Erstes offenes Treffen der AG Radverkehr Höchst

am 28.02.2020

von 16:00 h bis 18:00 h

in den Räumen der BVHA (Wed 13)

Teilnehmer:

Wolfgang Reinhardt (Vorstand Bürgervereinigung Höchster Altstadt (BVHA))

Nique Lejeune (Bürgervereinigung Höchster Altstadt (BVHA))

Jens Müller (Ortsverein SPD)

Eike Schmidt (ADFC Verkehrs AG)

Petra Scharf (Ortsverein SPD; aktuell Verkehrsausschuss STVV, früher Ortsbeirat 6)

Philipp Klöppner (Ortsverein SPD)

Uwe Eisenmann (Ortsbeirat 6, fraktionslos)

Anke Konegen (Bürgerin)

Jürgen Schmitt (Stadtteilbüro Höchst)

Jörg Junker (Radentscheid Frankfurt)

Martin Lemme (Radentscheid Frankfurt, Ortsverein Bündnis 90 die Grünen)

Thorben Hetterich (Radentscheid Frankfurt, ADFC Verkehrs AG)

Christian Tack (Bürger & Protokoll) Tagesordnung:

- 1) Begrüßung und Vorstellungsrunde (Wolfgang Reinhardt)
- 2) Hintergrundinformationen und aktueller Stand (Christian Tack) 3) Meinungsund Erfahrungsaustausch (Alle)
 - 1. Standpunkte
 - 2. Erfahrungsberichte
 - 3. Analyse bestehende Radinfrastruktur
 - 4. Kommunalpolitische Entscheidungsprozesse
 - 5. Bau- und Verkehrstechnische (Sach-)Zwänge
 - 6. Ansprechpartner und Zuständigkeiten in den Behörden
- 4) Liste mit Brennpunkten erarbeiten (Alle)
- 5) Die nächsten Schritte und Termin für das nächste Treffen abstimmen (Alle)
- 6) Sonstiges

Vorschlag:

Termin für eine Fahrradtour durch Höchst vereinbaren inklusive Fotodokumentation. Tipps: Route planen anhand

- Schulwegeplan (https://www.radfahren-ffm.de/460-0-Rad-Schulwegplaenekomplett.html),
- Liste "Frankfurt Höchst Verkehrliche Brennpunkte für Radfahrer*innen" (siehe separate Tabellen-Datei).
- der erst kürzlich ausgewiesenen, offiziellen Radwege zu führen und diese gleichzeitig zu prüfen. Dies sind die von den Behörden empfohlenen Strecken und sollten deshalb in einem sicheren und guten Zustand sein.

Für die Radtour interessieren sich Philipp Klöppner, Martin Lemme, Wolfgang Reinhardt, Christian Tack und Nique Lejeune. Wolfgang Reinhard übernimmt die Terminabstimmung per Dudle (https://dudle.inf.tu-dresden.de/?lang=de). Die Radtour soll innerhalb der nächsten zwei Wochen stattfinden. Den abgestimmten Termin kommuniziert die AG Radverkehr an alle Teilnehmer*innen, damit weitere Personen mitfahren können, die spontan Zeit und Lust haben.

Bericht zu amtlichen Dokumenten und Vorgängen:

- Generalverkehrsplan (GVP) der Stadt Frankfurt aus dem Jahr 2005:
 https://www.stvv.frankfurt.de/download/M_32_2005.pdf // Weitere Anlagen:
 https://www.stvv.frankfurt.de/parlisobj/M_32_2005_ANFahrradverkehr.pdf Der GVP ist noch aktuell und vieles bedauerlicherweise noch nicht umgesetzt insbesondere die Maßnahmen, die großen Protest, hohe Kosten und viel Aufwand verursachen)
- Antrag NR895 "Fahrradstadt Frankfurt am Main" aus dem Jahr 2019
 https://www.stvv.frankfurt.de/download/NR895 2019.pdf // Der Ortsbeirat 6 hat dem Antrag in seiner Sitzung am 13.08.2019 zugestimmt (TO I; TOP 42).
- Radroute 10 M184 (https://www.stvv.frankfurt.de/download/M 184 2007.pdf)
 Antrag OF 504/6 "Radroute 10, Innenstadt-Höchst" vom 23.05.2007
 (https://www.stvv.frankfurt.de/download/OF_504-6_2007.pdf). Aktueller Stand zur Radroute 10 ist unklar, ein Bericht 259 teile mit, dass man das Projekt wieder aufnehme (Keine Quelle gefunden).

Bericht über zuständige Stellen bei der Stadt Frankfurt:

Bei der Stadt Frankfurt gibt es ein "Fahrradbüro", bei dem alle Fäden zur Radverkehrsplanung zusammenlaufen sollen (https://www.radfahren-ffm.de/219-0Home.html). Es ist angesiedelt bei der Stabsstelle Radverkehr vom Verkehrsdezernat. Sie koordiniert die Gesamtentwicklung der Stadt Frankfurt zu einer Fahrradstadt. Stefan

Lüdecke ist seit 2016 der Referent der Stabsstelle und Ansprechpartner bei der Stadt (https://www.radfahren-ffm.de/561-0-Stabsstelle-Radverkehr.html)

Aktuell ist das Fahrradbüro sehr stark ausgelastet und mit diversen Aufgaben und Arbeiten beschäftigt. Viele Projekte kommen deshalb kaum voran. Vorrang hat die Entwicklung der Frankfurter Innenstadt. Die Höchster Projekte liegen alle auf Eis. Neues Personal für die Radverkehrsplanung wird derzeit gesucht und soll eingestellt werden, doch qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seien schwer zu finden. Das Thema "Fahrradfreundliche Stadt" steht in vielen Kommunen auf der Agenda, sodass es derzeit viele offene Stellen und Konkurrenz um die Bewerber gibt. Zudem seien bei anderen Kommunen und Arbeitgebern (z. B. Ingenieurbüros) meist die Arbeitsbedingungen und/oder die Bezahlung besser. Es sei angedacht die Projekte zu reaktivieren und wieder auf die Stadtteile auszuweiten, sobald dafür das Personal und die Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Bericht zu Plänen in der Kasinostraße:

In der Kasinostraße gibt es zwischen dem Kreisel an der Königsteiner Straße und der Zuckschwerdtstraße einen rot markierten Radweg, der in der Einbahnstraße gegen die Fahrtrichtung führt. Hier sei eine bauliche Trennung geplant, doch die bauliche Ausführung sei derzeit noch fraglich. Statt der üblichen Steckelemente aus Kunststoff (Beispiel siehe https://www.radentscheid-frankfurt.de/2019/06/provisorische-radwege-warum-verkehrsversuche-manchmalein-guter-start-sind) sollen hier andere, neuartige Bauelemente zum Einsatz kommen, die Vorteile und mehr Sicherheit für die Radfahrer bringen sollen. Aktuell laufe zu diesen alternativen Absperrungen ein Test bzw. ein Pilotprojekt in der Taubenstraße (Nähe Eschenheimer Tor // Anmerkung CT: Kein Bericht bzw. keine Quelle dazu gefunden). Sobald genügend Erfahrungen gesammelt sind und die Ergebnisse feststehen, werde darüber entschieden, ob die Bauelemente für den geplanten Einsatz dauerhaft geeignet sind. In der Taubenstraße äußere beispielsweise die Feuerwehr Bedenken, dass die Bauelemente bei Einsatzfahrten hinderlich sein könnten.

Weiterer Bericht zur Kasinostraße:

In dem Abschnitt zwischen der Bolongarostraße und der Emmerich-Josef-Straße sei das Radfahren gegen die Einbahnstraße nicht erlaubt und auch nicht möglich. Diese Passage sei jedoch wichtig und sinnvoll. Sie vermeide weite Umwege für Radfahrer*innen, die von der Bolongarostraße Richtung Norden unterwegs seien.

Bericht zum geplanten Umbau der Bolongarostraße:

Die Baupläne stehen fest, doch es ist fraglich, ob sich durch die Baumaßnahmen die Situation für Radfahrer*innen verbessern wird. Zwar sei ein auf der Fahrbahn markierter Radweg geplant, der gegen die Fahrtrichtung führt und auch der Durchgangsverkehr soll die Bolongarostraße umfahren bzw. meiden. Das ist dann aber auch schon das gesamte Maßnahmenpaket, das die Verkehrssituation für Radfahrer*innen verbessern soll und es ist fraglich, ob die geplanten Maßnahmen genügen und auch wirken. Die Stadt plane eine Informationsveranstaltung, in der die aktuellen Pläne vorgestellt werden. Ein Termin steht noch nicht fest. Es sei empfehlenswert, die Pläne unverändert an- und hinzunehmen, anstatt Nachbesserungen und Modifikationen zu verlangen. Das zögere den Baubeginn, der kurz bevorsteht, nur unnötig hinaus.

Werbeblock :-)

Derzeit erarbeitet der Radentscheid Frankfurt ein Konzept für Nebenstraßen der Frankfurter Innenstadt. Die Pläne haben sie der Stadt Frankfurt bereits vorgestellt. Eine öffentliche Präsentation des Konzepts findet statt am 23.03.2020 um 19:00 h (Uni-Campus Bockenheim im großen vom Saal Studierenden Haus). Update 31.03.20 CT: Die Veranstaltung wurde aufgrund der Corona-Krise abgesagt bzw. verschoben. Ein Termin neuer Termin steht aktuell noch nicht fest.

Anregungen:

Die Teilnehmer*innen der AG Radverkehr Höchst sollen sich Gedanken machen und bestenfalls entscheiden, ob sie zunächst ein Idealbild ("Vision") für den Radverkehr im Frankfurter Westen entwickeln, um daraus dann einzelne Maßnahmen abzuleiten und zu priorisieren, oder ob sie zunächst zügig und gezielt einzelne Maßnahmen forcieren. Die Anregung wird ergänzt durch die Meinung mancher Anwesenden, beides sei gleichermaßen zielführend, sinnvoll und auch zeitgleich machbar.

Die Teilnehmer*innen sollten den Blick auch auf die Infrastruktur der umliegenden Stadtteile und auf die vorhandenen Schnittstellen richten (z. B. Nied, Unterliederbach, Königsteiner Straße, Zeilsheim, etc. // eventuell sei es sinnvoll, die Grenzen vom Ortsbezirk 6 als Auswahlkriterium zu wählen; siehe: https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/6_4436.html).

Die Teilnehmer*innen sollten die Gegebenheiten und die Infrastruktur genauer beschreiben und analysieren, um ein stimmiges Gesamtkonzept und sinnvolle

Maßnahmen zu entwickeln. Charakteristisch ist beispielsweise der Altstadtkern mit seiner typischen Bebauung, den teils engen Gassen und Einbahnstraßen, Kopfsteinpflaster, etc. sowie die Funktion als überregionales Versorgungszentrum (Einzelhandel, Wochenmarkt, etc.) und Industriestandort (Chemiepark). Letzteres führt zu hohen Pendlerströmen und viel Lieferverkehr und damit vor allem tagsüber zu einem hohen Verkehrsaufkommen (KFZ-, Bus-, Liefer- und Schwerlastverkehr).

Bericht:

Vor einigen Jahren gab es den Vorschlag/einen Antrag, die Verkehrsführung in der Hostatostraße zu ändern und die KFZ in die umgekehrte Richtung zu leiten. Das Vorhaben fand jedoch keine Mehrheit und ist insbesondere am Widerstand des an der Hostatostraße angesiedelten Einzelhandels gescheitert. Die Ladenbetreiber sahen vor allem wirtschaftliche Risiken durch das geplante Vorhaben. Insgesamt lässt sich feststellen, das jede verkehrliche Veränderung und vor allem die Auswirkungen auf den Einzelhandel sehr kontrovers diskutiert werden und meist keine Mehrheiten in den politischen Gremien entstehen und auch der Rückhalt aus der Bürgerschaft fehlt.

Anregungen:

Eigentümer und Liegenschaftsverwalter sollten gezielt angesprochen werden, um in den Hinterhöfen Fahrradparkplätze einzurichten, die gegen Diebstahl und ggf. Witterung geschützt sind. Das Potenzial für diese Maßnahme ist bislang noch nicht bekannt (z. B. wo und wie viele Parkplätze könnten dort eingerichtet werden? Könnten die Fahrradparkplätze wirtschaftlich vermietet werden?

Carsharing-Anbieter sollten ihr Angebot im Frankfurter Westen ausweiten bzw. es sollten neue Modelle getestet und etabliert werden, um das Verkehrsaufkommen in Höchst und Umgebung zu reduzieren. Die Bürger*innen sollten verstärkt über die Vorteile und den Nutzen informiert werden, damit mehr Menschen auf ein eigenes KFZ verzichten.

Weitere Berichte:

Im Ortsbeirat 6 wurde ein Antrag "Autoarme Innenstadt Höchst" eingebracht. Die langfristige Umsetzung sei geplant. (Hinweis CT: Keine Quelle bei PARLIS gefunden. Bitte ergänzen, wenn bekannt/möglich).

Die Planungen zur Regionaltangente West sind weit fortgeschritten und der ADFC und der Radentscheid Frankfurt beobachtet den Prozess intensiv. Die anwesenden Vertreter weisen darauf hin, dass die Regionaltangente West bislang ausschließlich als Schienenweg geplant wird. Es sei sinnvoll, diese wichtige Neubaustrecke mit einer modernen und zukunftsfähigen Radinfrastruktur auszustatten, damit die Orte, die durch die Regionaltangente verbunden werden, auch gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind.

Entlang der Gleise sei es verhältnismäßig einfach und kostengünstig, dort eh benötigte Versorgungswege (z. B. für Wartung, Instandhaltung) zu asphaltieren und auch für Radfahrer*innen freizugeben/zu gestalten. Allerdings sei bislang bei keiner einzigen Brücke (z. B. über Autobahnen, Straßen, Gleise, Bäche, Flüsse) geplant, diese Brücken auch mit Radwegen auszustatten. Es zeichnet sich somit ab, dass die Regionaltangente West die Situation für den Radverkehr nicht verbessert und die Bauherren die Chance nicht nutzen, mit diesem großen Infrastrukturprojekt gleichzeitig dafür zu sorgen, dass das regionale Radverkehrsnetz weiter ausgebaut wird und die Ortschaften entlang der RTW-Strecke auf für Radfahrer*innen miteinander verbunden werden.

Die anwesenden Vertreter betonen, dass ihre konstruktiven Anregungen kaum Gehör bei den Bauherren und den beauftragten Planungsbüros finden. Sie könnten Unterstützung von der Stadt Frankfurt, den angrenzenden Ortsteilen, den lokalpolitischen Gremien und nicht zuletzt auch aus der Bürgerschaft gebrauchen, um in den Gesprächen und Verhandlungen die Interessen der Radfahrer*innen stärker zu vertreten.

In diesem Zusammenhang wurde auch darauf hingewiesen, dass die Realisierung der Regionaltangente West viel im Viertel verändern bzw. beeinflussen wird (z. B. die gesamte Situation und Verkehrsführung auf der Leunastraße inklusive Kreuzung und Fußgängerbrücke, letztere wird abgerissen werden). So lohne es derzeit nicht, Maßnahmen am Bestand zur Verbesserung des Radverkehrs zu erarbeiten, die im Planungs- und Baugebiet der Regionaltangente West liegen. Manche Teilnehmer*innen vertraten jedoch den Standpunkt, dass der Baubeginn noch in weiter Ferne liegt und es vor diesem Hintergrund durchaus berechtigt sei, auch kleinere und/oder provisorische Maßnahmen in diesen Zonen zu entwickeln und ggf. umzusetzen (z. B. um die Situation für linksabbiegende Radfahrer*innen zu verbessern, die von der Liederbacherstraße in die Adolf-Haeuser-Straße Richtung Höchst BHF abbiegen möchten).

Hinweis:

Im Maßnahmenkatalog Höchster Altstadt ist ein "Nahmobilitätskonzept" enthalten, das die Situation für Fußgänger und Radfahrer analysieren und verbessern soll. Dafür seien innerhalb des Fördergebiets der Höchster Altstadt auch Förder- und Haushaltsmittel vorgesehen (Details siehe:

https://stadtplanungsamt-

<u>frankfurt.de/f_rderprogramm_innenstadt_h_chst_13402.html?psid=gmdcgl6r6cofe4k1vj6hd8a0j6und_https://www.stadtplanungsamt-</u>

frankfurt.de/show.php?ID=17108&psid=6b82b5ovi9r9kkin8qj71mcfo6)

Vorschlag:

Städtische Planung berücksichtigt alle Interessen und wägt bei Interessenkonflikten ab (z. B. Mobilitätseingeschränkte Menschen, Einzelhandel, Fahrradfahrer, Anwohner, etc.). Aus diesem Grund sei es empfehlenswert, Maßnahmen zunächst aus der Perspektive des Radfahrers zu entwickeln, Vorschläge zu unterbreiten und auf dieser Basis zu argumentieren. Durch die anschließenden Entscheidungs- und Abwägungsprozesse käme es anschließend automatisch zu Abweichungen und häufig auch Abschwächungen, sodass es nicht lohne, diese Entscheidungsprozesse zu antizipieren und bereits in die Überlegungen zu integrieren. So könne verhindert werden, das Vorhaben schon von vornherein bei der Konzeption abzuschwächen.

Überlegung:

Von der Autobahnabfahrt A66 bis zum Höchster Kreisel war es bislang nicht möglich, auf der Königsteiner Straße "Tempo 30" einzurichten. Ein Landesgesetz verbiete es den Kommunen, auf Haupt- und Durchgangsstraßen die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h herabzusetzen. Möglicherweise änderte sich jedoch kürzlich die Rechtslage durch die StVO Novelle und bietet neue Möglichkeiten, die Königsteiner Straße in eine Tempo 30 Zone zu überführen?

Ein abschnittsweises Tempo 30 Limit befinde sich als Kompromiss derzeit in einer Testphase. Zu den Hintergründen und zur Rechtslage sind weitere Recherchen notwendig.

Hinweise:

Als Radfahrer*in die Autobahnzufahrt A66 kreuzen, sei abenteuerlich. Die Stelle wird in die Liste der Brennpunkte aufgenommen.

Beim Kinderbüro in Bornheim gibt es Stadtpläne von jedem Stadtteil für Kinder. Sie sind sehr übersichtlich, weisen sichere Wege aus und bieten somit eine gute Grundlage für die Radtour, die Analyse, Entwicklung von Maßnahmen, Ergebnispräsentationen, etc.

Vorschlag:

Die AG Radverkehr solle darauf hinwirken und die Voraussetzungen dafür schaffen, im Viertel und in der Region einen Sinneswandel herbeizuführen ("Öfter Rad und weniger Auto fahren"). In Kopenhagen, Amsterdam, Utrecht und anderen "Hochburgen" des Radverkehrs sei es ein zentrales Element für den Erfolg der Verkehrspolitik die positive Berichterstattung und die "frohe Botschaft" fürs Radfahren gewesen.

Anfänger*innen bzw. ungeübten Radfahren sollen durch Kurse angeregt und ausgebildet werden, sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Ein geschützter Übungsplatz sei sinnvoll, um das Radfahren zu erlernen bzw. zu üben. Als mögliche Orte wurden der Platz rund um den Löschteich an der Jahrhunderthalle, der Spielplatz im Höchster Stadtpark, der Mainkai und der "Kerbeplatz" in Nied diskutiert. Die Wörthspitze wurde ebenfalls vorgeschlagen, aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (Fuß- und Radverkehr) jedoch wieder verworfen.

Präsentation der Vertreter vom Radentscheid:

Anfang 2019 haben sie die bestehende Infrastruktur in Frankfurt am Main analysiert und insbesondere die Hauptverkehrswege und ihren Zustand kartographiert. (Die Karte ist nicht öffentlich und als Arbeitspapier nur für den internen Gebrauch bestimmt. Bei dem Treffen wurden 5 gedruckte Exemplare ausgeteilt, die die Teilnehmer behalten konnten. Eine Karte hat die AG Radverkehr Höchst zu den Akten genommen). Die Karten im DIN A3 Format zeigen die Hauptverkehrsstraßen in verschiedenen Farben (Schwarz, Rot, Gelb, Grün, Blau). Eine eingefärbte Straße bedeutet: Eine ausgewiesene Radinfrastruktur ist vorhanden und sie ist mangelhaft (rot), ausreichend (gelb) oder befriedigend (grün).

Schwarz bedeutet: Es ist keine Radinfrastruktur vorhanden und somit eine Lücke im Radverkehrsnetz vorhanden. Dünne blaue Linien verdeutlichen eine Tempo 30 Zone.

In der Altstadt Höchst und den umliegenden Stadtteilen dominieren schwarz, rot und orange eingefärbte Straßen. Es sind nur wenige Tempo 30 Zonen (Z. B. Bolongarostraße) zu finden und keine grün eingefärbten Abschnitte.

Empfehlung:

Die Karte kann und soll dazu dienen, Prioritäten zu setzen. Die anwesenden Teilnehmer vom Radentscheid Frankfurt empfehlen, zunächst darauf zu fokussieren die Lücken im Radwegenetz zu schließen (schwarz eingefärbt). Erst nachrangig oder nur aus gutem Grund sollte angestrebt werden, einen bestehenden Radweg zu verbessern.

Bemerkung:

Die Übersichtskarte vom Radentscheid Frankfurt zeigt auch, dass in Höchst und Umgebung gut ausgebaute Nord-Süd-Verbindungen für Radfahrer Fehlen fehlen: Der Chemiepark erzwingt große Umwege. Die Leunastraße und die Liederbacherstraße sind in beide Richtungen nur mangelhaft ausgebaut. Entlang der Königsteiner Straße verbessert sich die Situation langsam und abschnittsweise durch punktuelle Staßenbaumaßnahmen.

Auf der Gotenstraße ist größtenteils keine Infrastruktur für Radfahrer*innen vorhanden.

Die Verbindung von der Fußgängerbrücke an der Wörthspitze über die Amtsgasse Richtung Zuckschwerdstraße und Kurmainzerstraße führt gegen Einbahnstraßen ohne Freigabe für den Radverkehr und die Fahrbahn ist größten Teils in einem desolaten oder gefährlichen Zustand (z. B. Schlaglöcher, Straßenbahnschienen). Die Oeserstraße, die Nied mit dem Stadtzentrum Frankfurt verbindet, ist zum Radfahren ebenfalls ungeeignet.

Diskussion:

Die anwesenden Teilnehmer*innen diskutieren kontrovers, wie die Radinfrastruktur gestaltet sein soll. Sind Radfahrer Teil des fließenden Autoverkehrs? Sollen Shared-Space Zonen ausgewiesen werden, in denen alle Verkehrsteilnehmer*innen die Fahrbahn gleichberechtigt nutzen? Ist es gewünscht, weitere Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung zu befahren? Oder sollen vor allem auf den Hauptverkehrswegen vorwiegend separate, vom restlichen Verkehr getrennte Radwege gebaut werden?

Informationen:

Die Bolongarostraße wird eine Tempo 30 Zone bleiben und nach dem Umbau gegen die Fahrtrichtung für Radfahrer befahrbar sein. Zudem wird die Straße nur für Anwohner und Busverkehr freigegeben. Der Durchgangsverkehr nach Nied soll über die Leunastraße und die Umgehungsstraße umgeleitet werden.

Die Radinfrastruktur in Nied und Höchst wird auch von Radtouristen genutzt, die den Mainradweg entlang radeln. Wenn sie am nördlichen Mainufer entlang fahren, um den Stadtteil zu besuchen, und an der Wörthspitze ankommen, dann hindern die Drängelgitter an der Fußgängerbrücke an der einfachen Zufahrt. Anschließend fehlen sichere Radwege und Hinweistafeln, um die ortsunkundigen Besucher durch das Viertel zu führen.

Anregung:

Die Anwesenden diskutieren verschiedene Möglichkeiten, wie es gelingen könnte, den Schwerlastverkehr aus dem Altstadtbereich herauszuhalten – zum Beispiel durch außerhalb

gelegene "Ladezonen" auf den großen Parkplätzen vor dem Tor Ost des Chemieparks, die die LKW einfach erreichen können. Von dort könnte der Transport in den Altstadtkern mit kleineren Fahrzeugen, Lastenrädern oder Fahrradanhängern erfolgen.

Zudem überlegen die Teilnehmer*innen, ob und wie der Lieferverkehr und die Paketzustellung besser organisiert werden könnte. Der Radentscheid Frankfurt plant in verkehrsberuhigten Bereichen beispielsweise LKW-gerechte Lieferzonen ein, die für Umzüge, Speditionen, Lieferanten und Paketdienste reserviert sind. Sie sollen dafür sorgen, dass Lieferanten und Paketdienste die Fahrbahn freihalten und nicht auf Gehwegen und Fahrradwegen halten bzw. parken. Auch sogenannte Minidepots könnten eine Lösung sein, um den Lieferverkehr zu verringern (siehe ST 1274 von 2018 über Mikrodepots:

https://www.stvv.frankfurt.de/download/ST_1274_2018.pdf). Die Erfahrungen aus anderen Vierteln zeigen allerdings, dass in den Lieferzonen so wie auch auf den Parkplätzen für mobilitätseingeschränkte Menschen häufig KFZ parken, die dazu nicht berechtigt sind.

Die Teilnehmer*innen suchen nach Lösungen, um den Parkdruck im Viertel insgesamt zu senken. Vermehrte und intensivere Kontrollen durch die Polizei und die Behörden könnten helfen, die reservierten Parkplätze freizuhalten. Sanktionen (z. B. Bußgelder, Fahrzeug abschleppen) könnten zudem dafür sorgen, dass die kommerziellen Parkhäuser vermehrt genutzt werden. Eine Fahrradstaffel könnte die Verkehrssituation aus Perspektive der Radfahrer*innen kontrollieren, die Aufmerksamkeit für Radfahrer erhöhen und verstärkt die Interessen der Radfahrer*innen schützen.

Weitere Maßnahmen könnten dazu führen, das Auto öfter zu Hause in der Garage stehen zu lassen oder abzuschaffen (= weniger Fahrzeuge pro Haushalt). Voraussetzung sei, dass alle täglichen Bedürfnisse ohne Auto erledigt werden können (z. B. Einkauf, Weg zur Kita, Kindergarten oder Schule, Weg zur Arbeit). Ein besseres ÖPNV Angebot (z. B.

Jobticket) könnte die Anzahl der Autofahrten reduzieren. Weitere Parkhäuser und teureres Anwohnerparken könnten helfen, die Zahl der Fahrzeuge zu senken, die im öffentlichen Raum abgestellt werden. Auch ausgeweitetes Carsharing in den umliegenden Vierteln ist geeignet, die Gesamtzahl der KFZ zu reduzieren.

Damit Schüler*innen sicher mit dem Fahrrad zur (Grund-)Schule kommen wird angeregt, sogenannte "Schulstraßen" einzurichten. Wien macht mit diesem Konzept, bei dem die Straßen rund um die Schule etwa 30 Minuten vor Schulbeginn für den KFZ-Verkehr gesperrt werden, aktuell gute Erfahrungen und weitet die Testphase und Testgebiete aus. Die "Elterntaxis" können

die Schule nicht mehr erreichen und die Kinder werden ermutigt, aufs Fahrrad umzusteigen. Eventuell könnte das Konzept auch auf Kindergärten übertragen werden, damit die Eltern die Kinder zu Fuß oder mit dem Rad bringen.

Anmerkung:

Wie in ganz Frankfurt ist der Einpendlerverkehr ein großes Problem in Höchst. Vor allem zu den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags nutzen nicht nur die vielen Mitarbeiter*innen des Chemieparks die Straßen, sondern viele weitere Menschen, die hier im Viertel arbeiten und woanders wohnen. Aus der Umgebung und vor allem aus dem Main-Taunus-Kreis kommen die Menschen nach Höchst, um Besorgungen und alltägliches zu erledigen (z. B. Einkauf, Arzt-Therapeuten oder Klinikbesuch, Kulturprogramm, Naherholung). Tagsüber sind Parkplätze Mangelware und kleinere Verkehrsdelikte (z. B.

Falschparker*in) nehmen stark zu. Nachts hingegen sind im Viertel viele Parkplätze frei.

Die nächsten Schritte:

- 1) Termin für die Fahrradtour durch Höchst über "Dudle" abstimmen,
- 2) Fahrradtour vorbereiten, Erkenntnisse sammeln und Ergebnisse in der Liste "Frankfurt Höchst // Verkehrliche Brennpunkte für Radfahrer*innen zusammenfassen
- 3) Termin für das nächste Treffen über "Dudle" abstimmen:
 - 1. Tendenziell wird der Freitag Nachmittag befürwortet
 - 2. Es wird darum gebeten, die Terminvorschläge auf maximal 3 zu beschränken
 - 3. Das nächste Treffen soll spätestens in 4 Wochen (27. März) stattfinden, ggf. früher, falls die Ergebnisse der Radtour früher vorliegen.
- 4) Alle Anwesenden halten in der nächsten Zeit die Augen und Ohren offen, um weitere Brennpunkte zu identifizieren und diese an Christian Tack zu melden.

Agenda für das nächste Treffen:

Die anwesenden Teilnehmer vom Radentscheid bieten an, über den aktuellen Stand zu den Plänen der Regionaltangente West zu berichten, um die Interessen der Beteiligten zu bündeln.

Ende des Treffens um 18:00 h.