



Liebe Parteifreundinnen und -freunde,
sehr geehrte Damen und Herren,

auch im zweiten Quartal 2023 haben wir wieder einige Aktivitäten durchgeführt, wie beispielsweise unseren interessanten Stammtisch zum Höchster Klinikum, bevor dann im dritten Quartal der Wahlkampf zur Landtagswahl am 8. Oktober im Mittelpunkt stehen wird, bei dem wir unseren Kandidaten Uwe Serke nach allen Kräften unterstützen werden.

Zudem machen wir uns bereits seit mehreren Monaten Gedanken, wie man den zunehmenden Verkehr in Höchst und Unterliederbach in den Griff bekommen könnte – und zwar nicht mit kleinen Maßnahmen wie der Einführung einer Einbahnstraße hier und einer Geschwindigkeitsbegrenzung dort, sondern mit einem umfassenden Konzept. Unser stellvertretener Vorsitzender Ronnie Halfar stellt Ihnen diesen Entwurf einmal vor – nicht als starres Konzept, sondern als Grundlage zur Diskussion. Für die kommenden Wochen wünschen wir Ihnen eine schöne Sommerzeit und erholsame Ferien.

Gestaltung Marktplatz Unterliederbach

Im Mai letzten Jahres hatten wir durch eine Bürgersprechstunde auf dem Unterliederbacher Marktplatz und eine Umfrage die Wünsche der Anwohnerinnen und Anwohner zur Neugestaltung des Unterliederbacher Marktplatzes aufgenommen. Durch die Ortsbeiratsfraktion wurde dann ein Antrag zur attraktiveren Gestaltung des Marktplatzes in Unterliederbach eingebracht und vom Ortsbeirat beschlossen.



Das derzeitige unattraktive Erscheinungsbild des Unterliederbacher Marktplatzes.

Dazu berichtete der stellvertretende Vorsitzende des CDU-Stadtbezirksverbandes Höchst/Unterliederbach und Zuständige für Ortsbeiratsangelegenheiten, Rainer Kowalkowski: „Abgesehen davon, dass die Antwort des Magistrats fast ein Jahr gedauert hat (laut Geschäftsordnung sollen

es drei Monate sein), werden die von der CDU vorgeschlagenen und von den Bürgerinnen und Bürgern gewünschten Vorschläge weitgehend nicht umgesetzt. Für eine Umgestaltung sei kein Geld vorhanden und die Überwachung von Kurzzeitparkplätzen ist aufgrund personeller Ressourcen nicht leistbar. Immerhin ist der Magistrat bereit, falls Patinnen und/oder Paten für die Pflege zur Verfügung stehen, Blumenkübel aufzustellen. Der Aussage, dass der Marktplatz derzeit hauptsächlich durch parkende Fahrzeuge belegt ist, widersprach Rainer Kowalkowski: „Das ist, seitdem das Parkverbot auf dem Marktplatz durchgesetzt wird, nicht mehr der Fall. Gerade deshalb wurden von der CDU Vorschläge unterbreitet, den leeren und etwas tristen Platz aufzuwerten.“

„Wir werden uns nicht entmutigen lassen und weiterhin für die Belange der Bürgerinnen und Bürger, auch was die Gestaltung des Marktplatzes betrifft, da sein“, resümierte Kowalkowski.



Prof. Dr. Markus Müller-Schimpfle im Gespräch mit Bundesminister a.D. Prof. Dr. Heinz Riesenhuber beim CDU-Stammtisch zum Höchster Klinikum.

Im Vorstand mitarbeiten:

Am 6. November 2023 findet unsere Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen statt. Wer im Vorstand mitarbeiten möchte kann sich gerne melden unter: info@cdu-hoechst-unterliederbach.de

Impressum:

Informationsbroschüre der CDU Höchst/Unterliederbach
Mona Morgenstern, Loreleistraße 73, 65929 Frankfurt am Main
E-Mail: info@cdu-hoechst-unterliederbach.de

Schleifenlösung West – Ein Verkehrskonzept für den Frankfurter Westen

von Ronnie Halfar, stellv. Vorsitzender

Liebe Parteifreundinnen und Parteifreunde,

das Thema Verkehr ist in der Stadtpolitik ein Dauerbrenner und auch bei uns in Höchst und Unterliederbach handeln viele Anträge im Ortsbeirat davon. Meistens geht es um zu wenige Parkplätze, falsch geparkte Autos oder um verkehrsberuhigende oder -sichernde Maßnahmen wie Poller oder Zebrastreifen. Das zeigt, dass der Autoverkehr in seinem heutigen Ausmaß zu Problemen führt, die nur sehr schwer in den Griff zu bekommen sind. Die einfache Antwort, den Autoverkehr zu verbannen und politisch zu bekämpfen, polarisiert unsere Stadtgesellschaft, hat aber auch ein erhebliches Mobilisierungspotential wie der Radentscheid und der Wahlerfolg der Grünen bei der letzten Kommunalwahl gezeigt haben. Das Thema brennt vielen Menschen, durchaus zu Recht, unter den Nägeln. Der momentan laufende Klimaentscheid hat sich eine 30-Prozentige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zum Ziel gesetzt. Solche normativen Forderungen sind leicht in die Welt gesetzt. Wenn es aber an die Umsetzung gehen soll, wird die Argumentation meistens schnell dünn. Verkehrspolitische Maßnahmen werden kopflos umgesetzt und führen zu massiven Konflikten (Oeder Weg, Mainkai-Sperrung), da Probleme häufig nicht gelöst, sondern nur verlagert werden.

Planlose Verkehrspolitik – Kopfloose Maßnahmen

Die Stadtpolitik macht immer wieder kleinere Anläufe, ein Konzept für Teilbereiche des Frankfurter Westens zu erstellen. So gab es in jüngerer Vergangenheit eine Bürgerveranstaltung zum Thema Nahmobilität in der Altstadt Höchst und die Vorstellung eines Verkehrskonzeptes Griesheim. Ein Gesamtplan ist hier aber nicht erkennbar und existiert anscheinend auch nicht. Es ist auch nicht ersichtlich, wie das Thema des wachsenden Autoverkehrs behandelt werden soll.

Das CDU-Prinzip: Mobilität für alle mit einem guten Gesamtkonzept

Die CDU verfolgt hier mit ihrem Anspruch Mobilität für alle sicherzustellen den richtigen Ansatz. Dieses Prinzip muss aber auch mit Inhalt gefüllt werden. Wir als CDU Höchst/Unterliederbach haben uns die Situation schon länger angeschaut und uns Gedanken gemacht. Aufgefallen ist ein allgemeines Bedürfnis nach Verkehrsberuhigung, weniger Parkdruck aber auch die Verfügbarkeit von Stellplätzen für Anwohner und Gewerbetreibende, sowie die Notwendigkeit vieler, ihr Auto im Alltag vielfältig zu nutzen. Diese Anliegen in einem Konzept zu vereinen hört sich wie die eierlegende Wollmichsau an. Nichtsdestotrotz hat der Vorstand der CDU Höchst/Unterliederbach die Köpfe zusammengesteckt und ein Konzept erstellt, das hier erstmals zur Diskussion gestellt werden soll. Nachdem die Grundidee stand, wurden in zwei Workshops die Details ausgearbeitet. Das Konzept wurde dann dem verkehrspolitischen Sprecher des Kreisverbandes Frank Nagel vorgestellt, der voll des Lobes war.

Frankfurter Westen verkehrspolitisch insgesamt betrachten

Der Frankfurter Westen besteht aus den Stadtteilen Zeilsheim, Sindlingen, Schwanheim, Höchst, Unterliederbach, Sossenheim, Griesheim und Nied. Den Industriepark Höchst kann man ebenfalls als Stadtteil betrachten. Die Stadtteile sind lose miteinander verbunden und besitzen viele Grünflächen wie den Höchster Stadtpark, das Sossenheimer Unterfeld oder den Niedwald. Bei Betrachtung einer Karte fällt auf, dass der Frankfurter Westens von einem Ring leistungsfähiger Schnellstraßen umgeben ist. Im Norden ist das die A 66, im Osten die A 648 und die A 5, im Süden die B 40 und im Westen die Zusammenführung der A66 und der B 40 am Krifteler Dreieck.

Das Prinzip der Schleifenlösung

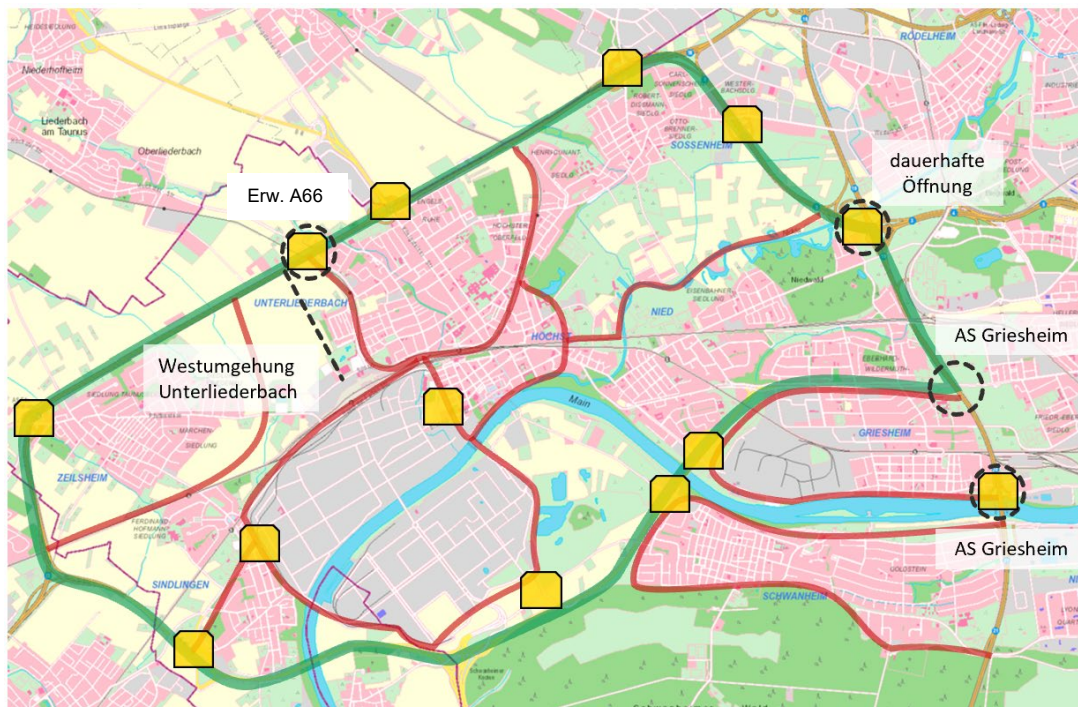
Diesen Schnellstraßenring verstärkt zu nutzen und den Durchgangsverkehr durch die Stadtteile zu reduzieren, ist die Grundidee der sogenannten Schleifenlösung. Das Konzept der Schleifenlösung ist bekannt und durch erfolgreiche Praxisbeispiele ist belegt, dass es sehr gut funktioniert, so in Gent und Nürnberg. Das Prinzip der Schleifenlösung beruht darauf, dass man ein Verkehrsgebiet in Sektoren aufteilt. Bei einem kreisrunden Gebiet kann man sich hier einfach Tortenstücke vorstellen. Möchte jemand nun von einem Sektor in einen anderen Sektor, kann er nicht einfach von Kuchenstück zu Kuchenstück springen, sondern muss aus der Torte hinaustreten, um die Torte herumlaufen und dann wieder in das gewünschte Tortenstück hereintreten.

Dank des leistungsfähigen Schnellstraßenrings ließe sich dieses Konzept auch auf den Frankfurter Westen anwenden, wobei hier die Verbindung zwischen A 66 und B 40 über die Hunsrückstraße und Leunastraße nicht nur als Sektorgrenze zu sehen ist, sondern auch als Teil der Schleife, da sie für die Erreichbarkeit des Stadtteils Höchst und des Industrieparks notwendig ist. Auch die Höchster Farbenstraße ist gleichzeitig Sektorgrenze und Zugangsstraße.

Wie auf der Karte zu sehen ist, ließen sich die einzelnen Stadtteile dann nur noch über die Sektorpforten anfahren. Der Autoverkehr zwischen benachbarten Stadtteilen wäre nicht mehr möglich. Die Konsequenz wäre eine massive Verkehrsberuhigung für den gesamten Frankfurter Westen, die an vielen Stellen Möglichkeiten für die Stadtteilgestaltung eröffnen würde. Gleichzeitig ist sichergestellt, dass jeder Ort des Gebietes nach wie vor mit dem PKW erreicht werden kann. Dieses zwei Grundgedanken (Erreichbarkeit und Verkehrsberuhigung) machen den Charme des Konzeptes aus. In der höchsten Ausbaustufe würde die Leistungsfähigkeit der Schleife durch mehrere Baumaßnahmen erhöht.

Dazu gehört die Westumgehung Unterliederbach sowie die Erweiterung der Anschlussstelle Unterliederbach, so dass aus zwei Fahrtrichtungen die Autobahn verlassen werden kann. Am Kreuz Frankfurt-West würde die temporär genutzte Abfahrt zur Oeserstraße dauerhaft geöffnet. Ein neuer Autobahnanschluss „Mainzer Landstraße“ zur A 5 ermöglicht den Zugang des Gebiets von Osten her. Schließlich wird an der Anschlussstelle Griesheim die A 5 von Griesheim aus durch einen Stich von der Einbaumstraße zur Gutleutstraße zugänglich gemacht. Die Sperrung der Sektorengrenzen lässt sich unterschiedlich gestalten.

Denkbar wären Schranken die nur von befugten Fahrzeugen (Polizei, Feuerwehr, etc.) geöffnet werden können. Es könnte auch die Fahrbahn auf eine Spur verengt werden, so wäre dann noch ein Schleichverkehr zwischen den Sektoren möglich. Als mildestes Mittel könnten Verkehrsschilder wie z.B. „Anlieger Frei“ aufgestellt werden. Dann hätte die Sperrung lediglich Appellcharakter.



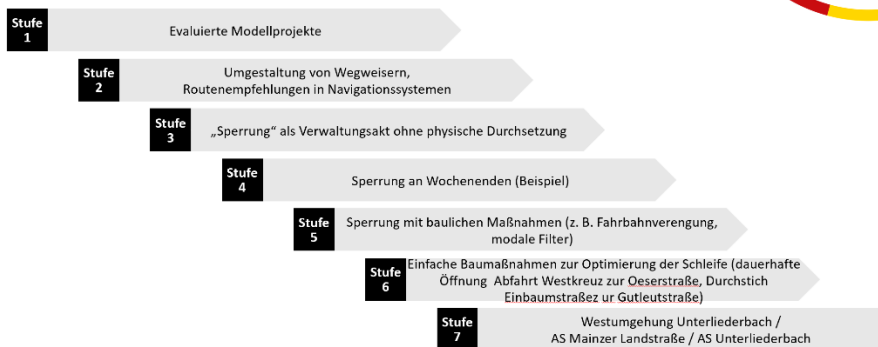
- Sektorgrenze
- Schleife-West
- Baumaßnahmen
- Sektorportalen

Prinzip des offenen Konzepts ermöglicht Anpassung

Bei näherer Betrachtungsweise stellen sich aber viele Fragen. Wie wird sichergestellt, dass Einsatzfahrzeuge schnell an ihren Einsatzort kommen. Wie stellt man den ÖPNV mit Bussen dar? Was ist mit Gewerbetreibenden, die mehrmals am Tag eine Sektorgrenze überschreiten müssen. Wie würde sich die Verkehrsbelastung an den Sektorportalen gestalten? Die Liste ließe sich fortsetzen. Aber es ist jetzt schon klar, dass eine kopflose und radikale Umsetzung viele Probleme erzeugen würde.

Um dem zu begegnen, haben wir ein modulares Konzept entworfen. Die Idee der Schleifenlösung wird als Grundkonzept beibehalten. Allerdings kann man dieses in vielerlei Hinsicht variieren. Es lassen sich sanfte Eingriffe umsetzen aber auch konsequente oder eine Kombination von beiden. Das Konzept lässt sich mit teuren Baumaßnahmen oder lediglich durch das Aufstellen einiger Verkehrsschilder verfolgen.

Akzeptanz durch stufenweise Umsetzung



Flankierende Maßnahmen sind nötig

Die Schleifenlösung zielt auf eine Reduzierung des PKW-Verkehrs ab. Um aber nach wie vor Mobilität zwischen den Stadtteilen zu ermöglichen, müssen alternative Verkehrsträger gestärkt werden. So sollten die Buslinien darauf überprüft werden, ob sie Verbindungen zwischen den Stadtteilen hinreichend sicherstellen und gegebenenfalls angepasst werden. Das Prinzip des Ride-Poolings sollte in ganz Frankfurt ausgerollt werden (Knut). Die Grünflächen können als Verkehrsflächen für elektrische Micro-Mobilität genutzt werden, wenn hier ein durchdachtes Konzept zur Neuanlage und Erweiterung von asphaltierten Radwegen entwickelt wird. Dem Parkdruck muss durch ein umfassendes Stellplatzkonzept begegnet werden, wobei hier keine Details erläutert werden können, weil jedes Quartier mit seinen spezifischen Bedingungen einzeln angeschaut werden muss.

Die obige Beschreibung der Schleifenlösung West selbst in seinen Grundzügen wird schnell komplex und kleinteilig, deshalb ist es wichtig am Ende noch einmal die Leitgedanken wiederholen:

1. Der PKW ist zentraler Bestandteil der Mobilität und die Nutzung muss in der Breite möglich bleiben.
2. Das Problem hoher Verkehrsbelastung im urbanen Raum wird durch Erschwerung des Durchgangsverkehrs adressiert.
3. Die Komplexität des Themas Mobilität wird durch die Offenheit des Konzeptes und die Einbeziehung anderer Verkehrsträger berücksichtigt.

Je nach Ausgestaltung der Schleifenlösung lassen sich die Grundgedanken unterschiedlich betonen. Wie das im Detail geschehen soll, kann nur Ergebnisse einer längeren Debatte sein.

Eine Debatte muss jeder Umsetzung vorausgehen

Nun ist klar, dass im Vorstand der CDU Höchst-Unterliederbach keine ausgewiesenen Fachleute aus dem Bereich Verkehrswesen sind. Es wurde lediglich der gesunde Menschenverstand angewandt. Bevor so ein Konzept, welches tief in bestehende Verkehrsbeziehungen eingreifen würde überhaupt in die Nähe einer Umsetzung kommen kann, muss es neben der Bearbeitung durch Fachleute eine breite Debatte in der Stadt geben. Unser Ziel ist es genau diese Debatte anzuregen. Das soll dazu dienen, dass sich alle Interessensgruppen in so einem Konzept wiederfinden und es am Ende von einer breiten politischen Mehrheit getragen werden kann. Die Vorstellung im Newsletter soll dafür der Anfang sein. Geplant ist, dazu einen Themenstammtisch zu veranstalten und natürlich kann man das auch auf dem Sommerfest entspannt bei Bier und Bratwurst diskutieren.

Die Rückmeldung der Mitglieder soll in die weitere Planung der Öffentlichkeitsarbeit einfließen, die auch eine Vorstellung des Konzepts in den anderen Stadtteilen des Frankfurter Westens beinhaltet. Von daher freuen wir uns auf viele Zuschriften und eine rege Beteiligung an den dazu geplanten Veranstaltungen.