

---

# Straßen zum Leben

Perspektive:

„harte“ und „weiche“ Maßnahmen verbinden

Stefan Majer – Stadtrat und Dezernent für Verkehr,  
Frankfurt am Main



Gleichberechtigte Mobilität und eine Entwicklung von Stadt und Region, die – statt zusätzlichen Verkehr zu erzeugen – Nahmobilität ermöglicht: das sind für mich zentrale Perspektiven einer nachhaltigen Entwicklung. Dieser Bezugsrahmen könnte gewährleisten, dass die Menschen, die in Frankfurt wohnen, arbeiten oder die Stadt besuchen, auch zukünftig eine Stadt der kurzen Wege erleben, eine Stadt mit einem attraktiven öffentlichen Raum, der zum Verweilen einlädt, aber auch eine Stadt, in der der Verkehr die Gesundheit der hier lebenden Menschen möglichst wenig beeinträchtigt.

Dabei erfordert die große ökonomische Bedeutung Frankfurts eine verkehrliche Infrastruktur, die leistungsfähig und stadtverträglich zugleich sein sollte. Die tagsüber einströmenden Pendler machen aus Frankfurt eine Millionenstadt, mit allen sich daraus ergebenden verkehrlichen Problemen. Die Verteilung der Wohn- und Arbeitsorte nicht nur in der Stadt Frankfurt, sondern im gesamten Rhein-Main-Gebiet und ihre infrastrukturelle Anbindung entscheidet darüber, wie viel Freiflächen versiegelt werden und wie viel Verkehr erzeugt wird. Treffen wir hier die falschen Entscheidungen, indem beispielsweise neue Wohngebiete primär an den Rändern des Ballungsraumes ausgewiesen werden und damit weit entfernt von der Mehrzahl der Arbeitsplätze, dann wird vielen Pendlerinnen und Pendlern eine Mobilität aufgezwungen, die alle Bemühungen um eine nachhaltige Mobilität zunichte macht. Dazu gehört auch, dass wir den Wohnungssuchenden, die der Verzicht auf Nachverdichtungsmaßnahmen in Frankfurt oft weit hinaus in die Region auf die ehemals „grüne Wiese“ getrieben hat, dann als Pendler im Stau auf den Einfallstraßen wiederbegegnen. Wie gesagt: Mit den Pendlerströmen steigen immer auch die Verkehrs- und Umweltbelastungen. Diese regionale Dimension lokaler Entscheidungen sollte keiner in dieser Stadt, der an nachhaltigen Lösungen interessiert ist, aus dem Blick verlieren.

Nachhaltige Stadtentwicklung muss daher – Stadt- und Regionalplanung Hand in Hand mit der Verkehrsplanung – am Ausgleich von ganz unterschiedlichen Interessen und Bedürfnissen orientiert sein. Da an diesem Prozess verschiedene Planungsebenen, Gebietskörperschaften und Institutionen beteiligt sind, ist ein integrierter Planungsansatz erforderlich, der allerdings auch mit den Bürgern aktiv diskutiert werden sollte.

### Kompakt ohne Steinwüsten

Frankfurt ist im Vergleich zu Berlin, München oder Hamburg eine „Stadt der kurzen Wege“, da sie in ihrem Kern extrem kompakt ist. Symbol dafür sind die Hochhäuser, die mit S- und U-Bahn-Linien sehr gut erreichbare Arbeitsplätze bieten. Dieser geballte innerstädtische Raum ist ein Frankfurter Spezifikum und eine Chance im Interesse einer nachhaltigen und effektiven Mobilität. Da aber nach allen Prognosen immer noch mehr Menschen in der Stadt arbeiten und leben wollen, steigen sowohl

der Druck auf die Freiflächen wie der Bedarf einer Nachverdichtung. Die große Herausforderung wird es sein, Nachverdichtung und Freiflächenschutz zusammenzubringen, damit wir auch zukünftig in einer kompakten und zugleich grünen Stadt leben. Dafür muss die vorhandene Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn noch besser ausgenutzt und teilweise ergänzt werden, damit neuer Autoverkehr gar nicht erst entsteht.

Ein weiteres Frankfurter Spezifikum ist der Grüngürtel, der mittlerweile in den Regionalpark hinein erweitert wird. Dieses grüne Band um Frankfurt herum hat eine große Akzeptanz in der Stadtgesellschaft. Dabei ist der Grüngürtel nicht einfach Stadtpark oder unberührte Natur draußen vor der Stadt, sondern eine weitere Dimension des städtischen Grüns. Die besondere Schutz- und Erholungsfunktion des Grüngürtels liegt in seiner unmittelbaren Anbindung an die städtischen Siedlungsflächen. Man kann von fast allen Stellen in der Stadt den Grüngürtel bequem zu Fuß oder per Rad erreichen. Diese Kompaktheit muss auch zukünftig erhalten und weiterentwickelt werden.

Um den Weg zu einer nachhaltigen Stadt weiter voranzugehen, muss Frankfurt schließlich seine großen Standortqualitäten produktiv nutzen. Frankfurt ist Banken- und Messestadt. Vor allem ist Frankfurt das zentrale Verkehrsdrehkreuz in der Mitte Deutschlands und Europas. Diese spezifischen Standortqualitäten bringen aber auch enorme Verkehrs- und Umweltbelastungen mit sich. Flughafen, Autobahnen und Pendlerströme verlangen von der Kommunal- und Regionalpolitik, den Ausgleich zwischen den ökonomischen Stärken und den elementaren Bedürfnissen der Bevölkerung ständig neu zu suchen, damit man auch noch in 20, 50 oder 100 Jahren hier gut leben kann. Gerade der ausgebaute Flughafen und die Dichte des Autobahnnetzes zeigen: In Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet können wir Mobilitätskonflikte nicht immer weiter zu Lasten der Lebensqualität oder durch Verteilung in die Fläche lösen. Daher ist der Handlungsdruck für alle Beteiligten sehr hoch.

### Mobilitätskultur braucht Gleichberechtigung

Um einer neuen Mobilitätskultur in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet bessere Chancen zu geben, ist die „gleichberechtigte Mobilität“ ein wichtiges strategisches Ziel. Auf vielen Frankfurter Straßen war es jahrzehntelang selbstverständlich, dass im Rahmen einer „autogerechten Stadt“ Verkehrsschneisen (aus-)gebaut wurden, die Stadtteile zerschnitten und die Lebensqualität massiv beeinträchtigt haben. Heute stellen immer mehr Menschen die Frage: Wo bleibt der Fuß- und Radverkehr? Oder konkret: Was ist mit einer Mutter, die mit drei Einkaufskörben und mit dem Kinderwagen durch mehrere Unterführungen und Lichtsignalanlagen von einer Straßenseite zur anderen kommen will und deren Bedürfnisse offensichtlich denen

aller anderen Verkehrsträgern nachgeordnet werden?

Zu einer echten Gleichberechtigung zwischen allen Mobilitätsakteuren ist es in Frankfurt noch ein ordentliches Stück Weg. Um nicht wieder in alte ideologische Fallen zu tappen: Jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer hat das gleiche Recht, sich von A nach B zu bewegen und dafür seinen persönlichen Mobilitätsstil zu wählen. Aber dieses Recht findet seine Begrenzung in dem Recht anderer, von denen viele bislang in dieser Stadt zu kurz gekommen sind – insbesondere die Fußgänger und Fahrradfahrer, die in ihrer Mobilität Eingeschränkten, die ganz Jungen und die ganz Alten. Für diese „Nahmobilität“ in Frankfurt hat mein Vorgänger Lutz Sikorski bereits eine Menge „auf den Weg gebracht“. Aufgabe der kommenden Jahre wird es sein, an vielen Konfliktstellen in der Stadt endlich zu Entscheidungen zu kommen.

### Aufenthaltsqualität schafft Sicherheit und Nachhaltigkeit

Eine Stadt, die die körperliche Unversehrtheit aller Mobilitätsteilnehmer ernst nimmt, ist alles andere als selbstverständlich. Dieses Ziel lässt sich nicht allein mit einer angemessenen Infrastruktur erreichen. Die Rücksichtnahme im Verhältnis zwischen all den unterschiedlichen Verkehrsformen spielt eine wichtige Rolle. Den Maßstab für diese Rücksichtnahme bildet der jeweils schwächste Verkehrsteilnehmer.

„Harte“ und „weiche“ Maßnahmen müssen sich hier ergänzen. So haben wir im Umfeld von Schulen selbstverständlich Geschwindigkeitsbegrenzungen und -kontrollen. Und Schulwege, die auch über Hauptverkehrsstraßen führen, müssen so geplant werden, dass die Kinder sicher ankommen. Beides trägt nachvollziehbar zu einer anderen Mobilität bei und macht deutlich, dass, wenn das Recht auf körperliche Unversehrtheit mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik verbunden wird, „Nachhaltigkeit“ auf einmal ganz elementar und konkret wird.

Auch die Aufenthaltsqualität von Straßen und des öffentlichen Raums gehört für mich in diesen Kontext; sie zu verbessern ist für mich ein weiteres Ziel nachhaltiger Politik. Dafür sind nicht immer aufwendige Neuplanungen notwendig. Eine Bank aufzustellen oder einen Baum zu pflanzen – solche kleinen Interventionen können an manchen Orten schon sehr viel verändern.

### Mehr Rechte – mehr Pflichten

In Frankfurt mit seiner günstigen Topografie und Kompaktheit hat mein Vorgänger in wenigen Jahren eine Verdopplung des Radverkehrs auf heute mehr als 14 Prozent erreicht, zum Beispiel durch eine weitestgehende Öffnung der Einbahnstraßen in

Tempo-30-Zonen. Fahrradmobilität in Frankfurt hat jedoch nicht nur besondere Chancen, sondern muss sich auch spezifischen Herausforderungen stellen. Im Vergleich zu Berlin verfügt die Stadt beispielsweise über sehr viel engere Straßenräume. In Berlin finden sich weit bessere Ausgangsbedingungen, die notwendige Infrastruktur für den Radverkehr zu entwickeln. In Frankfurt sind dagegen viele Straßen so schmal, dass mitunter mühsam um jeden Zentimeter gerungen werden muss. Diese Ausgangslage erschwert durchgehende Lösungen gerade an den besonders konfliktträchtigen Punkten. Aber nachhaltige Stadtentwicklung ist ohne Aushandlungsprozesse und Kompromisse ohnehin nicht erreichbar, ebenso wie die Vorstellung, stets einen Kompromiss zu finden, dem alle zustimmen könnten. Gerade im Sinne einer nachhaltigen Politik kommen wir nicht darum herum, im Einzelfall klug abzuwägen und zu entscheiden.

Auch bei der Förderung des Radverkehrs sind nicht nur „harte“ Infrastrukturmaßnahmen, sondern auch viele „weiche“ Interventionen ausschlaggebend. Achtsamkeit auf sich selbst und andere ist von großer Bedeutung. Radfahrer bestimmen immer mehr das Straßenbild Frankfurts. Wenn sich jedoch Radfahrer nicht respektvoller in dieser Stadt bewegen, dann wird es immer schwieriger werden, den Konsens über die gewollte Förderung und Zunahme des Radverkehrs dauerhaft aufrechtzuerhalten. Radfahrende müssen sich an die gleichen Verkehrsregeln halten wie Fußgänger und Fußgängerinnen sowie Autofahrerinnen und Autofahrer. Wenn sich manche aber in einer Desperado-Ecke einrichten, sich als Outlaw fühlen und ihr rücksichtsloses Verhalten mit schlechten Radwegen und einer Vernachlässigung durch die Planung zu rechtfertigen versuchen, dann werden sie nicht zu einer veränderten Mobilitätskultur in dieser Stadt beitragen. Hier muss auch eine Veränderung in den Einstellungen Platz greifen. Konkret: Im Unterschied zu vielen anderen Städten dürfen in Frankfurt Radfahrende die Fußgängerzonen nutzen. Diese Regelung wird auf Dauer nur Bestand haben können, wenn die Beteiligten die notwendige Rücksichtnahme aufbringen.

### Stärkung des Umweltverbundes

Wir werden in Frankfurt häufig gefragt, wann sich die Stadt bei der Fahrradmobilität ähnlich entwickelt haben wird wie das scheinbar große Vorbild Münster. Bei genauerem Hinschauen ergibt sich jedoch ein differenzierteres Bild. Im Vergleich zu Frankfurt hat Münster eben auch einen höheren Autoverkehrs- und deutlich geringeren Anteil an öffentlichem Personennahverkehr. Daher möchte ich die Perspektiven des Radverkehrs in allgemeine Mobilitätsperspektiven eingebunden sehen. Wir werden weiter auf die Stärkung des Umweltverbundes insgesamt setzen, in dem die Fahrradmobilität sicher einen besonderen Platz hat. Der Umweltverbund hat an allen Wegen der Frankfurterinnen und Frankfurter in der Stadt bereits jetzt einen Anteil von fast drei Vierteln und ist damit im bundesweiten Vergleich sehr

hoch. Es bestehen jedoch vor allem in der Region noch Lücken im Netz des öffentlichen Verkehrs, die nicht mit kleinem Geld, sondern nur mit sehr großen Investitionen behoben werden können. Um weitere Alternativen zum Auto zu bieten, müssen wir Großprojekte wie die Nordmainische-S-Bahn und die Regionaltangente West, die beide von besonderer verkehrlicher Bedeutung sind, in Angriff nehmen.

### Kein Gemischtwarenladen

Nachhaltige Stadtentwicklung kann sich nicht auf das Einsammeln und Bündeln von vielfältigen Einzelprojekten und Politikansätzen verlassen. Aus einem Gemischtwarenladen ergibt sich noch kein nachhaltiger Prozess. Ohne eine gemeinsame Analyse der Stärken und Schwächen und eine Verständigung über strategische Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung werden wir in Frankfurt nicht weiterkommen. Hier sehe ich wichtige Potenziale des Bewerbungsprozesses für den Green Capital Award.

Viele Menschen in der Stadt haben ein großes Interesse an grundlegenden Debatten zu Umwelt- und Verkehrsfragen. Die Bewerbung der Stadt zum Green Capital Award bietet die Chance, in der Stadtgesellschaft und bei wichtigen Entscheidern noch mehr Interesse und Aufmerksamkeit für die nachhaltige Entwicklung Frankfurts auszulösen. Frankfurt braucht strategische Ziele, um die vielfältigen Projekte und Initiativen auf lokaler Ebene kohärent zu bündeln. Die Bewerbung um den Green Capital Award schafft den Anlass, sich auf solche Ziele zu verständigen. Auf diese Weise könnte die Stadt zu einem Nachhaltigkeitsvertrag kommen, den alle Beteiligten gemeinsam in einem kontinuierlichen öffentlichen Prozess fortschreiben müssen.

Hier sehe ich im Kern die Chance des Green Capital Awards und der Frankfurter Bewerbung.

#### Stefan Majer

ist Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt am Main.

1958 in Tübingen geboren, hat er Evangelische Theologie studiert. Nach vielen Jahren in der sozialen Arbeit hat er im damaligen Planungsverband Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main und bei einem Projektentwickler Erfahrungen in Planungs-, Bau- und Verkehrsfragen gesammelt.