

Verkehrsversuch

Sperrung nördliches Mainufer

Schlussbericht



Auftraggeber

Stadt Frankfurt am Main

Der Oberbürgermeister

Straßenverkehrsamt

Verkehrsangelegenheiten (36.3)

Dipl.-Geogr. Dorothee Allekotte

Abteilungsleiterin

Gutleutstraße 191

60327 Frankfurt am Main

Bearbeitung

AS+P Albert Speer + Partner GmbH

architects/planners

Hedderichstr. 108-110

60596 Frankfurt am Main

Datum

Frankfurt am Main, Dezember 2020

Inhalt

A. Einleitung	3
B. Verkehrliche Maßnahmen	4
B.1. Prognose der Verlagerungseffekte	4
B.2. Verkehrliche Maßnahmen	6
B.2.1. Bau und Beschilderung der Sperre	6
B.2.2. Maßnahmen an umliegenden Knotenpunkten	7
B.2.3. Geforderte, aber nicht umgesetzte Maßnahmen	9
B.2.4. Großräumige Beschilderung und Zielführung	12
B.2.5. Maßnahmen für Anlieger und anliegende Nutzungen	14
B.3. Nutzung des gesperrten Bereichs	18
B.3.1. Ideenfindung zur Flächennutzung	18
B.3.2. Umgesetzte Nutzungen und Veranstaltungen	21
C. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	26
C.1. Bürgerinformation und Bürgeranfragen	26
C.2. Abstimmung mit Beteiligten & Betroffenen	26
D. Begleituntersuchung zu den verkehrlichen Folgewirkungen	28
D.1. Vorher-Während-Zählung an strategischen Knotenpunkten	28
D.1.1. Methodik	28
D.1.2. Ergebnisse	29
D.2. Verkehrslagedaten TomTom	31
D.2.1. Methodik	31
D.2.2. Ergebnisse	32
D.3. Bürgerbefragung	34
D.3.1. Methodik	34
D.3.2. Ergebnisse	34
D.4. Radverkehrszählung	37
D.4.1. Methodik	37
D.4.2. Ergebnisse	37
D.5. Vorher / Nachher - Studie zur Verbesserung der Fußwegeverbindungen und Aufenthaltsbereiche der TU Darmstadt	39
D.5.1. Methodik	39
D.5.2. Ergebnisse	39
D.6. Unfalldaten	42
D.6.1. Methodik	42

D.6.2. Ergebnisse	42
E. Zusammenfassung und Fazit.....	44
E.1. Ergebnisse der begleitenden Verkehrsuntersuchungen	44
E.2. Die Sperrung des Mainufers in der öffentlichen Wahrnehmung	46

A. Einleitung

Die „Probeweise Öffnung des innerstädtischen nördlichen Mainufers (zwischen alter Brücke und Untermainbrücke) unter Entfall der Nutzung durch den allgemeinen motorisierten Verkehr“, im Folgenden aus Gründen der besseren Lesbarkeit „Sperrung des Mainkai“ genannt, hat am 30. Juli 2019 mit dem Aufbau des Mainfestes begonnen und endete am 31. August 2020.

Der politische Beschluss hierfür war Teil des Koalitionsvertrages der Koalition der CDU, der SPD und der Grünen-Fraktion für die Jahre 2016-2021 und wurde durch den Vortrag des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung M 72 vom 17.05.2019 und durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung § 4255 vom 27.06.2019 bestätigt.

Ziel war die Untersuchung der stadträumlichen und verkehrlichen Folgewirkungen für die geordnete städtebauliche Entwicklung der Frankfurter Innenstadt gemäß Innenstadtkonzept. Die Innenstadt soll für Fußgänger und Radfahrer attraktiver werden. Die Nord-Süd-Wegeverbindungen sollen ausgebaut und die Barrierewirkung der Mainuferstraße reduziert werden. Der Magistrat wollte mit der Maßnahme herausfinden, ob erstens die im Innenstadtkonzept beschriebenen Erwartungen sich als realistische Annahmen erweisen und wie sich zweitens die verkehrlichen Folgewirkungen darstellen. Um hier zu einer fundierten Bewertung zu gelangen, hielt der Magistrat einen Zeitraum von mindestens zwölf Monaten für notwendig.

Der vorliegende Schlussbericht beschreibt in Kapitel B die verkehrlichen Maßnahmen, die in Vorbereitung der probeweisen Sperrung getroffen wurden. Kapitel D dokumentiert die Vorgehensweise und fachlichen Ergebnisse der verkehrlichen Begleituntersuchung. In Kapitel E.1 sind noch einmal die wichtigsten Aussagen der Begleituntersuchung zusammengefasst. Die daran anschließende Darstellung, Einordnung und Bewertung der öffentlichen und medialen Rezeption und Diskussion der Maßnahme in Kapitel E.2 sind zwangsläufig subjektiven Einflüssen und Wertungen unterworfen und lassen nicht zwingend auf eine stets gleichlautende Bewertung des Straßenverkehrsamtes schließen.

B. Verkehrliche Maßnahmen

B.1. Prognose der Verlagerungseffekte

Im Februar 2018 analysierte das Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung die Quell-Ziel-Verkehre, die das nördliche Mainufer nutzen, und prognostizierte die Verkehrsverlagerungen mittels der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM). Die Ergebnisse der Untersuchung sind im Folgenden dargestellt.

Quelle-Ziel-Beziehungen

Der Verkehr auf dem nördlichen Mainufer zwischen Untermainbrücke und Alter Brücke ist überwiegend Binnenverkehr, d.h. er kommt aus Frankfurt und hat auch seine Ziele innerhalb Frankfurts.

Im West-Ost-Verkehr sind die wichtigsten Quellen das Gallusviertel und Griesheim, weitere wichtige Quellen sind das Gutleutviertel und Bockenheim, die wichtigsten Ziele sind das Ostend (44% der Verkehre auf dem nördlichen Mainufer), Offenbach und Fechenheim.

Der Ost-West-Verkehr kommt vor allem aus Offenbach (33%), außerdem aus dem Ostend und Sachsenhausen. Wichtigstes Ziel ist Bockenheim gefolgt vom Gallusviertel, dem Gutleutviertel und Griesheim.

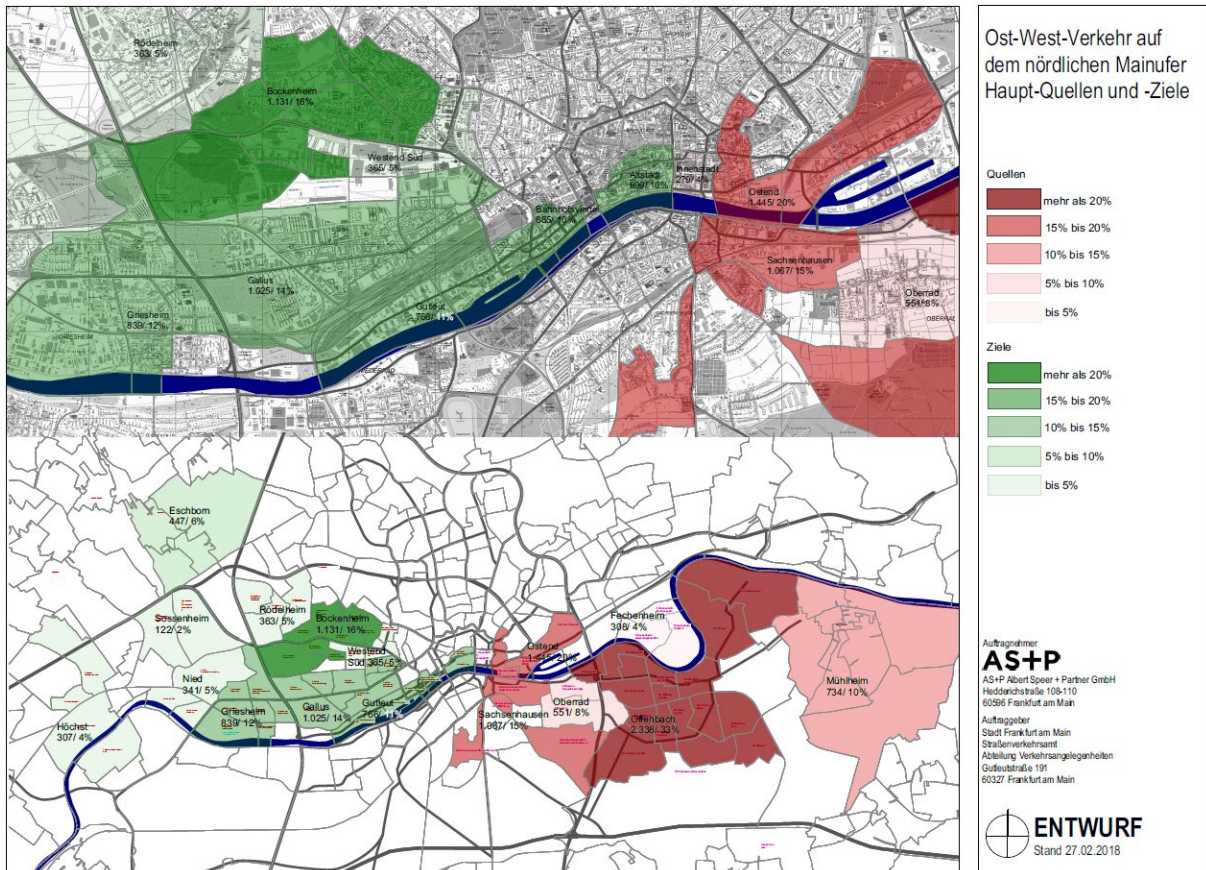


Abbildung 1: Quellen und Ziele der Ost-West-Verkehre auf dem nördlichen Mainufer

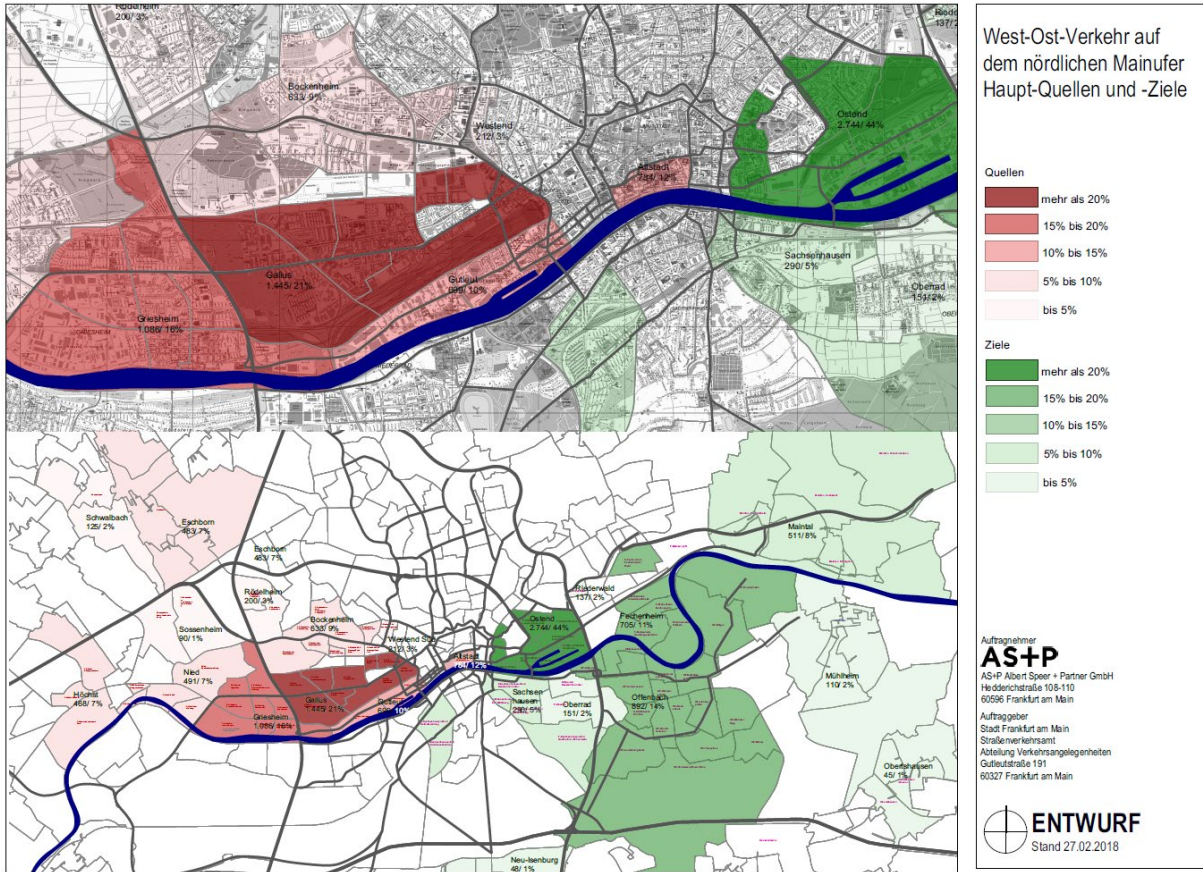


Abbildung 2: Quellen und Ziele der West-Ost-Verkehre auf dem nördlichen Mainufer

Verlagerungseffekte

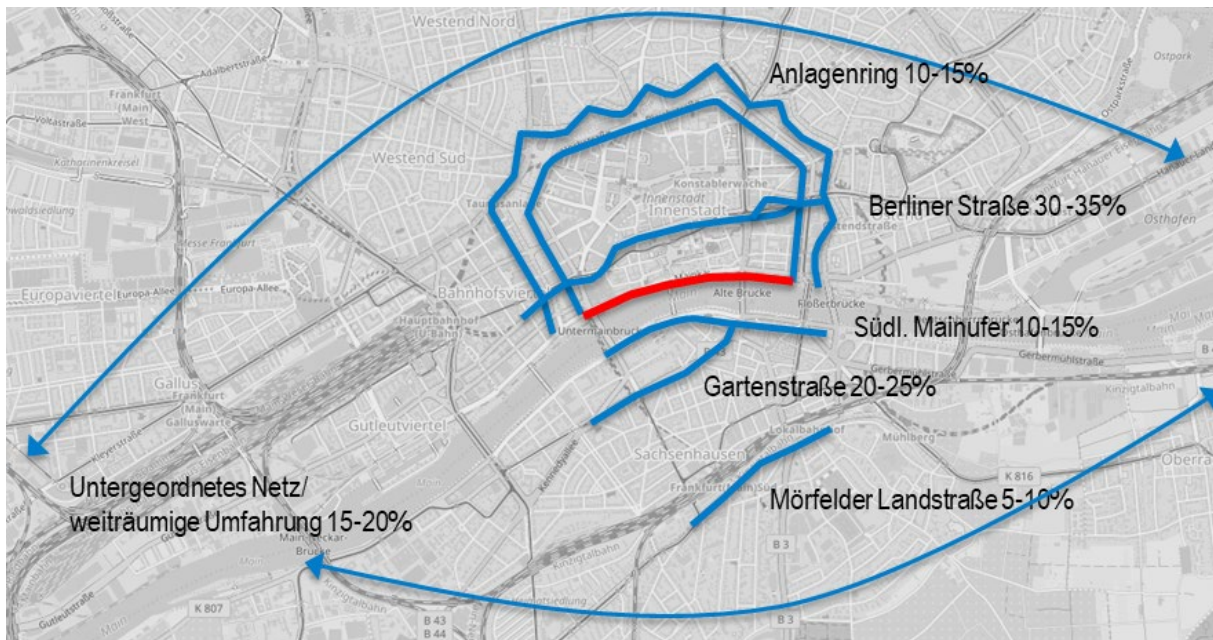


Abbildung 3: Erwartete Verlagerungseffekte

Folgende Verlagerungseffekte wurden mittels der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) prognostiziert: Durch die Mainufersperrung zwischen Untermainbrücke und Alter Brücke kommt es zu Entlastungen auf der Achse Speicherstraße – Untermainkai – Mainkai – Schöne Aussicht – Sonnemannstraße. Die Entlastungswirkung nimmt

mit zunehmender Entfernung von der Sperrung ab. Weiterhin kann eine Abnahme der Verkehrsmengen auf der Flößer- und Ignatz-Bubis-Brücke aufgrund der Sperrung beobachtet werden. Auf der Untermainbrücke und der Friedensbrücke muss hingegen mit einer Zunahme der Verkehrsmengen gerechnet werden. Ausweichrouten werden vor allem die Berliner Straße (30% - 35%) und die Gartenstraße (20% – 25%) sein, weitere Ausweichrouten sind das südliche Mainufer und der Anlagenring (mit je 10 - 15%). 15% bis 20% des Verkehrs wird sich weiträumig oder im untergeordneten Netz verteilen.

B.2. Verkehrliche Maßnahmen

Der Mainkai wurde zwischen der Alten Brücke und der Untermainbrücke ab dem 8. August 2019 (nach dem Mainfest) gesperrt, die Sperrung endete am 31. August 2020. Die Ausfahrt aus dem Parkhaus Dom Römer über das nördliche Mainufer über die Straße „Zum Pfarrturm“ war immer möglich.

Zur verkehrlichen Umsetzung der Sperrung waren folgende Maßnahmen erforderlich, die nachfolgend im Einzelnen erläutert werden:

- Bau und Beschilderung der Sperre
- Verkehrliche Maßnahmen an den Knotenpunkten im unmittelbaren Umfeld (Beschilderung, Markierung, Signalanlagen / Signalprogramme)
- Information der Verkehrsteilnehmer
- Verkehrliche Lösungen für betroffene Anlieger und Nutzungen

B.2.1. Bau und Beschilderung der Sperre

Beschildert wurde der gesperrte Bereich mit dem StVO Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“, Radfahrer konnten weiterhin im gesperrten Bereich fahren (VZ 1022-10 Radfahrer frei). Aus Richtung Osten wurde das Zusatzzeichen (VZ 1026-31 „Kraftomnibusse im Gelegenheitsverkehr frei“) beschildert (vgl. Kapitel B.2.5).

Östlich der Untermainbrücke und in Höhe der Straße „Zum Pfarrturm“ wurde die Sperrung in Form von versetzten Betonpollern und einer Absperrschranke mit Doppelschließung (beschildert mit VZ 600) umgesetzt. Zufahrtberechtigte bekamen einen Schlüssel ausgehändigt (vgl. Kapitel B.2.5). Westlich der Alten Brücke wurde eine Vorsperre aus Betonpollern platziert, die Zufahrt für Busse und die Ausfahrt aus dem Parkhaus Dom-Römer waren weiterhin möglich.

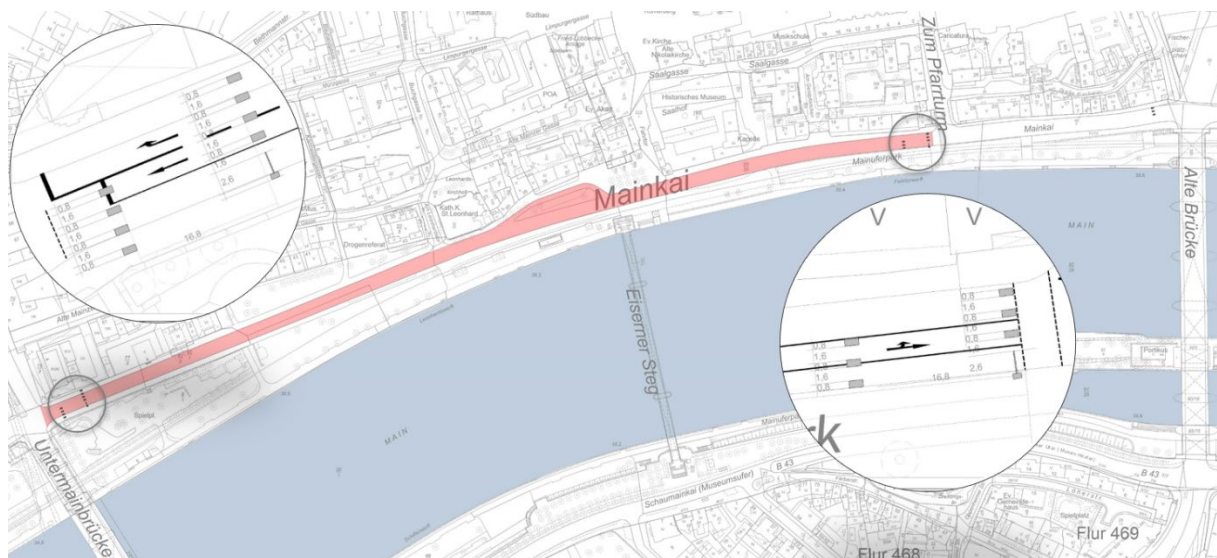


Abbildung 4: Bauliche Ausführung der Sperrung



Abbildung 5: Sperre an der Alten Brücke (links) und in Höhe „Zum Pfarrtum“ (rechts)



Abbildung 6: Sperre an der Untermainbrücke

B.2.2. Maßnahmen an umliegenden Knotenpunkten

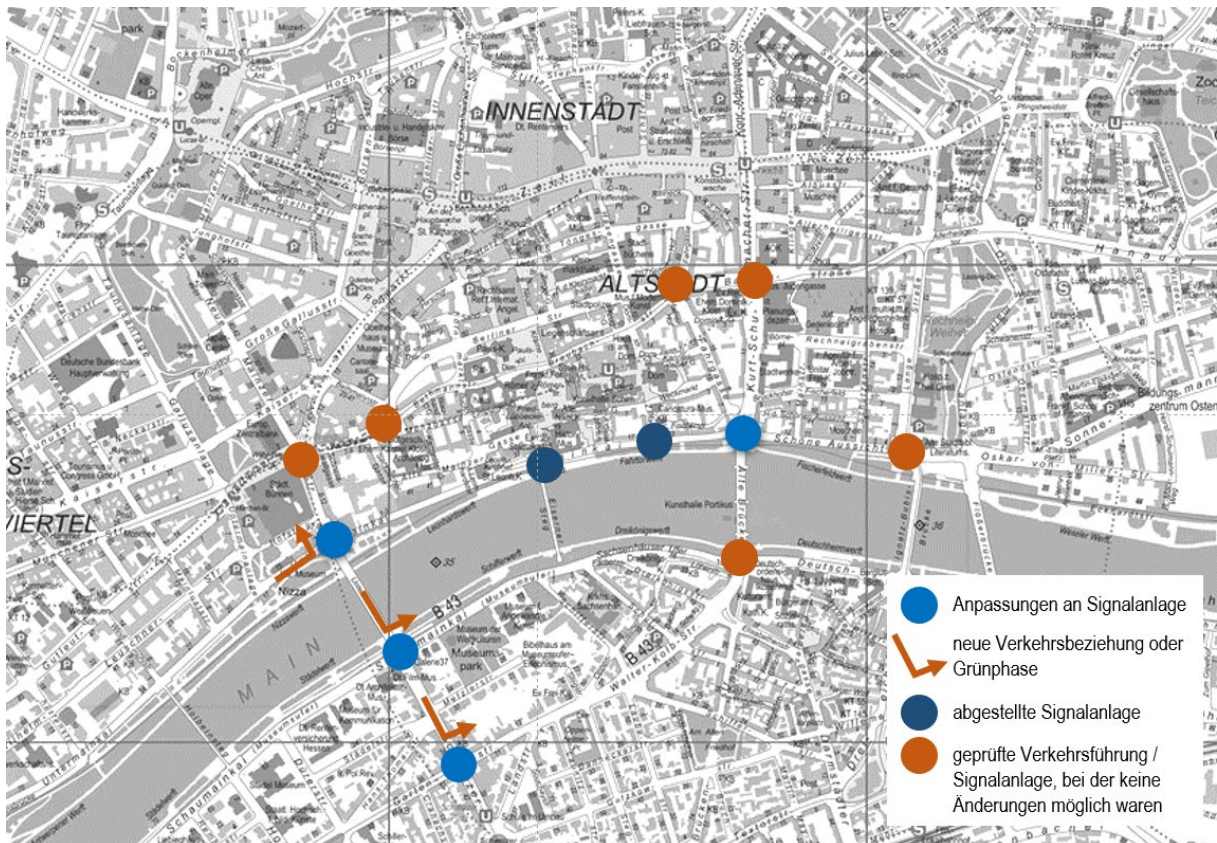


Abbildung 7: Maßnahmen an den umliegenden Knotenpunkten

Die Verkehrsführung wurde an folgenden Knotenpunkten / Lichtsignalanlagen (LSA) durch Veränderungen am Signalprogramm, der Markierung und der Beschilderung geändert:

Neue Mainzer Str. - Untermainkai - Untermainbrücke (UM1)

- ❖ Von Westen kommend (Untermainkai) wurde die linke Spur zur Linksabbiegespur in die Neue Mainzer Straße (statt wie bisher Geradeausspur).
- ❖ Von Osten (aus der Sperrung) kommend blieb der Signalgeber aktiviert, um Radfahrern und Fahrzeugen mit Sondergenehmigung eine gesicherte Ausfahrt zu ermöglichen. Die Freigabezeit wurde jedoch auf 6-10 Sekunden reduziert.
- ❖ Die Grünzeit der Fußgänger über die Neue Mainzer Straße wurde um 10 Sekunden gekürzt, um das Linksabbiegen aus Richtung Untermainkai in Richtung Neue Mainzer Straße zu erleichtern. Der Fußgängerüberweg wurde mit einem Gelbblinker gegenüber den Linksabbiegern gesichert.

Untermainbrücke - Schaumainkai - Schweizer Straße (UM2)

- ❖ Der Linksabbieger auf der Untermainbrücke bekam bereits 2018 eine eigene Signalisierung (Grünpfeil) statt „Gegenverkehr achten“.
- ❖ Die LSA wird mit einer verkehrsabhängigen Steuerung betrieben, wodurch die Grünzeiten variieren. Zu Beginn der Sperrung wurde für den Linksabbieger auf der Untermainbrücke bei maximaler Auslastung ca. 16 Sekunden grün geschaltet. Die ersten Wochen der Sperrung zeigten aber, dass der linksabbiegende Verkehr so massiv zunahm, dass es zu langen Rückstaus kam. Nach Anpassungen im November 2019 wurde die Grünzeit daher auf ca. 25 Sekunden erhöht, was die Leistungsfähigkeit auf der Linksabbiegespur um 200 Fahrzeuge pro Stunde erhöhte.
- ❖ Diese Maßnahme sollte dazu beitragen, den Durchgangsverkehr / gebietsfremden Verkehr aus Sachsenhausen heraus zu halten und möglichst viel Verkehr über das südliche Mainufer abzuwickeln.

Schweizerstraße – Gartenstraße (SG)

Eine Linksabbiegemöglichkeit aus der Schweizer Straße in die Gartenstraße in Richtung Osten wurde geschaffen, um an den Samstagen, an denen der Flohmarkt auf dem südlichen Mainufer stattfindet, eine Fahrbeziehung in Richtung Osten zu ermöglichen. Die Gartenstraße (in Folge Walter-Kolb-Straße) bot mit ihrem Querschnitt dazu die besten Voraussetzungen. Durch die Legalisierung des (schon vorher zu beobachtenden) Linksabbiegens sollte verhindert werden, dass sich der Verkehr weiter in Sachsenhausen verteilt und evtl. durch kleinere, echte Wohnstraßen fährt.

- ❖ Die bisherige Geradeausspur in der Schweizer Straße Fahrtrichtung Süden wurde in eine reine Linksabbiegespur ummarkiert, damit die wartepflichtigen Linksabbieger nicht den Geradeausverkehr behindern. Die rechte Spur wurde zur gemischten Geradeaus-Rechtsabbiegespur ummarkiert.
- ❖ Der Haltverbotsbereich vor der LSA wurde ausgeweitet und damit der zweistreifige Aufstellbereich verlängert, um einen besseren Abfluss in Richtung Schweizer Platz zu ermöglichen. Das Haltverbot wurde jedoch häufig nicht beachtet, so dass eine Trennung der Fahrrichtungen oft nicht möglich war.
- ❖ Ein Gelbblinker wurde in der Gartenstraße (Ost) installiert, der Fußgänger vor Linksabbiegern aus Richtung Schweizer Straße (Nord) schützt. Das Zusatzsignal wurde in die Festzeitpläne sowie die verkehrsabhängige Steuerung des Signalprogrammes integriert. Die Grünzeit der Fußgänger über die Gartenstraße (Ost) wurde um 8 bis 17 Sekunden auf die Mindestgrünzeit gekürzt, um das Linksabbiegen in die Gartenstraße (Ost) zu erleichtern.
- ❖ Die Grünzeit der Signalanlage in der Schweizer Straße (aus Fahrtrichtung Süden) konnte jedoch nicht gekürzt werden, da sonst die Straßenbahn in der Schweizer Straße behindert worden wäre (Rückstau hätte die Straßenbahn blockiert).

Kurt-Schumacher-Str. - Schöne Aussicht - Alte Brücke - Mainkai (AB1)

- ❖ Die Zufahrtsmöglichkeiten in den gesperrten Bereich war nur für „Busse im Gelegenheitsverkehr“ frei, die Ausfahrt für Fahrzeuge aus dem Parkhaus Dom-Römer. Die Beschilderung und Markierung wurden entsprechend angepasst. Durch die Bemessung in der verkehrsabhängigen Steuerung der Lichtsignalanlage konnten die Grünzeiten in den Zufahrten flexibel an das Verkehrsaufkommen angepasst werden.

Mainkai - Zum Pfarrturm (MZ)

- ❖ Die Markierung wurde so angepasst, dass in der Straße „Zum Pfarrturm“ nur noch das Linksabbiegen (in Richtung Alte Brücke) zulässig war, auf dem Mainkai war nur noch das Rechtsabbiegen möglich. Dadurch gab es (abgesehen von den wenigen Zufahrtsberechtigten) keine konfliktierenden Kfz-Ströme mehr. Die Signalanlage wurde abgeschaltet, es galt die beschilderte Vorfahrtsregelung. Für Fußgänger über die Straße „Zum Pfarrturm“ wurde ein Fußgängerüberweg (VZ 293) markiert.

Eiserner Steg – Mainkai (ES1) und Am Leonhardstor – Mainkai (MA)

- ❖ Die Signalanlagen wurden abgeschaltet.

B.2.3. Geforderte, aber nicht umgesetzte Maßnahmen

Zahlreiche Anregungen der Politik (und Bürger) forderten weitere Änderungen der Verkehrsführung. Den nachfolgenden fachlichen Stellungnahmen ist zu entnehmen, warum diese nicht umgesetzt wurden:

Kurt-Schumacher-Straße - Battonnstraße - Berliner Straße:

- ❖ Forderung: Es sind mehr zulässige Fahrbeziehungen zu ermöglichen
- ❖ Stellungnahme: Da die lichtsignalgesteuerte Kreuzung u.a. aufgrund der vielen ÖV-Linien schon heute in der Verkehrsabwicklung an ihre Kapazitätsgrenzen stößt, war die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrbeziehung nicht möglich.

Neue Mainzer Str. - Untermainkai - Untermainbrücke (UM1):

- ❖ Forderung: Linksabbiegespur für von der Untermainbrücke kommenden Verkehr zum Untermainkai zur Entlastung der Bereiche Baseler Platz, Hauptbahnhof und Karlstraße.
- ❖ Stellungnahme: Es ist fraglich, welche Ziele durch eine Linksabbiegemöglichkeit von Süden in Richtung Westen an der Untermainbrücke erreicht werden sollen. Zielführender ist es für den Verkehr, der ins Bahnhofsviertel gelangen will, gleich über die Friedensbrücke und den Baseler Platz diese Ziele zu erreichen.
- ❖ Darüber hinaus ist aufgrund der Platzverhältnisse die Einrichtung einer eigenen Linksabbiegespur auf der Brücke nicht möglich. Für die Realisierung einer Linksabbiegespur wäre auch eine eigene Phase in der Signalsteuerung erforderlich. Des Weiteren spricht die vor Jahren eingerichtete und stark frequentierte Diagonalführung des Radverkehrs gegen die gewünschte Linksabbiegemöglichkeit. Die Lichtsignalsteuerung an diesem Knotenpunkt ist, unter anderem aufgrund der Radverkehrsführung, an der Auslastungsgrenze. Die Einrichtung einer weiteren Signalphase würde alle anderen Verkehrsbeziehungen in der Leistungsfähigkeit einschränken. Eine kombinierte Geradeaus- und Linksabbiegespur würden den starken Geradeausverkehr zu sehr behindern.

Kurt-Schumacher-Str. - Schöne Aussicht - Alte Brücke - Mainkai (AB1)

- ❖ Forderung: Linksabbieger für von der Schönen Aussicht kommenden Verkehr zur Alten Brücke mit dem Ziel, die Kurt-Schumacher-Straße zu entlasten.
- ❖ Stellungnahme: Durch die Einrichtung einer Radverkehrsanlage in beiden Richtungen der Straße Schöne Aussicht ist nur noch eine Fahrspur pro Richtung möglich. Es wird als zielführender erachtet,

den Verkehr nicht direkt bis an den gesperrten Bereich heranzuführen. Ein zweispuriges und somit leistungsfähiges Linksabbiegen ist am Knotenpunkt mit der Ignatz-Bubis-Brücke (also einen Knotenpunkt weiter östlich) vorhanden. Aus dem Gebiet nördlich der Straße "Schöne Aussicht" fließt nur eine Straße auf die Schöne Aussicht zu. Es gibt also kaum Quellverkehr aus diesem Bereich. Daher wird kein Bedarf für eine Linksabbiegemöglichkeit gesehen.

Kurt-Schumacher-Straße

- ❖ Forderung: Die Busspur und die Haltestellen in der Kurt-Schumacher-Straße sind in ganzer Länge in die Fahrbahnmitte zu verlegen, um den ÖV zu beschleunigen.
- ❖ Stellungnahme: Zur Beschleunigung und konfliktfreien Führung des Busverkehrs in der südlichen Kurt-Schumacher-Straße wurde im November 2019 in Richtung Norden ein Bussonderfahrstreifen in Mittellage eingerichtet.
- ❖ Eine Verlegung der bereits barrierefrei ausgebauten Haltestelle "Schöne Aussicht" in Mittellage ist aufgrund des großen Aufwandes und der folglich hohen Kosten weder vorgesehen noch erforderlich. Nach dem Fahrgastwechsel an der Haltestelle "Schöne Aussicht" gelingt es dem Bus, ohne nennenswerten Zeitverlust die MIV (motorisierte Individualverkehr)-Spur zu queren und auf den Bussonderfahrstreifen zu gelangen.

Kurt-Schumacher-Str. - Schöne Aussicht - Alte Brücke - Mainkai (AB1)

- ❖ Forderung: Einspurige Ausfahrt für den von der Straße „Zum Pfarrturm“ abfließenden Verkehr auf dem Mainkai und wirksame Sperrung der Einfahrt über die restliche Breite der Straße, da täglich hunderte Fahrzeuge verbotenerweise in diesen Bereich hineinfahren, was die allgemeine Verkehrsmoral untergräbt.
- ❖ Stellungnahme: Da die Zufahrt für Busse im Gelegenheitsverkehr in den gesperrten Bereich nur aus Richtung Osten erlaubt ist, muss für Berechtigte eine Einfahrtmöglichkeit in den gesperrten Bereich gegeben sein. Des Weiteren erfolgt aus dieser Richtung auch die Zufahrt in den gesperrten Bereich für weitere Berechtigte (Müllabfuhr, Straßenreinigung, Andienung Schifffahrt).
- ❖ Im Übrigen erfolgt auch die Zufahrt für die Flohmarktandienung aus Richtung Osten. Eine Sperrung des Einfahrtbereiches war somit nicht möglich. Der Magistrat hat geprüft, ob eine Verengung des Bereiches dahingehend möglich ist, die Ausfahrt einspurig zu gestalten.
- ❖ Verstärkte Kontrollen der Städtischen Verkehrspolizei wurden im September 2019 durchgeführt.

Fahrgasse – Berliner Straße - Battonnstraße

- ❖ Forderung: Einrichtung eines Linksabbiegers für den von der südlichen Fahrgasse abfließenden Verkehr in die Berliner Straße. Der aus dem Parkhaus Dom Römer ausfahrende Verkehr könnte so über die Fahrgasse direkt in westliche Richtung in die Berliner Straße abfließen. Davon würde auch die stark von der Straßenbahn beanspruchte Braubachstraße profitieren.
- ❖ Stellungnahme: Aus Richtung unterer Fahrgasse ist derzeit eine Ausfahrt Richtung Westen über die Braubachstraße und den Kornmarkt auf die Berliner Straße Richtung Westen gewährleistet. Alternativ kann z.B. auch über eine Blockumfahrung Fahrgasse - Töngesgasse und Hasengasse die Berliner Straße weiter Richtung Westen befahren werden.
- ❖ Eine direkte Ausfahrt aus der unteren Fahrgasse auf die Berliner Straße ist grundsätzlich denkbar. Dabei ist aber eine Planung hinsichtlich des Kreuzungslayouts und der Signaltechnik notwendig, die nach einer ersten Einschätzung auch bauliche Anpassungen erfordern.

Beschilderung

- ❖ Forderung: Möglichst frühzeitige Ausweichmöglichkeit zum Theatertunnel für Fahrzeuge aus der Gutleutstraße, der Hafestraße sowie der Speicherstraße kommend schaffen und mit einem Hinweis "Umfahrung gesperrtes Mainufer" beschildern.
- ❖ Stellungnahme: Der Verkehr aus Richtung Westen erhält bereits am Knotenpunkt Gutleutstraße / Camberger Brücke über die Verkehrsinformationstafeln den Hinweis, dass das nördliche Mainufer gesperrt ist und kann dann über den Theatertunnel Richtung Osten fahren.
- ❖ Zusätzlich wurden an allen Zufahrtsstraßen zum gesperrten Bereich Hinweistafeln auf die Sperrung aufgestellt.
- ❖ Auf Umfahrungsbeschilderung wurde bewusst verzichtet, damit sich der Verkehr über mehrere Straßen verteilt und nicht nur auf einer Umfahrungsroute gebündelt wird.

B.2.4. Großräumige Beschilderung und Zielführung

Änderung der Zielführung in der wegweisenden Beschilderung



Auf der wegweisenden Beschilderung der Stadt wurden die drei Ziele „Zoo“, „Westhafen“ und „Rathaus“ bisher so ausgewiesen, dass der Verkehr über das nördliche Mainufer gelenkt wird.

In West-Ost-Richtung wurde der Verkehr zum „Zoo“ von Sachsenhausen kommend über die Untermainbrücke und das nördliche Mainufer geführt. Die neue Zielführung erfolgte ab Otto-Hahn-Platz über die Gartenstraße, Walter-Kolb-Straße und Alte Brücke.

In Ost-West-Richtung wurden die Ziele „Westhafen“ und „Rathaus“ über das nördliche Mainufer ausgewiesen. Der Westhafen wird schon lange nicht mehr als solcher genutzt wird, das Ziel „Rathaus“ ist ein uneindeutiger Begriff. Daher wurden diese beiden Zielführungen gestrichen. Hierdurch ergaben sich folgende Änderungen in der wegweisenden Beschilderung:

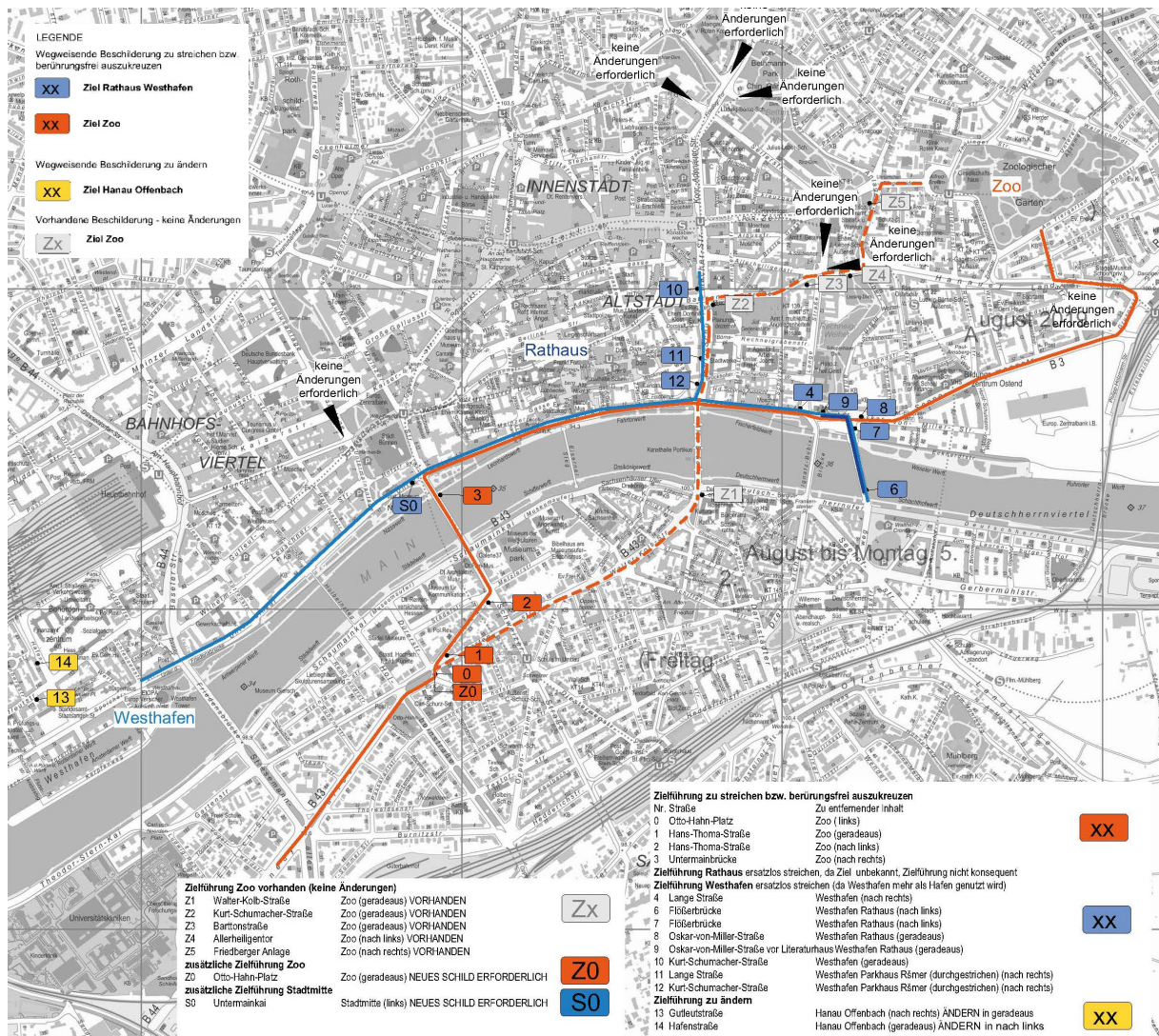


Abbildung 8: Änderungen in der wegweisenden Beschilderung

Großräumige Information der Verkehrsteilnehmer – Infotafeln

An den wichtigsten Entscheidungspunkten im Strategischen Netz wurden die Verkehrsteilnehmer weiträumig über die Sperrung informiert, um sich eine individuelle Ausweichroute zu suchen.

Es wurde bewusst darauf verzichtet, Umleitungsrouten auszuweisen. Der weiträumige Verkehr hat sehr viele unterschiedliche Quelle-Ziel-Beziehungen, hier hätte es keine eindeutige Umleitungsrouten gegeben. Im unmittelbaren Umfeld direkt vor der Sperrung wäre die Beschilderung einer bestimmten Route zwar grundsätzlich möglich gewesen. Man hat aber bewusst darauf verzichtet, um den verlagerten Verkehr auf mehrere Achsen zu verteilen, was auch gelungen ist.



Abbildung 9: Infotafeln

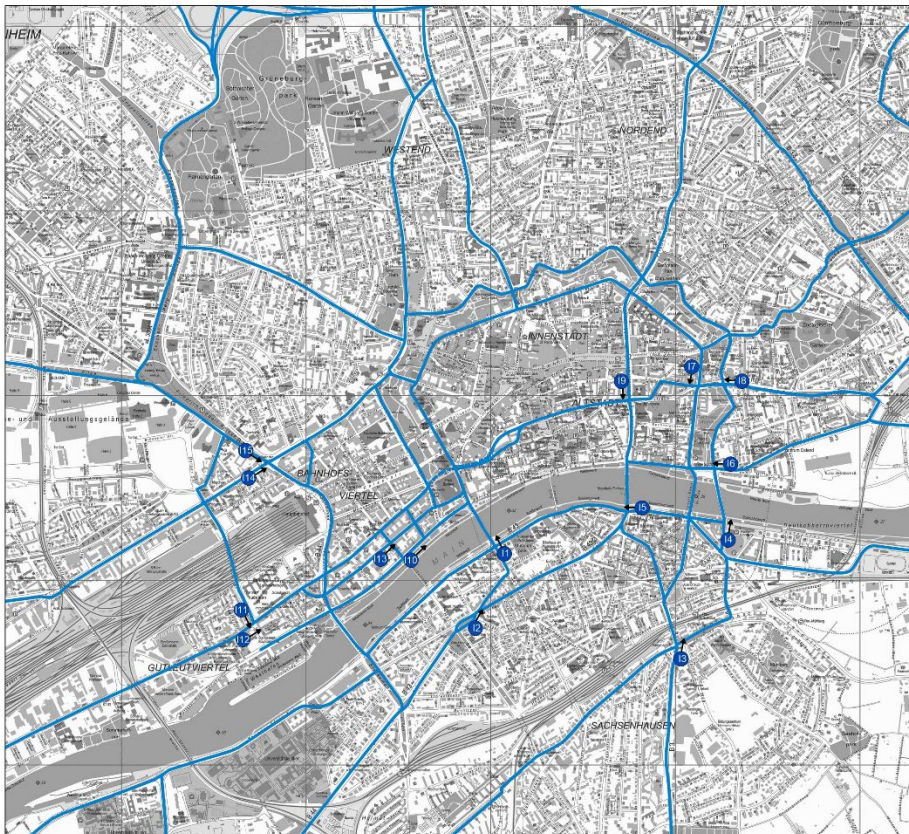


Abbildung 10: Informative Hinweistafeln im übergeordneten Netz

Dynamische Verkehrsinformationstafeln

Die dynamischen Verkehrsinformationstafeln wurden an folgenden Standorten mit der Information über die Sperrung des nördlichen Mainufers geschaltet:

Aktor	Von	Bis
Infotafel 1 Mainzer Landstraße	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 2 Gutleutstraße	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 3 Kennedyallee	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 4 Babenhuser Landstraße	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 5 Deutschherrenufer	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 6 Hanauer Landstraße	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 7 Ratsweg		
Infotafel 8 Friedberger Landstraße	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 9 Eckenheimer Landstraße	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 10 Eschersheimer Landstraße	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 11 Miquelallee	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 12 Zeppelinallee	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 13 Theodor-Heuss-Allee		
Infotafel 14 Kennedyallee		
Infotafel 15 Deutschordenstraße		
Infotafel 16 Niederräder Landstraße		
Infotafel 17 Lyoner Straße	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36
Infotafel 18 Schwanheimer Ufer	29.07.2019 07:00	19.09.2019 10:36



Abbildung 11: Informationsinhalt dynamische Infotafeln

B.2.5. Maßnahmen für Anlieger und anliegende Nutzungen

Zufahrtsgenehmigungen

Neben der Branddirektion, der Polizei und der FES wurde die Zahl der Zufahrtsberechtigten mit eigenem Schrankenschlüssel auf ein Mindestmaß beschränkt. Dies waren im Einzelnen:

- Amt 16 (Amt für Informations- und Kommunikationstechnik), Amt 67 (Grünflächenamt), Amt 36 (Straßenverkehrsamt) für die Zufahrt im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten
- HFM (Hafenbetriebe, zuständig für die Instandhaltung der Kaimauer und die Hafenbahn) für die Zufahrt im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten
- Primuslinie und KD Linie sowie deren Lieferanten für die Andienung der Schiffe
- Tourismus+Congress GmbH Frankfurt am Main (TCF) für die Zufahrt im Rahmen von Veranstaltungen
- Historisches Museum für die Andienung der Liegenschaft.

Parkende Anwohner



Im Bereich der Sperrung befanden sich 17 Stellplätze, die zwar im öffentlichen Straßenraum lagen, aber exklusiv an Bewohner vermietet waren und für die Ersatz geschaffen werden sollte. Für die Dauer der Sperrung konnten die Bewohner zu gleichen Konditionen im Parkhaus Dom-Römer parken, entsprechende Mietverträge wurden zwischen der Garagenbau- und Betriebsgesellschaft Verwaltungsstelle Innenstadtparkplätze und der PBG Parkhaus-Betriebsgesellschaft mbH abgeschlossen.

Die Kosten hat die Stadt Frankfurt am Main getragen.

Abbildung 12: Anwohner vermietete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum des Mankai

Busse der Mainschiffahrt

Die Mainschiffahrt hat häufig mobilitätseingeschränkte Kundschaft, die mit Reisebussen ankommt und möglichst nahe an die Anlegestelle anfahren muss. Für sie wurde auf dem Mankai östlich Zum Pfarrturm auf der rechten (Abbiege-) Fahrspur eine Haltestelle eingerichtet. Nach Beschwerden der dort wohnenden Anwohner wurde die Haltestelle in die Straße „Zum Pfarrturm“ verlegt.



Abbildung 13: Haltestelle Busse Mainschiffahrt am Mankai

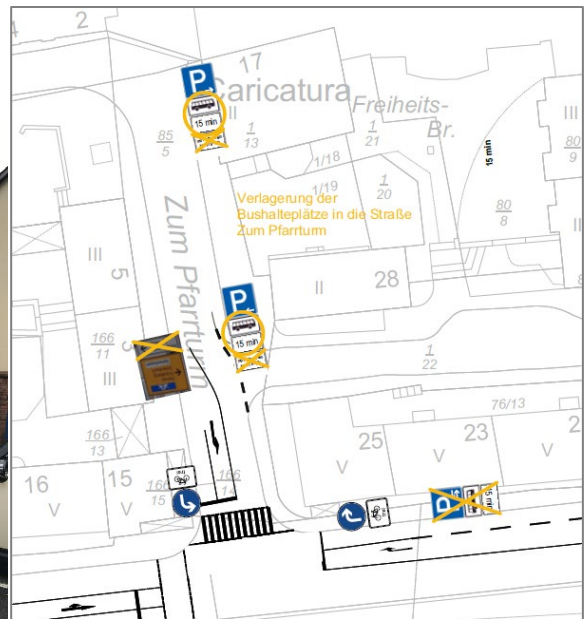


Abbildung 14: Haltestelle Busse Mainschiffahrt Zum Pfarrtum (Foto vor Einrichtung der Haltestelle)

Rundfahrbusse

Vier Rundfahrtbuslinien der Unternehmen Frankfurt Sightseeing GmbH und ETS Touristik GmbH waren von der Sperrung betroffen. Mit ihnen wurden gemeinsam Umleitungsrouten festgelegt und neue temporäre Haltepunkte eingerichtet.

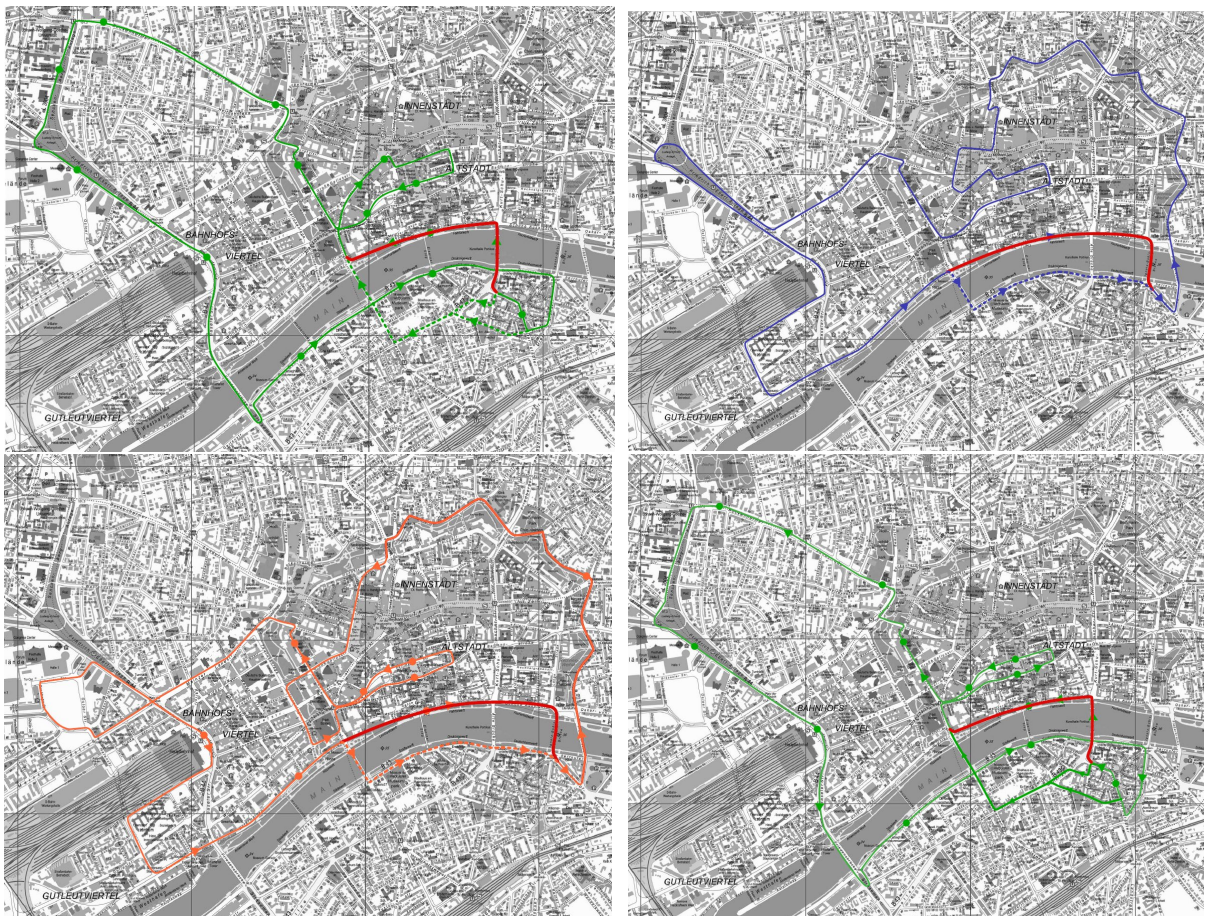


Abbildung 15: Routen und Ausweichrouten (gestrichelt) der Rundfahrbusse

Busparkplätze

Da erwartet wurde, dass der Schaumainkai und das Sachsenhäuser Ufer eine wichtige Ausweichroute sein würden, wurde das Busparken auf dem rechten Fahrstreifen des Sachsenhäuser Ufers an den Theodor-Stern-Kai verlegt. Die Verlegung der Busparkplätze erfolgte zum 30.07.2019, die vorhandene Wegweisung (Busparkplatz) von der Berliner Straße und zurück wurde entsprechend der neuen Lage angepasst.

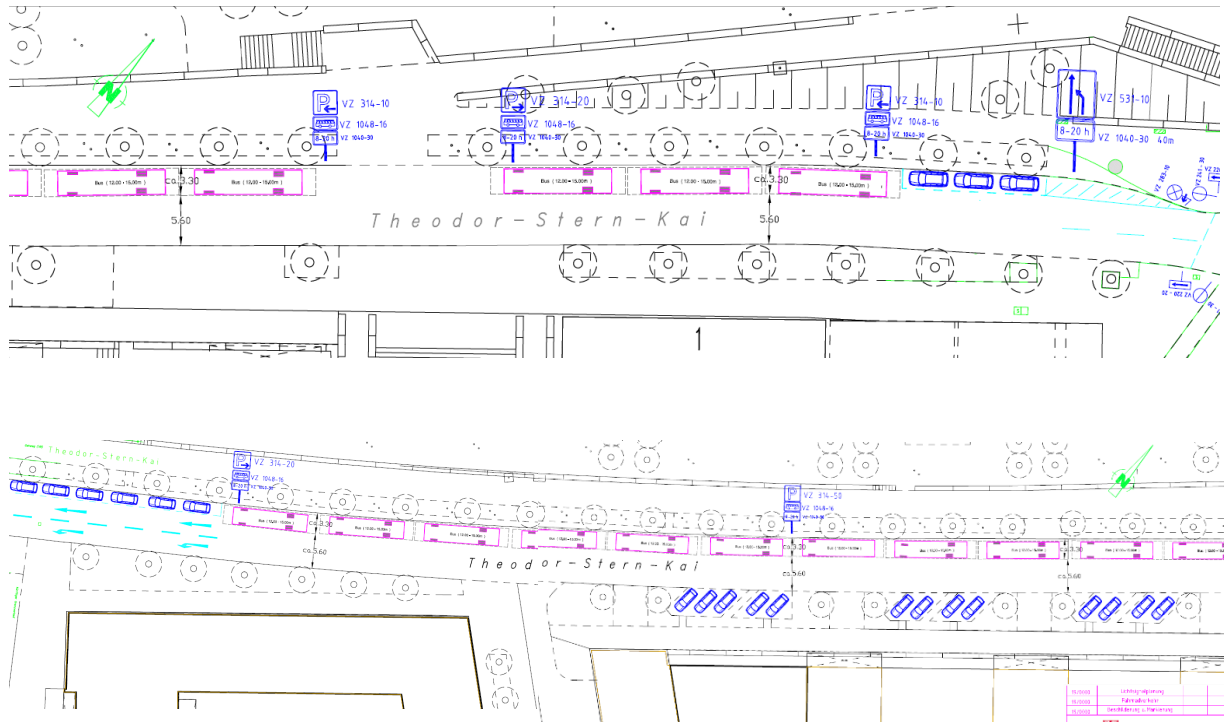


Abbildung 16: Busparkplätze Theodor-Stern-Kai

Flohmarktverlegung

Die temporäre Verlegung des 14-tägig stattfindenden Flohmarktes am südlichen Mainufer wurde seitens der Verwaltung im Vorfeld der Sperrung empfohlen, der Ortsbeirat 5 und die FDP-Fraktion (31.07.2019, NR 924) formulierten mehrfach Anregungen an den Magistrat zur Verlegung des Flohmarktes.

Alternativen aus Sicht des Veranstalters HFM waren:

- Räumliche Verlegung in die Lindleystraße (trotz Widerstands der dortigen Anwohner)
- Aussetzen des vierzehntägig stattfindenden Flohmarktes am Mainufer, Flohmarkt nur noch vierzehntägig in der Lindleystraße
- Verlegung an das nördliche Mainufer (wenngleich die Fläche erheblich kleiner ist).

Der Magistrat fasste am 09.09.2019 den Beschluss (ST 1777), den Frankfurter Flohmarkt im zweiwöchentlichen Rhythmus bis auf Weiteres am traditionellen Standort am Schaumainkai wie bisher stattfinden zu lassen.

Erst nachdem massive Kritik an den „chaotischen“ Verkehrsverhältnissen in Sachsenhausen an den Flohmarkt-Samstagen laut wurde, ist die Verlegung des Frankfurter Flohmarktes vom südlichen an das nördliche Mainufer durch die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung am 12. Dezember 2019 beschlossen worden. Die Umsetzung erfolgte ab dem 25. Januar 2020. Der Sperrbereich zwischen der Straße Zum Pfarrturm und der Untermainbrücke war insgesamt deutlich kompakter als der Standort am südlichen Mainufer. Damit ging eine Reduzierung der Teilnehmerzahlen einher. Aufgrund gesetzlicher Beschränkungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie fand die Durchführung des Flohmarktes am nördlichen Mainufer nur 4 Mal statt.

Der Weihnachtsbaummarkt, der regelmäßig im Dezember in Höhe des Eisernen Stegs stattfindet, fiel 2019 aus, da der Transport der großen Bäume für die überwiegend gewerblichen Kunden nicht möglich war.

B.3. Nutzung des gesperrten Bereichs

B.3.1. Ideenfindung zur Flächennutzung

Seitens des Straßenverkehrsamtes wurden zahlreiche Vorschläge zur Nutzung der gesperrten Fläche gemacht, da man eine solche als Voraussetzung dafür sah, die Bürger – trotz der negativen Auswirkungen im umliegenden Straßennetz – von den Möglichkeiten und Chancen einer dauerhaften Sperrung und Umgestaltung zu überzeugen.

Dabei gab es verschiedene Rahmenbedingungen einzuhalten

- Der Verkehrsversuch ließ als temporäre Maßnahme keinen Umbau der Verkehrsfläche zu.
- Die Nutzungen sollten kostengünstig umsetzbar und rückbaubar sein.
- Die Anwohner sollten nicht durch zusätzliche, neue Gastronomie oder lärmintensive Veranstaltungen gestört werden.
- Die Durchfahrt und Anleiterbereiche der Feuerwehr durften nicht überplant werden.
- Termine von „gesetzten“ Veranstaltungen (z.B. Weihnachtsmarkt) und Baumaßnahmen (z.B. Fahrbahndeckenerneuerung) waren zu beachten.

Es wurden Gespräche mit folgenden Institutionen geführt, um eine Gestaltung der gewonnenen Fläche zu initiieren:

- Umweltamt
- Grünflächenamt
- Kulturamt
- Stadtplanungsamt
- Dezernat X - Umwelt und Frauen
- Ordnungsamt Service Center Veranstaltungen
- Tourismus + Congress GmbH
- Hauptamt & Stadtmarketing
- Rechtsamt
- Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- RMV - Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- traffiQ - Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Goethe Universität Frankfurt a.M. Institut für Humangeographie | Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
- Hochschule für Gestaltung Offenbach

Der Bereich wurde, wie nachfolgende Abbildung zeigt, in fünf Zonen unterschiedlicher Eignung unterteilt.

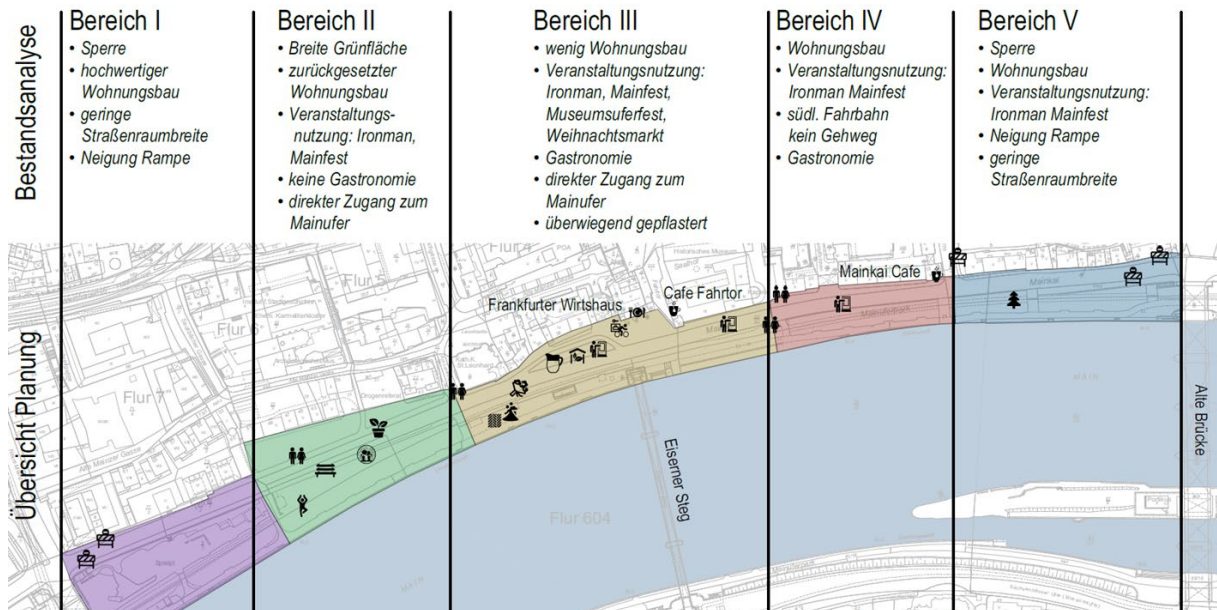


Abbildung 17: Nutzungszonen nördliches Mainufer

Für jede dieser Zonen wurden mögliche Nutzungen vorgeschlagen und diese in Steckbriefen beschrieben mit Angaben zum Nutzungszeitraum, der genauen Fläche, Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten und Beispielen aus anderen Städten.



Abbildung 18: Beispiele Nutzungssteckbriefe

Der Vorschlag war, folgende Dezernate für die Umsetzung der Nutzungen einzubinden:

Dezernat I (Oberbürgermeister), TCF, Hauptamt und Stadtmarketing – Kommunikationsskulptur, Licht & Kunst, Veranstaltungen und Aktionen der öffentlichen Einrichtungen und städtischen Gesellschaften

Dezernat IV (Planung und Wohnen), Stadtplanungsamt – Studentische Entwürfe zur Gestaltung, Befragung Bürgerakzeptanz (in Zusammenarbeit mit Hochschulen)

Dezernat V (Bau und Immobilien, Reformprojekte, Bürgerservice und IT) – Toilettenanlagen

Dezernat VII (Kultur und Wissenschaft), Kulturamt - Märkte, Licht & Kunst, Veranstaltungen und Aktionen der öffentlichen Einrichtungen und städtischen Gesellschaften

Dezernat IX (Wirtschaft, Sport, Sicherheit und Feuerwehr) – Outdoor Sportangebote, Europäische Woche des Sports, Holzdeck zum Tanzen (SCV – Service Center Veranstaltungen)

Dezernat X (Umwelt, Frauen), Grünflächenamt - Pflanzkübel, Urban Gardening, Sitzgelegenheiten, Grünes Zimmer, Infotainment Frankfurt Green City

Für die (wenigen) geplanten Nutzungen übernahm das Straßenverkehrsamt zunächst die Koordination der Flächenbelegung.

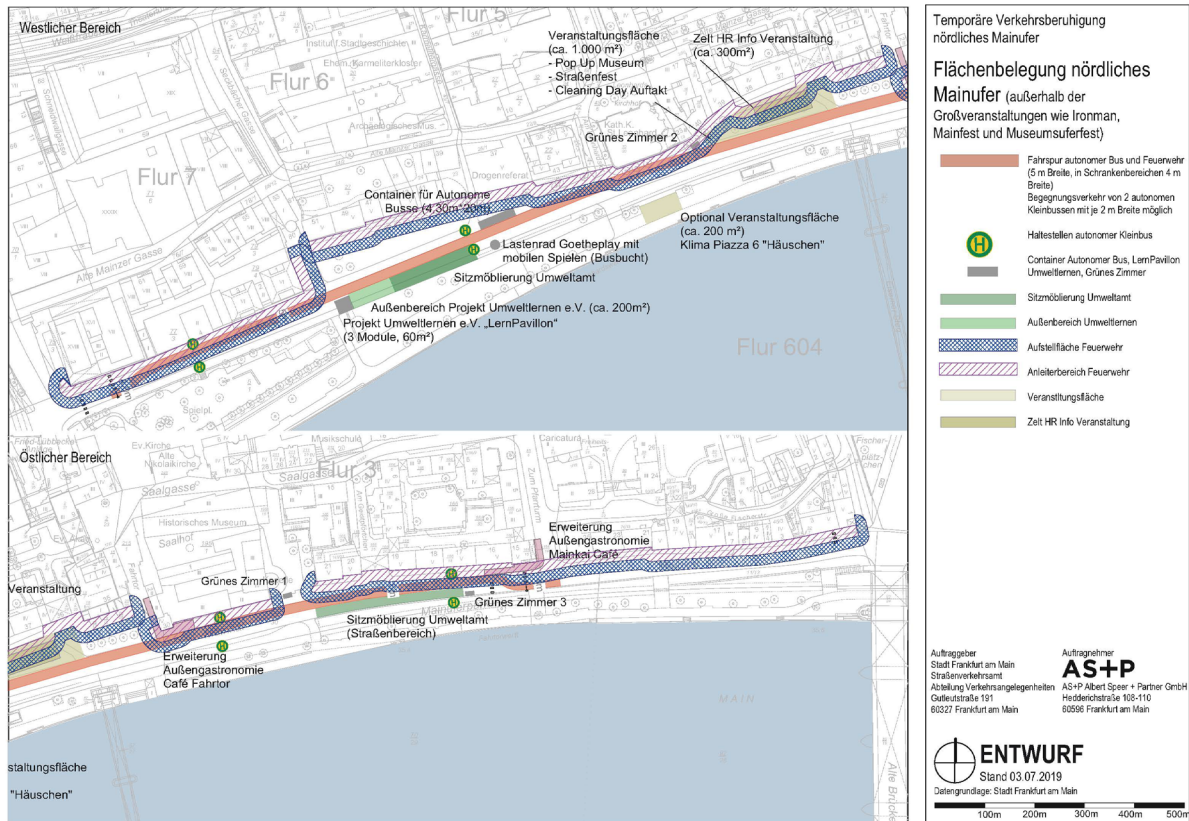


Abbildung 19: Flächenbelegungsplan

B.3.2. Umgesetzte Nutzungen und Veranstaltungen

Mit Inkrafttreten der Sperrung präsentierte sich der Mainkai als graue Asphaltfläche. Es fand zunächst keinerlei Gestaltung der gewonnenen Fläche statt, auf Veranstaltungen wurde mit Rücksicht auf die Anwohner verzichtet. Der gesperrte Bereich wirkte leer und wenig belebt, was in der Presse deutlich kritisiert wurde.

Die Erweiterung der Außengastronomie von Mainkai Café, Café Fahrtor und Frankfurter Wirtshaus wurde jedoch von Anfang an ermöglicht.



Abbildung 20: Erweiterung der Gastronomieflächen Mainkai Cafe und Frankfurter Wirtshaus

Von Anfang September 2019 bis Juni 2020 pendelten dann zwei autonome Kleinbusse auf einer 700m langen Teststrecke auf dem nördlichen Mainufer, die in dieser Zeit gut 25.000 Menschen kostenlos beförderten.



Abbildung 21: Garage und autonomer Kleinbus



Abbildung 22: Beschilderung und Haltestelle autonomer Kleinbus

Im Herbst 2019 stellte das Umweltamt an zwei Standorten westlich und östlich des Eisernen Stegs je drei Bänke und insgesamt drei Grüne Zimmer auf die Fahrbahn des Mainkai. Auch initiierte das Umweltamt das Lastenrad Goethe Play, das Outdoor-Spiele verlieh.



Abbildung 23: Grünes Zimmer und Goethe Play (Lastenrad mit Wikinger-Schach etc. Zentrum für Hochschulsport)

Vom 27. November 2019 bis 24. Januar 2020 wurde auf Höhe des Historischen Museums eine Eislauffläche geschaffen. Die Fraktionen im Römer waren sich bis zuletzt uneins darüber, ob der Standort nördliches Mainufer der richtige sei oder ob sie nicht besser zentral in der Innenstadt liegen sollte, damit auch der Einzelhandel davon profitieren könne.

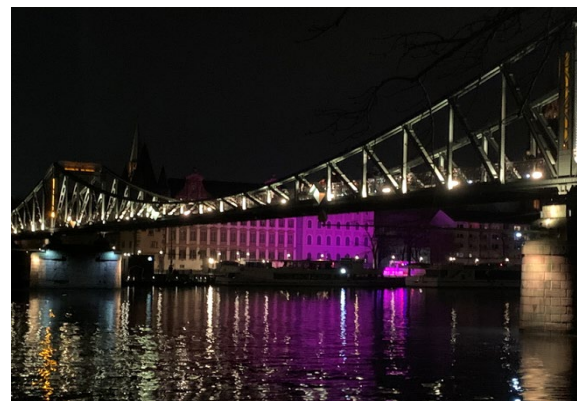


Abbildung 24: Eisbahn auf Höhe des Historischen Museums

Im Mai und Juni 2020 stand westlich des Eisernen Stegs der main Zukunftspavillon. Er wurde vom Netzwerk „Nachhaltigkeit lernen in Frankfurt“ und „Umweltlernen in Frankfurt“ in Kooperation mit der Stadt Frankfurt am Main initiiert. Corona-bedingt konnte das Programm nicht in seiner ursprünglich geplanten Form stattfinden. Realisiert wurden donnerstags Veranstaltungen im Pop-up Format zu den Themen Ernährung, Wasser, Mobilität, Klima, Energie und Nachhaltige Entwicklung.



Abbildung 25: 04.05.2020 - 19.06.2020 Umweltlernen – Pop Up Format und Grünes Zimmer

Auch im Frühjahr 2020 wurde die Fläche auch coronabedingt wenig bespielt, was (auch in der Presse) häufig kritisiert wurde. Erst als das Ende des Verkehrsversuches näher rückte, gestalteten aktive Bürger die Fläche, indem sie Sitzmöglichkeiten aufstellten und Baumscheiben und die Betonelemente bepflanzten oder sie zum Zusammenkommen unter freiem Himmel nutzen. Fahrradparcours für Kinder wurden regelmäßig von der Initiative „Mainkai für alle“ veranstaltet und zahlreiche Aktionstage fanden statt. Die Intensität der Flächennutzung zum Ende des Verkehrsversuches, als die Wiederöffnung drohte, macht deutlich, dass sich im Laufe des Jahres das Stimmungsbild gewandelt hat: Bürger erkannten den Mehrwert, der nun wieder genommen werden sollte und organisierten eigeninitiativ Aktionen. Das Finale des Bürgerengagements vor der Wiederöffnung war der 1. Aktionstag von Making Frankfurt am 22. August 2020, der ein buntes vielfältiges Programm bot und erstmalig auch Entwürfe zeigte, wie das Mainufer nach einer dauerhaften Schließung umgestaltet werden könnte.



Abbildung 26: Bepflanzung der Bürgerinitiative „Lebensqualität am Mainufer“



Abbildung 27: Bürger gestalten und nutzen die Fläche

Folgende Veranstaltungen fanden während der Sperrung am nördlichen Mainufer statt:

31.08.2019	Straßenfest der Linken
31.08.2019	Bikenight
17.09.2019	Mein Main, Cleaning Day
22.09.2019 bis 27.09.2019	Europäische Woche des Sports
02.10.2019	Caricatura Museum – Bühne für Künstler
24.11.2019 bis 25.11.2019	Cargobike Days (Dezernat IV und VI)
29.02.2020	Aktionstag „Radfahren neu entdecken“ vom Radfahrbüro, Mobiles Hessen 2030
29.06.2020 - 16.08.2020	Abenteuer Spielplatz Riederwald, Mainspiele

15.08.2020	Aktionstag „Radfahren neu entdecken“ vom Radfahrbüro, Mobiles Hessen 2030
20.08.2020	Aktionstag Frankfurt machen / making Frankfurt
21.08.2020	Aktionstag Barrierefreiheit
21.08.2020	Infostand von Bündnis 90 Die Grünen, Ortsbezirk 1
22.08.2020	Städtebaubeirat Aktionstag
22.08.2020	Kidical Mass zum Rebstockpark (Radentscheid Frankfurt)
23.08.2020 – 29.08.2020	Schreiben gegen das Vergessen, Haus am Dom, Kunstaktion



Abbildung 28: Bikenight und Straßenfest der Linken



Abbildung 29: MeinMain



Abbildung 30: Aktionstag „Radfahren neu entdecken“



Abbildung 31: Aktionstag „Frankfurt machen“/ „making Frankfurt“



Abbildung 32: Schreiben gegen das Vergessen © Hessischer Rundfunk, Hessenschau

C. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

C.1. Bürgerinformation und Bürgeranfragen

Die Sperrung wurde sowohl auf der Verkehrsinformationsseite der Stadt Frankfurt / M. „mainziel.de“ als auch in sämtlichen gängigen Routingsystemen von Beginn an dargestellt. Und auch die Presse informierte schon im Vorfeld ausführlich über die geplante Sperrung: in allen örtlichen und regionalen Zeitungen, in kostenlosen (Stadtteil-) Zeitungen und auch im Rundfunk und Fernsehen wurde informiert. Ergänzt wurde die mediale Berichterstattung durch die Informationsbeschilderung, so dass die Sperrung die Verkehrsteilnehmer nicht überraschend traf.

Die Bürger hatten schon vor Inkrafttreten der Sperrung die Möglichkeit, ihre Fragen, Anregungen und Beschwerden über das zentrale Postfach Sperrung-mainufer@stadt-frankfurt.de an die Stadt zu richten. Hier wurden fast 80 Bürgeranfragen vom Straßenverkehrsamt beantwortet.

Vor allem zu Beginn der Sperrung, aber auch über den gesamten Zeitraum betrafen die Anfragen (insbesondere aus Sachsenhausen) immer wieder die sofortige Beendigung des Verkehrsversuchs. Zahlreiche Anfragen forderten in den ersten Monaten die Verlegung des Flohmarktes.

Einige Anfragen im weiteren Verlauf betrafen konkrete Wünsche zur Änderung der Verkehrsführung oder Anfragen nach konkreten Verkehrszahlen. Zum Ende hin war häufig die Verlängerung des Verkehrsversuchs Thema, die von den Bürgern gewünscht wurde.

C.2. Abstimmung mit Beteiligten & Betroffenen

Folgende Partner waren an der Umsetzung des Verkehrsversuchs beteiligt:

- Straßenverkehrsamt Verkehrsangelegenheiten (36.3)
- Amt für Straßenbau und Erschließung
- Dezernat VI – Verkehr
- Siemens AG
- Straßenverkehrsamt Straßenverkehrstechnik (36.4)
- Straßenverkehrsamt Städtische Verkehrspolizei (36.2)

Begleituntersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen der Sperrung:

- Straßenverkehrsamt Verkehrsmanagement (36.5)
- Bürgeramt Statistik & Wahlen
- Technische Universität Darmstadt FB Architektur Forschungsgruppe Urban Health Games

Mit folgenden betroffenen Institutionen wurden im Vorfeld Abstimmungsgespräche geführt, um individuelle Lösungen zu finden:

- Polizeipräsidium Frankfurt am Main (Direktion Verkehrssicherheit)
- Stadt Frankfurt am Main Branddirektion
- FES Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH
- FAS Abfallmanagement- und Service GmbH
- HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH
- Primus-Linie - Frankfurter Personenschiffahrt Anton Nauheimer GmbH

- KÖLN-DÜSSELDORFER Deutsche Rheinschiffahrt GmbH
- Rundfahrbusse Frankfurt Sightseeing GmbH, ETS Touristik GmbH
- Historisches Museum
- Stadtentwässerung Frankfurt am Main
- DomRömer GmbH

D. Begleituntersuchung zu den verkehrlichen Folgewirkungen

D.1. Vorher-Während-Zählung an strategischen Knotenpunkten

D.1.1. Methodik

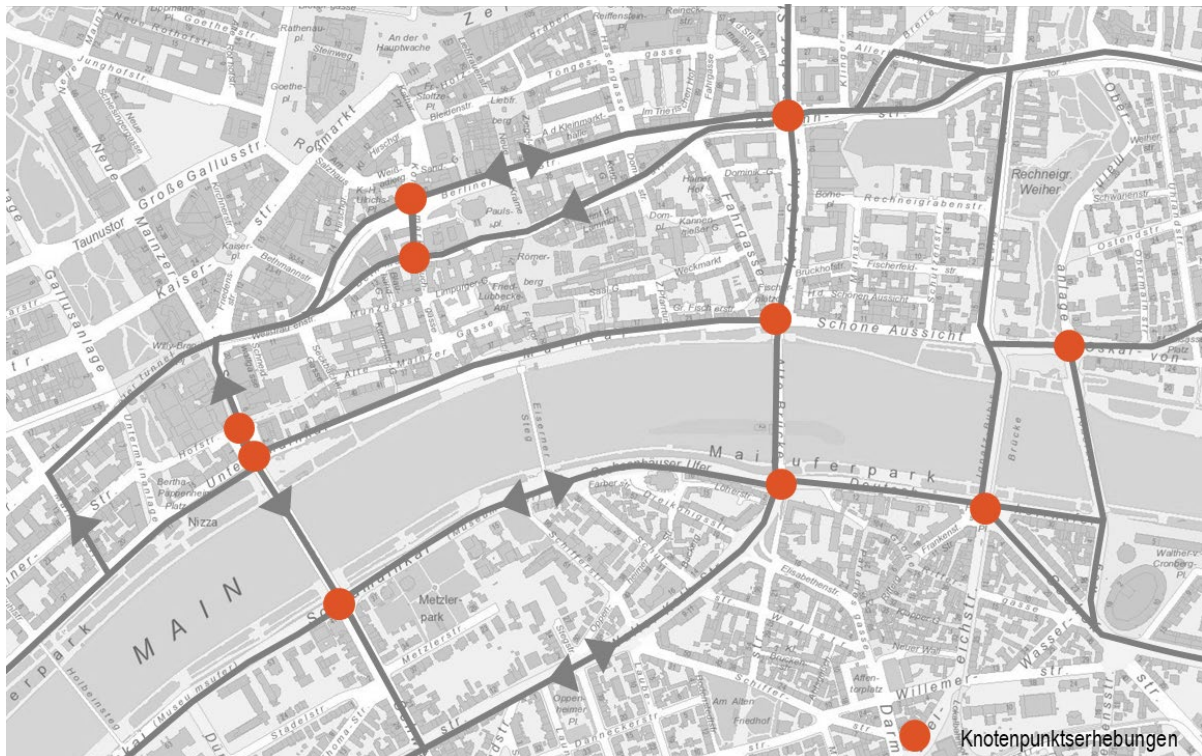


Abbildung 33: erhobene Knotenpunkte

Das Verkehrsaufkommen wurde vor und während des Verkehrsversuchs an 10 Knotenpunkten auf potenziellen Umleitungsrouten erhoben. Die Vorher-Erhebung fand am Dienstag, den 6. März 2018 statt, die Während-Erhebung am Dienstag, den 17. März 2020, also zu einer Zeit, als die Corona-Beschränkungen schon deutliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zeigten. Die 24h Videoerhebung erfolgte im 15-Minuten-Intervall, fahrtrichtungsbezogen, differenziert nach unterschiedlichen Fahrzeugklassen. Die im Folgenden beschriebenen Veränderungen im Querschnitt oder auf einer bestimmten Fahrbeziehung sind die prozentuale Zu- bzw. Abnahme des DTV¹-Wertes gegenüber dem Vorher-Zustand.

Aufgrund der coronabedingten Einschränkungen lag das Verkehrsaufkommen bei der Während-Erhebung in der Stadt Frankfurt am Main um ca. 30% unter dem Vorjahresaufkommen. Diese Aussage des Straßenverkehrsamtes deckt sich mit den (über alle Fahrbeziehungen aufsummierten) Ergebnissen der Verkehrserhebung.

Die während der Sperrung erhobenen Daten wurden um diese allgemeine Abnahme des Verkehrsaufkommens um 30% „bereinigt“, das heißt, die während der Sperrung (und Corona) erhobenen Daten wurden durch 0,7 geteilt, um sie auf einen vergleichbaren Wert hochzurechnen. In den grafischen Darstellungen sind die bereinigten Verkehrsveränderungen dargestellt.

Dieses Vorgehen ist ein Behelf, hiermit sind allenfalls Trends ablesbar. Eine allgemeine Hochrechnung der erfassten Daten ist insofern ungenau, als dass der Lockdown bestimmte Teile des gesellschaftlichen Lebens besonders betraf und damit auch bestimmte Verkehrsbeziehungen. Unklar bleibt auch, ob ein Teil des verminderten Verkehrsaufkommens auf eine generelle Veränderung des Verkehrsverhaltens zurückzuführen ist, also eine Verlagerung auf den ÖPNV, das Rad oder das zu-Fuß-Gehen (unabhängig von Corona).

¹ durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

Um eine bessere Vergleichbarkeit zu erlangen, müsste noch einmal gezählt werden, wenn es keine Corona-bedingten Auswirkungen mehr gibt. Wann dies der Fall sein wird, ist jedoch nicht absehbar. Es ist unklar, ob Corona auf das Verkehrsverhalten der Bürger nachwirkt, d.h. ob und wann sich die ursprüngliche Situation wieder einstellt.

Auch ohne die Chance, den Verkehr erneut zu erheben, lassen sich aus den Daten gewisse Aussagen zu den Auswirkungen der Sperrung ableiten. Die gewonnenen Ergebnisse sind aber mit Blick auf die oben genannten Ungenauigkeiten zu interpretieren.

D.1.2. Ergebnisse

Täglich fuhren vor der Sperrung etwa 20.000 Fahrzeuge auf dem Mainkai

- ❖ Auf der westlichen Seite (Höhe Untermainbrücke) fuhren vor der Sperrung ca. 20.000 Kfz/24h (in beide Fahrrichtungen), der Schwerverkehrsanteil lag bei 5%. Der aus Richtung Westen kommende Verkehr (9.500 Kfz/24h) befuhr hauptsächlich (88%) entlang des Mains über den Untermainkai, die restlichen 12% kamen über die Untermainbrücke.
- ❖ Auf der östlichen Seite (Höhe Alte Brücke) fuhren vor der Sperrung ca. 22.800 Kfz/ 24h und damit deutlich mehr als auf der Westseite, der Schwerverkehrsanteil lag bei rund 5%. Der aus Richtung Osten kommende Verkehr (12.000 Kfz/24h) kam zu 68% von der Schönen Aussicht auf den Mainkai, 23% kamen aus Richtung Sachsenhausen über die Alte Brücke und 9% aus Richtung Innenstadt über die Kurt-Schumacher-Straße.

Wohin verteilen sich diese Fahrzeuge und wie sind die Ergebnisse zu interpretieren?

Die folgenden bereinigten Ergebnisse der Vorher-Während-Zählungen sind der Versuch, Auswirkungen der Sperrung zu erkennen. Zur besseren Verständlichkeit werden sie in Prozentwerten beschrieben. Diese vermeintlich genauen Prozentwerte können aber keinesfalls 1:1 als faktisch dauerhaft eingetretene Veränderung des Verkehrsaufkommens interpretiert werden. Zeitpunkt und Zeitdauer der Zählung machen deutlich, dass sie eine Momentaufnahme sind, zudem unter nie dagewesenen Umständen und die Ergebnisse entsprechend vage sind.

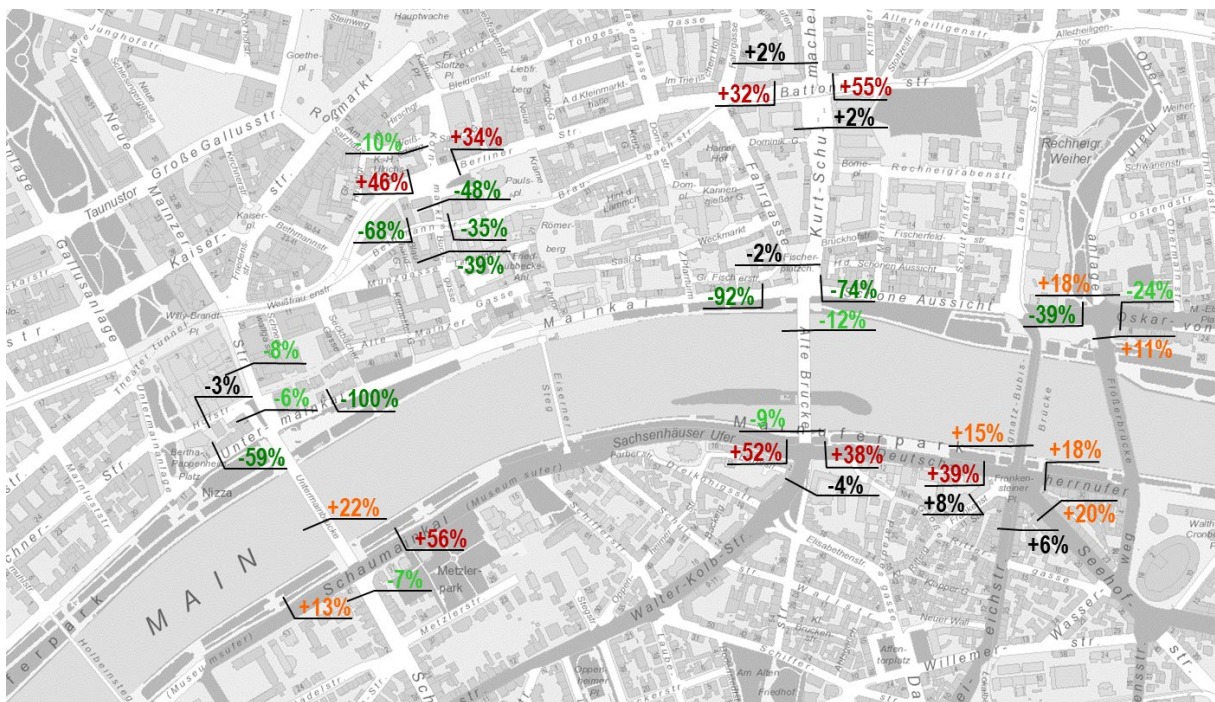


Abbildung 34: Veränderungen des täglichen Verkehrsaufkommens im Querschnitt (die Daten der Während-Erhebung wurden um die coronabedingte allgemeine Abnahme des Verkehrsaufkommens um 30% bereinigt)

Der West-Ost-Verkehr wich überwiegend erst unmittelbar vor der Sperrung in Richtung Sachsenhausen aus

- ❖ Am Knotenpunkt Untermainbrücke – Untermainkai – Neue Mainzer Straße wurde deutlich, dass ein großer Teil (bereinigt 63%) des aus Richtung Westen kommenden Verkehrs bis unmittelbar an die Sperrung fuhr, 37% wichen schon vorher auf eine andere Route aus. Der aus Richtung Westen auf die Sperrung treffende Verkehr fuhr zu über 80% auf die Untermainbrücke in Richtung Sachsenhausen, nur 17% nutzten die neu geschaffene Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Neue Mainzer Straße.

Deutliche Verkehrszunahme auf dem südlichen Mainufer um (bereinigt) bis zu 56%

- ❖ Die deutliche Verkehrszunahme von (bereinigt) 52% bis 56% auf dem südlichen Mainufer betraf im Wesentlichen den Abschnitt zwischen Untermainbrücke und Alter Brücke. Sie setzte sich in östliche Richtung mit einer Zunahme von (bereinigt) 38% bis zum Frankensteiner Platz fort, jenseits davon wurde sie mit (bereinigt) bis zu 20% geringer. Auf dem Schaumainkai westlich der Untermainbrücke nahm der Verkehr im Querschnitt um (bereinigt) rund 13% zu, diese Zunahme wurde ausschließlich von Ost-West-Verkehren verursacht. In der Gegenrichtung nahm der Verkehr auf dem Schaumainkai sogar leicht ab.
- ❖ Am Knotenpunkt Untermainbrücke – Schweizer-Straße- Schaumainkai nahm der linksabbiegende Verkehr von der Brücke in Richtung östlichem Schaumainkai deutlich um (bereinigt) 120% zu. Der Schwerverkehr hat sich auf dieser Relation verdreifacht, wobei eine generelle Zunahme des Schwerverkehrs (vermutlich verursacht durch große Baustellen in der Innenstadt) zu verzeichnen war.
- ❖ Positiv war, dass (bedingt durch die veränderte Signalschaltung) das vorher häufig praktizierte illegale Linksabbiegen auf der Schweizer Straße (Süd) und dem Schaumainkai (West) praktisch nicht mehr stattfand.

Deutliche Verkehrsabnahme auf der nördlichen Mainuferachse aus Richtung Osten um (bereinigt) 24% bis 74%

- ❖ Die Abnahme des Verkehrsaufkommens begann im Osten bereits in der Oskar-von-Miller-Straße, hier betrug die Reduzierung 24%. Mit zunehmender Nähe zur Sperrung stieg auch die Verkehrsabnahme, auf der Schönen Aussicht unmittelbar vor der Sperrung war 74% weniger Verkehr zu verzeichnen.

Drei Viertel des aus Osten kommenden Verkehrs verlagerte sich schon vor der Sperrung und weicht direkt davor überwiegend in Richtung Innenstadt aus

- ❖ Am Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße - Schöne Aussicht - Alte Brücke – Mainkai kam (bereinigt) nur noch ein Viertel des ursprünglichen Verkehrs aus Richtung Osten an.
- ❖ Dieser fuhr überwiegend in Richtung Innenstadt (bereinigt 64%), 17% fuhren illegal links ab über die Alte Brücke und 19% fuhren (ebenfalls zum größten Teil) geradeaus in die Sperrung. Obwohl hier ein Verbot für Kraftfahrzeuge beschildert war, fuhren 450 Kfz/24h in den gesperrten Abschnitt.

Sehr unterschiedliche Auswirkungen auf den Brücken

- ❖ Eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung von (bereinigt) ca. 35% verzeichnete die Untermainbrücke in Fahrtrichtung Süden. In Fahrtrichtung Norden lag die Verkehrszunahme mit ca. 12% weit darunter.
- ❖ Die Alte Brücke wurde dagegen deutlich entlastet: In Fahrtrichtung Norden lag die (bereinigte) Verringerung des Verkehrsaufkommens bei -25%, was wahrscheinlich auf die fehlende Linksabbiegemöglichkeit im weiteren Verlauf zurückzuführen ist. In Fahrtrichtung Süden war das Verkehrsaufkommen unverändert.
- ❖ Die Ignatz-Bubis-Brücke hatte 15% Mehrverkehr in Fahrtrichtung Süden, bedingt dadurch, dass aus Richtung Osten kommend hier die letzte Möglichkeit ist, die Mainseite zu wechseln, da man von der Schönen Aussicht aus nicht links auf die Alte Brücke abbiegen konnte. Erkennbar war dies auch an dem

starken Rechtsabbieger auf der südlichen Seite der Brücke und im weiteren Verlauf an der deutlichen Verkehrszunahme auf dem Deutschherrnufer in Fahrtrichtung Westen.

Überproportional starke Verkehrsabnahme auf den Nebenstraßen der Innenstadt

- ❖ Auf den Nebenstraßen in der Innenstadt wie dem Kornmarkt, der Bethmannstraße und der Buchgasse nahm der Verkehr ganz erheblich ab. Die (bereinigte) Verkehrsreduzierungen von -35% bis -70% ist dadurch zu erklären, dass in der Innenstadt der Lockdown überproportional hohe Auswirkungen hatte, die über die durchschnittlichen 30% Verkehrsreduzierung weit hinaus gingen. Ganz offensichtlich wich der nordmainische Verkehr aber eher auf die Hauptachsen (Berliner Straße, südliches Mainufer) und nicht so sehr auf innerstädtische Nebenstraßen aus.

Deutliche Verkehrszunahme in der Berliner Straße, vor allem in West-Ost-Richtung

- ❖ Unmittelbar am Tunnelausgang in der Berliner Straße nahm der Verkehr im Querschnitt (bereinigt) um knapp 50% zu, östlich der Kurt-Schumacher-Straße war der Zuwachs ähnlich hoch (bereinigt +55%).
- ❖ Besonders deutlich war die Zunahme am Tunnelausgang in Fahrtrichtung Osten (geradeaus). Hier war der Verkehr mehr als doppelt so hoch wie vorher. Die absolute Zunahme war mit (bereinigt) über 5.000 Kfz/24h ein Vielfaches des Verkehrs, der unmittelbar vor der Sperrung links in die Neue Mainzer Straße abbog. Dies lässt darauf schließen, dass ein erheblicher Teil nicht erst direkt vor der Sperrung auswich, sondern über den Theatertunnel auf die Berliner Straße.
- ❖ In der Battonnstraße nahm auf Höhe der Kurt-Schumacher-Straße der geradeaus fahrende Verkehr Richtung Westen um 75% zu.
- ❖ Im unmittelbaren Innenstadtbereich war der Zuwachs auf der Berliner Straße nicht so hoch (bereinigt 32% bis 34%). Hier kamen die starken Lockdown-Auswirkungen besonders zum Tragen und schwächen die Auswirkungen der Verlagerung ab. Die Abbiegeströme aus den innerstädtischen Nebenstraßen in die Berliner Straße waren teilweise 80% geringer.

Keine Verkehrszunahme in der Walter-Kolb-Straße erkennbar

- ❖ Der Knotenpunkt Schweizer Straße - Gartenstraße stand bei den Bürgern wegen der „chaotischen“ Verkehrsverhältnisse in der Kritik. An diesem Knotenpunkt wurden keine Verkehrsdaten erhoben, daher bleibt unklar, wie stark die Auswirkungen der Sperrung hier waren. Auf der Untermainbrücke in Fahrtrichtung Süden ist für den Geradeausstrom (bereinigt) keine Verkehrszunahme erkennbar, der Verkehr nimmt sogar leicht ab. Und auch auf der Walter-Kolb-Straße nimmt der Verkehr (bereinigt) leicht ab, besonders in Fahrtrichtung Norden.

D.2. Verkehrslagedaten TomTom

D.2.1. Methodik

Mithilfe von Daten aus der TomTom Navigation, die auch von der Integrierten Gesamtverkehrsleitzentrale (IGLZ) zur Darstellung der Verkehrslage genutzt werden, wurden Fahrzeiten auf typischen Ausweichrouten (aufgrund der prognostizierten Quelle-Ziel-Beziehungen definiert) verglichen. Die betrachteten Ausweichrouten, die aufgrund der prognostizierten Quelle-Ziel-Beziehungen definiert worden sind, waren:

- Südliches Mainufer
- Berliner Straße
- Anlagenring

Es wurden die Daten von jeweils 5 vergleichbaren Werktagen vor und während der Sperrung miteinander verglichen. Dies waren für die Vorher-Situation Montag, der 5.11.2018 bis Freitag, der 9.11.2018 und für die Während-Situation Montag, der 14.10.2019 bis Freitag, der 18.10.2019, also noch vor der Corona-Pandemie. Die Zeiträume wurden so gewählt, dass keine Messe oder Schulferien waren. Ob die gemessenen Fahrzeitverlängerungen ausschließlich auf die Sperrung des nördlichen Mainufers zurückzuführen sind, lässt sich nicht nachvollziehen. Weitere einflussnehmende Faktoren könnten sein:

- Baustellen in der Innenstadt, die Mehrverkehr erzeugen
- Sperrungen / Behinderungen durch Baustellen
- Unfälle im Netz
- Einfluss des Wetters auf den Radverkehrsanteil

Ausgewertet wurden sowohl die Fahrzeitdifferenzen im 24-Stunden-Mittelwert, als auch die Fahrzeitdifferenzen während der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde, d.h. in der Stunde, in der die Fahrzeitdifferenzen am höchsten waren.

D.2.2. Ergebnisse

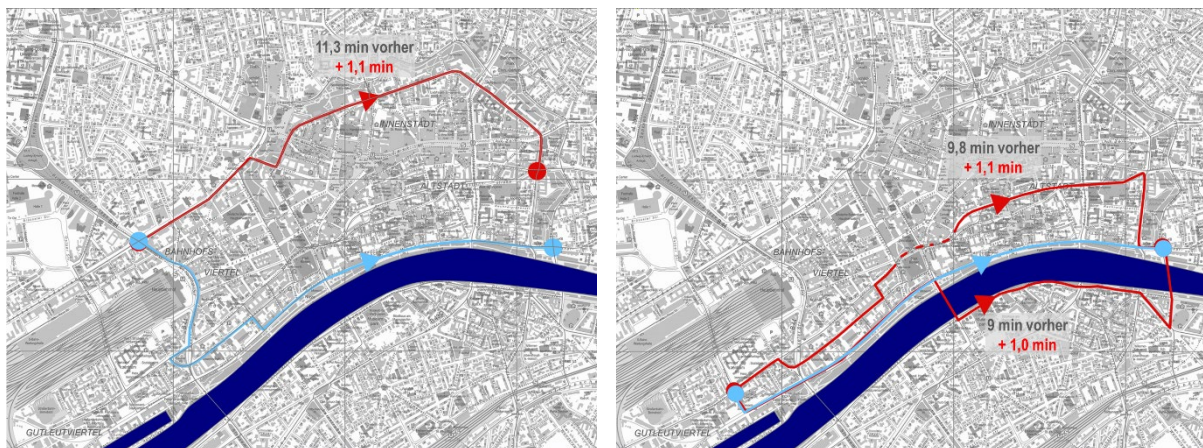


Abbildung 35: Änderung der Fahrzeit als 24h Mittelwert im West- Ost Verkehr (hellblau = Route entlang des nördlichen Mainufers, rot = Ausweichroute)

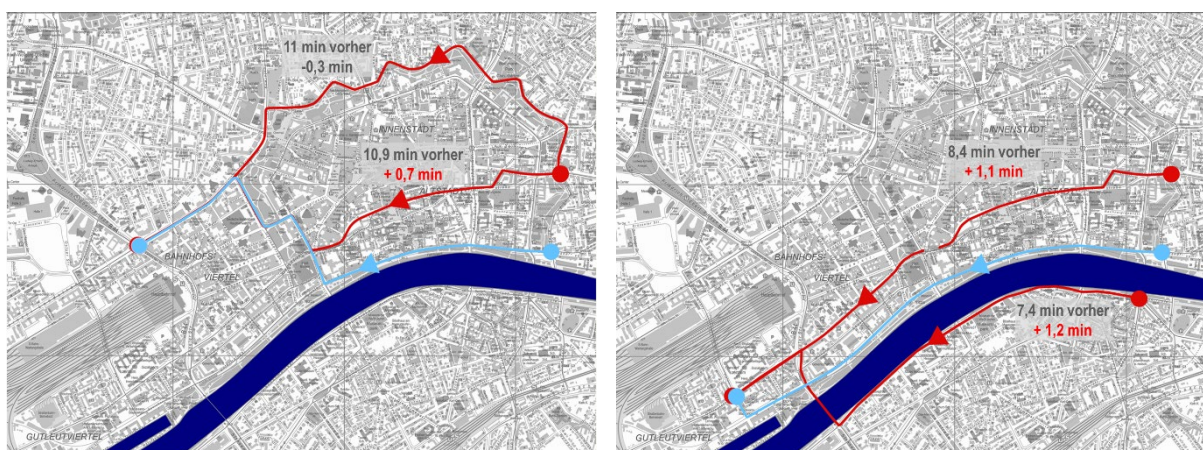


Abbildung 36: Änderung der Fahrzeit als 24h Mittelwert im Ost-West Verkehr (hellblau = Route entlang des nördlichen Mainufers, rot = Ausweichroute)

Im Mittelwert über 24 Stunden waren die Fahrzeitveränderungen auf den Alternativrouten kaum merkbar. Sie langen in der Fahrtrichtung West → Ost auf allen unmittelbaren Alternativrouten bei einer Minute. Im Ost-West Verkehr differierten sie leicht: Auf der Berliner Straße verlängerte sich die Fahrzeit um etwa eine Minute, auf dem

südlichen Mainufer lag sie mit 1,2 Minuten leicht darüber. Auf dem Anlagenring ergab sich in Ost-West-Richtung keine Fahrzeitverlängerung.

In den Spitzenstunden waren die Fahrzeitverlängerungen auf den Ausweichrouten deutlicher.

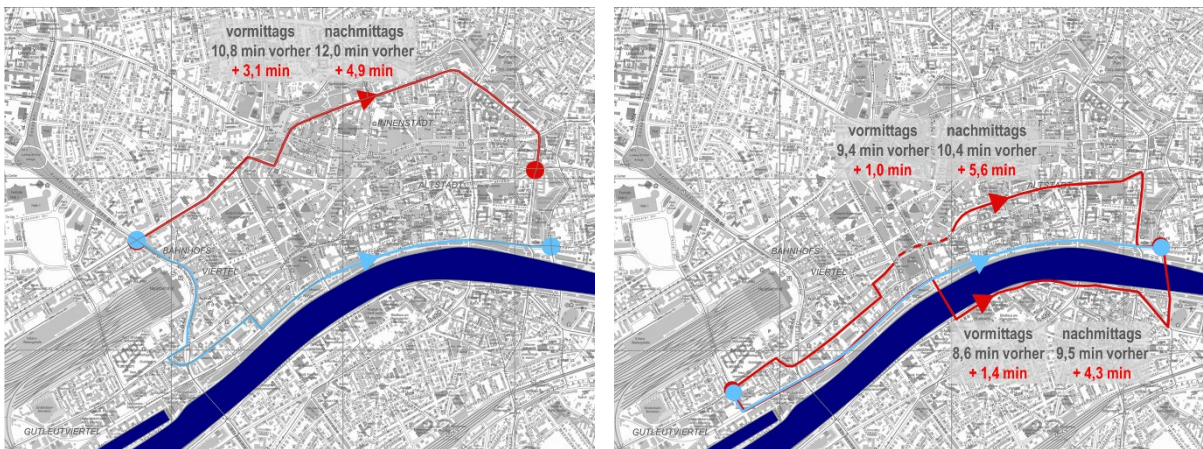


Abbildung 37: Änderung der Fahrzeit im West- Ost Verkehr während der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde (hellblau = Route entlang des nördlichen Mainufers, rot = Ausweichroute)

Im West-Ost Verkehr betraf dies vor allem die nachmittägliche Spitzenstunde: Auf der Berliner Straße verlängerte sich nachmittags die Fahrt um über 5 Minuten, (morgens dagegen nur um 1 Minute) und auf dem südlichen Mainufer um 4 Minuten. In dieser Fahrtrichtung war offensichtlich auch der Anlagenring eine potenzielle Ausweichroute, hier betrug nachmittags die Fahrzeitverlängerung ca. 5 Minuten.

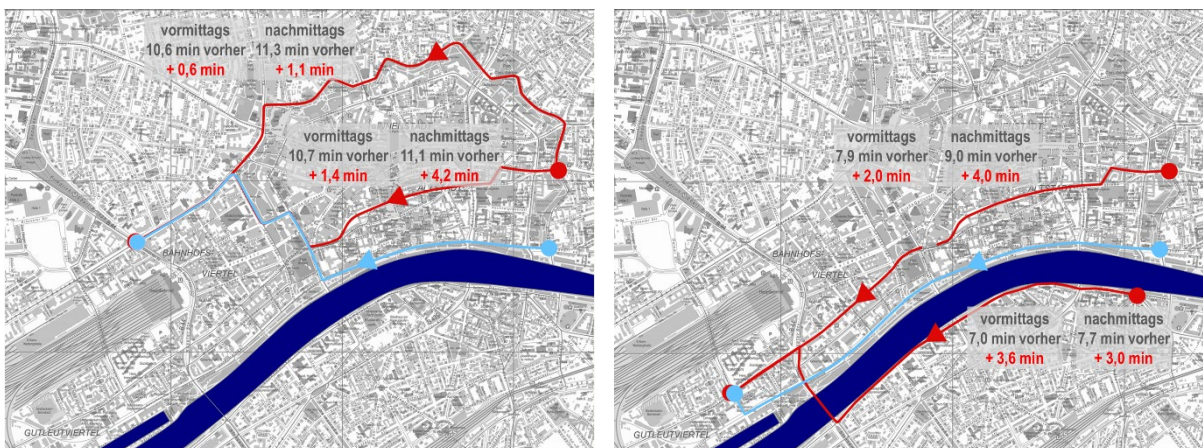


Abbildung 38: Änderung der Fahrzeit im Ost-West Verkehr während der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde (hellblau = Route entlang des nördlichen Mainufers, rot = Ausweichroute)

Auch im Ost-West Verkehr sind die Auswirkungen nachmittags erheblich größer als vormittags. Auf der Berliner Straße verlängerte sich eine Fahrt in der nachmittäglichen Spitzenstunde um durchschnittlich 4 Minuten. Vormittags waren hier die Fahrzeitverlängerungen mit etwa 2 Minuten nicht so gravierend.

Auf dem südlichen Mainufer ließen sich vormittags und nachmittags ähnliche Fahrzeitverlängerungen von gut 3 Minuten feststellen.

Der Anlagenring spielt in diese Fahrtrichtung aufgrund der Umwegigkeit offensichtlich keine Rolle.

D.3. Bürgerbefragung

D.3.1. Methodik

Die Frankfurter Bürgerbefragung ist eine repräsentative Befragung. Die Ergebnisse der 27. Bürgerbefragung basieren auf der Befragung von 1.395 Frankfurter Bürgern zwischen 18 und 75 Jahren. Diese wurden vom Bürgeramt für Statistik und Wahlen aus dem Einwohnermelderegister zufällig ausgewählt. Die Befragung fand im Dezember 2019 -also vor der Corona Pandemie- statt.

Folgende Fragen zur Sperrung des nördlichen Mainufers wurden in Abstimmung mit dem Dezernat VI formuliert:

xx. Das nördliche Mainufer zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke ist seit Anfang August für den motorisierten Verkehr gesperrt und autofrei. Haben Sie schon davon gehört?	
<input type="checkbox"/> ja, ist mir bekannt	<input type="checkbox"/> nein, war mir bisher noch nicht bekannt
Wie beurteilen Sie diese Maßnahme?	
<input type="checkbox"/> Ich begrüße, dass der Mainkai autofrei wird. Wie bei der Sperrung der Zeil und der Hauptwache für den Autoverkehr wird sich das Vorhaben auf lange Sicht durchsetzen	
<input type="checkbox"/> Der Mainkai ist für den Autoverkehr unverzichtbar. Deshalb muss er schnellstmöglich wieder für den Autoverkehr freigegeben werden.	
<input type="checkbox"/> Ist mir egal	
Wie stehen Sie grundsätzlich zur Verkehrsentwicklung der Innenstadt?	
<input type="checkbox"/> Der Autoverkehr wird immer mehr zu Belastung. Es müssen deshalb mehr Flächen für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt werden.	
<input type="checkbox"/> Der Autoverkehr in der Innenstadt muss auch in Zukunft unbehindert fließen und darf nicht zugunsten des Radverkehrs eingeschränkt werden.	
<input type="checkbox"/> Am besten bleibt alles so, wie es ist.	

Abbildung 39: Auszug Fragebogen Frankfurter Bürgerbefragung 2019

D.3.2. Ergebnisse

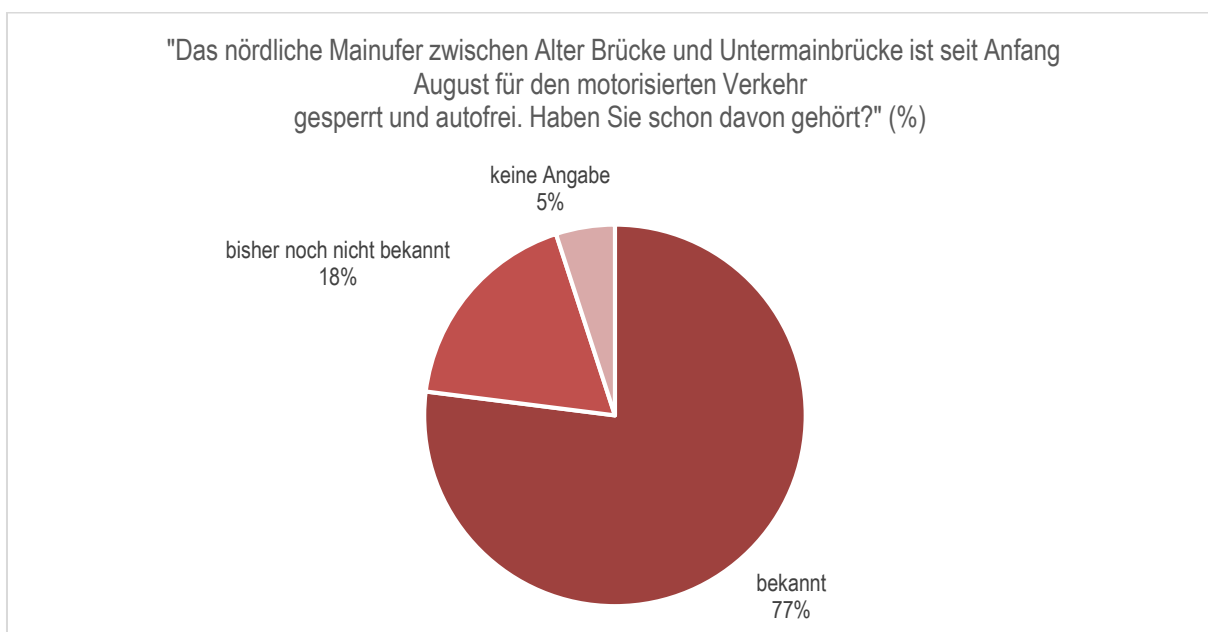


Abbildung 40: Prozentuale Verteilung der Ergebnisse aller Befragten

"Das nördliche Mainufer zwischen Alter Brücke und Untermainbrücke ist seit Anfang August für den motorisierten Verkehr gesperrt und autofrei. Haben Sie schon davon gehört?" (%)

	ins-gesamt	Staatsan-gehörigkeit		Geschlecht		Alter					Schulabschluss		
		Deut.	Ausl.	Männer	Frauen	18 - 24 J.*	25 - 34 J.	35 - 44 J.	45 - 59 J.	60 J. u. m.	Volks-/Haupt.	Mittl. Reife	Abitur
bekannt	77	81	70	77	78	63	74	78	80	81	68	78	79
bisher noch nicht bekannt	18	14	26	18	17	22	23	20	16	11	24	18	16
keine Angabe	5	5	4	5	5	16	3	1	4	7	8	5	5

Abbildung 41: Prozentuale Verteilung der Ergebnisse nach Staatsangehörigkeit, Geschlecht, Alter und Schulabschluss

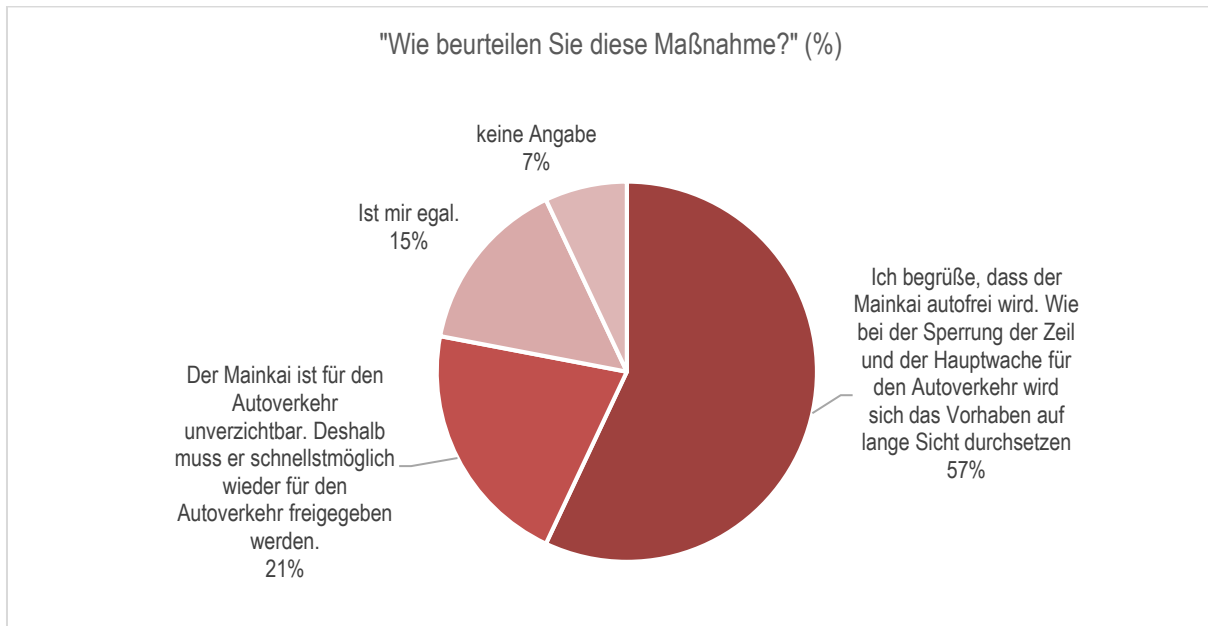


Abbildung 42: Prozentuale Verteilung der Ergebnisse aller Befragten

"Wie beurteilen Sie diese Maßnahme?" (%)

	ins-gesamt	Staatsan-gehörigkeit		Geschlecht		Alter					Schulabschluss		
		Deut.	Ausl.	Männer	Frauen	18 - 24 J.*	25 - 34 J.	35 - 44 J.	45 - 59 J.	60 J. u. m.	Volks-/Haupt.	Mittl. Reife	Abitur
Ich begrüße, dass der Mainkai autofrei wird. Wie bei der Sperrung der Zeil und der Hauptwache für den Autoverkehr wird sich das Vorhaben auf lange Sicht durchsetzen	57	57	59	57	58	56	61	68	57	47	42	50	63
Der Mainkai ist für den Autoverkehr unverzichtbar. Deshalb muss er schnellstmöglich wieder für den Autoverkehr freigegeben werden.	21	21	20	24	18	10	18	15	24	29	28	25	18
Ist mir egal.	15	16	14	14	17	20	16	14	14	15	20	17	14
keine Angabe	7	6	7	6	7	14	5	3	5	9	10	8	5

Abbildung 43: Prozentuale Verteilung der Ergebnisse nach Staatsangehörigkeit, Geschlecht, Alter und Schulabschluss

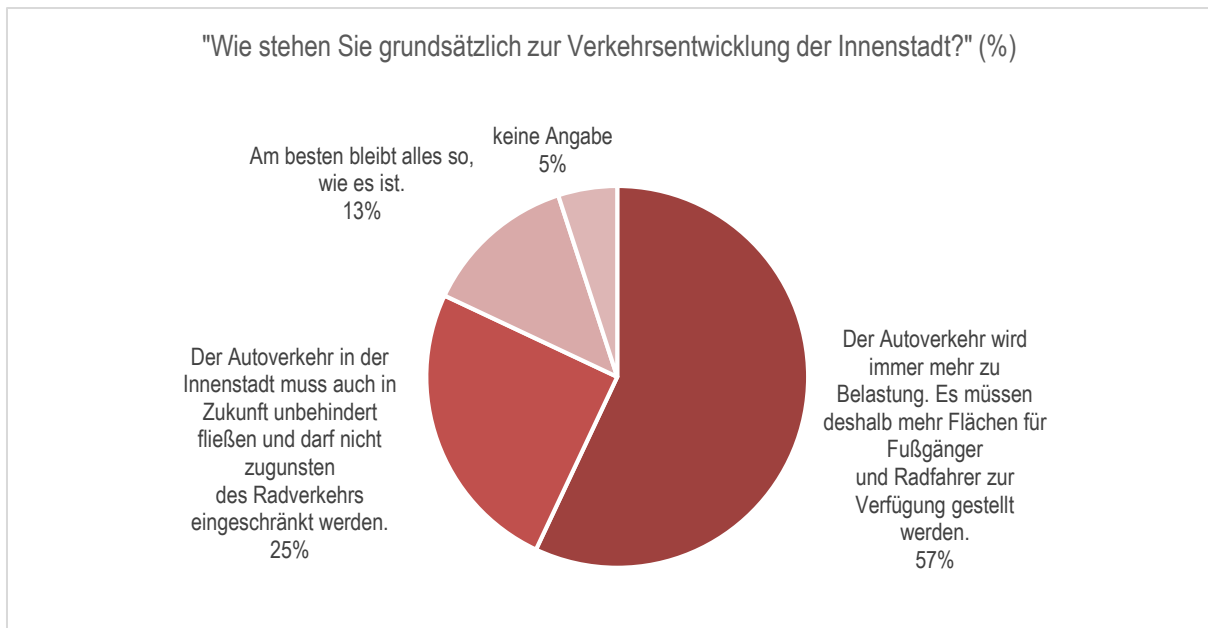


Abbildung 44: Prozentuale Verteilung der Ergebnisse aller Befragten

"Wie stehen Sie grundsätzlich zur Verkehrsentwicklung der Innenstadt?" (%)													
	ins-gesamt	Staatsan-gehörigkeit		Geschlecht		Alter					Schulabschluss		
		Deut.	Ausl.	Männer	Frauen	18 - 24 J.*	25 - 34 J.	35 - 44 J.	45 - 59 J.	60 J. u. m.	Volks- / Haupt.	Mittl. Reife	Abitur
Der Autoverkehr wird immer mehr zu Belastung. Es müssen deshalb mehr Flächen für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt werden.	57	61	50	56	58	47	63	66	57	49	42	48	63
Der Autoverkehr in der Innenstadt muss auch in Zukunft unbehindert fließen und darf nicht zugunsten des Radverkehrs eingeschränkt werden.	25	23	29	25	25	17	23	24	26	29	31	31	22
Am besten bleibt alles so, wie es ist.	13	11	17	13	12	27	11	8	13	13	17	17	11
keine Angabe	5	5	4	6	5	9	3	2	4	9	10	4	4

Abbildung 45: Prozentuale Verteilung der Ergebnisse nach Staatsangehörigkeit, Geschlecht, Alter und Schulabschluss

D.4. Radverkehrszählung

D.4.1. Methodik

Am Freitag, den 20. September wurden von 7:30 Uhr bis 15:15 Uhr die Fußgänger, Fahrräder, (Elektro-) Roller und (illegalen) Motorräder und Motorroller auf dem Mainkai (Fahrbahn und Gehwege) und auf dem parallel verlaufenden Uferweg erfasst.



Abbildung 46: Standort der Zähler

D.4.2. Ergebnisse

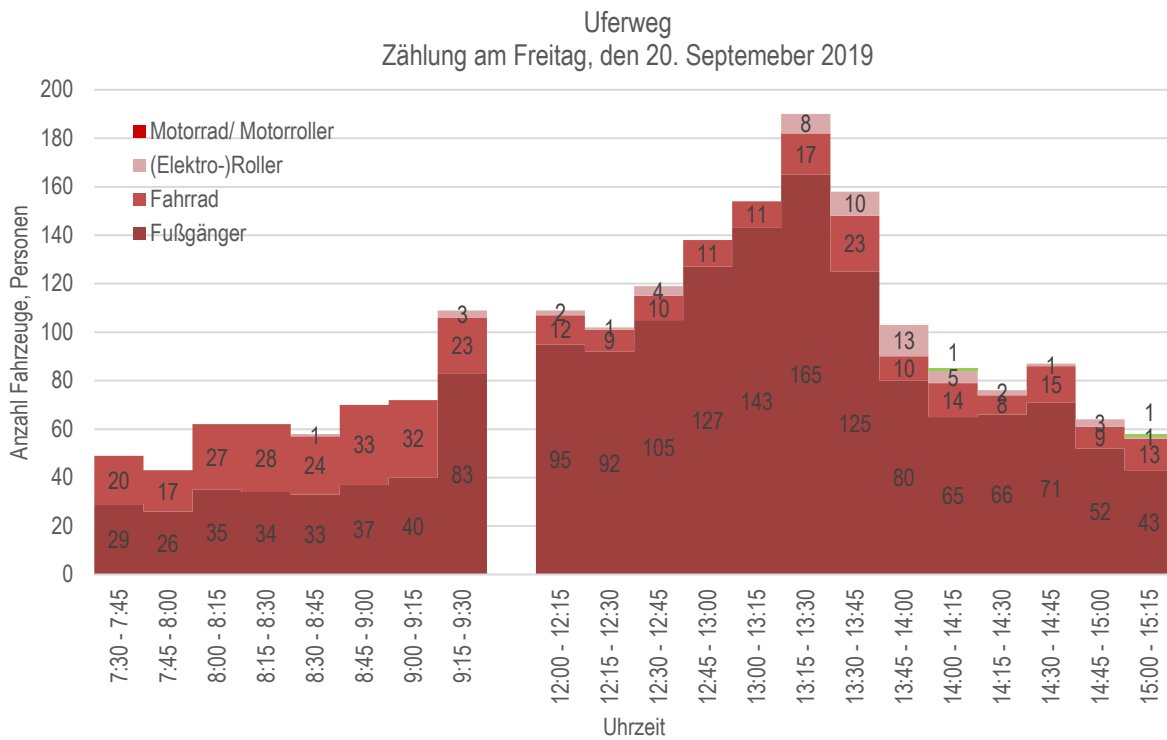


Abbildung 47: Ergebnisse der Zählung am Freitag, den 20. September 2019 am Uferweg

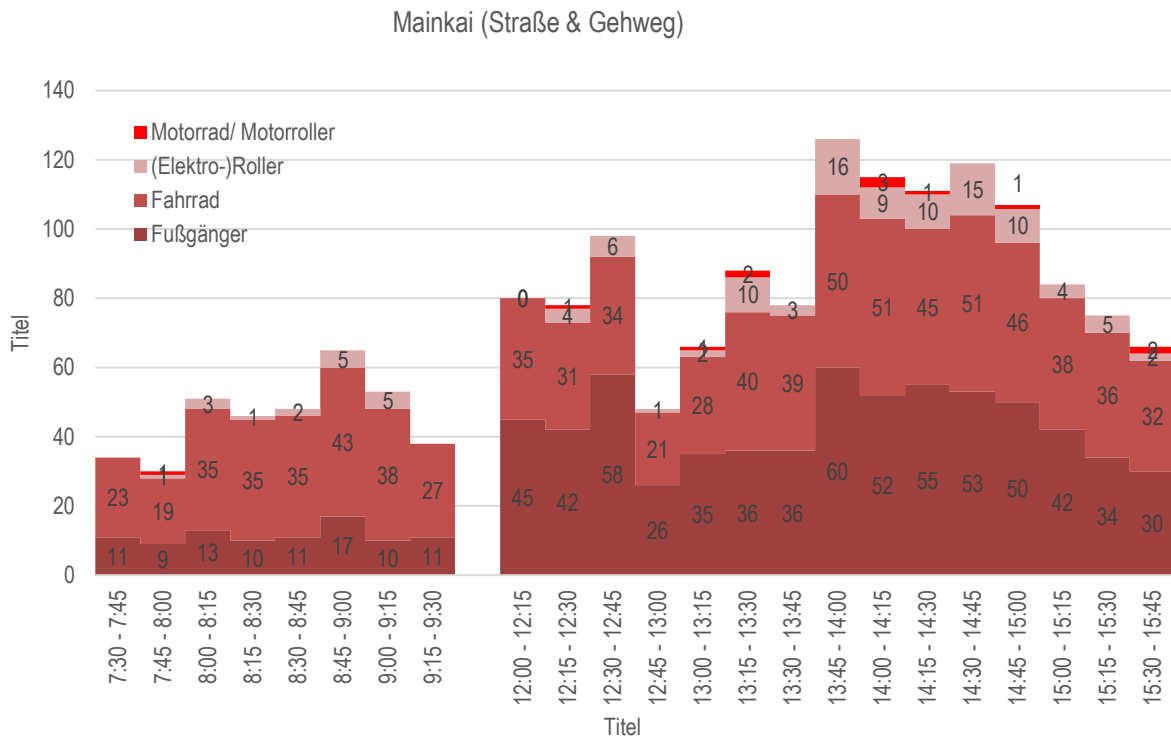


Abbildung 48: Ergebnisse der Zählung am Freitag, den 20. September 2019 am Mainkai (Straße & Gehweg)

Auf dem Uferweg hielten sich im Tagesverlauf überwiegend Fußgänger auf, der Anteil der Radfahrer lag bei nur 20%. Radfahrer fuhren hier vor allem morgens vor 9 Uhr (der Radverkehrsanteil liegt dann bei 43%), während Fußgänger vor allem um die Mittagszeit am Mainuferweg gingen. 54 Elektroroller fuhren widerrechtlich auf dem Mainuferweg.

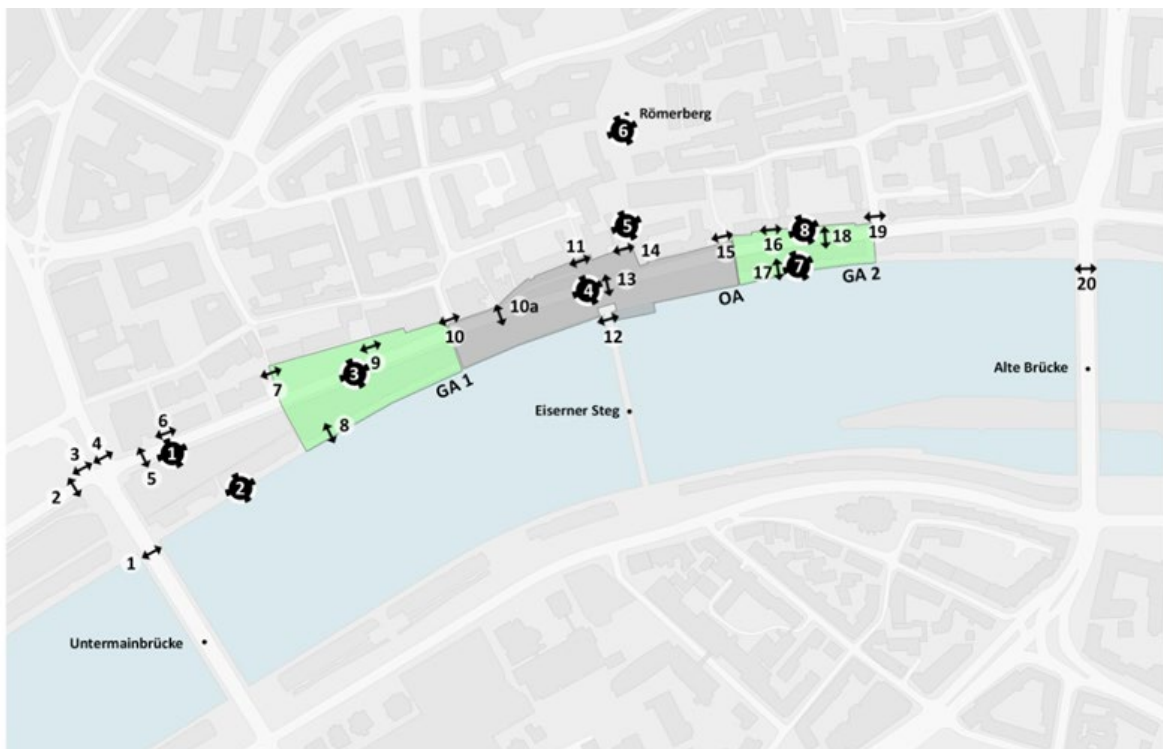
Auf dem Mainkai lag der Radverkehrsanteil mit 50% deutlich höher, was zeigt, dass diese schnelle Alternative von Radfahrern angenommen wurde. In den knapp 6 Stunden der Zählung wurden 832 Fahrräder gezählt, außerdem 114 Elektroroller, die hier legal und zügig fahren konnten. Auf dem Mainkai liefen nur halb so viele Fußgänger (746 Fußgänger) wie am Mainuferweg, wo in derselben Zeit 1.546 Fußgänger gezählt wurden.

Durch die Zählung wurde deutlich, was sich beobachten ließ: Schnelle und langsame Verkehrsteilnehmer entzerrten sich räumlich, die schnellen Radfahrer und E-Scooter fuhren auf dem gesperrten Mainkai, während die Fußgänger sich überwiegend auf dem attraktiven Weg direkt am Main aufhielten. Jene Fußgänger, die den Mainkai entlang liefen, nutzten überwiegend die Gehwege. Dies ist straßenverkehrsrechtlich richtig, denn das beschilderte StVO Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ berechtigt Fußgänger nicht, auf der Fahrbahn zu gehen. Es entspricht aber nicht der Idee, den gewonnenen Straßenraum als Aufenthalts- und Begegnungsraum zu nutzen.

D.5. Vorher / Nachher - Studie zur Verbesserung der Fußwegeverbindungen und Aufenthaltsbereiche der TU Darmstadt

D.5.1. Methodik

Die Forschungskooperation mit der Stadt Frankfurt zielte darauf ab, Fußgängerbewegungen am nördlichen Mainufer zu untersuchen, wobei der Schwerpunkt auf Kindern und dem Aufenthalt im öffentlichen Raum lag. Der Zeitraum der Datenerfassung umfasste die Hauptverkehrszeiten am Morgen, Nachmittag und Abend an zwei Wochentagen und an einem Wochenende im Juli 2019 (für das Szenario vor der Sperrung), im Mai 2020 (für das Szenario während der Sperrung mit direkten Auswirkungen der Pandemie) und im Juli 2020 (für das Szenario während der Sperrung). An verschiedenen Beobachtungspunkten wurden Fußgängerbewegung, aktive Bewegungsmuster von Kindern und stationäre Aktivitäten von Personen erfasst.



Observation areas for respective methodological perspectives:

LEGEND

- 1. Pedestrian movement and crowding: Control Gateways
- 2. Active travel pattern for children: Observation points
- 3. Stationary activity mapping: Green Area 1 (GA1) - Open Area (OA) - Green Area 2 (GA2)

Abbildung 49: Beobachtungspunkte

D.5.2. Ergebnisse

Fußgänger- und Radfahrerbewegung (Ergebnisse der Untersuchung vom Mai 2020 und Juli 2020 im Vergleich zu Juli 2019)

Insgesamt wurden in dem beobachteten Bereich mehr Radfahrer (+ 30%) beobachtet, die Anzahl der Fußgänger nahm (über alle Bereiche) jedoch um 4% ab, was darauf zurückgeführt wird, dass aufgrund der Pandemie keine Touristen anwesend waren.

Vor der Sperrung wurde aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und des fehlenden Radweges auf dem Mainkai der Weg am Mainufer von allen Nutzern geteilt. Die Sperrung führten zu einer Trennung der schnellen

Nutzer (Radverkehr, E-Scooter) von den langsamen Nutzern, die nach der Sperrung am Flussufer dominierten. Auf dem Uferweg nahm der Radverkehr um 34% ab, der E-Scooter Verkehr verringerte sich leicht (-4%), während die Anzahl der Fußgänger leicht zunahm (+3%) vor allem aber die Anzahl mobilitätseingeschränkter Personen deutlich zunahm (+133%).

Im Bereich der Straße, die vorher fast ausschließlich vom Kfz-Verkehr genutzt wurde, hat die Zahl aller Benutzergruppen zugenommen: Fußgänger + 20%, Radfahrer + 46%, Benutzer mit eingeschränkter Mobilität + 25%, Kinderwagen + 28%, Kinder + 16% und E-Scooter + 34%. Der deutliche Anstieg des Radverkehrs von 46% und des E-Scooter-Verkehrs (+34%) macht die Attraktivität dieser schnellen und behinderungsarmen Route für schnellere Verkehrsteilnehmer deutlich.

Die Untersuchungsergebnisse vom Juli 2020 bestätigten den Trend der räumlichen Trennung von langsamen und schnelleren Verkehren: Im Uferbereich ging der Radverkehr um 44% zurück, während auf dem Mainkai 37% mehr Radfahrer gemessen wurden. Noch ausgeprägter war der Effekt bei den E Scootern, die vor der Sperrung eher im Uferbereich unterwegs waren, das E-Scooter Aufkommen auf dem Mainkai hatte sich im Juli 2020 mehr als verdoppelt (+115%).

Mobilitätsmuster von Kindern (Ergebnisse der Untersuchung vom Mai 2020 und Juli 2020 im Vergleich zu Juli 2019)

Insgesamt wurden im Mai 2020 im untersuchten Bereich weniger Kinder als vor der Sperrung beobachtet. Entlang des gesperrten Mainkai nahm die Anzahl der Kinder jedoch um 16% zu. Nach der Sperrung fuhren deutlich mehr Kinder auf dem Mainkai Fahrrad: Solche als sicher empfundenen Räume, die Kindern die Möglichkeit bieten, das Radfahren zu üben, tragen dazu bei, dass sie auch zukünftig das Fahrrad als gewohntes Verkehrsmittel in Betracht ziehen. Auch zeigte sich, dass die Kinder sich nach der Sperrung besser über die Beobachtungspunkte verteilten. Die für Kinder vorher als uninteressant oder gefährlich empfundenen Räume wurden während der Sperrung von Kindern und ihren Begleitern aktiv genutzt.

Im Juli 2020 waren insgesamt mehr Kinder im Untersuchungsraum unterwegs. Entlang des Mainkai stieg die Zahl der Kinder (zwischen 0 und 12 Jahren), die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder einem anderen aktiven Verkehrsmittel unterwegs waren, um 174%. Die Zunahme an radfahrenden Kindern war mit +483% besonders deutlich.

Für eine dauerhafte Gestaltung bedeuten diese Beobachtungen, dass Räume für verschiedene Nutzergruppen basierend auf ihrer Bewegungsgeschwindigkeit, geschaffen werden müssen, um allen das Gefühl von sicherer und ungehinderter Bewegung und Aufenthalt zu bieten.

Aufenthalt/ Stationäre Aktivitäten (Ergebnisse der Untersuchung vom Mai 2020)

Mit der Sperrung des Mainkai nahm im gesamten Untersuchungsbereich die Anzahl sich aufhaltender Personen zu und es fanden mehr und vielfältigere Aktivitäten statt, insbesondere in unmittelbarer Nähe der Straße. Die Ränder der Grünflächen zum Mainkai waren im Vergleich zum Szenario vor der Straßensperrung stärker von Menschen besetzt, da auf der Straße kein Verkehr herrschte.

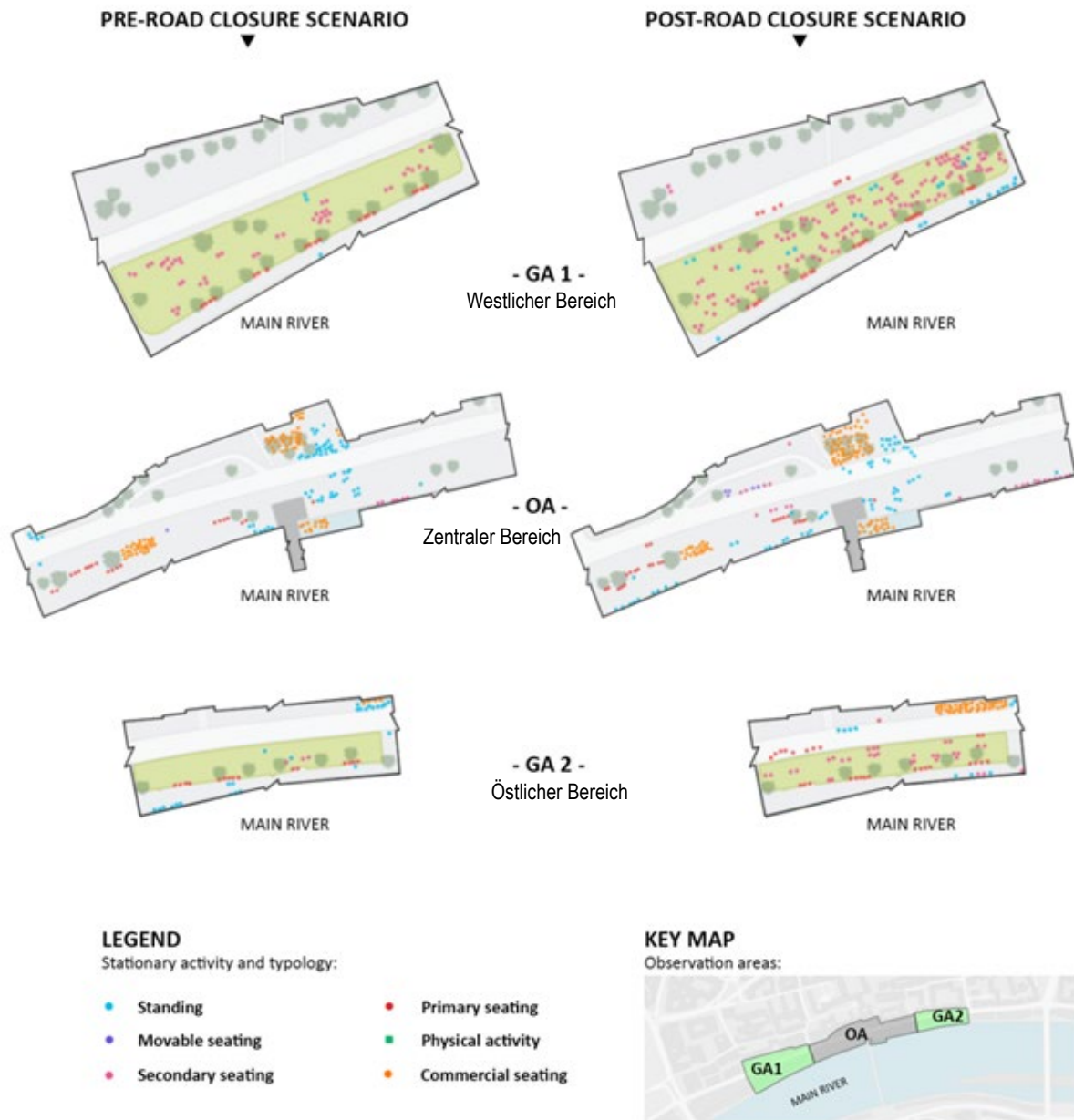


Abbildung 50: Räumliche Verteilung der sich am Mainufer aufhaltenden Personen vor und während der Sperrung in der abendlichen Spitzenstunde am Wochenende Activity distribution during evening hours (weekend) before and after road closure (May 2020)

Es wurden neue Orte des Aufenthalts beobachtet, da Cafés und Restaurants auf Straßenbereiche ausgedehnt werden konnten und Bänke auf der Fahrbahn aufgestellt wurden, sodass mehr Menschen im Bereich des Mainkai standen und saßen, wo früher der motorisierte Verkehr dominierte. Temporäre (auch von Vereinen und privat organisierte) Veranstaltungen und Treffen wie Fahrradparcours für Kinder, Badminton, Stretching und ausstellungsbezogene Aktivitäten unterstützten zumindest zeitweise diesen Aufenthaltscharakter.

Vor der Straßensperrung konzentrierten sich die stationären Aktivitäten am Flussufer und an den Orten mit Gastronomie bzw. den Ticketschaltern und dem Abfahrtspunkt der Mainschiffahrt. Im Mai 2020 fanden die stationären Aktivitäten stärker verteilt statt und dehnten sich vom Uferbereich in Richtung des Straßenraums aus.

Umfrageergebnisse (Juli 2020)

Mit der Sperrung nahmen die Nutzer die Straßenumgebung verändert wahr. Die mittlere Bewertung des Zugehörigkeitsgefühls, des Gefühls, willkommen zu sein und der wahrgenommenen Sicherheit hat sich während der Sperrung mit statistischer Signifikanz erhöht.

Die Bewertungen der anderen Qualitäten (d.h. soziales Vertrauen, Attraktivität, Faszination und Platzempfehlung) blieben auf einem ähnlichen Niveau wie 2019. Insgesamt tendierten die Nutzer zu einer positiven Stimmungsänderung während der Sperrung.

Ohne motorisierten Verkehr hat sich auch die akustische Wahrnehmung verändert. Die wahrgenommene Verkehrsschallmenge hat sich nach der Sperrung um 24% reduziert und die Qualität der Verkehrsgeräusche wurde als angenehmer empfunden, ebenso die Menschen- und Windgeräusche.

Quelle: Zusammenfassung aus dem Forschungsartikel: Lakshya Pandit, Gladys Vasquez Fauggier, Lanqing Gu, Martin Knöll, Wie nutzen Menschen das Frankfurter Mainkai-Flussufer während eines Straßensperrversuchs? Eine Momentaufnahme der Nutzung des öffentlichen Raums während der Coronavirus-Sperrung im Mai 2020, Cities & Health, Taylor & Francis, in Druck.

Der Artikel wird Ende 2020 erscheinen und dann unter dem folgenden permanenten Link verfügbar sein: <https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1843127>.

D.6. Unfalldaten

D.6.1. Methodik

Die Unfalldaten wurden vor und während der Sperrung jeweils 13 Monate auf den relevanten umliegenden Streckenabschnitten ausgewertet.

Untersuchungszeitraum während der Sperrung des nördlichen Mainufers: 01.08.2020 bis 31.08.2020

Vergleichszeitraum vor der Sperrung: 01.08.2017 bis 31.08.2018

Diese beiden Zeiträume ermöglichten einen Vergleich ohne Zeitüberschneidung. In beiden Zeiträumen waren die Zeiten der Sommerferien fast gleich.

Erfasst und ausgewertet wurden im Einzelnen folgende Unfallmerkmale:

- Unfallkategorie und Unfalltyp, Unfallumstände
- Umwelteinflüsse
- Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers und aller Beteiligten
- Monat, Wochentag, Tageszeit des Unfalls

D.6.2. Ergebnisse

Strecke	2017/18	2019/20	Diff.
Untermainbrücke	27	21	-6
Friedensbrücke	24	23	-1
Schaumainkai (Friedensbrücke bis Untermainbrücke)	19	20	+1
Schaumainkai / Sachsenhäuser Ufer (Untermainbrücke bis Ignatz-Bubis-Brücke)	43	62	+19
Ignatz-Bubis-Brücke	8	14	+6
Deutschherrnufer (Flößerbücke bis Ignatz-Bubis-Brücke)	5	6	+1
Berliner Straße (Th.-Tunnel bis Kurt-Schumacher-Str.)	47	43	-4
Kurt-Schumacher-Straße (bis Battonstraße)	22	24	+2
Schöne Aussicht	12	2	-10

Oskar-von-Miller-Straße (bis Obermainstraße)	24	11	-13
Summe Verkehrsunfälle	231	226	-5

Eine deutliche Zunahme der Unfallhäufigkeit um 44% ist auf dem Schaumainkai / Sachsenhäuser Ufer zwischen Untermainbrücke und Ignatz-Bubis-Brücke zu verzeichnen. Die Zunahme trat besonders in den ersten Monaten der Sperrung auf, zwischen August und Oktober 2019 ereigneten sich 14 Unfälle mehr als im Vergleichszeitraum, danach war die Unfallhäufigkeit in etwa gleich hoch. Westlich und östlich dieses Abschnittes war eine leichte Zunahme um 1 Unfall in Monaten zu verzeichnen.

Trotz der Zunahme der Unfallhäufigkeit gab es wenige Schwerverletzte (vorher 3, während der Sperrung 1), die Anzahl der Leichtverletzten nahm dagegen zu (vorher 13, während der Sperrung 19). Die häufigsten Unfallursachen waren Fehler beim Wenden, Missachtung der Verkehrsregelungen und ungenügender Sicherheitsabstand. Es ist zu vermuten, dass bei Stau auf dem südlichen Mainufer die Verkehrsteilnehmer ungeduldig wurden und versuchten zu wenden, um den Stau zu umfahren.

Neben dem südlichen Mainufer wurden auch auf der Ignatz-Bubis-Brücke deutlich mehr Unfälle erfasst (14 Unfälle statt 8 im Vergleichszeitraum), eine leichte Zunahme um 2 Unfälle (24 statt 22 im Vergleichszeitraum) ist auch in der Kurt-Schumacher-Straße zu verzeichnen. Die häufigste Ursache war hier ein fehlerhafter Fahrstreifenwechsel (8 Fälle), daneben ungenügender Sicherheitsabstand (5 Fälle) und die Missachtung der Verkehrsregelungen (3 Fälle).

Ebenso deutlich wird aber auch die Abnahme der Unfallhäufigkeit auf jenen Streckenabschnitten, auf denen aufgrund der Sperrung der Verkehr deutlich abgenommen hat. Entlang der Schönen Aussicht ereigneten sich nur noch 2 Unfälle (statt im Vergleichszeitraum 12) und in der Oskar-von-Miller-Straße nur noch 11 (statt vorher 24).

E. Zusammenfassung und Fazit

Der Verkehrsversuch „Sperrung nördliches Mainufer“ war trotz der widrigen Umstände insofern ein Erfolg, als dass er bei Bürgern, Medien und Politik Anlass gab für die grundsätzliche Diskussion über den richtigen Weg der Verkehrswende. Er war fachlich korrekt und umfassend vorbereitet, die Bürger waren über die Sperrung informiert. Die Entscheidung, keine eindeutige Umleitungsstrecke zu beschildern, wurde bewusst getroffen, um die 20.000 Fahrzeuge, die auf dem nördlichen Mainufer unterwegs waren, im Netz zu verteilen. Die Gestaltung des Mainkai war nicht Teil des Verkehrsversuches und auch politisch nicht gewünscht.

Eine Verlängerung des Verkehrsversuches ist aus Sicht der Verwaltung nicht erforderlich. Die Beobachtungen und Ergebnisse der Verkehrszählung machen einerseits die Verlagerungseffekte und negativen Auswirkungen sichtbar (wenngleich mit Ungenauigkeiten), die Bürgerbefragung zeigte aber auch den deutlichen Wunsch der Bürger, die Sperrung trotzdem beizubehalten. Diese Eindrücke mit belastbarerem Datenmaterial zu untermauern, hilft bei der politischen Entscheidung nur bedingt, zumal völlig unklar ist, ob und wann der alte Zustand wieder eintritt und inwieweit nicht Corona viel größeren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat als die Sperrung.

E.1. Ergebnisse der begleitenden Verkehrsuntersuchungen

Die Verlagerungseffekte der Sperrung ließen sich nicht eindeutig feststellen, da das Verkehrsaufkommen bei der Während-Erhebung in der Stadt Frankfurt am Main aufgrund der coronabedingten Einschränkungen um ca. 30% unter dem Vorjahresaufkommen lag. Die Daten der Während-Erhebung wurden um diesen Faktor bereinigt. Dieses Vorgehen ist ein Behelf mit Ungenauigkeiten, bei der Interpretation der Ergebnisse ist vor allem Folgendes zu berücksichtigen:

- Aussagen zur modalen Verlagerung (auf den ÖV und das Fahrrad) aufgrund der Sperrung lassen sich wegen der coronabedingten generellen Abnahme des Verkehrsaufkommens nicht treffen.
- Selbst wenn man zwischen Verkehrsvermeidung (durch Corona) und modaler Verkehrsverlagerung differenzieren könnte (etwa durch Zählungen des Radverkehrs), ist unklar, ob die Verkehrsmittelwahl durch die Sperrung verursacht wurde.
- Die räumliche Verteilung des Verkehrs entspricht wahrscheinlich nicht der Situation, die sich ohne Corona eingestellt hätte, da bestimmte Ziele und damit Wege vom Lockdown besonders betroffen waren.

Folgende Aussagen lassen sich dennoch aus den erhobenen Daten ableiten:

Vor der Sperrung fuhren in beiden Fahrtrichtungen etwa 20.000 Kfz/24h (Höhe Untermainbrücke) bis 22.800 Kfz/24h (Höhe Alte Brücke), davon 47% in West-Ost- Richtung und 53% in Ost-West-Richtung.

Der ganz überwiegende Teil dieses Verkehrs fuhr entlang des Mainufers: In West-Ost-Richtung 88% (und 12% über die Untermainbrücke), in Ost-West-Richtung 68% (über die Schöne Aussicht), 23% des Ost-West-Verkehrs kam aus Richtung Sachsenhausen über die Alte Brücke, 9% aus Richtung Innenstadt.

Der Verkehr auf dem nördlichen Mainufer hatte richtungsbezogene Spitzen: Das Verkehrsaufkommen in Ost-West-Richtung war vormittags zwischen 7:00 Uhr und 10:00 Uhr besonders hoch, in West-Ost-Richtung dagegen zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr.

Der West-Ost-Verkehr auf dem Untermainkai fuhr überwiegend bis an den gesperrten Abschnitt heran und setzte dann seine Fahrt über die Untermainbrücke in Richtung Sachsenhausen fort. Der neu angelegte Linksabbieger vom Untermainkai in Richtung Innenstadt (Neue Mainzer Straße) wurde von nur 17%* genutzt.

In Sachsenhausen nahm der West-Ost-Verkehr entlang des Schaumainkkaais stark zu. Der von der Untermainbrücke kommende Verkehr bog praktisch ausschließlich nach links auf den Schaumainkai ab. Entlang

* Die während der Sperrung erhobenen Verkehrsdaten wurden um die coronabedingte allgemeine Abnahme des Verkehrs um 30% bereinigt, d.h. die erhobenen Daten wurden durch 0,7 dividiert.

des südlichen Mainufers setzte sich das hohe zusätzliche Verkehrsaufkommen von etwa 4.000 Kfz/24h* in West-Ost-Richtung bis zum Frankensteiner Platz fort.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Walter-Kolb-Straße konnte nicht festgestellt werden. Weder der Geradeausstrom von der Untermainbrücke in Fahrtrichtung Süden noch der Verkehr auf der Walter-Kolb-Straße vor der Alten Brücke nahm mit der Sperrung zu.

Der starke Verkehrszuwachs des West-Ost-Verkehrs in der Berliner Straße lässt darauf schließen, dass der schon vorher ausgewichene West-Ost-Verkehr durch den Theatertunnel und die Berliner Straße fuhr. Die (bereinigte) Verkehrszunahme in West-Ost-Richtung der Berliner Straße war mit über 5.000 Kfz/24h* erheblich und macht deutlich, dass nicht nur das südliche Mainufer, sondern ebenso sehr die Berliner Straße als Ausweichroute diene.

Der Vergleich der Fahrzeiten bestätigt die Beobachtung, dass sich der West-Ost-Verkehr, der nachmittags besonders hoch war, im Wesentlichen auf die Berliner Straße und das südliche Mainufer verlagerte. Hier verlängerten sich nachmittags die Fahrzeiten um 4 bis 5 Minuten. Auch auf dem Cityring war die Fahrzeit 5 Minuten länger, was darauf schließen lässt, dass ein Teil des Verkehrs auch diesen als Ausweichroute nutzte, was sich aber durch die Verkehrszählung nicht belegen lässt.

In Ost-West-Richtung wich der Verkehr der Sperrung früher aus, nur ein Viertel des Ost-West-Verkehrs fuhr bis an die Sperrung heran. Ursache hierfür war die fehlende Linksabbiegemöglichkeit auf die Alte Brücke und dass auch in Fahrtrichtung Innenstadt im weiteren Verlauf der Kurt-Schumacher-Straße keine Möglichkeit mehr bestand, links abzubiegen.

Der wenige Verkehr, der über die Schöne Aussicht bis an den gesperrten Abschnitt heranfuhr, bog zu 64% rechts in die Kurt-Schumacher-Straße ab. Hätten sich die Verkehrsteilnehmer regelkonform verhalten, hätten nahezu 100% nach rechts abbiegen müssen, da nur wenigen erlaubt war, in die Sperrung einzufahren und auch Linksabbiegen nicht zulässig war. Dennoch fuhren in diese beiden Richtungen je ca. 450 Kfz/24 h*.

7.800 Kfz/24h* weniger wurden in Ost-West-Richtung auf der Schönen Aussicht gemessen. Diese verteilten sich während der Sperrung auf mehrere Routen: Schon in der Oskar-von-Miller-Straße fuhren in Richtung Westen etwa 2.700 Kfz/24h* weniger, diese Abnahme ließ auf großräumige Umfahrungen z.B. über die Osthafenbrücke schließen.

Der um ca. 2.500 Kfz/24h* zunehmende Verkehr auf der Ignatz-Bubis-Brücke in Fahrtrichtung Süden ist ein Indiz dafür, dass das südliche Mainufer und Sachsenhausen als Ausweichrouten genommen wurden.

Am Frankensteiner Platz erhöhte sich das Verkehrsaufkommen aber nicht nur von der Brücke kommend, sondern auch aus Richtung Osten auf dem Deutschherrnufer kommend (ebenfalls ein Indiz für die Ausweichroute über die Osthafenbrücke).

Westlich des Frankensteiner Platzes erhöhte sich das Verkehrsaufkommen auf dem Deutschherrnufer damit um rund 5.000 Kfz/24h. Etwa die Hälfte fuhr westlich der Sperrung dann wieder über die Untermainbrücke auf das nördliche Mainufer, die andere Hälfte fuhr weiter auf dem Schaumainkai, vermutlich, um auf der Friedensbrücke die Mainseite zu wechseln.

Die Verlagerung auf die Berliner Straße war in Ost-West-Richtung nicht so stark ausgeprägt, wie in Gegenrichtung. Hier wurde ein Mehrverkehr von etwa 3.500 Kfz/24h festgestellt, was etwa 30% des zu verlagernden Verkehrs in dieser Richtung entspricht.

Sowohl auf der Berliner Straße als auch auf dem südlichen Mainufer verlängerten sich die Fahrzeiten in Ost-West-Richtung in den Spitzenstunden deutlich. Auf der Berliner Straße verlängerte sich vor allem nachmittags die

* Die während der Sperrung erhobenen Verkehrsdaten wurden um die coronabedingte allgemeine Abnahme des Verkehrs um 30% bereinigt, d.h. die erhobenen Daten wurden durch 0,7 dividiert.

Fahrzeit (um ca. 4 Minuten), auf dem südlichen Mainufer sowohl vormittags als auch nachmittags (um ca. 3 Minuten in der Spitzenstunde).

Die beschriebenen Ergebnisse sind aufgrund der Umstände bei der zweiten Erhebung kritisch zu hinterfragen. Insbesondere die Frage, ob sich durch die Sperrung Verkehr auf andere Verkehrsmittel verlagern ließ, bleibt völlig unklar. Deutlich waren jedoch die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz. Offensichtlich weicht der Verkehr kleinräumiger aus, als ursprünglich angenommen. Staus zu den Hauptverkehrszeiten auf den umliegenden Alternativrouten, aber auch fehlende Möglichkeiten; auf diese in den Signalprogrammen und der Verkehrsführung reagieren zu können, machen deutlich, dass die Straßeninfrastruktur an ihre Grenzen gerät und Maßnahmen, die diese weiter einschränken, nicht ohne negative Folgen für den Kfz-Verkehr bleiben.

Die Untersuchung der TU Darmstadt machte deutlich, dass die Mainkai-Sperrung zu einer Trennung der schnellen Verkehre (Radfahrer, E-Scooter) von den langsamen Verkehren (Fußgänger) führte. Während sich schnelle Radfahrer und E-Scooter Fahrer vom Uferweg auf die Fahrbahn verlagerten, dominierten auf dem Weg entlang des Flussufers Fußgänger und deutlich mehr mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Kinderwagen als vorher.

Auf dem Mainkai nahm der schnell fahrende Radverkehr und E-Scooter Verkehr stark zu. Hier hielten sich aber auch deutlich mehr Kinder auf, insbesondere mit dem Fahrrad. Die Kinder nutzten die Fahrbahn auch zum Skaten und Radfahren lernen, was durch verschiedene Initiativen mit Parcours unterstützt wurde. Fußgängern war offensichtlich nicht klar, ob sie auf der Fahrbahn laufen durften, viele von ihnen nutzten weiterhin den Gehweg. Gemäß StVO-Beschilderung des gesperrten Bereiches (Zeichen 260) hätte auch der Gehweg genutzt werden müssen, Veranstaltungen, Bänke und Grüne Zimmer auf der Fahrbahn setzten aber auch Anreize, die Fahrbahn zum Gehen und Verweilen zu nutzen. Die gemischte Nutzung der Fahrbahn führte zu keinen gravierenden Konflikten, bei einem dauerhaften Umbau sollte jedoch abgewogen werden, ob man auf gegenseitige Rücksichtnahme setzt oder schnelleren Verkehrsteilnehmern einen eigenen Raum gibt.

Die mangelnde Gestaltung der gewonnenen Fläche war immer wieder Anlass zur Kritik. Sie trug nicht dazu bei, die Bürger von einer dauerhaften Sperrung und baulichen Umgestaltung zu überzeugen. Umso deutlicher war das Votum der Frankfurter Bürger in der repräsentativen Bürgerbefragung: Die Mehrheit der Frankfurter Bürger wünscht sich ein umgestaltetes autofreies Mainufer, nur 21% sprachen sich dagegen aus, weil der Mainkai für den Autoverkehr unverzichtbar sei. Und auch bei der Frage nach der generellen Verkehrsentwicklung in der Innenstadt sprach sich die Mehrheit für mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer aus. Grund hierfür mag auch sein, dass viele andere europäische Großstädte bereits innerstädtische Verkehrsachsen zu autofreien, gestalteten und belebten Stadträumen umgewandelt haben. Sie sind zwar nicht unmittelbar vergleichbar, den Bürgern geben sie aber vielfältige gelungene Beispiele.

E.2. Die Sperrung des Mainufers in der öffentlichen Wahrnehmung

Der Verkehrsversuch wurde in der Presse und Bevölkerung sehr kontrovers diskutiert. Die zahlreichen Artikel in der lokalen Presse (fast 100 Artikel & Leserbrief) belegen das hohe Interesse an dem Versuch. Die Diskussion und Berichterstattung wandelte sich mit fortschreitender Dauer zu einer Grundsatzdiskussion über die „richtige“ Umsetzung der Verkehrswende.

Mit Einführung der Sperrung, die ohne große öffentlichkeitswirksame Auftaktveranstaltung Anfang August 2019 umgesetzt wurde, ist zunächst neutral berichtet worden.

Schnell wurden aber die verkehrlichen Auswirkungen klar, die zu erwarten waren, wenn sich rund 20.000 Fahrzeuge, die vorher täglich auf dem nördlichen Mainufer fuhren, einen neuen Weg suchen. Sie betrafen vor allem die unmittelbar angrenzenden Ausweichrouten (Berliner Straße und südliches Mainufer) und wurden insbesondere in Sachsenhausen sehr negativ wahrgenommen. Besonders spürbar waren sie in Sachsenhausen, wenn 14-tägig samstags der Flohmarkt am südlichen Mainufer stattfand und damit beide Ufer gesperrt waren. Entgegen dem politischen Bekenntnis im Vorfeld der Sperrung, den Flohmarkt am Sachsenhäuser Ufer zu belassen, wurde im Dezember 2019 beschlossen, den Flohmarkt an das nördliche Mainufer zu verlegen. Die

Ampelschaltung an der Kreuzung Untermainbrücke - Schaumainkai wurde angepasst, um eine maximale Grünphase für die von der Brücke kommenden Linksabbieger zu schaffen und damit den Richtung Osten fahrenden Verkehr aus Sachsenhausen zu halten.

Die organisierten Proteste der Sachsenhäuser Bürger ließen daraufhin aber nicht nach und fanden auch breite Presseresonanz. Politisch wurde seitens kleinerer Fraktionen im Herbst 2019 die sofortige Beendigung des „gescheiterten“ Verkehrsversuches gefordert, diese Forderung fand jedoch keine politische Mehrheit. Man wollte an dem einjährigen Versuch festhalten, jedoch verkehrlich „nachjustieren“, um die Auswirkungen auf Sachsenhausen zu reduzieren.

Immer wieder wurde eine Umleitungsbeschilderung gefordert, die den Verkehr auf andere Routen lenken sollte. Eine eindeutige Umleitungsrouten wurde jedoch bewusst nicht beschildert, um den Verkehr auf mehrere Routen zu verteilen. Die Forderung aus dem Ortsbeirat 5, statt dem nördlichen doch das südliche Mainufer zu sperren, fand keine Zustimmung. Schnell wurde klar, dass es nicht zielführend ist, die beiden Mainseiten gegeneinander „auszuspielen“.

Der dauerhafte Protest aus Sachsenhausen sowie die Kritik, dass die Sperrung keinen echten Mehrwert für die Bürger darstelle, da der gesperrte Bereich eine leere Asphaltfläche sei, standen in der öffentlichen Wahrnehmung im Herbst und Winter 2019 im Vordergrund. Der Versuchscharakter der temporären Sperrung verbot jedoch, durch bauliche Maßnahmen „Fakten zu schaffen“. Eine Umfrage der F.A.Z. Mitte September 2019 machte die leidenschaftliche und kontroverse Diskussion um die Sperrung deutlich. Die Positionen machten die ganze Bandbreite der Meinungen deutlich, von „längst überfällig“ und einem „Ort der Erholung“ war ebenso die Rede wie von „nicht nachvollziehbar“ und einem „Schildbürgerstreich“.

Im Oktober 2019 wurde durch eine repräsentative Umfrage erstmals deutlich, dass die in der öffentlichen Wahrnehmung vorherrschende kritische Stimmung nicht der allgemeinen Ansicht der Bevölkerung entsprach. Die große Mehrheit (67%) der Frankfurter Bürger wünschte sich eine dauerhafte oder zeitweise Sperrung auch nach Ende der Testphase⁴.

In der kalten Jahreszeit war es schwierig, durch temporäre Maßnahmen echte Aufenthaltsqualität zu schaffen. Im Dezember und Januar wurde versucht, durch eine Eisbahn vor dem Historischen Museum den Bereich zu beleben, diese wurde aber wenig angenommen.

Nachdem im Frühjahr 2020 coronabedingt das gesamte Verkehrsaufkommen deutlich abnahm, ließ auch der Protest aus Sachsenhausen etwas nach. Andere Themen standen tagespolitisch im Vordergrund. Schnell wurde aber klar, dass bedingt durch den Corona-Lockdown die geplante Vergleichszählung im März 2020 keine validen verkehrlichen Vergleichsdaten liefern würde.

Politisch wurde seitens der CDU und der Grünen-Fraktion eine Verlängerung des Verkehrsversuches um ein weiteres Jahr gefordert, um Vergleichsdaten erheben zu können und damit eine fachlich fundierte Diskussionsgrundlage zu bekommen. Eine solche Versuchsverlängerung um ein weiteres Jahr wurde bis zum Schluss der Sperrung diskutiert, fand aber schließlich keine politische Mehrheit.

Corona führte aber auch zu einem weiteren Effekt: Als Folge der Corona-Einschränkungen nutzen die Bürger den öffentlichen Raum zum Aufenthalt und auch das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren nahmen deutlich zu. So auch am nördlichen Mainufer, das immer belebter wurde. Es entfaltete sich ein buntes und vielfältiges Leben: Kinder, die Rad- und Rollerfahren übten, Personen, die die Bänke zum Verweilen nutzen, Menschengruppen auf der gesperrten Fahrbahn, die spazierten und sich unterhielten, zahlreiche Radfahrer, E-Scooter und Jogger.

Die steigende Intensität der Flächennutzung zum Ende des Verkehrsversuches machte deutlich, dass sich im Laufe des Jahres das Stimmungsbild gewandelt hatte: Bürger erkannten den Mehrwert, der nun wieder genommen werden sollte und organisierten eigeninitiativ Aktionen. Beeindruckendes Finale des Bürgerengagements war der 1. Aktionstag von Making Frankfurt am 22. August 2020. Kurz vor Aufhebung der

⁴ Die Umfrage wurde im Auftrag der Industrie- und Handelskammer (IHK) und der Handwerkskammer vom Forsa Institut durchgeführt, es wurden 300 Unternehmer und 1.000 Bürger befragt.

Sperrung bot er ein buntes vielfältiges Programm. Die Politik war prominent vertreten: Oberbürgermeister Feldmann, Planungsdezernent Josef, Verkehrsdezernent Oesterling bekannten sich vor Ort ebenso zu der Sperrung, wie anwesende Vertreter der Grünen-Fraktion. Es wurde über die Zukunft des Verkehrs in der Frankfurter Innenstadt diskutiert und erstmalig wurden der breiten Öffentlichkeit Entwürfe präsentiert, die Visionen eines attraktiven Mainufers nach einem Umbau zeigten.

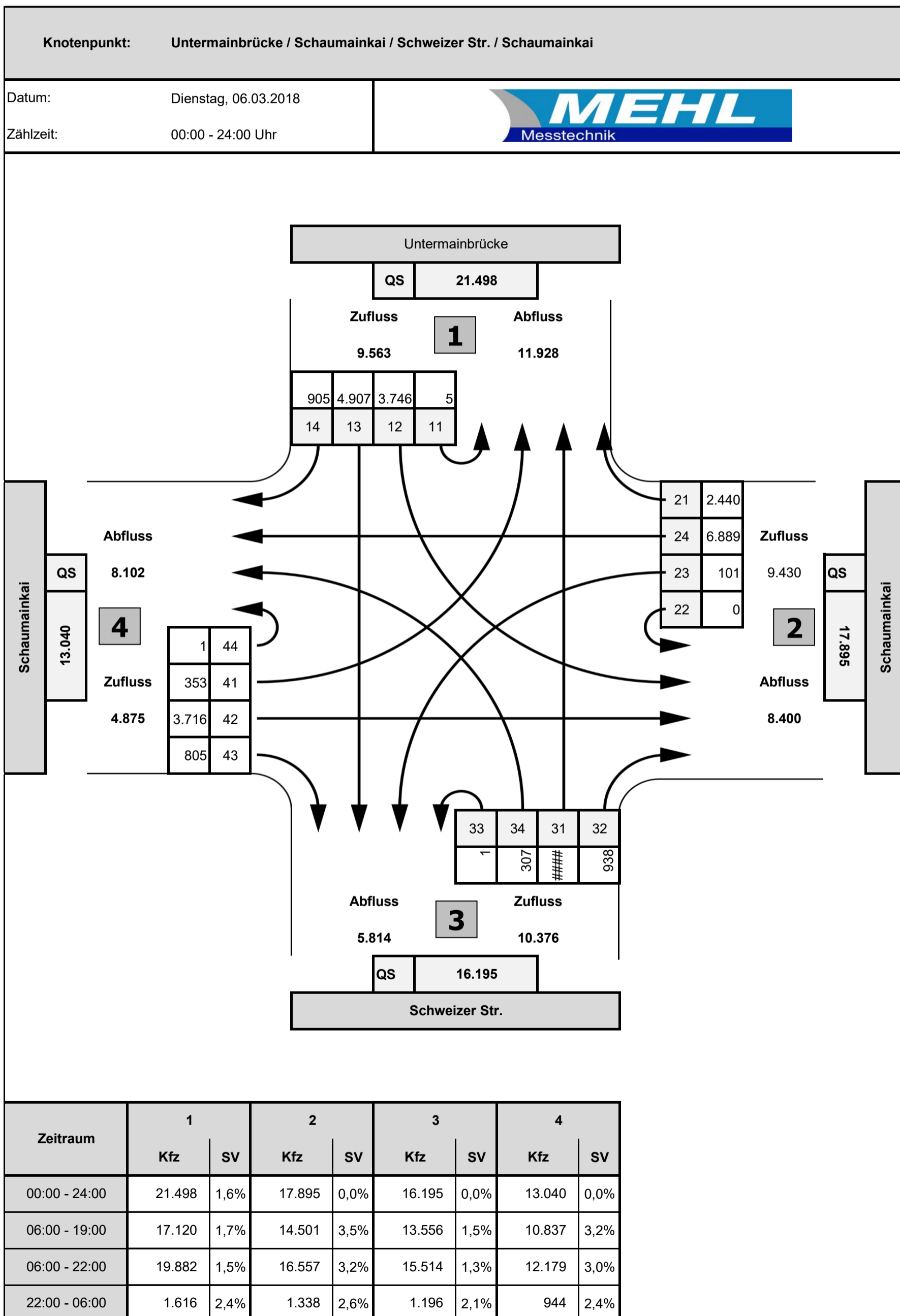
Die Ergebnisse der Frankfurter Bürgerbefragung hinsichtlich Bekanntheit und Einschätzungen zur Sperrung des nördlichen Mainufers führten Ende August 2020 noch einmal zu einer völlig neuen Einschätzung. Auf Basis repräsentativer Befragungsergebnisse wurde die breite Zustimmung der Bevölkerung zur dauerhaften Sperrung belegt. 57% der Frankfurter Bevölkerung wären dafür, dass der Mainkai autofrei bliebe, nur 21% finden, dass der Mainkai für den Autoverkehr unverzichtbar ist.

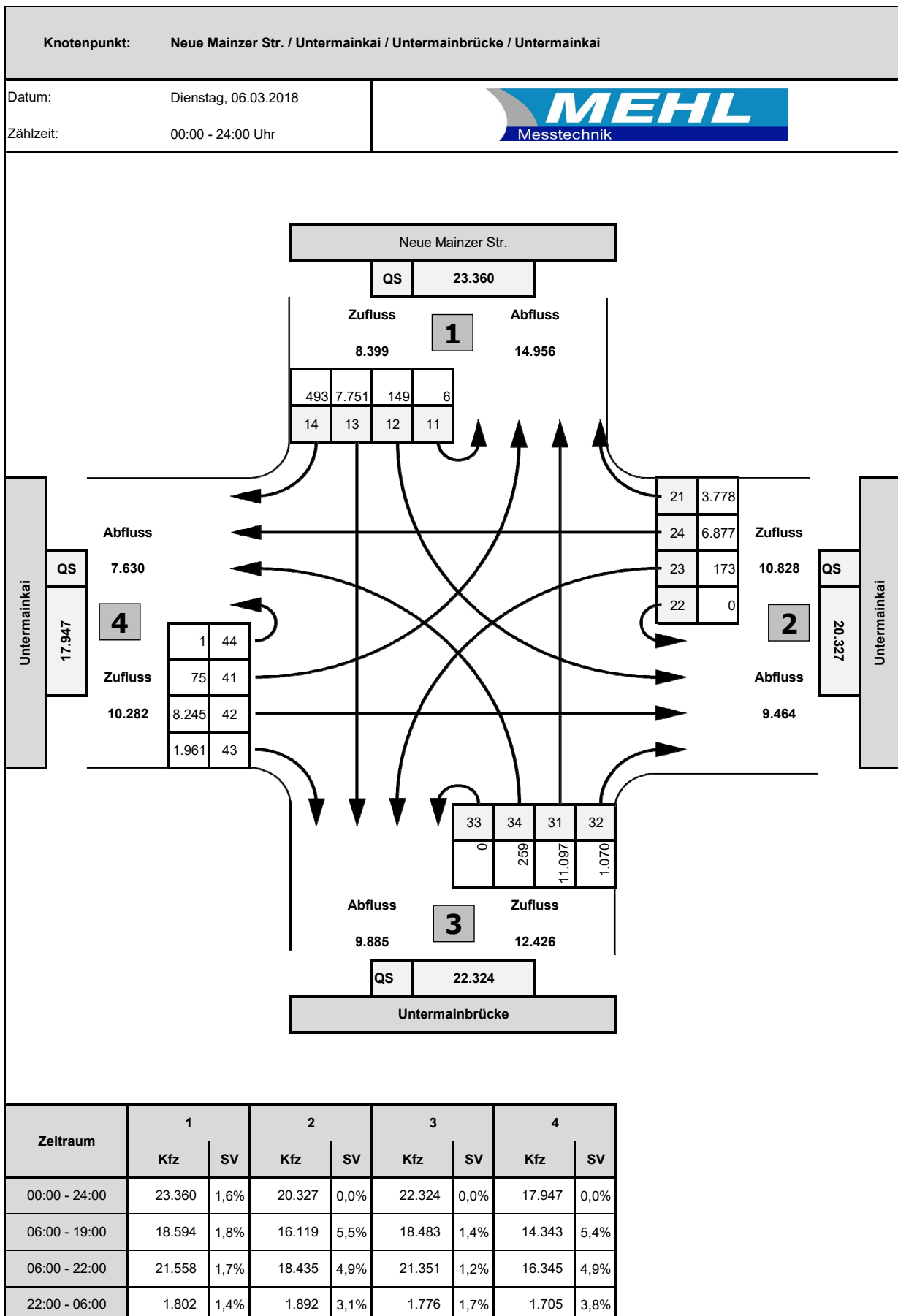
Indes wurde politisch bereits die Zeit nach der Sperrung diskutiert. Einig war man sich darüber, dass eine reine Sperrung ohne städtebauliche Gestaltung der Fläche dauerhaft weder sinnvoll sei noch auf breite Akzeptanz stoßen würde. Um diese Grundsatzentscheidung zu treffen, dürfe der Mainkai aber nicht isoliert betrachtet werden. Der geforderte Untersuchungsraum für verkehrliche Maßnahmen war von Fraktion zu Fraktion unterschiedlich: Er reiche von der parallel verlaufenden Achse Allerheiligenstraße - Stoltzestraße - Battonnstraße - Berliner Straße über die Forderung, die gesamte Innenstadt zu untersuchen oder einen Gesamtverkehrsplan für die Stadt Frankfurt am Main zu erarbeiten. Entsprechend unterschiedlich waren die Vorstellungen der Fraktionen zur Zukunft des Mainkai: Beendigung des Verkehrsversuchs und Wiederöffnung für den Kfz-Verkehr, Verlängerung des Verkehrsversuchs, bis valide Verkehrsdaten erhoben werden können, dauerhafte Schließung des Mainkai und Umbau zu einem attraktiven Stadtraum.

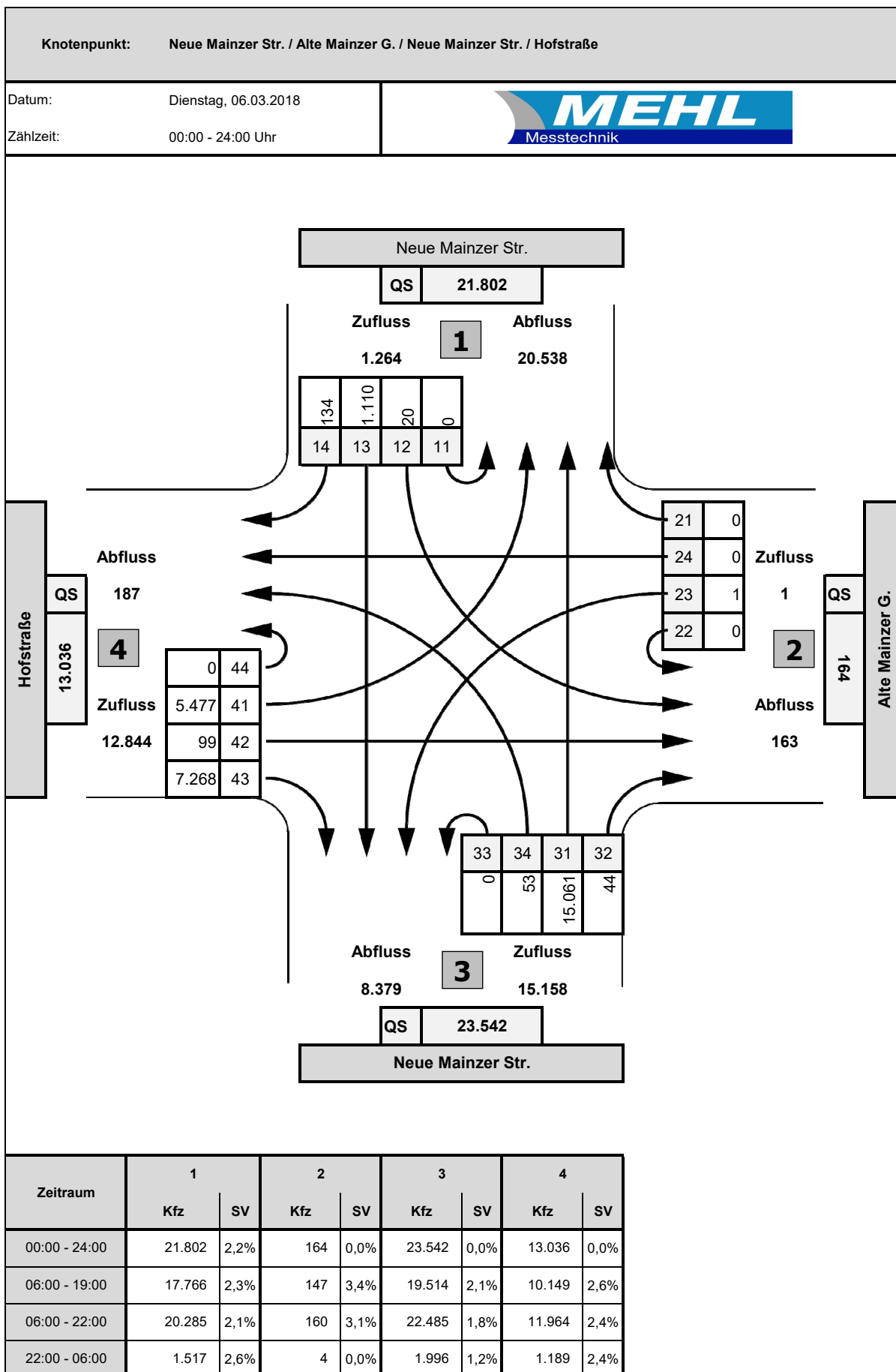
Nachdem Ende August die Sperrung wie geplant wieder aufgehoben wurde, wird die hierdurch angefachte Diskussion über den richtigen Weg für das Mainufer und die Verkehrswende im Kommunalwahlkampf 2021 fortgeführt.

Anlage 1

Daten der Vorher-Erhebung am Dienstag, den 6. März 2018




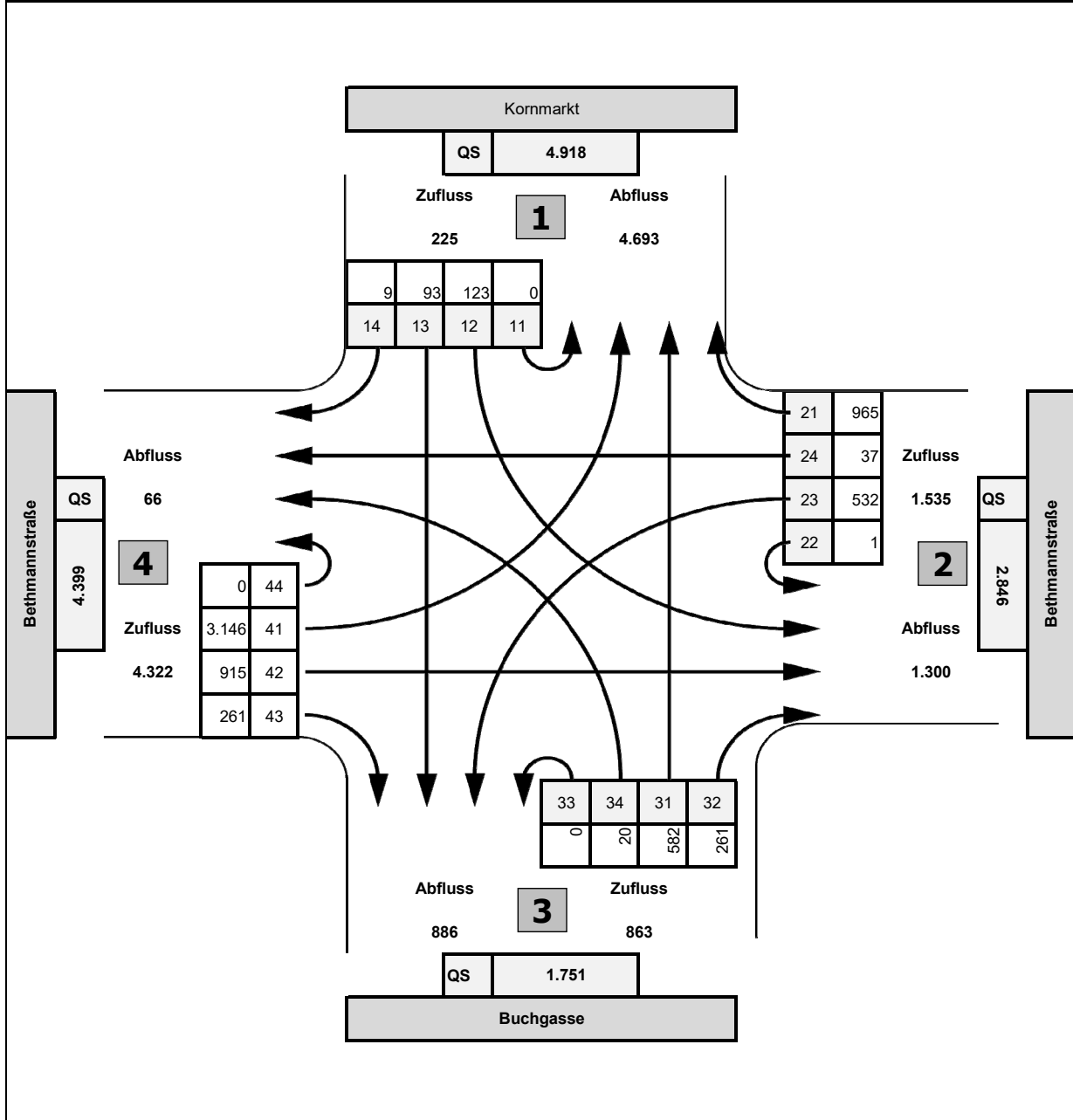




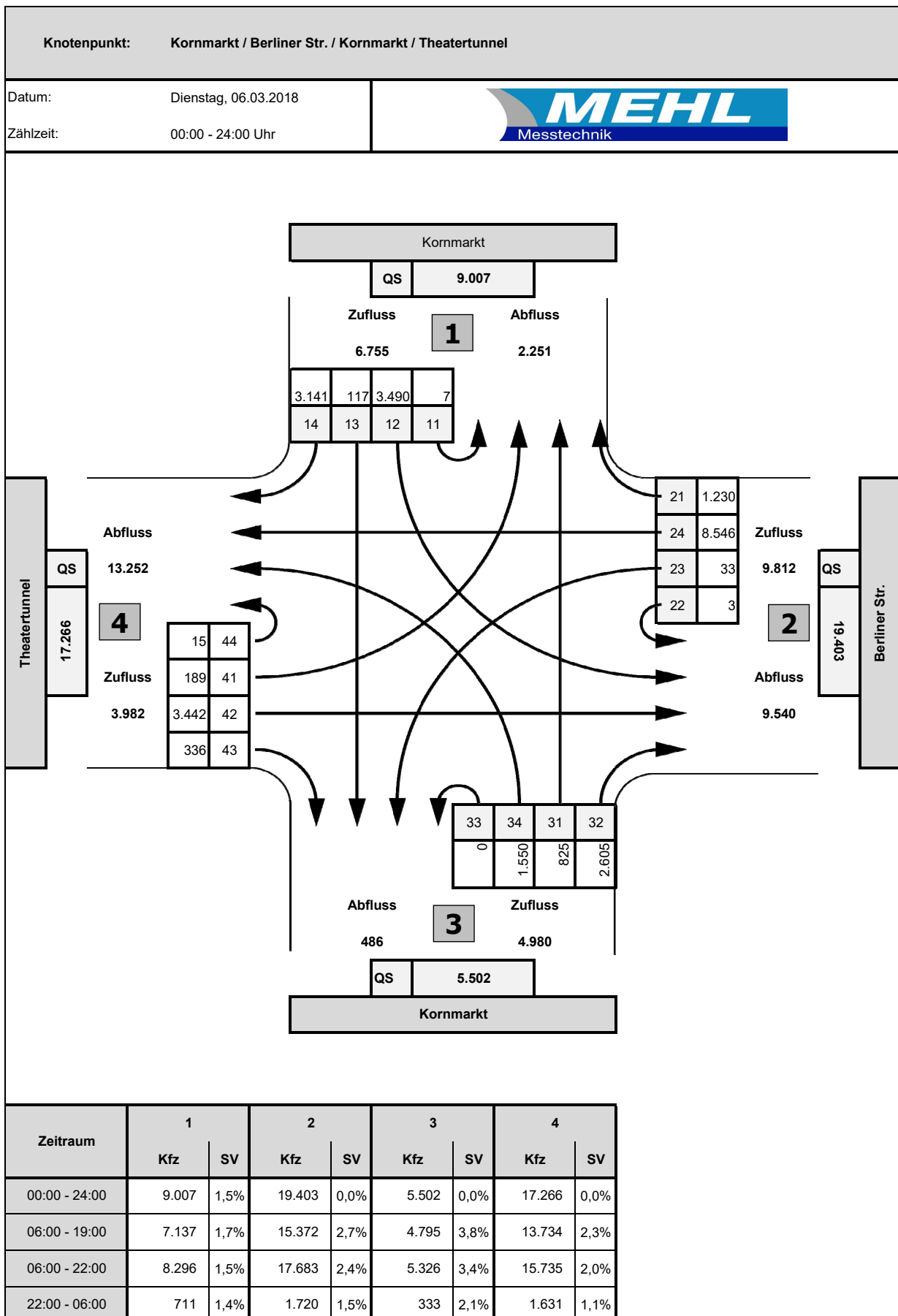
Knotenpunkt: Kornmarkt / Bethmannstraße / Buchgasse / Bethmannstraße

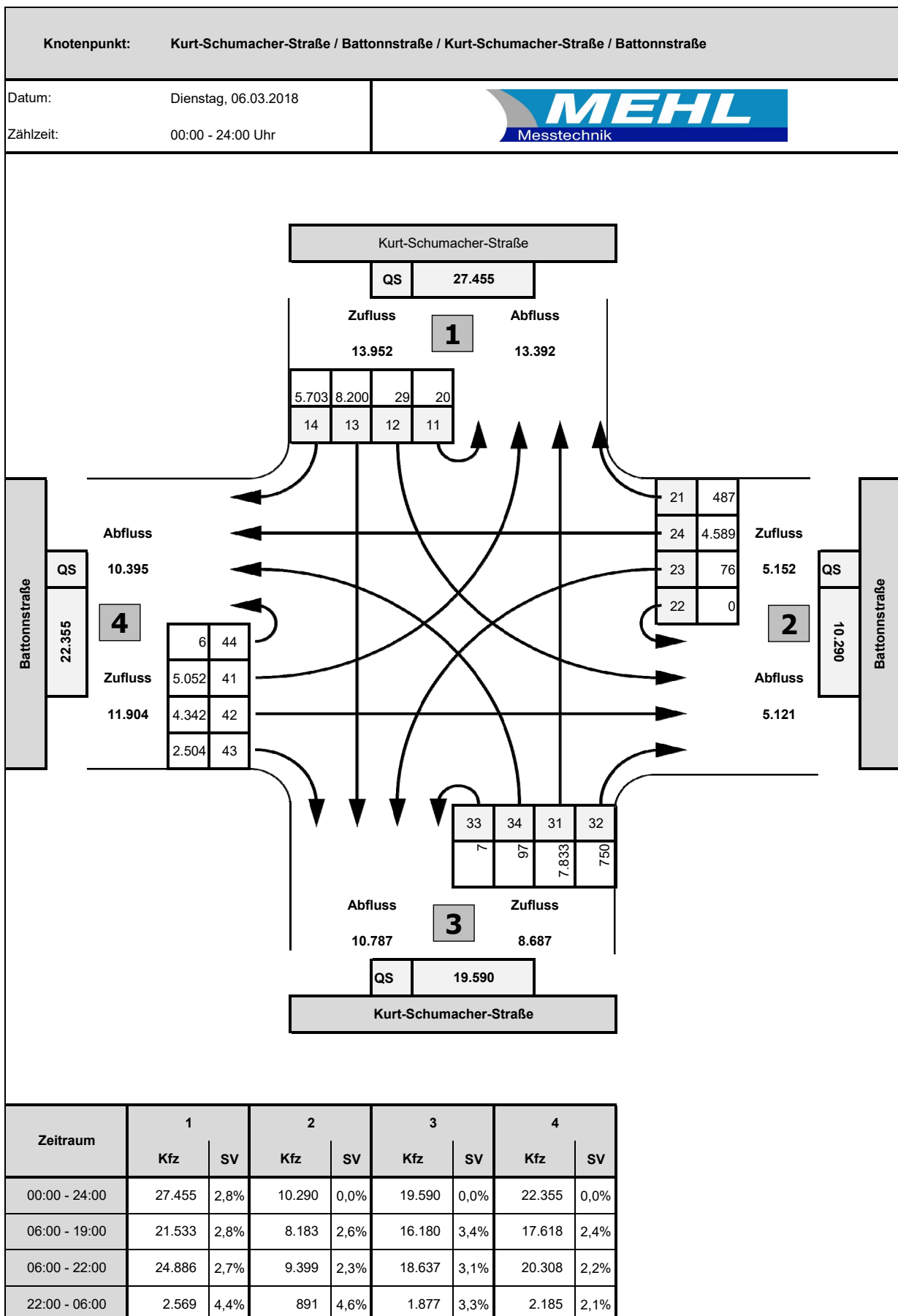
Datum: Dienstag, 06.03.2018

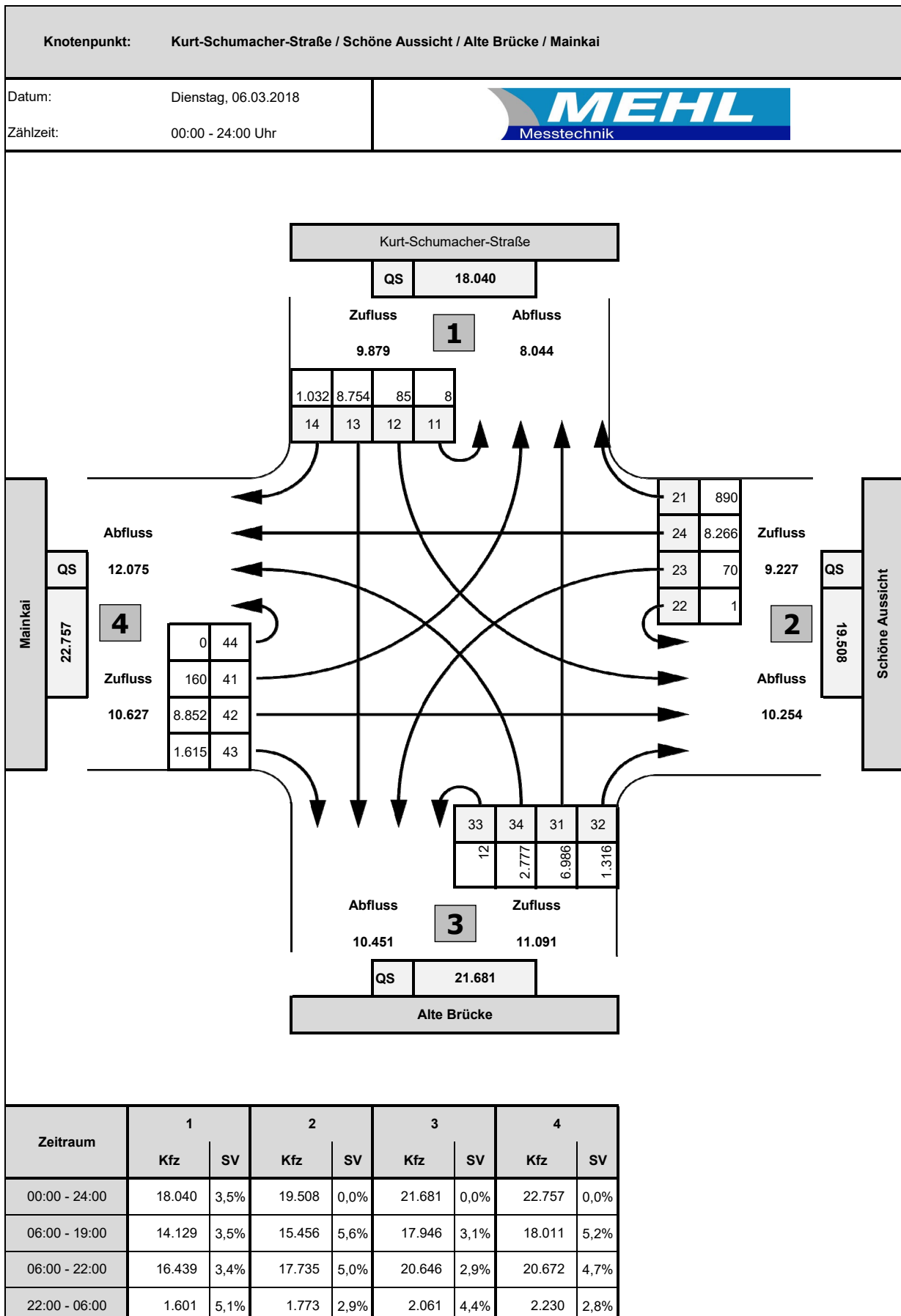
Zählzeit: 00:00 - 24:00 Uhr

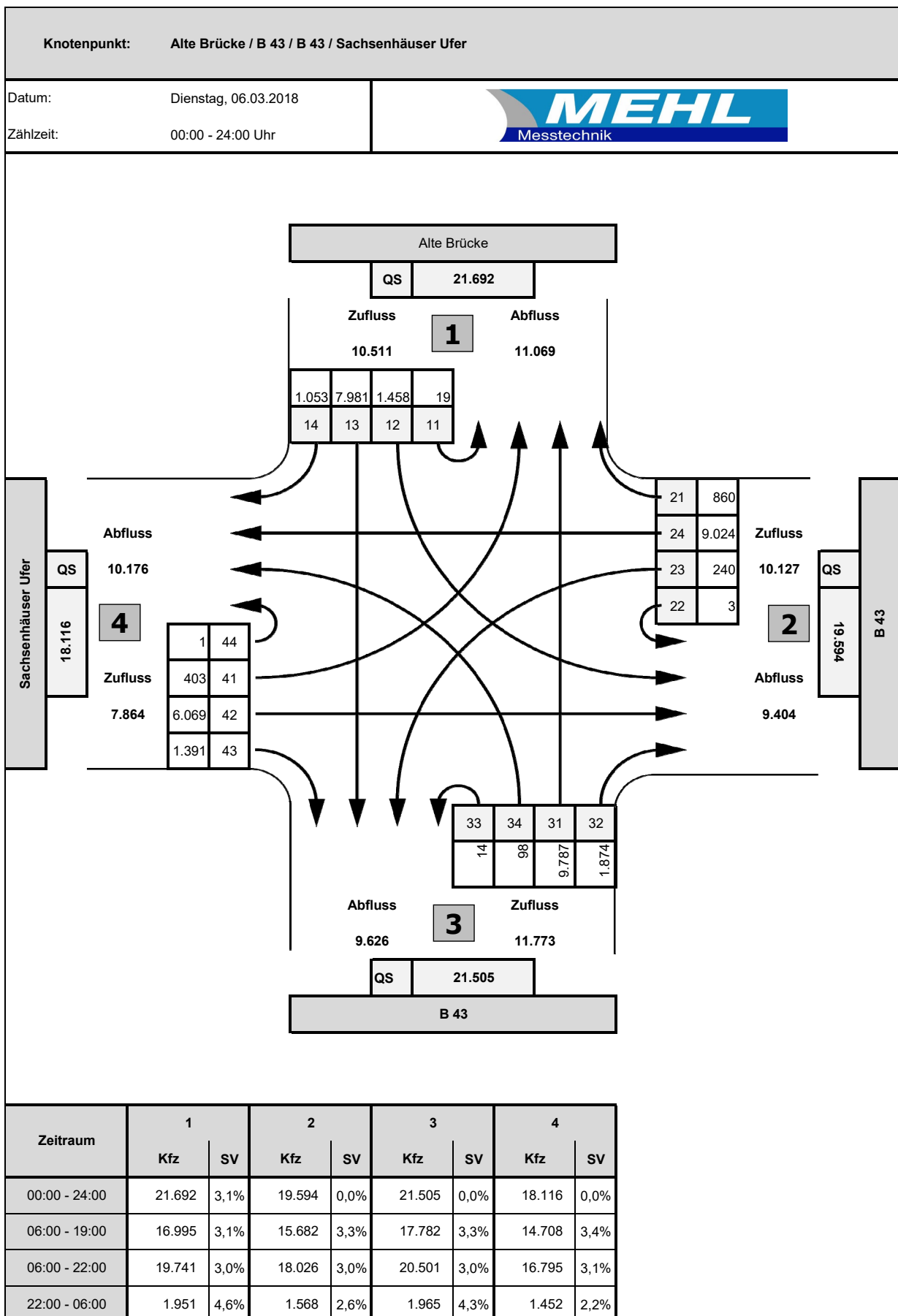



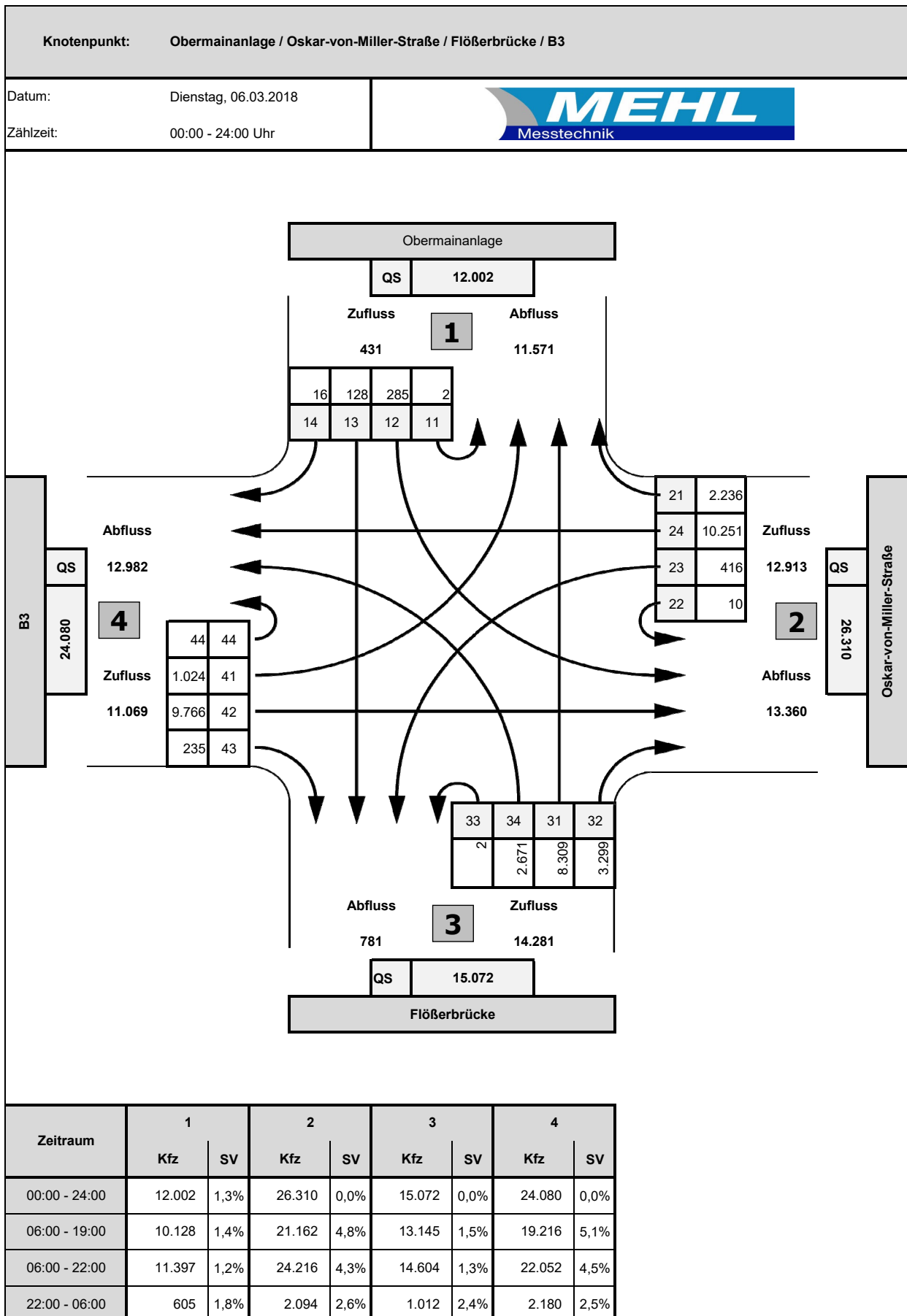
Zeitraum	1		2		3		4	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	4.918	3,8%	2.846	0,0%	1.751	0,0%	4.399	0,0%
06:00 - 19:00	4.068	4,3%	2.091	3,6%	1.276	2,2%	3.638	3,9%
06:00 - 22:00	4.605	4,0%	2.594	3,0%	1.636	1,7%	4.110	3,6%
22:00 - 06:00	313	2,2%	252	5,6%	149	0,0%	308	6,8%

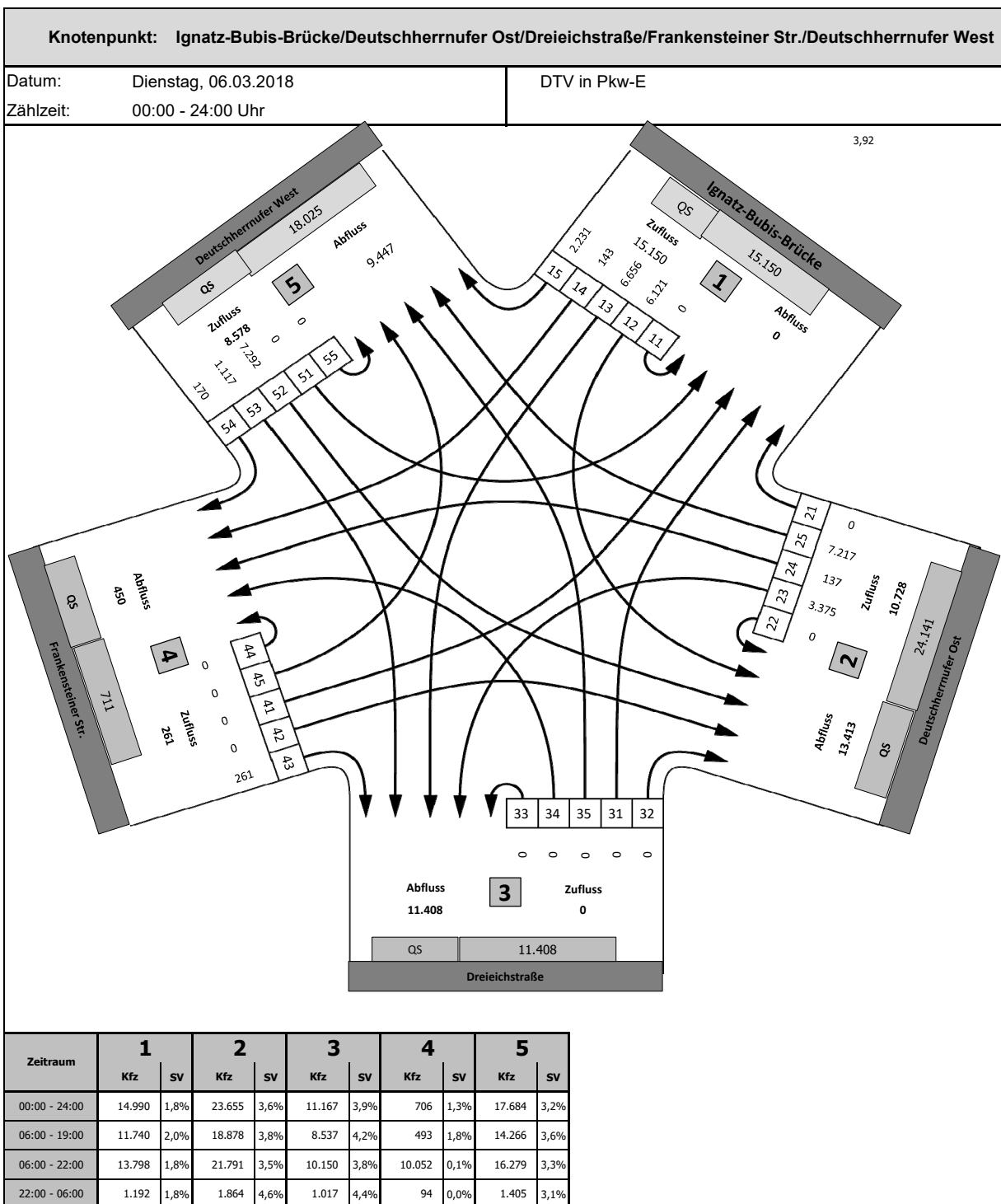









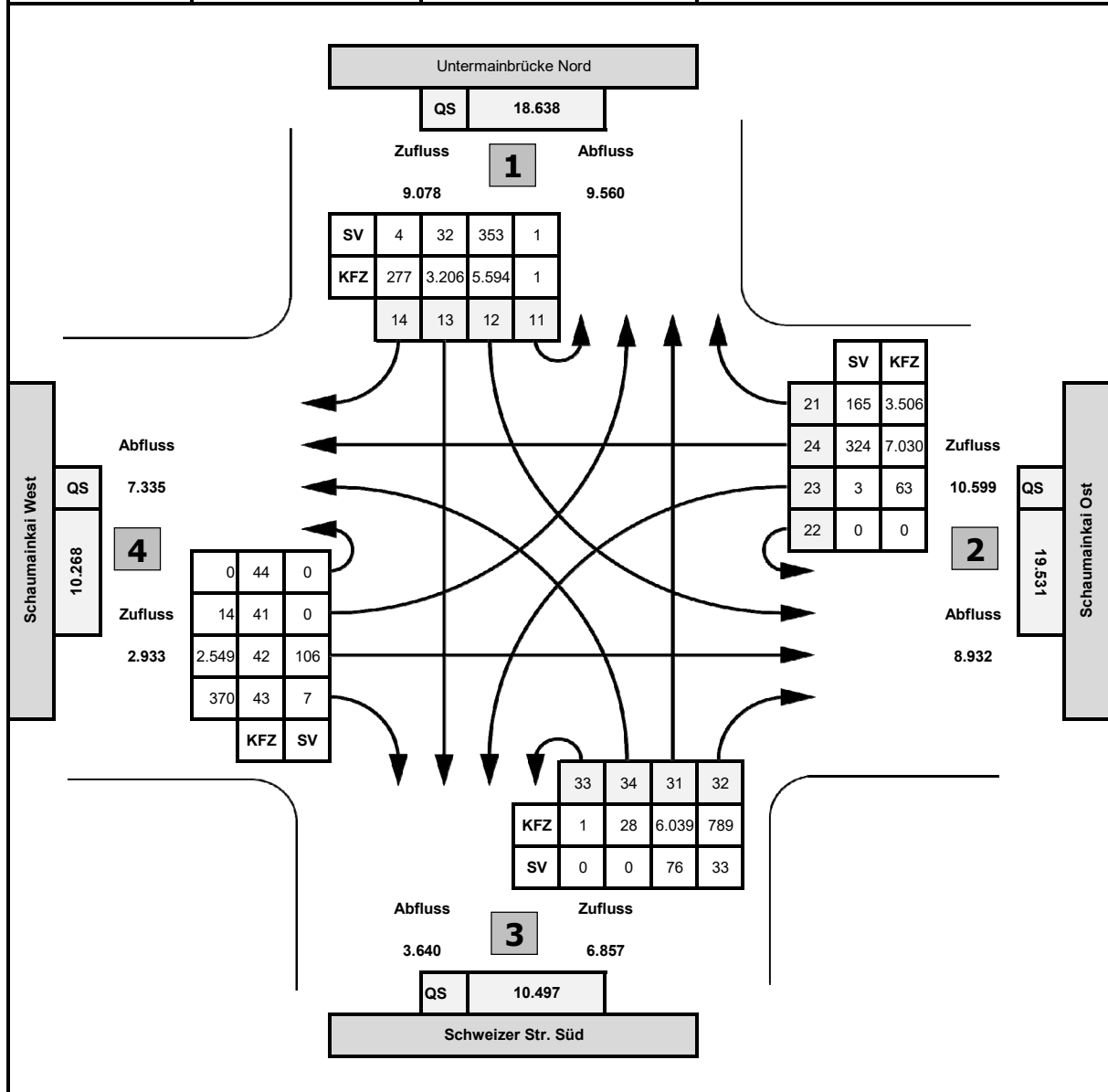




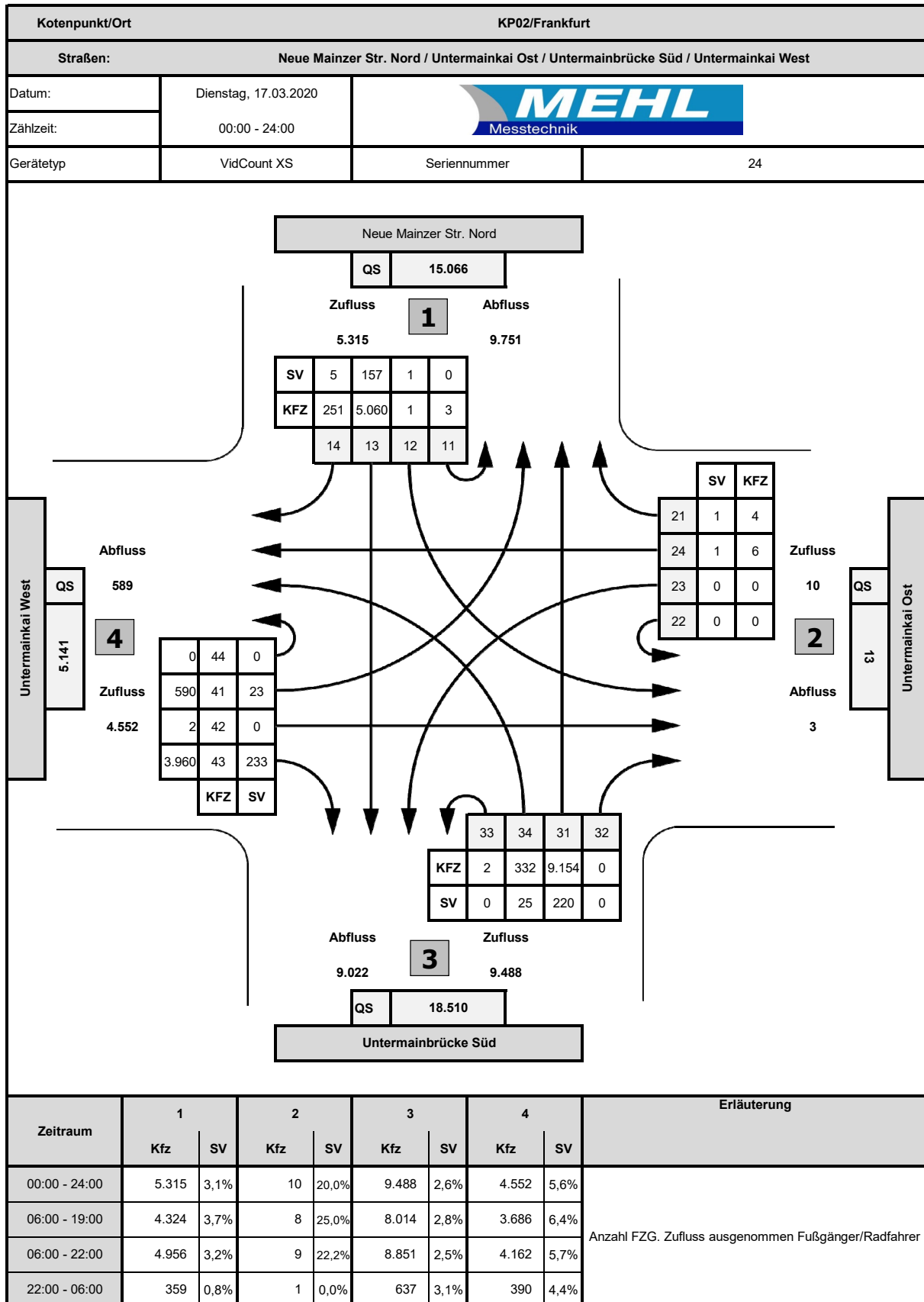
Anlage 2

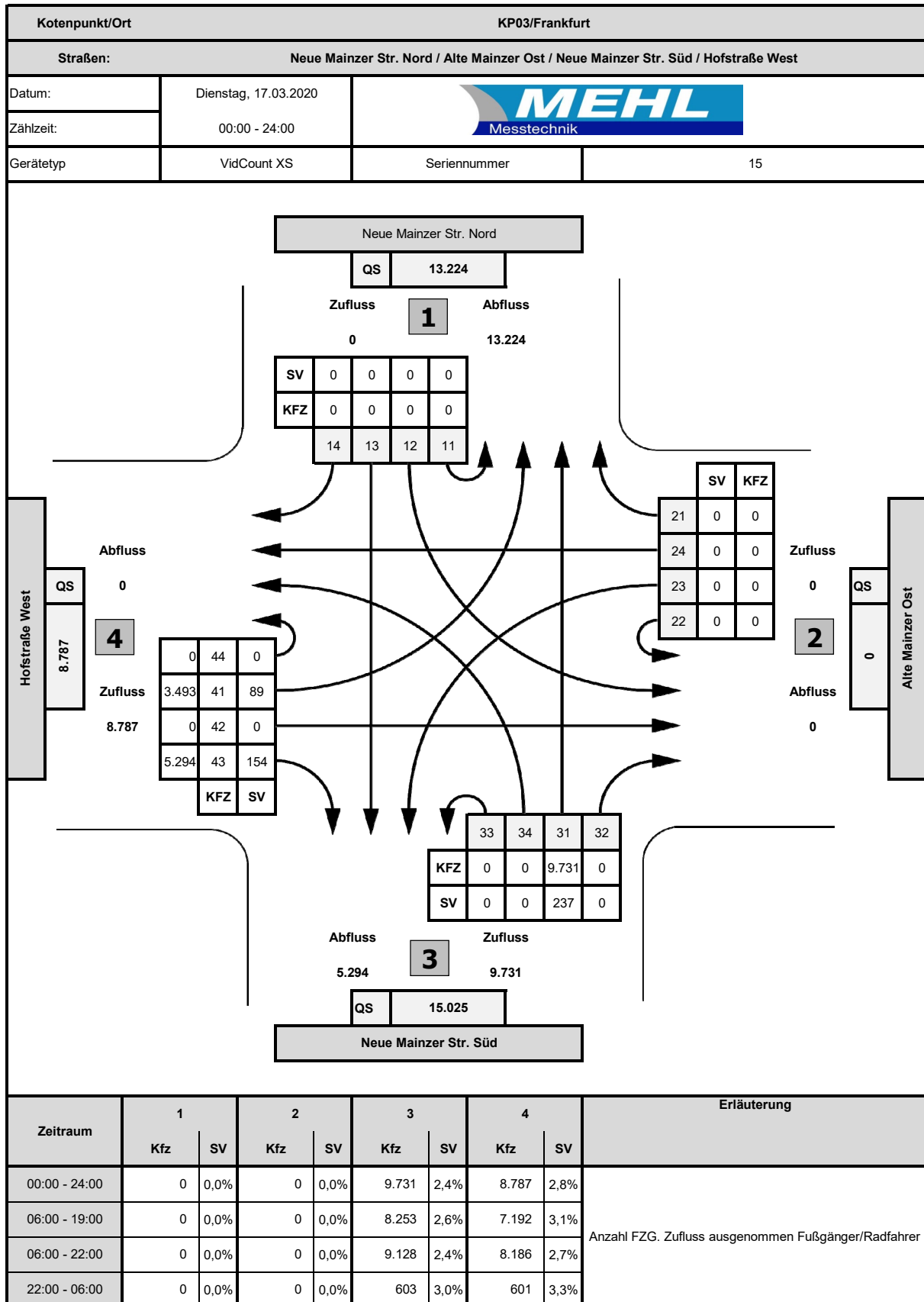
Daten der Während-Erhebung am Dienstag, den 17. März 2020

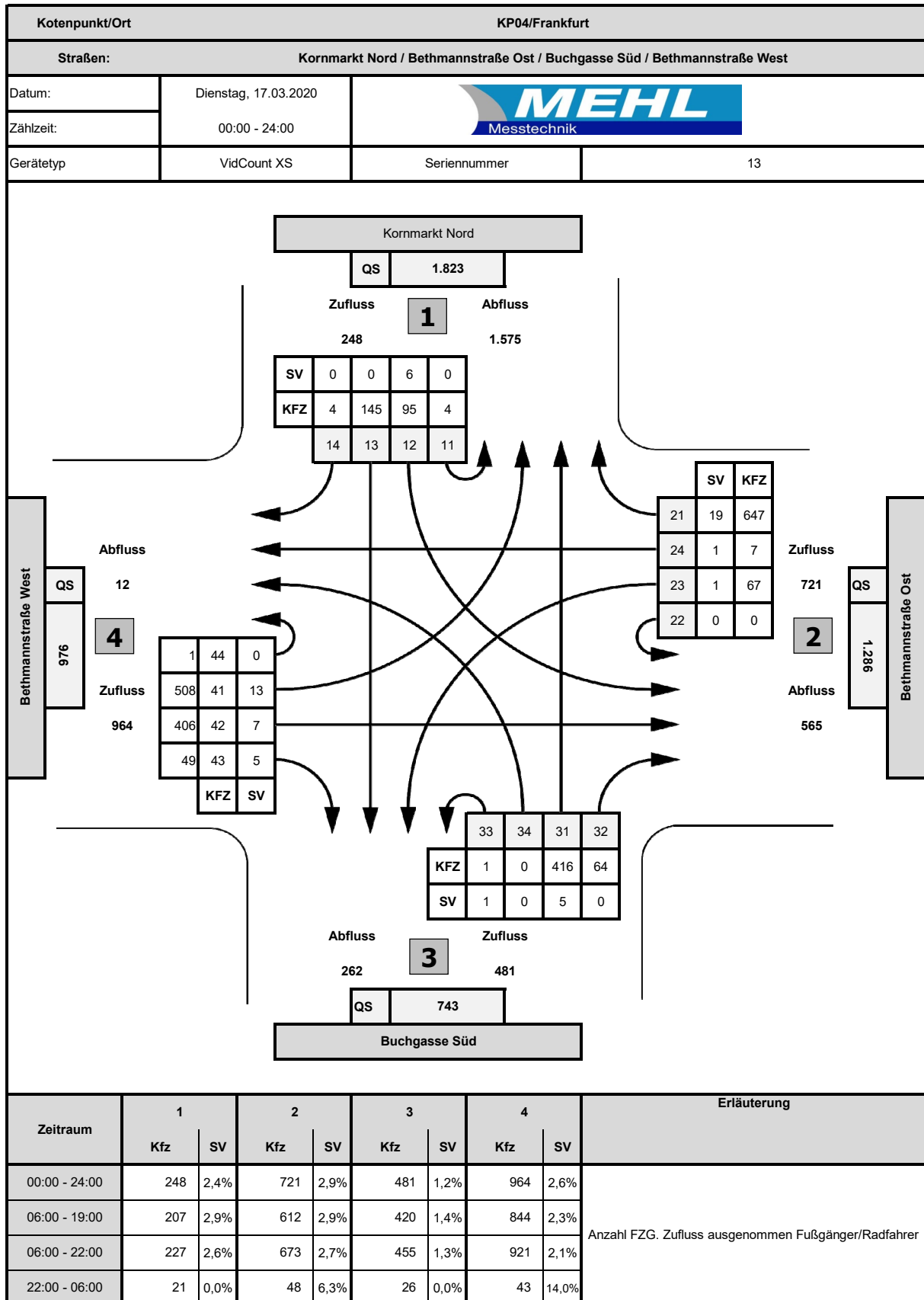
Knotenpunkt/Ort		KP01/Frankfurt	
Straßen:		Untermainbrücke Nord / Schaumainkai Ost / Schweizer Str. Süd / Schaumainkai West	
Datum:	Dienstag, 17.03.2020		
Zählzeit:	00:00 - 24:00		
Gerätetyp	VidCount XS	Seriennummer	20




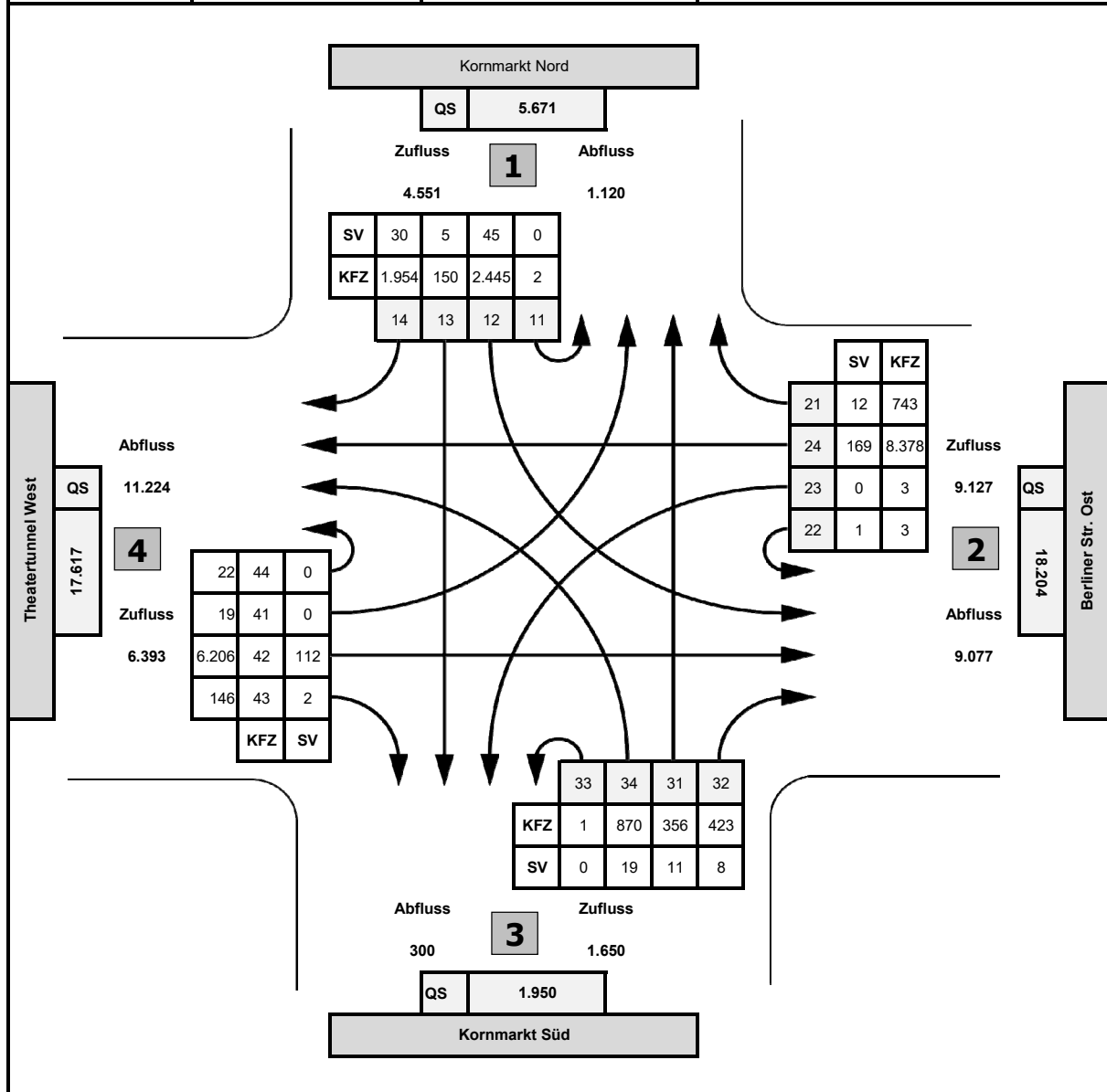
Zeitraum	1		2		3		4		Erläuterung
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	
00:00 - 24:00	9.078	4,3%	10.599	4,6%	6.857	1,6%	2.933	3,9%	Anzahl FZG. Zufluss ausgenommen Fußgänger/Radfahrer
06:00 - 19:00	7.326	5,0%	8.682	5,3%	5.878	1,6%	2.483	4,4%	
06:00 - 22:00	8.377	4,4%	9.638	4,8%	6.495	1,5%	2.733	4,1%	
22:00 - 06:00	701	2,9%	961	2,7%	362	3,6%	200	0,5%	



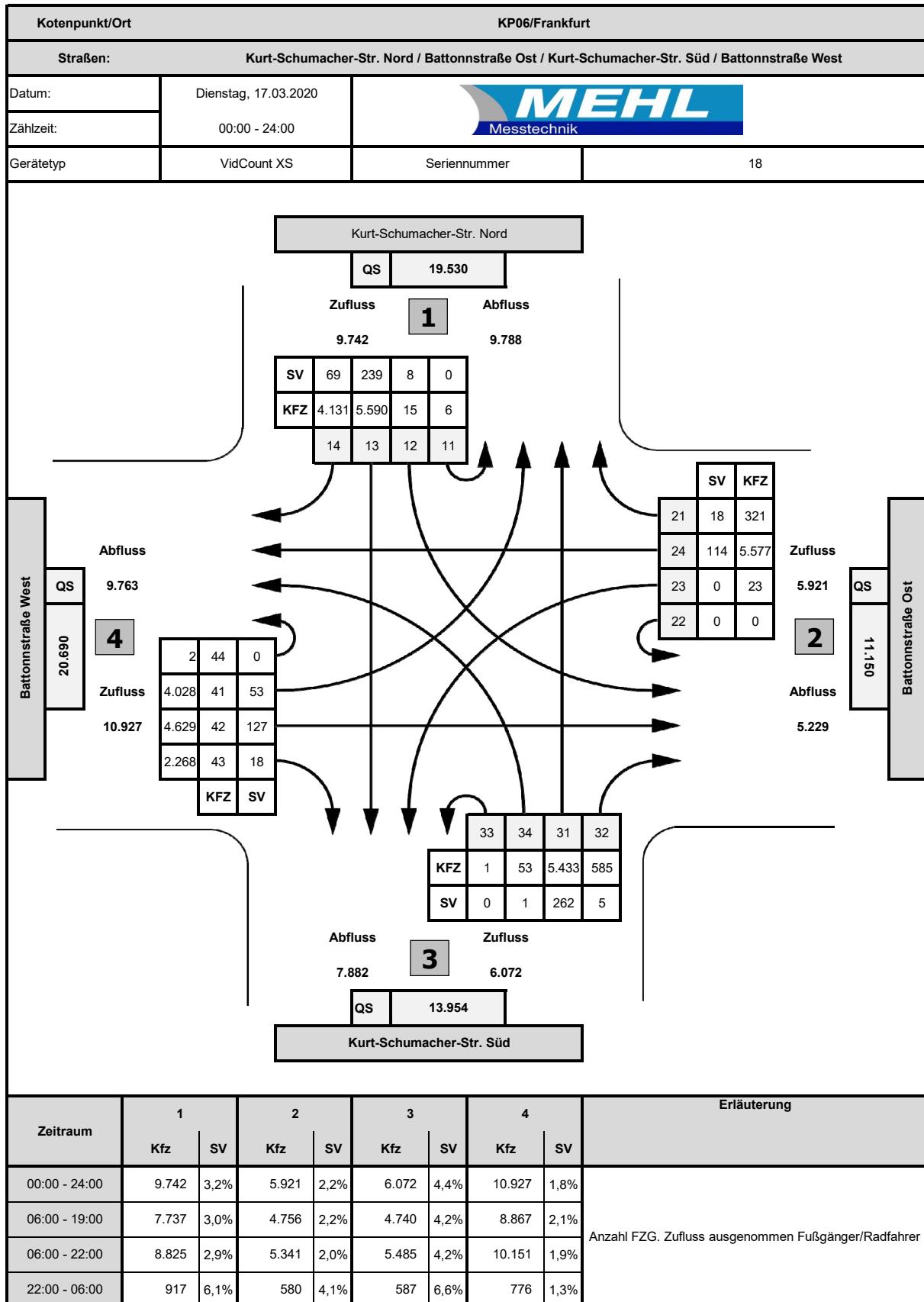


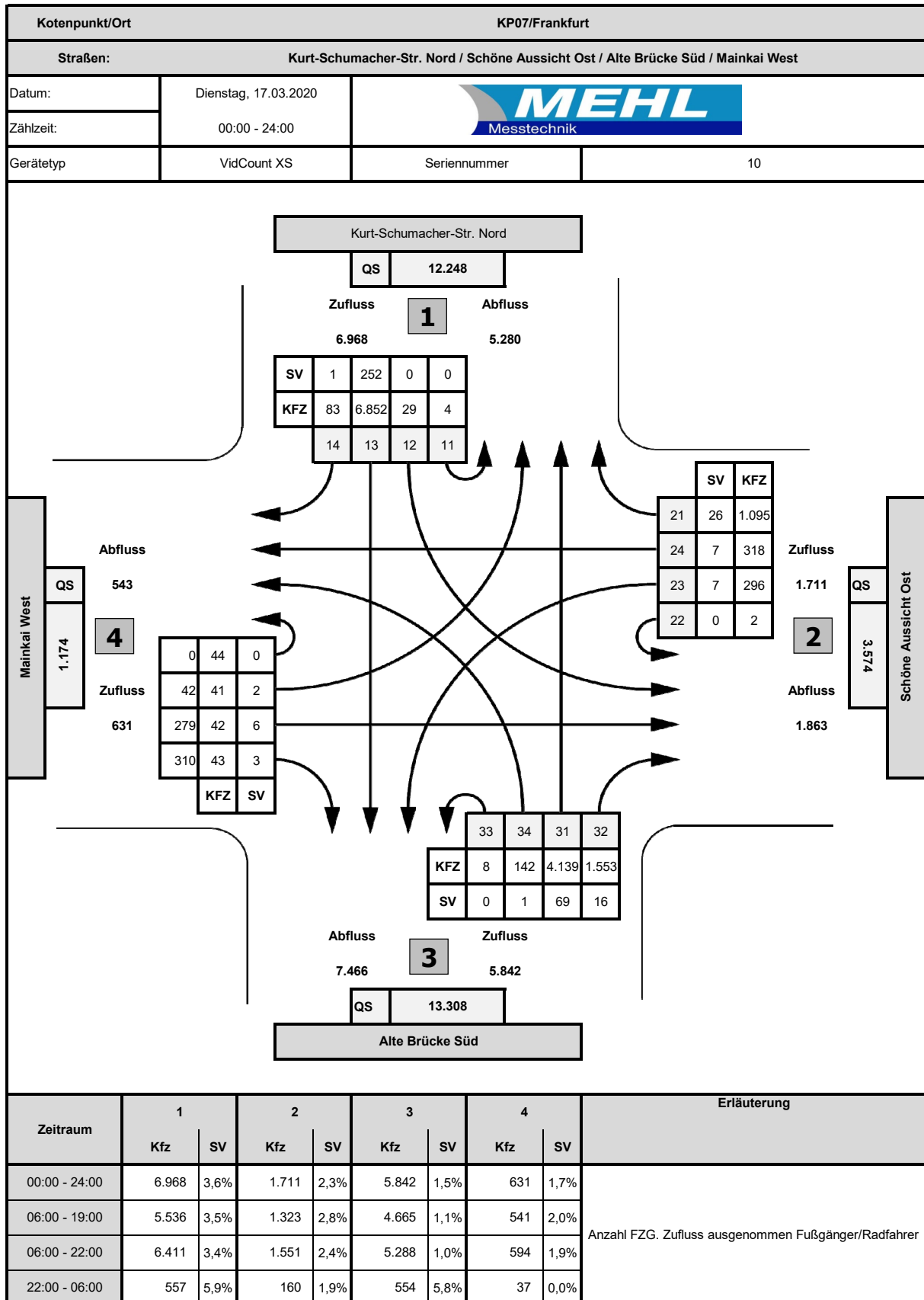



Knotenpunkt/Ort		KP05/Frankfurt	
Straßen: Kornmarkt Nord / Berliner Str. Ost / Kornmarkt Süd / Theatertunnel West			
Datum:	Dienstag, 17.03.2020		
Zählzeit:	00:00 - 24:00		
Gerätetyp	VidCount XS	Seriennummer	23

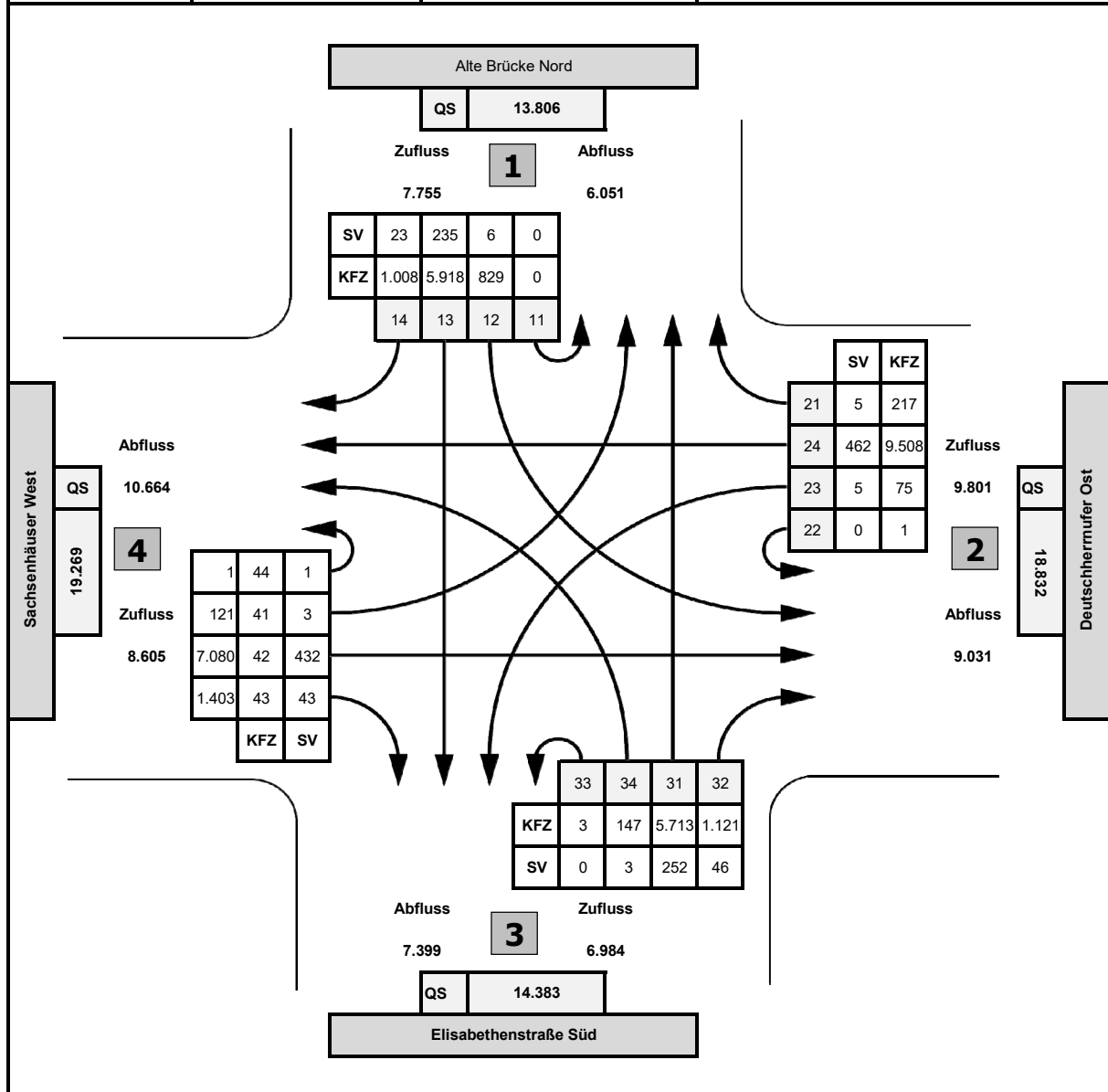


Zeitraum	1		2		3		4		Erläuterung
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	
00:00 - 24:00	4.551	1,8%	9.127	2,0%	1.650	2,3%	6.393	1,8%	Anzahl FZG. Zufluss ausgenommen Fußgänger/Radfahrer
06:00 - 19:00	3.707	2,1%	7.195	2,3%	1.439	2,4%	5.315	2,0%	
06:00 - 22:00	4.243	1,8%	8.192	2,0%	1.567	2,2%	5.961	1,8%	
22:00 - 06:00	308	1,3%	935	1,9%	83	4,8%	432	0,9%	

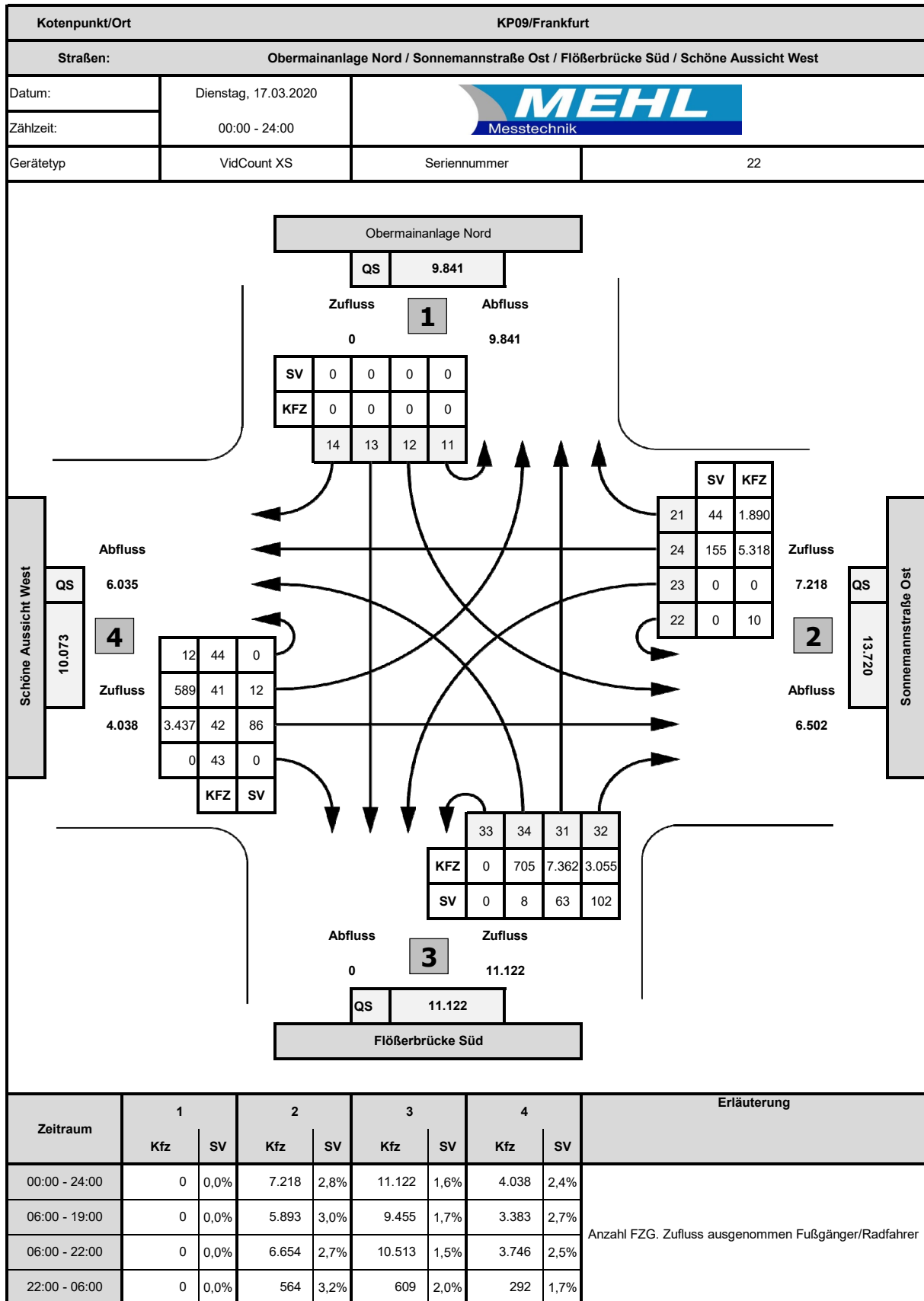





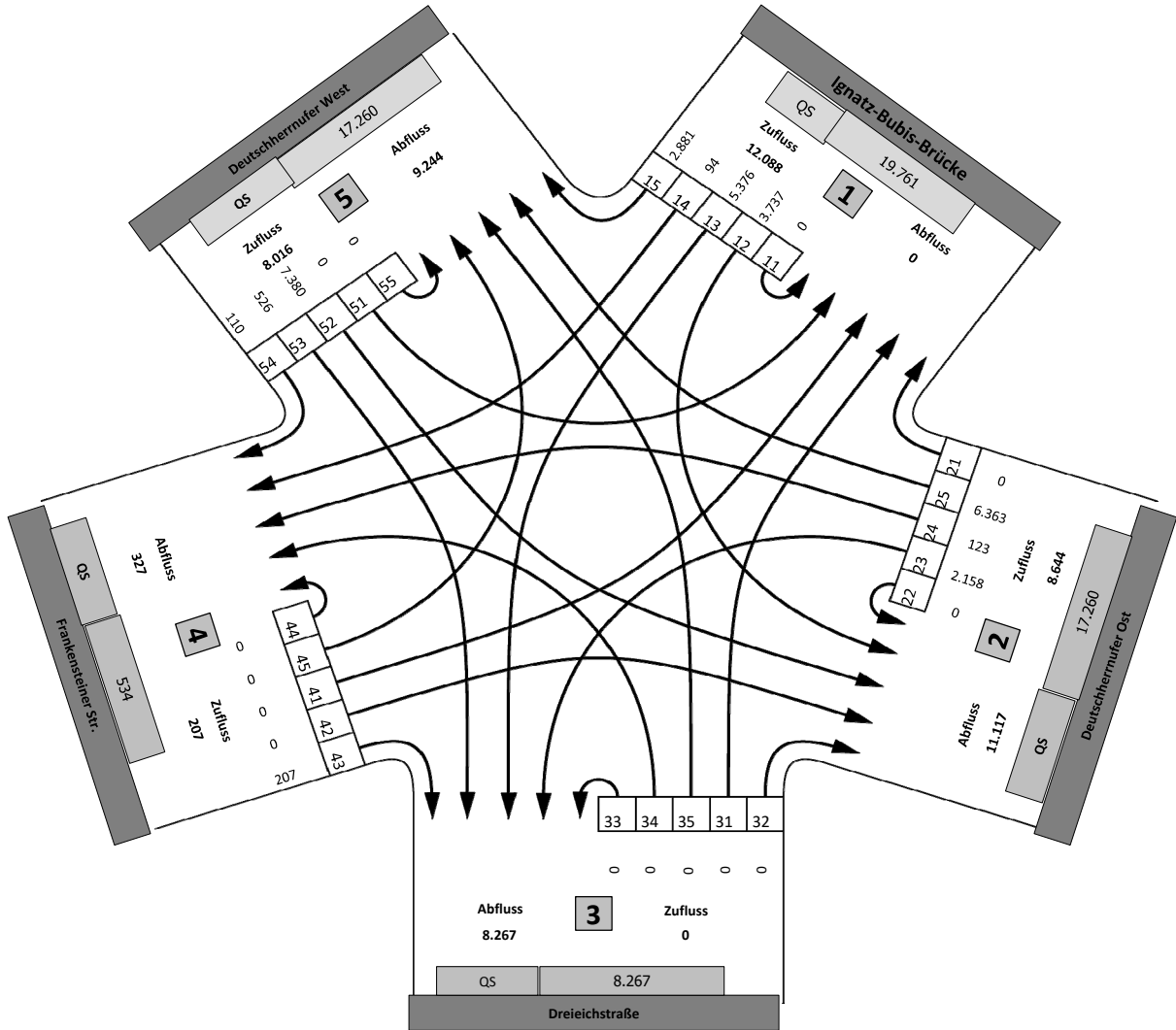
Knotenpunkt/Ort		KP08/Frankfurt	
Straßen: Alte Brücke Nord / Deutschherrnufer Ost / Elisabethenstraße Süd / Sachsenhäuser West			
Datum:	Dienstag, 17.03.2020		
Zählzeit:	00:00 - 24:00		
Gerätetyp	VidCount XS	Seriennummer	19



Zeitraum	1		2		3		4		Erläuterung
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	
00:00 - 24:00	7.755	3,4%	9.801	4,8%	6.984	4,3%	8.605	5,6%	Anzahl FZG. Zufluss ausgenommen Fußgänger/Radfahrer
06:00 - 19:00	6.220	3,3%	8.070	5,5%	5.619	4,1%	6.920	6,6%	
06:00 - 22:00	7.146	3,2%	8.942	5,0%	6.367	4,1%	7.878	5,9%	
22:00 - 06:00	609	5,3%	859	2,8%	617	6,2%	727	1,8%	



Knotenpunkt:		KP10/Frankfurt	
Straßen:		Ignatz-Bubis-Brücke, Deutschherrufer, Dreieichstraße, Frankensteiner Str.	
Datum:	Dienstag, 17.03.2020		
Zählzeit:	00:00 - 24:00 Uhr		
Gerätertyp	VidCount XS	Seriennummer	25



Zeitraum	1		2		3		4		5	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	13.218	1,7%	23.816	4,3%	10.325	2,1%	701	0,4%	20.214	4,7%
06:00 - 19:00	10.679	1,9%	19.478	5,0%	8.301	2,4%	440	0,7%	16.474	5,4%
06:00 - 22:00	12.281	1,7%	22.007	4,5%	9.611	2,1%	2.290	0,1%	18.569	4,9%
22:00 - 06:00	937	2,1%	1.809	2,3%	714	1,8%	99	0,0%	1.645	2,4%