



„Haben Sie doch etwas Geduld“: Oliver Strank (links) freut sich über den noch bis Ende August laufenden Verkehrsversuch und ein bis dahin autofreies Frankfurter Mainufer. Herbert Schmoll würde den Test und die damit verbundenen Staus lieber heute als morgen beenden. Foto Francois Klein

Seit Ende Juli ist der nördliche Frankfurter Mainkai zwischen Untermainbrücke und Alter Brücke für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt – probeweise für ein Jahr. Die Wellen schlagen hoch, weil sich der Verkehr nun im südlich des Mains gelegenen Stadtteil Sachsenhausen staut. Wie fällt Ihre Bilanz nach gut vier Monaten aus?

SCHMOLL: Zu welchen Konsequenzen die Sperrung führt, haben wir schon nach wenigen Wochen gesehen, deshalb hat sich ja unsere Bürgerinitiative gegründet. Auf den Straßen in Sachsenhausen, die schon immer unter einer hohen Verkehrsbelastung gelitten haben, ist es nun noch schlimmer geworden. Wir haben Staus in der Kennedyallee, am Schaumainkai, in der Gartenstraße und in der Schweizer Straße, bis runter zur Mörfelder Landstraße.

Meist dauert es eine gewisse Zeit, bis sich die Autofahrer an eine neue Verkehrsführung gewöhnen. Ist es im Laufe der Wochen und Monate wenigstens etwas besser geworden?

SCHMOLL: Nein, und aus unserer Sicht wird sich das auch nie entspannen. Wenn man schon eine hohe Verkehrsbelastung hat und dann noch 20 000 Fahrzeuge hinzukommen, ist das gar nicht möglich. Autos können sich schließlich nicht in Luft auflösen.

STRANK: Die Sperrung des Mainkais beziehungsweise die Öffnung für Fußgänger und Radfahrer ist ein wichtiges Projekt auf dem Weg zur Verkehrsweende. Die Idee, die Uferstraße für Kraftfahrzeuge zu sperren, gibt es schon sehr lange. Und es war von Anfang an klar, dass das Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben würde. Der Verkehr ist seinem Wesen nach fließend und dynamisch, nicht statisch. Wenn man die Verkehrsweende gestalten will, muss man daher Fakten schaffen – und dann angemessen nachsteuern. Städte wie Paris, Barcelona und Kopenhagen machen uns vor, wie das geht.

Aber, Herr Strank, selbst Ihre Parteifreunde im Ortsbeirat Sachsenhausen räumen ein, dass die Schließung des Mainkais nicht klug zu Ende gedacht sei.

STRANK: Da muss ich widersprechen. Es war von Anfang an klar, dass nachgesteuert werden muss. Man kann die Verkehrsweende nicht auf dem Reißbrett planen, das ist kein Lego-Spiel. Mit der Sperrung sind Fakten geschaffen worden, jetzt gilt es, mit Anreizen, beispielsweise durch einen verbesserten und günstigeren ÖPNV, nachzujustieren. Moderne und realistische Verkehrspolitik ist ein dynamischer Prozess.

Das klingt wie: Erst mal Fakten schaffen, dann die dazu passende Strategie finden.

STRANK: Das habe ich nicht gesagt . . . SCHMOLL: In der jüngsten Sitzung des Verkehrsausschusses der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung hat der

Innenstadt ohne Autos?

Die Sperrung eines Teils des Mainufers für Kraftfahrzeuge sorgt in Frankfurt für Kontroversen. Oliver Strank (SPD), Ortsvorsteher in der Innenstadt, ist für die Sperrung, Herbert Schmoll, Vorsitzender der Bürgerinitiative „Sachsenhausen wehrt sich“, dagegen. Ein Streitgespräch.

Vertreter der Linken gesagt, man müsse Staus absichtlich generieren, um Pendler davon abzuhalten, in die Stadt zu fahren. Das ist genau das, was Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) macht: Er schafft Fakten, also Staus, indem er völlig unvorbereitete Hauptverkehrsstraßen sperrt. Und die Pendler können sehen, wo sie bleiben. Wenn die Hauptverkehrsstraßen dicht sind, fahren sie durch Wohngebiete. Das ist eine extrem verantwortungslose Politik.

STRANK: Ohne Strategie wird die Verkehrsweende nicht gelingen. Die Strategie ist es, den vorhandenen Straßenraum sinnvoll zu verknappen . . .

SCHMOLL: . . . und damit Staus zu produzieren.

STRANK: Das ist ein Nebeneffekt. Ihn gilt es, zu minimieren. Wenn es uns nicht gelingt, die Zahl der Autos in der Stadt zu verringern, dann kommen, wegen

der hohen Schadstoffbelastung, sogar generelle Fahrverbote. Dann stünde Frankfurt vor noch wesentlich größeren Herausforderungen. Die Stadt muss mehr Anreize schaffen, auf Busse und Bahnen umzusteigen, beispielsweise durch Fahrpreissenkungen. Solange das Autofahren attraktiver ist als die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder der Weg zu Fuß oder mit dem Rad, wird die Verkehrsweende nicht gelingen.

Ist es eine Strategie, wenn Verkehrsdezernent Oesterling sagt, die Autofahrer würden sich schon neue Wege suchen?

STRANK: Das ist keine Strategie, aber die Realität. Sie muss Ausgangspunkt der Verkehrsweende sein. Im Individualverkehr trifft jeder Autofahrer seine Entscheidung autonom und passt sich der neuen Situation an. Man kann den Verkehr nicht mit einem Schilderwald lenken. Auf die verstärkten Staus, die sich in den Anfangswochen auf der Untermainbrücke gebildet haben, ist mit einer veränderten Ampelschaltung reagiert worden. Längerfristig muss die Möglichkeit geschaffen werden, von der Kurt-Schumacher-Straße nach links in die Berliner Straße abzubiegen. Das ist aber technisch nicht so einfach. Der Verkehrsdezernent muss und wird sukzessive nachsteuern.

SCHMOLL: Ich sage es noch einmal: Wir haben in Frankfurt, der Stadt mit dem höchsten Pendleraufkommen in Deutschland, einen Verkehrsdezernenten, der mit voller Absicht 20 000 Autos in schon überfüllte Straßen hineindrängt, um offensichtlich die Staus zu generieren, die er haben will, um Pendler von der Kfz-Nutzung wegzubringen. Das ist ein absolutes No-Go. Wenn man weniger Verkehr in der Stadt will, muss man die Zufahrt notfalls mit Pfortnerampeln bereits an der Stadtgrenze steuern, aber nicht so wie jetzt. Der Autoverkehr auf den Mainuferstraßen muss erst halbiert werden, bevor man eine Mainuferstraße sperrt.

Herr Schmoll, Sie hauen auf Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) ein, aber der einjährige Test mit einer Sperrung des Mainkais für Autos ist doch ein Beschluss der Frankfurter Römerkoalition aus CDU, SPD und Grünen.

SCHMOLL: Ja, das ist so. Aber es konnte nur so weit kommen, weil die SPD diese Sperrung zur Bedingung für ihren Eintritt in die Koalition gemacht hat. Das ist ein 40 Jahre altes SPD-Projekt.

STRANK: Haben Sie doch mal etwas Geduld. Es gab Zeiten, in denen jeden Tag 35 000 Autos über die Zeil gefahren sind. Als die Zeil autofrei gemacht wurde, hieß es, der Verkehr werde kollabieren, der Einzelhandel sterben und Krieg in Frankfurt ausbrechen. Das ist alles nicht passiert: Die Zeil ist eine der attraktivsten, umsatzstärksten Einkaufsstraßen. Heute sind dort 15 000 Menschen pro Tag zu Fuß unterwegs. Das gleiche Phänomen gab es auf der Freßgass oder als die Hauptwache für Autos gesperrt wurde. So etwas kann funktionieren.

Die Mainkai-Sperrung ist also nicht nur ein SPD-Projekt?

STRANK: Nein. Das Projekt ist doppelt demokratisch legitimiert: Die Stadtverordnetenversammlung hat den Test mit großer Mehrheit beschlossen, nur die AfD und die Bürger für Frankfurt waren dagegen. Und mein Ortsbeirat für die Innenstadt hat die Schließung in den letzten zehn Jahren immer wieder fraktionsübergreifend gefordert. Das Pilotprojekt läuft für 13 Monate, und erst am Ende wird abgerechnet. Ich bin überzeugt: Der autofreie Mainkai kann ein wichtiger Schritt zu mehr Lebensqualität in Frankfurt werden. Es geht darum, Frankfurt von einer autogerechten zu einer menschengerechten Stadt weiterzuentwickeln.

Herr Strank, Sie haben, praktisch als Gegenbewegung, die Bürgerinitiative „Mehr Lebensqualität am Mainufer“ gegründet. Wie kann der derzeit autofreie Mainkai lebendiger gestaltet werden?

STRANK: Wir haben schon fast 1000 Mitglieder, viele auch aus Sachsenhausen . . .

SCHMOLL: Das sind unsolidarische Sachsenhäuser, die mit der Mainufer-Sperrung kein Problem haben, weil sie weit davon entfernt wohnen.

STRANK: Wir wollen, dass der Main noch mehr zu einer Frankfurter Lebensader wird. Flanieren, Radfahren, Beachvolleyball, Street-Soccer, ein Abenteuerspielplatz, mehr Außengastronomie, Lauftreffs, mehr Grün. Der Mainkai soll keine Event-Meile sein, aber er kann als Aktiv- und Flaniermeile so attraktiv werden, dass sich niemand mehr vorstellen kann, dass dort jemals wieder Autos fahren könnten. Wir stehen jetzt, während der Probephase, vor der Herausforderung, dass keine irreversiblen Maßnahmen vorgenommen werden können. Viele Fußgänger trauen sich noch nicht, die Straße zu benutzen, weil sie fürchten,

dass dort immer noch Autos fahren könnten. Das sieht alles noch zu sehr nach Straße aus. Und das muss sich ändern.

SCHMOLL: Zum Glück ist das alles nur ein Versuch, der spätestens im August dieses Jahres enden wird. Wir streben natürlich an, dass schon vorher Schluss ist. Ich habe auch schon die Zusage der Frankfurter CDU-Spitze, von Baudezernent Schneider, Ordnungsdezernent Frank und Fraktionschef Kößler, dass mit der CDU eine endgültige Sperrung der Straße nicht machbar ist. Und wenn das schon jetzt feststeht, kann man die Straße auch gleich wieder für Autos freigeben.

STRANK: Was Sie sagen, verblüfft mich sehr, weil das Ganze als ergebnisoffener Verkehrsversuch vereinbart war. Wenn man jetzt schon sagt, dass man einer Verlängerung unter keinen Umständen zustimmen wird, ist der Versuch nicht mehr ergebnisoffen. Damit würde die CDU in der Römerkoalition vertragsbrüchig. Ich mache keinen Hehl daraus, dass ich mir den Mainkai dauerhaft autofrei wünsche. Aber klar muss auch sein, dass beide Optionen – Schließung oder Öffnung – noch möglich sind. Sonst hätte man sich den Versuch auch sparen können.

SCHMOLL: Die CDU hat eben relativ früh erkannt, was offensichtlich ist: dass das keine gute Idee ist. Man konnte auch nach vier Wochen schon erkennen, dass der Versuch aufgrund der planlosen und unvorbereiteten Vorgehensweise des Verkehrsdezernenten gescheitert ist.

STRANK: Sie nehmen für sich in Anspruch, für die Mehrheit in der Stadt zu sprechen. Das ist aber noch zu klären. Am Ende werden die Bürger entscheiden: entweder über ein Votum der Stadtverordnetenversammlung oder durch einen Bürgerentscheid oder eben bei der Kommunalwahl 2021.

Die Bürgerinitiative von Herrn Schmoll hat vorgeschlagen, wenn das nördliche Mainufer gesperrt bleibe, könne man auch das Sachsenhäuser Mainufer für Autos sperren.

STRANK: Das begrüße ich sehr. Das wäre eine Herkulesaufgabe, aber warum eigentlich nicht? Herr Schmoll ärgert sich doch nur, dass nicht zuerst das südliche Mainufer gesperrt wurde. Doch das ließe sich ja nachholen, wenn es mit dem Nordufer funktioniert hat.

SCHMOLL: Wir haben noch nie vorgeschlagen, beide Mainufer zu sperren. Das würde zu einem Total-Chaos in den verbleibenden Ost-West-Verbindungen führen. Wir sind nicht grundsätzlich gegen Mainufersperrungen. Was wir bemängeln, ist die planlose und unvorbereitete Sperrung. Und wenn gesperrt wird, dann sollte in der Tat das Südufer Vorrang haben, weil es die Museen, den Museumspark, eine schöne, alte Bausubstanz und Spitzengastronomie hat. Und weil im Sommer viele Tausende die Abendsonne am Main genießen. Aber auch das Südufer können wir nur dann sperren, wenn das Verkehrsaufkommen in beiden Mainuferstraßen vor-

her halbiert wird, notfalls mit Hilfe von Pfortnerampeln.

STRANK: Das ist unmöglich. Da haben Sie es dann nicht mit 20 000, sondern mit mehreren hunderttausend Autos zu tun.

SCHMOLL: Das ist definitiv möglich, aber mit den richtigen, intelligenten Maßnahmen wie mit der Einführung von Park-and-ride-Parkplätzen an den Stadtgrenzen, der Verteuerung und Verknappung des Parkplatzangebots und dem Ausbau und der Verbilligung des RMV – Stichwort 365-Euro-Ticket. Und als letzte Maßnahme Pfortnerampeln.

STRANK: Sie nennen viele der Maßnahmen, an denen das Verkehrsdezernat längst arbeitet. Aber wenn Sie Pfortnerampeln einführen, haben Sie auch Staus.

SCHMOLL: Aber nicht in der Stadt.

Ist die Sperrung der nördlichen Mainuferstraße möglicherweise nur der erste Schritt hin zu einer autofreien Frankfurter Innenstadt?

STRANK: Die autofreie Innenstadt ist eine Vision, die sich erst in ferner Zukunft verwirklichen lässt. Es geht darum, Schritt für Schritt und behutsam mehr Straßen für den Autoverkehr zu sperren; die Kaiserstraße im Bahnhofsviertel etwa oder die relativ wenig befahrene Braubachstraße, die sich als Flaniermeile hervorragend eignet. Der Ortsbeirat hat sich beispielsweise kürzlich für die Sperrung der Goethestraße ausgesprochen – und irgendwann kommt vielleicht auch das Sachsenhäuser Mainufer dran.

SCHMOLL: Dann haben Sie ein schönes, ruhiges Stadtzentrum und rundherum herrscht Chaos. Autofahrer werden immer so nahe wie möglich ans Stadtzentrum heranfahren, wenn man sie unbeschränkt in die Stadt fahren lässt. Eine autofreie Innenstadt und ein autofreier Mainkai schließen sich übrigens aus, weil die Berliner Straße Teile des Mainkai-Verkehrs aufnehmen muss. Es gibt also mehr Verkehr in der Innenstadt statt weniger.

Was meinen Sie, wird der umstrittene Versuch bis August 2020 durchgezogen?

STRANK: Definitiv ja. Und ich kann mir nicht vorstellen, dass sich jemand dann noch Autos an das Mainufer zurückwünscht.

SCHMOLL: Wir werden dafür sorgen, dass die Sperrung schon vorher aufgehoben wird. Notfalls mit Demos auf der Schweizer Straße und auf dem Mainkai. Unsere Initiative hat schon über tausend Mitglieder und es werden jeden Tag mehr. Bald sind wir schlagkräftig genug, um auf die Straße zu gehen – und wir setzen natürlich auch auf die CDU. Radspuren am Mainkai, den Autoverkehr auf eine Fahrspur in jede Richtung reduzieren, wie es der Sachsenhäuser Ortsbeirat vorgeschlagen hat, das ja. Aber so wie es jetzt ist, geht es nicht.

Das Gespräch führten Ralf Euler und Bernd Günther.