



Bettina M. Wiesmann
Mitglied des Deutschen Bundestages

PRESSEMITTEILUNG

Bettina M. Wiesmann MdB und Frank Nagel (beide CDU): „Wie weiter am Mainkai? Das Ende der unsinnigen Dauersperrung macht den Weg frei für einen Gesamtansatz zur stärkeren räumlichen Verbindung zwischen Mainufer, Römerberg und Innenstadt.“

Berlin/Frankfurt am Main, 15.04.2020

Deutscher Bundestag

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Telefon: +49 30 227 79552

Fax: +49 30 227 70554

Wahlkreisbüro

Kurt-Schumacher-Straße 30-32

60313 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 153 099 183

Bettina.wiesmann@bundestag.de

www.bmwiesmann.de

Die direkt gewählte Bundestagsabgeordnete für den Frankfurter Norden, Osten und Süden, Bettina M. Wiesmann, und Frank Nagel, Vorsitzender des Fachausschusses Verkehr der Frankfurter CDU, reagieren erleichtert auf das angekündigte Ende des Feldversuchs zur Sperrung des Mainkais. „Die CDU hat diesen Versuch unter großen Vorbehalten politisch mitgetragen und zu Ende geführt. Unsere Skepsis in der Sache hat sich seitdem nicht verringert“, so Nagel.

Es habe sich gezeigt, dass die dem Versuch zugrunde liegende Regelung an Werktagen allenfalls zu einer Verschiebung des Verkehrs führt. „Insbesondere hinsichtlich der Folgen für Sachsenhausen war der Versuch unausgereift“, hebt Wiesmann hervor. „Was angesichts des Versuchsaufbaus fehlte, war zum Beispiel die Messung der Luftschadstoffe in denjenigen Straßen, die anstelle des Mainkais befahren wurden“, führt Nagel aus, der auch Vizepräsident der IHK Frankfurt am Main ist.

„Die Mainufersperrung darf keine blinde Maßnahme zur Verkehrswende mit der Brechstange sein. Sie muss vielmehr Zielpunkt einer weitsichtigen Verkehrspolitik sein, die die Innenstadt entlastet - beispielsweise durch besseren ÖPNV, verbesserte Infrastruktur für Fahrräder und mehr Letzte-Meile-Mobilität“, erklärt Wiesmann. „Dazu trägt auch die Bundesebene mit dem beabsichtigten Frankfurter Fernbahntunnel, der den Verkehrsknoten Frankfurt überregional stärken und beim Regionalverkehr entlasten wird, erheblich bei.“

Beide Christdemokraten fordern, das Ende des Versuchs für eine Bestandsaufnahme und einen neuen konzeptionellen Ansatz zu nutzen. Dabei liefern sie eine Reihe konkreter Denkanstöße: Wiesmann und Nagel unterstützen den Vorschlag des Ortsbeirats 5 und der CDU-Fraktion im Römer: „Denkbar wäre die Umgestaltung des Mainkais mit je einer Fahrspur und einem Radfahrstreifen je Fahrtrichtung.“ Dabei sei auch darauf zu achten, den Übergangsbereich Römerberg/Eiserner Steg zwischen Leonhardskirche und Saalhof fußgängergerecht zu gestalten, etwa durch einen neuen Belag und eine Veränderung der Fahrbahn. Außerdem sei Tempo 30 zwischen Alte Brücke und Untermainbrücke überlegenswert. „Im Rahmen eines stimmigen Gesamtansatzes kann ich mir auch die Sperrung des Mainkais an Sonn- und Feiertagen vorstellen“,



überlegt Wiesmann. „Wir brauchen differenzierte Antworten auf unterschiedliche und wechselnde Bedürfnisse.“

Wiesmann und Nagel betonen: „Die ursprüngliche Idee des Versuchs am Mainkai war, die Trennwirkung zwischen Innenstadt und Main zu reduzieren. Das halten wir für den entscheidenden Punkt. Den größten Hebel für dieses Ziel hat die Berliner Straße, sie muss deshalb in die Überlegungen einbezogen werden. Aber: Jeder Ansatz zugunsten des Radverkehrs und der Fußgänger muss gut durchdacht und vorbereitet sein. Dazu müssen die Verkehrsflüsse im gesamten Innenstadtbereich vorher beobachtet und analysiert werden. Nur auf einer solchen Grundlage und unter Einbeziehung der Perspektive aller Verkehrsteilnehmer kann die Verbindung zwischen Innenstadt, neuer Altstadt und Eisernem Steg für Fußgänger und Radler wirksam erleichtert werden.“

„Stadtentwicklung mit Weitblick muss die Reihenfolge einhalten. Erst entlasten, dann klar umsteuern und kommunizieren. Es reicht nicht aus, einzelne Fahrspuren zu sperren. Wir brauchen ein ganzheitliches Konzept, um einerseits die Stadt lebenswerter zu machen und die Schadstoffe zu reduzieren und andererseits den Wirtschaftsverkehr zu berücksichtigen und so den Einzelhandel zu stärken. Das wird vor allem für die Zeit nach Corona wichtig sein“, fasst Wiesmann, Mitglied in der Mittelstands- und Wirtschaftsunion, die Vorschläge zusammen.

„Es ist verkehrspolitischer Leichtsin zu glauben, man sperre eine einzelne Straße und behebe damit Schwächen eines Systems, in dem offensichtlich weiterreichende Mechanismen wirken. Die Autos sind ja nicht plötzlich weg“, ergänzt Nagel.