

LANGFASSUNG

Wahlkompass

zur Kommunalwahl in Frankfurt 2021



GREENPEACE

Frankfurt

VERKEHRSPOLITIK AB 2021



Wir haben gefragt -

Parteien

haben geantwortet



VERKEHRSWENDE JETZT!

Zur Kommunalwahl im März 2021:

„Und wie geht es mit der Verkehrswende in Frankfurt weiter?“

**Greenpeace Frankfurt hat gefragt,
Parteien haben geantwortet.**

Unser Wahlkompass: 5 Fragen zu aktuellen Frankfurter Verkehrsthemen

Der Anlass: zunehmender Verkehr, steigende Luftbelastung, geplanter Autobahnausbau rund um Frankfurt... das sind nur einige Themen, die die Verantwortlichen im Römer dringend anpacken müssen. Wie sieht die Aufteilung der Verkehrsflächen unter den verschiedenen Teilnehmer*innen in den nächsten Jahren aus, welche Prioritäten setzen die Parteien bei Investitionen in die Infrastruktur? Entwickelt sich der ÖPNV weiter, welche neuen Radwege werden angelegt?

Spätestens seit den Protesten zum Autobahn-Ausbau der A49 und den Rodungen im Dannenröder Forst mitten in einem für das Rhein-Main-Gebiet wichtigen Trinkwasserschutzgebiet ist klar, dass viele Bürger*innen nicht mehr akzeptieren wollen, dass wir die Natur für unsere traditionellen Transportwege opfern. Parteien müssen sich mit der Frage konfrontieren, wie sie auf die sich in Zukunft weiter verschärfenden Klimaveränderungen und Belastungen reagieren werden, bevor es zu spät ist.

Das trifft auch auf das Mikro-Klima in Frankfurt zu. Wie viel motorisierten Individualverkehr und wie viel Flächenversiegelung verkraften wir gerade noch, gibt es bald eine Erweiterung des ÖPNV und zu welchen Tarifen, werden die wichtigen Grünflächen bleiben?

Wir wollten es wissen, und zwar VOR der anstehenden Kommunalwahl.

Kaum ein Thema polarisiert mehr als des Deutschen liebstes Verkehrsmittel: das Auto. Die einjährige Mainkai-Sperrung hat fast Hibbdebach und Dribbdebach gespalten. Was können wir von anderen Städten lernen, müssen veraltete Konzepte heute noch umgesetzt werden oder müssen wir endlich die Notbremse ziehen?

Unser Wahlkompass zeigt dazu die Antworten von sechs Parteien, die in Frankfurt und auf Bundesebene aktiv sind. Dazu zählt auch die AfD und wir berücksichtigen sie hier, obwohl sie unseren Werten entgegensteht und wir sie für eine große Gefahr für eine offene Gesellschaft halten.

Alle Antworten werden auch auf unserer Webseite, Facebook, Instagram und Twitter zu lesen sein. Da die Antworten im Wahlkompass teils gekürzt werden mussten, können Sie hier die Langfassung der Antworten lesen. Teils haben die Parteien ihre Antworten für die Kurzfassung selbst gekürzt und Umstellungen vorgenommen.

Antworten der CDU

Frage 1:

Wie und in welchem zeitlichen Rahmen werden Sie sich für eine faire Zuordnung der Verkehrsfläche zu den einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Autos, ÖPNV u.a.) einsetzen? Welche konkreten Maßnahmen planen Sie?

Die CDU möchte eine Verkehrspolitik für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Wir unterstützen das Verkehrsdezernat bei einer Verbesserung des ÖPNV (Nachtverkehre, neue Streckenabschnitte, bessere Taktung, modernere und größere Fahrzeuge, Ausbau der Elektromobilität bei Bussen, bessere Sauberkeit etc.). Ebenso unterstützen wir die Verbesserung der Situation für Radfahrer*innen und der zu Fuß Gehenden. Die CDU trägt daher auch die Einigung mit der Initiative Radentscheid mit. Wir wissen, dass es notwendig ist, die vorhandenen Verkehrsflächen neu zu ordnen (mehr Fläche für Radfahrer*innen und zu Fuß Gehende und auch Gastronomie), in der Regel zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV); allerdings lehnen wir es ab, wichtige Straßen für den MIV zu sperren. Das führt u.E. nur zu Verlagerungen und Staus. Wir sind für eine verkehrsarme Innenstadt und für eine intelligente Verkehrslenkung. Notwendig ist aber eine ganzheitliche Betrachtung durch einen Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan (SUMP).

Frage 2:

Welche konkreten Investitionen in den ÖPNV und in die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer streben Sie an?

Für den ÖPNV hat es permanent eine Angebotsverbesserung gegeben und neue Projekte sind bereits in der Umsetzung bzw. in der Planung: Anschaffung neuer Fahrzeuge, Stadtbahn durch das Europaviertel, neue Buslinien, Einsatz von Metro- und Expressbussen, Ausbau der Nachtverkehre, Planung der Anbindung der Universität (sog. Lückenschluss), Planung der Regionaltangente West, Beschleunigung des ÖPNV. Wir wollen den U-Bahn-Lückenschluss zwischen Bockenheim und Ginnheim mit einer zentralen Anbindung des Campus Westend der Universität, eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 12 zur Endhaltestelle im Ortskern von Fechenheim und eine deutliche Beschleunigung des barrierefreien Umbaus von Haltestellen. Das Radwegenetz soll so ausgebaut werden, dass die Radfahrenden keine Umwege fahren müssen, sondern auf sicheren Radwegen direkt ans Ziel kommen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen kann ebenfalls weiterhelfen und Radschnellwege können die Verbindung ins Umland verbessern. Aufenthaltsflächen für Fußgängerinnen und Fußgänger sollen vergrößert und verschönert werden. Der Gewerbeverkehr braucht mehr Andienungsflächen.

Frage 3:

Wann bekommt Frankfurt das Bürger-Ticket im ÖPNV?

Wir können alles anbieten, aber es muss im Rahmen des städtischen Haushalts finanziert werden. Das heißt, das Geld muss aus anderen Dezernaten kommen: Kultur? Soziales? Wohnungsbau? Eine schwierige Sachlage, weswegen Vorschläge für einen sehr günstigen ÖPNV meistens die Ideen für eine Gegenfinanzierung schuldig bleiben. Für die CDU ist es keine wirkliche Lösung in diesem Zusammenhang auf das "Zauberwort" Steuererhöhungen zurückzugreifen. Rund die Hälfte aller Frankfurter*innen haben schon heute die Möglichkeit ein Flatrate-Angebot (Semestertickets, Schülerticket Hessen, Job-Ticket, Landesbediensteten Ticket, Seniorenticket) oder ein vergünstigtes Angebot (Frankfurt-Pass) zu nutzen und die CDU findet diese Angebote in Ordnung.

Frage 4:

Wie stehen Sie zum geplanten BAB-Ausbau im Großraum Frankfurt (A3, A5 (8-10- spurig), A661, A66) und welchen Einfluss werden Sie auf die einzelnen Bauvorhaben nehmen?

Da es sich um wichtige Autobahnen handelt, sehen wir den Ausbau zwar ohne Begeisterung, aber als notwendig an. Eine Einflussmöglichkeit der Kommunalpolitik ist quasi nicht vorhanden. Wichtig ist die Entlastung des städtischen Straßennetzes, wie dies beim Riederwaldtunnel der Fall wäre.

Frage 5:

Wie stehen Sie zu einer weiteren Verschärfung des Tempolimits auf innerstädtischen Straßen bzw. Stadtautobahnen?

Ein Tempolimit ist für uns kein Selbstzweck. Die CDU befürwortet innerstädtische Tempolimits, wo sinnvoll und notwendig, z.B. zur Vermeidung von nächtlichem Lärm, an Gefahrenpunkten, in Wohnvierteln usw. Ein verschärftes Tempolimit auf wichtigen ÖPNV-Verbindungen sehen wir skeptisch, aber im Einzelfall auch möglich. Für innerstädtische Autobahnen sollte das Tempolimit so gewählt werden, dass Lärm- und Abgaswerte reduziert werden können.

Antworten der SPD:

Frage 1:

Wie und in welchem zeitlichen Rahmen werden Sie sich für eine faire Zuordnung der Verkehrsfläche zu den einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Autos, ÖPNV u.a.) einsetzen? Welche konkreten Maßnahmen planen Sie?

Der Anteil des Radverkehrs ist in Frankfurt in den letzten Jahren stark gestiegen und wird weiter steigen. Daher hat der Radverkehr den Anspruch auf einen größeren Anteil an der Verkehrsfläche. Da die Verkehrsfläche nicht vermehrbar ist, geht das nur zu Lasten des Autoverkehrs. Wir haben in den letzten Jahren über 20 km Premium-Radwege neu ausgewiesen (die rot eingefärbten). Am umstrittensten waren die Radwege in der Friedberger Landstraße.

Wir möchten dem Radentscheid an dieser Stelle ausdrücklich für die gute Zusammenarbeit danken. Wir werden diese Politik in den nächsten Jahren fortsetzen, dabei müssen die neuen Radwege über die Hauptverkehrsstraßen geführt werden und dürfen nicht, wie von der IHK gewollt, in Nebenstraßen weggedrückt werden. Die nächsten Projekte sind neue Radwege von der Schönen Aussicht über die Alte Brücke und die Elisabethenstraße zum Wendelsplatz und vor dem Hauptbahnhof.

In einem nächsten Schritt sollten dann entsprechende Anregungen aus den Ortsbeiräten umgesetzt werden.

Wir wollen den Mainkai wieder für den Autoverkehr sperren und könnten uns dies, begleitet von weiteren Maßnahmen auch für Teile des südlichen Mainufers vorstellen.

Frage 2:

Welche konkreten Investitionen in den ÖPNV und in die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer streben Sie an?

Beim ÖPNV stehen neben einer kontinuierlichen Erneuerung des Fuhrparks auch einige wichtige Infrastrukturprojekte auf der Agenda. U-Bahn-Lückenschluss Ginnheim - Bockenheimer Warte mit Zentralanschluss Campus Westend, Ringstraßenbahn, U2-Verlängerung Gonzenheim - Bad Homburg Bf, U5-Verlängerung Preungesheim - Frankfurter Berg S-Bahn, Straßenbahnverlängerung Zuckschwerdtstraße - Höchst Bf, neue Straßenbahnlinien nach Bad Vilbel, Neu-Isenburg/Dreieich und Offenbach. Und die Regionaltangente West muss (und wird) endlich gebaut werden.

In den kommunalen Straßenverkehr sind derzeit keine neuen Investitionen geplant (außer Erschließung neuer Baugebiete). Die Teileinhausung der A661 ist zwar formal eine Investition in das Straßennetz, dient aber eher der Lebensqualität vieler Bürgerinnen und Bürger.

In der Innenstadt brauchen wir neue Fußgängerzonen (Hirschgraben, Töngesgasse). Der monströse Autoknoten am Eschenheimer Tor muss rückgebaut werden. Und das nördliche Mainufer muss endlich wieder autofrei werden. Alles erste Schritte zur autofreien Innenstadt.

Der Ausbau der Radinfrastruktur ist in vollem Gang und muss - auch in den Stadtteilen - fortgesetzt werden. Davon werden auch die Fußgänger*innen profitieren, weil weniger Radler*innen auf die Fußwege ausweichen.

Frage 3:

Wann bekommt Frankfurt das Bürger-Ticket im ÖPNV?

Wir fordern das 365-Euro-Ticket für alle nach Wiener Vorbild. Das Bürgerticket lehnen wir ab, da es die Kosten für den ÖPNV alleine auf die Bürger umlegt. Wir befürworten stattdessen die Einführung einer Nahverkehrsabgabe nach französischem Vorbild durch die auch die Wirtschaft an den Kosten des ÖPNV beteiligt wird. In Frankreich konnten dadurch in den letzten Jahrzehnten über 20 neue Straßenbahnbetriebe errichtet werden.

Wir wollen, dass nach hessenweiten Jahrestickets für Seniorinnen und Senioren sowie Schülerinnen und Schüler auch ein 365-Euro-Ticket für alle Menschen in der Rhein-Main-Region eingeführt wird. Eine Begrenzung auf Frankfurt wäre – speziell mit dem Blick auf die angestrebte Umleitung von Pendler*innen vom Kfz auf den ÖPNV - nicht hilfreich.

Folglich brauchen wir für eine Umsetzung dieser Forderung nicht nur eine politische Mehrheit in Frankfurt, sondern in der Region, weswegen wir dafür kein konkretes Datum nennen können. Wenn es nach uns ginge: So bald wie möglich!

Frage 4:

Wie stehen Sie zum geplanten BAB-Ausbau im Großraum Frankfurt (A3, A5 (8-10- spurig), A661, A66) und welchen Einfluss werden Sie auf die einzelnen Bauvorhaben nehmen?

Der Bau der A66 (Riederwaldtunnel) ist rechtskräftig planfestgestellt und unanfechtbar. Die Stadt Frankfurt hat schon vor Jahren im Planverfahren dem Bau zugestimmt und somit schon lange keine rechtliche Handhabe mehr, den Bau zu verhindern. In der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung und im Hessischen Landtag befürwortet eine große Mehrheit den Bau des Riederwaldtunnels, insbesondere seit die Grünen mit der Bildung der jeweiligen schwarz-grünen Mehrheiten ihren Widerstand gegen das Projekt eingestellt haben.

Der Ausbau der A661 ist eine Folgemaßnahme des Riederwaldtunnels. Wir werden dem zustimmen, wenn gleichzeitig die Einhausung der A661 im Bereich Bornheim/Seckbach kommt. Die Bevölkerung muss auch dort wirksam vor Lärm geschützt werden, wo dies gesetzlich nicht notwendig ist.

Wir lehnen den Ausbau von Autobahnen nicht prinzipiell ab, wenn begründete Kapazitätsengpässe nachgewiesen werden. Der 8-10spurige Ausbau der A5 ist eine falsche verkehrspolitische Weichenstellung und wird von uns abgelehnt.

Frage 5:

Wie stehen Sie zu einer weiteren Verschärfung des Tempolimits auf innerstädtischen Straßen bzw. Stadtautobahnen?

Wir stehen einer solchen Verschärfung sehr positiv gegenüber. Bei der gegenwärtigen Rechtslage sind Geschwindigkeitsbegrenzungen unterhalb 50 km/h auf Kommunalstraßen nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig, z.B. vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern und an nachgewiesenen Unfallschwerpunkten. Eine Reduzierung muss daher durch den Nachweis eines besonderen Gefahrenschwerpunktes belegt werden und kann ansonsten beklagt werden. Verkehrsdezernent Klaus Oesterling hat bereits deutlich gemacht, dass er solche Klagen in Kauf nehmen würde, aber es gibt bislang keine politische Mehrheit dafür, da vor allem die CDU eine weitergehende Reduzierung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit ablehnt.

Eine Initiative des Deutschen Städtetags im Rahmen der letzten StVO-Nivellierung, die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts generell auf die Kommunen zu übertragen, ist am Widerstand des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer gescheitert. Wir treten dafür ein, diese Entscheidung rückgängig zu machen.

Wir würden es begrüßen, wenn auf Bundesebene die innerörtliche Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h festgelegt würde. Wenn dies gelänge, könnte mit Begründung in Einzelfällen eine höhere Geschwindigkeit festgesetzt werden.

Als vordringlich sehen wir Tempolimits auf den Straßen innerhalb des Alleenrings, den Bereich in Sachsenhausen zwischen Friedensbrücke, Main, Flößerbrücke und der Eisenbahn im Süden sowie einzelne Raserstrecken wie die Sonnemannstraße an:

Auf Stadtautobahnen sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h Stunde eingeführt werden.

Antworten der Grünen

Frage 1:

Wie und in welchem zeitlichen Rahmen werden Sie sich für eine faire Zuordnung der Verkehrsfläche zu den einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Autos, ÖPNV u.a.) einsetzen? Welche konkreten Maßnahmen planen Sie?

Die menschengerechte Stadt steht im Fokus unseres Verkehrskonzepts. Mit unserem Konzept „Stadt am Main“ haben wir für die Innenstadt und Sachsenhausen im Sommer 2020 ein umfassendes Konzept für den Umbau zu einer menschengerechten Innenstadt vorgelegt. Dieses Konzept sieht bewohner*innenfreundliche Quartiere, gute Verbindungen zu Fuß, mit dem Rad und dem öffentlichen Verkehr sowie attraktive Bedingungen für den Einzelhandel, die Gastronomie, die Kultur und die Menschen vor. Wir wollen dieses Konzept mit den Bürger*innen ausgestalten und ähnliche Konzepte auch für andere Quartiere entwickeln.

Grundsätzlich möchten wir die Verkehrsflächen für Zufußgehende, Radfahrende und den ÖPNV vergrößern, dies wird nur auf Kosten des Raums für den motorisierten Individualverkehr möglich sein. Dazu gehören mehr und einheitliche Radwege, u.a. werden wir durchgehende Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen einrichten, die das Radfahren auch bei Pendel-Distanzen attraktiv machen.

Neben einem Ausbau der Verkehrsfläche für Rad- und Fußverkehr wollen wir durch eine stärkere Förderung des Car-Sharing (und anderer Sharing-Angebote) den Platzbedarf für Autos reduzieren. Geteilte Autos benötigen weniger Parkraum, welcher wiederum für andere Nutzungen verwendet werden kann (z.B. Fahrradbügel, Sitzbänke, Bepflanzung, Außengastronomie).

Frage 2:

Welche konkreten Investitionen in den ÖPNV und in die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer streben Sie an?

Grundsätzlich streben wir eine Stärkung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs an, sowie eine Reduzierung des Raums für den ruhenden Verkehr, um diesen einer neuen Nutzung zuzuführen (zum Beispiel durch Fahrradbügel oder Begrünung). In den Wohnvierteln wollen wir eine konsequente Verkehrsberuhigung sowie eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs erreichen. Weiterhin setzen wir uns für eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit einer Anwohner*innenregelung ein, kostenfreie Parkplätze wird es mittelfristig nur an Mobilitätsstationen am Stadtrand geben, um das Pendeln mit der Bahn zu vereinfachen. Wir setzen uns für die Möglichkeit der Einführung einer City-Maut ein, mit der ein Anreiz für den Umstieg weg vom Auto gegeben wird. Die Einnahmen durch diese City-Maut sollen der Finanzierung des ÖPNV zugutekommen. Gerade in den Nachtstunden müssen die Verbindungen des ÖPNV ausgebaut werden, zudem möchten wir ein

Beschleunigungsprogramm für den ÖPNV etablieren, der diesem grundsätzlich Vorrang geben wird.

Wir werden die Forderungen aus dem Radentscheid konsequent gemäß der formulierten Qualitätsstandards („Frankfurter Fahrradstraßen“) beschleunigt umsetzen, dies gilt auch für

die Anbindung der Stadtteile am Stadtrand mit sicheren Fahrradwegen.

Beim Radverkehr streben wir einen Ausbau der Radschnellverbindungen ins Umland an (südmainischer Radschnellweg, Radschnellwege in den Taunus, nach Bad Homburg, Bad Vilbel). Zudem möchten wir die Schaffung eines separaten Rad-/Fußwegs auf der Carl-Ulrich-Brücke mit dem Anschluss an den vorhandenen Rad-/Fußweg auf Offenbacher Seite.

Ampelschaltungen auf Hauptverkehrsstraßen werden nach den Bedürfnissen von Fußgänger*innen, Radfahrenden und dem ÖPNV ausgerichtet.

Gemeinsam mit den Radfahrinitiativen setzen wir Maßnahmen um, die das Radfahren sicherer, bequemer und angenehmer machen – z.B. Haltstangen an Ampeln, Park & Ride-Plätze an Radschnellwegen oder Fahrradvorfahrtsstraßen.

Konkrete Ausbaupläne für den ÖPNV:

- Verlängerung der U5 zum Frankfurter Berg sowie die Prüfung der Verlängerung der U5 im Westen über Nied nach Höchst
- Verlängerung der RTW von Praunheim nach Norden
- Forcierung der Planung, Variantenuntersuchung und -entscheidung für die Regionaltangente Ost
- Anbindung des Terminals 3 an die S7
- Prüfung der Verlängerung der U7 an einen Mobilitätsknoten mit Park & Ride an der A5
- Fertigstellung der Straßenbahnringlinie und den Ausbau zu einem vollständigen Ring
- Weiterführung der Straßenbahnlinien nach Neu-Isenburg und Spremlingen sowie eine Weiterführung der Linie 18 nach Bad Vilbel
- Verlängerung der Straßenbahnlinie im Gutleut bis zur Wurzelsiedlung
- Verlängerung der Straßenbahn 11 nach Höchst und Prüfung einer Verlängerung zur Jahrhunderthalle
- Straßenbahn von Fechenheim über Enkheim nach Bergen und Prüfung einer Weiterführung nach Bad Vilbel
- Straßenbahn von der Schweizer Straße über die Untermainbrücke bis zum Campus Westend, mit einer Prüfung der Weiterführung über die Hansaallee zum Alleenring
- Neuplanung des Busliniennetzes rund um den Frankfurter Berg
- Tangentiale Schnellbuslinien zwischen Frankfurt und den Nachbargemeinden mit Anbindung an existierende Linien sowie eine Taktverdichtung
- Querverbindungen von Stadtteil zu Stadtteil
- Nachtverkehr auch auf der Schiene an 7 Tagen in der Woche
- Prüfung des Einsatzes von Doppelstockwagen auf den S-Bahnlinien

Konkrete Pläne für den Autoverkehr:

- CO2-Neutralität bei allen städtischen Fahrzeugen (inklusive Bussen) bis 2030
- Weitere Wasserstofftankstellen in der Stadt
- Ausbau der E-Lade-Infrastruktur
- P+R Mobilitätsstationen am Stadtrand

Frage 3:

Wann bekommt Frankfurt das Bürger-Ticket im ÖPNV?

Wir wollen das in Hessen eingeführte 365 €-Ticket gemeinsam mit der Landesregierung zunächst weiteren Bevölkerungsgruppen zugänglich machen.

Wir streben ein in Frankfurt gültiges und für alle zugängliches 365 €-Ticket an.

Alle Schüler*innen – von Grundschulkindern bis Berufsschüler*innen und Oberstufenschüler*innen – sollen zukünftig die Kosten für den ÖPNV erstattet bekommen.

Senior*innen über 75 Jahren und Frankfurt-Pass-Inhaber*innen wollen wir die kostenfreie Nutzung des ÖPNV in Frankfurt ermöglichen.

Darüber hinaus wollen wir im Rahmen des Konzepts „Stadt am Main“ einzelne Linien kostenlos anbieten.

Das 365 €-Ticket steht dabei im Vergleich zu anderen Bürger-Ticket-Konzepten von den Kosten her gut da, zum Beispiel Wuppertal: „Wer als Erwachsener in Wuppertal gemeldet ist und im Monat netto mehr als 1500 Euro verdient, soll den vollen Betrag von 50 Euro zahlen. Liegt das Nettoeinkommen darunter, aber noch über 900 Euro, soll das Bürgerticket 30 Euro monatlich kosten. Wer weniger verdient, soll zwölf Euro zahlen.“ (Quelle: welt.de) – das verfügbare Einkommen pro Person liegt in FFM im Schnitt bei knapp 23.500 € (Quelle: Statistisches Jahrbuch 2020), d.h. der übergroße Anteil der Menschen wäre wohl bei 30, die Mehrzahl der Menschen sogar bei 50 €/Monat, und unser Konzept ist eine einheitliche Lösung auch für Pendler*innen, zumal wenn es irgendwann ein 365 €-Ticket für Hessen gibt. Frankfurt-Pass-Inhaber*innen sollen in Frankfurt kostenfrei fahren können, auch sie sind also bei unserem Vorschlag besser gestellt als beim Bürger-Ticket.

Frage 4:

Wie stehen Sie zum geplanten BAB-Ausbau im Großraum Frankfurt (A3, A5 (8-10-spurig), A661, A66) und welchen Einfluss werden Sie auf die einzelnen Bauvorhaben nehmen?

Wir halten die Planungsaufträge für den Autobahnausbau im Bundesverkehrswegeplan, vor allem die teilweise dort vorgesehene 8- oder gar 10-spurigkeit für völlig überzogen und lehnen den Ausbau von Autobahnen in Frankfurt ab. Es kommt zur Verbesserung der Mobilität und zur Vermeidung von Staus vor allem darauf an, die Schieneninfrastruktur im Rhein-Main-Gebiet auszubauen. Bessere und mehr S-Bahnen und Regionalzüge beispielsweise auf einer ausgebauten Main-Weser-Bahn nicht nur bis Bad Vilbel, sondern Friedberg und darüber hinaus oder die Verwirklichung der Regionaltangente West und der Nordmainischen S-Bahn sind bessere Alternativen zum Dauerstau auf der A3 oder A5. Darüber hinaus wollen wir prüfen, welche Möglichkeiten sich durch die Umwidmung von Flächen zum Beispiel an der Messe, der Miquelallee oder der Sachsenhäuser Warte zu Park & Ride-Plätzen ergeben.

Den Ausbau der Autobahnen wie der A661 und der A5 sehen wir kritisch und wollen die mit ihm einhergehenden weiteren Versiegelungen und Beeinträchtigung von Kaltluftströmen vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Verkehrswende

überprüft wissen. Der Bund als Bauherr muss sicherstellen, dass bei allen Maßnahmen die Auswirkungen auf das Stadtklima minimiert werden. Eine 4-spurige A661 mit Lärmschutz endlich nach beiden Seiten, also auch in Richtung Bornheim, und evtl. Verflechtungstreifen zwischen nah beieinander liegenden Anschlussstellen reicht völlig aus. In diesem Zusammenhang sprechen wir uns nachdrücklich für die Umsetzung der Einhausung der A661 zwischen Bornheim und Seckbach aus. Die Einhausung ist zwar mit erheblichen Kosten für die Stadt Frankfurt verbunden, bietet allerdings die große Chance, die Folgen des vor Jahrzehnten begangenen Fehlers des Baus einer faktisch innerstädtischen Autobahn und die trennende Wirkung der A661 wenigstens teilweise rückgängig zu machen. Wir wollen bei allen Ausbauprojekten prüfen, welche Alternativen es mit nachhaltigen Verkehrsmitteln gibt und ziehen diese vor.

Frage 5:

Wie stehen Sie zu einer weiteren Verschärfung des Tempolimits auf innerstädtischen Straßen bzw. Stadtautobahnen?

Wir setzen uns für ein Tempolimit von 80 km/h auf innerstädtischen Autobahnen ein. Auf Grundnetzstraßen soll das Limit 40 km/h sein, an dicht bewohnten Grundnetzstraßen machen wir Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit in den Nachtstunden. In autoarm geplanten Gebieten setzen wir auf Tempo 20 als Regelgeschwindigkeit, um die störungsfreie Vermischung von Auto- und Radverkehr zu ermöglichen. Den Schilderwald in den Wohngebieten wollen wir lichten und eine generelle Höchstgeschwindigkeit für ganze Zonen mit weniger Schildern festsetzen. Die Kapazitäten zur Überwachung des Tempolimits werden wir ausbauen.

Durch diese Geschwindigkeitsbegrenzungen wird sich die Sicherheit auf Frankfurts Straßen für alle Verkehrsteilnehmer*innen massiv erhöhen - unser Ziel ist Vision Zero - null Verkehrstote. Außerdem wird sich der Lärmpegel merkbar senken, während die effektiven Fahrtzeiten sich nur minimal verlängern werden. Ein Gewinn für alle.

Antworten der AfD

Frage 1:

Wie und in welchem zeitlichen Rahmen werden Sie sich für eine faire Zuordnung der Verkehrsfläche zu den einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Autos, ÖPNV u.a.) einsetzen? Welche konkreten Maßnahmen planen Sie?

Die AfD befürwortet eine Neustrukturierung der Mobilität mit dem Ziel, sowohl den öffentlichen Nahverkehr als auch den Radverkehr zu stärken, um die mit dem Autoverkehr einhergehende Lärm- und Emissionsbelastung zu reduzieren und zugleich die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Dabei unterscheidet sich die AfD jedoch in der Vorgehensweise grundlegend von den Parteien des links-grünen Spektrums, welche die Verkehrswende oft mit zu viel ideologischem Eifer und Aktionismus und einem Mangel an Professionalität vorantreiben wollen. Symbol für diese Art von Verkehrswende ist die aktionistische und völlig sinnfreie Sperrung der Mainkai-Uferstraße, die vor allem auf Betreiben der links-grünen Parteien zustande gekommen ist. Vieles spricht dafür, dass die Mainkai-Sperrung vor allem für die SPD als Symbolprojekt erhalten musste, um so vom Fehlen einer Gesamtstrategie abzulenken und zugleich Tatkraft vorzutäuschen mit Blick auf die „Fridays-for-Future Aktivisten“ und die Akteure vom Radentscheid.

Bekanntlich hat sich der vom Mainufer verdrängte Autoverkehr nicht reduziert, sondern er ist in die schon ohnehin überlasteten Straßen auf der Stadtseite und vor allem in Sachsenhausen ausgewichen. Dadurch hat sich die Lebensqualität Zigtausender durch Lärm, Abgase und zusätzliche Staus verschlechtert. Hinzu kommen die Leiden der Autofahrer und der finanzielle Schaden, der vor allem den im Stau steckenden Gewerbetreibenden entsteht. Nutznießer waren die wenigen Anwohner am Mainkai.

Die AfD wendet sich entschieden gegen weitere derartige Einzelmaßnahmen. Stattdessen fordert die AfD eine Verkehrspolitik, die ein professionelles ganzheitliches Konzept verfolgt und dabei insbesondere die nachfolgenden sechs Punkte adressiert:

- I. Verkehrswende regional und nicht nur lokal denken
- II. Gesamtstrategie mit zugehörigem Maßnahmenplan
- III. Planungs-Software statt Verkehrsversuche
- IV. Optimierung des Verkehrsmanagements
- V. Infrastrukturinvestitionen im Bereich Straßenverkehr (Auto & Fahrrad)
- VI. Infrastrukturinvestitionen im Bereich ÖPNV

Mehr hierzu finden Sie im Kommunalwahlprogramm der AfD Frankfurt am Main unter: <https://ffm.afd-hessen.org/>

Frage 2:

Welche konkreten Investitionen in den ÖPNV und in die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer streben Sie an?

Die AfD sieht die Notwendigkeit, deutlich mehr in Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Viele der von der Stadtpolitik evaluierten Projekte werden auch von der AfD unterstützt. Dies gilt auch für die Schaffung eines sicheren und schnellen Radwegenetzes.

Gleichwohl gibt es Vorhaben, welche vor allem die Parteien des links-grünen Spektrums ablehnen, weil sie als zu autofreundlich gelten. Ohne solche ideologischen Scheuklappen unterstützt die AfD u.a. folgende Vorhaben:

- Die Untertunnelung der Berliner Straße im Kontext „autofreie Innenstadt bis zum Main“. Die Planung für eine Untertunnelung muss sofort gestartet werden. Bis zum Planfeststellungsverfahren darf es keine einspurige Verkehrsführung geben.
- Keine erneute Sperrung der Mainkai-Uferstraße ohne vorherige Untertunnelung der Berliner Straße.
- Modernisierung öffentlicher Parkhäuser in der Innenstadt und Optimierung der Parkraumbewirtschaftung durch eine Steuerung von Angebot und Nachfrage mittels künstlicher Intelligenz. Öffentliche Parkhäuser müssen nicht zuletzt im Interesse des Einzelhandels weiterhin gut erreichbar sein.
- Keine Drangsalierung der Autofahrer durch überzogene Parkgebühren, damit auch finanziell weniger gut gestellte Bürger im Stadtzentrum parken können, vor allem auch in Corona-Zeiten.
- Planung und Ausbau von Quartiergaragen in den Wohnvierteln.
- Schaffung von Park & Ride-Plätzen mit gutem ÖPNV-Anschluss am Stadtrand auf städtischem Gebiet oder in Zusammenarbeit mit Umlandkommunen mit dem Ziel, Pendler zum Umstieg auf den ÖPNV zu animieren.
- Realisierung eines alternativen Radverkehr-Hauptstraßennetzes auf anderen Routen als dem KFZ-Hauptverkehrsnetz.

Frage 3:

Wann bekommt Frankfurt das Bürger-Ticket im ÖPNV?

Die AfD sieht die Vorteile eines Bürger-Tickets für den ÖPNV. Allerdings sehen wir wegen der Haushaltsmisere der Stadt in der kommenden Legislaturperiode hierfür keinen finanziellen Spielraum, es sei denn es kommt zu dem von der AfD geforderten Politikwechsel hin zu ausgeglichenen Haushalten.

Einsparpotentiale gibt es genug vor allem im Bereich der Stadtentwicklung (weg von der exzessiven Expansionspolitik), im Bereich der "Alles-wird-gratis-Politik", die vor allem OB Feldmann augenscheinlich zur Stärkung seiner Popularität betreibt, sowie im Bereich der zahlreichen links-grünen Zeitgeistprojekte.

Frage 4:

Wie stehen Sie zum geplanten BAB-Ausbau im Großraum Frankfurt (A3, A5 (8-10-spurig), A661, A66) und welchen Einfluss werden Sie auf die einzelnen Bauvorhaben nehmen?

Gemäß ihrem Grundsatzprogramm steht die AfD für eine bedarfsgerechte, aber auch umweltschonende Verkehrspolitik, die dem Wirtschaftsstandort Deutschland durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur Wettbewerbsvorteile verschafft und dabei zugleich den Bedürfnissen der Bürger Rechnung trägt. Dies frei von ideologischen Zielen, die bestimmte Verkehrsmittel bevorzugen oder diskreditieren. Der Staat darf im Bereich Schienen- und Radverkehr Angebote schaffen, denen die Autofahrer nicht widerstehen können. Im Vordergrund steht jedoch stets die Freiheit der Bürger in der Wahl des

Verkehrsmittels. Verkehrspolitische Schikanen, Kostenerhöhungen und vernachlässigte Verkehrswege, mit denen ein Umstieg auf den öffentlichen Nah- und Fernverkehr erzwungen werden soll, lehnt die AfD explizit ab. Individuelle Mobilität muss bezahlbar bleiben.

Dies vorausgesetzt sieht die AfD keinen Grund, den BAB-Ausbau aus ideologischen Gründen zu verteufeln. Allerdings befürwortet die AfD zugleich einen massiven Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs auch mit dem Ziel, den Luftverkehr von Inlandsflügen zu befreien.

Frage 5:

Wie stehen Sie zu einer weiteren Verschärfung des Tempolimits auf innerstädtischen Straßen bzw. Stadtautobahnen?

Statt einer weiteren Verschärfung des Tempolimits fordert die AfD eine Überprüfung sämtlicher Tempo-30-Zonen außer im Bereich von Schulen und Kindertagesstätten. Vielerorts verschlechtern diese lediglich den Verkehrsfluss und bewirken dadurch mehr Lärm- und Schadstoff-Emissionen, also das Gegenteil der beabsichtigten Wirkung.

Im Übrigen ist die AfD mehr auf die Optimierung des Verkehrsmanagements fokussiert anstatt auf eine Drangsalierung des Autoverkehrs.

Hierzu fordert die AfD stärker auf Digitalisierung und künstliche Intelligenz zu setzen mit dem Ziel, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizienter zu nutzen. Das Verbesserungspotenzial ist enorm wenn man zum Beispiel bedenkt, dass es auf den nur 2.500 Metern von der Sachsenhäuser Warte bis zur Querung des Mains insgesamt 20 Ampeln gibt, die den Straßenverkehr unkoordiniert zu sehr vielen Stopps und sehr oft auch zu langen und oftmals völlig sinnfreien Wartepausen nötigen. Durch Einsatz von intelligenten Ampelsystemen kombiniert mit computergesteuerten Tempolimits lässt sich dies ändern. Solche Systeme erfassen die aktuelle Verkehrssituation an Kreuzungen und ganzen Streckenverläufen mit Sensoren, Kameras und anderer Technik und wägen auf der Basis so gewonnener Daten die Interessen der Verkehrsteilnehmer ab, um situationsbezogen den Verkehrsfluss bestmöglich zu steuern. Das Ergebnis sind geringere Wartezeiten und damit einhergehend weniger Schadstoffemissionen.

Antworten der Linken

Frage 1:

Wie und in welchem zeitlichen Rahmen werden Sie sich für eine faire Zuordnung der Verkehrsfläche zu den einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Autos, ÖPNV u.a.) einsetzen? Welche konkreten Maßnahmen planen Sie?

Der Zeitrahmen für unser Wahlprogramm ist grundsätzlich die Wahlperiode 2021-2026. Unser Ziel eine „Stadt der kurzen Wege“ erfordert, dass möglichst viele Ziele des alltäglichen Bedarfs wohnortnah zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar sind. Dafür wollen wir die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen.

Zur Stärkung der Interessen von Fußgänger*innen muss ein:e Fußverkehrsbeauftragte:r eingesetzt werden. Die strukturelle Benachteiligung von Fußgänger*innen, unter der gerade Mobilitätseingeschränkte, Menschen mit Kinderwagen, Kinder und Senior*innen besonders leiden, wollen wir beenden. Hierzu ist das immer noch gängige Gehwegparken konsequent zu unterbinden. Kreuzungen und Straßen sind überall so umzugestalten, dass sie zuallererst der Sicherheit des Fußverkehrs gerecht werden (Ampelwartezeiten minimieren, Mindestgehwegbreite von 2,5m, Gehwegnasen zur erleichterten Straßenquerung, mehr Zebrastreifen, Aufpflasterung von Einfahrten und Kreuzungen auf Gehwegniveau).

Wir fordern baulich getrennte und ausreichend breite Radwege, ein gutes Wegenetz und attraktive Abstellanlagen. Kommerzielle Nutzungen, etwa für Gastronomie, sollten möglichst nicht auf den Gehwegen stattfinden, sondern auf der Straße, etwa durch den Wegfall von Parkplätzen. Die lückenhaften Fahrradwege und Radschnellverbindungen wollen wir zu einem die ganze Stadt verbindenden Radspurnetz ausbauen.

Radwege sind grundsätzlich auf der Fahrbahn zu führen, baulich geschützt vom Autoverkehr und breit genug zum Überholen. Je eine Autospur des Anlagen- und des Cityrings sind als geschützte Radfahrstreifen umzubauen.

Frage 2:

Welche konkreten Investitionen in den ÖPNV und in die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer streben Sie an?

Die konkreten Investitionsbeträge werden wir im Rahmen des Haushalts ausrechnen, aber neben der oben genannten Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs wollen wir zum Beispiel die Anschaffung von Lastenrädern fördern, wie dies andere Städte vormachen.

Im ÖPNV fordern wir die Ringstraßenbahn, den Ausbau des Bahnnetzes, die leistungsfähige Anbindung zum Beispiel des Sachsenhäuser Bergs, des Frankfurter Bergs, von Seckbach und Bergen, Bad Vilbel, Neu-Isenburg, Offenbach und Fechenheim, die Regionaltangenten West und Ost, den Lückenschluss zwischen der

Bockenheimer Warte, Ginnheim und dem Riedberg und die Anbindung des Unicampus Westend an das U-Bahn-Netz. Das sind natürlich langfristige Projekte über 2026 hinaus.

Der ÖPNV muss schneller, zuverlässiger und vor allem preisgünstiger werden. Tarifzonen müssen fallen, das 365-Euro-Ticket eingeführt werden, Schülerinnen und Schüler umsonst fahren. Die Haltestellen und Fahrzeuge müssen endlich barrierefrei werden und mit WLAN ausgestattet. Knotenpunkte für intermodale Mobilität müssen entstehen.

Die Verkehrsleistungen in Frankfurt müssen direkt an das kommunale Verkehrsunternehmen VGF vergeben werden, der Busverkehr wird rekommunalisiert und Sozial-, Tarif- und Umweltstandards eingehalten.

Frage 3:

Wann bekommt Frankfurt das Bürger-Ticket im ÖPNV?

Wenn es nach uns und manchen unserer Mitbewerber geht, kommt das 365-Euro-Jahresticket für alle noch in dieser Wahlperiode. Die bisherigen Jahrestickets für Senior*innen und Schüler*innen werden dann vergünstigt, der Zugang für Firmen zu Jobtickets erleichtert. Fernziel ist der fahrscheinlose, umlagenfinanzierte ÖPNV. Das wird natürlich nur funktionieren mit einer starken Linkspartei, denn wenn die Grünen mit ihrem Wunschpartner CDU koalieren, wird es das alles sicher nicht geben.

Frage 4:

Wie stehen Sie zum geplanten BAB-Ausbau im Großraum Frankfurt (A3, A5 (8-10- spurig), A661, A66) und welchen Einfluss werden Sie auf die einzelnen Bauvorhaben nehmen?

Mehr Straßen ziehen immer auch mehr Verkehr nach sich. Unser erklärtes Ziel ist es, den Autoverkehr zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen zurückzudrängen. Einen Ausbau der Autobahnen lehnen wir darum ab. Wir wollen die Einhausung von Autobahnabschnitten im Stadtgebiet, wo dies umwelt- und gesundheitspolitisch geboten ist. Wir fordern eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Autobahnen innerhalb des Stadtgebiets. Um den Pendlerverkehr in die Stadt zu verringern, wollen wir mehr Park-and-Ride-Anlagen an den Stadträndern bzw. bereits an den Bahnhöfen in der Region schaffen. Der Umstieg auf den ÖPNV muss wirtschaftlich und zeitlich attraktiver sein als die Autofahrt in die Innenstadt. Das Park-and-Ride-Ticket wird als ÖPNV-Fahrschein anerkannt.

Frage 5:

Wie stehen Sie zu einer weiteren Verschärfung des Tempolimits auf innerstädtischen Straßen bzw. Stadtautobahnen?

Wir sind für die flächendeckende Ausweitung von Tempo 30 km/h in der Stadt und Tempo 80 km/h auf den Autobahnen im Stadtgebiet. Jeweils am dritten Sonntag im September soll es einen autofreien Sonntag geben, wie in zahlreichen anderen europäischen Städten. Die Innenstadt soll bis 2025 autofrei werden. Darunter verstehen wir eine weitgehende Verdrängung des Autoverkehrs aus der Innenstadt. Dazu wollen wir zunächst die Fußgängerzonen ausweiten, Parkplätze reduzieren und schrittweise weitere Straßen für den Fuß- und Radverkehr und für die Freizeitnutzung umwidmen. Frei werdende Flächen wollen wir z.B. mit Erholungsräumen und Grünflächen attraktiv gestalten. Ausnahmen soll es für Buslinien, Anwohner*innen- und Lieferverkehr sowie für Behörden- und Rettungsfahrzeuge, Handwerker*innen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen geben.

Dazu gehört auch, dass kostenloses Parken in der Stadt abgeschafft und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird, unter Berücksichtigung der Interessen der Bewohner*innen, Lieferverkehr und von Schwerbehinderten. Die Stellplatzabgabe und die Parkgebühren werden ausschließlich zum Ausbau der Fuß- und Radverkehrswege sowie des ÖPNV verwendet. Die Pflicht zur Schaffung von Auto-Stellplätzen bei Neubauten in fußläufiger Nähe von Bahnstationen sollte abgeschafft werden – denn mehr Parkplätze schaffen mehr Autoverkehr. Auch Fahrradabstellanlagen und Carsharing-Angebote werden ausgebaut.

Antworten der FDP

Frage 1:

Wie und in welchem zeitlichen Rahmen werden Sie sich für eine faire Zuordnung der Verkehrsfläche zu den einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Autos, ÖPNV u.a.) einsetzen? Welche konkreten Maßnahmen planen Sie?

Der motorisierte Individualverkehr wird in den kommenden Jahren einen Wandel durchlaufen. Dieser Wandel wird sich aus heutiger Sicht hauptsächlich im Bereich der Antriebstechnologie vollziehen. Die Bedeutung des privaten Eigentums an einem Fahrzeug wird geringer werden.

Das Verkehrsaufkommen innerhalb des Anlagenrings soll mittelfristig geringer werden. Der Transitverkehr soll die Innenstadt umfahren. Die Parkhäuser sollen weiterhin erreichbar sein. Außerhalb der Zufahrtsstraßen zu den Parkhäusern wollen wir einen reinen Anwohner- und Anlieferverkehr. Genügend Ladezonen und Behindertenparkplätze sollen zur Verfügung stehen.

Alle Hauptstraßen sollen einen markierten, separaten Radweg bekommen. Wo das aus Platzgründen nicht möglich ist, sollen Parallelstraßen zu echten Fahrradstraßen umgebaut werden.

Frage 2:

Welche konkreten Investitionen in den ÖPNV und in die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer streben Sie an?

ÖPNV: Regionaltangenten West, Ost, Süd, Verlängerung U2 nach Bad Homburg, Verlängerung U4 nach Ginnheim mit Anbindung Campus Westend, Verlängerung U5 bis Frankfurter Berg und über Rebstock bis Höchst, Straßenbahn nach Bad Vilbel, Straßenbahnringlinie

Radverkehr: siehe Frage 1.

Fußgänger: Wo möglich, ausreichend Platz für Fußgänger und Beschattung durch Bäume oder ggf. Sonnensegel schaffen

MIV: Die Leistungsfähigkeit der Haupteinfallstraßen soll erhalten bleiben. Der Autobahnring A5, A661 und A3 sollte als "Frankfurter Ring" gekennzeichnet und ggf. weiter ausgebaut werden, allerdings nur bei deutlicher Verbesserung des Lärmschutzes

Frage 3:

Wann bekommt Frankfurt das Bürger-Ticket im ÖPNV?

Der RMV soll Job-Tickets für Firmen jeglicher Größe ermöglichen (und nicht erst ab 50 Mitarbeitern). Darüber hinaus sehen wir Fahrpreissenkungen kritisch. Ausbau und Betrieb des ÖPNV sind mit erheblichen Kosten verbunden. Der Verzicht auf Fahrgasteinnahmen würde die dringend notwendigen Qualitätsverbesserungen im ÖPNV massiv erschweren oder unmöglich machen.

Wir fordern Änderungen des Tarifgefüges, um Fahrpreise gerechter und ökologisch sinnvoller zu gestalten.

Frage 4:

Wie stehen Sie zum geplanten BAB-Ausbau im Großraum Frankfurt (A3, A5 (8-10-spurig), A661, A66) und welchen Einfluss werden Sie auf die einzelnen Bauvorhaben nehmen?

Wir stehen hinter dem Bau des Riederwaldtunnels. Grundsätzlich kann aus unserer Sicht ein weiterer Ausbau der Frankfurt umgebenden Autobahnen nur erfolgen, wenn der Bund die Kosten für ausreichenden Lärmschutz bereit stellt. Leider sind die Einflussmöglichkeiten der Kommunalpolitik in diesen Fragen sehr gering.

Frage 5:

Wie stehen Sie zu einer weiteren Verschärfung des Tempolimits auf innerstädtischen Straßen bzw. Stadtautobahnen?

Generelle Verschärfungen der Tempolimits halten wir nicht für sinnvoll. Es muss in Abhängigkeit von den jeweiligen Gegebenheiten geprüft werden, was ein Tempolimit bezüglich Lärmschutz, Sicherheit oder Verbesserung der Luftqualität tatsächlich bringen kann. Ansonsten ist eine Akzeptanz durch die Autofahrer kaum zu erreichen.

Links zu den Wahlprogrammen:

CDU:

[https://www.cduffm.de/image/inhalte/file/
Kommunalwahlprogramm_lang_Version_Download.pdf](https://www.cduffm.de/image/inhalte/file/Kommunalwahlprogramm_lang_Version_Download.pdf)

SPD:

<https://www.spd-frankfurt.de/standpunkte/uebersicht>

Die Grünen:

https://www.gruene-frankfurt.de/partei/kommunalwahlen/2/#_idTextAnchor050

AfD:

<https://ffm.afd-hessen.org/>

Die Linke:

[https://die-linke-frankfurt.de/wp-content/uploads/2021/01/
DIELINKE_Wahlprogramm_online.pdf](https://die-linke-frankfurt.de/wp-content/uploads/2021/01/DIELINKE_Wahlprogramm_online.pdf)

FDP:

[https://fdp-frankfurt.de/wp-content/uploads/sites/6/2021/01/FRANKFURT-
GESTALTEN.-FDP-Zukunftsprogramm-Kommunalwahlen-2021-FINAL.pdf](https://fdp-frankfurt.de/wp-content/uploads/sites/6/2021/01/FRANKFURT-GESTALTEN.-FDP-Zukunftsprogramm-Kommunalwahlen-2021-FINAL.pdf)

Haftungshinweis: Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.



Die Antworten sind in der Reihenfolge des Wahlergebnisses zur Stadtverordnetenversammlung 2016 aufgelistet.

-  www.greenpeace-frankfurt.de
-  Greenpeace Frankfurt am Main
-  @greenpeacefrankfurtammain
-  Greenpeace Frankfurt a.M.
-  Greenpeace Frankfurt a.M.

Impressum

Greenpeace Frankfurt info@greenpeace-frankfurt.de, Baumweg 10, 60316 Frankfurt am Main
V.i.S.d.P. Patrick Matheisl **Redaktion** Julia Flammerseld (0176 72212764), Alex Wenzel (0172 6508849) **Gestaltung** Patrick Matheisl **Fotos** Jörn Burger, Dieter Murmann, Alex Wenzel /
© Greenpeace Frankfurt

Stand 02/2021 aktualisiert 15.02.21

Wir freuen uns immer über eine Spende an Greenpeace e.v.: GLS Gemeinschaftsbank eG, BLZ 430 60967, KTO 33400

Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Mehr als eine halbe Million Menschen in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt. Dieser Ratgeber wurde ausschließlich in ehrenamtlicher Arbeit der Ortsgruppe Frankfurt entwickelt.