

Martin Kliehm

Vorsitzender der Fraktion

Mitglied im Ausschuss Recht, Verwaltung und Sicherheit

Mitglied im Ausschuss für Kultur und Freizeit

Mitglied im Verkehrsausschuss



46. Plenarsitzung der Stadtverordnetenversammlung am 2. Juli 2020

Tagesordnungspunkt 6: Mainkai-Test fortführen

Stellvertretende Stadtverordnetenvorsteherin

Erika Pfreundschuh:

Danke schön, Herr Stammwitz! Das Wort hat Herr Kliehm von der LINKE.-Fraktion, ihm folgt Frau Rinn von der FDP-Fraktion. Bitte schön!

Stadtverordneter Martin Kliehm, LINKE.:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Herr Stammwitz, ich verrate Ihnen einmal eines: Eine künstliche Intelligenz von Ampeln kann die mangelnde Intelligenz von Autofahrern leider nicht ausgleichen.

(Beifall)

Das ist so typisch, wir haben ein Problem, ein gesellschaftliches, ein Umweltproblem und dann kommen so Technokraten und glauben, sie hätten hier eine Lösung, wir brauchen nur ein paar Computer und das löst sich alles in Luft auf. Nein, die Gesellschaft muss sich ändern. Ich dachte schon, als Herr Kößler hier stand und sagte, wir müssen einmal auf die Initiativen von draußen hören, er meint „Mainkai für alle“. Das ist eine sehr starke Initiative, aber nein, dann kommt er mit der IHK und der Handwerkskammer, die bekannt sind aus solchen Hits wie IHK will keine Radfahrer auf Hauptstraßen oder ein anderer Vorschlag von ihnen war, Parkgebühren zu senken, damit Kunden ihre Geschäfte mit dem Auto erledigen können. Ich bin immer wieder sprachlos wegen des Aufschreis über die Pläne zur sogenannten autofreien Innenstadt, als wäre der Boden außerhalb eines Autos Lava und man würde beim Fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, beim Radfahren und Spaziergehen sofort in Flammen aufgehen. Das ist nicht der Fall. Das kann ich auch der IHK und der Handwerkskammer versichern.

Die CDU hat vor ein paar Tagen ein vierseitiges Konzept vorgestellt, da ist nicht viel zu lesen, wo sie wortgleich mit den GRÜNEN - habt ihr euch da abgesprochen? - von einer autoarmen Innenstadt reden. Liebe GRÜNE, es würde mir schon zu denken geben, wenn ich von Mike Josef getoppt werde, der von

einer autofreien Innenstadt wagt zu reden. Bei der Vorstellung von diesem Verkehrskonzept rudert Nils Köbler auch schon gleich zurück. Auf der einen Seite sprechen Sie von einer autoarmen Innenstadt, auf der anderen Seite sagt er aber, „*ich will freie Wahl der Verkehrsmittel.*“ Das ist so: wasch mich, mach mich aber nicht nass. Auf der einen Seite fordern Sie mehr Raum für Fuß- und Radverkehr, auf der anderen Seite wollen Sie aber auch mehr Garagen bauen. Da würde ich mir vielleicht einmal überlegen, warum möchten Bewohner in Frankfurt lieber ein Auto haben? Warum überlegen so viele, sich ein Auto zu kaufen? Da sollte man vielleicht noch einmal rangehen, dass wir in der Stellplatzsatzung immer noch stehen haben, dass bei jedem Neubau Stellplätze gebaut werden. Zugegeben, es sind inzwischen schon ein paar weniger. Aber dieser Automatismus, dass Leute kommen, um hier zu wohnen, also brauchen sie auch Parkplätze, den würde ich einmal stark hinterfragen. Paris macht es uns vor, dass es auch anders geht.

Auf der anderen Seite, wenn wir dann vorschlagen, die Innenstadtparkhäuser, am Gericht zum Beispiel oder hinter der Zeil, unter die Erde zu verlegen, damit dort oben ein bisschen Lebendigkeit sein kann und Leute vielleicht wohnen können, dann sagen Sie, nein, das geht nicht. Wir brauchen die ganz unbedingt und wir können die nicht abschaffen. Aber wie wollen Sie dann anregen, dass die Leute umsteigen, wenn Sie immer mehr Parkplätze bauen? Oh, einen Anreiz wollen Sie machen. Sie sagen, dass der ÖPNV zuverlässiger, sicherer und sauberer werden soll. Was Sie aber nicht sagen, dass er auch billiger werden muss. Das ist aber doch essenziell.

Dann ein Wort an Peter Feldmann, den ich gerade nicht im Saal sehe. Peter, du bist im Aufsichtsrat des RMV. Der RMV sagt, dass er natürlich die vom Bund beschlossene Mehrwertsteuersenkung an die Kundinnen und Kunden weiterreicht. Er sagt aber auch, dass er das aber erst ein halbes Jahr später macht. Welchen Sinn hat das denn? 2018 hat der RMV noch gesagt, eine niedrigere Besteuerung sieht er als Beitrag, um die Fahrgastnachfrage weiter zu steigern. Eine Mehrwertsteuersenkung, also unmittelbar drei Prozent niedrigere Fahrpreise in Frankfurt, würde ein sehr guter Anreiz sein, dass die Leute umsteigen im Gegensatz zu: „*Wir senken die Fahrpreise jetzt nicht, aber wir versprechen euch: Im Dezember erhöhen wir sie nicht.*“ Das ist ja richtig attraktiv.

In Paris ist das Konzept nicht nur, 60.000 Parkplätze wegzunehmen, sondern das Auto zum langsamsten Verkehrsmittel von allen zu machen. Das ist ein Anreiz, wenn ich nämlich mit dem Fahrrad oder zu Fuß schneller bin. Dann kommt die IHK und sagt, wir brauchen aber Parkhäuser für den stationären Einzelhandel. Das ist falsch. Das ist ein Trugschluss. Tatsächlich sind die Umsätze im Einzelhandel viel größer in Fußgängerzonen oder da, wo acht Fahrräder anstelle von einem Auto parken können.

Das heißt also, eine Verkehrswende bedeutet, weniger Autos, nicht mehr wie Sie es am Mainkai haben wollen, und mehr Lebensqualität. Das Gegenteil von dem, was Klaus Oesterling am Mainkai gemacht hat. Mehr Lebensqualität heißt, jede Straße, wie in Paris, braucht Radwege. Wir brauchen tatsächlich eine autofreie oder meinetwegen autoarme Innenstadt. Lasst uns damit anfangen. Wir haben schon Anträge dazu. Anträge, den Bereich um das Salzhaus im Großen Hirschgraben autofrei und dort eine große Fußgängerzone zu machen. Die FRANKFURTER hatten schon einmal vorgeschlagen, und wir auch, den Autoverkehr aus der Braubachstraße herauszunehmen. Wenn Sie sich da einmal umgucken, rechts und links sind jetzt Cafés. Da gibt es keine Autos mehr, die da parken. Warum sollen die da noch durchfahren? Die Goethestraße endlich einmal zu einer richtigen Fahrradstraße zu machen. Die Große Friedberger Straße, ich habe noch nie verstanden, warum da noch Autos langfahren sollen. Wie wir jetzt

letztes Wochenende gesehen haben, zum Beispiel könnte man auch im Anlagen- und Cityring vernünftige Radwege machen, eine richtig breite Spur vom Autoverkehr wegnehmen und dem Radverkehr zur Verfügung stellen. Das ist die Verkehrswende, die wir brauchen. Da müssen wir hin und nicht zu Straßen, die einmal für den Autoverkehr gesperrt waren und jetzt auf einmal wieder geöffnet werden.

Danke sehr!

(Beifall)