

An

die OberbürgermeisterInnen der Städte Frankfurt, Herrn Feldmann, Hanau, Herrn Kaminsky, und Maintal, Frau Böttcher, sowie Offenbach, Herr Schneider und ihre Verkehrsdezernenten Herr Österling und Herr Weiss-Thiel, den Verkehrsminister des Landes Hessen, Herrn Al-Wazir, die Vorsitzenden des RMV und die VGF, sowie den Vorsitzenden der DIHK Rhein-Main

Sofortige Abhilfe bei der Überlastung des Strassenverkehrsnetzes des Frankfurter Ostens und der benachbarten Kommunen, Maintal, Hanau und Offenbach durch längst überfällige Reformen im ÖPNV

- Hintergrund: Frühestmögliche Fertigstellung des Riederwaldtunnels bereits bei 2027 (wobei später auch nicht mehr ausgeschlossen wird) -

Frankfurt, den 7. Juni 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Riederwaldtunnel wird sich erneut verzögern: Das hessische Verkehrsministerium schließt einen Baubeginn 2019 und damit ein Bauende 2027 nicht mehr aus - und das auch nur, wenn es keine Klagen gibt. Auch die nordmainische S-Bahn wird noch ähnlich lange auf sich warten lassen und löst das Problem der wohl maximalen Tarifungerechtigkeiten im RMV auch nicht.

Bisher wurden von Seiten der Kommunen und des Landes keine Abhilfemaßnahmen in Hinblick auf das morgendliche und abendliche Verkehrschaos geschaffen, weil trotz allem immer wieder die Hoffnung war, dass der Bau des Riederwaldtunnels mal wieder "nun bald beginne". Das hat sich wiederholt als Trugschluss erwiesen, ein "teurer" Trugschluss, denn er geht voll zu Lasten der Anwohner im Riederwald wie auch der Einpendler aus dem Frankfurter Osten. Da die Einwohnerzahl Frankfurts und des Umlandes in den nächsten Jahren noch deutlich steigen wird, ist eine weitere Zuspitzung - wenn sich jetzt nichts ändert - unausweichlich!

Land, Bund und Kommunen müssen jetzt die Notbremse ziehen, im Namen der Anwohner und Pendler! Es braucht die sofortige Ausarbeitung - und Umsetzung! - eines neuen Verkehrskonzeptes (ÖPNV) für den Frankfurter Osten für die Übergangszeit des Tunnelbaus - der Bau dauert so oder so noch zehn Jahre - und für die Zeit danach braucht es diese Verbesserungen auch nicht minder!

Die naheliegende Lösung wäre die Umwandlung der RMV-Tarifzone rund um Maintal - zumindest der Bereich der nordmainischen Eisenbahntrasse - in eine Übergangszone zu Frankfurt (Frankfurter Tarif) - damit auch die

Tickets ab Hanau günstiger werden (aktuell: einfache Fahrt von Hanau nach Frankfurt (12 km): 8,35 Euro). Diese Maßnahme müsste durch die Einrichtung von zahlreichen Park and Ride-Stellplätzen an den Maintalern und Hanauer Bahnstationen flankiert werden. Auch müsste die Attraktivität der Bahn durch eine Erhöhung der Regionalbahnfrequenz auf der nordmainischen Strecke gesteigert werden.

In Hinblick auf die Verkehrsströme zwischen Frankfurt und Offenbach - eine weitere Tarifhärte, die zu mehr PKW-Verkehr im Frankfurter Osten sorgt - sollten zumindest großflächige Überlappungsbereiche der Tarifzonen oder gleich eine gemeinsame Tarifzone für die beiden Städte geschaffen werden.

Um die Repriorisierung zugunsten des ÖPNV zu flankieren und um die gesundheitsschädlichen Abgasen - ausgehenden von den Staus - aus der Stadt herauszuhalten, böte sich die Einrichtung von Pfortnerampeln am Ende der A66 - am besten auch die Sperrung von Fahrspuren zum Ende in Frankfurt hin - vor der Borsigallee wie auch vom Ratsweg kommend Richtung Erlenbruch an (anders können z.B. auch die NO₂-Überschreitungen im Riederwald, auf die erste Messergebnisse bereits hindeuten, nicht in gesetzeskonforme Bahnen gelenkt werden).

Diese Maßnahmen werden auch mit finanziellen Lasten einhergehen. Die Finanzierung sollte durch die Instanzen erfolgen, die den Autobahnbau im Frankfurter Osten bisher nicht umsetzen konnten, also Land und Bund (durch mehr Fahrgäste refinanziert sich aber auch ein Teil von selbst).

Zum Abschluss möchte ich noch einmal betonen, dass diese Maßnahmen nicht nur im Interesse Frankfurts sondern auch der leidgeplagten Pendler aus dem Frankfurter Umland sind. Da die Probleme bereits jetzt gravierend sind, müsste die Umsetzung sehr schnell gehen. Erste Schritte - wie eine Tarifzonenumgestaltung - sollten bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember diesen Jahres in Kraft treten.

Wir hoffen von Ihnen bald Antworten mit konkreten Lösungsschritten zur Verbesserung der Attraktivität des RMVs im Frankfurter Osten und dem zugehörigen Umland zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen,