

Text

Wir setzen uns für eine Förderung der Nahmobilität ein. Damit sind Wege gemeint, die aufgrund einer kurzen Distanz zu den Zielen zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen sollen aber auch mit einem entsprechendem ÖPNV-Angebot ermöglicht werden, so dass eine bedarfsgerechte Mobilität für alle Mühlheimer*innen gegeben ist und ein Verzicht auf den PKW möglich wird. Sichern muss dies eine breite Palette an Verkehrsmitteln und -wegen – ob Bus und Bahn, Rad- oder Fußwege, Car- und Bikesharing oder innovative Sondernutzungen. Nur so kann die Verkehrswende beginnen.

Räumliche Entwicklung und Mobilitätsplanung müssen sich künftig an den Strukturen des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) und deren Haltepunkten sowie an Fuß- und Radwegen orientieren. So kann langfristig eine Mobilitätsgewährleistung und -teilhabe bei möglichst geringem Verkehrsaufwand gewährleistet werden. Wir legen hierbei Wert auf kurze Wege und die Erreichbarkeit von Nahversorgung und Natur. Wir wollen negative Gesundheitsfolgen für den Menschen durch das Verkehrsaufkommen und Verkehrslärm sowie den unwiderruflichen Schaden an der Natur durch Emissionen und Energieverbrauch minimieren.

Dem Umdenken im Verkehrssektor kommt bei der Reduktion der Emission klimaschädigender Gase und damit zur Bewältigung der Klimakrise eine entscheidende Rolle zu. Unsere Mobilitätspolitik zielt auf eine nachhaltige Entwicklung und die gezieltere Steuerung im Verkehrssektor mit dem Fokus auf Umweltziele ab. Gleichzeitig verstehen wir die Mobilitätsgewährleistung als Teil einer sozialen Entwicklung und finden elementar, dass keine Mühlheimer*innen, unabhängig von Beruf, Einkommen und Lebenssituation, von diesen Strukturen im Bereich der Mobilität ausgeschlossen sein darf. Öffentlicher Nahverkehr muss flächendeckend und für alle bezahlbar werden.

NAHMOBILITÄT

Das Fahrrad leistet einen unverzichtbaren Beitrag zur Entlastung der Stadt von Lärm, Abgasen und zugeparkten Straßen und somit zur Steigerung der Gesundheit und Aufenthaltsqualität. Für uns ist es eine zentrale Aufgabe der Stadt Mühlheim, das Radfahren alltagstauglich zu machen und in den Vordergrund der Mobilität zu rücken. Mühlheim soll eine Stadt werden, in der es einfach, übersichtlich und sicher ist, sich mit dem Fahrrad fortzubewegen. Die gestückelten Radwege ohne gesicherte Übergänge sollen konsequent zu einem Radwegenetz verbunden werden. Es muss klar erkennbar sein, wo ein Radweg endet und wo er fortgeführt wird. Für Radfahrer*innen gefährliche Kreuzungspunkte müssen entschärft werden.

Unsere Vision für Mühlheim ist ein Rad-Vorrang-Netz – ein durchgängiges Netz, auf dem der Radverkehr besonders zügig und sicher verkehren kann. Perspektivisch wollen wir eine Steigerung des Radverkehrsanteils und gleichzeitig eine deutliche Senkung der Fahrradunfälle durch eine Mobilitätsinfrastruktur, die das Fahrrad nicht nur als Nebeneffekt des Straßenverkehrs begreift.

43 Die bisher in den städtischen Haushalt aufgenommenen finanziellen Mittel für den
44 Radverkehr sind bei Weitem nicht ausreichen. Ein besonderes Augenmerk liegt
45 hierbei auf der Gewährleistung von sicheren Schulwegen sowie der Instandhaltung
46 und dem Ausbau der Fahrradwege zum Bahnhof. Mit klaren Kennzeichnungen wie
47 Markierungen und Hinweisen, gestrichelten Linien oder Fahrrad- und
48 Fußgängerstreifen wollen wir dafür sorgen, dass die Mobilität zwischen
49 Radfahrer*innen und Fußgänger*innen in hochfrequenten Bereichen zu weniger
50 Unfällen führt.

51 In der Bahnhofstraße wollen wir das Einkaufen mit dem Fahrrad beispielsweise
52 durch Fahrradstellplätze erleichtern und so mehr Kundschaft in die Geschäfte
53 locken. In den Hauptverkehrsstraßen müssen gut erkennbare Fahrradwege mit
54 ausreichenden Markierungen ermöglicht werden. In Nebenstraßen mit Tempo 30
55 müssen Fahrradstraßen mit Vorrecht für Radfahrer*innen und ausschließlich
56 Anlieger*innenverkehr entstehen.

57 Die von den GRÜNEN bereits 2019 beantragte und von der
58 Stadtverordnetenversammlung beschlossene Erweiterung der Fahrradboxen am
59 Mühlheimer Bahnhof ist schnellst möglichst umsetzen. Die langen Wartelisten
60 lassen keinen Zweifel an einem großen Bedarf. Insbesondere aus Lämmerspiel
61 fahren viele Menschen mit dem Fahrrad an den Bahnhof, wo sie nach einer sicheren
62 Abstellmöglichkeit suchen. Langfristig ist zu prüfen, ob ein Fahrradparkhaus am
63 Mühlheimer Bahnhof finanziell sinnvoll und machbar ist. Bei städtischen
64 Großveranstaltungen sollen verstärkt Abstellplätze für Fahrräder geschaffen und
65 somit die Anreise mit dem Rad lukrativer gemacht werden.

66 Die interkommunalen Planungen für einen südmainischen Radschnellweg zwischen
67 Hanau und Frankfurt sind zu finalisieren. Bis die Planung abgeschlossen ist,
68 muss die Stadt Mühlheim gewährleisten, dass die hierfür vorgesehenen Flächen
69 freigehalten werden und unbebaut bleiben. In Dietesheim wurde mit der Bebauung
70 des Bender-Geländes und den hierfür vorgesehenen Parkflächen dem geplanten
71 Radschnellweg Steine in den Weg gelegt. Weitere solcher Fälle könnten die
72 Zukunft der Route gefährden und sind somit zu verhindern.

73 ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

74 Neben dem Fahrrad ist der Öffentliche Personennahverkehr ein zweiter wichtiger
75 Baustein der Verkehrswende, der in allen Bereichen, ob Bus- oder
76 Bahnverbindungen, Barrierefreiheit oder Flexibilität, für die Herausforderungen
77 der Zukunft gewappnet werden muss. Hierbei müssen vorhandene Strukturen
78 überdacht und innovative Wege begangen werden. Unsere Maßnahmen sollen es den
79 Bürger*innen erleichtern, den privaten Autoverkehr auf öffentliche
80 Verkehrsmittel zu verlagern. Hierbei sind wir offen für zukunfts- und
81 technologieoffene Konzepte. Nur so kann langfristig ein flexibles und
82 zeitgemäßes städtisches Angebot bei der Feinerschließung des ÖPNV gewährleistet
83 werden, das auf Bedarf und Anforderungen reagiert. Wir legen großen Wert darauf,
84 dass bei der Installation neuer Angebote ein langfristig flächendeckend
85 elektrifizierter Betrieb sowie eine bezahlbare Preisregulierung gewährleistet
86 werden.

87 Zudem ist die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV und insbesondere des städtischen
88 Verkehrs ein elementares gesellschaftliches Ziel. Die Barrierefreiheit muss an
89 allen Mühlheimer Haltestellen, die für jede Person ohne fremde Hilfe auffindbar,
90 zugänglich und nutzbar sein müssen, gesichert werden. Die durch Mittel der EU

91 sowie des Landes Hessen betriebe Umrüstung muss schnellstmöglich finalisiert
92 werden. Barrierefreiheit muss auch bei künftigen Elementen des ÖPNV mitgedacht
93 werden.

94 Wir wollen darauf hinarbeiten, dass die Taktung der S-Bahn-Linien S8 und S9 an
95 den beiden Mühlheimer Bahnhöfen verbessert wird. So soll mittelfristig eine
96 Ausdehnung des 15-Minuten-Rhythmus auf den Vor- und Nachmittag sowie den Abend
97 ermöglicht werden. Auch die Abstimmung mit den Busabfahrtszeiten muss
98 nutzer*innenfreundlich verbessert werden.

99 Die Zweispurigkeit der S-Bahn-Schienen zwischen Offenbach Ost und Mühlheim sowie
100 Mühlheim-Dietesheim und Steinheim ist mittelfristig anzustreben. Der hohe
101 Pendler*inne-Anteil, der weit über dem hessischen Durchschnitt liegt, und die in
102 den vergangenen Jahren stark wachsende Bevölkerungszahl der Stadt macht diesen
103 Schritt umso dringlicher. Die teilweise Einspurigkeit ist ein wichtiger Grund
104 für die hohe Unpünktlichkeit der S8 und S9.

105 Die Schüler*innenbeförderung muss auch weiterhin in Zusammenarbeit mit dem Kreis
106 Offenbach durch den öffentlichen Nahverkehr gewährleistet sein. Ebenso muss die
107 Anbindung von Lämmerspiel an den Mühlheimer Bahnhof mit öffentlichen
108 Verkehrsmitteln auch künftig gegeben und mit einer gültigen RMV-Karte ohne
109 Mehrkosten nutzbar sein.

110 Wir fordern bei der Feinerschließung des Öffentlichen Personennahverkehrs ein
111 flexibles und zeitgemäßes städtisches Angebot. Dazu wollen wir das vorhandene
112 Angebot von Anruf-Sammel-Taxi (AST) und der Buslinie 31 ausbauen, um endlich ganz
113 Mühlheim zu verbinden. Außerdem wollen wir in allen Stadtteilen ein Angebot von
114 Leihfahrrädern schaffen, um eine moderne, ökologische, kostengünstige und vor
115 allem flexible Ergänzung zum AST zu schaffen.

116 INDIVIDUALVERKEHR

117 Wir befürworten die Einspurigkeit der Bundesstraße 43 Nord durch Mühlheim, durch
118 die Lärm und Abgase vermieden, Unfälle verhindert und die Mobilität von
119 Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erleichtert wird. Wir erwarten einen
120 positiven Ausgang des Verkehrsversuchs und wollen die Einspurigkeit mit
121 Begrünungselementen installieren. Nach dem Verkehrsversuch ist zu prüfen, ob
122 eine durch parkende Autos in der Praxis ohnehin bestehende Einspurigkeit in
123 Dietesheim ab dem Ortseingangsschild denkbar ist. Zudem stellt sich für uns
124 langfristig die Frage, ob eine einspurige Fahrbahnführung auch auf der südlichen
125 B43 (Schillerstraße) in Frage kommt.

126 Uns ist wichtig festzuhalten, dass auch durch eine Regulierung der motorisierten
127 Infrastruktur der städtische Verkehr entlastet werden kann. Hierbei ist
128 insbesondere die Ampelschaltung zu optimieren und hierdurch stehender Verkehr zu
129 verhindern. Für die Mobilität in Mühlheim wichtige bestehende Straßen gilt es
130 auch weiterhin zu Sanieren und zu Modernisieren. Wir fordern ein nächtliches
131 Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen.

132
133 Die Förderung eines umweltfreundlichen motorisierten Individualverkehrs mit dem
134 Umstieg von verbrennungsbetriebenen auf hybride oder elektrische Motoren soll
135 durch die Finanzierung und Aufstellung weiterer E-Säulen an zentralen Stellen im
136 Stadtgebiet angereizt werden. Die vorhandene Infrastruktur an E-Säulen spiegelt
137 nicht die allgemeine Zunahme an KFZ-Zulassungen mit Elektromotoren wider bzw.

138 setzt nicht die Infrastruktur für die in Zukunft zu erwartende Steigerung der
139 Nachfrage an Elektromobilität voraus.

140 Wir setzen uns für eine Entlastung der Bahnhofstraße vom Durchgangsverkehr
141 zwischen dem Brückenmühlenparkplatz und der Mozartstraße ein. Anlieger*innen und
142 Zuliefer*innen sollen hiervon nicht tangiert werden. Vom Brückenmühlenparkplatz
143 soll grundsätzlich nur noch auf die B43 gefahren, nicht aber nach rechts in die
144 Bahnhofstraße abgebogen werden dürfen.

145 Die Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße wird durch die Befreiung von
146 parkenden Autos auf Fußwegen und Straßen erheblich gesteigert. Die freiwerdenden
147 Flächen sollen als Begegnungsorte und der Begrünung dienen.

148 Ein umfangreiches Verkehrskonzept für Lämmerspiel ist für uns überfällig. Hier
149 wie in anderen Mühlheimer Stadtteilen müssen Parkraumkonzepte die Parksituation
150 optimieren.

151 MAINQUERUNG NACH MAINTAL-DÖRNIGHEIM

152 Wir setzen uns auch weiterhin für eine Mainquerung zwischen Mühlheim und
153 Maintal-Dörnigheim ein. Wir wollen prüfen, ob die Anschaffung einer neuen
154 solarbetriebenen Fähre wirtschaftlich machbar und sinnvoll ist. Hierbei können
155 gegebenenfalls Zuschüsse von europäischer oder Bundesebene Abhilfe schaffen. Wir
156 lehnen eine Brücke für den motorisierten Verkehr auf der Mühlheimer Mainseite
157 grundsätzlich ab. Eine solche Brücke würde den Verkehr in Mühlheim in einer
158 fernerer Zukunft zusätzlich belasten, in der Fahrradinfrastruktur und
159 Öffentlicher Nahverkehr längst im Vordergrund der Mobilitätspolitik stehen
160 sollten.

161 BEGRÜNUNG

162 Auch bei der Gestaltung der Verkehrsplanung muss für uns eine dem Klimawandel
163 angemessene Begrünung Berücksichtigung finden. Eine Verdichtung im Stadtgebiet,
164 große Parkflächen und anderen „Betonwüsten“ heizen die Stadt besonders in
165 trockenen Sommern erheblich auf. Wir wollen daher flächendeckend Grüninseln und
166 Grünstreifen in der Verkehrsinfrastruktur installieren. Bäume zwischen
167 Parkplätzen, sei es auf der B43 oder dem Brückenmühlenparkplatz, können das
168 Klima entlasten und parkenden Autos Schatten spenden.

169 BARRIEREFREIHEIT

170 Auch außerhalb des ÖPNV-Bereichs muss die Barrierefreiheit im gesamten
171 Stadtgebiet erreicht werden. Wir wollen in Mühlheim daran arbeiten, Gehwege
172 abzusenken, insbesondere dort, wo Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Plätze oder
173 Praxen erreicht werden müssen. Auch Zufahrten zu öffentlichen Gebäuden wie
174 Friedhöfe oder dem Rathaus müssen barrierefrei sein. Vor dem Hintergrund, dass
175 bis 2035 ein steigender Altersdurchschnitt der ohnehin im hessenweiten Vergleich
176 überdurchschnittlich alten Bevölkerung Mühlheims prognostiziert wird, erscheinen
177 diese Schritte umso dringlicher. Insbesondere ohnehin anfallende Sanierungen
178 bieten eine große Chance, diese Schritte mitzudenken.

179 LUFTVERKEHR

180 Wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass die Lärmbelastung durch den Flugverkehr
181 verringert wird. Der Flugverkehr trägt nicht nur maßgeblich zur Lärmbelastung in
182 Mühlheim bei, sondern ist zudem mit seinen Emissionen einer der „Hauptsünder“ in

183 der Klima-Frage. Wir fordern, das nächtliche Flugverbot auszuweiten und
184 Kurzstreckenflüge erheblich einzuschränken. Städtisch ist in einzelnen Fällen zu
185 prüfen, ob Lärmschutz-Maßnahmen ergriffen werden müssen.

186 WER DIE GRÜNEN IN MÜHLHEIM WÄHLT, ENTSCHEIDET SICH FÜR:

- 187 • Einführung der längst fälligen Umweltzone (Eurozone 4) für Kfz im Mühlheimer
188 Stadtgebiet
- 189 • eine Förderung der Nahmobilität
- 190 • eine Entlastung der Stadt von Lärm, Abgasen und zugeparkten Straßen
- 191 • ein Rad-Vorrang-Netz, auf dem der Radverkehr besonders zügig und sicher
192 verkehren kann
- 193 • ein flexibles und zeitgemäßes städtisches Angebot bei der Feinerschließung
194 des ÖPNV
- 195 • eine Verkehrsentslastung der Innenstadt durch die Optiminierung der
196 Infrastruktur
- 197 • ein Verkehrskonzept für Lämmerspiel
- 198 • eine Begrünung der Straßen durch Grüninseln, Bäume und mehr
- 199 • eine zunehmend barrierefreie Stadt
- 200 • eine Fährverbindung nach Maintal