

European Green Capital Award – Bewerbung der Stadt Frankfurt am Main

**Umweltindikator 02 Nahverkehr – Frankfurt am Main**

**Frage 1**  
(max. 1.000 Wörter)

Stellen Sie Einzelheiten des ursprünglichen und/oder aktuellsten Aktionsplans vor, einschließlich jeglicher relevanter Nachteile oder Beschränkungen, die aus historischen und/oder geografischen Faktoren resultieren, und die das betreffende Gebiet negativ beeinflusst haben könnten.

Frankfurt am Main ist Zentrum der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main und ist von Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum geprägt. Auf der relativ kleinen Fläche von 248 km<sup>2</sup> leben 688.000 Einwohner. 620.000 Menschen arbeiten in der Stadt. In den letzten zehn Jahren hat die Bevölkerung um ca. 40.000 Personen, die Zahl der in Frankfurt Erwerbstätigen um gut 30.000 Personen zugenommen.

Werktäglich 325.000 Ein- und 68.000 Auspendler führen zusammen mit der Stadtbevölkerung und einer großen Zahl Besuchern (Einkauf, Messen und Veranstaltungen, Touristen) zu rund 3,5 Mio. im Stadtgebiet zurückgelegten Wegen pro Tag.

Die Wirtschaftsmetropole Frankfurt ist aus einer mittelalterlichen Kaufmannsstadt entstanden. Große repräsentative Straßenräume, wie sie für Residenzstädte typisch sind, sind hier die Ausnahme. Es besteht eine große Konkurrenz der Verkehrsflächen untereinander und mit Flächen, die anderen Funktionen dienen (etwa Wohnen, Erholung).

Auch wenn die öffentlichen Verkehrsmittel in der Rhein-Main-Region ausgesprochen gut ausgebaut sind, nutzen die Bewohnerinnen und Bewohner im Umland, die täglich in die Stadt pendeln, noch häufig das Auto.

Die Frankfurterinnen und Frankfurter bevorzugen heute Busse, Bahnen und Fahrrad oder gehen zu Fuß. Für 24% ihrer Wege in der Stadt nutzen sie Busse und Bahnen. 35% ihrer Wege legen sie zu Fuß zurück. Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege hat sich in den letzten 10 Jahren auf 15% mehr als verdoppelt.

Die Stadt Frankfurt am Main nutzt alle kommunalen Handlungsspielräume mit dem Ziel, Mobilität – auch bei wachsendem Verkehr und steigenden Ansprüchen – am Prinzip der Nachhaltigkeit zur orientieren und stadtverträglich zu gestalten. Ansatzpunkte sind:

- Optimierung / Ausbau der bestehenden Infrastruktur im Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), für Rad- und Fußverkehr
- Effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur
- Verkehrsvermeidung
- Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer und Verlagerung hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln

2003 beschloss das Frankfurter Stadtparlament mit einer „**Radverkehrsstrategie**“, den Radverkehrsanteil an allen zurückgelegten Wegen bis zum Jahr 2012 auf 15 Prozent anzuheben. 1998 waren es nur sechs Prozent.

Der **Frankfurter Gesamtverkehrsplan** (2005) enthält im Sinne einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung eine Gesamtstrategie für den Zeitraum bis 2015. Er umfasst u.a. Pläne für den Ausbau des ÖPNV, zu Mobilitätsmanagement und -beratung sowie Konzepte für die Nahmobilität in den Stadtteilen. Die in der Radverkehrsstrategie geplanten Maßnahmen wurden aufgenommen. Der Gesamtverkehrsplan wird in einem dynamischen Prozess weiterentwickelt und beinhaltet u.a. eine Vielzahl von Prüfaufträgen.

	<p>2006 wurde ein eigenes <b>Verkehrsdezernat</b> eingerichtet, um die Gesamtverkehrsplanung zu koordinieren und die Finanzierung sicherzustellen.</p> <p>Die Stadt Frankfurt am Main hat sich zum Ziel gesetzt, die EU-Immissionsgrenzwerte für Schadstoffe in der Luft einzuhalten. Hauptverursacher von Feinstaub und Stickstoffdioxid in der Stadt sind vor allem Dieselfahrzeuge. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sind aufgeführt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• im <b>Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main</b> (Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz 2005) und</li> <li>• in den <b>Aktionsplänen Frankfurt am Main</b> (Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz (2005 und 2008).</li> </ul> <p>Die erste Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Frankfurt am Main 2011 liegt im Entwurf vor.</p> <p>Auch die Planungen zur Lärminderung enthalten viele Maßnahmen, die in den Verkehr eingreifen (Regierungspräsidium Darmstadt 2010: Lärmaktionsplan Hessen, Teilplan Straßenverkehr).</p> <p>Nähere Beschreibungen finden sich in den Umweltindikatoren „Qualität der lokalen Umgebungsluft“ und „Lärmbelastung“.</p> <p>Die Region Frankfurt Rhein-Main wurde im Förderschwerpunkt „Modellregionen Elektromobilität“ der Bundesregierung mit ihrem Projekt ZEBRA (Zero Emission Best Practice Rhein Main Area) als eine von acht Modellregionen ausgewählt.</p> <p>Im Sommer 2011 wurde vom Frankfurter Magistrat ein umfassendes Strategiepapier („Frankfurt e-mobil 2025“) als Grundlage für die Einführung und Verbreitung des Konzepts Elektromobilität beschlossen.</p> <p>Kennzeichen für viele der von der Stadt Frankfurt am Main ergriffenen Maßnahmen ist die Kooperation mit Verbänden und Vereinen, die Multiplikatorenfunktion haben, Unternehmen und Arbeitgebern sowie den Bürgerinnen und Bürgern. Sie sollen durch Information, Anreize und Anregungen dazu motiviert werden, sich für das Gemeinwohl zu engagieren.</p>
	<p>Einschließlich:</p> <p>1. Länge der vorgesehenen Fahrradwege im Vergleich zur Gesamtzahl der Einwohner der Stadt; Einheit: Meter pro Einwohner. Damit sind Wege gemeint, die nur für Fahrräder vorgesehen sind.</p> <p>Bitte unterscheiden Sie zwischen:</p> <p>a) Physisch getrennte Fahrradwege entlang Straßen und Wegen</p> <p>b) Markierte und nur für Fahrräder ausgewiesene Fahrradwege auf Straßen und Wegen</p> <p>c) Vom Straßennetz unabhängige Fahrradwege (z. B. in Parks, Freizeitwege)</p> <p>d) Andere Straßen für den Fahrradverkehr (z. B. gemeinsam mit Fußgängern, Leichtmotorrädern, Bussen usw.)</p> <p>Die dritte und vierte Kategorie sind optionale Informationen zur qualitativen Evaluation und sollten nicht in die Gesamtsumme eingerechnet werden.</p>

	<p>Das Frankfurter Netz gesamtstädtisch und regional bedeutsamer Haupttrouten des Radverkehrs ist rd. 460 km lang. Das entspricht 0,67 m Radweg pro Einwohner.</p> <p>Die Länge der vom Straßennetz unabhängigen Fahrradwege beträgt rund 210 km. Hiervon entfallen allein auf den GrünGürtel-Radrundweg 75 km.</p> <p>In den verkehrsberuhigten Wohnstraßen (Tempo-30-Zonen) sind flächenhaft rund 800 km Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.</p>
	<p>2. Anteil der Bevölkerung, der innerhalb eines 300 m Radius von einem mindestens stündlich fahrenden öffentlichen Verkehrsmittel wohnt;</p> <p>Existieren keine Daten über den Anteil der Bevölkerung, der innerhalb eines 300 m Radius von einem mindestens stündlich fahrenden öffentlichen Verkehrsmittel wohnt, geben Sie eine sachverständige Einschätzung ab und stellen Sie zusätzliche Informationen bereit.</p>
	<p>Rund 650.000 Einwohner/innen erreichen die nächste Haltestelle des ÖPNV in einer Entfernung von maximal 300 Metern (Luftlinie). Das sind 94,4 % der Bevölkerung.</p> <p>Dabei handelt es sich zur Hälfte um eine Haltestelle des lokalen bzw. regionalen Schienenverkehrs, der mindestens im Zeitraum von 6:00 bis 24:00 Uhr in der Regel mehrmals pro Stunde verkehrt.</p> <p>Alle anderen sind über die Haltestelle einer Buslinie im ÖPNV-Netz eingebunden.</p> <p>Gut 450.000 Personen haben im 300m-Radius Zugang zum täglichen Nachtbusverkehr.</p>
	<p>3. Proportion aller von Privatwagen zurückgelegten Strecken unter 5 km;</p> <p>Der Indikator gibt die Zahl der gefahrenen Strecken (Anfang bis Ende) an, bitte informieren Sie die Einheit, wenn die Daten davon abweichen.</p> <p>Der Indikator sollte sich auf das gesamte Stadtgebiet beziehen, bitte geben Sie an, wenn die Begrenzung anders ist (z. B. Stadtzentrum, gesamte Region, auf die Bevölkerung statt das Gebiet bezogen, nur berufliche Fahrten usw.)</p>
	<p>An allen Wegen der Frankfurter Bevölkerung unter 5 km hat der motorisierte Individualverkehr einen Anteil von rd. 23 % (Auswertung der Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2008“).</p>
	<p>4. Anteil des öffentlichen Nahverkehrs, der als emissionsarm gilt.</p> <p>Mit 'öffentlichem Nahverkehr, der als emissionsarm gilt' ist der Anteil von Bussen im Fuhrpark (der der Stadt oder Region gehört oder von ihr beauftragt wird) gemeint, die nachweislich emissionsärmer sind als es die strengsten geltenden EURO-Emissionsstandards (EURO V) für mindestens einen Schadstoff NOx und Schwebstoffteilchen vorschreiben, ohne dass einer der Schadstoffe höher ist. Die Erfüllung von EURO VI ist ein mögliches Maß hierfür.</p> <p>Informationen über den Anteil der Busse im Fuhrpark, die mit alternativen Treibstoffen laufen, können für eine qualitative Evaluation angegeben werden, sollen aber nicht in die Berechnung des Indikators einbezogen werden, es sei denn das Kriterium wird erfüllt.</p> <p>Informationen über den Anteil, den das Zug-/Straßenbahnnetz im gesamten öffentlichen Nahverkehr ausmacht, können für die qualitative Evaluation angegeben werden, sollen aber nicht in die Berechnung des Indikators einbezogen werden.</p>

Seit 2005 verlangt die Stadt Frankfurt bei den Ausschreibungen der 5 Busnetze eine kontinuierliche Optimierung des Fuhrparks im Sinne höchstmöglicher Abgasnormen. Dabei wurden nicht nur bestehende sondern auch zukünftig zu erwartende gesetzliche Vorgaben berücksichtigt. Bei jeder Neuvergabe ist das Abgasverhalten aller eingesetzten Fahrzeuge verbindlich vorgeschrieben. Sobald wie möglich werden die Ausschreibungen EURO 6 fordern.

Zurzeit verkehren im Frankfurter Linienverkehr 292 Busse (ohne Reserve), von denen 225 dem EEV-Standard entsprechen (77 %). Ab Dezember 2011 werden weitere 57 solche Fahrzeuge dazukommen, so dass dann 97% der Fahrzeuge den EEV-Standard erfüllen.

Die Frankfurter U-Bahnen und Straßenbahnen fahren seit Anfang 2011 mit Ökostrom. Alle 350 lokalen Bahnen werden ausschließlich mit regenerativ erzeugtem Strom betrieben, der vom lokalen Energiedienstleister Mainova AG bezogen wird. Sie sparen so jährlich rd. 53.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein.

**Frage 2**  
(max. 800 Wörter)

Einzelheiten über die erreichten und unerreichten Ziele bis zum heutigen Tage (innerhalb der letzten 5 - 10 Jahre). Geben Sie einen Rückblick darauf, wie beide Situationen entstanden und welche Erkenntnisse daraus resultieren.

Insbesondere sollte der Fokus auf der Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens liegen und auf der Ermutigung, öfter auf das Auto zu verzichten.

Die Verkehrsleistung des Personenverkehrs in Frankfurt ist von 1995-2008 um 5,7% angestiegen (+18% beim ÖPNV, + 2% beim motorisierten Individualverkehr). Der motorisierte Individualverkehr wird zu 57% vom Pendlerverkehr dominiert.

Abb. 1: Verkehrsleistung 1995-2008

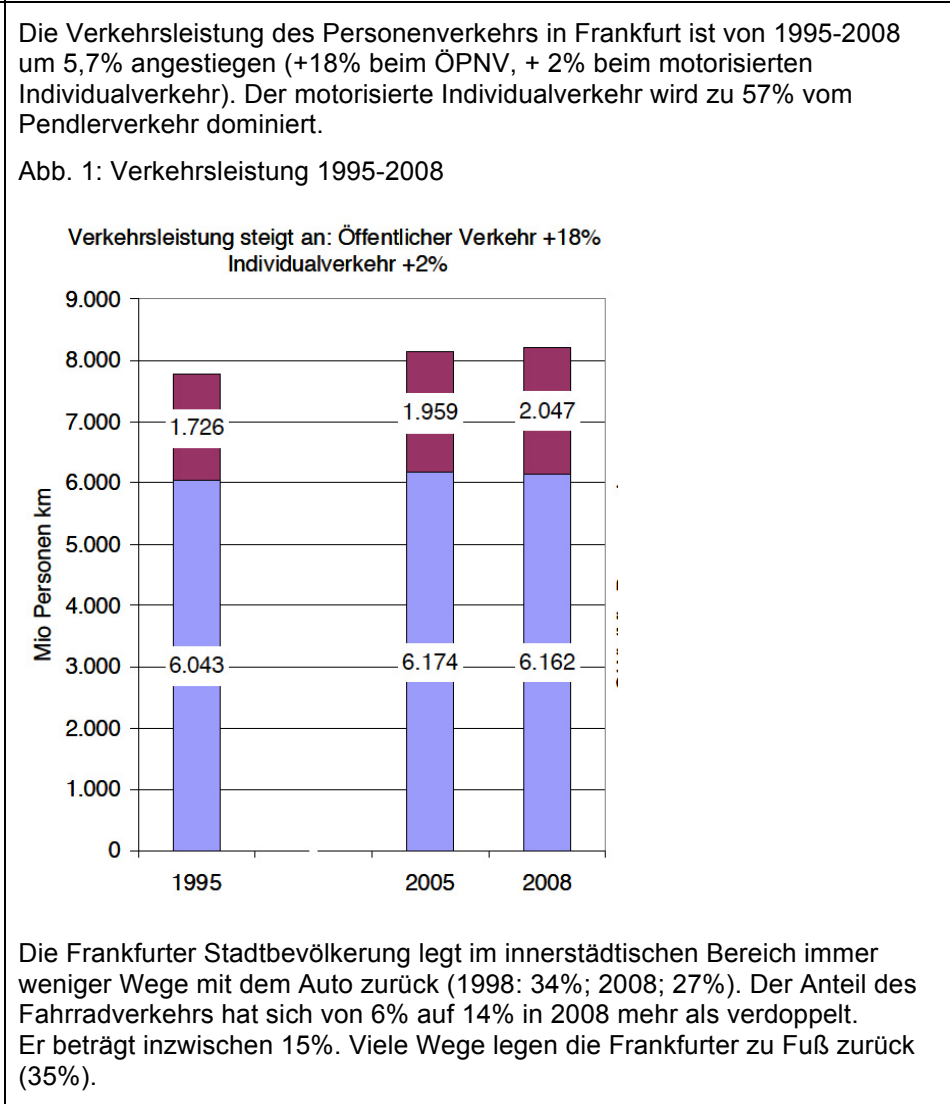
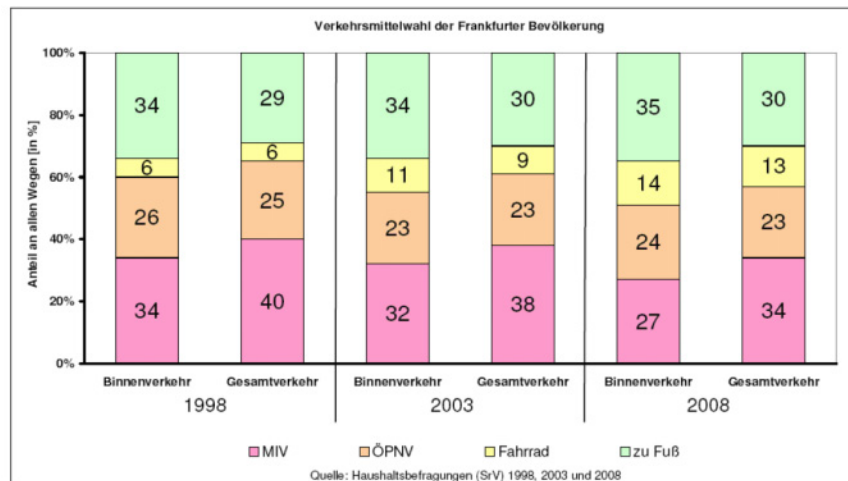


Abb. 2: Verkehrsmittelwahl 1998-2008



Im lokalen ÖPNV (Busse, Straßen- und U-Bahnen) ist die jährliche Zahl der Fahrgäste in den letzten zehn Jahren um rund 20 Mio. auf knapp 200 Mio. gestiegen. Der ÖPNV hat gegenwärtig einen Anteil von 32% am Berufsverkehr.

### Verkehrsvermeidung

Frankfurt hat das Ziel, die vorhandene Infrastruktur effizient zu nutzen und Voraussetzungen für eine verkehrssparsame Verhaltensweise zu schaffen. Stadtplanerische Ansätze sind:

- Ausweisung gemischter Siedlungsgebiete
- Vorrang Binnenentwicklung vor Außenentwicklung (z.B. Nachverdichtung im Bestand)
- besondere Förderung der Wohnfunktion im Innenstadtbereich und in anderen bisher monofunktional gewerblich genutzten Bereichen (Umnutzung)

Aktuelle Beispiele sind das Europaviertel auf dem Gleisfeld des ehemaligen Güterbahnhofs und die Stadtentwicklungsgebiete Frankfurter Bogen und Riedberg.

Die Aufstellung und aktuelle Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (2008) soll die vorhandenen Einzelhandelszentren in integrierten Lagen stärken und dem Trend zur „grünen Wiese“ entgegenwirken. Indem die Nahversorgung gesichert wird, soll die Nahmobilität gefördert werden.

### Mobilitätsberatung

Die Stadt Frankfurt vermittelt Mobilitätsberatung mit aufeinander abgestimmten Kommunikationsmaßnahmen (persönlicher Dialog mit Bürgern, Werbung und Information, Anreize, Kommunikation gelungener Beispiele). Seit mehreren Jahren gibt es hierzu Projekte mit teilweise europäischer Ausrichtung (z.B. EU-Projekt „ICMA – amobilife“).

traffiQ (städtische Gesellschaft, die den lokalen Nahverkehr in Frankfurt am Main organisiert, Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen), engagiert sich besonders für diese Zielgruppen:

- Kinder, Jugendliche (6–17 Jahre)
- BestAger (zweite Lebenshälfte)
- Neubürger
- Beschäftigte Frankfurter Unternehmen

### **Förderung zu-Fuß-Gehen**

Um Autoverkehr auf kurzen Wegen zu vermeiden, wurde 2006 im Rahmen des Gesamtverkehrsplans das Pilotprojekt „Nahmobilität“ im Stadtteil Nordend gestartet (Haushaltsmittel: 1,6 Mio. €)

[www.urbanes.nordend.de](http://www.urbanes.nordend.de)

Das Projekt erprobt unter Beteiligung der Bevölkerung erfolgreich Maßnahmen, die die Bedingungen für den Fußverkehr verbessern:

- Fußgängerfreundlichere Gestaltung des öffentlichen Raums, Änderungen Parkregelungen, direkte und oberirdische Wegeführung
- Barrierefreie Verkehrsanlagen
- Fußgängerfreundliche Lichtsignalschaltungen (Reduzierung von Wartezeiten, Verlängerung der Fußgängerphasen)
- Förderung einer kinderfreundlichen, selbstständigkeitsfördernden Verkehrskultur (z.B. Verkehrssicherheitskampagnen)

Um die gezielte Förderung des Fußverkehrs auf Stadtteilebene stetig zu gestalten, wurden Investitionsmittel im Haushalt verankert und eine neue Planstelle im Amt für Straßenbau und Erschließung geschaffen.

### **Förderung des Radverkehrs**

Die 2003 beschlossene Radverkehrsstrategie hat zum Ziel, den Radverkehrsanteil von 9% (2003) auf 15% (2012) anzuheben. Ein Maßnahmenmix wurde umgesetzt bzw. eingeleitet:

- Gründung des Radfahrbüros im Straßenverkehrsamt
- Mitwirkung am Radroutenplaner Hessen und an der Meldeplattform Radverkehr [www.radroutenplaner.hessen.de](http://www.radroutenplaner.hessen.de)
- Internetportal Radfahren in Frankfurt am Main [www.radfahren-ffm.de](http://www.radfahren-ffm.de)
- Radroutennetzplan / Radroutenkonzept: von 2005-2010 wurden ca. 50km Radrouten beschildert und z.T. umgebaut, für 2011-2013 sind weitere 30km geplant
- Sichere und bequeme Führung über Knotenpunkte
- Sofortmaßnahmenprogramm zur Entschärfung bzw. Behebung von Mängeln
- Beschleunigung des Radverkehrs durch Änderung von Lichtsignalschaltungen und Vorfahrtsregelungen
- Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung
- Schrittweise Umsetzung Bike+Ride-Konzept
- Aufstellen von Fahrradabstellbügeln (seit 2007 rd. 1.000 pro Jahr)

Das Projekt „bike+business“ des Regionalverbands und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Hessen fördert in Kooperation mit Arbeitgebern und Städten aus der Region die Radnutzung im Berufsverkehr.

[www.bikeandbusiness.de](http://www.bikeandbusiness.de)

### **Förderung des ÖPNV**

Der ÖPNV hat in Frankfurt einen hohen Stellenwert und ist gut ausgebaut. Ziel ist, seinen Anteil am Verkehr zu steigern. Die durchgeführten Maßnahmen zielen auf die qualitative Verbesserung des Angebots, den Ausbau in Stadtentwicklungsgebieten und die Steigerung der Attraktivität für den Einkaufs- und Freizeitverkehr und in nachfrageschwachen Zeiten:

- Erweiterung des U-Bahn-/Straßenbahnnetzes: Taktverdichtungen, Fahrplanmaßnahmen, Netzerweiterungen
- Ausbau S-Bahn: neuer Haltepunkt Zeilsheim
- Beschleunigung bei Bussen und Bahnen
- Erweiterung des Busangebots: neue Linien, Fahrplanmaßnahmen, Nachtbusangebot an allen Tagen der Woche (23% mehr Fahrzeug-Kilometer gegenüber 2005)
- Optimierung von Netz- und Fahrplänen: kürzere Taktzeiten und Ausdehnung des regelmäßigen Betriebszeitraums bis 1:00Uhr
- Testkampagnen mit zielgruppenorientierten Fahrkartenangeboten (Schnuppertickets, subventionierte Zeitkarten für Jugendliche/Auszubildende)
- Mobilitätsberatung für Unternehmen (z.B. Jobticket)

### **Motorisierter Individualverkehr**

Um die EU-Grenzwerte zur Luftreinhaltung einzuhalten, will die Stadt Frankfurt am Main unnötigen Autoverkehr vermeiden und den Verkehrsfluss möglichst optimal gestalten:

- Inbetriebnahme der integrierten Gesamtverkehrsleitzentrale (2005), die die Verkehrssteuerungs- und Parkleitsysteme, das Messeleitsystem und 18 Infotafeln zentral steuert
- Lkw-Fahrverbote in ausgewählten Straßenabschnitten
- Die Einführung einer 110 km<sup>2</sup> großen Umweltzone zur Reduzierung der Feinstaubbelastung (2008) führte u.a. zur Modernisierung der Fahrzeugflotte  
Pkw mit grüner Plakette 2008: 85%, 2011: 91%  
Lkw mit grüner Plakette 2008: 31%, 2011: 66%  
Zum Vergleich: Im Bundesdurchschnitt haben 88% der Pkw und 45% der Lkw eine grüne Plakette.  
[www.umweltzone.frankfurt.de](http://www.umweltzone.frankfurt.de)
- Einrichtung flächendeckender Tempo-30-Zonen
- Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h auf ausgewählten Grundnetzstraßen mit Veränderungen im Straßenraum: geänderte Parkregelung, alternierendes Parken, Entfernung der Mittelmarkierung, Anlage von Radverkehrseinrichtungen
- Reduzierung des Parksuchverkehrs durch 37 Bewohnerparkzonen und Verkehrsbeeinflussungssysteme
- Nach einem Magistratsbeschluss (2005) wurden 400 Erdgasfahrzeuge für den städtischen Fuhrpark angeschafft.



<p><b>Frage 3</b> (max. 800 Wörter)</p>	<p>Pläne, die Hauptziele in der Zukunft zu erreichen oder zu ändern und der vorgesehene Ansatz, um diese zu erreichen.</p> <p>Beziehen Sie sich auf:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verringerung des Gesamttransportbedarfs;</li> <li>2. Verringerung des jeweiligen motorisierten Transports;</li> <li>3. Förderung von weniger umweltschädlichen Transportmitteln.</li> </ol>
	<p>1.</p> <p>Im Rahmen der integrierten Stadt- und Verkehrsplanung werden Maßnahmen fortgesetzt, die eine „Stadt der kurzen Wege“ schaffen (Ausweisung und Sicherung stadtnaher Wohn- und Mischflächen, Verbesserung der Wohnumfeldqualität).</p> <p>Markteffekte haben zu einem Überangebot von Büroflächen in Frankfurt geführt (aktuelle Leerstandquote 13%). Ein Beispiel für die geplante Umnutzung von Büro- zu Wohnflächen ist die „Bürostadt“ in Niederrad, in der bis zu 3.000 Wohnungen entstehen können. Die Mischung von Nutzungen und die Multifunktionalität im Stadtteil sollen für lebendige und stabile wirtschaftliche und soziale Verhältnisse und für eine Verringerung des Verkehrs sorgen.</p> <p>2.</p> <p>Um langfristig den EU-Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid einzuhalten, ist ein umfassendes Maßnahmenpaket notwendig. Dieses ist im Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Frankfurt am Main (Entwurf), zusammengestellt. Um den Verkehr möglichst stadtverträglich abzuwickeln und den motorisierten Individualverkehr zu verringern, setzt die Stadt u.a. auf Maßnahmen der Verkehrslenkung und -beschränkung. Sie sind nur mit Unterstützung der Landes- und Bundesregierung durchführbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von Umweltregionen (z.B. Ausweitung der Frankfurter Umweltzone auf Offenbach und weitere Städte)</li> <li>• Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen</li> <li>• Einführung von Durchfahrtsverboten für Lkw &gt; 3,5 t auf Straßenabschnitten mit hohen Stickstoffdioxidkonzentrationen.</li> <li>• Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Nacht (22-6 Uhr) auf geeigneten Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen (Modellversuch zur Lärminderung).</li> </ul> <p>3.</p> <p>Komplementär dazu werden Maßnahmen fortgesetzt, weiterentwickelt und ergänzt, die den motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsformen verlagern und verbesserte oder neue Technologien nutzen und fördern sollen.</p> <p><b>Motorisierter Individualverkehr</b></p> <p>Einführung der 3. Stufe der Umweltzone ab 01.01.2012. Dann dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in die Umweltzone einfahren.</p>



## **Mobilitätsmanagement**

Um den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel noch attraktiver zu machen, soll das Mobilitätsmanagement weiterentwickelt werden. Ein besonderes Augenmerk liegt auf den Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln mit dem Ziel, die Bildung von „Reiseketten“ zu erleichtern.

- Mit „main-guide“ (Arbeitstitel) wird ein multimodales Navigationssystem entwickelt, das die kombinierte Nutzung von Rad, Bussen und Bahnen, Taxi, Carsharing und des eigenen PKWs erleichtert. Es befindet sich in einer ersten Testphase. Projektpartner sind das Land Hessen, traffiQ, Integriertes Verkehrs-/Mobilitätsmanagement Frankfurt/Rhein-Main (IVM), Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Bereich Mobilitätsforschung an der Goethe-Universität Frankfurt.
- Mobilitätsberatung: Einrichtung weiterer Mobilitätszentralen, z.B. am Hauptbahnhof oder am Flughafen.

Unterstützende Maßnahmen:

- Informationskampagnen, Schulbesuche und „Mobilitätsunterricht“ in Frankfurter Schulen für zu-Fuß-Gehen, Radfahren und Bus-/Bahnnutzung
- Individuelle Mobilitätsberatung zu Hause
- Standardisierte Informationspakete, Dialogangebote, individuelle Informations- und Leistungsübersichten
- (Finanzielle) Unterstützung der Nutzung von nachhaltigen Verkehrsmitteln durch Arbeitgeber (Fahrrad, Bus, Bahn)

## **Fußgängerverkehr**

Die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt „Nahmobilität“ im Stadtteil Nordend werden in einem speziellen verwaltungsinternen Erfahrungsaustausch auf das gesamte Stadtgebiet übertragen.

## **Radverkehr**

Die Radverkehrsstrategie und die unter 2. aufgeführten Maßnahmen werden fortgeführt. Das Potenzial des Alltagsradverkehrs in größeren Entfernungsbereichen, z.B. auf Stadt-Umland-Verbindungen, soll erschlossen werden.

Dazu gehört die Vernetzung des Radverkehrs mit dem regionalen Schienenverkehr durch ein Programm regionaler Fahrradstationen (in Anlehnung an erfolgreiche Umsetzungen in Nordrhein-Westfalen).

## **ÖPNV**

Im öffentlichen Nahverkehr sind weitere Maßnahmen vorgesehen, die die Infrastruktur optimieren und ausbauen sowie die Nutzung einfacher und komfortabler gestalten:

- U-Bahn / Stadtbahn: Verlängerung der U5 zum Frankfurter Berg und in das Europaviertel
- S-Bahn-Ausbau: S6 mit Haltepunkt Ginnheim, Nordmainische S-Bahn, S-Bahn Anbindung Gateway Gardens, Regionaltangente West (RTW) incl. Verlängerung U6 bis RTW
- Straßenbahn: Neue Linie 18 zum Neubaugebiet „Frankfurter Bogen“, 1. Teilabschnitt Ringlinie über Stresemannallee

- Bessere Fahrgastinformation zuhause und unterwegs: Echtzeit-Informationen über Pünktlichkeit, Störungen oder Umleitungen, die über Internet, Mobiltelefon und Smartphone abgerufen werden können. Dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger in ÖPNV-Fahrzeugen, an Haltestellen und zentralen, gut frequentierten Orten (Unternehmen, öffentliche Einrichtungen) machen diese Informationen ebenfalls leicht verfügbar.

Das Referat Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Frankfurt am Main untersucht zur Zeit die folgenden Maßnahmen aus dem Gesamtverkehrsplan:

- Einrichtung einer Straßenbahn-Ringlinie um die geschlossene Siedlungsfläche
- Kapazitätserhöhung und Beschleunigung der Stadtbahnlinie U 5
- Veränderte Führung der Straßenbahnlinie 14 mit neuem Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Briefzentrum (Gutleutstraße)
- Bau einer neuen Haltestelle in der Bürostadt Niederrad
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 (im Westen) bis zum Bahnhof Höchst
- Verlängerung der Stadtbahnlinie U 4 (im Osten) bis Seckbach-Atzelberg
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 18 bis Oberrad

#### **Städtischer Fuhrpark**

Zukünftig werden nach einem Magistratsbeschluss bei Neuanschaffungen von Personenkraftfahrzeugen für die Stadtverwaltung CO<sub>2</sub>-Ausstoß (Verbrauch), Lärmentwicklung und Abgasemissionen berücksichtigt. Sind für den vorgesehenen Einsatzzweck Fahrzeuge am Markt, die bereits die Stufe Euro 6 erfüllen, sind diese zu bevorzugen.

#### **Elektromobilität**

Im Rahmen der Strategie „Frankfurt e-mobil 2025“ sollen bis zum Jahr 2025 in einer Vielzahl von Einzelprojekten der Einsatz von Elektro-PKWs und der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur ebenso wie andere elektrische angetriebene Fahrzeugkonzepte (E-Bikes, pedelecs) und die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger („Reiseketten“) gefördert werden.

Im Rahmen der „Modellregion Elektromobilität“ wird der Alltagsgebrauch von Elektrofahrzeugen und der Ladeinfrastruktur für den Individual- und Berufsverkehr erforscht und getestet.

- „Frankfurter Modell“: offenes System zum Stromtanken im öffentlichen Bereich sowie Erprobung von Pedelecs, E-Rollern und Elektro-PKWs durch verschiedene Nutzergruppen
- Seit Dezember 2009 Einsatz von sechs Elektrofahrzeugen durch das Logistikunternehmen UPS
- Beschaffung von zahlreichen pedelecs im Rahmen des Projekts „bike+business 2.0“