

Eingang:

Frankfurt am Main, 19.08.19

A N T R A G
der BFF-Fraktion im Römer
zur Vorlage M 47/19

Intermodale Mobilitätsstadt Frankfurt am Main

In seiner Vorlage M 47/19 stellt der Magistrat fest, dass das Bürgerbegehren Radentscheid Frankfurt am Main gemäß § 8b HGO unzulässig und daher abzulehnen sei. Weiterhin führt der Magistrat darin aus, dass er, neben einer Steigerung der Radverkehrssicherheit, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr „noch stärker zu erhöhen“ gedenkt. Wie in der Vorlage angekündigt wurden zwischenzeitlich - unter der Prämisse dieser politischen Zielsetzung und der Vermeidung eines Rechtsstreites - seitens des Magistrats mit den Initiatoren des Bürgerentscheides Gespräche geführt. Die Ergebnisse dieser Gespräche mündeten in den gemeinsamen Antrag NR 895/19 der diesen Magistrat tragenden Fraktionen von CDU, SPD und Grünen mit dem Titel „Fahrradstadt Frankfurt am Main“.

Im Hinblick darauf, dass für den Erfolg des durchgeführten Bürgerbegehrens lediglich 15.064 Unterschriften wahlberechtigter Unterstützer erforderlich waren, erscheint die Zahl von rund 40.000 Unterzeichnern zunächst beachtlich. Stellt man letztere jedoch der Gesamtzahl aller Wahlberechtigten gegenüber - gemäß Kommunalwahl 2016 sind dies 506.781 Frankfurterinnen und Frankfurter - repräsentieren die Unterstützer des Radentscheids nicht einmal 8 % aller Wählerinnen und Wähler in unserer Stadt.

Dass die Stadt Frankfurt seitens des Magistrats versucht, einen Rechtsstreit mit den Initiatoren des Radentscheids zu vermeiden, darf nicht dazu führen, dass deren - im Sinne einer nachhaltigen urbanen Mobilität für alle - verkehrspolitisch fragwürdigen Ziele jetzt quasi eins zu eins von der Regierungskoalition mit dem Antrag NR 895/19 durchgesetzt werden. Denn der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr in Frankfurt liegt - im Rahmen einer statistischen Annäherung - lediglich bei etwa 14 Prozent (Stand 2018). Hingegen sind nahezu 100 Prozent aller Frankfurter zunächst einmal Fußgänger, auch wenn sie zugleich Autofahrer, Radfahrer und/oder Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs sein mögen.

Aus diesen Vorbemerkungen wird bereits deutlich, dass die aus einer ideologischen Vorbelastung resultierende Zielsetzung einer „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ weder zukunftsweisend noch dazu in der Lage ist, die Herausforderungen des städtischen Gesamtverkehrs auch nur im Ansatz zu bewältigen; vielmehr werden mit der Beschreitung eines solchen verkehrspolitischen Irrwegs zusätzliche Konflikte und Probleme ge-

schaffen. Als analoge Dekarbonisierungsstrategie ist das Konzept „Fahrradstadt Frankfurt“ rückwärtsgerichtet und führt direkt in eine digitale Spaltung unserer Stadtgesellschaft im Hinblick auf deren Mobilität, die so nicht gewollt sein kann.

Nur ein intermodales Verkehrskonzept - auf der Basis empirischer Forschung und unter Einbeziehung durch Digitalisierung möglicher verkehrsmittelneutralen Lösungen - wird den zukünftigen Anforderungen des Stadtverkehrs (Hypermotion) in Frankfurt gerecht und ist damit auch nachhaltig.

Dies vorausgeschickt möge die Stadtverordnetenversammlung beschließen:

I. Empirisch abgesicherte Informationen über das Mobilitätsverhalten im Stadtgebiet ermitteln

Der Magistrat wird damit beauftragt, möglichst zeitnah eine repräsentative verkehrswissenschaftliche Studie durchführen zu lassen, in der empirisch abgesicherte Informationen über das tatsächliche Mobilitätsverhalten der Frankfurter sowie deren jeweiligen spezifischen Bedürfnisse ermittelt werden. In diese Untersuchung sind selbstverständlich auch die etwa 376.442 werktäglichen Einpendler (Stand Ende 2018) einzubeziehen.

II. Nachhaltige urbane Mobilität für alle

Auf Basis der mittels dieser Studie gewonnenen Informationen und Erkenntnisse über den konkreten Verkehrsablauf in Frankfurt und unter Zugrundelegung der spezifischen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer erarbeitet der Magistrat eine integrierte Verkehrsplanung, die den Mobilitätsbedürfnissen von Anwohnern, Beschäftigten und des Wirtschaftsverkehrs gleichermaßen gerecht wird und auf verkehrsträgerübergreifenden Konzepten beruht.

Dabei sind die folgenden Grundprinzipien als Leitplanken zu beachten:

- 1.) Die Verkehrsplanung geht immer vom schwächsten Verkehrsteilnehmer aus, dem Fußgänger. Insbesondere Rechnung zu tragen ist hierbei dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis von Kindern, Senioren, Blinden und Sehbehinderten sowie bewegungsingeschränkten Menschen.
- 2.) Im Gegensatz zur Freizügigkeit - die in Artikel 11 Grundgesetz und Artikel 13 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte jedem Bürger unseres Staates garantiert wird - gibt es kein Grundrecht oder Bürgerrecht auf die Nutzung bzw. vorrangige Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels.
- 3.) Die Daseinsfürsorge der Stadt Frankfurt bezieht sich auf das Mobilitätsbedürfnis ihrer Bürger und somit darauf, die Erfüllung dieses Bedürfnisses sicherzustellen - insbesondere im Hinblick darauf, dass Mobilität gleichbedeutend mit Teilhabe ist. Kommunale Daseinsvorsorge bedeutet nicht, hierfür einen bestimmten Verkehrsträger (z. B. ÖPNV) vorzuhalten bzw. eine bestimmte Mobilitätsform (z. B. das Fahrrad) bevorzugt zu fördern.
- 4.) Kein Verkehrsteilnehmer hat das Recht darauf, für sich ein Weg-Zeit-Optimum einzufordern. Das heißt, es gibt keinen Anspruch auf Schnelligkeit und/oder den direkten Weg.
- 5.) Verkehr und Mobilität sind aufgrund gesellschaftlicher und technologischer Entwicklungen einem fundamentalen Wandel unterworfen. Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsplanung ist diese daher so anzulegen, dass die kommunalen Verkehrssysteme flexibel anpassbar sind auf zukünftige Veränderungen, insbesondere im Hinblick auf immer kürzer werdende Innovationszyklen.
- 6.) Alle Mobilitätsformen werden in dem Sinne gleichberechtigt behandelt, dass jedem Verkehrsteilnehmer eine regelwerkskonforme Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht, die das für ihn jeweils maximal mögliche Maß an Verkehrssicherheit gewährleistet; unabhängig davon, ob er gerade als Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer oder mit dem ÖPNV unterwegs ist.

7.) Maßgeblich bei der Verkehrsplanung ist nicht, womit der Verkehrsteilnehmer an sein Ziel kommt, sondern wie, nämlich schnell und effizient. Hierbei steht die intelligente Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel miteinander im Vordergrund. Das Prinzip der intermodalen bzw. multi-modalen Mobilität ist durch die Möglichkeit des nahtlosen Umsteigens in Reihe zu gewährleisten. Unterstützt wird dies durch bereits heute verfügbare Navigationsintelligenz sowie die Möglichkeit, über Online-Plattformen und Applikationen verschiedene Dienstleister und Verkehrsmittel zu kombinieren. Damit ist es möglich, Reisestrecken von Einzelpersonen über verschiedene Verkehrsmittel hinweg online zu organisieren und zu reservieren. Durchgängige Bezahlssysteme hierfür werden ebenfalls sehr bald verfügbar sein.

III. Bürgerbeteiligung und Beschlussfassung

Nachhaltige urbane Mobilität ist für alle Frankfurterinnen und Frankfurter auf lange Sicht von überragender Bedeutung, so dass nicht nur der Prozess der Verkehrsplanung selbst eine möglichst breite Bürgerbeteiligung erfordert. Im Sinne eines Generationen- oder Bürgervertrages ist daher seitens Magistrat und Stadtverordnetenversammlung anzustreben, die Beschlussfassung zur integrierten Verkehrsplanung in einem Bürgerentscheid gemäß §8 HGO den Bürgern zu übertragen (Vertreterbegehren). Eine entsprechende Vorlage, die eine 2/3 Mehrheit der Gemeindevertretung erfordert, ist vom Magistrat oder den ihn tragenden Fraktionen in die Stadtverordnetenversammlung einzubringen.

IV. Kampagne „Miteinander statt gegeneinander“

Die Stadt Frankfurt am Main investiert in die Öffentlichkeitsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit in unserer Stadt. Ziel der Kampagne ist es, Unkenntnis und mangelnder Akzeptanz von Verkehrsregeln sowie rücksichtslosem Verhalten aller Verkehrsteilnehmer entgegenzuwirken (§1 STVO). Wichtige Verkehrsregeln sind dadurch bekannter zu machen sowie ein achtsamer und respektvoller Umgang der Verkehrsteilnehmer untereinander zu fördern.

Im Rahmen der Kampagne bietet die Stadt Frankfurt - ggf. in Zusammenarbeit mit Verbänden und Institutionen wie z. B. der Verkehrswacht - zielgruppenspezifische Schulungen zur Verbesserung der Wahrnehmung im Straßenverkehr an.

V. Projektgruppe „Intermodale Mobilitätsstadt“

Der Magistrat wird beauftragt, eine Projektgruppe „Intermodale Mobilitätsstadt“ zu bilden, und den hierfür erforderlichen Personalkostenmehrbedarf in den Haushaltsentwurf 2020/21 einzustellen.

Die Projektgruppe hat den Auftrag, ein intermodales Verkehrskonzept für Frankfurt zu erarbeiten und nach seiner Verabschiedung an dessen Umsetzung mitzuwirken. Dabei arbeitet sie interdisziplinär und bezieht insbesondere bereits in Frankfurt zum Thema Mobilität vorhandene Kompetenzzentren und Think-Tanks in ihre Arbeit mit ein, wie z. B. an der Frankfurt University of Applied Sciences, dem House of Logistics and Mobility (HOLM) oder der Messe Frankfurt.

Für die Projektgruppe „Intermodale Mobilitätsstadt“ werden im Amt 36 insgesamt 18 auf 5 Jahre befristete Stellen geschaffen. Im Rahmen einer jährlich erfolgenden Evaluierung der Arbeit der Projektgruppe wird nach drei Jahren deren Fortsetzung bzw. die Überführung der Projektstellen in den regulären Stellenplan überprüft.

Damit die Projektgruppe „Intermodale Mobilitätsstadt“ noch im Jahr 2019 ihre Arbeit aufnehmen kann, werden die hierzu benötigten Projektstellen im Rahmen des Budgets des Dezernates VI sofort ausgeschrieben und besetzt.

VI. Kampagne zur Einhaltung bestehender Verkehrsregeln

1. Zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr verstärkt die Stadt Frankfurt massiv Ihre Maßnahmen gegen regelwidriges und verkehrsgefährdendes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer. Hierzu zählen etwa Radfahrer und E-Scooter-Fahrer auf Gehwegen, Falschparker und Falschparkerinnen insbesondere auf Radwegen und Bürgersteigen wie auch Rotlichtverstöße aller Verkehrsteilnehmer. Hierzu wird u. a. die Präsenzzeit von Fahrradstreifen der Stadtpolizei im Stadtgebiet deutlich erhöht, wie bereits im Etat-Antrag E174/19 der BFF-Fraktion gefordert.
2. Wie ebenfalls bereits mit dem Antrag NR 783/19 von der BFF-Fraktion gefordert, trägt der Magistrat dafür Sorge, dass bei allen durch städtische Ämter veranlassten bzw. beauftragten Baumaßnahmen der Stadt Frankfurt obliegenden Verkehrssicherungspflicht zukünftig vollumfänglich nach gekommen wird. Insbesondere ist eine sichere Fuß- und Radverkehrsführung über die gesamte Dauer der Baumaßnahmen hinweg zu gewährleisten. Für die Überwachung der Baustelleneinrichtungen ist das notwendige Personal bereitzustellen, insbesondere für effektive Kontrollgänge sowie ein funktionierendes Beschwerdemanagement.

Bürger Für Frankfurt im Römer

Mathias Mund
Fraktionsvorsitzender

Antragsteller:
Ingeborg Leineweber
Mathias Mund
Patrick Schenk