



1

Verkehrswende links gedreht

HANDLUNGSFELDER FÜR EINE LINKE VERKEHRSWENDE IN
FRANKFURT

DIE LINKE. FRANKFURT - AG – VERKEHRSWENDE – LINKS GEDREHT

2 Inhalt

3	1. Präambel	3
4	2. Handlungsstrategien	4
5	3. Strategiefelder	6
6	3.1. Rückeroberung des öffentlichen Raumes	7
7	3.2. Fußverkehr und autofreie Innenstadt	8
8	3.2.1. Fußverkehr im gesamten Stadtgebiet	8
9	Anforderungen und deren Verwirklichung:	9
10	3.3. Autofreie Zonen.....	9
11	Stadtweites Zonenkonzept:.....	10
12	3.4. Radverkehr	11
13	Ziele einer stadtweiten Radverkehrsinfrastruktur:	11
14	Steigerung des Radverkehrs am Modal Split:	11
15	Wesentliche Steigerungspotentiale:	11
16	3.5. ÖPNV	12
17	3.5.1. Mobilitätsbausteine zur öffentliche Daseinsvorsorge	12
18	Netzausbau:.....	12
19	Barrierefreie Mobilität:	14
20	Nulltarif und Mobilitätsgerechtigkeit:.....	14
21	Regional- und Fernverkehr:.....	15
22	3.6. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	15
23	Neuausrichtung des MIV:	15
24	3.7. Parkraumbewirtschaftung als Perspektivwechsel	16
25	Reduzierung des ruhenden Verkehrs:.....	16
26	3.8. Anlieferung (Warenverkehr, Logistik)	16
27	Rahmenbedingungen:	16
28	3.9. Sharing und Sharing Economy.....	17
29	Nutzungsbedingungen für E-Scooter-Sharing-Anbieter:.....	17
30	3.10.1. Ökobilanz der MIV-E-Mobilität.....	18
31	Einflussgrößen der Ökobilanz:.....	19
32	3.10.2. Elektromobilität im ÖPNV	20
33	Technologie und Konzepte für Batteriebusse:	21
34	3.10.3. Öffentliches Netz für Ladestationen	21
35	Technische Rahmenbedingungen:	21
36	4. Teilkonzept Taxi.....	22

37	5. Öffentliche Stellen und öffentliche Wahrnehmung.....	22
38	Verkehrsplanung als demokratischer Beteiligungsprozess:.....	22
39	6. Soziale, nachhaltige und krisenfeste Finanzierung	22
40	Finanzierungsmix bei den Abgaben:	23
41	Autoren:	24
42	Co-Autoren:	24
43	Literaturverweise:	24
44		
45		

46 1. Präambel

47 Die LINKE macht den Unterschied. Vorschläge zu einem Verkehrskonzept für
48 Frankfurt am Main

49 Das Verkehrskonzept der LINKE Frankfurt orientiert sich an der Notwendigkeit,
50 Frankfurt so schnell wie möglich klimaneutral zu machen und gleichzeitig un-
51 seren politischen Leitgedanken „Der Mensch ist der Maßstab unseres Han-
52 delns“ zu verwirklichen. Für uns heißt das: „Den sozialen Zusammenhalt in der
53 Stadtgesellschaft stärken, eine Stadt für Alle schaffen, nachhaltig und lebens-
54 wert.“

55 Daher soll Frankfurt von morgen wie folgt aussehen:

56 Grundsätzlich gilt für den gesamten Verkehr, dass die jeweils schwächeren
57 Teilnehmer*innen Vorrang vor den stärkeren haben sollen.

58 Der öffentliche Raum muss so gestaltet sein, dass jeder Mensch sich angstfrei
59 ohne Einschränkungen zu Fuß bewegen kann. Dies verbessert die Lebensquali-
60 tät in der Stadt für Alle enorm.

61 Der öffentliche Raum definiert sich als Ort der kollektiven Begegnungen und
62 des Austausches vorrangig der Bewohner*innen. Das hat absoluten Vorrang
63 vor der Nutzung als Abstellplatz oder Parkplatz für private Kraftfahrzeuge aller
64 Art.

65 Alle Menschen, die im Stadtgebiet zu Fuß unterwegs sind, können sich sicher
66 und unbehelligt von anderen Verkehrsmitteln bewegen. Das gilt in besondere
67 Weise auch für Menschen mit Beeinträchtigungen, für Kinder, ob in Begleitung
68 oder allein, für ältere und alte Mitbürger*innen.

69 Die Gehwege sind den Fußgängern vorbehalten. Für den Fahrradverkehr gibt
70 es eigene Verkehrswege, sichtbar und durch vertikale bauliche Elemente abge-
71 trennt und geschützt vor dem Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV), vor
72 Lieferverkehr und vor verbleibendem individuellem Kfz-Verkehr.

73 Der Radverkehrsanteil wird im innerstädtischen Bereich um ein Vielfaches hö-
74 her sein als heute, ähnlich wie das heute schon in den internationalen Städten
75 wie Kopenhagen, Amsterdam und Utrecht der Fall ist.

76 Die Radwege werden ausschließlich von Menschen auf Fahrrädern, sowie teil-
77 weise Rollern und Skateboards benutzt und sind mit einem Schnell- und Fern-
78 radwege-Netz verbunden.

79 Der ÖPNV fährt zum Nulltarif, die Haltestellen sind großzügig, modern und
80 barrierefrei gestaltet und vermitteln ein hohes Maß an Sicherheit für Men-
81 schen jeden Alters. Die Aufenthaltsqualität in und um den ÖPNV-Umsteigesta-
82 tionen entspricht dem Anspruch der Nutzer und Nutzerinnen.

83 Durch den Nulltarif sind die Bewohner mit mittlerem und niedrigem Einkom-
84 men - von Studierenden über Familien und Sozialhilfeberechtigten bis zu Rent-
85 ner*innen - vollständig entlastet und nutzen den ÖPNV in großem Umfang.

Alle Beschäftigten des ÖPNV arbeiten in tarifgebunden Arbeitsverhältnissen und sind in kommunalen Verkehrsbetrieben unbefristet angestellt. Guter Lohn für gute Arbeit ist Standard.

Der individuelle motorisierte Pendlerverkehr endet an Park&Ride-Plätzen vor den Randbezirken der Stadt. Durch eine attraktive Taktung des ÖPNV werden gute Umsteigemöglichkeiten und Null-Emission-Sharing-Angebote bereitgestellt.

Alle Berufspendler*innen und alle, die Frankfurt besuchen, erwerben mit einem Ticket bzw. Jobticket für die Park&Ride-Plätzen automatisch ein Fahrschein für den ÖPNV.

Die abwechselnde und bedarfsgerechte Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Intermodalität = Die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg, multioptionale Angebote), um von A nach B zu kommen ist in Frankfurt und der Region etabliert.

Die verkehrsbedingten Belastungen für die Gesundheit und das Klima durch Emissionen von Stickoxiden und weitere Schadstoffe sind drastisch gesunken und in der Stadt für Alle führt dies zu einer nachhaltigen gesundheitlichen und sozial gerechteren Verbesserung für große Teile der Stadtbevölkerung.

Die Investitionskosten und die laufenden Betriebskosten werden unter anderem mittels einer Nahverkehrsabgabe der in Frankfurt ansässigen Unternehmen einschließlich der Immobilieneigentümer getragen. Vorherige indirekte Subventionen für den motorisierten Individualverkehr werden auf die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen aufgeteilt.

Die Umsetzung der Verkehrswende in Frankfurt ist Ergebnis eines demokratischen Gestaltungsprozess unter Einbindung aller wichtiger zivilgesellschaftlicher Akteure mit dem Ziel, den öffentlichen Raum lebenswert und sozialökologisch nachhaltig umzugestalten!

2. Handlungsstrategien

In den Handlungsstrategien stellen wir unsere Grundsätze für eine linke Verkehrswende in Frankfurt dar und führen diese dann in den nachfolgenden Strategiefeldern näher aus.

Rückeroberung des öffentlichen Raumes:

- Die jeweils schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen und ihre Sicherheit haben Vorrang vor den stärkeren. So gilt die Hierarchie: Fußgänger – Radverkehr – ÖPNV – MIV.
- Mehr Lebensqualität durch eine Stadt der kurzen Wege mittels einer massiven Ausweitung der Fußgängerzonen und autofreien Bereiche. Jegliche städtische Strukturplanung muss an einer Verkehrsminderung des MIV ausgerichtet sein.
- Die Zurückdrängung des MIV und der privaten sowie der kommerziellen Nutzungsansprüche (Parken, etc.) hat oberste Priorität.

- 127 ➤ Die wahren Kosten im Vergleich der Verkehrsmittel müssen offengelegt
- 128 werden (Kostenwahrheit und Kostentransparenz).
- 129 ➤ Feste Parkplatzreduzierungsquote pro Jahr, damit neue Freiflächen in der
- 130 Stadt für Gehwege und Grünanlagen umgewidmet werden können. Die
- 131 Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung müssen in den ÖPNV-Aus-
- 132 bau investiert werden.
- 133 ➤ Die veränderte Nutzung von Verkehrsmitteln soll eine Erhöhung der Le-
- 134 bensqualität für die Stadtbewohner*innen herbeiführen: mehr Sicherheit
- 135 für alle Verkehrsteilnehmer, gesundheitliche Verbesserungen bei Luft-
- 136 qualität und Lärm, Klimaneutralität.

137 Ökologische Handlungsleitlinien:

- 138 ➤ Massiver Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (Straßenbahn, Ringverkehr,
- 139 Oberlinienbusse, etc.): ÖPNV, Fuß.- und Radwege sind so auszubauen,
- 140 dass damit der Großteil der Wege (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Frei-
- 141 zeit) zurückgelegt werden können
- 142 ➤ Alle Aktivitäten im Bereich ÖPNV, MIV und Verkehrsplanung müssen be-
- 143 züglich ihrer Klimarelevanz wissenschaftlich fundiert und öffentlich ein-
- 144 sehbar bewertet werden. Hierzu muss eine entsprechende Stelle geschaf-
- 145 fen und die Finanzierung sichergestellt werden.
- 146 ➤ Es ist auf die vorrangige Nutzung von Verkehrsmitteln mit niedrigen CO₂-,
- 147 Feinstaub- und Stickoxid-Ausstößen hinzuwirken.
- 148 ➤ Bei Verkehrsplanung und Stadtentwicklung müssen stets die Auswirkun-
- 149 gen auf die formulierten und die erforderlichen Klimaziele ausgewiesen
- 150 werden. Bereits in der Planungsphase einer Infrastrukturmaßnahme muss
- 151 die Emissionsreduzierung standardmäßig quantifiziert werden.
- 152 ➤ Für die Bewertung der Gesundheitsgefahren durch Feinstaub sind die
- 153 WHO-Grenzwerte bindend.

154 Soziale Handlungsleitlinien:

- 155 ➤ Alle Menschen sollen unabhängig von ihren persönlichen und sozialen
- 156 Merkmalen einen gleich guten Zugang zu Mobilität haben – Mobilitätsge-
- 157 rechtigkeit.
- 158 ➤ ÖPNV-Nulltarif mit dem möglichen Zwischenschritt 365,- Euro-Ticket für
- 159 alle.
- 160 ➤ Die einheitliche tarifrechtliche Absicherung aller Beschäftigten (Arbeits-
- 161 zeit, Gehalt, Pausenregelung, etc.) im öffentlichen Personenverkehr ist
- 162 zu gewährleisten und bei allen Investitionen in den ÖPNV sicherzustellen.
- 163 ➤ Bei allen Mobilitätsprojekten sind stets in einer Kosten-Nutzen-Analyse
- 164 die Auswirkungen auf soziale Folgekosten (Gesundheit, Lärm, Luftbelas-
- 165 tung) deutlich hervorzuheben.
- 166 ➤ Für den Pendlerverkehr muss ein massiver, bedarfsgerechter (ggf. mehr-
- 167 stöckiger) Ausbau der Park & Ride-Parkplätzen an den Randbezirken der
- 168 Stadt erfolgen. Das Park-Ticket wird als ÖPNV-Fahrschein zentraler Be-
- 169 standteil der RMV-Tarifstruktur.
- 170 ➤ Einführung einer Nahverkehrsabgabe für in Frankfurt ansässigen Unter-
- 171 nehmen einschließlich Immobilieneigentümern (mietenneutral).

Demokratische Gestaltungsprozesse:

- Verkehrsplanung findet als demokratischer Beteiligungsprozess statt.
- Beteiligt werden an diesen Planungsprozessen gleichberechtigt allen wichtigen Akteuren: Bürger*innen, Initiativen, Projektplaner*innen, kommunalpolitische Vertreter*innen.
- Veröffentlichung aller Vertragsvereinbarungen mit kommerziellen Anbietern (Carsharing, E-Scooter, E-Roller, Leihräder etc.).

E-Mobilität als Alternative:

- Der Ausbau der E-Mobilität muss in Bezug auf seine globale Klimarelevanz bewertet werden. Als Bewertungskriterium ist die CO₂-Äquivalente^{*1} öffentlich einsehbar auszuweisen.
- Die für die E-Mobilität benötigten Rohstoffe sind genauso wenig nachhaltig wie Erdöl und werden unter unmenschlichen Bedingungen abgebaut.
- Bei der Ablösung des Verbrennungsmotors durch E-Mobilität muss der Gesamtanteil des MIV im innerstädtischen Bereich am Verkehrsmix verringert werden.
- Die Finanzierung und die Betriebskosten der E-Ladestationen sind dem MIV zuzuschreiben und müssen im städtischen Haushalt eindeutig, transparent und öffentlich einsehbar zugewiesen werden.
- E-Mobilität ist als Übergangsstrategie nur dann von Vorteil, wenn in Frankfurt ausreichend Öko-Strom bereitgestellt wird.
- Die benötigten Flächen für öffentlich zugängliche E-Ladestationen im verdichteten Stadtgebiet dürfen nicht den Nutzungen wie Parks, Grünflächen, Spielplätzen, Fuß- bzw. Radverkehrsflächen entzogen werden.

^{*1} = Die „CO₂-Äquivalente“ beziffert die CO₂-Emissionen sowie deutlich stärkere wirkende Klimagase, welche auf die Wirkung von Kohlendioxid umgerechnet werden.

3. Strategiefelder

„Verkehr wird als Produkt politischer Entscheidungen und gesellschaftlicher Verhältnisse begriffen und nicht dem Markt überlassen.“

„Die sozialökologische Verkehrswende ist nicht auf neuen Antriebstechnologien fixiert, sondern auf die Reduzierung von Verkehr insgesamt. Das Prinzip lautet: vermeiden, verlagern, verbessern – in dieser Reihenfolge.“

Kommunen und Bewohner*innen werden ermächtigt und befähigt, die Verkehrswende vor Ort zu gestalten.“ (obere Zitate Sabine Ledig, MdB a.D., HSG „LINKS- VERKEHR“).

„Dabei müssen wir den Mut aufbringen, uns mit den Reichen in diesem Land anzulegen.“ (Janine Wissler, Parteivorsitzende DIE LINKE., MdB).

209 3.1. Rückeroberung des öffentlichen Raumes

210 Die sozialökologische Verkehrswende manifestiert sich dadurch, dass der öf-
211 fentliche Raum zugunsten der Lebensqualität aller Menschen in der Stadt
212 Frankfurt neu verteilt wird.

213 Bei der Verkehrswende -LINKs gedreht ist von zentraler politischer Bedeutung
214 die Rückeroberung des öffentlichen Raumes. Dieser wird zurzeit dominiert
215 vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Abstellen von privaten
216 Gegenständen (Anwohnerparken, E-Scooter-Sharing etc.). Der öffentliche
217 Raum ist in der Stadt in seiner Verfügung begrenzt und kann nicht beliebig er-
218 weitert werden.

219 Bei der Neuverteilung des öffentlichen Raums hat oberste Priorität, die in die-
220 sem Raum neu geschaffene Lebensqualität, noch vor den dominanten wirt-
221 schaftlichen Interessen (Warenkonsum, Automobilverkehr, Immobilienwirt-
222 schaft, etc.) dies ist elementarer Bestandteil einer sozialen Verkehrswende.

223 Es gilt die kapitalistischen Diskursmechanismen bzw. die Gestaltungsmacht des
224 Geldes (Spenden, Mäzenatentum, Stiftungen) in den Entscheidungsprozessen
225 zur Gestaltung des öffentlichen Raums sichtbar zu machen.

226 Mobilität für Alle ist ein wesentlicher Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge
227 und damit eine kommunalpolitische Aufgabe, welche nicht dem privaten Pro-
228 fit- und Gewinnstreben untergeordnet werden darf. Es geht um die Verlage-
229 rung des Verkehrs vom MIV auf den ÖPNV, um den Ausbau des Radwegenetzes
230 und um sichere attraktive Fußwege und Fußgängerzonen. Hier geht es um eine
231 Mobilitätsgerechtigkeit für Alle und nicht nur für wenige.

232 Dafür ist die Umwidmung der Verkehrsfläche – mehr Platz für Fußgänger, Rad-
233 verkehr und ÖPNV notwendig. Das bedeutet eine starke Zurückdrängung des
234 MIV (Fahrbahnreduzierung) einschließlich der privaten Nutzung des öffentli-
235 chen Raumes als Parkfläche (Passive Mobilität).

236 Ein Stadtweites Parkplatz-Umwidmungsprogramm muss ausgestattet mit ei-
237 nem Finanz-Budget für die Stadtteile (Mitbestimmung des OBR sichern) wer-
238 den.

239 Bei der Bewertung der Verkehrsmittel muss die Fahrzeugkapazität durch die
240 Anzahl der Menschen ersetzt werden, welche pro Stunde mit dem jeweiligen
241 Verkehrsmittel geleitet werden können.

242 Die Gestaltung des öffentlichen Raums hat zum Ziel, aktive Mobilität, ein ge-
243 rechter Modal Split und konsumfreie Aufenthaltszonen nachhaltig zu fördern.

244 Die Rückeroberung des öffentlichen Raumes erfolgt durch eine demokratische
245 Gestaltung. Die Einwohner*innen, Schlüsselakteure, kommunalen Vertretungs-
246 organe und Fachleute sind gleichberechtigt an Planungs- und Gestaltungspro-
247 zessen zu beteiligen, wobei der politisch legitimierte Entscheidungsprozess
248 nicht außer Kraft gesetzt wird. Diese Vorgehensweise ermöglicht eine ernst-
249 hafte Mitwirkung aller Beteiligten in deren direkten Umgebung an den Detail-
250 lösungen eines Verkehrskonzeptes.

Die Festschreibung von Zielvorgaben einschließlich der Bereitstellung von Finanzmitteln ist durch einen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr parlamentarisch zu verabschieden. Auf dieser Basis sind spezifische Planwerke wie ein Fußverkehrsplan, ein Radverkehrsplan und ein Nahverkehrsplan zu erstellen. Bürger*innen und Öffentlichkeit sollten daran umfassend beteiligt werden.

3.2. Fußverkehr und autofreie Innenstadt

Einerseits ist unser Ziel, die Rechte von Fußgängern im gesamten Stadtgebiet durchzusetzen und Fußgänger*innen mehr sicheren Raum zur Verfügung zu stellen, in dem sie sich gerne aufhalten.

Andererseits muss aus großen innerstädtischen Bereichen der MIV schlichtweg verdrängt werden.

Die Worte „autofreie Innenstadt“ lassen viele Menschen zurückschrecken. Es herrscht die Meinung vor, dies sei unmöglich. Von Autolobby, Einzelhandel, Gewerbetreibende und Gastronomen wird ein Schreckensszenario heraufbeschworen, das ein Chaos in der Innenstadt, die Immobilität vieler und eine leere Shoppingmeile voraussagt.

Viele Innenstädte in Europa sind bereits autofrei und diese Chaos-Szenarien haben sich nicht bewahrheitet. Eine autofreie Innenstadt kann funktionieren!

3.2.1. Fußverkehr im gesamten Stadtgebiet

Der öffentliche Raum muss den Menschen zurückgegeben werden. Fußwege, Fußgängerzonen und Grünanlagen sollen zum Flanieren, Spielen und Verweilen einladen. Die Wege sollen die Menschen sicher an ihr Ziel bringen.

Passant*innen sind im Verkehr besonders gefährdet und daher muss sich der Fahrzeugverkehr an die Menschen anpassen. Dem Fußverkehr muss ein klarer Vorrang vor dem Auto im Verkehrsbund geben werden.

Straßen müssen fußgängerfreundlich gestaltet werden. Erst wenn wir unsere Kinder sorgenfrei auf die Straße schicken können, ist eine Atmosphäre von Aufenthaltsfreundlichkeit und Sicherheit gewährleistet. Hier ist auf Grund des dokumentierten erhöhten Unfallgeschehens bzw. Gefährdung im Fußverkehr die Vision Zero als verkehrspolitische Vorgabe elementar. Vision Zero bedeutet die Verkehrsräume so fehlerverzeihend zu gestalten, dass dort niemand mehr getötet oder schwerverletzt werden kann.

Um das zu erreichen, muss eine Fußverkehrsstrategie bzw. Fußverkehrsplan für das gesamte Stadtgebiet erarbeitet werden. Ein durchgehendes Fußwegenetz ist sicherzustellen. Die Stelle eines Fußverkehrsbeauftragten ist einzurichten.

Das Umweltministerium hat in seinem Aktionsprogramm Klimaschutz bereits 2014 festgestellt, dass die Stärkung des Fußverkehrs eines der wichtigsten Handlungsfelder zur Verminderung von CO₂-Emissionen ist. 2005 entwickelte die Stadt Frankfurt ihren ersten Gesamtverkehrsplan (GVP). Erst zehn Jahre später formulierte sie die bereits im GVP angestrebte Mobilitätsstrategie als Teil des integrierten Stadtentwicklungskonzepts. Hierin wird eine nachhaltige Mobilitätskultur angestrebt ganz im Sinne des GVPs: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln. Fußgänger werden im GVP als die wichtigsten Verkehrsteilnehmer bezeichnet.

Wir fordern endlich die Durchführung angekündigter Maßnahmen und die Erweiterung angestrebter Maßnahmen zu einer wirklich Fußgänger*innenfreundlichen Stadt!

Anforderungen und deren Verwirklichung:

- mind. 2,50 m breite Gehwege
- Abschaffung des Gehwegparkens
- Geschwindigkeitsreduzierung (30 km/h) auf allen Straßen im Stadtgebiet
- Ausbau von Querungshilfen (Mittelinsele, Gehwegvorstreckungen, Verengung von Straßen)
- Verkürzung der Wartezeiten für Fußgänger*innen an Lichtsignalanlagen (LSA) und längere Grünphasen an Fußgängerübergängen um durchschnittlich 50 % für Fußgänger*innen
- Bedarfsampeln ersetzen, mindestens aber "Sofort-Grün-Schaltungen"
- Handlungsbedarf beim Unfallgeschehen (Planungsvorgabe „Vision Zero“ = Unfälle mit schweren Personenschäden sollen auf null reduziert werden)
- Fuß- und Radwege sind stärker voneinander zu trennen und besser zu beleuchten.
- Mobilitätsmanagement für sichere Schulwege (Verkehrssicherheitsprogramm, Schulwegepläne, Mobilitätsgremien an Schulen)
- Einrichtung einer Koordinierungsstelle Fußverkehr beim Magistrat (min. zwei Stellen)
- Die Fußverkehrsplan mit konkreten Zielvorgaben und Ausbauplänen

3.3. Autofreie Zonen

Eine zukunftsfähige Stadtentwicklung muss ihren Gestaltungswillen für den öffentlichen Raum, sowie einen nachhaltigen Ansatz zur Aufteilung des Raums unter seinen Nutzern wahrnehmen. Die verschiedenen Verkehrsströme – Fußgängerinnen, Radfahrer und Fahrzeuge – müssen auf flexible Art und Weise Betrachtung finden – der MIV dominiert die Verkehrsplanung den öffentlichen Raum nicht mehr.

Das Umweltbundesamt machte bereits 2017 deutlich, dass zur Wahrung einer lebenswerten Stadt eine Verkehrswende unumgänglich sei und dass diese durch eine verkehrsvermeidende Stadt erreicht werden soll.

Wichtiges Mittel zum Zweck ist die frühzeitige Einbeziehung von Betroffenen, also Anwohnern, Ladeninhabern, Gastronomen und Handwerksbetrieben. Auch eine Abstimmung wie in Wien kann eine solche Entscheidung legitimieren.

Für Frankfurt ist das kurzfristige Ziel einer autofreien Innenstadt der Bereich an den Straßen: Am Salzhaus, Großer Hirschgraben, Kleiner Hirschgraben, Weißadlergasse und Karl-Heinrich-Ulrichs-Platz westlich des Kornmarkts:

Hier ist im Original eine Karte vom Bereich Kornmarkt eingefügt, die Eyup Yilmaz bereits in einer PM zur Ausweitung der Fußgänger*innen Zone veröffentlicht hatte.)???

Mittelfristig soll dieser Bereich jedoch stark ausgeweitet werden. Es muss nicht nur der Innenstadtbereich innerhalb des Cityrings einbezogen werden, sondern genauso Nordsachsenhausen und weitere Bereiche in anderen Stadtteilen wie z.B. Bornheim und Bockenheim. Autofrei müssen mindestens folgende Straßen werden: Leipziger Straße (Bockenheim), Schweizer Straße (Sachsenhausen), Oeder Weg, Berger Straße, Glauburgstraße (Nordend/Bornheim), Bruchfeldstraße (Niederrad), Höchst Altstadt, Hedderheimer Landstraße (Nordwest), Alt Harheim, Radilostraße (Rödelheim), Bergen Marktstraße (Bergen-Enkheim), Alt Praunheim.

Stadtweites Zonenkonzept:

- Fußgängerzone
- Begegnungszone
- Verweilzone mit ausreichend Sitzgelegenheiten mit hoher Aufenthaltsqualität
- Taxizonen
- Ladezonen
- Zonen für Menschen mit Einschränkungen Mobilitätsbehinderte
- Anwohner Haltebereich
- Service-Zone (Handwerker- und Dienstleistungsfahrzeuge etc.)

Radfahrer dürfen die Fußgängerzone in Schrittgeschwindigkeit befahren, Fußgänger haben aber Vorrang. Taxis dürfen zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen zufahren.

In der Begegnungszone sind alle Verkehrsteilnehmer zugelassen. Fußgänger können die Straße benutzen, für Fahrzeuge gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und Nachrang. Parken ist nicht erlaubt, Halten nur in ausgewiesenen Haltezonen. Für den Lieferverkehr ist die Zufahrt und das Halten bis 12 Uhr (Apothekenbelieferungen ist jeder Zeit sicherzustellen) zulässig.

Sowohl in der Fußgänger- als auch in der Begegnungszone sind mindestens 6,50 m breite Fahrflächen mit fahrbahnebenen Begrenzungstreifen für Lieferverkehr und Radfahrer vorgesehen.

Die Zahl der Zebrastreifen an den wenigen nicht verkehrsberuhigten Straßen wird vervielfacht. Außerhalb der autobefreiten Kernbereiche werden die Stadtviertel mit Ausnahme der Sammelstraßen flächendeckend verkehrsberuhigt (Straßenverkehrszeichen 325 StVO). D. h. es gilt maximal Tempo 15 km/h.

In diesen verkehrsberuhigten Zonen wird der gesamte Straßenraum für die Fußgänger freigegeben und somit von allen Menschen zurückerobert. Fahrzeugführer und Radfahrer dürfen Fußgänger nicht behindern, oder gefährden. Da diese Straßen zur Regel werden, müssen sie nicht aufwändig umgebaut werden.

3.4. Radverkehr

Erhöhung der objektiven und subjektive-erlebten Sicherheit von Radfahrenden.

Ziele einer stadtweiten Radverkehrsinfrastruktur:

- Der Ausbau der Radfahrinfrastruktur ist ein wichtiger Beitrag auf dem Weg zur CO₂-neutralen Stadt.
- Die Infrastruktur soll sicher, schnell, komfortabel - auf das städtische Leben abgestimmt sein.
- Installation von Radbügel (Vier Radbügel benötigen einen Autoparkplatz – 16.000 Fahrräder entsprechen 500 Autoparkplätze)
- Die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, Älteren und unsicheren oder mobilitätseingeschränkten Radfahrer*innen müssen bei der Umgestaltung des öffentlichen Raums berücksichtigt werden.
- Die Umgestaltung von gefährlichen Knotenpunkten soll durch „Protected Intersections“ (geschützte Kreuzung) gesichert werden. Diese sind mittlerweile erprobter Standard in der Verkehrsplanung sowie als Gestaltungsprinzip des öffentlichen Raums.
- Die Einrichtung von Verkehrsinseln (sog. Linsen) reduzieren die Abbiegeschwindigkeit und somit bessere Sichtbeziehungen zwischen Auto- und Radfahrenden. Das Abbiegen stellt zudem eine deutlich geringere Gefahr dar, wenn Ampeln getrennt geschaltet sind. Diese Verkehrsberuhigungsmaßnahmen - zum Beispiel auf Straßen in der Nähe von Schulen helfen das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen.
- Eine grüne Welle für Radfahrer erhöht deutlich den Fahrradpendler-Anteil und führt zu einer gesteigerten Akzeptanz des Radverkehrs.
- Durchgängiges Fahrradwegenetz
- Protected Bike Lanes (PBL) als klare Abgrenzung zum MIV und ein Beitrag zum subjektiven Sicherheitsgefühls und zum Komfort des Radverkehrs leistet.
- Design Guides verpflichtend (Standardbreite 2,5 m etc.)
- Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit

Steigerung des Radverkehrs am Modal Split:

Das Fahrrad soll in all seinen modernen Ausführungen (Lastenrad, Elektrorad etc.) das bevorzugte innerstädtische Verkehrsmittel werden.

Wesentliche Steigerungspotentiale:

- Das Lastenrad als Teil des städtischen Logistik-Systems soll den Zulieferverkehr dominieren.
- Das Abstellen von Lastenrädern ist durch exzellente Abstellmöglichkeiten außerhalb von Wohnungen, Institutionen und Läden zu fördern.

- Die Anforderungen an das Abstellen von Fahrrädern in Neubauten, inklusive Lastenrädern, ist in einem Stadtentwicklungsplan bzw. Bebauungsplan einzuarbeiten.
- Die Schaffung eines flächendeckenden E-Cargo-Bike-Sharing-Systems für den gelegentlich notwendigen Transport schwererer Lasten und Einkäufe macht das Lastenrad attraktiv für die Bewohner*innen der Innenstadt.
- Ein städtisches Koordinationsbündnis für den Radverkehr sowie ein gesellschaftlicher Beirat sichern die Akzeptanz in den Stadtteilen.
- Übergabestationen an ÖPNV-Knotenpunkte, Öffentliches Fahrradverleihsystem gemeinsam mit Bussen, Zügen und U-Bahnen.
- Anbindung an das flächendeckende Fernradwegenetz der Rhein-Main-Neckar-Region mittels sicher abgegrenzte Fahrradwege.
- Förderprogramm für Lastenräder, Pedelecs (Handwerker, IHK etc.)
- Das Straßenverkehrsrecht muss grundsätzlich überarbeitet werden. Regeln und Gesetze dürfen nicht länger die „Flüssigkeit“ des Autoverkehrs favorisieren.
- Quantitative Ziele zum Aufbau von Fahrradstellplätzen, -stationen und -parkhäusern festlegen.

3.5. ÖPNV

Die Mobilität ist ebenso ein Grundbedürfnis wie das nach Bildung, Gesundheitsvorsorge, Pflege, Arbeit, Sicherheit, Gemeinschaftlichkeit, Kultur oder Sport. Der Zugang zu den wichtigsten Bereichen eines sinnerfüllten guten Lebens ist an Mobilität gebunden (Judith Dellheim, Michael Brie). Daher ist die ÖPNV-Nutzung im Kontext mit Gemeingütern, öffentliche Daseinsvorsorge und Energiesouveränität zu diskutieren. Damit ist der öffentliche Personennahverkehr ein Teil des öffentlichen Raumes, auch in seiner sozialpolitischen Verortung.

3.5.1. Mobilitätsbausteine zur öffentlichen Daseinsvorsorge

Netzausbau:

- Allen Stadtbewohner*innen einen „Hausanschluss für Mobilität“ (ÖPNV) in Form von nachhaltigem Verkehrsmittel bereitzustellen.
- Der ÖPNV muss deutlich aufgewertet werden, dazu ist die Infrastruktur (Straßenbahn, Ringlinienverkehr, Oberlinienbusse, ggf. U-Bahn-Ergänzungen etc.) zu erneuern, um der wachsenden Nachfrage gerecht werden.
- Zügiger Netzausbau durch Integration der Stadtbezirke mittels eines Ringlinien-Gesamtkonzeptes in den bestehenden ÖV und Sanierung der Umsteigestationen (Details siehe Initiative-Frankfurt22):
 - Sachsenhausens (Lokalbahnhof–Goetheturm, Ostbahnhof sanieren, Vorplatz autofrei)
 - Bergen-Enkheim und Seckbach (über Prüfling bis Zentrum von Bergen)
 - Bockenheim-Rödelheim-Hausen (Schloßstr. - Rödelheim Bahnhof-Höchst verlängern zur Regionaltangente-West (RTW))
 - Gutleutviertel (Linien 11 und 21 einschl. Westhafen bis Ffm-Hbf.)

- Riedberg (Verlängerung der Linie-16 (Ginnheim) verbinden U1 (Nidda Park– Römerstadt- Nordweststadt-Riedberg) einschl. U2-Bad Homburg.
- Höchst (Linie 11/12 verlängern zur RTW bzw. Höchst-Bahnhof / Zentrum)
- Ffm-Hbf.-Vorplatz/Ausgang-Nord (Straßenbahn-Knotenpunkt erweitern)
- Konstablerwache (Straßenbahn-Knotenpunkt erweitern und autofrei gestalten)
- Lückenschluss Ginnheim–Bockenheimer Warte:
Entwickeln eines Mobilitätskonzept für die UNI (Campus-Westend) und der Deutschen-Bundesbank (Radwegnetz UNI, Ausbau der U-Bahnstation Holzhausen Str., Verlängerung der U4 nach Ginnheim unter Einbeziehung der Linie 16. Straßenbahn-Linie auf dem Reuterweg)
- Für eine schnelle Verkehrswende müssen die Planungs- und Bauzeiten für neue schienengebundene Verkehrsträger beschleunigt und optimalere Strukturen geschaffen werden. Dabei ist verwaltungstechnisch zu gewährleisten, dass Planungszeiten unter 10 Jahre liegen sollten und eine transparente Baukostenkalkulation unter Berücksichtigung aller Folgekosten öffentlich einsehbar sind.
- Im Vergleich der Verkehrsträger U-Bahn vs. Tram im Öffentlichen Verkehr (ÖV) sind folgende monetäre und ökologische Prüfsteine relevant:
 - Klimaverträglichkeit:
Ein durchschnittlicher Kilometer einer U-Bahn-Tunnelstrecke (Neubau) setzt ca. 100.000 Tonnen CO₂ frei. Bei Berücksichtigungen der CO₂-Einsparungen im U-Bahn-Betrieb, vergehen zwischen 109 und 230 Jahre bis zum Ausgleich.
Ein Kilometer Straßenbahntrasse (Neubau) setzt ca. 7.000 und 12.000 Tonnen CO₂ frei. Für ca. 5 km Straßenbahn-Trasse ist ein CO₂-Ausgleich nach ca. 9,4 Jahren Betrieb möglich.
 - Strecken-Investitionskosten:
Bei der Tunnelvortriebstechnik (**U-Bahn**) werden 131 Mio. € pro Streckenkilometer, abhängig von der Komplexität der Stationen, der Bodenbeschaffenheit, Tunnel-Verlegungstiefe, Tunnelsanierungen veranschlagt.
Straßenbahn (Schotter- oder Rasenbett) 12 Mio. € pro Streckenkilometer abhängig von der Trassenbeschaffenheit und ggf. erforderlichen Brückenbaukosten (ca. 1182,- € pro Meter).
 - Planungsdauer:
U-Bahn min. 20 Jahre von der Machbarkeitsstudie bis zum Ausschreibungsverfahren (Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung notwendig, Personalausstattung im Verkehrsamt, Einspruchsverfahren der Bürger*innen etc.).
Straßenbahn min. 8 Jahre (kongruiert bei knappen Ressourcen mit dem U-Bahn-Bau, Priorisierung notwendig siehe Berlin)
- Ein flächendeckendes und barrierefreies Angebot des öffentlichen Verkehrs mit attraktiver Taktung, Ampelvorrangschaltungen für Bus und Tram, gute Umsteigemöglichkeiten und hin zum Nulltarif ist ein Hauptziel unserer sozialen Verkehrspolitik.

- Ein Ausbau des ÖV und ergänzende Integration in den ÖPNV von stationsbasierten Car-Sharing-Angeboten für Wege, die nur schwer mit dem eigenen Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden können, ermöglicht eine umfassende Vernetzung der Verkehrsträger.

Barrierefreie Mobilität:

Selbstbestimmte Mobilität ist ein Menschenrecht, das für Menschen mit Beeinträchtigung von zentraler Bedeutung ist, denn Mobilität ist eine Voraussetzung für Inklusion, Partizipation und gesellschaftliche Teilhabe und damit ein wichtiger Teil einer kommunalen Daseinsvorsorge.

Das bundesweit geltende Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3) schreibt vor, dass der ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 vollständig barrierefrei sein soll. Die Stadt Frankfurt hat dies zum Stichtag nicht erreicht und ist weit hinter den Erwartungen der Betroffenen zurückgeblieben.

Wir fordern ein fachübergreifendes Monitoringsystem inklusive eines Arbeitsplans für die vollständige Umsetzungen der oben genannten gesetzlichen Vorgaben und deren Einbeziehung in die gesamtstädtische Mobilitätsplanung.

- Durchgängiges taktils Leitungssystem.
- Ausreichend Platz für Rollstühle und Rollatoren
- Gute und sicher Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten
- Genügend Aufzüge innerhalb der Umstiegs Stationen, einschl. der Sicherstellung von Service und Wartung.
- Höhenausgleich durch Rampen
- Niedrigflurbusses als Standard
- Sicherstellung der Barrierefreiheit in den Nachtbus-Linien und innerhalb des autonomen Fahrbetriebes.
- Aktualität der Fahrgast-Information über das Fahrpersonal gewährleisten

Nulltarif und Mobilitätsgerechtigkeit:

- Der Nulltarif ist als eine sozialpolitische Maßnahme anzusehen und er erschließt insbesondere Kindern, Jugendlichen und der älteren Bevölkerung mehr soziale Kontakte und gemeinsame Erfahrungen.
- Der Nulltarif zielt darauf, Menschen zu aktivieren, gemeinsam Armut und soziale Ausgrenzung zurückzudrängen, das Klima in der Stadt zu verbessern, Stadtraum für die Bürger*innen zurückzugewinnen.
- Das **Modell Nulltarif** lässt sich folgend eingrenzen:
 - *Der ÖPNV ist nicht kostenlos, er verursacht Kosten und sofern er nicht aus den normalen Steuereinnahmen (Bund, Land, Kommune) finanziert - auch durch Entgelte (nicht entgeltfrei) wird. Wichtig ist, dass der ÖPNV von allen ohne Fahrschein oder anderen Berechtigungsnachweis genutzt werden kann. Dafür stehen die Begriffe fahrscheinlos, fahrscheinfrei und Nulltarif.*

Regional- und Fernverkehr:

Um den Pendlerströmen der Stadt Frankfurt Herr zu werden ist ein weiterer schneller Ausbau bzw. Optimierung des Frankfurter-Hbf. für den Regionalverkehr dringend notwendig.

Den Planungsentwurf der DB Netz AG zu einem Fernbahntunnel (zwei Tunnelröhren x 10 km, in ca. 35 m Tiefe, fast vollständig unter dem Main bis Offenbach-Kaiserlei, alternativ: Hbf. - Ostbahnhof) muss ausreichend begründet werden. Das Programm Frankfurt RheinMain plus, das eine Ertüchtigung des Hauptbahnhofs ohne Tunnelbauten möglich machen soll, wird seit Jahren nicht konsequent vorangetrieben. Dabei ist unstrittig, dass mehr Schienenkapazitäten für den Nah- und Fernverkehr dringend notwendig sind. Regional- und Fernverkehr müssen getrennt werden. Der Hauptbahnhof (Hbf.) als zentraler Schienenknotenpunkt der Stadt ist zu erhalten. Dennoch muss intensiv geprüft werden, ob die Kosten für den Tunnelbau (5 Mrd. Euro, Zeitersparnis 7,5 min. gemäß DB Netz AG) nicht anderweitig effektiver für eine Verbesserung der Schienenkapazitäten um den Hauptbahnhof eingesetzt werden können. In jedem Fall müssen die oberirdischen Gleisanlagen weiterhin erhalten bleiben, Spekulationen auf das mögliche Bauland lehnen wir ab.

3.6. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aus einer linken Perspektive ist Mobilitätsgerechtigkeit eine zentrale Forderung und strategische Orientierung in der Verkehrspolitik. Entlang der Kategorien Einkommen, berufliche Position, Geschlecht, Alter und Gesundheitszustand lassen sich klare Unterschiede in den Mobilitätsmustern der Menschen erkennen. Arme Menschen in prekären Arbeits- und Lebensverhältnissen, sozial benachteiligte Gruppen sind zweimal so hoch von Mobilitätsarmut betroffen als Menschen mit sehr hohen ökonomischen Status.

Der MIV in Frankfurt ist abseits des Pendelverkehrs mit rund 1/3 aller Wege (Stadt Frankfurt 2020) für Frankfurt mit relativ umfangreichen ÖPNV-Angebot und fahrradfreundlichen Topografie noch zu hoch.

Neuausrichtung des MIV:

- Der MIV bedarf eines Verkehrsregime, welches die Erschließung der Innenstadt unter Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen und ihre Sicherheit regelt (Zweirichtungsverkehr, Einbahnstraßen-Netz, Begegnungs-, Fahrverbotszonen).
- Hauptziel des Konzeptes bzw. Verkehrsregime ist, die Innenstadt mittels großzügigen Verkehrszonen gesamtheitlich und übersichtlich zu regeln und damit die Attraktivität des Fuß- und Radverkehr gegenüber dem MIV erheblich zu steigern (siehe Zürich).
- Auf den Hauptachsen (Cityring, Allen Ring, etc.) des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sollte die Innerortsgeschwindigkeit 50 bzw. 40 km/h innerhalb der Umweltzonen, generell durchgesetzt werden.
- Die MIV-Tempobeschränkungen (40-30-20-10 km/h) sind innerstädtisch und in den umliegenden Quartieren den entsprechenden Verkehrszonen (Begegnungs-, Fußgänger-, Fahrverbotszonen) eindeutig zuzuweisen.

3.7. Parkraumbewirtschaftung als Perspektivwechsel

Die ökologischen und gesundheitlichen Probleme des MIV treten in Frankfurt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens besonders zutage: Feinstaub, klima- und gesundheitsschädliche CO₂- und Stickoxidabgase, Flächenversiegelung, Flächenverdichtung, Flächenverbrauch und Verkehrsunfälle. Gleichzeitig wird auch der stark begrenzte öffentliche Raum der Stadt übermäßig mit parkenden Fahrzeugen zugestellt. Die meisten Autos stehen über 23 Stunden am Tag in der Gegend rum (MID 2018) - natürlich noch einmal verstärkt durch den anhaltenden Trend zum Zweit- und Drittauto.

In den innerstädtischen Quartieren der Stadt dienen darum häufig ganze 80 % des öffentlichen Raums ausschließlich dem ruhenden Verkehr.

Der massive Pendlerverkehr in der Stadt (Ffm: 300.000 Pendler pro Tag) lässt sich nur durch eine Angebotserweiterung des ÖPNV und des Park&Ride- Angebotes im Interesse einer Verkehrswende umsteuern.

Reduzierung des ruhenden Verkehrs:

- Ausbau der Park-and Ride-Plätze durch Steigerung der Kapazität mittels Überbauung der vorhandenen Flächen (mehrere Parkdecks auf Stahlkonstruktion).
- Kundenparkplätze von Discountern in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertagen für die Bewohner*innen der Stadtteile öffnen.
- Ein Parkraumbewirtschaftungskonzept muss den MIV aus der belasteten Innenstadt erheblich begrenzen, um somit zu einer signifikanten Minderung der Stickoxidbelastung zu gelangen.
- Eine effiziente Parkraumbewirtschaftung ist ein wichtiges Mittel zur Steuerung des Verkehrsaufkommens und sollte die zentralen innerstädtischen Parkplätze deutlich verteuern als dezentrale. Damit der problematisierten Suchverkehr reduziert wird muss das Parken auf der Straße teurer sein als im Parkhaus oder der Parkgarage.
- Eine soziale Staffelung innerhalb der Parkraumbewirtschaftung ist einzuführen unter besonderer Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Personen und Bewohner*innen die gemäß SGB IX genannt sind.
- Öffnen bzw. Einrichtung von Parkplätzen in den innerstädtischen Parkhäusern für die Anwohner*innen.
- Prüfung der Einrichtung von Quartiersgaragen in fußläufiger Entfernung bei neuen innerstädtischen Baumaßnahmen und neu zu errichteten sozialen Wohnungsbau.

3.8. Anlieferung (Warenverkehr, Logistik)

Rahmenbedingungen:

- Stationsgebundene Auslieferung bei den Packet Diensten, flächendeckenden E-Cargo-Bike-Systems für die Auslieferung an die Endkunden.
- Förderung eines flächendeckenden E-Cargo-Bike-Sharing-Systems für Handwerk, Sozialdienste wie Essen auf Rädern, Pflegedienste und handwerksnaher Dienstleistungen.

- Die Zulieferung zu Geschäften in den autofreien Zonen erfolgt nur zu ausgewählten Zeiten.

3.9. Sharing und Sharing Economy

„Die Ausweitung der Plattformökonomie gefährdet die sozial ökologische Mobilitätswende. Ohne Koordination mit dem ÖPNV bringt das noch mehr Fahrzeuge auf die Straße“ (RosaLux Studie: „ÖFFENTLICHE MOBILITÄTS-PLATTFORMEN“).

Die Free-Floating Modelle als neue Mobilitätsangebote hören längst nicht damit auf, dass unzählige Akkuroller, Fahrräder und Sharing-Autos überall auf den meist innerstädtischen Straßen und Bürgersteigen herumstehen und im Weg liegen. Die vertraglichen Regelungen mit der öffentlichen Hand werden unter Ausschluss der Öffentlichkeit geführt und sind damit völlig intransparent. Die Nachhaltigkeitspotenziale privater Mobilitätsdienste sind in ihrer Auswirkung auf eine sozialökologischer Verkehrswende umstritten.

In der Mehrheit der Sharing-Angebote basieren darauf, zusätzliche Fahrzeuge bereitzustellen. Die privaten Fahrdienste treten in Konkurrenz zum öffentlichen Nahverkehr und unterlaufen die mobilen Teilhabemöglichkeiten aller Bevölkerungsgruppen der Stadt. Nur gemeinwohlorientierte Anbieter dürfen Zugang erhalten zu städtischer Infrastruktur und Nutzen des öffentlichen Raums. Die anstehende Novelle des Straßengesetzes muss der Verkehrsverwaltung ermöglichen, den Sharing-Anbietern Bedingungen für die Nutzung öffentlichen Straßeninfrastruktur aufzuerlegen und Gebühren zu verlangen.

Die plattformbasierte Mobilitätsanbieter wie Sharing-Dienste können als Strategiepartner einer Verkehrsverbesserung mitwirken – allerdings nur unter der Bedingung, dass sie umfassend reguliert werden und allg. Transparentregelungen unterliegen (nd 10.06.2021 „Uber-Wildwuchs regulieren“).

Sondernutzungserlaubnis für E-Scooter-Sharing-Anbieter im innerstädtischen Bereich (siehe Antrag der Römerfraktion DIE LINKE.)

Nutzungsbedingungen für E-Scooter-Sharing-Anbieter:

- Die auszuweisenden Flächen für die Einrichtung fester Stellplätze müssen vor allem durch eine Umwidmung von Autoparkplätzen entstehen.
- Beim Abstellen auf Gehwegen, was nur in Ausnahmefällen zugelassen werden darf, muss eine Restgehwegbreite von 2,50 m für den Fußverkehr gesichert bleiben.
- Beim Fußverkehrs ist daher darauf zu achten, dass Abstellplätze vorrangig zulasten des motorisierten Verkehrs eingerichtet werden.
- Für die Gewährleistung der Barrierefreiheit, besonders auch für mobilitäts-eingeschränkte und sehbehinderte Menschen, muss eine größere Restgehwegbreite sichergestellt werden.
- Die der Rückgabe der E-Scooter nur an festen Standorten und nur auf umgewandelten Autoparkplätzen, mit festgelegtem Abstand zu den umliegenden Verleihs- bzw. Rückgabestandorten.
- Eine Beschränkung der E-Scooter-Sharing-Anbieter im innerstädtischen Bereich.

682 3.10. Elektromobilität als Alternative für den MIV

683 3.10.1. Ökobilanz der MIV-E-Mobilität

684 Bisher ist die Stadt weit von der Erreichung ihrer Ziele entfernt. Der Endener-
685 gieverbrauch hat sich gegenüber 1990 erhöht (!), der CO₂-Ausstoß ist viel zu
686 wenig gesunken. Der Anteil der Erneuerbaren Energien im Stromsektor liegt
687 weit unter Bundesdurchschnitt nur bei 6% (inklusive Stromproduktion aus
688 Müll). Das Kohlekraftwerk der Stadt findet sich nicht in den Berechnungen des
689 CO₂-Ausstoßes im Frankfurter Stromsektor wieder.

690 Die reine CO₂-Bilanz eines E-Pkw ist im Vergleich zu einem Benzin- oder Diesel-
691 Pkw maximal um ein Viertel günstiger – wenn der gesamte Lebenszyklus des
692 Autos betrachtet wird, und wenn es sich um kleine Elektroautos handeln
693 würde. Die Realität sieht deutlich anders aus.

694 Die für E-Mobilität benötigten Rohstoffe sind genauso wenig nachhaltig wie
695 Erdöl und werden unter unmenschlichsten Bedingungen für die Arbeitskräfte
696 abgebaut.

697 E-Mobilität trägt nicht dazu bei, den mobilen Individualverkehr (MIV) zu redu-
698 zieren. Das ist aber zur Abwendung der Klimakatastrophe dringendst und zwin-
699 gend erforderlich. Das heißt: Bei jedem Umsteigen von Verbrennungsmotoren
700 auf E-Mobilität muss der Gesamtanteil des MIV am Verkehrsmix deutlich ver-
701 ringert werden.

702 E-Mobilität ist als Übergangsstrategie, wenn überhaupt, nur dann von Vorteil,
703 wenn in Frankfurt ausreichend Öko-Strom bereitgestellt werden kann.

704 Eine verstärkte Förderung der Elektromobilität kann einen wichtigen Baustein
705 der Verkehrswende darstellen. In der Art wie der Begriff Elektromobilität
706 heute weite Teile des öffentlichen und politischen Diskurses bestimmt, tut sie
707 dies aber nur in sehr geringem Umfang.

708 Viel zu oft wird mit dem Begriff leider nur der Ersatz von klassischen Verbren-
709 nungsmotoren durch Elektromotoren im Automobil- (und Lastwagen) -Verkehr
710 verbunden. Gerade an dieser Stelle wird eine Elektromobilisierung aber nur
711 sehr beschränkt Zielführend sein. Denn viele der heute bestehenden Probleme
712 der Automobilität werden damit gar nicht erst adressiert. In ökologischer Hin-
713 sicht sind dies etwa die durch die bestehende Massenmobilität notwendig ge-
714 wordene ausufernde Flächenversiegelung, Flächenverbrauch und Flächenzer-
715 schneidung, die beide empfindlich in unsere Ökosysteme eingreifen. Oder
716 auch die in keinem Verhältnis stehende Energiemengen, welche benötigt wer-
717 den, wenn zu den durchschnittlich 1,3 Autoinsassen immer noch weit über
718 1000 Kilo schwere Blechmassen zusätzlich herumgefahren werden.

719 Hinzu kommen noch diverse gesellschaftliche Probleme der Automobilität, wie
720 übermäßige Unfälle, die häufige Notwendigkeit des Eigentumserwerbs eines
721 Autos), Vereinzelung und eine Verödung des öffentlichen Raums oder auch die
722 durch Reifenabrieb erzeugten Feinstäube. All dies zeigt, ein elektronisch be-
723 triebenes Auto ist noch lange keine Verkehrswende und leistet selbst bei einer

vollständigen Nutzung von Ökostrom nur bedingt einen Beitrag zu einer sozialeren, nachhaltigeren und ökologischeren Gesellschaft.

Dennoch ist Elektromobilität ein Schlüsselbegriff der Mobilitätswende. Denn erstens lassen sich die effektivsten motorisierten Verkehrsmittel, die wir haben, schon seit vielen Jahrzehnten sehr einfach durch Elektromobilität betreiben, nämlich die öffentlichen Verkehrsmittel. Und zweitens hat der Elektromotor in den letzten Jahren auch bei einem weiteren Verkehrsmittel geradezu eine Revolution ausgelöst, nämlich beim Fahrrad. Hier sind wir heute mittels elektronischer Tretunterstützung in der Lage, Strecken mühelos und sogar mit Lasten zurückzulegen, die noch vor einigen Jahren nur Leistungssportlern vorbehalten waren. Gerade in Städten, in denen ein Großteil der alltäglichen Wege nicht weiter als 5km sind, haben wir heute also mit Pedelecs und E-Lastenrädern platzsparende, leichte, gesunde und energiearme Fahrzeuge zur Verfügung, die es in diesen Räumen in Punkto Geschwindigkeit mühelos mit dem Auto aufnehmen können.

Mit der Elektromobilität werden neue Fahrzeuge und neue Straßen auf den Verkehrsmarkt kommen. Eine neue Antriebstechnik macht noch keine umfassende und ökologische Verkehrswende, weder durch den Einsatz in Elektrobusen noch bei privat genutzten PKW.

Durch eine Umstellung des motorisierten Individualverkehrs auf Elektromobilität wird der Stromverbrauch exorbitant ansteigen. Auch E-Autos brauchen öffentlichen Raum als Parkflächen, brauchen Energie und Rohstoffe.

Einflussgrößen der Ökobilanz:

- Elektroautos verbrauchen pro Kilometer zwischen 50% (Vielfahrer) und 400% mehr Primärenergie als vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotoren (Batterieherstellung Gewicht aufgrund großer Modelle, SUV etc.)
- Die Energie aus dem Stromnetz ist nicht emissionsfrei. Auch im Frankfurter Stromnetz wird über die Hälfte des Stromes aus fossilen Quellen gewonnen, an erster Stelle aus Kohle.
- Eine wachsende Zahl von Elektro-PKW wird zu einer Neuinduktion von Autoverkehr und zu einer Verlagerung von Personenverkehr von der Schiene auf die Straße führen.
- Ohne eine Wende im Modalsplit, weg von MIV hin zu Fuß-, Radverkehr und ÖPNV durch eine andere Stadtpolitik, wird eine umfassende ökologische Verkehrswende nicht vorankommen.
- Ein Vorteilspaket für E-PKW-Fahrer, eingeschränktes Tempolimit; Nutzung von Busspuren, einschl. Gratisparken auf innerstädtischen Parkzonen verändern nichts an der Verstopfung der Stadt und den Wohngebieten durch den MIV.
- Die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten durch Individualverkehr wird durch eine andere Antriebsart nicht verändert werden.
- Bei der Ablösung des Verbrennungsmotors durch E-Mobilität muss der Gesamtanteil des MIV am Verkehrsmix verringert werden.
- Bei den städtischen Investitionen in die E-Mobilität ist der CO₂-Bilanz zu klassifizieren und den erforderlichen Klimazielen einzuordnen.
- Der Straßenverkehr ist wesentliche Ursache für die Feinstaubbelastung in den städtischen Zentren. Er entsteht beim Verbrennen fossiler

- 771 Kraftstoffe in Motoren oder Kraftwerken, aber auch durch Abrieb von
772 Reifen und Bremsen sowie durch das Aufwirbeln von Staub.
- 773 • Elektro-PKWs einschl. Busse starten mit einem gewaltigen „ökologischen
774 Rucksack“ (Herstellung, 6 Tonnen CO₂ bei Tachostand Null, doppelt
775 so viele Kilogramm CO₂-Äquivalente*¹ wie bei einem konventionellen Ver-
776 gleichsprodukt).
 - 777 • Die CO₂-Reduktionen fallen deutlich besser aus, wenn grundsätzlich an-
778 dere Verkehrsarten als der motorisierte Individualverkehr (Diesel-, Ben-
779 zin- und Elektro-PKW) betrachtet werden (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr).
 - 780 • Batterie als Elektroladespeicher für die E-Mobilität ist in seiner Klima-
781 und Umweltbilanz von Graphit, Kobalt, Kupfer oder Lithium einschl. den
782 "Seltenen Erden" z.B. Neodym gleichermaßen in der E-Motorenproduk-
783 tion sehr problematisch.
 - 784 • E-Autos benötigen 80 kg Kupfer Cu das ist 80 % mehr als ein Verbren-
785 nungsmotor
 - 786 • Für die globale Klimarelevanz ist das Bewertungskriterium der CO₂-Äqui-
787 valente*¹ gemäß MIT-Studie für alle öffentliche Subventionsentscheidun-
788 gen öffentlich einsehbar auszuweisen.

789 3.10.2. Elektromobilität im ÖPNV

790 In unseren sozialistisch geprägten klimapolitischen Ansatz sind neben der Er-
791 reichung der CO₂-Neutralität die ausbeuterischen Verhältnisse in den Roh-
792 stoffländer zu beenden.

793 Wir haben die politische Aufgabe, die hohen sozialen- und ökologischen Kos-
794 ten des globalen Rohstoffs-Abbaus und dessen Wertschöpfung im fossilen Ka-
795 pitalismus im Rahmen der Elektromobilität deutlich zu machen und in Frage zu
796 stellen.

797 „Die Wirtschaft befriedigt unter kapitalistischen Bedingungen das Bedürfnis
798 der Konsument*innen nach ökologischen Produkten, indem ökologische Schä-
799 den einfach zeitlich und räumliche verlagert werden.“ (Valeria Bruschi „Klima
800 des Kapitals“)

801 Frankfurt steht vor der Herausforderung, die Belastung der Luft durch Abgase
802 (Stickoxide, gesetzliche Auflagen) zu senken, um die Lebensqualität zu sichern.

803 Die Umstellung des Linienbusverkehrs auf Elektrobusse ergäbe in Deutschland
804 ein CO₂-Eisparungspotenzial von ca. 2,6 Mio. t CO₂-Äquivalenten*¹ pro Jahr
805 (Greenpeace 20216).

806 In Europa legen viele im ÖPNV eingesetzte Busse pro Tag 3000 und mehr Kilo-
807 meter zurück.

808 Ein auditives und visuelles Signal für Elektrobusse, um dem Sicherheitsbedürf-
809 nis von wahrnehmungseingeschränkten Personen Rechnung zu tragen.

810 Technologie und Konzepte für Batteriebusse:

- 811 • Nachtladung (engl. „over night charging“) bedeutet Übernachtladung im
812 Busdepot, weist geringe Einstiegskosten (Investitionen), leicht integrier-
813 bar auf kurze Strecken im regulären Fahrbetrieb.
- 814 • Gelegenheitsladung (engl. „oportunity charging“) bedeutet die Batterie
815 des Busses wird z.B. an Endhaltestellen, währen längerer Pausen oder
816 während der Fahrt mittels Oberleitungen mit hoher Leistung nachgela-
817 den. Damit vergrößert sich deren Reichweite.
- 818 • Oberleitungen-Busses auch als Trolley-Busses haben eine deutlich effizi-
819 entere Lösung als Elektrobusses (Solingen, Esslingen, Eberswalde, Bern
820 Lausanne, Genf, St. Gallen, Zürich, Winterthur)
- 821 • Brennstoffzellen-Hybrid-Bus erzeugt die elektrische Energie direkt an
822 Board in einer Brennstoffzelle. Mit dieser Brennstoffzellentechnologie ist
823 der Ersatz von Dieselnbussen im Betrieb 1:1 möglich. Der hierzu erforder-
824 liche Wasserstoff wird an Tankstellen getankt, diese müssen dazu errich-
825 tet werden. Die Produktion des Wasserstoffes muss CO₂-neutral erfolgen.
826 Das bedeutet das die Wasserelektrolyse mit Strom aus erneuerbaren
827 Energiequellen erfolgen muss.
- 828 • Die Investitionen in die Beschaffung (größer Elektrobuschagen) und in
829 die Infrastruktur (Ladepunkte, Netzinfrastuktur, Wasserstofftankstellen)
830 sind transparent auszuweisen.
- 831 • Die Klimaanlage der Busse verringern die Reichweite der Elektro-
832 busse (Sommerbetrieb ca. 5-10%, Winterbetrieb erfolgt mit Zusatztanks
833 (Diesel, Benzin) zum Heizen.

834 3.10.3. Öffentliches Netz für Ladestationen

835 Technische Rahmenbedingungen:

- 836 • Für den Masterplan „Lade-Infrastruktur“ stellt die Bundesregierung 2,5
837 Milliarden € den Ländern und Kommunen zur Verfügung. Dies wird un-
838 weigerlich im verdichteten Stadtgebiet zu einem deutlichen Ausbau von
839 öffentlich zugängliche Ladesäulen in größerem Maßstab führen. Die dafür
840 in Anspruch zunehmende Flächen dürfen anderen Nutzungen (Parks,
841 Grünflächen, Spielplätzen, KITAS, Schulen, Sportplätze usw.) nicht entzo-
842 gen.
- 843 • Das Spektrum der Ladepunkte geht räumlich vom Stellplatz zu Hause,
844 über Firmenparkplätze und öffentliche Ladepunkte bis hin zu E-Tankstel-
845 len mit Hochleistungsladern.
- 846 • Technisch bestehen Angebote von 3,7 kW-Ladern für zu Hause bis zu
847 Schnell-Gleichstrom-Ladern (bis zu 150 kW Leistung), diese werden zur-
848 zeit öffentlich massiv gefördert.
- 849 • In naher Zukunft wird es Lader mit bis zu 350 kW (Ultra-E) geben, womit
850 diese Technik den Niederspannungsbereich verlässt und durch eine ent-
851 sprechende öffentliche Infrastruktur, finanziert durch Steuermittel (Netz-
852 ausbau, etc.), bereitgestellt werden muss.
- 853 • Die Finanzierung und die Betriebskosten der E-Ladestationen sind dem
854 MIV zuzuweisen und müssen im städtischen Haushalt eindeutig, transpa-
855 rent und öffentlich einsehbar zugewiesen werden.

- Die benötigten Flächen für öffentlich zugängliche E-Ladestationen im verdichteten Stadtgebiet dürfen nicht den anderen Nutzungen (Parks, Grünflächen, Spielplätzen, Fuß- bzw. Radverkehrsflächen) entzogen werden.
- Im Strom-Mix für das öffentliche Energienetz muss die emissionsfreie Energieerzeugung dominieren, bevor städtische Finanzmittel für die Infrastruktur (E-Ladestationen, Wallbox, Vorfahrt auf Busspuren, Kostenloses Parken, etc.) der E-Mobilität bzw. des MIV bereitgestellt werden.

4. Teilkonzept Taxi

Das Taxigewerbe ist in ein regionales Nahverkehrskonzept zu integrieren und weiterhin Bestandteil der öffentlichen / städtischen Verkehrsinfrastruktur.

Eine Weiterentwicklung des Konzeptes von „Anruf-Linien-Taxi (ALT)“ ist ein ergänzendes komfortables Beförderungsangebot im Rahmen der bestehenden Verkehrsarten. In den Abendstunden oder am Wochenende kann an deren Endhaltepunkten auf dieses Angebot zurückgegriffen werden und somit für mobilitätseingeschränkte Bürger*innen den Zugang zum ÖPNV erleichtern.

Die Fahrkarte wie zum Beispiel eine Zeitfahrkarte kann, in den Abendstunden (ab 20:00 Uhr), an jeder Haltestelle für die Wohnort nahe Weiterfahrt mit dem Taxi – auf Wunsch bis zur Haustür – genutzt werden oder der Taxi-Beleg kann über die Sozial. bzw. Krankenkasse rückerstattet werden.

Anruf-Sammel-Taxi fahren nach einem festen Fahrplan-Haltestellen ab.

5. Öffentliche Stellen und öffentliche Wahrnehmung

Verkehrsplanung als demokratischer Beteiligungsprozess:

- Gleichberechtigt müssen alle wichtigen Akteure: Bürger*innen, Initiativen, Projektplaner*innen, kommunalpolitische Vertreter*innen am Planungsprozess beteiligt werden.
- Einrichtung einer Datenerhebungs- und Koordinierungsstelle für ein begleitendes Monitoring der Infrastrukturmaßnahmen, der städtebaulichen Umgestaltung und der Bedarfsplanung.
- Ein Handlungskonzept muss kommunal implementiert und ein Zeitplan hierzu erarbeitet werden, welches in den kommunalpolitischen Vertretungsorganen (Römer, OBR) diskutiert und entschieden wird.
- Öffentlichkeitsarbeit, Beratungsstellen vor Ort bei städtebaulichen Maßnahmen (Verkehrswege, Quartierssiedlungen, und Bewusstseinsbildung der Stadtbevölkerung).

6. Soziale, nachhaltige und krisenfeste Finanzierung

Der gesamtwirtschaftliche Nutzen von Investitionen in den öffentlichen Verkehr ist mit dem 2,9 bis 4.4-fachen Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln sehr hoch (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen).

Die Finanzierung des Verkehrs in den Städten zurzeit, Frankfurt eingeschlossen, erfolgt im ÖPNV-Sektor zu rund 70 % durch Eigenmittel, der Kostendeckungsgrad des Autoverkehrs liegt je nach Kommune bei 15 – 45 %. Durchschnittlich finanzieren indirekt die Bürger*innen in den Kommunen den städtischen Autoverkehr mit 150,- € pro Jahr (VCD 2020, Umweltbundesamt, Europäische Umweltagentur) unabhängig von seinen Einkommensverhältnissen.

Die Finanzierungskonzepte müssen sozial ausgewogen, verhältnismäßig sowie in ihrer verwaltungstechnischen Umsetzung begrenzt sein.

Aufgrund der Vielschichtigkeit der notwendigen Investitionen schlagen wir verschiedene Abgaben vor.

Finanzierungsmix bei den Abgaben:

- Wiederkehrender ÖPNV-Erschließungsbeitrag zur Finanzierung der Infrastruktur und Investitionen. Die Erhebung folgt grundstücksbezogen und nach Nutzungsart (Wohnen^{*2}, Büro, Einzelhandel, Gastronomie, Gewerbe).
- Beitrag finanziertes Bürgerticket bedeutet, für alle Bürger*innen von Frankfurt wird eine Abgabe für den ÖPNV erhoben. Dafür erhalten sie ein Jahresticket bzw. können den ÖPNV fahrscheinlos benutzen. Beitragsfrei sind Kinder, Jugendliche und mobilitätseingeschränkte Personen und Bewohner*innen welche gemäß SGB IX schon heute kostenlos fahren.
- Einführung einer Arbeitsplatz bezogenen Nahverkehrsabgabe / Infrastrukturabgabe für in Frankfurt ansässigen Unternehmen mit mehr als neun Beschäftigten und Lohnsummenbezogen (nach französischem Vorbild „versement transport“), einschließlich Immobilieneigentümern (*2 = mietenneutral).
- Einführung einer Übernachtungspauschale für Gäste als Aufschlag, wobei auch weitere touristische Produkte mit einbezogen werden können.
- Weiterentwicklung der Gewerbesteuer zu einer Gemeindegewerbesteuer und hinzu mehr Transparenz des Finanzierungssystems
- Umschichtung von Haushaltsmitteln, welche vorwiegend den Verkehrsstrukturen des MIV dienen, sind in den Ausbau des ÖPNV vorwiegend zu investieren.
- Einrichtung eines Verkehrswendefonds aus Steuermitteln (Bundes, Land und Logistikunternehmen wie Amazon, DHL, UPS, usw.), damit die Kommunen und Regionen die Verkehrswende finanzieren können.

Einvernehmlich mit den Berliner LINKE erkennen wir, dass die Einführung eines solidarisch finanzierten Nahverkehrs von heute auf morgen unrealistisch ist. Daher streben wir einen fließenden Übergang an, in dem bei sinkenden Fahrpreisen die ersetzenden Finanzierungsanteile (siehe oben) nacheinander eingeführt werden und langsam ansteigen.

935 Autoren:

- 936 Uwe Bambusch
- 937 Monika Nebgen-Bambusch
- 938 Martina v. Holst
- 939 Knut Dörfel
- 940 Jakob Hebsaker

941 Co-Autoren:

- 942 Hans-Jürgen Hammelmann
- 943 Marius Peters

944 Literaturverweise:

- 945 „Die Berliner Verkehrswende“ Hendrik Sander (RosaLux-Stiftung)
- 946 „traffic space public space“ Stefan, Bendiks – Aglaee Degros
- 947 „Uber-Wildwuchs regulieren“ nd 10.06.21
- 948 „Nulltarif“ Michael Brie/Judith Dellheim (Hsg.)
- 949 „LINKS-VERKEHR“ Sabine Leidig (Hrsg.)
- 950 „Mobilität für alle“ Broschüre DIE LINKE im Bundestag 2017
- 951 „Radfahren für alle“ Broschüre DIE LINKE im Bundestag 2017
- 952 „Mit dem Elektroauto in die Sackgasse“ Winfried Wolf
- 953 „Straßen für alle – Masterplan Verkehr“ Initiative Frankfurt22