

**Eingang: 22.02.2017, 13.30 Uhr**

**NR 259**

22.02.2017

**Antrag der Fraktion  
DIE FRAKTION**

**Mobilitätsstationen**

Die gemeinschaftliche Nutzung von Automobilen oder Fahrrädern, unter den Bezeichnungen „Carsharing“ und „Bikesharing“ geläufig, gehört in vielen größeren Städten zum allgemeinen Stadtbild, entlastet die Umwelt und fördert die Mobilität im Alltag der Bürgerinnen und Bürger. Insbesondere in Frankfurt am Main sind jene Entwicklungstendenzen zu beobachten, wonach das Auto als Beförderungsmittel im Individualverkehr immer mehr seinen Stellenwert verliert und sich der Trend „Nutzen statt besitzen“ verstärkt. So lag der Anteil der Autonutzung bei der Verkehrserhebung „SrV“ im Jahr 2013 im sogenannten Modal-Split bei 35% - im Vergleich zu den vergleichbaren Städten der Erhebung der niedrigste Wert, wie der Statusbericht der Stadt Frankfurt zur „Mobilitätsstrategie“ aus dem Juli 2015 hervorhebt.

Entsprechend lässt sich ein ansteigender Trend zur Nutzung von *öffentlichen Individualverkehrsmitteln* feststellen. Dies umfasst vor allem jene Verkehrsmittel, die zur Substitution des „klassischen“ Individualverkehrs taugen – hier sind vor allem stationsbasierte Carsharing-Modelle zu nennen, ebenso wie sogenannte *free-floating*-Modelle im Bereich des Carsharings und der Fahrradverleih-Systeme.

Auch wenn diese Bestandteile in Frankfurt schon seit längerer Zeit durchaus erfolgreich in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) integriert wurden, besteht dennoch Optimierungsbedarf: Oftmals stellt sich ein nahtloser Übergang zwischen ÖPNV und Carsharing und Leihrädern an neuralgischen Punkten des Nahverkehrs, insbesondere an Bahnhöfen, als problematisch dar. Darüber hinaus wächst mit der Verbreitung neuer Antriebssysteme, die beispielsweise Ladestationen (Elektromobilität) benötigen, der Flächenbedarf für stationsbasierte Systeme.

Das Konzept der sogenannten *Mobilitätsstationen* kann hierbei Abhilfe schaffen. Zentrales Merkmal einer Mobilitätsstation ist die im jeweiligen Kontext überdurchschnittliche Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, sodass ein örtlicher Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote einfach ermöglicht wird. Dies betont vor allem den Aspekt der Multimodalität im Personenverkehr (d.i. die Möglichkeit innerhalb des Verkehrssystems über unterschiedliche Wege und Wegeketten hinweg die Verkehrsmittel zu variieren).

Interessant ist hierbei, dass die bauliche Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen im Rahmen einer Mobilitätsstation Potentiale für die Stadtplanung im Hinblick auf stadtgestalterische Anforderungen eröffnet. Mobilitätsstationen können an zu gestaltenden neuralgischen Knotenpunkten des Verkehrs attraktiv integriert werden und damit auch als „Werbeträger“ für den Umweltverbund (bezeichnet die Gruppe der „umweltver-

V - StR Klaus Oesterling  
PB

träglichen“ Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxen), sowie Carsharing und Mitfahrzentralen) fungieren. Dies führt das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (BBSR) in einer Studie unter dem Titel *„Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Kommunale Handlungsansätze zur Unterstützung neuer Mobilitätsformen durch die Berücksichtigung gestalterischer Aspekte“* aus dem März 2015 aus. Die Ergebnisse der Studie, insbesondere im Hinblick auf die Mobilitätsstationen, werden unter anderem vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) sehr wohlwollend und als potentiell richtungsweisend für eine zukünftige Verkehrsentwicklung angesehen.

Im Bericht B 266/2016 vom 7. Oktober 2016 wurde der Stadtverordnetenversammlung mitgeteilt, dass „der Magistrat gerade eine Mobilitätsstrategie für 2030 [erarbeitet]. In diesem Zusammenhang werden Maßnahmen für die zukünftige Abwicklung des Verkehrsgeschehens in Frankfurt am Main entwickelt.“ So könnte sich eine Beschäftigung des Magistrates mit der oben genannten Studie des BBSR hinsichtlich einer neuen Mobilitätsstrategie als durchaus fruchtbar für die Stadt Frankfurt und ihre Bewohnerinnen und Bewohner erweisen.

### **Vor diesem Hintergrund möge die Stadtverordnetenversammlung daher beschließen:**

Der Magistrat wird beauftragt, im Rahmen der derzeit laufenden Entwicklung einer Mobilitätsstrategie für das Jahr 2030, auch die Studie *„Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. Kommunale Handlungsansätze zur Unterstützung neuer Mobilitätsformen durch die Berücksichtigung gestalterischer Aspekte“* des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), insbesondere im Hinblick auf die mögliche Einrichtung von Mobilitätsstationen für zukünftige (stadt-)gestalterische Bauvorhaben an neuralgischen Knotenpunkten des Verkehrswesen in Frankfurt, zu berücksichtigen. Der Magistrat gibt hierzu eine begründete Stellungnahme ab.

### **DIE FRAKTION**

Antragsteller:

Nico Wehnemann, Herbert Förster, Thomas Schmitt