



## Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ Leitbild und Ziele des Mobilitätsplans



**IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**

Alaunstraße 9 -01099 Dresden

Tel.: (03 51) 2 11 14-0 -Fax: (03 51) 2 11 14-11

dresden@ivas-ingenieure.de -www.ivas-ingenieure.de

## Impressum

**Titel:** Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+  
Leitbild und Ziele des Mobilitätsplans

**Auftraggeber:** Stadtverwaltung Frankfurt (Oder)  
Postfach 1363  
15 205 Frankfurt (Oder)

**Auftragnehmer:** Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -  
systeme Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: [dresden@ivas-  
ingenieure.de](mailto:dresden@ivas-ingenieure.de)

**Bearbeiter:** Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Projektleiter IVAS)  
Dipl.-Ing. Jan Schubert  
Dipl.-Ing. Johannes Fischer

**Status:** Vorabzug

**Stand:** September 2017

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

i. A. Dipl.-Ing. Johannes Fischer  
Projektbearbeiter

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufgabenstellung .....	3
2. Überblick zugrunde liegender kommunaler Konzepte .....	4
2.1 Vorbemerkungen .....	4
2.2 Integriertes Stadt-und Entwicklungskonzept (INSEK) Frankfurt (Oder) 2014 bis 2025 .....	4
2.3 Lärmaktionsplan .....	5
2.4 Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt (Oder) für den ÖPNV .....	6
2.5 Fortschreibung Radverkehrskonzeption der Stadt Frankfurt (Oder) .....	6
3. Präambel zu den Zielen des Mobilitätsplans .....	7
4. Oberziele des Mobilitätsplans Frankfurt (Oder) 2030+ .....	9
5. Erläuterung der Ziele des Mobilitätsplans Frankfurt (Oder) 2030+ .....	11

## 1. Aufgabenstellung

Im vorliegenden Bericht werden die Ziele für den Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ vorgestellt. Die Aufstellung der Ziele für den Verkehrsentwicklungsplan dient dazu, die grundsätzlich angestrebte Richtung der künftigen Entwicklung der Stadt Frankfurt (Oder) zu definieren. Es wird ein Bezugssystem geschaffen, anhand dessen die Konformität nachfolgend erstellter Konzepte und Maßnahmen mit dem Leitbild der Verkehrsentwicklung sichergestellt werden soll.

Die Erstellung des Zielsystems für den Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ (MOP) erfolgte auf Grundlage der Aufgabenstellung zum MOP und den Inhalten der landesweiten, regionalen und kommunalen Rahmenplänen, von denen einige in Kapitel 2 kurz erläutert werden. Die so verfügbare Ansammlung von Zielformulierungen wurde in ein System von Ober- und Unterzielen überführt. Dieses wurde vervollständigt, von Redundanzen bereinigt und umstrukturiert. Des Weiteren wurden Formulierungen, die sich zu sehr auf einzelne Maßnahmen beziehen, verallgemeinert und in Zielen zusammengefasst. Als Orientierung dient letztlich eine bewährte Zielstruktur, welche bereits in anderen, vom Gutachter erstellten, Verkehrsentwicklungsplänen<sup>1 2</sup> Anwendung fand, wobei die spezifischen Rahmenbedingungen und Besonderheiten der Stadt Frankfurt (Oder) berücksichtigt wurden.

Wichtige übergeordnete Prinzipien, die für verschiedenen Themenfelder gelten sollen, werden in der Präambel festgehalten.

Das entworfene Zielsystem versteht sich als Leitbild, dem die detaillierte Analyse von Stadtstruktur und Verkehrssystem sowie die Beschreibung von Stärken und Schwächen zeitlich nachgeordnet sind. Diese Arbeitsschritte wiederum sind Grundlage des Konzeptteils des Mobilitätsplans, der nicht vorweg genommen werden kann. In der Zielbeschreibung werden also (noch) keine konkreten Maßnahmen genannt, sondern lediglich anzustrebende Ziele der Entwicklungen festgelegt.

<sup>1</sup> Mobilitätsplan Zukunft Hansestadt Rostock – Beschreibung der Ziele (IVAS 2016)

<sup>2</sup> Verkehrsentwicklungsplan Brandenburg an der Havel, Fortschreibung 2015, Leitbild „Verkehr und Umwelt“ (IVAS, 2015)

## **2. Überblick zugrunde liegender kommunaler Konzepte**

### **2.1 Vorbemerkungen**

Im Sinne einer integrierten Planung sollte der MOP mit dem ihm zugrunde liegenden Zielkonzept kompatibel zu bereits existierenden Sektoralkonzepten sein. Diejenigen, welche für die Verkehrsentwicklungsplanung am relevantesten sind, werden im Folgenden kurz vorgestellt. Dabei werden deren wichtigsten Zielvorstellungen genannt.

Weitere wichtige – im Folgenden jedoch nicht näher beschriebene - Konzepte sind jene zum Ruhenden Verkehr, das Klimaschutzkonzept, der Luftreinhalteplan, Pläne für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, der Flächennutzungsplan sowie das Einzelhandels- und Zentrenkonzept.

### **2.2 Integriertes Stadt-und Entwicklungskonzept (INSEK) Frankfurt (Oder) 2014 bis 2025**

Das INSEK von 2014 entwirft ein gesamtstädtisches Leitbild. Nachfolgend werden die 3 Leitbildbereiche und dazugehörige Einzelziele mit besonderer Bedeutung für verkehrliche Konzepte aufgelistet:

- Zentrum in der deutsch-polnischen Oderregion
  - Lebendige Innenstadt – kompakte Stadtteile
  - Nachhaltige klimafreundliche und ökologische Stadtpolitik
  - Optimale Überregionale Verkehrsanbindung
- Regionaler Wachstumskern mit technologieorientierten Unternehmen und hoher Wertschöpfung
  - Starke Infrastruktur für Industrie
  - Transeuropäische Logistkdrehscheibe
- Bildungs-und Kulturstadt mit internationalem Anspruch und hoher Lebensqualität
  - Hohe Anziehungskraft durch breites Angebot für Wohnen, soziale Infrastruktur, Einzelhandel und Mobilität
  - Gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen

Als Zentrale Vorhaben werden weiterhin die Sicherung eines leistungsfähigen überregionalen Straßen- und Schienennetzes, die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, die Optimierung der Mobilität und der Ausbau des grenzüberschreitenden Nahverkehrs genannt. Des Weiteren werden Umgestaltungsmaßnahmen für einige verkehrsräumliche Schwerpunkte im Stadtgebiet vorgeschlagen.

### **2.3 Lärmaktionsplan**

Der Lärmaktionsplan wurde 2013 von der Stadtverordnetenversammlung verabschiedet und zählt folgende, für den MOP bedeutsame Handlungsansätze auf:

- die Vermeidung von Kfz-Verkehr durch
  - Förderung des Umweltverbundes
  - Immissionsvermeidende Stadtentwicklung
  - Betriebliches Mobilitätsmanagement
  - Steuerung des ruhenden Verkehrs
  - Förderung von Carsharing
- Verkehrsverlagerung
  - Bündelung von Verkehr
  - Verlagerung von Verkehr auf die Schiene
- Harmonisierung und Verstetigung des Verkehrsablaufes u.a. durch
  - Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten
  - LSA Signalisierung und Knotenpunktgestaltung
  - Straßenraumgestaltung
  - Ortseingangsgestaltung
- Information, Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsbildung

## **2.4 Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt (Oder) für den ÖPNV**

Der Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt (Oder) wurde im Jahr 2011 verabschiedet. Grundlegende strategische Ziele sind:

- Sicherstellen einer ausreichenden ÖPNV Bedienung der Bevölkerung als attraktive Alternative zum MIV
- Gute Qualität des ÖPNV bei Verringerung des Zuschussbedarfs und unter verbesserter Übereinstimmung zwischen zeitlicher und räumlicher Nachfrage
- Anpassung des ÖPNV-Systems an die sich verändernden Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung
- Berücksichtigung der Erfordernisse des Schüler- und Studentenverkehrs
- Weitreichende Barrierefreiheit
- Festhalten an der Straßenbahn als Hauptträger des ÖPNV (städtischer Busverkehr in Funktion der Netzergänzung)
- Abbau von Parallelverkehren in Abstimmung mit Regionalverkehr
- Prüfen bedarfsgerechter alternativer Bedienformen in nachfrageschwachen Bereichen
- Vernetzung der deutschen und polnischen Zentren im Fern- und Regionalverkehr

## **2.5 Fortschreibung Radverkehrskonzeption der Stadt Frankfurt (Oder)**

Das Radverkehrskonzept der Stadt Frankfurt (Oder) stammt aus dem Jahr 2007. Das grundlegende Ziel ist die Bereitstellung eines zusammenhängenden, verkehrssicheren und attraktiven Radverkehrsnetzes. Hierfür werden prioritäre Ausbauabschnitte und weitere umfangreiche Maßnahmen für eine Verbesserung des Fahrradklimas, wie z.B. die Bereitstellung von Abstellanlagen, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmodi, Leitsysteme und Öffentlichkeitsarbeit vorgeschlagen.

### 3. Präambel zu den Zielen des Mobilitätsplans

Den Zielen des Mobilitätsplans für Frankfurt (Oder) wird folgende Präambel vorangestellt:

**Zweckbindung:** Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern dienendes und unterstützendes Element unseres arbeitsteilig organisierten Gemeinwesens. Individuelle Mobilität als eines der Grundbedürfnisse der Menschen und wirtschaftliche Austauschprozesse sind durch die Vorhaltung geeigneter verkehrlicher Infrastrukturen und deren stadtverträglichen Betrieb sicherzustellen.

**Verträglichkeit:** Die störenden und insbesondere die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung aber auch der Bündelung, Verlagerung und effizienten, umweltschonenden Abwicklung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale und die Ziele der Stadtentwicklung und Stadtsanierung erreicht bzw. erhalten werden können. Dazu sind die Ziele der Lärminderung, der Luftreinhaltung und des Klima- und Ressourcenschutzes in die Verkehrsentwicklungsplanung einzubeziehen.

**Gleichberechtigung:** Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein. Zu berücksichtigen sind stets die Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich. Eine Abwägung gegenüber den Notwendigkeiten und Bedürfnissen für Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist geboten und muss insbesondere die ökonomischen Anforderungen und Perspektiven sowie die Qualitäten als Wohnstandort berücksichtigen.



**Wirtschaftlichkeit:** Im Vordergrund sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Kosten-Nutzen-Relation stehen. Kostenwirkungen sind im räumlichen Kontext aber auch vor dem Hintergrund langfristiger Finanzierbarkeit zu betrachten. Sie müssen dabei gegenüber gesamtstädtischen Zielstellungen, externen Anforderungen und auch ökologischen Aspekten bewertet werden. Ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sind kurze Wege, die durch eine integrierte Standortpolitik für die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung und die Nutzung vorhandener Infrastrukturen und ÖPNV-Angebote verkehrsvermeidend wirken können sowie eine bedarfsorientierte Anpassung der Verkehrsfläche.

**Sicherheit:** Die gesundheitliche Unversehrtheit ist ein Grundrecht, daher ist die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, entsprechend der „Vision Zero“ als ein grundlegender Maßstab in allen Planungen anzusehen und entsprechend zu berücksichtigen.

**Beteiligung:** Um einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessen- und Lastenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Einzelmaßnahmen und dem dauerhaften Betrieb der Infrastrukturen herbeizuführen, sind Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbare Planungsinstrumente. Aus diesem Grund sind Mitwirkung und Beteiligung der Öffentlichkeit als Grundlage aller Planungen zu verstehen und in diese zu integrieren.

#### 4. Oberziele des Mobilitätsplans Frankfurt (Oder) 2030+

In folgendem Abschnitt findet sich das erstellte Zielsystem. Jedes Oberziel wird in mehreren Einzelzielen konkretisiert. Eine genauere Erläuterung dieser folgt in Kapitel 5 dieses Berichts.

##### **Oberziel I: Sicherung der regionalen und innerstädtischen Erreichbarkeiten sowie Förderung grenzübergreifender Verflechtungen**

**Ziel I.1:** Sicherung der oberzentralen Funktion durch die Einbindung in die überregionalen Netze, Gewährleistung der Erreichbarkeiten des Umlandes

**Ziel I.2:** Förderung grenzüberschreitender Mobilität

**Ziel I.3:** Vorhaltung leistungsfähiger Verkehrsstrukturen für die Anbindungen der Stadtteile und Strukturschwerpunkte, Gewährleistung der innerstädtischen Erreichbarkeit

##### **Oberziel II: Vorhalten eines leistungsfähigen und funktionsfähigen Straßen- und Wegenetzes und effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur**

**Ziel II.1:** Kontinuierliche Pflege, Instandhaltung und Instandsetzung des Bestandes, Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit

**Ziel II.2:** Konsolidierung des Straßennetzes

**Ziel II.3:** Verstärkte Bündelung großer Verkehrsmengen auf leistungsstarken Achsen

**Ziel II.4:** Optimierung der Verkehrsabläufe durch Verkehrssteuerung und Verkehrssystemmanagement

**Ziel II.5:** Bessere Vernetzung der Verkehrsmittel durch Informations-, Leit-, und Verkehrsmanagementsysteme

**Ziel II.6:** Umgang mit aus der Nutzung gefallenem städtischen Bereichen

**Oberziel III: Förderung des Umweltverbundes, Sicherstellen der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrs**

**Ziel III.1:** Stärkung des ÖPNV

**Ziel III.2:** Förderung des Rad- und Fußverkehrs als besonders umweltverträgliche Form des Individualverkehrs

**Ziel III.3:** Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien

**Ziel III.4:** Hohe Qualität der öffentlichen Räume, Straßen und Plätze

**Ziel III.5:** Minimierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs

**Oberziel IV: Gewährleistung der Teilhabe aller Menschen an der Mobilität und Erhöhung der Verkehrssicherheit**

**Ziel IV.1:** Barrierefreiheit und ein allen Generationen gerecht werdendes Mobilitätsangebot

**Ziel IV.2:** Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer nach dem Prinzip „Schwächster Verkehrsteilnehmer gleich höchste Schutzpriorität“

**Oberziel V: Berücksichtigen zukünftiger Entwicklungen und Stärkung des Prozesscharakters des MOP**

**Ziel V.1:** Förderung von Innovation und moderner Mobilität

**Ziel V.2:** Stärkung des Prozesscharakters im MOB durch Einbeziehung von Monitoring und Evaluierungsprozessen

**Ziel V.3:** Stärkung der institutionellen Verankerung nachhaltiger Verkehrsplanung

## 5. Erläuterung der Ziele des Mobilitätsplans Frankfurt (Oder) 2030+

**Oberziel I: Sicherung der regionalen und innerstädtischen Erreichbarkeiten sowie Förderung grenzübergreifender Verflechtungen**

**Ziel I.1: Sicherung der oberzentralen Funktion durch die Einbindung in die überregionalen Netze, Gewährleistung der Erreichbarkeit des Umlandes**

Eine gute Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt (Oder) ist von maßgeblicher Bedeutung bei der Wahrnehmung der Funktion als Oberzentrum und regionalem Wachstumskern im Land Brandenburg und für eine positive wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Die gute Erreichbarkeit ist in allen maßgeblichen Verkehrsnetzen sicherzustellen bzw. zu erhalten. Dazu gehören die Erreichbarkeiten im Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie im Schienennetz der DB AG einschließlich entsprechender Fernverkehrsangebote.

Von herausragender Bedeutung ist die Lage der Stadt im Transeuropäischen Netz auf dem Verkehrskorridor II Berlin – Warschau – Moskau, die eine leistungsfähige und umfeldverträgliche Personen- und Güterverkehrsführung erfordert. Gerade die Qualität der Verbindungen zum Metropolraum Berlin ist für die zukünftige Entwicklung der Stadt Frankfurt (Oder) elementar und sollte daher höchste Priorität genießen. Darüber hinaus wird eine verbesserte Anbindung benachbarter Gemeinden und Städte angestrebt.

**Ziel I.2: Förderung grenzüberschreitender Verflechtung**

Die Grenzlage der Stadt ist ein bestimmender Standortfaktor, der großes Potential für bilaterale Verflechtungen birgt. Um diese zu unterstützen, sollen in Zusammenarbeit mit den polnischen Partnern (Stadt Slubice, Woiwodschaft Lebus) Barrieren abgebaut und die grenzüberschreitende Mobilität gefördert werden.

**Ziel I.3: Vorhaltung leistungsfähiger Verkehrsstrukturen für die Anbindungen der Stadtteile und Strukturschwerpunkte (Umweltverbund und Kfz-Verkehr), Gewährleistung der innerstädtischen Erreichbarkeit**

Alle Stadtteile und Strukturschwerpunkte sind in die Netze aller Verkehrsmittel einzubinden. Dazu gehört die leistungsfähige Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ebenso wie eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die Anbindung an das Hauptnetz des Radverkehrs.

Frankfurt (Oder) will weiterhin zuverlässige und effektive Rahmenbedingungen für Unternehmen sicherstellen. Der Förderung des Einzelhandels ist von besonderer Bedeutung. Sie soll durch eine Verbesserung des Lieferverkehrs und die Sicherstellung der optimalen Erreichbarkeit der Innenstadt realisiert werden. Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Pkw wird im Wesentlichen durch das Angebot an Abstellmöglichkeiten bestimmt. Hierbei muss beachtet werden, dass ein angemessenes Parkraumangebot auch mit dem Anspruch einer möglichst stadt- und umfeldverträglichen Gestaltung herzuleiten ist.

Bei der Anbindung der großen Gewerbestandorte ist die Erreichbarkeit durch straßengebundenen Lkw-Verkehr von besonderer Relevanz. Dafür notwendige Verkehre sollen möglichst ohne Beeinträchtigung von Anwohnern abgewickelt werden.

**Oberziel II: Vorhalten eines leistungsfähigen und funktionsfähigen Straßen- und Wegenetzes und effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur**

**Ziel II.1: Kontinuierliche Pflege, Instandhaltung und Instandsetzung des Bestandes, Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit**

Finanzielle Nachhaltigkeit im Verkehrssystem ist von hoher Bedeutung. Eine Erweiterung der verkehrlichen Infrastruktur soll nur im Ausnahmefall vorgenommen werden und wenn ihre dauerhafte Unterhaltung und Instandhaltung gewährleistet werden kann. Daher sind verkehrsträgerübergreifende Analysen der Wirtschaftlichkeit und eine klare Prioritätensetzung integraler Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes. In diesem Zusammenhang wird der Rückbau von überdimensionierten Verkehrsanlagen im Rahmen von Sanierungen angestrebt, wenn er zur langfristigen Wirtschaftlichkeit der Unterhaltung des Verkehrsangebots und zur Verringerung verkehrsinduzierter Umweltauswirkungen beiträgt.

**Ziel II.2: Konsolidierung des Straßennetzes**

Die Phase der extensiven Infrastrukturerweiterung im Straßennetz kann in Frankfurt (Oder) als weitgehend abgeschlossen betrachtet werden. Daraus resultiert die Zielstellung, das leistungsfähige Straßennetz in Funktionstüchtigkeit und Zustand zu erhalten und punktuell zu verbessern bzw. dort wo erforderlich zu sanieren.

**Ziel II.3: Verstärkte Bündelung großer Verkehrsmengen auf leistungsstarken Achsen**

Die günstige räumliche Lage der Stadt im transeuropäischen Netz bedingt einen hohen Anteil an Schwerverkehr. Für diesen soll eine bessere Lenkung und Bündelung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs angestrebt werden.

Grundsätzlich sollen große Verkehrsmengen auf leistungsstarken Achsen gebündelt werden, bei denen die Abwicklung des Verkehrs mit minimaler Beeinträchtigung des Umfeldes gewährleistet ist. In Frankfurt (Oder) trifft dies insbesondere auf die im Stadtgebiet verlaufenden Abschnitte der Bundesstraßen 5 und 112 zu. Die Wohngebiete sollen durch konsequent verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz weitestgehend von Durchgangsverkehren befreit werden.

#### **Ziel II.4: Optimierung der Verkehrsabläufe durch Verkehrssteuerung und Verkehrsmanagement**

Ein wesentliches Ziel des Mobilitätsplans der Stadt Frankfurt (Oder) ist eine Steigerung der Effizienz bestehender Infrastrukturen. Dafür gilt es durch verkehrstechnische Maßnahmen und Ansätze des Verkehrsmanagements die Kapazitäten des Straßennetzes zu erhöhen. Dies stellt auch eine Voraussetzung der zunehmenden Bündelung von Verkehren auf wenig sensiblen Routen dar. Durch On-Trip-Informationen sollen die Verkehrsteilnehmer in Abhängigkeit der aktuellen Verkehrssituation stets und flexibel den besten Weg zu ihrem Ziel finden. Dazu sind die sukzessive Erneuerung veralteter Steuerungstechnik und Optimierung der Steuerungsalgorithmen nötig.

#### **Ziel II.5: Bessere Vernetzung von Mobilitätsangeboten**

Frankfurt (Oder) setzt sich die Förderung der Inter- und Multimodalität sowie insbesondere die umfassendere und bessere Verknüpfung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes zum Ziel. Dies kann beispielsweise durch ein Konzept von Mobilpunkten und die Schaffung eines einheitlichen Bezahl- und Zugangssystems geschehen.

#### **Ziel II.6: Umgang mit aus der Nutzung gefallen städtischen Bereichen**

In den letzten Jahrzehnten sind große innerstädtische Flächen mit vormals restriktiver Nutzung (z.B. Bahnanlagen, Stellplatzanlagen) ganz oder teilweise aufgegeben worden. Hier bieten sich vielfältige, neue Möglichkeiten der Nach-, Um- und Zwischennutzung. Das Beispiel Nordbahntrasse in Wuppertal zeigt, wie ehemalige Bahnanlagen für den Fuß- und Radverkehr konfliktarm entwickelt werden können.

### **Oberziel III: Förderung des Umweltverbundes, Sicherstellen der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrs**

#### **Ziel III.1: Stärkung des ÖPNV**

Um eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV zu erreichen, muss dessen Leistungsfähigkeit und Attraktivität in einem möglichst effektiven Betrieb sichergestellt werden. Die eigentliche Förderung des ÖPNV soll vor allem über folgende Ansätze erfolgen:

- Weiterer Abbau von Behinderungen des ÖPNV (insbesondere Straßenbahn und Bus) an Strecken und Knotenpunkten und sukzessive Erhöhung der mittleren Reisegeschwindigkeit sowie durchgehende Anschlusssicherung
- Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines qualitätsgerechten Fahrtenangebotes entsprechend der Nachfrage
- ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung, das bedeutet gezielte Entwicklung von durch den ÖPNV bereits erschlossenen Stadtgebieten

#### **Ziel III.2: Förderung des Rad- und Fußverkehrs als besonders umweltverträgliche Form des Individualverkehrs**

In Frankfurt (Oder) ist der Anteil des Radverkehrs am Modal Split verhältnismäßig gering. Um die vorhandenen Potentiale auszunutzen sind bei einer integrierten Radverkehrsförderung insbesondere folgende Ansatzpunkte zu verfolgen:

- Definition eines prioritären Radverkehrsnetzes und Festlegung angestrebter Standards je nach Bedeutung der einzelnen Routen
- Weitere Verdichtung des Angebotes an Radverkehrselementen im Hauptverkehrsstraßennetz gemäß den Vorgaben des Radverkehrskonzeptes (Lückenschlüsse, Querungsstellen) sowie Gewährleistung attraktiver und sicherer Verbindungen ins Umland
- Ergänzung des Nebennetzes der Fahrradinfrastruktur
- Weitere Systematisierung und Ergänzung des Netzes sicherer Abstellanlagen des Radverkehrs einschließlich von Fahrradstationen an besonders aufkommensstarken Orten (z.B. Bahnhof, Zentrum, Stadtteilzentren)
- Noch stärkere Einbindung des Radverkehrs in den Umweltverbund, u.a. durch Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen und Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Erschließung der Potentiale von E-Bikes bei der Bewältigung



längerer/ hügliger Wege mit dem Fahrrad, z.B. durch Bereitstellen der entsprechenden Ladeinfrastruktur

- Der Anteil des Fußgängerverkehrs in Frankfurt (Oder) ist überdurchschnittlich hoch und als besonders gesunde und umweltschonende Fortbewegungsart weiterhin zu fördern. Erforderlich sind insbesondere
  - ein gutes Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte des Wohnens (Stadt der kurzen Wege)
  - eine hohe Aufenthaltsqualität, die den Fußweg nicht nur auf den Zweck zur Überwindung von Entfernungen reduziert
  - intakte Fußwege und ausreichend dichte Querungsstellen des Straßenhauptnetzes (und sonstiger trennender Barrieren)
  - die Reduzierung der Trennwirkung von Straßen
  - möglichst geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und ausreichend lange Grünphasen

### **Ziel III.3: Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien**

Die Ausgestaltung der individuellen Mobilität durch die Verkehrsteilnehmer ist eine Schlüsselgröße für die Erreichung von Zielen der Umweltverträglichkeit. Deshalb ist es nicht nur legitim sondern erforderlich, über die bloße Information hinaus Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu setzen. Bildung, Image- und Marketingkampagnen für Verkehrsmittel des Umweltverbundes gilt es zu verstärken. Dazu sollen einerseits Ansätze des Mobilitätsmanagements unter Einbeziehung maßgeblicher Akteure (z.B. Unternehmen) gezielt genutzt werden. Andererseits sollen auch angebots- bzw. nachfragesteuernde Elemente betont werden, um räumlich differenzierte Wirkungen zu erzielen. Dazu gehören beispielsweise stadt- und umweltverträgliches Parkraummanagement bzw. Parkraumbewirtschaftung.

### **Ziel III.4: Hohe Qualität der öffentlichen Räume, Straßen und Plätze**

Die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes hat Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl. Darüber hinaus beeinflussen sie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, die Wohnqualität und nicht zuletzt die touristische Erlebbarkeit von Frankfurt (Oder). Zielstellung ist es daher, durch eine weitergehende hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume einen nachhaltigen Beitrag zur Baukultur, zu Leben, Wohnen und Gastlichkeit zu leisten. Dies bedeutet insbesondere, einen modernen Planungsgrundsätzen gerecht werdenden Anspruch bei der Neuplanung von öffentlichen

Räumen (Straßen und Plätze) durchzusetzen, auf überzogene verkehrliche/ verkehrstechnische Gestaltungen wo möglich zu verzichten und im Einzelfall auch verkehrliche Überformungen zu Gunsten höherer stadträumlicher Qualitäten zurückzunehmen.

### **Ziel III.5: Minimierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs**

Frankfurt (Oder) setzt sich zum Ziel, eine größtmögliche Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu erreichen. Dabei sind die Querbezüge zur Sozialverträglichkeit sowie zu weiteren Fragen der Stadtentwicklung ausreichend zu beachten. Vorausssehbare umweltpolitische Entwicklungen (wie die Einführung neuer Umweltstandards) sind angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Zielstellung zur Umweltverträglichkeit ist eine Maximierung des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an der Verkehrsleistung. Verkehrsplanerische Ansätze müssen hierbei von einer Stadtplanung, welche dieselben Ziele verfolgt, unterstützt werden.

### **Oberziel IV: Gewährleistung der Teilhabe aller Menschen an der Mobilität und Erhöhung der Verkehrssicherheit**

#### **Ziel IV.1: Barrierefreiheit und ein allen Generationen gerecht werdendes Mobilitätsangebot**

Zielstellung im MOP ist es, eine sozial gerechte Teilhabe an Mobilität und damit am gesellschaftlichen Leben für alle Personen in den verschiedenen Lebenslagen und -phasen zu ermöglichen. Die Palette dementsprechender Ansätze ist sehr vielfältig und umfasst u.a. die grundsätzlich barrierefreie Erreichbarkeit aller Stadtareale mit dem ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln sowie Sozialtickets. Innerhalb dieses Komplexes will Frankfurt (Oder) insbesondere die Bedürfnisse der alternde Bevölkerung berücksichtigen und über weiche Standortfaktoren, zu denen z. B. auch ein kindergerechtes Wohnumfeld gehört, junge Familien zum Bleiben oder einem Umzug in die Stadt bewegen.

## **Ziel IV.2: Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer nach dem Prinzip „Schwächster Verkehrsteilnehmer gleich höchste Schutzpriorität“**

Innerhalb der, in der Präambel genannten „Vision Zero“ der Verkehrssicherheit, die für alle Verkehrsteilnehmer gilt, ist der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – eine spezielle Herausforderung und gleichzeitig Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die Belange dieser Gruppen müssen also in Planung, Umsetzung und Betrieb in erhöhtem Maße berücksichtigt werden.

## **Oberziel V: Berücksichtigen zukünftiger Entwicklungen und Stärkung des Prozesscharakters des MOP**

### **Ziel V.1: Förderung von Innovation und moderner Mobilität**

Aufgrund der langfristigen Gültigkeit des MOP muss der Anspruch an Innovation in jeder Phase der Aufstellung und Umsetzung verdeutlicht werden. Aktuelle und zukünftige Entwicklungen, wie Elektromobilität, Car-Sharing und die Modernisierung der Verkehrsmanagementsysteme sind zu berücksichtigen und gegebenenfalls zu fördern.

### **Ziel V.2: Stärkung des Prozesscharakters im MOP durch Einbeziehung von Monitoring und Evaluierungsprozessen**

Verkehrs- und Mobilitätskonzepte sind in Zeiten dynamischer Entwicklungsprozesse ständig auf neue Rahmenbedingungen und Anforderungen hin zu prüfen und anzupassen. Dafür sind Instrumente des Monitoring und der Evaluierung in den MOP zu integrieren, um frühzeitig auf Herausforderungen reagieren zu können.

### **Ziel V.3: Stärkung der institutionellen Verankerung nachhaltiger Verkehrsplanung**

Zur Erreichung der oben vorgestellten Ziele bedarf es neben einer Planungskultur, die Beteiligung pflegt, auch institutionelle Voraussetzungen. Dazu zählen Arbeitsgruppen innerhalb der Verwaltung und zwischen Verwaltung und Kommunalpolitik, die Maßnahmen ganzheitlich vorbereiten und vorab diskutieren, um so den Planungsprozess effizienter zu gestalten. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass die Anforderungen, welche aus spezifischen

Sichtweisen heraus entstehen im Planungsprozess ausreichend berücksichtigt werden.

Die Benennung und Beteiligung bestimmter Auftraggeber (z. B. für Radverkehr, Fußverkehr, Senioren, Schüler etc.) sind hierbei eine erprobte Maßnahme. Die in diese Richtung bestehenden Strukturen sind in Frankfurt (Oder) zu stärken und ggf. auszubauen.