

Eingang Amt 01: 26.02.21,16:20 Uhr

Vortrag des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung

M 39

H - StR Klaus Oesterling

Betreff

Erarbeitung Masterplan Mobilität und Verkehr; Finanzierung im Rahmen des Programms „Sofortprogramm Saubere Luft“ der Bundesregierung

Vorgang

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 04.06.2020 § 5877 (M 66)
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 12.12.2019 § 5019 (M 199)
Etat-Antrag der CDU-, SPD-, GRÜNEN-Fraktion vom 16.03.2018, E 62
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 26.04.2018 § 2600 (M 241)

Vertraulich: ☐ ja ☒ nein

Anlage(n):

Begründung der Vertraulichkeit:

Vortrag

- ☒ Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in öffentlicher Sitzung zu beschließen:
- ☐ Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in nichtöffentlicher Sitzung zu beschließen:
1. Der Magistrat wird beauftragt einen „Masterplan Mobilität und Verkehr“ nach den Grundsätzen einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (sustainable urban mobility planning - SUMP) zu erarbeiten und der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen. Dabei sind alle für eine nachhaltige Entwicklung relevanten Akteure der Stadtgesellschaft in angemessener Weise in die Erarbeitung einzubeziehen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen für die Sicherstellung der vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt und der Bewältigung der daraus resultierenden Verkehre und verkehrsbedingten Belastungen soll der Masterplan im Sinne der durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Klimaa Allianz (M 199/2019) den Weg zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität („Verkehrswende“) aufzeigen.
 2. Es dient zur Kenntnis, dass
 - a) das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 - 2020“ um das Programm „Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten“ erweitert wurde und die Erarbeitung eines Masterplans Mobilität und Verkehr im Rahmen dessen förderfähig ist,

- b) mit dem E 62 „Ko-Finanzierung von Fördermitteln aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ der Bundesregierung“ einmalig 2.500 T€ für den Haushalt 2018 zur Verfügung gestellt/wurden, die mit dem Jahresabschluss 2019 der PG 11 .05, SK 6993 0000 zugeordnet wurden. Diese Mittel werden gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 04.06.2020, § 5877 (M 66/2020), für die Umsetzung des Masterplans „NOx-Minderung“ und der Maßnahme UVM-7 benötigt,
 - c) abweichend vom Stadtverordnetenbeschluss vom 04.06.2020, § 5877 (M 66/2020), sich der Finanzbedarf für den Masterplan „NOx-Minderung“ und der Maßnahme UVM-7 auf 2.300 T€ beläuft und die daraus resultierenden noch zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 200 T€ als Komplementärmittel für die Erarbeitung des Masterplans Mobilität und Verkehr verwendet werden. Notwendige, über die in der PG 11 .05 bereitgestellten Mittel hinaus, sind aus dem Dezernatsbudget zu finanzieren.
 - d) die Erarbeitung des Masterplans in der Produktgruppe 16.02, SK 61200000 abgewickelt wird.
3. Es dient weiterhin zur Kenntnis, dass der Magistrat einen Förderantrag im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft“ der Bundesregierung im Programm „Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten“ gestellt hat.
 4. Die Umsetzung der Maßnahme steht unter Vorbehalt eines positiven Förderbescheids.

Begründung

A. Zielsetzung

Als Kernstadt der Metropolregion Frankfurt RheinMain mit ihrer Lage in der Mitte Europas ist die Stadt Frankfurt am Main geprägt durch die Funktion als multimodaler Verkehrsknotenpunkt auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene. Die hohe verkehrsgeografische Lagegunst ist Treiber für ein anhaltend dynamisches Wachstum der Beschäftigten- und Einwohnerzahlen vor allem in der Stadt aber auch in ihrem näheren und weiteren Umland. Die Arbeitsplatzdichte (Beschäftigte/Einwohner) ist die mit Abstand höchste im Vergleich deutscher Großstädte. Während im städtischen Binnenverkehr, getragen durch einen gesellschaftlichen Bewusstseinswandel und ein verbessertes Angebot, eine deutliche Mehrzahl der Wege im Personenverkehr inzwischen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden, ist der teilweise sehr weit reichende Pendlerverkehr und auch der stark regional vernetzte Wirtschaftsverkehr weit überwiegend autoorientiert.

Die mit dem Klimawandel verbundene Überhitzung der Stadt und die mit dem gleichzeitigen Stadtwachstum verbundene zunehmende Konzentration und Verdichtung von Nutzungen stellen die Stadt vor große Herausforderungen bei der Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse. Bereits erzielte Erfolge bei der stadtverträglichen Gestaltung des Gesamtverkehrssystems werden durch die reale Entwicklung wieder infrage gestellt. Die verkehrsbedingte Belastung mit Luftschadstoffen und Lärm sowie die Rolle des Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Klimaschutz- und Klimaanpassungsziele stehen ebenso wie die erkennbaren Schwachstellen des Gesamtverkehrssystems und die Altlasten einer jahrzehntelang vorwiegend autoorientierten Verkehrsplanung zunehmend im Fokus der öffentlichen verkehrspolitischen Diskussion. Dabei ist ein zunehmender gesellschaftlicher Wandel erkennbar: Um die Lebensqualität in der Stadt auch für zukünftige Generationen zu bewahren, fordern immer mehr Akteure die Einleitung einer Verkehrswende. Dabei geht es nicht nur darum, neue Mobilitätsangebote zu schaffen, sondern es müssen ein Mentalitätswechsel angestoßen und individuelle Gewohnheiten hinterfragt werden. Einen besonderen Stellenwert für die Verkehrswende hat daher eine breite gesellschaftspolitische Partizipation.

Die strategische Mobilitäts- und Verkehrsplanung der Stadt Frankfurt am Main ist grundlegend und gesamthaft zuletzt durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Gesamtverkehrsplan (GVP) Ende 2005 fortgeschrieben worden. Durch eine integrierte Betrachtung über alle Verkehrsmittel hinweg und eine zielorientierte Einbeziehung der städtebaulichen und umweltbezogenen Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur konnte die Planungsphilosophie der einseitig nachfrageorientierten Ausbauplanungen des letzten Jahrhunderts bereits ansatzweise überwunden werden.

Bereits mit dem GVP-Beschluss 2005 wurde der Magistrat beauftragt, die Zielvorstellungen zur Gesamtverkehrsplanung methodisch und inhaltlich weiter zu entwickeln. Wesentlicher Leitgedanke dafür war die Erkenntnis, dass sich aufgrund

- der dynamisch und fortwährend wandelnden Randbedingungen,
- der stetig wachsenden Zahl von Themen und Akteuren im kommunalen Handlungsfeld „Mobilitäts- und Verkehrsplanung“ und
- der daraus resultierenden Vielzahl an informellen und formellen Planwerken, Programmen und Konzepten mit ganz unterschiedlichen Laufzeiten, Verbindlichkeiten und Interdependenzen,

die bisherige periodische und allumfassende Fortschreibung der Gesamtverkehrsplanung in einem weitreichenden Turnus von 10 bis 15 oder gar 20 Jahren als nicht mehr zielführend und praktikabel erwiesen hat.

Um einerseits langfristig zielorientiert und zukunftsicher planen und handeln zu können sowie andererseits relativ kurzfristig auf aktuelle Herausforderungen und Innovationen reagieren zu können, soll für eine zukünftige Mobilitätsstrategie für Frankfurt am Main mit dem Masterplan Mobilität und Verkehr ein langfristig stabiler strategischer Rahmen entwickelt werden, der inhaltlich anhand aktueller gesellschaftlicher Schwerpunktsetzungen und fachlicher Notwendigkeiten durch umsetzungsorientierte thematische Teilstrategien ausgefüllt werden kann.

Bei der Erarbeitung des Masterplans werden darüber hinaus bestehende Konzepte berücksichtigt. Deren Zusammenhänge zum Masterplan Mobilität und Verkehr werden mit dessen Genehmigung ausführlich dargestellt.

B. Alternativen

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Herausforderungen und der Erwartungshaltung eines breiten Spektrums von Vertreterinnen und Vertretern der Stadtgesellschaft sieht der Magistrat keine belastbare Alternative zur Erarbeitung eines Masterplans Mobilität und Verkehr nach den Prinzipien des „sustainable urban mobility planning“ (SUMP).

C. Lösung

Der strategische Rahmen soll aus vier wesentlichen Bausteinen bestehen:

- Das **Leitbild** repräsentiert eine Vision für die nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems der Stadt und wird verzahnt mit weiteren Leitbildprozessen zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt (z.B. Frankfurt Green City, Integriertes Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030+).
- Die **strategischen Ziele** konkretisieren den Begriff einer generationengerechten Nachhaltigkeit hinsichtlich der Dimensionen „sozial gerecht“, „ökologisch verträglich“ und „wirtschaftlich vernünftig“ durch die Setzung von Meilensteinen.
- Die **Handlungsleitlinien** formulieren die wesentlichen fachlichen und organisatorischen Grundhaltungen, an denen sich Politik und Verwaltung orientieren sollen, und skizzieren eine Prozesskultur für ein erfolgreiches und zielgerichtetes Vorgehen auf dem Weg der schrittweisen Annäherung an das Leitbild.

- Die **Prioritäten** repräsentieren aktuelle gesellschaftliche Schwerpunktsetzungen für die Formulierung und ressourcenorientierte Umsetzung passgenauer Teilstrategien.

Aufbauend auf den Beschluss zum Gesamtverkehrsplan 2005 war ein erster partizipativer und an das Prinzip des „sustainable urban mobility planning“ (SUMP) angelehnter Erarbeitungsprozess zu einem zukunftsweisenden Mobilitätskonzept angestoßen und mit einem zunächst noch unverbindlichen Zwischenergebnis unter dem thematisch umfassenderen Dach des „Integrierten Stadtentwicklungskonzepts“ fortgesetzt worden. Im Grundsatz wurde die angedachte strategische Struktur dabei bestätigt, die angestrebte Konkretisierung und Verbindlichkeit des strategischen Rahmens konnte jedoch noch nicht erzielt werden und soll jetzt mit dem Masterplan Mobilität und Verkehr vollzogen werden.

Entsprechend des angestrebten Grundprinzips, den (noch zu konkretisierenden) strategischen Rahmen des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes mit umsetzungsorientierten Teilstrategien zu aktuellen Herausforderungen und Innovationen zu füllen, sind in den letzten Jahren bereits eine Reihe von teilthematischen Mobilitätskonzepten erstmalig erarbeitet, unter aktuellen Randbedingungen fortgeschrieben oder eine Fortschreibung zumindest begonnen worden:

- Das Elektromobilitätskonzept nimmt umfassend Bezug zu gesamtstrategischen Zielen und benennt wichtige Bausteine und maßgebliche Akteure zum Ausbau der Elektromobilität in Frankfurt am Main. Die aktuellen Entwicklungen in diesem Bereich lassen jedoch bereits mittelfristig einen zumindest punktuellen erneuten Fortschreibungsbedarf erkennen.
- Der lokale Nahverkehrsplan ist fortgeschrieben worden und befindet sich derzeit in der parlamentarischen Beratung (vgl. M 163/2020).
- Auch wenn die Initiative Radentscheid formal nicht zu einem Bürgerentscheid geführt hat, wurden auf Basis von Verhandlungen unter dem Titel „Fahrradstadt Frankfurt“ wesentliche Bausteine zur Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts identifiziert, beschlossen und teilweise bereits zur Umsetzung gebracht.
- Forciert durch die Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen den geltenden Luftreinhalteplan des Landes Hessen für die Stadt Frankfurt am Main wird derzeit ein umfassendes Maßnahmenkonzept abgestimmt. Darin sind auch die Maßnahmen zur Digitalisierung des kommunalen Verkehrs, die bereits im „Masterplan NO_x-Minderung für Frankfurt und Offenbach“ als sinnvoll identifiziert werden konnten, enthalten.
- Mit Fokus auf die besondere Bedeutung des mittel- und langfristigen Ausbaus des lokalen Schienenpersonennahverkehrs ist mit der Fortschreibung des GVP Schiene begonnen worden.

Insbesondere die Maßnahmen, die zu einer signifikanten Umverteilung von Flächen oder anderen Restriktionen in Teilen des Gesamtverkehrssystems führen, stehen aktuell im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung und Diskussion. Der breite gesellschaftliche Diskurs zu diesen Maßnahmen macht deutlich, dass ein partizipativer Prozess zur Erarbeitung des strategischen Rahmens der Mobilitätsstrategie dringend aufgenommen werden muss. Dabei stehen folgende Zielsetzungen im Mittelpunkt:

- Um die jeweiligen Teilstrategien als ineinandergreifende Bausteine einer Gesamtstrategie erkennbar zu machen, muss eine klare Orientierung an strategischen Zielen und Handlungsleitlinien erkennbar werden.
- Um die Umsetzungsorientierung zu stärken, müssen die gesamtstrategischen Ziele in den Teilstrategien in operationalisierbare Zielsetzungen überführt werden.
- Um den integrativen Ansatz zu wahren, sind Synergien aber insbesondere auch Zielkonflikte zwischen einzelnen Teilstrategien in den Erarbeitungsprozessen zu identifizieren.

In der Folge ist der den politischen Entscheidungen zugrunde liegende Abwägungsprozess transparent zu machen.

- Um eine möglichst hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung und den zivilgesellschaftlichen Interessenvertretungen zu erreichen, bedarf es einer breiten Beteiligung.

Wesentliche Zielsetzung des Masterplans Mobilität und Verkehr ist es, ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für Frankfurt am Main in einem gleichermaßen breiten und zielgerichteten partizipativen Prozess mit allen für eine nachhaltige Entwicklung maßgeblichen Akteuren der Stadtgesellschaft weiter zu konkretisieren und verbindlich zu beschließen. Dabei sind die prioritär zu erarbeitenden Teilstrategien und ihre jeweiligen Schlüsselmaßnahmen als Grundlage für die Bereitstellung entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen zu identifizieren.

Für die Erarbeitung dieses Masterplans sind folgende wesentliche Arbeitspakete (AP) und Teilschritte vorgesehen:

AP 1 Analyse Status quo

Für Frankfurt a. M. existieren aus zahlreichen Quellen umfangreiche Daten zu Mobilitätsverhalten, Verkehrsbeziehungen und Verkehrsbelastungen. Darüber hinaus existieren Daten zur Entwicklung verkehrsrelevanter Strukturgrößen (Einwohner, Arbeitsplätze, ...) und verkehrsbedingter Wirkungen (Unfälle, Luftschadstoffe, Lärm, ...). Diese Daten werden je nach ursprünglichem Erhebungszweck teilweise singulär, teilweise aber auch periodisch oder sogar kontinuierlich erhoben, können jedoch auch über ihren originären Erhebungsanlass hinaus Bedeutung für die strategische Verkehrsplanung entwickeln. Im Rahmen einer Sekundäranalyse sind diese Daten(-quellen) zu sichten und in Hinblick auf folgende Ziele zu systematisieren und auszuwerten:

- Zusammenführung der Daten zu einem verkehrsmittelübergreifenden gesamtstrategischen Lagebild. Neben einer möglichst aktuellen Status quo-Betrachtung sind dabei aktuelle Trends wichtiger Kenngrößen besonders zu betrachten.
- Identifikation von Datenlücken für ein gesamtstrategisches Lagebild und Entwicklung von vorrangig auf die Möglichkeiten der Digitalisierung gestützter Vorschläge zur Schließung dieser Lücken sowohl durch stadt eigene Datensensorik als auch die gezielte Erschließung externer Datenquellen (MDM).
- Identifikation von Daten(-quellen), die eine besondere Relevanz für systematisches Monitoring und Evaluation strategischer Maßnahmen entfalten können.

Das Verkehrsgeschehen in der Stadt Frankfurt am Main ist in besonderem Maße durch die intensiven und teilweise weitreichenden Verflechtungen mit dem näheren und weiteren Umland der Stadt geprägt („Pendlerhauptstadt“). Für das gesamtstrategische Lagebild der Stadt sind deshalb die Stadt-Umland-Beziehungen besonders in den Fokus zu nehmen. In die Sekundäranalyse sind daher die regionalen Akteure eng einzubeziehen und Vorschläge zur Intensivierung und ggf. Institutionalisierung regionaler Akteursnetzwerke abzuleiten.

AP 2 Leitbild Mobilität und Verkehr

Durch das integrierte Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030+ ist das Ziel einer Entwicklung hin zu einem generationengerechten, nachhaltigen Gesamtverkehrssystem, das die Qualität urbaner Lebensräume durch die Stärkung umweltfreundlicher Fortbewegung sichert, bereits deutlich vorgezeichnet.

In einem breiten partizipativen Prozess mit den vielen interessierten und betroffenen Akteuren der Stadtgesellschaft soll dieses Ziel zu einem umfassenderen Leitbild, aus dem dann spezifische gesamtstrategische Ziele, Handlungsleitlinien und konkrete, umsetzungsorientierte Prioritäten abgeleitet werden können, weiterentwickelt werden. Hierzu sind folgende Arbeitsschritte angedacht:

- Darstellung der wesentlichen mobilitäts- und verkehrsrelevanten Entwicklungen sowie der damit verbundenen Herausforderungen, Chancen und Hemmnisse für die nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems der Stadt Frankfurt am Main und der Region. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Herausforderungen des Klimawandels und der Luftreinhaltung sowie den Chancen, die die Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs und die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bieten.
- Darstellung verkehrsrelevanter externer Zielsetzungen (z.B. Klimaschutzziele EU, Bund, Land, Region, Stadt).
- Identifikation von wesentlichen internen, kommunal beeinflussbaren und externen, kommunal kaum beeinflussbaren Faktoren auf die Entwicklung des Verkehrsgeschehens und Definition von Szenarien des gesellschaftspolitischen Rahmens der Verkehrsplanung durch Variation dieser Einflussfaktoren.
- Ableitung von szenarienbezogenen, verkehrsmittelscharfen Prognosen der Verkehrsentwicklung sowie qualitative Ermittlung und Bewertung der damit verbundenen Auswirkungen.
- Ableitung eines **Leitbildes Mobilität und Verkehr** (Zielszenario/Vision) für das langfristig anzustrebende Gesamtverkehrssystem der Stadt Frankfurt a. M. und der Region unter besonderer Berücksichtigung einer weiteren Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- Bewertung des in AP 1 ermittelten gesamtstrategischen Lagebildes auf der Grundlage des Leitbildes und Ableitung wesentlicher Handlungsbedarfe.
- Ableitung von **gesamtstrategischen Zielen** über alle Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung (sozial gerecht, ökologisch verträglich, wirtschaftlich vernünftig). Diese gesamtstrategischen Entwicklungsziele sollen plakativ die wesentlichen Indikatoren der aktuellen verkehrspolitischen Diskussion aufgreifen (Modal-Split, verkehrsbedingter CO₂-Ausstoß, Unfall-opfer, ...).
- Entwicklung von **Handlungsleitlinien** für die Ausgestaltung des Planungs- und Umsetzungsprozesses konkretisierender Teilstrategien. Die Handlungsleitlinien sollen der Qualitätssicherung der Prozesse dienen. Ein besonderes Augenmerk soll dabei darauf liegen, dass in einer zunehmend arbeitsteilig agierenden Akteurslandschaft die Konformität von Teilstrategien zum gesamtstrategischen Rahmen und zu anderen Teilstrategien gewahrt wird. Ein weiterer Schwerpunkt der Handlungsleitlinien sind Festlegungen zum Monitoring und zur Evaluation der Maßnahmenwirkungen und Umsetzungshemmnissen wichtiger Schlüsselmaßnahmen.
- Festlegung wesentlicher **Prioritäten** für die Entwicklung von thematischen Teilstrategien und Schlüsselmaßnahmen. Die Prioritäten orientieren sich an gewünschten gesellschaftspolitischen Schwerpunktsetzungen und sind an den jeweils erforderlichen Zuständigkeiten innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung und den jeweiligen personellen und finanziellen Ressourcen zu spiegeln.

AP 3 Teilstrategien und Schlüsselmaßnahmen

Unabhängig von der Tatsache, dass ein aktueller strategischer Rahmen erst im Zuge der Masterplan-Erarbeitung konkret ausformuliert werden soll, existiert bereits jetzt eine Reihe von aktuellen Teilstrategien bzw. wird derzeit erarbeitet.

Die Umsetzung bzw. Erarbeitung dieser Teilstrategien soll durch den Masterplan-Prozess nicht verzögert werden. In einem ersten Schritt sind diese Teilstrategien jedoch daraufhin zu überprüfen, ob sie den in den Handlungsleitlinien zu formulierenden Erfordernissen zur Gewährleistung einer Konformität der Teilstrategie zu den gesamtstrategischen Zielen bereits hinreichend gerecht werden. Leitfragen für diese Überprüfung könnten sein:

- Welchen Beitrag soll die Teilstrategie zur Umsetzung der gesamts strategischen Ziele leisten?
- Welche Zielkonflikte mit gesamts strategischen Zielen sind zu erwarten?
- Sind in der Teilstrategie operationalisierbare Ziele benannt?
- Welche Schlüsselmaßnahmen eignen sich für eine Evaluation der Teilstrategie?

Ggf. sind Anforderungen an eine inhaltliche Ergänzung der Teilstrategien zu formulieren.

In einem nächsten Schritt sind die bereits bestehenden bzw. in Bearbeitung befindlichen Teilstrategien mit weiteren vorgeschlagenen Teilstrategien unterschiedlicher Prioritäten hinsichtlich ihrer Zusammenhänge sowohl im Sinne von Synergien aber auch in Bezug auf potenzielle Konkurrenzen zu analysieren. Die Zusammenhänge sind transparent anhand wesentlicher Schlüsselmaßnahmen und deren kurz-, mittel- und langfristigen Realisierungshorizonten (2025 – 2030 – 2050) darzustellen.

In der Folge sind dann alle Teilstrategien danach zu kategorisieren, ob sie

- aufgrund maßgeblicher wechselseitiger Abhängigkeiten nur als integrierter Strategiecluster erarbeitet werden können,
- aufgrund einzelner Abhängigkeiten zeitlich versetzt bzw. im wechselseitigen Benehmen zueinander bearbeitet werden können,
- aufgrund nur geringer Abhängigkeiten oder des Querschnittscharakters der Strategie auch weitgehend zeitlich unabhängig von anderen Teilstrategien bearbeitet werden können.

Auf dieser Basis kann dann ein priorisiertes Arbeitsprogramm für die Erarbeitung und Umsetzung der weiteren Teilstrategien auf der Grundlage von Verantwortlichkeiten und Ressourcen formuliert werden.

AP 4 Beteiligungsprozess

Einen besonderen Stellenwert für die erfolgreiche Erarbeitung eines langfristig tragfähigen Masterplans Mobilität und Verkehr besitzt die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der zivilgesellschaftlichen Interessenvertretungen am Erarbeitungs- und Entscheidungsprozess. In einem Vorprozess sind die relevanten Akteure zu identifizieren und den verschiedenen Ebenen/Rollenmodellen von Beteiligung (Information, Konsultation, Beratung, Entscheidung) zuzuordnen. Spiegelbildlich sind auch die jeweiligen Fachstellen der Stadtverwaltung und externer Aufgabenträger zu identifizieren und zur Mitarbeit einzubinden.

Für alle Rollenmodelle sind geeignete Beteiligungsformate zu entwickeln und in den Erarbeitungsprozess zu integrieren. Aus aktueller Sicht sind folgende Formate obligatorisch:

- Ein Beirat mit politischen Entscheidungsträgern, zivilgesellschaftlichen Akteuren aus den Bereichen Verkehr, Soziales, Umwelt und Wirtschaft sowie aus der Wissenschaft begleitet den Prozess kontinuierlich.
Der Beirat dient der Transparenz und Qualitätssicherung, indem sichergestellt wird, dass generationenübergreifend die Interessen und Sichtweisen aller Akteure angemessen berücksichtigt werden. Wesentliche Zwischenergebnisse werden vom Beirat abgenommen. Um handlungsfähig zu bleiben, soll dieser Beirat nicht mehr als etwa 30 bis 35 Personen umfassen.
- Korrespondierend zu wichtigen Meilensteinen sollen Mobilitäts-Foren durchgeführt werden, in denen im größeren Kreis interessierter Akteure über den Bearbeitungsstand informiert und diskutiert werden kann. In Abhängigkeit der weiteren Entwicklung zu corona-bedingten Hygienebestimmungen sollen die Foren als Präsenzveranstaltung, als Online-Veranstaltung oder als hybrides Format durchgeführt werden.

- Zu wichtigen Meilensteinen werden darüber hinaus sowohl Träger öffentlicher Belange als auch zivilgesellschaftliche Akteure die Möglichkeiten haben, Stellungnahmen abzugeben.
- Über ein Internetportal sollen alle Interessierten kontinuierlich über den Bearbeitungsstand, aktuelle Beteiligungsmöglichkeiten und die Ergebnisse bereits durchgeführter Beteiligungsschritte informiert werden.
- Einen besonderen Stellenwert hat die Beteiligung der zu Frankfurt am Main benachbarten Gebietskörperschaften. Im Erarbeitungsprozess sollen vorhandene Formate der Zusammenarbeit und des Austausches gepflegt und ggf. neue Formate institutionalisiert werden.

Für die oben beschriebenen Arbeitspakete wird eine Gesamtbearbeitungszeit ab Auftragsvergabe von 18 Monaten angesetzt. Einen Überblick über den vorgesehenen Ablauf der Bearbeitungsschritte gibt die nachfolgende Abbildung.

Aktivität	Monat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
AP 1 Analyse Status-Quo																			
Sekundäranalyse Datenquellen																			
Identifikation Datenlücken																			
Identifikation Datenquellen für M+E																			
AP 2 Leitbild Mobilität und Verkehr																			
Darstellung wesentlicher Entwicklungen																			
Aufbereitung externer Zielsetzungen																			
Bildung von Szenarien mit vm-spezifischen Prognosen																			
Leitbild Mobilität und Verkehr																			
Strategische Ziele																			
Handlungsleitlinien																			
Prioritäten																			
AP 3 Teilstrategien und Schlüsselmaßnahmen																			
Prüfung/Ergänzung bestehender Teilstrategien																			
Kategorisierung von Teilstrategien bzgl. Abhängigkeiten																			
Formulierung Arbeitsprogramm Teilstrategien																			
AP 4 Beteiligung																			
Beirat																			
Mobilitäts-Forum																			
TöB-Beteiligung																			
Information+Dokumentation über Portal																			

D. Kosten

Für den oben beschriebenen Erarbeitungsprozess für den Masterplan Mobilität und Verkehr erwartet der Magistrat Kosten in Höhe von etwa 500.000 € über einen Zeitraum von etwa eineinhalb Jahren. Für die Erarbeitung des Masterplans wurde ein Förderantrag zum Programm „Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten“, dass die Bundesregierung im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ aufgelegt hat, gestellt. Das beschriebene Arbeitsprogramm orientiert sich an den Anforderungen dieses Programms. Das Förderprogramm sieht eine Förderung von 80 % der förderfähigen Kosten bei einer Höchstfördersumme von 300.000 € vor. Die erforderlichen Komplementärmittel in Höhe von 200.000 € stehen in der PG 11.05, SK 6993 0000 (Ko-Finanzierung von Fördermitteln aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ der Bundesregierung (E 62/2018)), bereit.

gez.: Feldmann

begl.: Lenz