

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 07.10.2016

Dezernat: VI Verkehr

Eingang Amt 01: 10.10.2016, 11.30 Uhr

**Bericht des Magistrats
an die Stadtverordnetenversammlung**

B 266

V - StR Klaus Oesterling

Anhörung Ortsbeiräte 1 bis 16

Betreff

Droht Frankfurt der Verkehrsinfarkt?

Vorgang

a) Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	vom	§
b) Antrag d. BFF im Römer	vom	NR
c) Etat-Antrag d.	vom	E
d) Anregung des Ortsbeirats	vom	OA
e) Etat-Anregung des Ortsbeirats	vom	EA
f) Anregung der KAV	vom	K
g) Anfrage d. BFF-Fraktion im Römer	vom 19.07.2016	A 62
h) Initiative des Ortsbeirats	vom	OI
i) Beschluss des Ortsbeirats	vom	§
j) letzter Bericht des Magistrats	vom	B

Vertraulich: ja nein

Anlage(n):

Begründung der Vertraulichkeit:

- Der oben bezeichnete Beschluss lautet:
 Die oben bezeichnete Anfrage lautet:
 Die oben bezeichnete Initiative lautet:

"Am 12.07.2016 wurde in der FNP auf Seite 12 ein Interview mit dem scheidenden Bürgermeister und Planungsdezernent Olaf Cunitz veröffentlicht. Darin beklagt dieser einen drohenden Verkehrsinfarkt in Frankfurt:

"... Ein anderes Problem ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Da sind wir im Rhein-Main-Gebiet locker 15 Jahre zurück. Wenn wir den Menschen leistungsfähige, zuverlässige und bezahlbare Alternativen für ihre Mobilität geben, dann muss nicht jeder in Frankfurt wohnen. Da reden wir über Investitionen in Milliardenhöhe. Der S-Bahn-Tunnel zum Beispiel ist am Limit. München hat sich auf den Weg gemacht, gewaltig in einen neuen Tunnel zu investieren. Wir führen nicht einmal die Diskussion darüber.

Vor dem Infarkt des Wohnungsmarkts wird der Verkehrsinfarkt kommen. Das ist in den Auswirkungen noch dramatischer."

Die Stadtverordneten sind auf zuverlässige sowie belastbare Informationen angewiesen, um die aktuelle Situation bewerten und die richtigen Schlussfolgerungen daraus ziehen zu können.

Der Magistrat möge daher folgende Fragen beantworten:

Anmerkung des Magistrats: Die Fragen sind den jeweiligen Antworten innerhalb des Berichts zugeordnet."

Zwischenbericht:

Bericht:

Vorbemerkungen

Der Begriff „Verkehrsinfarkt“ ist nach Kenntnis des Magistrats verkehrswissenschaftlich nicht definiert, er kennt auch keine Kriterien für die Festlegung nach Maß und Zahl, dass ein „Verkehrsinfarkt“ bevorsteht oder schon eingetreten ist. Auch der Blick in den Duden hilft hier nicht weiter, dort ist die Bedeutung des Begriffs wie folgt erläutert: „*Zusammenbruch, Stillstand des Verkehrs besonders in Großstädten und Ballungsgebieten*“ (siehe: <http://www.duden.de/node/781894/revisions/1219675/view>). Diese Erläuterung führt im Hinblick auf die Feststellung des/eines „Verkehrsinfarkts“ leider nicht weiter.

Im Leitfaden für Verkehrsplanungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist der Begriff „Verkehr“ wie folgt definiert: „*Verkehr umfasst Ortsveränderungen von Personen, Gütern, Energie und Nachrichten/Informationen*“. Verkehr dient insbesondere der gesellschaftlichen Teilhabe und wirtschaftlichen Austauschprozessen und hat insofern eine hohe Bedeutung für die Stadt Frankfurt am Main. Die Bedeutung des Begriffs „Infarkt“ wiederum wird im Duden wie folgt erläutert: „*Absterben eines Gewebestücks oder Organteils nach Unterbrechung der Blutzufuhr*“ (siehe <http://www.duden.de/node/754007/revisions/1375123/view>).

Danach wäre ein „Verkehrsinfarkt“ die Verödung von (städtischen) Quartieren aufgrund der Überlastung aller Verkehrssysteme, so dass nur dann von einem „Verkehrsinfarkt“ der Stadt Frankfurt am Main gesprochen werden kann, wenn durch eine Verstopfung aller Verkehrswege, also zeitgleich im Fuß-, Rad-, Auto- sowie öffentlichem Bus- und Bahnverkehr die gesellschaftliche Teilhabe und die wirtschaftlichen Austauschprozesse dauerhaft zum Stillstand gekommen und damit abgestorben wären. Davon ist die Stadt Frankfurt am Main mit Blick auf die Verkehrssituation der Großstädte und Ballungsräume im internationalen Vergleich weit entfernt. Auch zeigt die Verkehrssituation trotz zahlreicher Baustellen in dem Straßen- und Schienennetz während der Sommerferien dieses Jahres wie auch die Situation bei Großereignissen (z.B. die Feiern zum Tag der deutschen Einheit im Jahr 2015) die große Robustheit des Frankfurter Gesamtverkehrssystems gegen äußere wie innere Störungen. Dabei kommt dem Frankfurter Gesamtverkehrssystem zu Gute, dass es im Gegensatz zu dem sich in einer Art Baumstruktur immer weiter verfeinernden menschlichen Adersystem durch seine netzartige Struktur bei Störungen Umgehungsmöglichkeiten bietet, sei es durch den Wechsel der Verkehrssysteme oder durch eine veränderte Wegewahl. Es ist dem Magistrat aber wohl bewusst, dass dies im Einzelfall bei Verkehrsteilnehmenden eine Veränderung des eingeübten Verhaltens erfordert. In einigen Fragen der Anfrage wird in verschiedenen Zusammenhängen der Begriff „Pendler“ genutzt.

Verkehrswissenschaftlich wird dieser Begriff nur für Personen (männlich wie weiblich) verwendet, die auf dem Weg vom/zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz eine Gemarkungsgrenze passieren. Soweit aus den vorliegenden Statistiken eine derartige Differenzierung möglich ist, hat der Magistrat diese so dargestellt. Andernfalls macht der Magistrat soweit vorliegend Angaben zum Gesamtverkehr, der dann alle Wegezwecke enthält auch Einkaufs-, Freizeit-, Dienstwege usw.

Dies berücksichtigend beantwortet der Magistrat die Fragen wie folgt.

1. *Wie bewertet der Magistrat die oben zitierte Aussage, dass der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs im Rhein-Main-Gebiet - und hier insbesondere in Bezug auf Frankfurt - "locker 15 Jahre zurück" liegt?*

Frankfurt am Main hat in den vergangenen Jahren große Anstrengungen unternommen, das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs weiter zu verbessern und seine Attraktivität zu erhöhen. Dies schlägt sich in steigenden Fahrgastzahlen und einer im Bundesvergleich überdurchschnittlichen Kundenzufriedenheit nieder.

Der öffentliche Nahverkehr hat einen hohen verkehrspolitischen Stellenwert und soll auch in Zukunft weiter gefördert werden.

Seit der Beschlussfassung zum GVP (§ 10477 vom 15.12.2005) konnten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Neuer S-Bahn Haltepunkt Zeilsheim für die Linie S2
- Schaffung einer neuen Direktverbindung Bornheim – Riederwald – Enkheim durch Verlängerung der Stadtbahnlinie U4 über den Betriebshof Ost zur Endstation der U7 in Enkheim auf der vorhandenen Infrastruktur
- Anschluss des Entwicklungsschwerpunkts Riedberg mit den Linien U8 und U9 an das vorhandene Stadtbahnnetz
- Anschluss des Entwicklungsschwerpunkts „Frankfurter Bogen“ mit der Linie 18 über die Friedberger Landstraße an das vorhandene Straßenbahnnetz
- Südlicher Bereich der Straßenbahnringlinie durch die Stresemannallee mit Verknüpfungsstelle zur S-Bahn

Darüber hinaus begannen bei folgenden Maßnahmen die Bauarbeiten:

- Verlängerung der Stadtbahnlinie U5 über den Hauptbahnhof hinaus in das Europaviertel.
- Anbindung des Stadtteils Gateway Gardens an das S-Bahnnetz

Weitere der im GVP beschlossenen Maßnahmen sind in der Planung durch den Magistrat weiter vorangetrieben worden, z.B.

- Verlängerung der U5 zum Frankfurter Berg
- Alternativen zum Stadtbahnlückenschluss Ginnheim – Bockenheim
- nördlicher Abschnitt der Straßenbahnringlinie als neue Tangentialverbindung
- Ausbau Rebstöcker Straße als durchgehend zweigleisige Straßenbahnstrecke

Ebenso wird der Ausbau des ÖPNV in die Region gemeinsam mit weiteren Partnern, z. B. im Projekt FrankfurtRheinMain^{plus}, vorangetrieben bzw. diese bei der Planung unterstützend begleitet, z.B.

- Ausbau der Main-Weser-Bahn mit zwei zusätzlichen Gleisen für die S-Bahn-Linie S6 zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel/Friedberg mit S-Bahn-Station Ginnheim

- Nordmainische S-Bahn nach Hanau mit S-Bahn-Stationen Ostbahnhof und Fechenheim
- Regionaltangente West (RTW). Mit der Gründung der Planungsgesellschaft für die RTW durch die beteiligten Gebietskörperschaften sind die Planungen für dieses Vorhaben in die entscheidende Phase getreten.

Eine weitere Ausdifferenzierung der ÖV-Produkte im Sinne der Kundenbedürfnisse (z.B. Quartiersbuslinien) wird fallweise geprüft. Für die intermodale Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr wird das B+R-Angebot sukzessive erweitert.

Alle Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV stehen im Spannungsfeld zwischen den zunehmend individuelleren Kundenwünschen einerseits und den Fragen der Wirtschaftlichkeit, der infrastrukturellen Kapazitätserweiterung und der Finanzierbarkeit andererseits. Für die Realisierung einer Infrastrukturmaßnahme von der Feststellung des Bedarfs bis zur vergabereifen Ausführungsplanung sind eine Reihe von Planungsschritten sowie die frühzeitige Abstimmung mit anderen Belangen notwendig.

Das sich derzeit in Bearbeitung befindende integrierte Stadtentwicklungskonzept (iStEK) soll – auch unter einem regionalen Blickwinkel – die gegenseitigen Abhängigkeiten von Siedlungsentwicklung sowie kundenfreundlichem und wirtschaftlichem ÖPNV vertieft würdigen.

2. *Ist der Frankfurter S-Bahn-Tunnel aktuell bereits an seinem Limit angekommen?*

Im S-Bahntunnel ist über die aktuelle Bedienung mit 24 Fahrten je Stunde und Richtung in den Hauptverkehrszeiten derzeit keine weitere Taktverdichtung möglich. Bei der Frage nach dem "Limit des Tunnels" ist jedoch zu berücksichtigen, dass nicht alle 24 Fahrten als Langzüge verkehren; hier sind - soweit die entsprechende Nachfrage sich entwickeln sollte - noch Kapazitätsausweitungen möglich.

3. *Sieht der Magistrat die Notwendigkeit gegeben - analog zur Stadt München - auch in Frankfurt einen weiteren Tunnel für die S-Bahn-Linien zu bauen? Ist eine Diskussion darüber erwünscht?*

Das Frankfurter SPNV-Netz ist radial auf die Innenstadt ausgerichtet: Dies bedingt eine hohe Netzauslastung im Innenstadtbereich mit der dadurch erhöhten Störanfälligkeit des Systems. Vorrangiges Planungsziel ist daher die Entlastung des S-Bahntunnels durch Schaffung tangentialer Verbindungen zu erreichen. Dazu sind die derzeit laufenden Planungen für die Ringstraßenbahn als tangentielle Entlastungsachse nördlich der Innenstadt sowie das Zweisystemangebot der Regionaltangente-West (RTW) zu nennen. Ebenso wird derzeit die technische Machbarkeit eines Zweisystemangebotes auf Strecken des Frankfurter Stadtbahnnetzes untersucht. Damit wären im Vergleich zu einem Tunnelneubau in einem kürzeren Zeitraum und mit erheblich geringeren Finanzmitteln weitere Stadt - Umlandverbindungen unter Umgehung des S-Bahntunnels realisierbar. Darüber hinaus erarbeitet der Magistrat gerade eine Mobilitätsstrategie für 2030. In diesem Zusammenhang werden Maßnahmen für die zukünftige Abwicklung des Verkehrsgeschehens in Frankfurt am Main entwickelt.

Neben der grundsätzlichen Konzeption von Maßnahmen stehen dabei auch Fragen der Wirtschaftlichkeit im Fokus, um ein zukunftsfähiges Gesamtverkehrssystem für Frankfurt am Main zielgerichtet weiter zu entwickeln.

4. *Ist es für den Magistrat grundsätzlich nachvollziehbar, dass vor einem Infarkt des Wohnungsmarktes ein Verkehrsinfarkt droht? Wenn ja, warum?*

Nein. (siehe Vorbemerkungen)

5. *Was wären aus der Sicht des Magistrats die konkreten Folgen eines Verkehrsinfarktes? Welche Erfahrungswerte bzw. Parallelen aus anderen (europäischen) Städten könnten hier herangezogen werden?*

Dem Magistrat sind keine Beispiele bekannt, dass durch eine Verstopfung aller Verkehrswege, also zeitgleich im Fuß-, Rad-, Auto- sowie öffentlichem Bus- und Bahnverkehr, die gesellschaftliche Teilhabe sowie die wirtschaftlichen Austauschprozesse in einer (europäischen) Stadt dauerhaft zum Stillstand gekommen sind.

6. *Sieht der Magistrat grundsätzlich die Gefahr für einen Verkehrsinfarkt in Frankfurt als gegeben an?*

Nein (siehe Vorbemerkungen)

7. *Wie haben sich die Einpendlerzahlen nach Frankfurt in den letzten zehn Jahren absolut entwickelt?*

Zwischen 2004 und 2014 ist die Zahl der (werktäglichen) Berufseinpender/-innen von 302.356 auf 341.865 gestiegen.

Diese Zahlen beziehen sich ausschließlich auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die zur Arbeit nach Frankfurt am Main fahren. Daten über Ausbildungspendler sowie über das berufsbedingte Pendeln der nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegen dem Magistrat nicht vor.

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Frankfurt am Main 2015, S. 84, Tab. 4.11

8. *Wie haben sich die Einpendlerzahlen nach Frankfurt in den letzten zehn Jahren prozentual entwickelt?*

Gemäß der Antwort zu Frage 7 entspricht der o. g. absolute Zuwachs (39.509 Personen) einem relativen Zuwachs von rd. 13 %.

Gemessen an der Gesamtzahl der in Frankfurt am Main sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist der Anteil an Einpendler/-innen in den betrachteten zehn Jahren damit in vergleichbarem Maße gestiegen, da die Gesamtzahl der Beschäftigten ebenfalls um rd. 13,7 % gestiegen ist.

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Frankfurt am Main 2015, S. 84, Tab. 4.11

9. *Wie haben sich die Einpendlerzahlen nach Frankfurt, grob nach Himmelsrichtungen sortiert, in den letzten zehn Jahren entwickelt:*
- *aus Richtung Wiesbaden/Mainz (Westen)?*
 - *aus Richtung Gießen (Norden)?*
 - *aus Richtung Hanau/Aschaffenburg/Fulda (Osten)?*
 - *aus Richtung Darmstadt/Mannheim/Heidelberg (Süden)?*

9.1 *Welche dieser vorgenannten Routen - differenziert nach Straße/Schiene - sind in den Stoßzeiten bereits heute besonders stark belastet bzw. nähern sich ihrer Kapazitätsgrenze oder haben letztere bereits erreicht?*

Die Darstellung der Entwicklung in den letzten 10 Jahren nach Himmelsrichtungen ist nicht möglich, weil hierzu dem Magistrat keine Daten vorliegen. Dementsprechend können weder die Ausbildungs- noch die Berufspendler/-innen bestimmten Routen oder städtischen Straßen zugeordnet werden.

10. *Wie haben sich die Einpendlerzahlen nach Frankfurt entwickelt, unterschieden nach*

- Autoverkehr?

Der Magistrat führt seit 1988, regelmäßig im Abstand von 2 Jahren, eine Zählung des Kfz-Verkehrs auf allen die Stadtgrenze querenden Straßen durch, die sog. Stadtrandzählung. Demnach ist der die Stadtgrenze überschreitende Kfz-Verkehr, in der Summe beider Richtungen, zwischen 2004 und 2014 von rd. 436.000 Kfz auf rd. 462.000 Kfz und damit um rd. 7 % gestiegen. Der relative Anstieg liegt damit niedriger als der relative Zuwachs an Beschäftigten und Pendler/-innen im gleichen Zeitraum (siehe Fragen 7, 8 und 13)

Diese Zahlen beziehen sich auf die Summe des stadteinwärts- und stadtauswärts fahrenden Verkehrs. In der Regel ist es aber bei den meisten Straßen so, dass sich die Verkehrsbelastung in der Summe eines Tages jeweils gleichmäßig zur Hälfte auf die beiden Fahrtrichtungen verteilt. Lediglich die Tagesganglinie des Verkehrs und die zeitliche Lage der Spitzenstunden unterscheiden sich je nach Fahrtrichtung. Allerdings werden bei der Stadtrandzählung natürlich nicht nur die Fahrzeuge der Berufstätigen und Pendler/-innen gezählt, sondern alle Fahrzeuge an der Zählstelle. Auch wird dabei nicht erfasst, mit wieviel Personen die Fahrzeuge jeweils besetzt sind.

- Radverkehr?

Für den Radverkehr liegen dem Magistrat keine vergleichbaren Daten vor.

- Schienenverkehr?

Für den öffentlichen Personennahverkehr, einschließlich des (regionalen) Busverkehrs gibt es Daten aus einer Verkehrsbefragung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes von 2010. Aus dieser Befragung lassen sich Daten für die nach Frankfurt reisenden Fahrgäste ermitteln, in dem man alle Fahrgäste, die innerhalb Frankfurts unterwegs sind, das heißt Fahrgäste mit Fahrkarten der Preisstufe 3 (Stadtgebiet Frankfurt am Main) aus dem Datensatz herausfiltert.

- Fahrzweck Beruf, mindestens Preisstufe 4: pro Werktag (Mo.-Fr.) 115.000 Fahrgäste mit dem Ziel Frankfurt
- Alle Fahrzwecke, mindestens Preisstufe 4: pro Werktag (Mo.-Fr.) 210.000 Fahrgäste mit dem Ziel Frankfurt

Dem Magistrat liegen keine weiteren vergleichbaren Daten aus anderen Jahren vor, weshalb auch keine Aussagen über eine zeitliche Entwicklung dieser Daten getroffen werden können.

11. *Zu welchem Termin ist frühestens mit der Inbetriebnahme der geplanten Regionaltangente West zu rechnen?*

Die RTW-Planungsgesellschaft geht derzeit von einer Inbetriebnahme zum Jahresfahrplan 2023 aus (ab Dezember 2022).

12. *Wie viele Pendler nutzen täglich folgende Standorte zum Umsteigen*
- den Frankfurter Hauptbahnhof
- die Frankfurter Hauptwache
- den Südbahnhof- den Bahnhof Höchst
und wie sieht hier die Entwicklung in den letzten 10 Jahren aus?

Es gibt keine Erhebung speziell zu Pendlerzahlen an bestimmten Umsteigestationen. Näherungsweise können von Seiten des Magistrats nur Umsteigerzahlen aus der bereits unter Frage 10 erwähnten Befragung von 2010 genannt werden.

Die unten genannten Zahlen beziehen auf die jeweils pro Werktag (Mo.-Fr.) umsteigenden Personengruppen zwischen allen an der jeweiligen Station verkehrenden Linien des öffentlichen Personennahverkehrs. Umsteigende Fahrgäste von und zum Fernverkehr der Deutschen Bahn sind darin nicht enthalten.

Wie schon bei Frage 10 gibt es auch hier keine Vergleichsdaten aus anderen Jahren.

S-Bahn-Station	alle Umsteigenden in allen Preisstufen Personen / Werktag	Umsteigende ab Preisstufe 4 Personen / Werktag	Berufsbedingt Um- steigende ab Preis- stufe 4 Personen / Werktag
Hauptbahnhof	62.000	38.000	23.000
Hauptwache	40.000	13.500	8.000
Südbahnhof	17.000	10.000	6.000
Höchst Bahnhof	8.000	3.250	2.250

13. *Wie haben sich die Auspendlerzahlen für Frankfurt in den letzten zehn Jahren entwickelt?*

Zwischen 2004 und 2014 ist die Zahl der (werktäglichen) Berufsauspendler/-innen von 58.372 auf 80.396 gestiegen. Dies entspricht einer Zunahme um rd. 37,7% und ist damit - relativ betrachtet - nahezu dreimal so hoch wie der Zuwachs an Berufseinpender/-innen im gleichen Zeitraum (plus rd.13 %, siehe Fragen 7 und 8). Auch im Verhältnis zur Entwicklung der Gesamtzahl der in Frankfurt am Main sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (plus rd. 13,7 %) ist die Zahl der Auspendler/-innen mit rd. 15,2 % verhältnismäßig stärker gestiegen.

Diese Zahlen beziehen sich ausschließlich auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Daten über Ausbildungspendler sowie über das berufsbedingte Pendeln der nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegen dem Magistrat nicht vor.

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Frankfurt am Main 2015, S. 84, Tab. 4.11

14. *Wie werden sich die Einpendlerzahlen für Frankfurt, nach Himmelsrichtungen (s. Frage 9) gegliedert, in den nächsten zehn Jahren voraussichtlich entwickeln?*

Über die zukünftige Entwicklung der Pendlerzahlen - und der Pendlerströme - liegen dem Magistrat keine Prognosen vor.

In Analogie zur Entwicklung in der Vergangenheit (siehe Frage 7) geht der Magistrat von einer Entwicklung aus, die eng an die Arbeitsplatzentwicklung und die Wohnungsentwicklung in Stadt und Umland gekoppelt sein dürfte. Diese Entwicklungen können nur teilweise seitens der Stadt bestimmend beeinflusst werden.

15. *Wie haben sich die Fahrgastzahlen im Frankfurter S-Bahn-Tunnel in den letzten zehn Jahren entwickelt?*

Zwischen 2004 und 2010 haben sich die Querschnittsbelastungen im S-Bahn-Tunnel etwa analog zum gesamten Fahrgastzuwachs auf der S-Bahn RheinMain um +21% erhöht.

16. *Wie werden sich die Fahrgastzahlen im Frankfurter S-Bahn-Tunnel in den nächsten zehn Jahren voraussichtlich entwickeln?*

Die Prognosen für 2010 bis 2020 gehen von einer weiteren Steigerung um 8% aus.

17. *Resultiert aus der Sanierung des S-Bahn-Tunnels in den diesjährigen Sommerferien auch eine nennenswerte Kapazitätssteigerung hinsichtlich der Fahrgastzahlen, z.B. durch einen kürzeren Takt der einzelnen Linien?*

Die Tunnelsperrung diene primär dazu, ein modernes elektronisches Stellwerk zu installieren. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit ist damit nur insoweit verbunden, als dass die neue digitale Sicherungstechnik nach Angaben der Deutschen Bahn AG eine höhere Zuverlässigkeit in der Betriebsabwicklung mit sich bringt.

18. *Wie hoch ist die prozentuale Kapazitätsauslastung der S- und U-Bahn-Linien in der Frankfurter Innenstadt an einem normalen Werktag über den Tag verteilt (stündlich bzw. halbstündlich)?*

Nach Angaben des RMV sind in der morgendlichen Lastspitze auf der S-Bahn RheinMain im Bereich des Frankfurter S-Bahntunnels zwischen 7 und 9 Uhr im Durchschnitt rund vier Fünftel aller Sitzplätze belegt. Die Nachfrage variiert je nach Fahrtabschnitt, jeweiliger S-Bahnlinie sowie Fahrt.

Bei den von der VGF betriebenen U-Bahnlinien ergibt sich folgendes Bild.

Die A-Strecke verzeichnet die höchsten Auslastungen in der (morgendlichen) Spitzenstunde. Die Auslastungen der Linien U1 und U2 (jeweils 57%) und U3 (58%) liegen auf ähnlichem Niveau, die Linie U8 weist mit 65% eine höhere Auslastung auf. (Der maßgebende Querschnitt der A-Strecke befindet sich am Eschenheimer Tor.)

Auf der B-Strecke weist die Linie U4 (Zählquerschnitt Merianplatz) mit 57% höhere Werte als die Linie U5 mit 51% (Zählquerschnitt Musterschule) auf. Auf der Linie U7 sind Spitzenstundenauslastungen von 61% ermittelt worden (Zählquerschnitt Zoo), die Linie U6 ist mit 42% (stärkster Querschnitt Alte Oper) die deutlich schwächer nachgefragte Linie der C-Strecke. Diese Linie weist somit die geringste Auslastung der die Innenstadt berührenden U-Bahn-Linien auf. Die Fahrgastnachfrage der (morgendlichen) Lastspitze ist Grundlage der Kapazitätsplanungen. Daran misst sich, ob die zur Verfügung stehenden Kapazitäten (Streckeninfrastruktur, Fahrzeuge, Personal) noch ausreichend sind. Es geht dabei immer um die durchschnittliche Nachfrage/Belastung in der Spitzenstunde. Einzelne Fahrten können dabei durchaus auch deutlich höhere Werte aufweisen. Für derartige „Ausreißer“ und Ausnahmen können aus wirtschaftlichen Gründen i.d.R. keine Kapazitäten vorgehalten werden, die ansonsten die restliche Zeit des Tages ungenutzt stehen.

19. Wie haben sich in den letzten 10 Jahren die Fahrgastzahlen der VGF in Frankfurt prozentual entwickelt?

Die VGF ist im Busverkehr nur eines von mehreren Unternehmen, die Beförderungsleistungen im städtischen Nahverkehr erbringen. Deshalb beziehen sich die untenstehenden Angaben nicht nur auf die VGF, sondern auf alle Betreiber von öffentlichen Nahverkehrslinien außerhalb der Regionalbahn und der S-Bahn-Netze. Die jährlichen Fahrgastzahlen der städtischen Verkehrsmittel (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen:

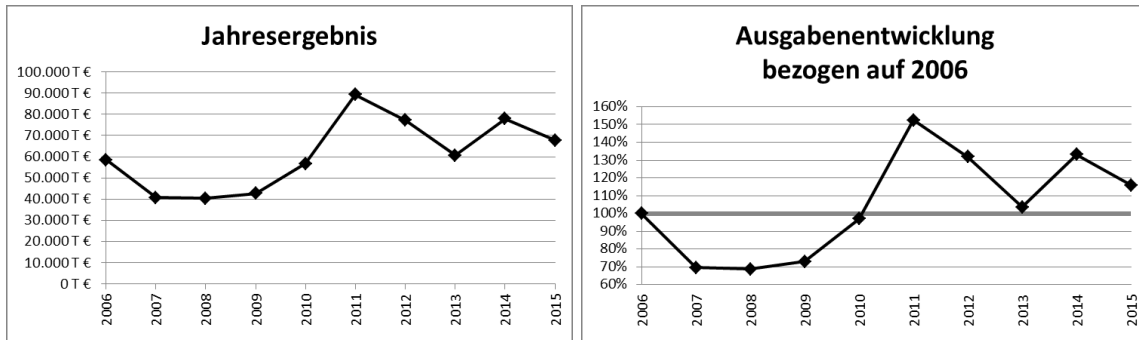
- 2006: 183,6 Mio.
- 2007: 186,0 Mio.
- 2008: 190,9 Mio.
- 2009: 195,6 Mio.
- 2010: 198,3 Mio.
- 2011: 200,9 Mio.
- 2012: 200,0 Mio.
- 2013: 203,0 Mio.
- 2014: 214,3 Mio.

20. Wie hat sich in den letzten 10 Jahren die Bevölkerungszahl in Frankfurt prozentual entwickelt?

Die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner, mit Hauptwohnsitz in Frankfurt am Main, ist zwischen 2004 und 2014 von 625.206 auf 708.543 Personen, und damit um 83.337 Personen gestiegen. Das entspricht einem Bevölkerungszuwachs von rd. 13,3 %. Dieser Zuwachs liegt damit in der gleichen Größenordnung wie der Zuwachs der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (plus 13,7 %).

21. *Wie haben sich in den letzten 10 Jahren die Verkehrs-Infrastrukturausgaben in Frankfurt prozentual entwickelt?*

Aus dem Investitionscontrolling im Produktbereich 16 „Nahverkehr und ÖPNV“ ist eine deutliche Steigerung der investiven Ausgaben in den letzten Jahren ablesbar. Die Entwicklung der Investitionen von 2006 bis 2015 kann den folgenden Abbildungen entnommen werden.



Der Durchschnitt der Ausgaben der Jahre 2011 bis 2015 (der letzten fünf Jahre des Betrachtungszeitraums) übersteigt um 56% den Durchschnitt der Ausgaben der Jahre 2006 bis 2010 (der ersten fünf Jahre des Betrachtungszeitraums).

22. *Wie viele Verletzte und Tote im Verkehr gab es in den letzten 5 Jahren in Frankfurt?*

Die Zahl der Verkehrsunfälle und Personenschäden (Tote, Schwer- und Leichtverletzte) im Stadtgebiet Frankfurt am Main ist den nachstehenden Aufstellungen zu entnehmen.

Die Zahlen stammen aus den jährlichen Verkehrsberichten des Polizeipräsidiums Frankfurt am Main der Jahre 2011 bis 2015.

	2011	2012	2013	2014	2015
Gesamtunfallzahlen Stadt Frankfurt a.M.	18.251	17.969	18.338	19.145	18.955
Tote	13	10	14	7	12
Schwerverletzte	435	346	343	286	316
Leichtverletzte	2.831	2.676	2.612	2.869	2.831

Verkehrsunfälle mit	2011	2012	2013	2014	2015
Fußgänger-Beteiligung	503	457	437	474	526
Tote	8	2	9	4	3
Schwerverletzte	114	81	78	77	78
Leichtverletzte	313	310	275	309	330

Verkehrsunfälle mit	2011	2012	2013	2014	2015
Radfahrer- / Pedelec-Beteiligung	1.059	1.017	939	1.116	1.148
Tote	1	2	0	0	2
Schwerverletzte	114	117	94	86	103
Leichtverletzte	715	613	605	726	703

Verkehrsunfälle mit	2011	2012	2013	2014	2015
Motorisierten Zweiradfahrern	600	502	478	602	535
Tote	3	1	4	1	2
Schwerverletzte	81	69	62	62	66
Leichtverletzte	352	277*	245	383	290

Verkehrsunfälle mit	2011	2012	2013	2014	2015
Pkw-Beteiligung	14.385	16.510	16.945	17.645	17.455
Tote	6	8	0	5	7
Schwerverletzte	307	247	95	185	223
Leichtverletzte	2.350	2.283	1.282*	2.400	2.370

Verkehrsunfälle mit	2011	2012	2013	2014	2015
Lkw-Beteiligung	2.635	2.550	2.611	2.721	2.705
Tote	4	3	0	1	1
Schwerverletzte	27	15	5	25	23
Leichtverletzte	209	198	38	192	190

Verkehrsunfälle mit	2011	2012	2013	2014	2015
Kraftomnibus-Beteiligung	551	550	607	618	669
Tote	1	0*	1	0	0
Schwerverletzte	16	5	11	6	7*
Leichtverletzte	109	107	69	65	63*

Verkehrsunfälle mit	2011	2012	2013	2014	2015
Schienefahrzeuge U-Bahn / Straßen- bahnen-Beteiligung	194	225	216	205	187
Tote	1	0	3	1	2
Schwerverletzte	16	23	9	14	10
Leichtverletzte	73	79	116	90	74

23. Welche von den in Frage 23 genannten Fortbewegungsmitteln bzw. deren Fahrer waren die Hauptverursacher von entsprechenden Unfällen?

Bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden wurden polizeilich folgende Unfallursachen festgestellt:

- Fehlverhalten von Fahrzeugführern: 18.156 Fälle
- Fehlverhalten von Fußgängern: 1.070 Fälle

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Frankfurt am Main 2015, S. 169, Tab. 10.7

24. Welche Maßnahmen ergreift die Stadt Frankfurt aktuell bzw. in naher Zukunft, damit
- Pkw-/Lkw-Fahrer
- Radfahrer
sich im Straßenverkehr rücksichtsvoller verhalten und welchen Umfang haben diese jeweils?

Neben präventiver Arbeit, wie regelmäßige aufklärende Beiträge in den Medien, sind Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Stadt Frankfurt am Main vorrangig repressiver Natur (Ordnungswidrigkeitenverfahren). Der Magistrat hat in seiner aktuell gültigen Finanzplanung für den Ausbau stationärer Überwachungsanlagen an Unfallschwerpunkten Mittel in Höhe von 2,75 Mio. € veranschlagt; Restmittel stehen aktuell noch zur Verfügung, sodass noch in weitere einzelne Anlagen investiert werden kann. Neben der Beseitigung von Unfallschwerpunkten besteht die Erwartung, das Verkehrsverhalten im fließenden Verkehr positiv zu beeinflussen.

Hinsichtlich der von Radfahrenden verursachten Verkehrsverstöße unterstützt die Stadtpolizei-Verkehrssicherheit auch weiterhin die originär für den fließenden Verkehr zuständige Landespolizei mit mehrmals im Jahr stattfindenden Sonderkontrollen auf der Zeil.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs wird durch konsequente Ahndung von Parkverstößen, die mit Beseitigung der Verkehrsbehinderung durch Abschleppmaßnahmen einhergehen können, positiv auf das Verkehrsverhalten eingewirkt. Derartige Verkehrsüberwachungsmaßnahmen werden auch künftig durchgeführt.

25. *Wie hoch ist der jeweilige Anteil von Radverkehr, Pkw-/Lkw-Verkehr, Fußgängern und ÖPNV-Nutzern an der Fortbewegung in Frankfurt aktuell und welchen jeweiligen Anteil strebt die Stadt Frankfurt für das Jahr 2020 an?*

Gemäß den Ergebnissen der letzten Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten in Frankfurt am Main von 2013 nutzt die Frankfurter Bevölkerung für ihre täglichen Wege die Verkehrsmittel zu folgenden Anteilen:

- Fußverkehr: rd. 30 %
- Radverkehr: rd. 13 %
- öffentlicher Nahverkehr: rd. 22 %
- motorisierter Individualverkehr: rd. 35 %

Quelle: Mobilität in Städten (SrV) 2013

Die zukünftig angestrebte Entwicklung der Verkehrsmittelwahl wird gerade im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 und des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2030 beraten. Diese strategischen Konzepte zur zukünftigen Entwicklung der Gesamtstadt werden nach ihrer Fertigstellung durch den Magistrat der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt.

gez.: Feldmann
begl.: Lenz