

Kommunalwahl 2026 in Frankfurt am Main Wahlprogramme der Parteien zum Thema Mobilität (zusammengefasst)								
CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke	AfD	BFF-BIG	Volt	Die Fraktion
Allgemeine Aussagen Allgemeine Aussagen Allgemeine Aussagen Allgemeine Aussagen Allgemeine Aussagen Allgemeine Aussagen Allgemeine Aussagen Allgemeine Aussagen Allgemeine Aussagen								
- Frankfurts Straßen sollen als Lebensadern der Stadt gesehen und für alle Verkehrsteilnehmer gedacht werden. - Die Verkehrsplanung soll neu ausgerichtet werden: weg von Trassenführungen, hin zu beruhigten funktionalen Stadtstraßen, die Verkehrssicherheit und Lebensqualität gleichermaßen verbessern. - Ein strategisches Gesamtkonzept "Verkehrsinfrastruktur und Mobilität" soll entwickelt werden. - Die konsequente Einhaltung der Verkehrsregeln soll als Grundlage eines rücksichtsvollen Verkehrs für alle unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel durchgesetzt werden.	- Weil Mobilität Teilhabe bedeutet. Wer unterwegs ist – morgens zur Arbeit, abends nach Hause oder am Wochenende in die Innenstadt – muss sich auf Bus, Bahn, Auto, Rad und Fußwege verlassen können. - Ein bezahlbarer, barrierefreier und eng getakteter Nahverkehr soll weiter ausgebaut werden – von Zeilsheim bis Fechenheim, von Nieder-Erlenbach bis Schwanheim. Die Fahrradstadt Frankfurt soll weitergeführt werden – als Teil eines integrierten Verkehrskonzepts, das verbindet statt spaltet: sichere Fuß- und Radwege, verlässliche U-Bahnen und Busse, moderne Sharing-Angebote und gut geplante P+R-Plätze. - Es soll an alle gedacht werden: An die wachsende Bevölkerung, an Pendler:innen, an das Handwerk und die Wirtschaft, die auf verlässliche Erreichbarkeit angewiesen sind. Dabei sollen smarte Konzepte vorgebracht und zugleich sichergestellt werden, dass niemand zurückgelassen wird, weil Mobilität Grundlage für ein gerechtes, lebenswertes und modernes Frankfurt ist.	- Um die Mobilität angesichts des begrenzten Raums auch weiterhin erhalten zu können, ist es notwendig, vermehrt auf platzsparende Verkehrsmittel und Verbindungen zu setzen: ÖPNV, Fahrrad und Wege zu Fuß verbrauchen nur einen Bruchteil von dem, was für den Pkw-Verkehr benötigt wird. - Für die Mobilität in einer wachsenden Stadt, aber auch für Klimaschutz und Lebensqualität soll deshalb auf den Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr gesetzt werden. Damit wird gleichzeitig für alle, die darauf angewiesen bleiben, die Möglichkeit erhalten, in Frankfurt Auto zu fahren.	Wir werden den Masterplan Mobilität überprüfen und unter verstärkter Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange und quantitativer Mobilitätsbedarfe überarbeiten. Wir entwickeln eine integrierte Gesamtverkehrsstrategie für Frankfurt, die die zukünftige Entwicklung aller Verkehrsträger, notwendige Infrastrukturmaßnahmen sowie die Verflechtungen systematisch berücksichtigt, insbesondere die Pendlerbeziehungen.	Mobilität ist Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, doch in Frankfurt weder gerecht noch klimafreundlich organisiert. Das Auto dominiert große Teile des öffentlichen Raums, während viele Menschen unter Lärm, Abgasen und hohen Kosten des ÖPNV leiden. Wir wollen Mobilitätsarmut bekämpfen: Niemand darf wegen Einkommen, Alter, Geschlecht, Gesundheitszustand oder Wohnort abgehängt werden. Benachteiligte Quartiere brauchen eine ebenso gute Anbindung wie die Innenstadt – darum Ausbau des ÖPNV in der Fläche – mit dichteren Takten, verlässlichen Verbindungen und guter Erreichbarkeit in alle Stadtteile. [...] für eine Stadt, in der alle sicher, bezahlbar und klimafreundlich mobil sein können. Die Linke kämpft für eine sozial-ökologische Verkehrswende, die Alternativen zum Auto ausbaut, Barrieren abbaut und den öffentlichen Raum neu verteilt. Mobilität muss ein Recht für alle sein – unabhängig vom Geldbeutel. [...] Die notwendigen Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen von Verkehrsinfrastruktur müssen Vorrang haben vor Großprojekten wie z. B. dem Autobahnausbau der A 5, damit Finanzen und Ressourcen wie Planungskapazitäten und Baupersonal sinnvoll verwendet werden.	Die Straßenqualität ist aufrechtzuerhalten bzw. zu verbessern (Stichwort: Schlaglöcher).	Der im Mai 2025 von der damaligen Koalition aus Grünen, SPD, FDP und Volt verabschiedete Masterplan Mobilität, der den Geist des Hasses auf das Auto atmet, soll vollständig überarbeitet werden, so dass er die freie Wahl des Verkehrsmittels und damit gerechte Mobilität für alle in Frankfurt ermöglicht.	- Durch die vielen Pendler*innen wird Frankfurt tagsüber zur Millionenstadt, in der täglich viele Tausende unterwegs sind. Angesichts der wachsenden Bevölkerung, mehr Lärm, Stau und Luftbelastung sowie steigender CO2-Emissionen ist klar: Ein "Weiter so" autozentrierter Planung wird nicht mehr funktionieren. Ziel soll daher eine funktionierende Mobilitätswende sein, die niemanden zurücklässt und allen freie, sichere und effiziente Mobilität ermöglicht. - Dafür sollen öffentliche Nahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und Fußverkehr das attraktivste Verkehrsmittel für die meisten Wege und der begrenzte öffentliche Raum in unserer Stadt effizienter genutzt werden. Dafür soll Infrastruktur besser vernetzt, Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsmitteln hergestellt und urbane Daten zum Nutzen der Verkehrsteilnehmenden eingesetzt werden. - Allen Frankfurter*innen soll eine freiheitliche, eine barrierearme und eine effiziente Mobilität ermöglicht werden, wovon letztendlich auch alle profitieren, die langfristig auf ihr Auto angewiesen sind.	

Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr Radverkehr								
• Maßnahmen wie neue Radwege auf "staubehafteten" Straßen sowie ein Teil der fahrradfreundlichen Nebenstraßen (z. B. auf Zubringer- oder Gewerbestraßen) sollen überprüft und "ergebnisabhängig" "Korrekturen vorgenommen" werden – sowie als Ersatz "alternative Routen" ausgewiesen werden. • Der Radwegeausbau soll weiter vorangetrieben werden, wobei darauf geachtet werden soll, dass sie sich "sinnvoll in die vorhandene Infrastruktur einfügen" und Autofahrende und Zu-Fuß-Gehende mitgedacht werden. • Fahrradbügel sollen überprüft und bei geringer Nutzung verlagert werden. • Fahrradparken in Vorgärten auf wassergebundenen Flächen soll in die Vorgartensatzung aufgenommen werden.	• Der Ausbau der Radwege soll weiter vorangetrieben und die Radwege so sicher werden, dass sie auch von Kindern genutzt werden können.	• Der Ausbau von Radwegen soll wie im Masterplan Mobilität vorgesehen sowie im Beschluss "Fahrradstadt Frankfurt" verabschiedet weiter vorangetrieben und die Ergebnisse des Radentscheids weiter konsequent umgesetzt werden. • Dazu gehört der weitere, sukzessive Ausbau von Radwegen entlang von Hauptstraßen und die Einrichtung fahrradfreundlicher Nebenstraßen, der Ausbau von Radverbindungen in und zwischen peripheren Stadtteilen und von Radschnellwegen. • Stellplätze für Lastenräder sollen eingerichtet werden. • Radwege sollen schnellstmöglich von Laub, Schnee und Eis geräumt werden. • Mehr Radwege sollen vom Bürgersteig auf die Straße verlegt und mehr Rechtsabbiegepeile für Radfahrende ausgeschildert werden. • Das Aufstellen von Fahrradbügeln soll fortgesetzt werden.	• Ein "eigenständiges" Radverkehrsnetz "abseits der Kfz-Hauptverkehrsachsen" ausgebaut werden, um "sowohl die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs als auch die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs" zu gewährleisten.	• Der Beschluss "Fahrradstadt Frankfurt" soll konsequent weiter umgesetzt und Lücken im Radwegenetz geschlossen werden. • Dabei soll ein besonderer Fokus auf Hauptstraßen, Engstellen und Außenbezirke gelegt werden; Radschnellwege sollen ausgebaut und die Radinfrastruktur kinder- und seniorengerecht sein. • Die Benutzungspflicht für auf dem Bürgersteig geführte Radwege soll generell enden. • Fahrradabstellplätze sollen flächendeckend – auch für E-Bikes – im gesamten Stadtgebiet geschaffen werden und barrierefreie Fahrradabstellplätze in Wohnhäusern der ABG geschaffen werden – sowie bei anderen Vermieter*innen gefördert. • Fahrradstationen oder Fahrradparkhäuser mit Verleih, Reparaturservice und Ladestationen sollen geschaffen werden. • Sharing-Angebote wie Main-Lastenrad sollen ausgebaut und dauerhaft städtisch gefördert werden; ein Social-Leasing-Programm für Fahrräder soll Haushalte mit geringem Einkommen bei der Fahrradanschaffung unterstützen. • Die Lizenzen für profitorientierte Fahrrad- und E-Scooter-Verleihunternehmen sollen eingeschränkt und Lizenzbedingungen veröffentlicht werden; Geo-Tracking soll das Abstellen und die Geschwindigkeit von E-Scootern kontrollieren.	• Während unbedingt "die Interessen des motorisierten Verkehrs so weit wie möglich berücksichtigt werden" sollen, um "überdimensionierte" Radwege und Verkehrsstaus zu vermeiden, soll der Ausbau eines sicheren und schnellen Radwegenetzes vorangetrieben werden. Dieser soll sich zudem nicht auf den Innenstadtbereich konzentrieren, sondern auch auf Außenbezirke erstrecken. • Wenig genutzte Radwege sollen rück- bzw. umgebaut werden.	• Bereits an Hauptverkehrsanlagen eingerichtete Radverkehrsanlagen sollen in Bezug auf deren Auswirkungen und Sicherheit überprüft und falls nötig abgebaut und durch fahrradfreundliche Nebenstraßen ersetzt werden. • Die Fahrradstraßen im Oeder Weg und Grüneburgweg und die zugehörigen Zufahrtssperren für Kraftfahrzeuge sowie die Diagonalsperren im Holzhausenviertel sollen entfernt und ein "ganzheitliches" und "zukunftsfähiges" neues Verkehrskonzept unter Einbeziehung aller betroffenen Bürger:innen erarbeitet werden. • Radfahren in Fußgängerzonen soll wegen rücksichtslosen Verhaltens von Radfahrenden verboten werden und eine spezielle "Fahrradkontrolle"-Einheit regelgemäßes Verhalten von Radfahrenden im ganzen Stadtgebiet kontrollieren. • Einbahnstraßen sollen nur dort für Radfahrende in beide Richtungen freigegeben werden, wo die Breite auch für Lastenfahräder ausreicht.	• Die mit dem Radentscheid beschlossenen Ziele und Maßnahmen sollen weiter umgesetzt und ein leistungsfähiges Rad-Hauptnetz ausgebaut werden. • Das Rad-Hauptnetz soll weitgehend vom Autoverkehr getrennt und farblich markiert angelegt werden. Es soll sowohl Zentrum und Stadtteile als auch das Umland u. a. auch durch Radschnellwege und Fahrradbrücken und –tunnel verbinden. • Es sollen zusätzliche Fahrradstraßen und besondere Maßnahmen in Schulumgebung umgesetzt werden. • Konfliktstellen sollen durch bessere Beleuchtung, klare Wegeführung und Markierungen entschärft und Parkverstöße auf Geh- und Radwegen konsequenter geahndet werden. • Der Radverkehr soll beim Kreuzungs- und Kreisverkehrsdesign sowie bei Ampelregelungen von Anfang an berücksichtigt werden und sich an nationalen und internationalen Best Practices – auch mittels digitaler Steuerung – orientieren. • Fahrradparkhäuser an zentralen Punkten wie dem Hauptbahnhof sollen das Umsteigen erleichtern. • Mehr sichere Abstellmöglichkeiten sollen geschaffen werden. • Zusätzliche Komfortelemente wie Fußstützen an Ampeln, geneigte Mülleimer oder Luftpumpen sollen Fahrradfahren komfortabler und attraktiver machen.	

Öffentlicher Nahverkehr/Bahn Öffentlicher Nahverkehr/Bahn Öffentlicher Nahverkehr/Bahn Öffentlicher Nahverkehr/Bahn Öffentlicher Nahverkehr/Bahn Öffentlicher Nahverkehr/Bahn Öffentlicher Nahverkehr/Bahn Öffentlicher Nahverkehr/Bahn Öffentlicher Nahverkehr/Bahn								
- Die Verkehrswende soll durch deutlich attraktive, für alle – ob jung oder alt, mit Kinderwagen, zu Fuß oder mit Hilfsmitteln – barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel und flächendeckend barrierefreie Haltestellen gefördert werden. - Bahnhöfe und Stationen sollen sauberer werden und Schäden schneller repariert werden und alle zulässigen Mittel ergreifen, damit der Aufenthalt in Bussen und Bahnen für Fahrgäste keine Zumutung wird. - Es soll gezielt mehr Personal für VGF und ICB gewonnen werden, um Ausfälle zu verringern und den RMV verlässlicher zu machen. - Planung und Bau des Fernbahntunnels sollen unterstützt werden. - Konkrete erwähnte Ausbauprojekte für das Streckennetz, die umgesetzt werden sollen: - Straßenbahn-Netz mit Ringstraßenbahn erweitern und vorhandene Bahnen in Nachbarstädte wie Neu-Isenburg und Offenbach verlängern; - U-Bahn-Netz erweitern (Lückenschluss U4, Verlängerung der U5 ins Europaviertel, Verlängerung der A-Strecke zur Sachsenhäuser Warte und Bau eines P+R-Parkhauses); - zügige Umsetzung Regionaltangente West, Regionaltangenten Süd und Ost für zukünftigen S-Bahn-Ring um Frankfurt vorantreiben; - Schienenanbindung des Waldstadions spürbar verbessern.	- Durch ein kostenfreies Ticket für Kinder und Jugendliche bis 18 und die Integration flexibler Angebote (z.B. Rufbus Knut) ohne Zusatzkosten soll der Nahverkehr günstiger und Einzelfahrscheine für Erwachsene nicht teurer werden. - Mit mehr Personal sollen engere und zuverlässigere Takte – auch nachts – garantiert werden. Das Seniorenticket Hessen soll jederzeit und nicht erst ab 9 Uhr einsetzbar sein. - Doppelstrukturen der städtischen Gesellschaften sollen abgeschafft und gebündelt werden. - In der RMV-App und an Bahnhöfen sollen jederzeit klare Informationen zu Verspätungen und Zugausfällen verpflichtend ausgewiesen werden. - Sauberkeit und Optik vor allem der unterirdischen Stationen sollen verbessert und damit auch das Sicherheitsgefühl erhöht werden. - Alle Haltestellen sollen barrierefrei und mit Echtzeit-Infos, Wetterschutz und Begrünung ausgestattet werden. - Konkret erwähnte Ausbauprojekte für das Streckennetz, die umgesetzt werden sollen: - Ausbau der Tangentialverbindungen wie der Ringstraßenbahn, Verlängerung der U-Bahn-Linien wie U4 und U5 und frühzeitiger Anschluss von Neubaugebieten.	- Der ÖPNV soll durch Streckenausbau und die Ausbildung weiterer Fahrer*innen schneller, zuverlässiger und sicherer sowie Bahnhöfe sauberer werden. - Die Busse sollen durch mehr Busspuren beschleunigt werden. - Eine grundlegende RMV-Tarifreform soll einfache günstige Angebote unterhalb des Deutschlandtickets schaffen; Kinder und Jugendliche sollen perspektivisch den ÖPNV kostenlos nutzen. - Menschen mit niedrigem Einkommen sollen den ÖPNV besonders günstig nutzen können. Das Deutschland-Ticket-Angebot von 29 Euro für Frankfurt-Pass-Inhaber*innen oder ähnliche Falt-Rate-Angebote sollen auf weitere bedürftige Gruppen und Menschen in Ausbildung ausgeweitet werden. - Der barrierefreie Umbau aller ÖPNV-Stationen soll fortgesetzt bzw. auf die Deutsche Bahn eingewirkt werden, diesen auch in Stationen in ihrer Verantwortung voranzutreiben, dort Aufzüge häufiger zu warten und überall für saubere Toiletten zu sorgen. Stationen sollen zudem sauberer werden und über Sitzbänke mit Rückenlehnen verfügen. - DB und RMV sollen angeregt werden, die Technik im S-Bahn-Tunnel so zu digitalisieren, dass mehr Züge passieren können; für dichtere Zugfolgen soll zudem autonomes Fahren im ÖPNV ermöglicht werden – wofür noch rechtliche Möglichkeiten geschaffen werden müssen.	- Der Bahnverkehr soll zuverlässig und pünktlich sein – was beispielsweise durch autonomes Fahren erreicht werden soll. - Der Fernbahntunnel und "flankierende Maßnahmen" zur Kapazitätssteigerung im Schienennetz" sollen umgesetzt, aber die geplante Verkehrsführung vor dem Hauptbahnhof mit Fokus auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Auto überprüft werden. "Zur Sicherung des Wettbewerbs" soll die Direktvergabe der Buslinien enden und sollen alle Leistungen regelmäßig ausgeschrieben werden.	- Statt Fahrplankürzungen soll das Angebot weiter ausgebaut und alle Stadtbezirke mit einem Ringlinien-Gesamtkonzept in die bestehende Verkehrsinfrastruktur eingebunden und Umsteigestationen saniert werden. - Bessere Arbeitsbedingungen und eine Ausbildungsoffensive sollen mehr Fachkräfte anziehen., um Ausfälle durch Personalmangel zu verhindern. - Alle Haltestellen und Fahrzeuge, insbesondere bei der S-Bahn, sollen barrierefrei werden und ein Monitoringsystem den Ausbau beschleunigen. - Tunnelstationen sollen saniert und alle Haltestellen – beispielsweise durch mehr Sitzplätze – aufgewertet werden. - Die Direktvergabe an die VGF soll unter Einhaltung von Tarif- und Umweltstandards beibehalten und der Busverkehr rekommunalisiert werden. - Busse und Bahnen sollen durch eigene Spuren und Ampelschaltungen Vorrang genießen. - Die Planungen für einen Fernbahntunnel durch den Bund müssen kritisch begleitet werden; Ziel muss es sein, mehr Kapazität für den Regionalverkehr zu schaffen. - Mobilität muss auch für Menschen mit geringem Einkommen erschwinglich sein. Ziel soll ein solidarisch finanzierter, klimafreundlicher und für alle zugänglicher Nulltarif sein. Bis dies umgesetzt werden kann, sollen die Fahrpreise in Frankfurt, die im Vergleich mit anderen Großstädten zu den	- Der ÖPNV in Frankfurt muss zuverlässig werden und zeitweilige Fahrplanausdünnungen wie z. B. bei U4 und U5 vermieden werden. - Sofern die Haushaltsmittel es zulassen, sollen Planung und Bau eines zweiten S-Bahntunnels so schnell wie möglich umgesetzt werden. - Konkret erwähnte Ausbauprojekte für das Schienen-Streckennetz, die umgesetzt werden sollen: - Die Planung der Regionaltangente Ost soll unter Einbeziehung der Bürger vor Ort beschleunigt werden – die geplanten Streckenvarianten über das Riedbad in Bergen-Enkheim hinweg durch Naturschutzgebiet, Bannwald und Kleingärten wird abgelehnt. - Die Regionaltangente West soll so zügig wie möglich fertiggestellt werden.	- Der öffentliche Personenahverkehr in Frankfurt soll zuverlässiger, pünktlicher, sicherer und sauberer werden, um dessen Attraktivität für die Nutzer zu erhöhen. - Die vom motorisierten Individualverkehr stark befahrene Mainzer Landstraße soll durch zusätzliche ÖPNV-Angebote und besser getaktete Buslinien entlastet werden. - Konkret erwähnte Ausbauprojekte für das (Schienen-)Streckennetz, die umgesetzt werden sollen: - Die Regionaltangente Ost wird befürwortet, aber die Streckenvarianten 1 und 2 aus ökologischen Gründen wegen der Eingriffe in den Enkheimer und Fechenheimer Wald und am Berger Hang und wegen der Auswirkung auf das Bergener Stadtbild abgelehnt. Die Regionaltangente Ost soll daher weiter östlich (via Maintal Ost, Bruchköbel, Nidderau) umgesetzt werden. - Die Verlängerung der Stadtbahnlinie U4 nach Bergen soll priorisiert oder alternativ eine Revitalisierung der Straßenbahnverbindung nach Bergen geprüft werden. - Die nördlichen Stadtteile von Frankfurt, insbesondere Nieder-Erlenbach und Harheim, sollen besser an den ÖPNV angebunden werden (z. B. durch dichtere Takte, schnellere Verbindungen wie Expressbusse sowie bessere Verknüpfungen mit Knotenpunkten).	- Frankfurt soll langfristig fahrerlose U-Bahnen nutzen. Als erstes denkbar ist das bei der U4, da sie ohne Kreuzungsverkehr fährt, längerfristig aber auch für Linien mit Kreuzungsverkehr. - An Ampeln sollten in der Regel ÖPNV, Rad- und Fußverkehr bevorzugt werden – mit Priorität auf den ÖPNV, sodass der ÖPNV immer die schnellste Option ist und nicht unnötig aufgehalten wird. - Das Umland soll besser angebunden werden. - Um den Personalmangel im ÖPNV als wichtige Ursache für Verspätungen und Ausfälle zu beheben, sollen Arbeits- und Ausbildungsplätze für Personal ausreichend und langfristig finanziert werden. Mehr Bewerber sollen auch durch geringere Anforderungen an Sprachkenntnisse und Anerkennung von Qualifikationen aus dem Ausland sowie Unterstützung beim Erwerb fehlender Qualifikationen und Sprachkenntnissen rekrutiert sowie der Quereinstieg u. a. aus anderen Personenbeförderungsbereichen wie dem Taxigewerbe gefördert werden. - Das Preissystem des Frankfurter ÖPNV soll grundsätzlich reformiert und nachvollziehbarer und günstiger werden. Zusätzlich soll es ein kostenloses, unbürokratisches ÖPNV-Ticket für Schüler*innen und Berufsschüler*innen unabhängig von Alter und Entfernung des Wohnorts von der Schule sowie ein 9-Euro-Ticket für Inhaber*innen des "Frankfurt	

		• Nach und nach soll die gesamte Busflotte elektrifiziert werden, wobei auch O-Busse angedacht werden sollten. Die U- und Straßenbahnen sollen weiter mit Ökostrom fahren, was auf den gesamten RMV ausgeweitet werden soll. • Die Umweltprämie ---- "Deutschlandticket für abgegebenes Auto" soll fortgeführt werden. • Da Jugendliche teils andere Mobilitätsbedürfnisse haben als Erwachsene, soll bei der Gestaltung des ÖPNV eine Jugendbeteiligung eingeführt werden. • Der vorgelegte Gesamtverkehrsplan Schiene 2035 mit Ausbauplänen für S- und U-Bahn sowie Straßenbahnen soll umgesetzt werden, darunter: – Fertigstellung der Regionaltangente West und ihre Verbindung mit NordWestZentrum; – Bau der nordmainischen S-Bahn vorantreiben; – für mehr Pünktlichkeit den sechsgleisigen Ausbau der Achse Stadion-Hauptbahnhof mit einer neuen Mainbrücke weiter vorantreiben, um S-Bahn, Regional- und Fernverkehr vor dem Hauptbahnhof zu entflechten; – den Bau des Fernbahntunnels auf möglichst umweltverträgliche Weise weiter unterstützen – und auf Varianten setzen, die keine Unterbrechung des U-Bahn-Verkehrs nötig machen. – beim Lückenschluss für die U4 zwischen Ginnheim und Bockenheimer Warte die festgelegte, umweltverträgliche Variante verfolgen.		teuersten gehören, deutlich gesenkt und - wie bereits jetzt auf Antrag der Linken – niemand mehr fürs Fahren ohne Ticket ins Gefängnis müssen. Schüler*innen, Azubis, Erwerbslose und Senior*innen sollen kostenfreie Tickets erhalten. • Der Preis des Deutschlandtickets soll stabil und langfristig gesenkt werden; das On-demand-Angebot KNUT soll zuschlagfrei integriert werden. • Fahren ohne Fahrschein soll vollständig entkriminalisiert werden – auch in S- und Regionalbahnen. • Ein Konzept zur Umsetzung des Nulltarifs, um eine fahrscheinlose Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen, soll die Finanzierung des ÖPNV langfristig neu aufstellen. • In Bezug auf den Ausbau des Schienen-Streckennetzes wird gefordert: – Alle bereits geplanten Schienenprojekte einschließlich einem umweltverträglichen Lückenschluss der U4 über den Campus Westend sollen zügig umgesetzt und Planungen wie die Regionaltangente Ost, die U5 zum Frankfurter Berg und die Ringstraßenbahn zügig vorangetrieben werden.		– Geplanter Lückenschluss der Stadtbahnlinie U4 zwischen Bockenheim und Ginnheim muss soweit als möglich unterirdisch erfolgen – eine oberirdische Streckenführung parallel zur Rosa-Luxemburg-Straße (L3004) wird abgelehnt. – Möglichkeiten der Verlängerung von Frankfurter Stadtbahnlinien ins Umland (z.B. Linie U4/U7 bis nach Bischofsheim) in Verbindung mit der Errichtung von Park-and-Ride-Parkhäusern an den jeweils neuen Endhaltestellen sollen geprüft werden. – Die Verlängerung der U-Bahn-Linie vom Südbahnhof zum Sachsenhäuser Berg einschließlich eines Park-and-Ride-Parkhauses an der neuen Endhaltestelle Sachsenhäuser Warte soll zeitnah geplant werden.	Pass", also Personen mit geringem Einkommen, geben. • Tarifgebiete sollen zugunsten einer Bepreisung von Einzelfahrten entlang tatsächlich zurückgelegter Strecken ("Pay as you go" System) abgeschafft werden Überschreiten die Kosten den Preis eines Tagestickets, wird maximal der Preis eines Tagestickets fällig – was im RMV bereits als RMVsmart erfolgreich getestet wurde. • Mit einer Subventionierung des Deutschland-Tickets für Einwohner*innen Frankfurts sollen sich dessen jährliche Kosten dem Preis eines 365-Euro-Jahrestickets annähern. • Beim Fahren ohne Fahrschein (Beförderungserleichterung) soll weiterhin auf das Stellen eines Strafantrags verzichtet werden. • Die Preise des städtischen Rufbus-Angebots Knut sollen dort, wo reguläre Linien ersetzt werden, an normale Streckenpreise gekoppelt werden sowie dessen kostenlose Nutzung für Schwerbehinderte durch Entfall des Komfortzuschlags ermöglicht werden. • Konkret erwähnte Ausbauprojekte für das (Schienen-)Streckennetz, die umgesetzt werden sollen: – Eine Ringstraßenbahn soll die sternförmige Ausrichtung des Netzes auf das Zentrum aufbrechen und die Stadtteile direkter miteinander verbinden. Bis zu ihrer Realisierung sollen Expressbusse diese Querverbindungen stärken.	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

		– U5-Ausbau über Europaviertel hinaus bis künftiges Wohngebiet Römerhof vorantreiben, Verlängerung Richtung Höchst prüfen; auf der anderen Seite U5 von Preungesheim bis Station Frankfurter Berg verlängern und damit an S6 anschließen. – perspektivisch U7 verlängern, um neue Quartiere im Nordwesten anzubinden und von vornherein autoarm zu planen; mit U7-Verlängerung auch den Bau eines P+R-Platzes Taunusblick verbinden – Verlängerung zukünftig bis nach Steinbach möglich. – mit Verlängerung der A-Strecke (U1, 2, 3, 8) zur Sachsenhäuser Warte neue Wohngebiete an U-Bahn-Netz anschließen und Sachsenhausen vom Verkehr entlasten. Fahrgäste der Buslinien aus dem Süden können dann schon an der Babenhäuser Landstraße in die U-Bahn einsteigen. Durch Rückbau der Babenhäuser Landstraße von vier auf zwei Fahrstreifen werden Flächen für P+R sowie für Entsiegelungen und Aufforstungen im Stadtwald frei. – Straßenbahnhaltestelle vor dem Hauptbahnhof viergleisig ausbauen, um Zahl der Straßenbahnfahrten zu verdoppeln und neue Möglichkeiten für Fuß- und Radverkehr zu schaffen; – eine Ringstraßenbahn von Bornheim über Eckenheim, Nordend, Ginnheim bis Bockenheim planen und bauen;					– Wir unterstützen zudem den Bau der Regionaltangente West und Ost.	
--	--	---	--	--	--	--	---	--

		– prüfen, ob eine umstei- gefreie Straßenbahnver- bindung zwischen Schwanheim und den Schulen in Sachsenhau- sen geschaffen werden kann; – durch U4-Verlängerung Bergen auch ohne eine Regionaltangente Ost an das Schienennetz anbinden. Die vom RMV vorgestellte Variante ei- ner Regionaltangente Ost durch den Berger Hang mit erheblichen Eingriffen in die Natur und die Landschaft wird abgelehnt; – die Verbindungen über den Main durch neue Buslinien verbessern (z. B. zwischen Sindlingen und Schwanheim oder Osthafen und Oberrad). – mit der Stadt Offenbach Möglichkeit einer Ring- straßenbahn zwischen Fechenheim und Ober- rad prüfen; Ergebnisse einer Machbarkeitsstu- die stehen noch aus. – S-Bahn-Anbindung des Waldstadions in alle Richtungen deutlich ver- bessern und Bahnhof Stadion ausbauen; mög- liche zusätzliche Stra- ßenbahnanbindung über Mörfelder Landstraße prüfen.						
Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr Fußverkehr								
• Es soll eine Stabsstelle Fußgängerverkehr einge- richtet und den Bedürfnis- sen der Fußgänger grundsätzlich eine höhere Priorität eingeräumt wer- den.	• Für sicheren Fußverkehr sollen breite, barrierefreie Gehwege, sichere Que- rungen, Ersatzwege und Ersatzverkehr bei Bau- stellen sowie Flächen für ein geordnetes Abstellen von E-Scootern geschaf- fen werden. • Die Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche soll ausgebaut werden.	• Fortbewegung zu Fuß soll überall in der Stadt so si- cher werden, dass Kinder alleine zur Schule kom- men und alte oder körper- lich eingeschränkte Men- schen sich sicher durch Frankfurt bewegen kön- nen. • Die vom Verkehrsdezer- nat entwickelte Fußver- kehrsstrategie als Teil des Masterplans Mobilität für Frankfurt soll umgesetzt	• Fußwege sollen nutzbar und Kreuzungen passier- bar sein. Insbesondere in Geschäftsstraßen und an Haltestellen müssen Fuß- wege eine ausreichende Breite vorweisen.	• Es sollen durchgehende, sichere und barrierefreie Gehwegenetze in allen Stadtteilen geschaffen werden – konsequent ge- trennt vom Radverkehr. • Schulwege sollen mit Querungshilfen und si- cheren Kreuzungen durchgehend sicher ge- staltet werden. • Mehr Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche sollen – auch			• Die Belange des Fußver- kehrs sollen für ein funkti- onierendes Frankfurt deutlich stärker priorisiert werden. Dafür soll die Teilstrategie Fußverkehr des Masterplan Mobilitäts fertiggestellt und umge- setzt werden, unterstützt durch eine personelle Verstärkung der Fußver- kehrsbeauftragten. • Ein durchgängiges und gut ausgebautes Fußweg-	

		werden, um sicherzustellen, dass Fußgänger*innen sich sicher und komfortabel in der Stadt bewegen können. • Die Arbeit der ersten Fußverkehrsbeauftragten für Frankfurt soll unterstützt werden – auch durch mehr Personal für das Thema in den Ämtern. • Das gerade für Fußgänger*innen gefährliche Überqueren der Fahrbahn an Kreuzungen und Fahrbahnüberquerungen soll sicherer werden, z. B. indem die Sichtachsen der Kreuzungen in Tempo-30-Zonen freigehalten werden. • Ampeln und Ampelschaltungen sollen überprüft und geändert werden, wo sie Barrieren für den Fußverkehr sind – z. B. durch Umwandlung in Zebrastreifen oder das Einsetzen von Vorrangampeln und "grüne Wellen" für Fußgänger*innen, wo beim Überqueren einer Straße mehrere Ampeln passiert werden müssen. • Der Mainkai soll für den Fußverkehr geöffnet und für den Autoverkehr geschlossen werden, wie es bereits während vieler Veranstaltungen erfolgreich umgesetzt wurde. Der Autoverkehr beeinträchtigt die Erholungsqualität am Mainufer und ist ein Hindernis zwischen Eiserner Steg und Römerberg, wo sich große Tourist*innenströme bewegen. • Der Fuß- und Radverkehr soll am Mainufer konfliktfrei gestaltet werden; dafür soll für das nördliche Mainufer geprüft werden, wie ein Radweg parallel zum Uferweg als Verbin-		außerhalb der Innenstadt – eingerichtet werden. • Wochenmärkte (z. B. Höchster Markt) sollen grundsätzlich zu Marktzeiten vom PKW-Verkehr freigehalten werden - ausgenommen Anliefer- und Parkverkehr für mobilitätseingeschränkte Personen. • Durch Rücknahme von erlaubtem Gehwegparken und konsequente Kontrolle von Falschparken sollen freie Gehwege geschaffen werden. Parkplätze sollen zudem stärker für Außengastronomie umgenutzt werden. • Um sicheres Passieren von Baustellen zu ermöglichen, sollen Vorgaben konsequent umgesetzt werden. • Damit Fußverkehrsbeauftragte auf Augenhöhe mit den Vertretern der Belange anderer Verkehrsarten agieren und mitentscheiden können, bedarf es eines Budgets, eines Teams und eines Einspruchsrechtes bei Planungen. • Mehr Zebrastreifen und schnellere Grünschaltung an Fußgängerampeln sollen Vorrang für Fußgänger*innen herstellen. • Es sollen mehr Möglichkeiten zum Verweilen, Orte der kollektiven Begegnungen und des Austausches ohne Konsumzwang geschaffen werden.			netzes soll sichere Schulwege, attraktive Verbindungen in die Quartiere und barrierefreie Zugänge im gesamten Stadtgebiet gewährleisten. • An Knotenpunkten mit hohem Fußgänger*innen-Aufkommen sollen die Grünphasen für Fußgänger*innen so optimiert werden, dass auch bei breiten Straßen eine Querung der Straße in einer Ampelphase möglich ist. Ampeln mit Querungsanforderung (sogenannten "Bettelampeln") sollen durch Ampeln ersetzt werden, die Fußgänger*innen standardmäßig priorisieren, solange sich kein anderes Verkehrsmittel nähert. • Um freie Bürgersteige zu gewährleisten sollen mittelfristig E-Scooter-Stellplätze, teilweise im Rahmen von bereits bestehenden Mobilitätsstationen entlang des Konzepts der "traffiQ", eingerichtet und das Entfernen unsachgemäß abgestellter E-Scooter durch die Anbieter sichergestellt werden. • Infrastruktur für Parkraumbewirtschaftung, Brandschutz und anderes soll auf ehemaligen Parkplätzen und nicht auf Gehwegen eingerichtet werden. Gegen auf dem Gehweg geparkte Autos soll durch die Verkehrspolizei mit mehr Personal und digitaler Vereinfachung von Arbeitsabläufen konsequent vorgegangen werden. • Radwege sollen durch Höhenunterschiede und, wo möglich, Grünflächen von Gehwegen getrennt eingerichtet werden.	
--	--	--	--	--	--	--	--	--

		dung zwischen Gutleutviertel und Ostend entstehen kann. • Es sollen mehr öffentliche Bänke aufgestellt werden, da es gerade für Ältere, Schwangere und Menschen mit Behinderung wichtig ist, sich ausruhen zu können, was zudem die Lebensqualität für alle erhöht. • Einkaufsstrassen in den Quartieren, wo sehr viele Menschen zu Fuß unterwegs sind, wie die Berger, Leipziger oder Schweizer Straße sollen durch mehr Platz für Fußgänger*innen attraktiver werden. Um diese zu stärken, soll dies auch für wichtige Einkaufsstrassen in den äußeren Stadtteilen geschehen – gemeinsam mit den Einwohner*innen und Gewerbetreibenden vor Ort. • Die nutzbare Breite von Gehwegen soll erhöht werden, damit überall Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl durchkommen und Menschen nebeneinander laufen können – z. B. auch Menschen mit Behinderung, die eine Begleitperson benötigen. Wo nötig, muss dafür das Gehwegparken untersagt werden. • Hindernisse auf und an Gehwegen wie hohe Bordsteinkanten an Kreuzungen und Überwegen sollen beseitigt und das Aufstellen neuer Hindernisse wie Parkscheinautomaten, Ladesäulen oder temporäre Verkehrsschilder auf Gehwegen vermieden werden; E-Scooter sollen nur auf der Straße oder an Mobilitätsstationen abgestellt werden. • Baustellen sollen barrierefrei gemacht werden, so						
--	--	--	--	--	--	--	--	--

		dass sie für Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen klar erkennbar und sicher passierbar und besser gegen unzulässiges Betreten gesichert sind. • Umleitungen bei Baustellen sollen grundsätzlich konsequent zeit- und kraftintensive Umwege für Fußgänger*innen und Radfahrende sowie Gefahrenpunkte vermeiden. • Wichtige Fußverkehrsachsen sollen mit Wegweisern und Zeitangaben gekennzeichnet werden. • Die Kaiserstraße soll als Teil einer Aufwertung des Bahnhofsviertels wieder zu einer durchgehenden Flaniermeile werden.						
Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr Autoverkehr								
• Hauptverkehrsachsen sollen für den Autoverkehr leistungsfähig bleiben. • Das nördliche Mainufer soll nicht für den Autoverkehr gesperrt werden. • Smarte Ampeln, Parkplatzsensoren und E-Tickets sollen Standard werden. • Ein digitales Parkleitsystem soll Autos zielsicher und effizient zu den Parkhäusern leiten und Echtzeitdaten für Online-Kartendienste wie Google Maps bereitstellen. • Durch besseres Koordinieren und Kommunizieren von Baustellen sollen Staus vermieden werden. • Auf dem Waldparkplatz am Stadion soll ein Parkhaus gebaut und die Isenburger Schneise aufgeforstet werden. • Der weitere Abbau von Parkplätzen in der Stadt soll gestoppt werden. • Anwohnerparken, Diagonalsperren, Ladezonen	• Neue Park-&-Ride-Flächen am Stadtrand sollen Entlastung für die Stadtteile schaffen und faire Anwohnerregelungen, konsequente Kontrollen und kombinierte Park- und ÖPNV-Tickets das Parken einfacher – und die Straßen freier – machen. • Ein modernes smartes Parkleitsystem soll freie Plätze in Echtzeit anzeigen – auf Infotafeln und in digitalen Kartendiensten. • Dort, wo es möglich und sinnvoll ist, sollen autoarme Zonen in der Innenstadt geschaffen werden, z. B. die Umgestaltung der Kaiserstraße zur autofreien Fußgängerzone.	• Mit der Umsetzung des Masterplans Mobilität soll das Ziel umgesetzt werden, den Motorisierten Individualverkehr bis 2035 um 10 % zu reduzieren, um Raum für alle Verkehrsarten sowie Bäume, Büsche, Beete und Bänke zu schaffen. Gleichzeitig sollen Staus vermieden und das wachsende Bedürfnis nach Lieferungen aller Art weiter befriedigt werden können. • Der Mainkai soll für den Autoverkehr gesperrt und, auf Grundlage eines öffentlichen Planungswettbewerbs zu einem großzügigen Grün- und Aufenthaltsraum werden. • Die A661 soll – unter Kostenbeteiligung des Bundes – eingehaust werden, um Lärmbelastung und die Zerschneidung von Stadtteilen zu beenden und neue Grünflächen zu schaffen. • Tempo 20/30/40 soll je nach Straßentyp als	• Leistungsfähige Hauptverkehrsachsen für den motorisierten Individualverkehr sollen erhalten und weiterentwickelt werden. • Es soll keinen Rückbau, keine Umwidmung oder verkehrsberuhigende Maßnahmen geben, die zu Staus und zusätzlicher Umweltbelastung führen. Das gilt insbesondere für eine Schließung des Mainkai. • Bereits eingerichtete Radwege auf Hauptstraßen, für die Kfz-Spuren wegfallen, und Diagonalsperren sollen zurückgebaut werden. • Es soll nur noch Tempo-30- und Tempo-50-Zonen geben – Tempo 20 und Tempo 40 werden abgelehnt. • Das Industriestraßenprogramm soll schnellstmöglich umgesetzt werden, ohne Funktionalität, unter Ausschluss von Sanierungen, die auf Kosten der	• Der öffentliche Raum soll neu verteilt werden, um den Autoverkehr zu reduzieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass Versorgung und Dienstleistungen wie Pflegedienste, Handwerker- und Lieferverkehr zuverlässig und umweltfreundlich erfolgen können. • Verkehrsberuhigte Wohnviertel und der Ausbau von Superblocks¹ soll mehr Platz für Menschen schaffen. • Die Innenstadt soll durch die Ausweitung von Fußgängerzonen, der Reduktion von Straßenparkplätzen zugunsten der Außengastronomie sowie Bäumen, Spielplätzen und Anlieferzonen schrittweise weitgehend autofrei werden. • Tempo 30 stadtweit und Tempo 80 auf den stadtnahen Autobahnen soll für mehr Sicherheit sorgen.	• Parkraum soll erhalten bleiben, statt ihn immer weiter abzubauen. • Öffentliche Parkhäuser in der Innenstadt sollen modernisiert und die Parkraumbewirtschaftung durch Steuerung von Angebot und Nachfrage z. B. mittels künstlicher Intelligenz optimiert werden. • Öffentliche Parkhäuser sollen im Interesse des Einzelhandels weiterhin gut erreichbar sein. • Die Hauptverkehrsachsen für Kraftfahrzeuge sollen erhalten und, wo nötig, ausgebaut werden. • Um "eine kundenfreundliche Verkehrsführung sicherzustellen" sollen z. B. Beeinträchtigungen durch Einbahnstraßen geprüft und gegebenenfalls korrigiert werden. • Der Einzelhandel soll, wo immer möglich, durch bessere Parkmöglichkeiten für Kunden unterstützt werden und ein Anwohnerparkausweis für Gewerbetreibende (8-18	• Die Hauptverkehrsachsen wie z. B. Bockenheimer, Eschersheimer oder Hanauer Landstraße oder der Anlagenring sollen für den Autoverkehr leistungsfähig erhalten oder wieder ertüchtigt werden. Es darf dort weder zu einer Reduzierung von Fahrspuren für Kraftfahrzeuge noch zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 kommen. • Die dauerhafte Sperrung des nördlichen Mainkais für den Autoverkehr und seine Entwidmung als öffentliche Straße wird wegen seiner Funktion als Ost-West-Verbindung abgelehnt. Die zuletzt regelmäßig durchgeführte temporäre Sperrung des Mainkais in den hessischen Sommerferien soll nicht mehr stattfinden. • Die vom derzeitigen Magistrat geplante Kappung der Taunusstraße vor dem Hauptbahnhof wird abgelehnt, um die Durchfahrt vom Anlagenring	• Für ein lebenswertes und funktionierendes Frankfurt soll Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsmitteln angestrebt werden und die Zielsetzung autoarmer Quartiersgestaltung und des Vorrangs des Umweltverbunds aus dem Masterplan Mobilität umgesetzt werden. • Es sollen weder weitere Autobahnen geplant noch die A5 auf 10 Spuren erweitert werden, da weder der finanzielle Aufwand noch der Flächenverbrauch für den geringen verkehrlichen Nutzen zu rechtfertigen ist. • Auf von Stau belasteten Autobahnen sollen einzelne Spuren, gegebenenfalls zeitbegrenzt, für Busse und Carpooling vorbehalten sein, um die Effizienz der Fortbewegung von Personen zu steigern. • Wichtige Einkaufsstraßen und viel besuchte Räume wie z. B. die Berger und	<i>Siehe auch: Stadt und Verkehrsplanung</i> • Olympia in München oder Berlin? Laaaaaangweilig! Die Formel1 soll an den Main zurück und Frankfurt als Rennstrecke zur Verfügung gestellt werden. Nicht nur Formel1™-Renner sollen hier einmal im Jahr stattfinden. Frankfurt wird ganzjährig für illegale Autorennen für SUVs, Mantas oder Porsche freigegeben. Dafür ändern wir die innerstädtische Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h auf max. 500 km/h. Damit wird Frankfurt in der ganzen Welt Furore machen.

und E-Scooter-Zonen sollen nur im Einvernehmen mit dem jeweiligen Ortsbeirat eingeführt werden. • Mit innovativen Ideen wie dem Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen soll die Parkplatznot der Anwohner dicht bebauter Stadtteile gemildert werden. • In Stadtteilen mit hohem Parkdruck soll die Errichtung (unterirdischer) Quartiersgaragen geprüft und wenn möglich in der nächsten Wahlperiode umgesetzt werden.		stadtverträgliche Geschwindigkeit unterstützt werden, denn Frankfurt ist seit 2022 Teil der Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten". • Parkraumbewirtschaftung soll in weiteren Gebieten dafür sorgen, dass Anwohnende bevorzugt wohnungsnah parken können, während Auswärtige zu Parkhäusern geleitet werden oder den ÖPNV nach Frankfurt nehmen. • Ein modernes und funktionierendes Parkleitsystem soll die Daten aus der Realisierung des digitalen Parkdatenservers für Onlinenutzung und Navigationssysteme (Projekt "Parken und Leiten") mit dem Städtischen Verkehrsleitinformationssystem VLIS auf die Straße bringen. • In Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden und Hessen Mobil sollen neue P+R-Parkplätze am Stadtrand entstehen, um Pendelverkehr zu reduzieren. • Superblocks¹ sollen weiterhin eingerichtet werden, um den Verkehr auf die großen Hauptachsen zu verlagern und Wohngebiete gezielt zu entlasten – wobei zahlreiche Initiativen wie "Superblock Bockenheim" unterstützt werden. • Die Stadt soll sich für eine Gesetzesänderung einsetzen, damit Scancars zur automatischen Erfassung falsch parkender Autos erlaubt werden und in Frankfurt ein Modellversuch unternommen wird. • Es sollen mehr Schulstraßen eingerichtet und die Initiative Bicibus unter-	Funktionalität als Industriestraße gehen. • Gut ausgebaute Autobahnen um Frankfurt "entlasten die Innenstadt" und werden befürwortet; der existierende Autobahnring soll als "Frankfurter Ring" ausgeschildert werden. • Baustellen sollen besser aufeinander abgestimmt organisiert und kommuniziert werden, um Behinderungen des Verkehrs zu vermeiden.	• Konfliktträchtige Ampelschaltungen sollen entschärft, ungesicherte Rechtsabbiegespuren abgeschafft werden, um Sicherheit zu priorisieren. • Parkraum soll flächendecken – und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Anwohner*innen, Lieferverkehr und Schwerbehinderten – bewirtschaftet werden und Falschparken besonders auf Geh- und Radwegen intensiver kontrolliert werden. • Mehr Park-and-Ride-Anlagen sollen insbesondere an den Endzonen der S-Bahnen geschaffen und, wo erforderlich, bestehende erweitert werden; das Park-Ticket wird als ÖPNV-Fahrschein anerkannt. • Weil Autobahnausbau mehr Verkehr schafft, den Frankfurt nicht mehr aufnehmen kann, soll jeder Autobahnausbau im Stadtgebiet gestoppt werden. Der Lärmschutz an bestehenden Autobahnen soll – falls nötig auch mit Einhausungen – verbessert sowie der Miquelknoten zurückgebaut und die Fläche nachhaltig umgenutzt werden. • Die Deutschherrenbrücke soll begrünte Fahrrad- und Fußverkehrsverbindung werden. • Gestaffelte Parkgebühren, Parkplätze für Kleinwagen und SUV-Verbote für enge Straßen und Innenstadt sollen zur Nutzung kleiner Fahrzeuge anregen. • Stationsgebundenes Carsharing soll flächendeckend ausgebaut werden. • Wie in anderen europäischen Städten soll jeweils am dritten Sonntag im September, ein autofreier	Uhr) soll eingeführt werden. • Der Bezug eines Gewerbeparkausweises soll und vereinfacht und günstiger werden. • Die Industriestraßen in Frankfurt müssen beschleunigt saniert werden.	zum Hauptbahnhof zu erhalten. • Baustellen sollen kürzer bestehen und besser aufeinander abgestimmt werden. • Die zum 1. Januar 2024 erfolgte Erhöhung der Gebühren für den Bewohnerparkausweis von 50 Euro auf 240 Euro für zwei Jahre bzw. von 25 Euro auf 120 Euro für ein Jahr soll rückgängig gemacht werden und Parkkontrollen die Parkmöglichkeiten für Anwohner verbessern. • Ein digitales Parkleitsystem soll eingerichtet und seine Integration in Apps oder Navis geprüft werden. • Die Stadt soll in Abstimmung mit Land und Bund prüfen, inwieweit die derzeitige Hochstraße, die den Stadtteil Ginnheim zerschneidet, zwischen Miquelknoten und Niddapark zurückgebaut und in einen Tunnel verlegt werden kann.	die Leipziger Straße sollen von Durchfahrtsverkehr befreit werden – ausgenommen Anwohner*innen und Lieferverkehr. • Die für die Bürger*innen zurückgewonnenen Flächen sollen zudem entsiegelt und begrünt werden und Raum für Begegnungen bieten. • Die von der Stadtverordnetenversammlung 2024 beschlossenen kostengünstigen, aber sehr wirkungsvollen Superblocks¹ sollen mit hoher Priorität umgesetzt werden. Dabei soll individuell geplant und kein "One-Size-Fits_All"-Ansatz verfolgt werden, um Bewohner*innen und Gewerbetreibende miteinzubeziehen und unterschiedliche Bedürfnisse und Befürchtungen zu berücksichtigen. • Durch konsequente Kontrollen soll gegen falsches Parken in Lieferzonen datenschutzkonform vorgegangen werden. • Der Mainkai soll dauerhaft autofrei werden – auf Basis eines Verkehrs-, Entsiegelungs- und Nutzungskonzepts, das den Frankfurter*innen eine menschenfreundliche Grünfläche im Herzen der Stadt bieten wird. • Zur effizienten Nutzung von Raum und Vermeidung weiterer Versiegelung sollen freie Parkplätze im öffentlichen Raum ausgewiesene Car-Sharing-Parkplätze werden. Private Parkplatzzinhaber*innen oder Mieter*innen, die ihren Stellplatz nicht nutzen, sollen ihn niedrigschwellig für Car-Sharing zur Verfügung stellen können. • Die Empfehlung der "World Health Organization" für eine maximale	
--	--	--	--	---	---	---	---	--

		stützt werden, um zu vermeiden, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, weil sie die Verkehrssituation als zu gefährlich einschätzen. • Vor allen Altenheimen soll Tempo 30 eingerichtet und sollen bedarfsgerechte sichere Überwege angelegt werden. • Die Stadt soll sich weiter klar gegen den 10-spurigen vom Bundesverkehrsministerium geplanten Ausbau der A5 aussprechen und dafür einsetzen, dass finanzielle Mittel stattdessen in die Sanierung von Brücken und den Ausbau des ÖPNV fließen.		Sonntag eingeführt werden.			durchschnittliche Lärmbelastung von unter 53 Dezibel tagsüber und 45 nachts soll eingehalten werden. Neben bestehenden Maßnahmen wie Kontrollen von getuneten Fahrzeugen und Tempolimits in Wohnstraßen soll ein Pilotprojekt für den Einsatz von Lärmblyttern durchgeführt werden. Mit Strafen zu versehen sind zunächst Fahrzeuge, die weit über den typischen Lärmwerten liegen. • Da die Stellplatzsatzung Entwickler*innen von Bauvorhaben eine bestimmte Zahl zu bauender Park- und/oder Tiefgaragenplätze vorschreibt, erhöhen sich so die Baukosten, die letztlich über die Mieten auch von Mieter*innen ohne Auto mitgetragen werden. Um die Baupreise für den Wohnungsbau zu senken, soll die Mindestanzahl der Parkplätze – auch in Abhängigkeit von der ÖPNV-Anbindung – reduziert werden. Die erlaubte Entfernung von Parkplätzen bis zur Wohnung sollte auf bis zu 500 Meter ausgeweitet werden – ausgenommen Parkplätze für behinderte Menschen. Weiterhin sollen zu errichtende Parkplätze durch Fahrradstellplätze ersetzt werden können. • Als Alternative zur Stellplatzschaffung auf dem Baugrundstück sollen Anwohnerparkplätze im Quartier dienen können (z. B. Anmietung privater Parkplätze umliegender Geschäfte zur Nutzung nachts; Schaffung zentraler Parkplätze für mehrere Gebäude). • Parallel zu diesen Maßnahmen soll die Parkraumbewirtschaftung und	
--	--	--	--	----------------------------	--	--	---	--

							bezahltes Anwohnerparken ausgeweitet werden. Die Parkplatzbepreisung soll dynamisch werden – abhängig von Tageszeit und Autogröße.	
Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität Elektromobilität								
		- Die Zahl der Ladestationen für E-Autos soll in allen Stadtteilen weiter erhöht und Ausschreibungen für die Wahl weiterer Standorte unter Einbeziehung der Ortsbeiräte durchgeführt werden. - Das Aufladen von E-Autos am eigenen Haus soll nach Möglichkeit erleichtert werden. - Parkhäuser sollen stärker auf E-Mobilität mit Rücklademöglichkeit in das Stromnetz ausgelegt und die Lademöglichkeiten dort zügig weiter ausgebaut werden. - In Ladestationen aller Art soll mittelfristig die Rücklademöglichkeit ins öffentliche Stromnetz integriert werden, um ein resilientes Stromnetz, das für große und wechselnde Herausforderungen gewappnet ist, zu schaffen. - Elektro-Taxis sollen gefördert und im Zuge des Ausbaus der Ladestationen nach und nach auch die Umstellung der Taxi- flotte auf E-Mobilität eingefordert werden. Gleiches gilt für Fahrdienste und Car-Sharing.		Die Elektrifizierung des unvermeidlichen Kfz-Verkehrs soll gefördert werden – angefangen bei den städtischen Fahrzeugen.			- Für eine funktionierende Mobilitätswende in Frankfurt soll eine flächendeckende, effiziente E-Auto-Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Da die öffentliche Ladeinfrastruktur den Bedarf nicht allein decken kann, soll mit Eigentümer*innen, Wohnungsgesellschaften, Organisationen und Unternehmen (z. B. Parkhäuser, Supermärkte, Kultur- und Sportstätten) kooperiert werden, um die nötige Infrastruktur zu schaffen. - Der Klimabonus für die Installation von privaten Ladepunkten im Bestand und Neubau soll beibehalten werden. Die Einrichtung von Ladehubs in Wohngebieten, die von mehreren Hausgemeinschaften genutzt werden können, soll unterstützt werden. - Unternehmen sollen bei der Errichtung von Ladepunkten durch gezielte Förderung unterstützt, Gewerbe-Neubauten mit klaren Ausbauzielen ausgestattet werden, um z. B. Handwerkshöfe zukunftsicher zu gestalten. - Die öffentliche Ladeinfrastruktur soll durch die Errichtung von Schnellladehubs (DC) an strategischen Verkehrsknoten und dem Bau von AC-Ladepunkte im gesamten Stadtgebiet erfolgen – inklusive innovativer, flächensparender Lösungen wie Laternenladen oder Ladebordsteine.	

							• Ein jährlicher Ladeinfrastrukturbericht soll die Ausbauziele der Stadt dokumentieren und Handlungsempfehlungen aufzeigen. • Wer private und gewerbliche Ladepunkte für die Öffentlichkeit öffnet, wird mit Steuererleichterungen oder Förderungen unterstützt. • Mit einer Integration in die "Frankfurt App" soll über freie Ladepunkte informiert und eine faire und soziale Tarifgestaltung und eine benutzerfreundliche E-Auto-Ladeinfrastruktur ermöglicht werden.	
E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter/Mieträder E-Scooter								
• Innerhalb eines Jahres sollen Lizenzen für den Betrieb von E-Scootern ausgeschrieben werden, um mehr Verantwortung zu schaffen und der Masse falsch abgestellter Roller Herr zu werden.		• Die Mitnahme von E-Scootern in U-Bahnen der VGF außerhalb des Berufsverkehrs soll ermöglicht werden. Kinderwagen und Fahrräder haben aber bei Platzmangel Priorität. • E-Scooter sollen primär an den zu schaffenden Mobilitätsstationen geparkt und nicht mehr überall abgestellt werden.		• Die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge (z.B. von Taxiunternehmen, Handwerker*innen) soll erweitert werden.		• Die Gehwege sollen den Fußgängern zurückgegeben und die Vermietung von E-Scootern im Stadtgebiet von Frankfurt verboten werden, da Miet-E-Scooter auf gefährdende Weise "hauptsächlich missbräuchlich genutzt werden", z. B. auf Gehwegen, von mehreren oder von Personen unter dem Mindestalter. Unsachgemäß abgestellte E-Scooter gefährden als Hindernisse auf Gehwegen zudem vor allem Sehbehinderte und bewegungseingeschränkte Menschen. Die private Nutzung von E-Scootern soll erlaubt bleiben, aber die Einhaltung von Verkehrsregeln konsequent überwacht werden. • Für Mietfahrräder soll das bisher in Frankfurt praktizierte "Free-Floating-System" durch die Einführung eines stationsgebundenen Systems abgelöst werden, damit wild auf Gehsteigen abgestellte		

						bzw. umgefallene Mietfahräder endlich der Vergangenheit angehören.		
Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport Warentransport								
• Es sollen zusätzliche LKW-Parkplätze entlang der A5 geschaffen werden, um so den Verkehr in der City zu entlasten.	• Lieferzonen, Mikrodepots und Güterstraßenbahnen sollen den Wirtschaftsverkehr emissionsärmer machen und den Straßenraum entlasten.	• Anlieferungen durch Paketdienste und den Lieferverkehr sollen durch Lieferzonen, die Einrichtung von Mikrodepots und Paketstationen umweltverträglicher und stadtverträglicher gestaltet werden. An zentralen Orten im Stadtteil oder an Supermärkten sollen Quartierdepots für Waren und Pakete eingerichtet werden. • Parkplätze sollen vermehrt tagsüber für den Lieferverkehr reserviert und nachts Anwohnenden zur Verfügung gestellt werden.		• Der Lieferverkehr soll umorganisiert (z. B. über den Einsatz von Lastenrädern, durch Mikrodepots) und emissionsarm betrieben werden.			• Das Projekt “Gütertram” soll weitergeführt und ausgeweitet werden. Beim Projekt “Gütertram” ging es darum, Lastenfahräder und Straßenbahnen zur effizienten Auslieferung kleinerer und mittelgroßer Pakete mit zu nutzen. So konnte bei 70-80 % der Pakete auf das Auto verzichtet werden. Das führte im Vergleich zum konventionellen Transport dazu, dass 57 % CO² eingespart wurden.	
Erderhitzung & Vorsorge Erderhitzung & Vorsorge Erderhitzung & Vorsorge Erderhitzung & Vorsorge Erderhitzung & Vorsorge Erderhitzung & Vorsorge Erderhitzung & Vorsorge Erderhitzung & Vorsorge Erderhitzung & Vorsorge								
• Die Stadt soll gezielt auf Hitzewellen reagieren, indem sie öffentliche Wasserspender, mobile Sprühnebelsysteme und schattige Abkühlzonen in besonders betroffenen Stadtbereichen schafft. • Es soll ein zukunftsorientiertes kühlendes Mikroklima geschaffen werden, wie z. B. durch die Berücksichtigung bei baulichen Nachverdichtungen und der Vermeidung von Bodenversiegelungen. • Bauliche Verdichtungen und weitere Bodenversiegelung soll von einem adäquaten Ausgleich durch Freiräume und grüne Inseln abhängig gemacht werden, die zu einem guten Stadtklima sowie zur Biodiversität beitragen.	• Alle städtischen Beschlüsse sollen künftig auf ihre Klimawirkung und soziale Gerechtigkeit geprüft werden – damit Frankfurt bis 2035 klimaneutral wird. • Es sollen neue Grünflächen geschaffen, mehr Bäume gepflanzt, Trinkbrunnen gebaut und der Wald durch resistenter Baumarten an den Klimawandel angepasst werden.	• Die Hitzeresilienz in der Stadt soll gefördert und Erholungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum geschaffen werden, indem dem Hitzeplan des Gesundheitsamtes folgend Bürger*innen informiert und beraten, kühle Orte in der Stadt identifiziert und genutzt sowie die Gesundheits- und Sozialsysteme auf Hitzeperioden gut vorbereiten werden. • Sozial- und Gesundheitseinrichtungen sollen bei der Hitzeanpassung unterstützt werden, z. B. indem die Finanzierung von Investitionskosten durch die Stadt Frankfurt zeitlich begrenzt erhöht wird. • Öffentliche Plätze sollen mit Sitzgelegenheiten, kostenlosem Zugang zu Trinkwasser, Verschattung und intensiver Begrünung gestaltet werden – insbesondere in der Innenstadt und Stadtteilen mit dichter Bebauung und	• Klimapolitisch soll auf technologieoffene, wirtschaftlich machbare Maßnahmen, gesetzt werden, deren Nutzen durch Klimabilanzen nach DIN überprüft wird. Klimaneutralität soll so früh wie möglich erreicht werden, doch die FDP hält das Ziel von 2035 nicht für machbar. • Der Stadtraum soll an das Klima angepasst werden – mit mehr Begrünung und Verschattung – für ein kühleres und lebenswerteres Frankfurt für alle.	• Alle zehn Minuten Fußentfernung soll ein kühlender Klimaschutzraum eingerichtet werden, z. B. in öffentlichen Gebäuden. • Stadtweit sollen mehr "grüne Inseln" als Rückzugsorte und zusätzliche Trinkwasserbrunnen entstehen – Frischluftschneisen sollen erhalten und eine städtische Grünstrategie für saubere Luft und Abkühlung sorgen • Flächen systematisch entsiegeln, Nachverdichtung von Gebäuden in Grünflächen verhindern und den Grüngürtel zum Biotopverbund ausbauen. • Der Rebstockpark soll dem Zugriff der Messe als Parkfläche entzogen und ökologisch weiterentwickelt werden.	• Die Stadt Frankfurt möchte, wie dies im Koalitionsantrag "Klimaneutrales Frankfurt 2035" im Jahre 2022 beschlossen wurde, bis zum Jahr 2035 "klimaneutral" werden - die Stadtverwaltung sogar schon bis 2030. Für die AfD ist dies ein "fataler Irrweg" und argumentiert, "Selbst wenn man davon ausginge, dass der Klimawandel zu 100% anthropogene Ursachen hätte, ist der Anteil Frankfurts daran schlicht nicht messbar" – was für die Partei keine teuren, mit Steuerzahlergeld finanzierten Maßnahmen in Millionenhöhe rechtfertigt. • Die AfD lehnt "die ideologische Fixierung auf nicht grundlastfähige sogenannte 'erneuerbare Energien'" ab. • Alle Frankfurter kommunalpolitischen Maßnahmen zum Umweltschutz sollen "ideologiefrei" und auf das Interesse der		• Die Entsiegelung und Begrünung in Frankfurt soll die “3-30-300-Regel” umsetzen: mindestens drei Bäume sollen von jedem Ort aus im Blick sein, mindestens 30 % Baumkronenbedeckung soll im Quartier vorhanden und maximal 300 Meter bis zur nächsten Grünfläche zurückzulegen sein. • Grünanlagen sollen natürlicher gestaltet und Flächen entsiegelt und die Begrünung von Supermarktparkplätzen und versiegelten Restflächen geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden. • Innovative Lösungen wie begrünte Netze oder “Miyawaki-Wälder” – Mini-Wälder auf sehr kleinen Flächen in Städten, die bereits nach drei Jahren autark sind – sollen vermehrt zum Einsatz kommen, wobei hier Schul-	

		hoher Einwohner*innen-zahl. • Wohnungsbaugesellschaften sollen angeregt werden, das Potenzial der Grünflächen großer Wohnanlagen für Biodiversität und Klima zu heben, indem sie Grünflächen und Baumbestand ökologischer pflegen. • Ungenutzte Flächen sollen entsiegelt und renaturiert werden. Unterstützt werden sollen auch private Initiativen wie Pat*innen für "Mini-Beete" dabei, versiegelte Fläche zu öffnen und geeignete Pflanzen auszuwählen. Durch die Teilnahme am bundesweiten Wettbewerb "Lass die Steine hüpfen" soll die Stadt für Entsiegelung werben und sich mit anderen Städten messen. • Eine verbindliche Kompensationsstrategie soll dafür sorgen, dass es für jede durch das Wachstum der Stadt wegfallende Grünfläche einen Ausgleich innerhalb der Stadtgrenzen geben muss, was eine ökologische Entwicklung und bessere Lebensqualität garantieren, aber auch die Akzeptanz von Infrastrukturprojekten steigern soll. • Als mittelfristiges Ziel soll angestrebt werden, dass im Stadtgebiet insgesamt mehr Fläche entsiegelt als versiegelt wird. Jeder Neuversiegelung muss eine Entsiegelung in möglichst unmittelbarer Nähe folgen. • Frankfurt soll grüner und kühler werden – durch die Bepflanzung von Straßen, Plätzen und Dächern und dem Umbau der Stadt zum Wasserspeicher			Frankfurter Bürger ausgerichtet sein. Die Lebensqualität in Frankfurt soll verbessert werden. • Alle umweltpolitischen Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des Mikroklimas in Frankfurt beitragen, werden unterstützt, z. B. Maßnahmen zur Begrünung und Flächenentsiegelung. Besonders zu schützen sind die städtischen Frischluftschneisen, die nicht zugebaut werden sollen. • Die vorhandenen Grünflächen sollen erhalten und – soweit erforderlich – qualitativ verbessert werden. Der Grüngürtel soll ebenfalls geschützt und in seiner Substanz nicht verändert werden.		klassen und freiwillige Unterstützer einbezogen werden können. • Der Stadtwald hat eine hohe Erholungsfunktion • Trotz der großen Bedeutung des Stadtwalds für Frankfurt unter anderem für die Erzielung der "Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen" ist er in einem sehr schlechten Zustand. Daher soll die 2024 vorgestellte "Waldstrategie" umgesetzt werden, was dem Stadtwald eine höhere Gewichtung in der Stadt- und Verkehrsplanung gibt und Nachforstung durch klimaresiliente Baumarten erfordert. So soll sich der Stadtwald an die prognostizierte Erderhitzung anpassen und Frankfurts wichtigste grüne Lunge bleiben können.	
--	--	---	--	--	--	--	---	--

		nach dem Schwammstadt-Prinzip. • Die Bevölkerung soll durch weitere Trinkwasserbrunnen, kühle Orte, Hitzeaktionspläne und Maßnahmen gegen Hochwasser geschützt werden. • Neue Grünanlagen sollen entwickelt und Verbindungen zwischen Grünanlagen geschaffen werden. • Das "Grünen Ypsilon" zwischen den Stadtteilen Ginnheim und Dornbusch als wichtige Grünverbindung von der Innenstadt in den Grüngürtel entlang mehrerer Wohngebiete. soll weiter ausgebaut werden. • Plätze der Stadt sollen begrünt und mit dem Leitfaden für klimaangepasste Stadtplatzgestaltung sowie im Austausch mit Anwohnenden und Gewerbetreibenden hitzeresilienter gemacht werden.						
Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität Intermodalität								
• Am Stadtrand sollen Park-and-Ride-Anlagen bzw. Mobilitätsstationen gebaut werden, etwa an der A5 bei der Tank- und Rastanlage Taunusblick sowie entlang der S6.		• Es sollen rund 1.000 kleine, mittlere und große Mobilitätsstationen errichtet und damit E-Scootern, Leihfahrrädern und Car-Sharing feste Plätze zugewiesen werden. E-Scooter sollen dann primär in diesen Stationen geparkt werden, wie jetzt schon in der Innenstadt. An den größeren Stationen kann dann auch vom E-Scooter, Leihfahrrad oder ÖPNV auf das Car-sharing-Auto umgestiegen werden.	• An Bahnhöfen, Haltestellen und Quartierszentren sollen multimodale Knotenpunkte entstehen, an denen Car-Sharing, E-Scooter, Fahrräder und ÖPNV intelligent verbunden werden.	• Intermodale Mobilität soll durch Fahrradmitnahmemöglichkeiten und Mobilitätsstationen gefördert werden.	• Das Schaffen von Park-& Ride-Plätzen mit gutem ÖPNV-Anschluss soll vorangetrieben werden, um Pendler zum Umstieg auf den ÖPNV zu animieren.		• In der aktuellen Wahlperiode wurden Planung und Bau von rund 950 Mobilitätsstationen, die auch Car-Sharing abdecken, beschlossen. Bei diesem von Volt unterstützten Vorhaben soll in den Ortsbeiräten daran mitgewirkt werden, dass die Stationen an sinnvollen Orten wie in der Nähe von ÖPNV-Stationen errichtet werden.	
Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung Finanzierung								
		• Der Ausbau und Betrieb des ÖPNV soll auskömmlich finanziert und neue Finanzierungsquellen erschlossen werden; so sollen sich in der Pendlerhauptstadt Frankfurt auch	• Neue Abgaben zulasten von Autofahrern, etwa in Form einer City-Maut, einer Konzessionsabgabe Mikromobilität oder einer	• Der Nulltarif soll längerfristig durch zusätzliche Steuermittel für den ÖPNV sowie eine Nahverkehrsabgabe der Unternehmen finanziert werden. Bis dahin sollen die			• Eine digitale City-Maut – mit Ausnahmen für unmitelbar auf ein Auto Angewiesene und Fahrten zu Park-& Ride-Plätzen – soll eingeführt werden, damit verursachte externe	• Das 5000-Euro-Ticket soll kommen. Dieses Unversalticket für Vielsparer*innen berechtigt zur Nutzung aller Dinge im öffentlichen Raum (ein-

		Unternehmen durch eine Arbeitgebendenabgabe an den Kosten beteiligen. Unternehmen, die ihren Mitarbeitenden ein Jobticket finanzieren, sollen zumindest teilweise von der Abgabe entlastet werden. Die City-Maut soll als weitere mögliche Finanzierungsquelle für den ÖPNV vorangetrieben werden. Bisher werden die Autostraßen ausschließlich öffentlich finanziert, während Nutzer*innen von Bussen und Bahnen den ÖPNV zu mehr als 50 % selbst tragen. Während die Verabschiedung einer Rechtsgrundlage für die City-Maut auf Bundesebene noch aussteht, soll deren Einführung in Frankfurt bereits vorbereitet werden, damit sie zügig umgesetzt werden kann, sobald die Rechtsgrundlage besteht.	Nahverkehrs- bzw. Arbeitgeberabgabe, wird abgelehnt.	Fahrpreise zunächst deutlich gesenkt werden.			Kosten durch Bau und Unterhalt von Straßen und Parkplätzen, Lärm- und Luftverschmutzung von den Nutzer*innen und nicht der Allgemeinheit getragen werden.	schließlich Koks-Taxi, UberEats, Notarzt und Feuerwehr). Zu bekommen an allen VGF-Automaten (nur Barzahlung möglich).
Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt Taxi/Uber/Bolt								
- Es soll ein Konzept entwickelt werden, um Taxi- und Mietwagenangebote am Hauptbahnhof zu optimieren. - Lizenzen von Fahrdienstleistern sollen sowohl bei bestehenden als auch bei neuen Anbietern engmaschig kontrolliert werden.			- Es sollen keine Mindestpreise für Fahrdienstleister wie Uber und Bolt eingeführt und auch das Taxigewerbe von festgelegten Tarifen und Auflagen befreit werden. - Es sollen die Möglichkeiten für ein Wassertaxi auf dem Main zwischen Innenstadt, Niederrad und der Gerbermühle geschaffen werden.	- Das Taxigewerbe sollte als Teil des öffentlichen Verkehrsangebots, der rund um die Uhr barrierefreien Einsatz bietet, gestärkt werden, da es durch die aggressiven Dumpingpreise von Plattformanbietern bedroht ist. Deren Fahrer*innen sind Scheinselbstständig, schlecht abgesichert und müssen einen großen Teil ihrer Einnahmen als Provision abgeben. Während Taxis kontrolliert und geregelt fahren, fehlt es bei Uber und Co. an wirksamer Kontrolle – so dass ein fairer Wettbewerb erst wieder hergestellt werden muss. - Mindestpreise für Mietwagenverkehre sollen Sozialdumping durch Uber unterbinden.		Um die Interessen der öffentlichen Verkehrsordnung im Stadtgebiet präventiv zu schützen, sind umgehend Mindestpreise für Mietwagenanbieter in Frankfurt gemäß §51a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) festzulegen. Der Frankfurter Taxiverkehr dient den Interessen des Gemeinwohls, ist jedoch bereits massiv in seiner Existenz bedroht. Daher ist auf die vorherige Einholung eines Gutachtens zur Einführung von Mindestpreisen für Mietwagenanbieter zu verzichten und deren Festlegung anhand bereits vorliegender Daten sowie Erkenntnisse fundiert zu begründen.	Um das Taxigewerbe vor Ausbeutung zu schützen und gleichzeitig transparente und attraktive Preise für Kund*innen zu garantieren, planen wir folgende Maßnahmen: Volt wird die Änderung der Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in Frankfurt am Main beibehalten. Diese erlaubt dem Taxigewerbe, Festpreise anzubieten. So ermöglichen wir Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Beförderungsdiensten und Transparenz für die Kund*innen. Erfahrungen in München haben gezeigt, dass nach einer Einführung von Festpreisen die Nutzer*innen von Fahrdienstvermittlern	

				• Mehr Kontrolle soll die Umgehung gesetzlicher Vorschriften wie der Rückkehrpflicht durch die Plattformanbieter beenden sowie für die Einhaltung von Mindeststandards bei Arbeitsbedingungen und Qualifikationen sorgen. So sollen Mietwagenunternehmen einer regelmäßigen Nachweispflicht zu Arbeitszeiten, Sozialversicherung und Betriebssitz unterliegen. • Das Taxigewerbe soll gezielt bei der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe gefördert werden.			häufiger das Taxi gewählt haben als zuvor. • Die Einführung von Mindestpreisen sehen wir kritisch, da sie rechtlich fragwürdig sind und eine Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten der Nutzer*innen darstellen könnten. Eine Einführung kann nur auf Grundlage einer rechtlichen Prüfung und Analyse der Marktsituation diskutiert werden. • Die für Fahrdienstvermittlungen geltenden Bestimmungen wie das Vorhandensein einer Konzession, Einhaltung des Personenbeförderungsgesetzes, Mindestlohn und arbeitsrechtliche Vorgaben müssen konsequent kontrolliert und Verstöße sanktioniert werden. • Taxifahrer*innen, die aufgrund veränderter Wettbewerbsbedingungen das Taxigewerbe verlassen, sollen aufgrund ihrer langjährigen Berufserfahrung in der Personenbeförderung durch beschleunigte Quereinstiegsmöglichkeiten einen gerechten und einfachen Berufswechsel in die Frankfurter ÖPNV Betriebe erhalten.	
Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit Sicherheit								
		• In Verkehrs- und Stadtplanung sollen konsequent geschlechtsspezifische Aspekte mit Fokus auf Beleuchtung, Sichtachsen, Haltestellen, Brücken, Parks und Unterführungen einbezogen werden. • Neue ÖPNV-Haltestellen und Quartiere sollen so geplant werden, dass die Menschen sicher durch bewohnte und belebte Bereiche von den Haltestellen nach Hause gehen oder sich gegenseitig besuchen können.						

		• Mit Frauenreferat, Polizei, Stadtplanung, VGF, Gastronomie und Clubszene sollen konkrete Maßnahmen für mehr Sicherheit im Nachtleben und auf Heimwegen entwickelt werden. • Mit der "Vision Zero" soll das Ziel gesetzt werden, die Zahl der Verkehrstoten in Frankfurt auf null zu senken.						
Stadt- und Verkehrsplanung Stadt- und Verkehrsplanung Stadt- und Verkehrsplanung Stadt- und Verkehrsplanung Stadt- und Verkehrsplanung Stadt- und Verkehrsplanung Stadt- und Verkehrsplanung Stadt- und Verkehrsplanung Stadtplanung								
		• Stadtplanung soll sich bei der Entwicklung von Quartieren am Konzept der "15-Minuten-Stadt" orientieren: Alles ist in der Nähe und gut erreichbar. Mit der Nutzungsmischung steigen Lebensqualität und ökologische Nachhaltigkeit. In allen Stadtteilen werden die Nahversorgungszentren gestärkt. • Mit der ABG Frankfurt Holding sollen Kioske für den täglichen Bedarf eingerichtet werden. • Neubaugebiete sollen ökologisch vorbildlich geplant werden: Von Energieverbrauch bis Wasserwirtschaft und Begrünung gelten für solche Gebiete künftig hohe ökologische Ansprüche umgesetzt werden.. • Bei der Erschließung neuer Wohnquartiere soll ein schienengebundener ÖPNV-Anschluss von vornherein mitgeplant werden, sodass dieser zum Bezug der Wohnungen betriebsbereit zur Verfügung steht. • Auf bereits seit Jahrzehnten im regionalen Flächennutzungsplan enthaltenen Wohnbauflächen (z. B. an der U2 in Bonames-Ost, an der S6 in Berkersheim-Ost) sollen ökologische, autoarme						• Neben der geplanten Mainverlängerung (bis Saarbrücken) wird geplant, den verhassten Fluss im Herzen Frankfurts unter die Erde zu legen. Auf dem neu gewonnenen Platz entsteht der Main-muss-Weg. Total logisch: Das Mainufer wird autofrei (auf beiden Seiten) und steht künftig für Veranstaltungen jeder Art zur Verfügung.

		und bezahlbare Quartiere entwickelt werden. Kleinere Arrondierungen in unmittelbarer Nähe von S- und U-Bahn-Haltestellen (z. B. zwischen Ginnheim und der S-Bahn-Station Ginnheim, in Kalbach nördlich der U2) sollen im Rahmen städtebaulicher Voruntersuchungen geprüft und im Neuen Regionalen Flächennutzungsplan dargestellt werden.						
--	--	---	--	--	--	--	--	--

Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr | Flugverkehr |

				• Aufgrund eines von Bürgerinitiativen, Kommunen und der Fluglärmkommission kritisierten neuen Betriebskonzepts von Fraport das ohne Einbindung der zuständigen Gremien erarbeitet wurde und möglicherweise gegen bestehende Auflagen verstößt, soll die Stadt sich für die Reduzierung von Starts und Landungen, besseren Gesundheitsschutz und faire Arbeitsbedingungen für Flughafenmitarbeitende einsetzen, für die prekäre Bedingungen, Anstellung bei Subunternehmen ohne Tariffindung und niedrige Löhne Alltag sind. Öffentliche Mittel sollten daher nicht in den klima- und umweltschädlichen Flughafenausbau fließen. • Die Flugbewegungen sollen auf 380.000 jährlich begrenzt und alle Kurzstreckenflüge unter 500 km auf die Schiene verlagert werden. • Ein konsequentes Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr soll durchgesetzt und ein städtisches Gesundheitsmonitoring für besonders betroffene Stadtteile eingerichtet werden.				
--	--	--	--	--	--	--	--	--

				• Anwohner*innen sollen bei Lärmbelastung entschädigt werden. • Alle am Flughafen Beschäftigten sollen tariflich bezahlt und wirksame Maßnahmen gegen Outsourcing und Lohndumping ergriffen werden. • Die Stadt Frankfurt soll sich in allen Gremien von Fraport und in allen luftverkehrsbezogenen Gremien für Fluglärmschutz, Nachtflugverbot, Klimaschutz und gute Arbeit einsetzen.				
--	--	--	--	---	--	--	--	--

¹ Superblocks sind verkehrsberuhigte Wohnquartiere, die entstehen, indem der Durchgangsverkehr auf Hauptstraßen um den Superblock herum gebündelt wird. Innerhalb des Superblocks erhalten Fuß- und Radverkehr Vorrang, während gleichzeitig zielgerichteter Auto- und Lieferverkehr in reduzierter Geschwindigkeit ermöglicht bleibt. Im sicheren und verkehrsberuhigten Raum des Superblocks öffnet sich durch die Reduktion des Autoverkehrs Platz für Begegnung und Ruhe sowie für Sport- und Spielflächen und Begrünung.