

Fragen der Wahlprüfsteine	Grüne	CDU
<b>Klimaschutz- und Luftreinhalteziele einhalten</b>		
1a) Tritt Ihre Partei auch in der neuen Legislaturperiode dafür ein, dass das Ziel der Klimaneutralität in 2035 erreicht wird?	Ja, wir haben uns das Ziel gesetzt, unsere Stadt bis 2035 klimaneutral zu machen. Zu den bereits 245 Millionen Euro Investitionen bis 2025 stellen wir ab 2026 erneut Mittel mindestens in gleicher Höhe bereit.	Ja, wir wollen, dass Frankfurt 2035 Klimaneutral ist.
1b) Wie werden Sie insbesondere in der Verkehrspolitik der Stadt dafür sorgen, dass der Verkehr im Stadtgebiet seinen Beitrag zur Klimaneutralität in 2035 erfüllt?	Im Rahmen des Masterplans Mobilität wollen wir den motorisierten Individualverkehr um mindestens 10 % reduzieren, gleichzeitig Radverkehr und ÖPNV gezielt ausbauen und verbessern sowie den Umstieg von Verbrennern auf elektrische Antriebe fördern.	Wir werden den ÖPNV ausbauen, um durch Angebotsverbesserungen Alternativen zum Auto zu bieten. Dazu gehört auch eine sinnvolle Erweiterung der Radwege. Die Bedingungen für den Fußgängerverkehr müssen verbessert werden. Das Radfahren und Fahren mit E-Scootern auf Gehwegen muss konsequent geahndet werden; bei Baustellen müssen Gehwege vorhanden bleiben. Es braucht aber auch künftig ein leistungsfähiges Straßennetz für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind. Die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs, die Mobilität von Gewerbetreibenden, Kunden und Pendlern müssen ausreichend berücksichtigt werden. Die Möglichkeiten der Elektromobilität für einen emissionsfreien Straßenverkehr sollen genutzt werden.
1c) Werden Sie sich in Ihrer Verkehrs- und Klimapolitik an den Ergebnissen der regelmäßig erstellten Klimabilanz der Stadt Frankfurt ausrichten und dafür sorgen, dass der Rückstand des Verkehrs im Vergleich zu den anderen Verursacherebenen geringer wird?	Ja, wir werden dies konsequent weiterverfolgen. Sollten die Ergebnisse der Klimabilanz weitere Maßnahmen im Mobilitätsbereich erfordern, werden wir uns aktiv für deren Umsetzung einsetzen.	Die Ergebnisse der Klimabilanz fließen in unsere Entscheidungen ein.
<b>Luftqualität verbessern, Verkehrslärm reduzieren</b>		
2a) Halten Sie Maßnahmen zur Reduzierung gesundheitsgefährdender Luftbelastung im Verkehr für notwendig? Welche sollten dies sein?	Ja, die Hauptverursacher von Luftbelastung sind Verbrennungsmotoren – also Autos, Motorräder und ähnliches – aber auch der Flugverkehr trägt dazu bei. Wir setzen auf Sensor-Technologien zur kontinuierlichen Überwachung der Luftqualität. Durch die Förderung des Umweltverbunds, also ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr bei gleichzeitiger Reduzierung des Autoverkehrs senken wir die Luftbelastung. Die Förderung der E-Mobilität leistet ebenfalls einen Beitrag	Durch die bisherigen Maßnahmen sowie die technische Entwicklung und Erneuerungszyklen der Fahrzeugflotten haben sich die Luftschadstoffe stark reduziert und die Grenzwerte werden unterschritten. Um Auswirkungen auf die Gesundheit möglichst gering zu halten und auch mit Blick auf nicht auszuschließende künftige Verschärfungen von Grenzwerten ist es sinnvoll, die Luftschadstoffbelastung weiter zu vermindern. Siehe Antwort auf Frage 1b

Fragen der Wahlprüfsteine	Grüne	CDU
2b) Welche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Feinstaubbelastung und Lärm, insbesondere durch den Luftverkehr, werden Sie ergreifen?	Wir setzen die gemeinsamen Forschungsaktivitäten zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Luftverkehrsemissionen auf die Bevölkerung fort. Gleichzeitig werden wir kommunale Vertreter*innen dazu anhalten, keine neuen finanziellen Anreize für die Ansiedlung zusätzlichen Flugverkehrs zu schaffen... Wir setzen uns für ein konsequentes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr am Flughafen ein, um die Lärmbelastung wenigstens in der Nacht zu reduzieren.	Siehe Antwort auf Frage 1b. Beim Luftverkehr befürworten wir die bisherigen und künftig fortzuschreibenden Maßnahmen und Ansätze, die auf einem guten Kompromiss zwischen dem berechtigten Schutzbedürfnis der Anwohner im Bereich der An- und Abflugrouten und der Prosperität sowie den Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens mit seinen Tausenden Arbeitsplätzen als Wirtschaftsmotor Frankfurts und des Rhein-Main-Gebiets beruhen.
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
3a) Setzen Sie sich dafür ein, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, ÖPNV-Nutzung) entsprechend ihrer Bedeutung bei der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gefördert werden?	Ja, Zu-Fuß-Gehen, Radverkehr und ÖPNV sollen konsequent priorisiert werden. Der Autoverkehr durch Pendler*innen in der Stadt soll deutlich reduziert werden. Dazu werden wir in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und Hessen Mobil neue Park-&-Ride-Anlagen im Umland und an den Stadträndern errichten, um Pendlerverkehre in die inneren Stadtteile zu verringern und den Umweltverbund zu stärken. Bei der Neugestaltung von Straßen für sichere Rad- und Fußwege reduzieren wir Autospuren und Parkplätze, soweit dies notwendig und sinnvoll ist.	Siehe Antwort zu 1b. Die SrV-Daten sind eine wichtige Grundlage für die innerstädtische Mobilität. Für die Verkehrswirklichkeit in Frankfurt müssen wir aber zusätzlich die starken Pendlerströme und Wirtschaftsverkehre berücksichtigen. Deshalb setzen wir auf bessere ÖPNV-Anbindungen ins Umland, sinnvolle P+R-Angebote und eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur.
3b) Werden Sie eine konsequente Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet umsetzen? Werden Sie in Zukunft den Preis für Anwohnerparkplakette n am Flächenbedarf der Fahrzeuge ausrichten?	Wir werden die Parkraumbewirtschaftung auf weitere Gebiete ausdehnen. Anwohnerinnen sollen bevorzugt in der Nähe ihrer Wohnungen parken können, um unnötigen Parkplatzsuchverkehr zu vermeiden. Auswärtige Verkehrsteilnehmerinnen sollen möglichst direkt zu Parkhäusern geleitet werden oder den ÖPNV für die Fahrt nach Frankfurt nutzen. Gleichzeitig prüfen wir, die Preise für Anwohnerparkplaketten künftig am Flächenbedarf der Fahrzeuge auszurichten.	Eine Parkraumbewirtschaftung ist in denjenigen Stadtteilen sinnvoll, in denen auch wirklich Bedarf besteht. Für das gesamte Stadtgebiet trifft das nicht zu. Vor einer räumlichen Ausweitung müssen erst einmal konsequente und dauerhafte Kontrollen in den bestehenden Zonen sichergestellt sein. Wir werden die Gebühr für das Bewohnerparken nicht nach der Fahrzeuggröße staffeln. Familien mit Kindern, die häufig Kombifahrzeuge oder Vans fahren, sollen nicht bestraft werden.
3c) Welche Maßnahmen der allgemeinen Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und in dicht besiedelten Stadtteilen werden Sie beschließen (Lärmentlastung, Verkehrssicherheit, Flächengerechtigkeit im Verkehr)?	Wir wollen den Mainkai für den Fußverkehr öffnen und für den Autoverkehr schließen. Der Autoverkehr beeinträchtigt derzeit die Erholungsqualität am Mainufer und stellt ein störendes Hindernis zwischen dem Eisernen Steg und dem Römerberg dar... Auf Grundlage eines öffentlichen Planungswettbewerbs soll dieser Abschnitt am Fluss zu einem großzügigen Grün- und Aufenthaltsraum umgestaltet werden. Auch sonst verstehen wir den Begriff der „Flächengerechtigkeit“ so, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt sein sollen. Eine „autogerechte Stadt“ lehnen wir ab, statt dessen stellen wir Sicherheit und Aufenthaltsqualität in den Vordergrund.	Konkrete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung müssen im Einzelfall nach den Verhältnissen vor Ort entschieden werden. Lärmentlastung, Verkehrssicherheit muss bei der Verkehrsplanung Priorität haben, das Bereitstellen von Flächen für Radwege ist berechtigt. Letztendlich muss der Verkehr pragmatisch durch ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsmittel funktionieren. Wir werden den Mainkai nicht für den Autoverkehr sperren. Eine Verkehrsverlagerung in andere Stadtteile, hier insbesondere nach Sachsenhausen, ist nicht unsere Sache. Die von uns vorgeschlagene Planung „Platz am Fahrtor“ zeigt überzeugend, dass eine Aufwertung des Mainkais hin zu mehr Aufenthaltsqualität möglich ist, ohne die Straße für den Autoverkehr zu sperren.

Fragen der Wahlprüfsteine	Grüne	CDU
3d) Setzt sich Ihre Partei dafür ein, dass der tägliche Pendelverkehr über die Stadtgrenze Frankfurts durch konsequente Maßnahmen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vom Pkw weg verlagert wird? Wie werden Sie dies gemeinsam mit den Umlandkommunen umsetzen?	Ja, der Autoverkehr durch Pendler*innen in der Stadt soll deutlich reduziert werden. Dazu werden wir in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und Hessen Mobil neue Park-&-Ride-Anlagen im Umland und an den Stadträndern errichten, um Pendlerverkehre in die inneren Stadtteile zu verringern. Wir setzen uns für die Beibehaltung des Deutschlandtickets ein, damit keine Tarifgrenzen mehr das Pendeln mit dem ÖPNV erschweren.	Wir wollen durch Angebotsverbesserungen eine Verlagerung erreichen – aber nicht erzwingen. Frankfurt muss dafür gemeinsam mit dem Umland bessere Alternativen schaffen: mehr Kapazität und Verlässlichkeit im Schienenverkehr, attraktive Umsteigepunkte, Park-and-Ride an sinnvollen Standorten und schnelle Expressverbindungen. Gleichzeitig müssen Straßen und Knoten leistungsfähig bleiben, solange viele Pendler auf das Auto angewiesen sind.
<b>Ausbau Schienennetz</b>		
4a) Welche Maßnahmen im Ausbau des Schienennetzes in Frankfurt und über die Stadtgrenzen hinaus werden Sie beschließen? Wie sieht Ihre Prioritätensetzung diesbezüglich mit welchem Zeithorizont aus? Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Umlandgemeinden beim Ausbau des regionalen Schienennetzes durch die Stadt Frankfurt unterstützt werden?	Die Regionaltangente West ist endlich im Bau, die nordmainische S-Bahn angefangen. Wir werden die U5 an der Station Frankfurter Berg an die S6 anschließen, die U5 am anderen Ende zum Römerhof verlängern. Den Lückenschluss der U4, also die Verbindung zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim, haben wir ebenfalls auf den Weg gebracht	Wir priorisieren Projekte, die die größte Entlastung je Euro und Jahr bringen sowie zuverlässig und planbar umsetzbar sind. Kurzfristig sind Taktverdichtungen, Beschleunigungsmaßnahmen und Express-Busse; mittelfristig Mobilitätsstationen als Umsteigepunkte, Straßenbahn-Neubauten auf priorisierten Achsen und der Ausbau S-Bahn- und Regionalbahn gemeinsam mit RMV, Land und DB möglich. Umlandgemeinden sollten bei Planungen und vertraglichen Angelegenheiten (Standardisierung, Förderanträge, Betrieb/Leitstelle) unterstützt werden, denn Pendlerströme sind nur regional lösbar.
4b) Treten Sie als Partei dafür ein, dass der Ausbau des städtischen Straßenbahnnetzes aus Kostengründen und wegen der höheren Netzqualität dem weiteren unterirdischen Stadtbahnausbau vorgezogen wird?	Wir werden die Ringstraßenbahn voran treiben, die bereits in den betroffenen Ortsbeiräten vorgestellt wurde... Die U4-Verbindung zwischen Bockenheimer Warte und Ginnheim werden wir mit einer unterirdischen Tunnelbohrmaschine bauen, weil sonst wertvolle Grünanlagen zerstört würden und sehr viel mehr Bäume gefällt werden müssten. Dies ist aber die einzige neue unterirdische Verbindung, die anderen o.a. Projekte sind oberirdisch	Jedes Projekt, sei es eine Straßenbahn oder U-Bahn, muss aus sich heraus sinnvoll sein und seine Priorität haben. Unterirdische Strecken sind dort sinnvoll, wo oberirdische Lösungen die Kapazität und Qualität nachweislich nicht liefern. U-Bahnen können sehr viel mehr Menschen und schneller ans Ziel bringen als Straßenbahnen und Busse.
4c) Setzen Sie sich dafür ein, dass mehr Tangential- und Ringlinien zur Ergänzung des strahlenförmigen Netzes gebaut werden, u.a. eine Ringstraßenbahn auf dem Alleenring?	Wir treiben den Bau einer Ringstraßenbahn voran, allerdings im Gebiet nördlich des Alleenrings. Diese wird eine wichtige tangentielle Ergänzung des Netzes darstellen. Ebenso treiben wir den Bau der Regionaltangente West weiter voran, die ebenfalls eine Entlastung für das sternförmige Netz bringen wird	Ergänzende Tangentiallinien haben den Vorteil, dass die bestehenden Radialstrecken entlastet werden und Verbindungen zwischen Stadtteilen nicht über den Umweg in die Innenstadt führen. Die Regionaltangente West ist dafür ein gutes Beispiel. Eine Straßenbahn auf dem Alleenring wäre nur dann möglich, wenn die Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr gesichert und der Grünbestand erhalten werden könnte.

Fragen der Wahlprüfsteine	Grüne	CDU
4d) Setzen Sie sich dafür ein, dass alle Busse und Bahnen - soweit im Straßennetz darstellbar - Grüne Welle auf Sonderfahrspuren erhalten werden?	Wir befürworten Vorrang für Busse und Bahnen an Kreuzungen, wo immer dies machbar ist. Bei einer „Grünen Welle“ ist allerdings zu berücksichtigen, dass es viele Kreuzungen gibt, bei denen aus verschiedenen Richtungen ÖPNV-Verbindungen auf die Kreuzung treffen. Wie man diese Kreuzungen optimiert, ist jeweils im Einzelfall zu entscheiden. Sonderfahrspuren befürworten wir, sofern der Platz dafür das ist und auch der Radverkehr angemessen berücksichtigt werden kann.	Der ÖPNV ist dann attraktiv, wenn er schnell und verlässlich ist. Wir befürworten die ÖPNV-Beschleunigung durch eine Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen. Sonderspuren mit Grüner Welle sind sinnvoll, wenn die Flächen vorhanden, die Leistungsfähigkeit der Straße oder der Kreuzung für den Autoverkehr erhalten bleibt und die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr nicht beeinträchtigt wird.
<b>Konsequente Umsetzung einer Fußverkehrsstrategie</b>		
5a) Setzt Ihre Partei sich dafür ein, dass die Stadt Frankfurt auch weiterhin mithilfe einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung eine moderne Fußverkehrsstrategie entwickelt?	Ja, wir werden die vom Verkehrsdezernat entwickelte Fußverkehrsstrategie für Frankfurt konsequent umsetzen. Ziel ist es, den Fußverkehr zu fördern und sicherzustellen, dass Fußgänger*innen sich sicher und komfortabel in der Stadt bewegen können. Dieses Vorhaben ist integraler Bestandteil des Masterplans Mobilität.	Die Verkehrspolitik der letzten Jahre war auf den Radverkehr fixiert, andere Verkehrsmittel wie auch der Fußverkehr wurden vernachlässigt. Das werden wir ändern. Verkehrssicherheit für Fußgänger, Schutz der Gehwege, Barrierefreiheit und eine verlässliche Integration der Belange der Fußgänger in alle Mobilitäts- und Stadtplanungsprojekte von Beginn an sind dabei die Stichpunkte. Auch dafür wollen wir eine Stabsstelle Fußverkehr einrichten
5b) Wird Ihre Partei dafür eintreten, dass die in Arbeit befindliche Fußverkehrsstrategie in der kommenden Legislaturperiode zügig und mit den notwendigen Personal- und Investitionsmitteln versehen umgesetzt wird?	Ja, das ist der Plan. Die Fußverkehrsstrategie wird eine unsere Prioritäten auch in der nächsten Wahlperiode sein. Fußgänger*innen mit und ohne Beeinträchtigungen sowie Menschen mit Kinderwagen sollen einen ungehinderten und sicheren Weg haben.	Es muss mit Beteiligung der Bürger eine sinnvolle Fußverkehrsstrategie entwickelt und umgesetzt werden, für die dann auch Personal und Mittel bereitgestellt werden müssen.
5c) Setzen Sie sich als Partei dafür ein, dass das illegale Parken von Fahrzeugen auf Gehwegen konsequent eingeschränkt und geahndet wird?	Ja, wir setzen uns konsequent gegen illegales Parken auf Gehwegen ein. Dazu möchten wir den Einsatz von Scancars zur automatischen Erfassung falsch parkender Fahrzeuge ermöglichen. Auf Bundesebene wollen wir über den Städtetag und weitere Kanäle eine entsprechende Gesetzesänderung erwirken. Gleichzeitig fordern wir das Land Hessen auf, in Frankfurt einen Modellversuch zur effektiven Durchsetzung zuzulassen.	Fußgänger müssen sich darauf verlassen können, dass sie auf ihren Flächen, den Gehwegen, sicher sind und der notwendige Raum nicht unzulässig eingeschränkt wird. Dort dürfen keine Radfahrer oder E-Scooter fahren, Fahrräder oder E-Scooter außerhalb dafür vorgesehener Flächen abgestellt werden und Autos illegal parken. Solches Fehlverhalten muss konsequent geahndet werden. Es darf aber auch kein Tabu sein, in Stadtteilen oder Straßen mit deutlichem Parkplatzmangel zu prüfen, ob unter der Voraussetzung, dass es nach wie vor genügend Fläche für Fußgänger gibt, zusätzliche legale Parkplätze auf Gehwegen ausgewiesen werden können.
5d) Setzen Sie sich als Partei dafür ein, dass das legale Parken auf Gehwegen nur dort erlaubt wird, wo die in einschlägigen Richtlinien ausgewiesenen Gehwegbreiten eingehalten werden?	Ja, wir setzen uns dafür ein, die nutzbare Breite von Gehwegen zu erhöhen. Mittelfristig soll es überall möglich sein, mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator problemlos durchzukommen, und Menschen sollen nebeneinander gehen können – besonders dann, wenn Menschen mit Behinderung eine Begleitperson benötigen. An Örtlichkeiten, an denen die Restgehwegbreite zu gering ist, werden wir deshalb das Gehwegparken abschaffen	Ausreichende Gehwegbreiten für Fußgänger müssen beim legalen Parken auf Gehwegen eingehalten werden.

Fragen der Wahlprüfsteine	Grüne	CDU
<b>Mehr Radwege in der Stadt und ins Umland</b>		
6a) Werden Sie den Ausbau der innerstädtischen Radinfrastruktur weiter voranbringen? Welche Ziele setzen Sie sich hierbei?	Ja, in den letzten Jahren haben wir das Radfahren in Frankfurt deutlich sicherer und komfortabler gemacht. Diesen Ausbau wollen wir fortsetzen: Systematisch sollen periphere Stadtteile besser angebunden, Radschnellwege weiter ausgebaut und Straßen fahrradfreundlich gestaltet sowie begrünt werden.	Fahrradwege machen Fahrradfahren sicherer, ein sinnvoller Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist wichtig. Voraussetzung für konkrete Maßnahmen ist, dass neue Radwege sich sinnvoll in die vorhandene Infrastruktur einfügen, so dass alle – ob Autofahrer, Radfahrer oder Fußgänger – sicher und effizient miteinander unterwegs sind. Auf jeden Fall müssen Anwohner und Gewerbetreibende vorab an Planungen beteiligt werden. Priorität haben Maßnahmen, die schnell wirken: Angesichts des schlechten Zustands vieler Radwege ist es sinnvoller, mit den vorhandenen Mitteln zunächst schon bestehende Radwege wieder in Ordnung zu bringen, als neue zu bauen...
6b) Setzen Sie sich (auch weiterhin) für die konsequente Umsetzung des Beschlusses NR 895/2019 zur "Fahrradstadt Frankfurt" ein?	Ja, wir werden die Ergebnisse des „Radentscheids“ konsequent weiter umsetzen. Im Beschluss „Fahrradstadt Frankfurt“, der in Zusammenarbeit mit der Initiative Radentscheid entstanden ist, sind noch zahlreiche Maßnahmen offen. Wir stehen weiterhin hinter dem Beschluss und werden ihn Schritt für Schritt umsetzen.	Siehe Antwort zu 6a.
6c) Setzen Sie sich für eine flächendeckende sichere Radinfrastruktur ein, damit auch Kinder sowie ältere Menschen komfortabel und selbstbestimmt mit dem Fahrrad mobil sein können?	Ja, die Sicherheit im Straßenverkehr steht für uns im Mittelpunkt. Mit der „Vision Zero“ verfolgen wir das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten in Frankfurt auf null zu senken. Schulwege müssen an allen Stellen, insbesondere direkt vor Schulen, sicher sein. Nachdem die ersten Schulstraßen erfolgreich umgesetzt wurden, werden wir diese Maßnahme an weiteren Standorten ausweiten... Vor Altenheimen werden wir konsequent Tempo 30 einrichten und dort, wo es möglich und sinnvoll ist, besondere Verkehrsüberwege anlegen, die den Bedürfnissen der Bewohner*innen gerecht werden	Siehe Antwort zu 6a.
6d) Werden Sie dafür sorgen, dass alle in der Planung befindlichen Radschnellwege auf Frankfurter Stadtgebiet und darüber hinaus in der nächsten Legislaturperiode in Betrieb gehen werden?	Ja, wir werden den Ausbau von Radschnellwegen konsequent weiter vorantreiben. Die Planungen für den Radschnellweg nach Darmstadt wurden kürzlich vorgestellt, und für die Routen nach Wiesbaden und Hanau haben die Planungen bereits begonnen. Ziel ist es, diese Strecken in der nächsten Legislaturperiode in Betrieb zu nehmen.	Radschnellwege sind eine gute Einrichtung, um das Radfahren aus den und in die Umlandkommunen zu erleichtern und zu fördern. Die im Allgemeinen nicht zu weiten Entfernungen, die weiter zunehmende Nutzung von Pedelec und E-Bikes, die bequem das Zurücklegen mittlerer Distanzen erlauben, und die bisherige Nachfrage lassen erwarten, dass die Wege auch genutzt werden. Wir werden die Radschnellweg-Planung so fortsetzen und dann umsetzen, dass sie sich sinnvoll in die vorhandene Infrastruktur einfügen.
<b>Kein Autobahnausbau in und um Frankfurt</b>		
7a) Treten Sie dafür ein, dass die Stadt Frankfurt alle im Rechtsgutachten der Kanzlei Baumann aufgezeigten Handlungsmöglichkeiten gegen den Ausbau der Bundesautobahn A 5 konsequent und mit der inhaltlichen Unterstützung aller betroffenen Ämter nutzt, um den weiteren Ausbau der Autobahnen auf Frankfurter Stadtgebiet und darüber hinaus zu verhindern?	Ja, wir kämpfen entschieden gegen den Ausbau der A5. Die Stadt Frankfurt soll sich weiterhin klar gegen den vom Bundesverkehrsministerium geplanten zehnspurigen Ausbau aussprechen. Statt Autobahnen zu verbreitern, sollten Brücken saniert und der ÖPNV konsequent ausgebaut werden. Eine Verbreiterung der A5 würde eine unzumutbare Belastung für die Anwohner*innen in unmittelbarer Nähe darstellen. Über die jahrelangen Bauarbeiten wäre die Kapazität der Autobahn zudem stark eingeschränkt – und das nur, um eine in Zeiten der Mobilitätswende dann völlig überdimensionierte A5 zu bauen. Wir werden uns gegen jeden weiteren Autobahnausbau auf Frankfurter Stadtgebiet wehren.	Als Wirtschaftsmotor der Region muss Frankfurt gut erreichbar sein, auch über die Autobahnen. Wir befürworten den Ausbau der A 5. Die Autobahn ist am Kapazitätslimit, Der Verkehrsfluss muss verbessert und damit auch die Verkehrssicherheit erhöht werden. Mit dem Ausbau ist ein besserer Lärmschutz für die angrenzenden Stadtteile verbunden. Bei den wichtigen Details des Ausbaus (Anzahl der Fahrspuren, Lärmschutz) muss Frankfurt seine rechtlichen und planerischen Einflussmöglichkeiten nutzen, um stadtverträgliche Lösungen durchzusetzen. Generell muss jeder Ausbau von Autobahnen in Frankfurt stadtverträglich mit bestmöglichem Lärmschutz erfolgen.

Fragen der Wahlprüfsteine	Grüne	CDU
7b) Setzen Sie sich als Partei dafür ein, die Argumente gegen weiteren Straßen- und Autobahnbau (insbesondere A 5, A 3, A 66, A 661) in einer verständlichen und nachvollziehbaren Weise der Frankfurter Bevölkerung nahezubringen? Werden Sie den Magistrat entsprechend beauftragen?	Ja, wir werden uns gegen jeden weiteren Autobahnausbau auf Frankfurter Stadtgebiet einsetzen. Dabei werden wir die Bevölkerung verständlich und nachvollziehbar über die Argumente gegen weiteren Straßen- und Autobahnbau informieren. Als einzige Baumaßnahme, die wir für sinnvoll halten, sehen wir die Einhausung der A661, da diese Autobahn aktuell Stadtteile trennt, Lärm verursacht und wertvolle Flächen zerschneidet. Durch die Einhausung können neue Grünflächen geschaffen werden, die die Quartiere Bornheim, Seckbach und Riederwald verbinden und Versäumnisse früherer Verkehrspolitik korrigieren.	Siehe Antwort zu 7a.
<b>Öffentliches Bewusstsein für die Verkehrswende schaffen</b>		
8a) Setzen Sie sich dafür ein, dass in der kommenden Legislaturperiode der Magistrat beauftragt wird, eine öffentlichkeitswirksame Marketingkampagne zugunsten der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, ÖPNV nutzen) in Auftrag zu geben?	Ja. Wir setzen auf eine Verkehrspolitik, die die Lebensqualität in Frankfurt steigert – und dafür ist der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zentral. Eine öffentlichkeitswirksame Kampagne kann dazu beitragen, die Vorteile dieser Verkehrsmittel sichtbarer zu machen und mehr Menschen zum Umstieg zu motivieren. Deshalb unterstützen wir alle Marketingmaßnahmen, um den ÖPNV, den rad- und Fußverkehr zu fördern	Statt einer Marketingkampagne sollte das dafür notwendige Geld besser für die Realisierung von Maßnahmen verwendet werden, die zu Angebotsverbesserungen bei den Alternativen zum Auto führen. Beispielsweise können das sein: Erhöhung der Sauberkeit der U- und S-Bahn-Stationen; Einrichtung von Mobilitätsstationen an vielfrequenzierten Haltestellen; Einrichtung von Carsharing-Stationen; Fahrradabstellanlagen; Instandsetzung von Gehwegen; Kontrollen von Fehlverhalten durch die Stadtpolizei.
8b) Setzen Sie sich dafür ein, dass diese Kampagne in einer Aufmerksamkeit erzeugenden, erfrischenden Weise den Verkehrsteilnehmer*innen die Notwendigkeit einer Verkehrswende in Frankfurt erklärt und für Akzeptanz bei den Maßnahmen der Verkehrswende wirbt?	Mit dem Masterplan Mobilität, der in einem aufwändigen Beteiligungsprozess mit über 3000 Menschen entstanden ist, haben wir die Basis dafür geschaffen, die Verkehrswende zu vermitteln. Es liegt nun eine gute Datengrundlage vor und die Wege zu einer Verkehrswende mit weniger Autoverkehr, mehr ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr werden aufgezeigt.	Siehe Antwort zu Frage 8a.

Fragen der Wahlprüfsteine	Linke	Volt
<b>Klimaschutz- und Luftreinhaltziele einhalten</b>		
1a) Tritt Ihre Partei auch in der neuen Legislaturperiode dafür ein, dass das Ziel der Klimaneutralität in 2035 erreicht wird?	Ja. Die Linke hält am Ziel der Klimaneutralität bis 2035 fest.	Volt setzt sich weiterhin für das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 ein. Die Klimakrise stellt eine massive Bedrohung für die ganze Welt, aber insbesondere dicht bebauter Städte wie Frankfurt dar. Klimaneutralität, aber auch Klimaanpassung müssen somit wichtige Faktoren in allen kommunalpolitischen Aufgabenbereichen darstellen.
1b) Wie werden Sie insbesondere in der Verkehrspolitik der Stadt dafür sorgen, dass der Verkehr im Stadtgebiet seinen Beitrag zur Klimaneutralität in 2035 erfüllt?	Mobilität ist ein essentielles Recht. In Frankfurt ist der Verkehr immer noch viel zu einseitig auf das Auto gemünzt. Wir setzen uns für einen Umstieg auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ein. Alle Stadtteile müssen durch den Umweltverbund gut angebunden werden, nicht nur die innenstadtnahen. Hierfür braucht es einen flächendeckenden Ausbau des ÖPNVs, kurz- und mittelfristig insbesondere von Bus- und Tramverbindungen, mehr Radwege, breitere und sichere Fußwege und ganz grundsätzlich eine Umverteilung der Fläche, weg vom Auto.	In Frankfurt sind täglich hunderttausende Menschen unterwegs. Durch Pendler*innen wird die Stadt tagsüber zur Millionenstadt. Angesichts steigender Bevölkerungszahlen, Lärm, Stau, Luftbelastung und vor allem CO <sub>2</sub> -Emissionen ist klar: Ein "Weiter so" autozentrierter Planung funktioniert nicht. Unser Ziel ist eine Mobilitätswende, die niemanden zurücklässt und allen Frankfurter*innen freie, sichere und effiziente Mobilität ermöglicht. Dafür müssen öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und Fußverkehr das attraktivste Verkehrsmittel für die meisten Wege werden. Der begrenzte verfügbare öffentliche Raum in unserer Stadt muss effizienter genutzt werden. Wir wollen vorhandene Infrastruktur ausbauen und besser vernetzen, Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsmitteln anstreben und urbane Daten zum Nutzen der Ampelschaltungen oder dynamische Fußwegplanungen und Routenempfehlungen, Verkehrsteilnehmenden einsetzen, beispielsweise durch effizientere die nicht nur den schnellsten Weg sondern auch Faktoren wie Begrünung und somit Hitze einbeziehen.
1c) Werden Sie sich in Ihrer Verkehrs- und Klimapolitik an den Ergebnissen der regelmäßig erstellten Klimabilanz der Stadt Frankfurt ausrichten und dafür sorgen, dass der Rückstand des Verkehrs im Vergleich zu den anderen Verursacherbereichen geringer wird?	Ja, das ist absolut geboten. Die jährlich erstellte Klimabilanz der Stadt darf zudem nicht die Bereiche der Autobahn und des Flughafens aus der Bilanz rausrechnen. Wir wollen eine ehrliche Darstellung der Emissionen, nur so können wirksame Maßnahmen zur Reduktion ergriffen werden	Volt setzt sich für eine evidenzbasierte Entscheidungsfindung ein. Die Klimaneutralität ist dabei eines der wichtigsten zu erreichenden Ziele. Daher schlagen wir vor, nach Vorbild von Graz ein CO <sub>2</sub> -Budget einzuführen. Ein CO <sub>2</sub> -Budget ist die maximale Menge an Treibhausgasen (in Tonnen CO <sub>2</sub> -Äquivalent), die eine Region noch ausstoßen darf, ohne das globale Klimaziel zu gefährden. Es basiert auf dem globalen Budget, das dann auf Länder, Städte oder sogar Einzelpersonen heruntergebrochen wird. So möchten wir sicherstellen, dass bei allen großen Entscheidungen der reale Einfluss auf unsere Klimaneutralität bekannt ist und beachtet werden muss. Das gilt nicht nur für den Bereich der Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Als einer der emissionsintensivsten Bereiche mit großem CO <sub>2</sub> -Einsparpotential würde ein CO <sub>2</sub> -Budget allerdings insbesondere im Mobilitätsbereich für eine deutliche Verbesserung der Entscheidungsfindung zugunsten der Klimaneutralität führen.
<b>Luftqualität verbessern, Verkehrslärm reduzieren</b>		
2a) Halten Sie Maßnahmen zur Reduzierung gesundheitsgefährdender Luftbelastung im Verkehr für notwendig? Welche sollten dies sein?	Ja, solche Maßnahmen sind auf jeden Fall notwendig. Neben der Rückdrängung des MIVs und Begrenzung der Flugbewegungen, setzen wir uns für Tempolimits und eine Elektrifizierung des unvermeidlichen KFZ-Verkehrs ein. Wir sind entschieden gegen jeden Aus- und Neubau von Autobahnen und für die Einhausung der bestehenden Autobahnen, insbesondere in der Nähe von Wohngebieten.	Um die gesundheitsgefährdende Luftbelastung durch den Verkehrsbereich zu reduzieren, setzen wir uns für eine erhebliche Reduktion des individuellen PKW-Verkehrs im Rahmen einer ganzheitlichen Mobilitätswende ein. Dafür möchten wir den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr verbessern, sodass dieser in den meisten Fällen die schnellere und angenehmere Option als der Autoverkehr ist. Die Flächen innerhalb Frankfurts sind begrenzt – vor allem im Bereich der Innenstadt mit einer besonders hohen Luftbelastung. Daher geht eine Verbesserung von Rad, Fuß und öffentlichem Verkehr sowie die Entsiegelung und Begrünung und Flächen für soziale Begegnungen zwingend mit einer Reduktion der Flächen für den privaten PKW Verkehr einher. Außerdem setzen wir uns entsprechend eines Verursacherprinzips für eine City-Maut ein, die Flächenverbrauch und Luftbelastung durch privaten PKW-Verkehr angemessen und digital bepreisen soll.

Fragen der Wahlprüfsteine	Linke	Volt
2b) Welche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Feinstaubbelastung und Lärm, insbesondere durch den Luftverkehr, werden Sie ergreifen?	Die Linke fordert eine Begrenzung von Flugbewegungen auf höchstens 380.000 jährlich, sowie Verlagerung aller Kurzstreckenflüge unter 500 km auf die Schiene. Das Nachtflugverbot muss konsequent eingehalten werden und auf zwischen 22 und 6 Uhr ausgeweitet werden. Des Weiteren setzen wir uns für Tempolimits und eine Elektrifizierung des unvermeidlichen KFZ-Verkehrs ein. Wir brauchen ein städtisches Gesundheitsmonitoring für besonders betroffene Stadtteile geben. Die Stadt Frankfurt muss sich in allen Gremien für Lärm- und Klimaschutz einsetzen und Gesundheit vor Profite stellen	Ergänzend zu den Maßnahmen, welche unter 2a) aufgeführt wurden, wollen wir die maximale durchschnittliche Lärmbelastung nachhaltig reduzieren und unterstützen die Empfehlung der WHO diese auf 53 bzw. 45 Dezibel zu beschränken. Dazu sollen neben Tempolimits auch Lärmblitzer nach Pariser Vorbild eingesetzt werden, um Fahrzeuge, die weit über den für die Fahrzeugklasse typischen Lärmwerte liegen, zu erkennen. Wir möchten den Flugverkehr auf die Schiene verlagern. Dazu benötigt es einen Ausbau des Personen- und Güterverkehrs, um echte Alternativen zu bieten. Volt setzt sich auf Bundes- und Europaebene dafür ein, Steuerbefreiungen für Flugzeugtreibstoff abzuschaffen.
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
3a) Setzen Sie sich dafür ein, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, ÖPNV-Nutzung) entsprechend ihrer Bedeutung bei der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gefördert werden?	Ja. Die Linke kämpft für eine sozial-ökologische Verkehrswende, die Alternativen zum Auto ausbaut, Barrieren abbaut und den öffentlichen Raum neu verteilt. Der Umweltverbund muss sehr viel stärker gefördert und unterstützt werden. Eine einseitige Verkehrspolitik für das Auto lehnen wir entschieden ab. Wir wollen Mobilitätsarmut bekämpfen und Schritt für Schritt in Richtung Nulltarif bei Bus und Bahn für alle. Solidarisch finanziert, klimafreundlich und für alle zugänglich.	Ja, dafür setzt sich Volt ein. Die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes umfassen unter anderem, diesen bei Ampelphasen - wo immer möglich - zu priorisieren. Das gilt nicht nur für den ÖPNV, wo eine Priorisierung schon heute üblich ist, sondern auch für Rad- und Fußverkehr. Nach Vorbild niederländischer Städte sollte mittels Verkehrssensoren erfasst werden, wie viele Personen und nicht wie viele Autos an einer Kreuzung warten und entsprechend priorisiert geschaltet werden.
3b) Werden Sie eine konsequente Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet umsetzen? Werden Sie in Zukunft den Preis für Anwohnerparkplakette n am Flächenbedarf der Fahrzeuge ausrichten?	Ja, eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung der Bedürfnissen von Bewohner:innen, Lieferverkehr und Schwerbehinderten wird von uns befürwortet. Es braucht eine stärkere Verkehrsüberwachung und entschlossene Ahndung von Falschparken, insbesondere auf Geh- und Radwegen. Wir fordern gestaffelte Parkgebühren, so dass für besonders große und schwere Autos höhere Gebühren fällig werden. Unsere letzte Initiative hierzu im November 2025 wurde von Grünen, SPD und Volt lediglich dem Magistrat zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.	Derzeit scheitert die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung am Personalmangel. Die Arbeitsplätze der Stadt- und Verkehrspolizei müssen entsprechend attraktiver werden, um in Zukunft im gesamten Stadtgebiet Parkraumbewirtschaftung zu betreiben. Nur so kann auch in den äußeren Stadtteilen die Nachfrage nach Parkplätzen verwaltet und Verdrängungseffekte, die dann zur hohen Belastung in anliegenden Stadtteilen führen, gemildert werden. Zur Entlastung der Stadt- und Verkehrspolizei wollen wir die Parkraumüberwachung auch mit smarter Unterstützung kontrollieren. Lösungen hierfür sind Scan-Cars zur automatischen Kennzeichenerfassung und Kontrolle des Parkraums, aber auch stationäre Sensorik ist denkbar. Wo die rechtliche Situation den Einsatz solcher Hilfsmittel bisher nicht erlaubt, muss die Stadt Frankfurt ihre Stimme als eine der größten Städte Deutschlands nutzen, um entsprechende Gesetzesänderungen zu erwirken.
3c) Welche Maßnahmen der allgemeinen Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und in dicht besiedelten Stadtteilen werden Sie beschließen (Lärmentlastung, Verkehrssicherheit, Flächengerechtigkeit im Verkehr)?	Wir brauchen mehr Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche geben, auch außerhalb der Innenstadt. Die Linke setzt sich für mehr Sicherheit im Fuß- und Radverkehr ein, für breitere Gehwege und eine Trennung zwischen Straße und Radwegen sowie Fußwegen. Zudem soll es mehr Park-and-Ride Stationen am Stadtrand geben, ein Ausbau der verkehrsberuhigten Wohnviertel, ein Wegfall von Straßenparkplätzen zugunsten Außengastronomie, Begrünung und Platz für Menschen. Der Mainkai soll autofrei werden und der Platz nachhaltig für die Menschen genutzt werden. Zentral dafür ist eine bauliche Umgestaltung, Begrünung und Beschattung.	Volt möchte, dass der Mainkai dauerhaft autofrei wird. Hierfür ist sowohl ein Verkehrskonzept als auch ein Konzept zur Entsiegelung und besseren langfristigen Nutzung der Flächen des Mainkais zu entwickeln, um den Frankfurter*innen eine lebenswerte Grünfläche im Herzen der Stadt zu bieten. Wichtige Einkaufsstrassen und viel besuchte Räume, wie z. B. die Berger Straße und die Leipziger Straße, werden von Durchfahrtsverkehr befreit. Die für die Bürger*innen zurückgewonnenen Flächen sollen zudem entsiegelt und begrünt werden und Raum für soziale Begegnungen bieten, indem Superblocks geschaffen werden, wobei Durchfahrtsverkehr durch Wohnviertel stark eingeschränkt wird. Hierbei setzen wir auch auf die Einbeziehungen von lokalen Initiativen, die wertvolle Perspektiven in die Planung und Implementierung dieser Superblocks einbringen. Auch die Einführung einer City-Maut würde dazu beitragen, den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren.

Fragen der Wahlprüfsteine	Linke	Volt
3d) Setzt sich Ihre Partei dafür ein, dass der tägliche Pendelverkehr über die Stadtgrenze Frankfurts durch konsequente Maßnahmen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vom Pkw weg verlagert wird? Wie werden Sie dies gemeinsam mit den Umlandkommunen umsetzen?	Wir setzen uns sowohl für einen Ausbau des Regional- und Nahverkehrs in die Umlandkommunen ein als auch für Radschnellwege in die Umlandkommunen. Pendler*innen sollen auch mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes schnell nach und aus Frankfurt raus mobil sein können.	Die Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen ist essenziell, um die Verlagerung des Pendelverkehrs auf den Umweltverbund zu erreichen. Dafür braucht es gute ÖPNV- Anbindungen und möglichst durchgängig ausgebauten Radschnellwege. Insbesondere bei kostspieligen ÖPNV-Anbindungen sollte Frankfurt bereit sein, einen überproportionalen Anteil der Kosten zu tragen. Ein isolatorisches "Frankfurt First" Mindset ist kein pragmatischer Umgang mit dem realen Problem des Pendlerverkehrs. Von einer Verlagerung zum Umweltverbund profitieren nicht nur Umwelt und Klima sondern zuallererst auch die Frankfurter Bürger*innen. Gleichzeitig muss klar sein, dass fehlende Kooperation mit den umliegenden Kommunen, wie z. B. die Ablehnung des Ausbaus von Schienen ins Umland im Fall von Bad Vilbel, sich langfristig als negativ erweist. Eine City-Maut beteiligt Pendler*innen direkt an den durch sie verursachten Umwelt- und Gesundheitskosten und kann so dazu beitragen, Verständnis und Unterstützung für den Ausbau des Umweltverbundes zu schaffen.
<b>Ausbau Schienennetz</b>		
4a) Welche Maßnahmen im Ausbau des Schienennetzes in Frankfurt und über die Stadtgrenzen hinaus werden Sie beschließen? Wie sieht Ihre Prioritätensetzung diesbezüglich mit welchem Zeithorizont aus? Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Umlandgemeinden beim Ausbau des regionalen Schienennetzes durch die Stadt Frankfurt unterstützt werden?	Wir setzen uns ein für die zügige Fertigstellung aller bereits geplanten Schienenprojekte ein, einschließlich einem umweltverträglichen Lückenschluss der U4 über den Campus Westend. Planungen wie die Regionaltangente Ost, die U5 zum Frankfurter Berg und die Ringstraßenbahn wollen wir zügig vorantreiben – wie auch vertiefende Untersuchungen und Detailplanungen des weiteren Schienenausbaus. Der Fokus sollte auf einer Verbesserung der Erschließung auf dem Stadtgebiet und Pendler:innenverbindungen ins Umland liegen. Eine Unterstützung der Umlandgemeinden beim Ausbau des regionalen Schienennetzes geboten und wird von uns unterstützt.	Wir möchten die Planungen zu aktuellen Projekten vorantreiben und zur Abschlussreife bringen. Dazu zählen beispielsweise die Regionaltangente Ost, der Lückenschluss der U4 und der Fernbahntunnel. Der Ausbau des Schienennetzes endet nicht an der Stadtgrenze, daher ist eine umfassende und frühzeitige Kooperation mit den umliegenden Kommunen essenziell, um ein mobiles und vernetztes Rhein-Main-Gebiet zu ermöglichen. Ergänzend dazu siehe unsere Antworten zur Frage 3d).
4b) Treten Sie als Partei dafür ein, dass der Ausbau des städtischen Straßenbahnnetzes aus Kostengründen und wegen der höheren Netzqualität dem weiteren unterirdischen Stadtbahnausbau vorgezogen wird?	Im Grundsatz ja. Wo es sich um Verlängerungen von bestehenden U-Bahn-Strukturen handelt, sollte das Bestandsnetz möglichst schnell an die Oberfläche führend weiterentwickelt werden.	Eine pauschale Priorisierung des Straßenbahnnetzes über die zu großen Teilen oberirdisch geführte Stadtbahn lehnen wir ab, da für uns kein Konflikt zwischen diesen Verkehrsmitteln besteht. Die Stadtbahn hat in der Regel höhere Kapazität und kann Strecken schneller zurücklegen. Dennoch ist auch der Straßenbahnausbau von großem Nutzen. Am finanziellen Aufwand sollte man sinnvolle ÖPNV-Ausbauprojekte in Frankfurt nicht scheitern lassen, da diese in der Regel durch Bundesmittel unterstützte Investitionen Grundvoraussetzung für eine funktionierende Verkehrswende darstellen. Bei unterirdischen Stadtbahnprojekten setzen wir uns für eine umfassende Nachhaltigkeitsprüfung, orientiert am Lückenschluss der U4, ein, damit Entscheidungsträger*innen mehr als nur die finanziellen und verkehrlichen Auswirkungen der Projekte betrachten können. Wir befürworten den grundsätzlichen Ausbau des Stadtbahnnetzes, auch durch Lückenschlüsse wie im Fall der U4, da diese die Resilienz und Nutzbarkeit des Frankfurter ÖPNV stärken.
4c) Setzen Sie sich dafür ein, dass mehr Tangential- und Ringlinien zur Ergänzung des strahlenförmigen Netzes gebaut werden, u.a. eine Ringstraßenbahn auf dem Alleenring?	Ja! Wir brauchen einen zügigen Netzausbau unter anderem durch Integration aller Stadtbezirke mittels eines Ringlinien-Gesamtkonzepts in die bestehende Verkehrsinfrastruktur.	Um die strahlenförmige Struktur des Frankfurter ÖPNV Zentrum aufzubrechen, setzen wir uns für eine Ringstraßenbahn ein, die die Stadtteile direkter miteinander verbindet. Bis zu ihrer Realisierung sollten auch Expressbusse, die an weniger Haltestellen stoppen, diese Querverbindungen stärken. So möchten wir erreichen, dass der schnellste Weg in benachbarte Stadtteile nicht mehr das Auto darstellt. Eine entsprechende Entwicklung kann auch positiv zur wirtschaftlichen Entwicklung rund um einen Straßenbahnring beitragen. Wir unterstützen zudem den Bau der Regionaltangenten West und Ost.

Fragen der Wahlprüfsteine	Linke	Volt
4d) Setzen Sie sich dafür ein, dass alle Busse und Bahnen - soweit im Straßennetz darstellbar - Grüne Welle auf Sonderfahrspuren erhalten werden?	Aber sicher! Der ÖPNV muss Vorfahrt haben, wo möglich sollten Busse und Bahnen durch eigene Spuren und Signalschaltungen Vorrang erhalten.	Ja, die Priorisierung des ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in der Ampelschaltung sollte wo immer umsetzbar ermöglicht werden. Auch sollten Busse und Bahnen nicht im Stau stehen. Sonderfahrspuren für Busse sind unter anderem durch die Kombination mit breiten Radwegen realisierbar, die dann auch von Rettungsfahrzeugen genutzt werden könnten.
<b>Konsequente Umsetzung einer Fußverkehrsstrategie</b>		
5a) Setzt Ihre Partei sich dafür ein, dass die Stadt Frankfurt auch weiterhin mithilfe einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung eine moderne Fußverkehrsstrategie entwickelt?	Ja. Eine, durch breite und nachhaltige Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitete, Fußverkehrsstrategie hat hohe Priorität.	Ja. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist für die Entwicklung der Fußverkehrsstrategie entscheidend. Hierbei sollte darauf geachtet werden, in den kommenden Phasen alle Bevölkerungsgruppen einzubeziehen, wie es auch die vom Dezernat V entwickelte Beteiligungsrichtlinie der Stadt Frankfurt vorsieht. Unter den 1700 regulären Teilnehmenden an der ersten Phase der Beteiligung war eine einstellige Anzahl von Personen unter 18 beteiligt. Die gesonderte Beteiligung von Schüler*innen der 5. Klasse betrachten wir dagegen sehr positiv.
5b) Wird Ihre Partei dafür eintreten, dass die in Arbeit befindliche Fußverkehrsstrategie in der kommenden Legislaturperiode zügig und mit den notwendigen Personal- und Investitionsmitteln versehen umgesetzt wird?	Ja. Fußverkehrsbeauftragte müssen auf Augenhöhe mit den Vertretern der Belange anderer Verkehrsarten agieren und mitentscheiden können. Dazu bedarf es eines Budgets, eines Teams und eines Einspruchsrechts bei städtischen Verkehrsplanungen. Für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur sind entsprechende Investitionen einzuplanen.	Ja. Die Fußverkehrsbeauftragte sollte bei der Implementierung dieser Strategie personell und finanziell unterstützt werden.
5c) Setzen Sie sich als Partei dafür ein, dass das illegale Parken von Fahrzeugen auf Gehwegen konsequent eingeschränkt und geahndet wird?	Ja. Falschparker müssen konsequent kontrolliert und geahndet werden.	Wir setzen uns für ein konsequentes Vorgehen gegen auf dem Gehweg geparkte Autos durch die Stadtpolizei ein. Dafür sind mehr Personal und digitale Vereinfachungen der Arbeitsabläufe (von Feststellung zu Dokumentierung und Bußgeldbescheid) notwendig. Die Arbeitsplätze der Stadt- und Verkehrspolizei müssen entsprechend attraktiver werden, um in Zukunft im gesamten Stadtgebiet Parkraumbewirtschaftung zu betreiben. Nur so kann auch in den äußeren Stadtteilen die Nachfrage nach Parkplätzen verwaltet und Verdrängungseffekte, die dann zur hohen Belastung in den anliegenden Stadtteilen führen, reduziert werden. Zur Entlastung der Stadt- und Verkehrspolizei wollen wir die Parkraumüberwachung auch mit smarter Unterstützung kontrollieren. Lösungen hierfür sind Scan-Cars zur automatischen Kennzeichenerfassung und Kontrolle des Parkraums, aber auch stationäre Sensorik ist denkbar. Wo die rechtliche Situation den Einsatz solcher Hilfsmittel bisher nicht erlaubt, muss die Stadt Frankfurt ihre Stimme als eine der wichtigsten Städte Deutschlands nutzen, um entsprechende Gesetzesänderungen zu erwirken.
5d) Setzen Sie sich als Partei dafür ein, dass das legale Parken auf Gehwegen nur dort erlaubt wird, wo die in einschlägigen Richtlinien ausgewiesenen Gehwegbreiten eingehalten werden?	Wir wollen die Verkehrssicherheit für Zu Fußgehende erhöhen und Platz auf Gehwege schaffen, indem geduldetes Gehwegparken zurückgenommen wird.	Ja. Zudem werden wir uns dafür einsetzen, dass die nötige Infrastruktur für Parkraumbewirtschaftung, Brandschutz oder sonstige Zwecke auf ehemaligen Parkplätzen statt dem Gehweg eingerichtet werden.

Fragen der Wahlprüfsteine	Linke	Volt
<b>Mehr Radwege in der Stadt und ins Umland</b>		
6a) Werden Sie den Ausbau der innerstädtischen Radinfrastruktur weiter voranbringen? Welche Ziele setzen Sie sich hierbei?	Ja. Die Fahrradstadt Frankfurt muss konsequent umgesetzt werden, Lücken im Radwegenetz mit besonderem Fokus auf Hauptstraßen, Engstellen und Außenbezirke geschlossen werden. Wir brauchen eine sichere Radinfrastruktur für alle: kinderfreundlich, seniorengerecht, auch an Kreuzungen und Schulwegen.	Das Fahrrad stellt einen wesentlichen Baustein der Mobilitätswende dar. Volt setzt sich daher für einen Ausbau der innerstädtischen Radinfrastruktur ein. Dazu muss die Fahrradinfrastruktur verbessert und ausgebaut werden. Das Ziel ist es, die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr zu erhöhen, so dass mehr Menschen freiwillig das Rad als präferiertes Verkehrsmittel einsetzen. Dies trägt auch zur Entlastung der anderen Verkehrsmodi und dem Klima- und Umweltschutz bei. Unsere Vision ist ein weitgehend vom Autoverkehr getrenntes, durchgängiges Radwegenetz, wie man es beispielsweise aus Kopenhagen oder Utrecht kennt.
6b) Setzen Sie sich (auch weiterhin) für die konsequente Umsetzung des Beschlusses NR 895/2019 zur "Fahrradstadt Frankfurt" ein?	Ja. Der Beschluss der Fahrradstadt Frankfurt muss konsequent umgesetzt werden.	Ja, Volt setzt sich dafür ein, die Maßnahmen aus dem Beschluss "Fahrradstadt Frankfurt" konsequent umzusetzen. Der Beschluss hat eine wichtige Grundlage für die Radverkehrspolitik in Frankfurt gelegt. Darauf möchten wir aufbauen und auch darüber hinausgehende Maßnahmen implementieren.
6c) Setzen Sie sich für eine flächendeckende sichere Radinfrastruktur ein, damit auch Kinder sowie ältere Menschen komfortabel und selbstbestimmt mit dem Fahrrad mobil sein können?	Ja. Wir setzen uns für getrennte Radwege für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ein. Zudem unterstützen wir den Bicibus.	Flächendeckende und sichere Radinfrastruktur helfen allen Radfahrenden. Hier setzt sich Volt dafür ein, bestehende Lücken im Radwegenetz schnellstmöglich zu schließen und Konflikte mit dem motorisierten Verkehr bereits planerisch zu vermeiden. Wir setzen uns dafür ein, an wichtigen Schulwegen und in der direkten Umgebung von Schulen zusätzliche Fahrradstraßen auszuweisen. Auch muss sichergestellt werden, dass auf Gehwegen genug Platz für radfahrende Kinder vorhanden ist. Davon profitieren auch andere Verkehrsteilnehmer, etwa bei der Nutzung mit einem Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl.
6d) Werden Sie dafür sorgen, dass alle in der Planung befindlichen Radschnellwege auf Frankfurter Stadtgebiet und darüber hinaus in der nächsten Legislaturperiode in Betrieb gehen werden?	Ja! Es braucht diese und weitere Radschnellwege für Pendler*innen und den Freizeitverkehr.	Volt setzt sich dafür ein, dass die sich in der Planung befindlichen Radschnellwege möglichst schnell in Betrieb gehen. Auch hier ist es von zentraler Bedeutung, dass es eine gute Vernetzung von außer- und innerstädtischen Radschnellwegen gibt.
<b>Kein Autobahnausbau in und um Frankfurt</b>		
7a) Treten Sie dafür ein, dass die Stadt Frankfurt alle im Rechtsgutachten der Kanzlei Baumann aufgezeigten Handlungsmöglichkeiten gegen den Ausbau der Bundesautobahn A 5 konsequent und mit der inhaltlichen Unterstützung aller betroffenen Ämter nutzt, um den weiteren Ausbau der Autobahnen auf Frankfurter Stadtgebiet und darüber hinaus zu verhindern?	Ja. Die Frankfurter Linke steht konsequent gegen jeden Autobahnausbau und -neubau.	Die Erweiterung der A5 auf 10 Spuren lehnen wir ab und unterstützen die Umsetzung der aufgezeigten Handlungsmöglichkeiten der Stadt Frankfurt. Der finanzielle Aufwand und der Flächenverbrauch, der mit dem Autobahnbau einhergeht, ist gegenüber dem oft nur geringen verkehrlichen Nutzen nicht zu rechtfertigen. So werden kurzfristige Verbesserungen des Verkehrsfluss oft durch die gesteigerte Nutzung aufgrund der nun erhöhten Attraktivität ausgeglichen ("Induced Demand").

Fragen der Wahlprüfsteine	Linke	Volt
7b) Setzen Sie sich als Partei dafür ein, die Argumente gegen weiteren Straßen- und Autobahnbau (insbesondere A 5, A 3, A 66, A 661) in einer verständlichen und nachvollziehbaren Weise der Frankfurter Bevölkerung nahezubringen? Werden Sie den Magistrat entsprechend beauftragen?	Ja. Die Bedeutung und vor allem die negativen Folgen weiteren Straßen- und Autobahnausbaus muss besser vermittelt werden. Der Magistrat sollte entsprechend durch die Stadtverordnetenversammlung beauftragt werden.	Als Partei, die den Umweltverbund nachhaltig stärken möchte, ist es uns wichtig, Argumente gegen den Autobahnausbau in und um Frankfurt in einer verständlichen und nachvollziehbaren Weise zu erklären. Das gilt auch für Magistratsmitglieder unserer Partei. Die Verwaltung, insbesondere das Personal im Bereich der Verwaltung, Verkehrs- und Stadtplanung, sollte sich jedoch mit den nötigen Umgestaltungen und Planungen für die Mobilitätswende und die Klimaanpassung unserer Stadt beschäftigen. Eine politische Kampagne, die über die Einordnung von Erkenntnissen aus der Verkehrsforschung (z.B. Induced Demand) hinausgeht, lehnen wir daher ab. Diese bleibt Aufgabe von Parteien und Bürger*initiativen.
<b>Öffentliches Bewusstsein für die Verkehrswende schaffen</b>		
8a) Setzen Sie sich dafür ein, dass in der kommenden Legislaturperiode der Magistrat beauftragt wird, eine öffentlichkeitswirksame Marketingkampagne zugunsten der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, ÖPNV nutzen) in Auftrag zu geben?	Ja! Dem Umweltverbund gehört die Zukunft!	Wir befürworten wirksame Hinweise im öffentlichen Raum, die gezielt potentielle Unfallverursacher*innen informieren und aufklären, da diese wichtige Bestandteile der "Vision Zero" sind. Gleichzeitig ist Verkehrssicherheit eine Frage des Systems und nicht nur des einzelnen Verkehrsteilnehmenden. Wichtig ist daher, potenzielle Risikosituationen bereits per Design und Infrastruktur zu reduzieren, dazu gehören baulich getrennte Wegeführungen, klare Verkehrsführung und gute Sichtbeziehungen.
8b) Setzen Sie sich dafür ein, dass diese Kampagne in einer Aufmerksamkeit erzeugenden, erfrischenden Weise den Verkehrsteilnehmer*innen die Notwendigkeit einer Verkehrswende in Frankfurt erklärt und für Akzeptanz bei den Maßnahmen der Verkehrswende wirbt?	Gern, es braucht frischen Wind für die Verkehrswende!	Als Partei, die den Umweltverbund nachhaltig stärken möchte, ist es uns wichtig, Argumente für die Verkehrswende in einer verständlichen und nachvollziehbaren Weise zu erklären. Das gilt auch für gewählte Mandatsträger*innen unserer Partei. Die Verwaltung, insbesondere das Personal im Bereich der Verwaltung, Verkehrs- und Stadtplanung, sollte sich jedoch mit den nötigen Umgestaltungen und Planungen für die Mobilitätswende und der Klimaanpassung unserer Stadt beschäftigen. Verhaltensänderungen sind aus unserer Sicht in erster Linie Fragen des Angebots und der Verkehrsinfrastruktur, nicht der individuellen Einstellung. Eine politische Kampagne, die über die Einordnung von Erkenntnissen aus der Verkehrsforschung (z.B. Induced Demand) hinausgeht, lehnen wir daher ab. Diese bleibt Aufgabe von Parteien und Bürger*initiativen.

Fragen der Wahlprüfsteine	SPD
<b>Klimaschutz- und Luftreinhalteziele einhalten</b>	
1a) Tritt Ihre Partei auch in der neuen Legislaturperiode dafür ein, dass das Ziel der Klimaneutralität in 2035 erreicht wird?	Selbstverständlich bleibt das unser Ziel.
1b) Wie werden Sie insbesondere in der Verkehrspolitik der Stadt dafür sorgen, dass der Verkehr im Stadtgebiet seinen Beitrag zur Klimaneutralität in 2035 erfüllt?	Es bedarf mehrerer Stellschrauben um dieses Ziel im Rahmen der Mobilitätspolitik zu unterstützen. Dazu gehören: Ein guter ÖPNV, P+R-Anlagen am Stadtrand, gute Sharing-Angebote, Ausbau der E-Ladeinfrastruktur, Durchflussbegrenzungen für den Individualverkehr, flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze und – punktuell – Durchflussbegrenzungen für den Individualverkehr. Gerade die letzte Maßnahme muss aber mit Augenmaß umgesetzt werden. Wir können und wollen den motorisierten Individualverkehr nicht aus Frankfurt verbannen.
1c) Werden Sie sich in Ihrer Verkehrs- und Klimapolitik an den Ergebnissen der regelmäßig erstellten Klimabilanz der Stadt Frankfurt ausrichten und dafür sorgen, dass der Rückstand des Verkehrs im Vergleich zu den anderen Verursacherbereichen geringer wird?	Leitlinie unseres Handels ist der beschlossene Masterplan Mobilität der Stadt Frankfurt, dessen konsequente Umsetzung den beschriebenen Rückstand reduzieren wird.
<b>Luftqualität verbessern, Verkehrslärm reduzieren</b>	
2a) Halten Sie Maßnahmen zur Reduzierung gesundheitsgefährdender Luftbelastung im Verkehr für notwendig? Welche sollten dies sein?	Die gesundheitsgefährdenden Belastungen durch den Verkehr haben in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen, was auf verschiedene Faktoren zurückzuführen ist. Insbesondere durch die weitere Ausbreitung der E-Mobilität sollte sich dieser Trend verstärken. Gleichwohl ist die Belastung an einigen neuralgischen Punkten nicht zufriedenstellend. Fahrverbote wären hier der letzte Ausweg. Helfen würde die Ausweitung von Tempo 30-Zonen. Wir werden uns weiter dafür einsetzen, das Tempo 30 innerorts die Regelgeschwindigkeit wird und dann Ausnahmen definiert werden können. Auch eine City-Maut könnte ein adäquates Mittel sein. Für beide Maßnahmen gibt es aber keine rechtliche Grundlage.

Fragen der Wahlprüfsteine	SPD
2b) Welche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Feinstaubbelastung und Lärm, insbesondere durch den Luftverkehr, werden Sie ergreifen?	Auch wenn dies vielleicht wünschenswert wäre, die Stadt Frankfurt hat keinen direkten Einfluss auf eine Steuerung des Luftverkehrs, solange der Frankfurter Flughafen sich an die festgelegten Vorgaben hält. Damit dies geschieht gibt es u.a. Stabsstelle Fluglärm. Diese misst regelmäßig die Belastungen durch den Luftverkehr und versucht in verschiedenen Gremien Einfluss zu nehmen. Zu anderen Verkehrsträgern vgl. 2a.
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	
3a) Setzen Sie sich dafür ein, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, ÖPNV-Nutzung) entsprechend ihrer Bedeutung bei der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gefördert werden?	Im Prinzip ist das der richtige Ansatz. Wir müssen aber anerkennen, dass wir das Straßennetz in einem guten Zustand halten bzw. versetzen müssen. Dies ist schon aus rechtlichen Gründen unabdingbar. Das erfordert erhebliche Investitionen die vermutlich deutlich über den notwendigen Investitionen z.B. in den Fuß- und Radverkehr liegen werden. Anders gelagert ist die Situation beim ÖPNV, für dessen Ausbau- und Aufrechterhaltung die Stadt Frankfurt erhebliche Summen aufwendet.
3b) Werden Sie eine konsequente Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet umsetzen? Werden Sie in Zukunft den Preis für Anwohnerparkplakette an den Flächenbedarf der Fahrzeuge ausrichten?	Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ist das Ziel, dessen Umsetzung aber aufgrund personeller Ressourcen Zeit braucht. Die Preise für die Anwohnerparkplaketten sind kürzlich deutlich erhöht worden. Das war notwendig. Eine weitere Erhöhung steht aktuell nicht zur Diskussion.
3c) Welche Maßnahmen der allgemeinen Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und in dicht besiedelten Stadtteilen werden Sie beschließen (Lärmentlastung, Verkehrssicherheit, Flächengerechtigkeit im Verkehr)?	Leitlinie ist der Masterplan zur Mobilität (siehe oben). Wir stehen weiterhin zu dieser von uns seit Jahren vertretenen und vorangetriebenen Zielsetzung eines autofreien Mainkais. Allerdings müssen wir auch den Bürger:innen in Sachsenhausen gute Lösungen für eine Entlastung vom Durchgangsverkehr liefern. Zudem müssen wir anerkennen, dass die in den kommenden Jahren anstehenden Bauarbeiten z.B. zur Ertüchtigung des Stromnetzes und zum Fernwärmeausbau eine konfliktfreie Sperrung des Mainkais erschweren. Möglicherweise müssen wir daher zunächst Übergangslösungen anstreben. Dies könnte neben den bereits praktizierten temporären Sperrungen auch eine weitere „Durchflussbegrenzung“ z.B. durch breite Überquerungen in zwischen „Am Leonhardtor“ und „Verlängerung Saalhof“ sein.

Fragen der Wahlprüfsteine	SPD
<p>3d) Setzt sich Ihre Partei dafür ein, dass der tägliche Pendelverkehr über die Stadtgrenze Frankfurts durch konsequente Maßnahmen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vom Pkw weg verlagert wird? Wie werden Sie dies gemeinsam mit den Umlandkommunen umsetzen?</p>	<p>Eine sukzessive Reduzierung des Pendler:innenverkehr ist essentiell um die Mobilitätswende in Frankfurt zu erreichen. Wichtigster Faktor ist ein guter und zuverlässiger ÖPNV. Soweit es in der Handlungskompetenz der Stadt Frankfurt liegt, wollen wir den Ausbau des ÖPNV-Netzes forcieren, gerne auch mit der Region. Beispiele sind die RTW, die Verlängerung von U 4 und U5 oder die Straßenbahn durchs Gutleutviertel. Für die Zukunftsplanung wird auf den brandaktuellen Gesamtverkehrsplan Schiene Frankfurt am Main 2035+ verwiesen, der einige spannende Zukunftsprojekte mit Potenzial benennt. Wenn Nachbarkommunen sich an Nahverkehrsprojekten nicht beteiligen wollen oder können, sind der Stadt Frankfurt aber die Hände gebunden.</p>
<b>Ausbau Schienennetz</b>	
<p>4a) Welche Maßnahmen im Ausbau des Schienennetzes in Frankfurt und über die Stadtgrenzen hinaus werden Sie beschließen? Wie sieht Ihre Prioritätensetzung diesbezüglich mit welchem Zeithorizont aus? Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die Umlandgemeinden beim Ausbau des regionalen Schienennetzes durch die Stadt Frankfurt unterstützt werden?</p>	<p>Maßgeblich sind hier die Schlussfolgerungen aus dem neuen Gesamtverkehrsplan Schiene Frankfurt am Main 2035+. Für die Einbindung der Nachbarkommunen vgl. 3d.</p>
<p>4b) Treten Sie als Partei dafür ein, dass der Ausbau des städtischen Straßenbahnnetzes aus Kostengründen und wegen der höheren Netzqualität dem weiteren unterirdischen Stadtbahnausbau vorgezogen wird?</p>	<p>Wir treten für den Ausbaus des Straßenbahnnetzes ein, wo es Sinn macht. Befürworten aber auch den Ausbau des U-Bahn-Netzes wo dies angezeigt ist. Auch hier ist der Gesamtverkehrsplan Schiene Frankfurt am Main 2035+. unsere Leitlinie.</p>
<p>4c) Setzen Sie sich dafür ein, dass mehr Tangential- und Ringlinien zur Ergänzung des strahlenförmigen Netzes gebaut werden, u.a. eine Ringstraßenbahn auf dem Alleenring?</p>	<p>Ring- und Tangentiallinien sind geeignet das ÖPNV-Angebot deutlich zu verbessern. Dazu gehört neben der im Bau befindlichen RTW auch eine RTO. Der Neubau einer Straßenbahnlinie im Alleenring wurde geprüft und zugunsten einer Trassenführung im Straßenzug Wilhelm-Eppstein-Straße – Marbachweg (Ringstraßenbahn) verworfen. Wir teilen hier die Auffassung des Magistrats. Auch der bereits erwähnte Gesamtverkehrsplan Schiene Frankfurt am Main 2035+ liefert keine anderen Erkenntnisse.</p>

<b>Fragen der Wahlprüfsteine</b>	<b>SPD</b>
4d) Setzen Sie sich dafür ein, dass alle Busse und Bahnen - soweit im Straßennetz darstellbar - Grüne Welle auf Sonderfahrspuren erhalten werden?	Wo dies mit einem vertretbaren Kostenaufwand zu realisieren ist, sollte dieses Ziel sukzessive umgesetzt werden. Die Straßenquerschnitte lassen dies in vielen Fällen aber nicht zu.
<b>Konsequente Umsetzung einer Fußverkehrsstrategie</b>	
5a) Setzt Ihre Partei sich dafür ein, dass die Stadt Frankfurt auch weiterhin mithilfe einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung eine moderne Fußverkehrsstrategie entwickelt?	Ja, wobei der Schwerpunkt auf der Instandsetzung und Freimachung bestehender Fußwege liegen sollte. Hauptproblem ist nicht der Mangel an Fußwegen, sondern deren eingeschränkte Nutzbarkeit.
5b) Wird Ihre Partei dafür eintreten, dass die in Arbeit befindliche Fußverkehrsstrategie in der kommenden Legislaturperiode zügig und mit den notwendigen Personal- und Investitionsmitteln versehen umgesetzt wird?	Das ist das Ziel, aber natürlich bestehen unterschiedliche Vorstellungen über die „notwendigen Personal- und Investitionsmittel“. Verantwortungsvolle Politik muss bei knappen Ressourcen immer zwischen den verschiedenen Interessen abwägen. Es ist zudem leider zu befürchten, dass es immer schwieriger werden wird die notwendigen personellen Ressourcen gewinnen zu können.
5c) Setzen Sie sich als Partei dafür ein, dass das illegale Parken von Fahrzeugen auf Gehwegen auf konsequent eingeschränkt und geahndet wird?	Selbstverständlich – diese Unart muss soweit wie möglich unterbunden werden.
5d) Setzen Sie sich als Partei dafür ein, dass das legale Parken auf Gehwegen nur dort erlaubt wird, wo die in einschlägigen Richtlinien ausgewiesenen Gehwegbreiten eingehalten werden?	Grundsätzlich ja, aber es gibt örtliche Gegebenheiten in denen eine Umsetzung sehr gravierende Folgen hätte. Wir vertrauen hier auch auf die Kompetenz der Ortsbeiräte.

Fragen der Wahlprüfsteine	SPD
<b>Mehr Radwege in der Stadt und ins Umland</b>	
6a) Werden Sie den Ausbau der innerstädtischen Radinfrastruktur weiter voranbringen? Welche Ziele setzen Sie sich hierbei?	Auch wenn in den vergangenen Jahren deutliche Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt wurde, bedarf es gerade in der Fläche und in den Randbezirken weiterer Anstrengungen um die Radinfrastruktur zu verbessern.
6b) Setzen Sie sich (auch weiterhin) für die konsequente Umsetzung des Beschlusses NR 895/2019 zur "Fahrradstadt Frankfurt" ein?	Ja, wir stehen zum Beschluss von 2019. Die lokale Ausgestaltung sollte aber immer mit den verantwortlichen Ortsbeiräten abgestimmt sein.
6c) Setzen Sie sich für eine flächendeckende sichere Radinfrastruktur ein, damit auch Kinder sowie ältere Menschen komfortabel und selbstbestimmt mit dem Fahrrad mobil sein können?	Grundsätzlich ja, aber es wird noch lange dauern, bis dieses Ziel flächendeckend erreicht ist.
6d) Werden Sie dafür sorgen, dass alle in der Planung befindlichen Radschnellwege auf Frankfurter Stadtgebiet und darüber hinaus in der nächsten Legislaturperiode in Betrieb gehen werden?	Der Ausbau des Radschnellwegenetzes ist ein Baustein zur Umsetzung der Mobilitätswende. Im innerstädtischen Bereich ist es aber erheblich schwieriger den Anforderungen gerecht zu werden, als z.B. in unbesiedelten Waldgebieten. Das skizzierte Maximalziel ist realistisch nicht zu erreichen.
<b>Kein Autobahnausbau in und um Frankfurt</b>	
7a) Treten Sie dafür ein, dass die Stadt Frankfurt alle im Rechtsgutachten der Kanzlei Baumann aufgezeigten Handlungsmöglichkeiten gegen den Ausbau der Bundesautobahn A 5 konsequent und mit der inhaltlichen Unterstützung aller betroffenen Ämter nutzt, um den weiteren Ausbau der Autobahnen auf Frankfurter Stadtgebiet und darüber hinaus zu verhindern?	Uneingeschränkt Ja

Fragen der Wahlprüfsteine	SPD
7b) Setzen Sie sich als Partei dafür ein, die Argumente gegen weiteren Straßen- und Autobahnbau (insbesondere A 5, A 3, A 66, A 661) in einer verständlichen und nachvollziehbaren Weise der Frankfurter Bevölkerung nahezubringen? Werden Sie den Magistrat entsprechend beauftragen?	Ja, sofern es sich nicht um bereits planfestgestellte Ausbauprojekte handelt. Ausnahme bleibt der regelhafte Ausbau der bereits genutzten Standstreifen entlang der A 5 zwischen Nordwest-Kreuz und Bad Homburger Kreuz.
<b>Öffentliches Bewusstsein für die Verkehrswende schaffen</b>	
8a) Setzen Sie sich dafür ein, dass in der kommenden Legislaturperiode der Magistrat beauftragt wird, eine öffentlichkeitswirksame Marketingkampagne zugunsten der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, ÖPNV nutzen) in Auftrag zu geben?	Nein, wir müssen durch gute Alternativen zum eigenen PKW überzeugen. Marketingkampagnen können allenfalls neue Angebote pushen.
8b) Setzen Sie sich dafür ein, dass diese Kampagne in einer Aufmerksamkeit erzeugenden, erfrischenden Weise den Verkehrsteilnehmer*innen die Notwendigkeit einer Verkehrswende in Frankfurt erklärt und für Akzeptanz bei den Maßnahmen der Verkehrswende wirbt?	Siehe unter 8a. – wir halten eine allgemeine Marketingkampagne nicht für zielführend.