

gebieten Reibungsverluste zwischen den Ämtern zu vermindern, muß auch auf andere Behörden übertragen werden. Angesprochen ist hier vor allen Dingen das Hessische Straßenbauamt, das mit der Planung und Finanzierung von Straßen beauftragt ist, die für die Stadtentwicklung von Frankfurt von besonderer Bedeutung sind. Daß die Verkehrsteilnehmer bereit sind, flexibel zu reagieren und sich veränderten Gegebenheiten anzupassen und das regionale Netz zur Vorverteilung stärker zu benutzen, zeigen die Verkehrsbeobachtungen, die im Zusammenhang mit der temporären Schließung der Flößerbrücke und des Untermainkuis (Mainfest) durchgeführt wurden

(Frankfurter Rundschau vom 10. August 1983). Ähnliche Schlüsse können aus der Veränderung des Verkehrsaufkommens in Sachsenhausen gezogen werden, wo durch die teilweise Schließung der Friedensbrücke nur am ersten Tag Verkehrsstauungen im größeren Umfang aufgetreten sind. Insgesamt ist aber eine Verkehrsentlastung in Sachsenhausen spürbar.

Es liegt an den Planern und den politisch Verantwortlichen, durch neue Ideen zum Generalverkehrsplan die Weichen für einen effektiven Stadtbau zu stellen und Frankfurts vielzitierten Standortvorteil auch für die Zukunft zu nutzen.

## Beiträge zur Verkehrsentwicklung in der Frankfurter Innenstadt und im Rhein-Main-Gebiet

*Im Zusammenhang mit städtebaulichen Gutachten, aber auch mit architektonischen Planungen ergab sich die Notwendigkeit, Probleme der Erschließung, somit die gesamte Bandbreite bestehender und zukünftiger Verkehrsverhältnisse insgesamt miteinzubeziehen. Dies und die notwendige intensive Auseinandersetzung mit der besonders schwierigen Verkehrssituation in Frankfurt sowie im weiteren Verflechtungsraum Rhein-Main führte schließlich konsequenterweise zur Installation einer eigenen Gruppe von Verkehrsexperten. Anfangs Einzelprobleme bearbeitend, wuchs deren Tätigkeit zu umfassenden Untersuchungen und Forschungsaufgaben an. Sowohl Problemstellungen des fließenden und ruhenden Verkehrs innerhalb des Stadtgebiets und auch im Umland, deren Lösung sui generis, als auch ihre städtebaulichen Auswirkungen, die Bündelung und Koordination einzelner Planungsschritte mit den jeweils zuständigen Institutionen und das schwierige Feld des hierzu erforderlichen Managements stellen das umfangreiche Arbeitsgebiet dar, auf dem die Verkehrsplaner als integrative Gruppe innerhalb von AS&P tätig sind.*

*Manfred Boltze*

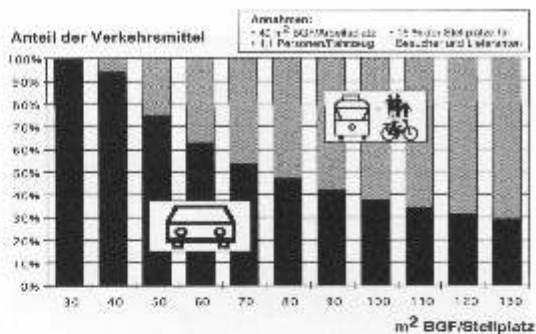
### Park+Ride – Vorrang für ein dezentrales Konzept

Die Vernetzung der Stadt Frankfurt am Main mit der Rhein-Main-Region wird unter anderem an den Pendlerzahlen deutlich. So fahren täglich etwa 292000 Pendler in das Stadtgebiet von Frankfurt ein; 90000 Pendler nutzen dabei den ÖPNV. Deshalb besteht eine der Möglichkeiten, die Stadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, in der Schaffung von »Park+Ride«-Stellplätzen. Der Ausbau des Park+Ride-Systems ist somit ein Baustein der flächigen Parkraumbewirtschaftung für die Stadt Frankfurt.

Durch die Novellierung der Hessischen Bauordnung (HBO) besteht inzwischen auch die Möglichkeit, daß die Stadt Gelder, die sie durch die Stellplatzablösebeträge erhält, in den Bau von Park+Ride-Anlagen im Umland investiert. Die Finanzierung des Neu- oder Ausbaus von Park+Ride-Anlagen kann somit im Zusammenhang mit der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für die Umlandgemeinden wesentlich erleichtert werden.

Im Jahr 1992 wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt am Main, dem Hessischen Landesamt für Straßenbau, dem Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, der Deutschen Bundesbahn und dem Umlandverband Frankfurt

*»Wir stehen vor dem bemerkenswerten Tatbestand, daß Planung gerade deshalb notwendig ist, weil sie mithilft, die Freiheit zu individueller Entwicklung mit bestimmten Grundvoraussetzungen zu sichern – jene individuelle kritische Freiheit, die untrennbar mit der freien Lebensform der Städte verknüpft war.«  
Alexander Mitscherlich*



Zusammenhang zwischen Stellplatzangebot und Verkehrsmittelwahl für Beschäftigte.

eine umfangreiche Bestandserhebung der vorhandenen Park+Ride-Anlagen in einem Gebiet durchgeführt, das sich im wesentlichen am Ausdehnungsgebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbands orientiert. Die Ergebnisse der Bestandserhebung wurden in einer elektronischen Datenbank erfasst und den beteiligten Institutionen zur Verfügung gestellt.

In dem ausgewählten Gebiet befinden sich 424 Stadtbahn- und Bahnstationen mit derzeit rund 18.000 Park+Ride-Stellplätzen auf 250 Park+Ride-Anlagen. Diesen steht eine erkennbare Nachfrage von etwa 25.000 Stellplätzen gegenüber. Es besteht somit ein Defizit von etwa 7.000 Stellplätzen. Bezogen auf den Verbundraum des FVV gab es 1991 rund 9.500 Park+Ride-Stellplätze auf 100 Anlagen, denen eine erkennbare Nachfrage von etwa 12.500 Stellplätzen gegenüberstand. Im Verbundraum des FVV bestand somit ein Defizit von rund 3.000 Stellplätzen.

Gleichzeitig waren 25 Anlagen mit rund 2.000 Stellplätzen planungsrechtlich genehmigt, 41 Anlagen mit rund 5.200 Stellplätzen beantragt und 18 Anlagen mit rund 2.200 Stellplätzen in Planung. Bis zum Jahr 2000 kann demnach von einem Zuwachs von rund 9.400 Stellplätzen ausgegangen werden. Hierdurch kann zwar das aufgeführte Defizit ausgeglichen werden, zukünftig ist jedoch mit einer Nachfragesteigerung an Park+Ride-Möglichkeiten durch Maßnahmen zur Stellplatzrestriktion in der Frankfurter Innenstadt wie die Beseitigung der illegalen Parkmöglichkeiten, die Errichtung von Anwohnerparkzonen und die Einführung einer Stellplatzeinschränkungssatzung zu rechnen. Für Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet wird ein zusätzlicher zukünftiger Bedarf zwischen 17.000 und 30.000 Stellplätzen geschätzt.

Ist die Errichtung von Park+Ride-Anlagen mit großer Kapazität (sogenannte »Terminals« mit einem Angebot von über 2.000 Stellplätzen an Verknüpfungsstellen zwischen Hochleistungsstraßen und leistungsfähigen Massenverkehrsmitteln) eine sinnvolle Lösung? 1992/93 wurde mit der INTRAPLAN Consult GmbH eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung von Park+Ride-Terminals im Ballungsraum Rhein-Main im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie durchgeführt, und zwar anhand einer konkreten Planung für ein Park+Ride-Terminal am Schnittpunkt der BAB A5 und einer Verlängerung der Stadtbahn um etwa 500 Meter. Es hat sich herausgestellt, daß Park+Ride-Terminals in größerer Entfernung zur Kernstadt nicht genügend Nachfrage finden. Park+Ride-Terminals liegen nachfragegerechter am Rand der

Kernstadt. Park+Ride in Form von stadtnahen Großanlagen führt jedoch wegen der Nähe zum Hauptziel Innenstadt bei freier Verkehrsmittelwahl nicht nur zu gewünschten Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr. Durch Verkehrsverlagerungen im Zulauf zur P+R-Anlage ergeben sich in der Summe negative Auswirkungen. Durch stadtnahe Park+Ride-Terminals wird zwar die Belastung der Innenstadt durch den Individualverkehr geringer, für das Umland bedeutet dies jedoch gleichzeitig eine Zunahme der Belastung durch den Individualverkehr im Zulauf zum Park+Ride-Terminal. Die Verlagerung der Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel aus dem Umland auf den Individualzubringer und die städtischen Massentransportmittel schwächt den öffentlichen Verkehr in der Region und verursacht dort Einnahmeverluste. Wegen dieser unterschiedlichen Auswirkungen auf die Kernstadt und das Umland entstehen deutliche Interessensgegensätze zwischen Kernstadt und Umland.

Als Alternative zu Park+Ride-Terminals am Stadtrand ist primär der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Umland und erst in zweiter Linie der Ausbau von Park+Ride-Kapazitäten voranzutreiben. Auch hierzu ist nach der Hessischen Bauordnung eine Verwendung der Gelder aus der Stellplatzabläse möglich. Beim Ausbau von Park+Ride-Kapazitäten sollte das bisherige dezentrale Konzept an bestehenden Haltestellen mit kurzen Pkw-Anfahrtswegen weiterverfolgt werden. Erst wenn die Flächenpotentiale im Umland keinen weiteren Ausbau mehr zulassen, kann über ein dezentrales Standortkonzept neu zu errichtender Park+Ride-Anlagen (ohne »Terminals« außerhalb bestehender Infrastruktur im Umland) nachgedacht werden. Daraus folgt, daß die großen Erwartungen in das System Park+Ride als zentrales Instrument des Verkehrsmanagements bei genauer Betrachtung der untersuchten Beispiele auf ein realistisches Maß zurückgeschraubt werden müssen.

#### FRUIT – Ein Ansatz zu einem besseren Verkehrsmanagement

Um eine zielorientierte Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements in Frankfurt am Main und im Umland zu ermöglichen, hat die Frankfurter Straßenverkehrsbehörde das Projekt FRUIT (Frankfurt Urban Integrating Traffic Management) begonnen. In FRUIT wurden zunächst in einer Erkundungs- und Machbarkeitsstudie auf

der Basis eines definierten Zielkonzepts Ansätze zu einer integrierenden Strategie zum Verkehrsmanagement erarbeitet. Dabei wurde festgestellt, welche Maßnahmen im Verkehrsmanagement und welche neuen Verkehrsleittechniken für die Stadt zweckmäßig sind, beziehungsweise welche vorhandenen Maßnahmen sinnvoll zu ergänzen, fortzuführen und weiterzuentwickeln sind.

Die Definition einer integrierenden Strategie zum Verkehrsmanagement wurde im Projekt FRUIT als eine übergeordnete Aufgabe betrachtet. FRUIT ist durch die Notwendigkeit einer intensiven Zusammenarbeit unter den Entscheidungsträgern in Frankfurt am Main, mit dem Land Hessen und mit europäischen Institutionen geprägt. Der große Kreis von über 50 Projektbeteiligten macht eine hierarchische Projektorganisation notwendig.

Was ist zukünftig machbar?

Und was ist sinnvoll?

In FRUIT wurde in sechs Arbeitsgebieten die Machbarkeit und Zweckmäßigkeit verschiedener Maßnahmen untersucht.

Die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren wäre danach auch für die Stadt Frankfurt am Main als ein sehr flexibles Mittel zur Steuerung der Verkehrsnachfrage anzusehen. Dabei bestünde insbesondere der Vorteil, daß durch Gebühren erzielte Verlagerungen in der Verkehrsmittelwahl unmittelbar und feinstufig an die jeweilige Leistungsfähigkeit der umweltverträglicheren Verkehrsmittel angepaßt werden könnten. Darüber hinaus könnte bei entsprechender Rechtslage ein Ausbau des ÖPNV durch die eingenommenen Gebühren finanziert werden. So sehr die verkehrsplanerischen Möglichkeiten durch Straßenbenutzungsgebühren positiv zu sehen sind, so kritisch sind nach heutiger Lage andere Punkte zu beurteilen: Die derzeitige rechtliche Situation läßt die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren in Frankfurt am Main nicht zu, und Straßenbenutzungsgebühren sind derzeit auch verkehrspolitisch (noch) nicht gewollt. Darüber hinaus wäre letztlich nur ein automatisches System zur Gebührenerfassung denkbar. Damit kein isoliertes System in Frankfurt am Main entsteht, muß jedoch eine Entscheidung zur automatischen Gebührenerfassung auf den Bundesautobahnen abgewartet werden.

Die untersuchte Zufahrtsbeschränkung für die erweiterte Innenstadt von Frankfurt (innerhalb des Alleinringes, einschließlich Sachsenhausen)

würde etwa 255 000 Beschäftigte und 150 000 Einwohner betreffen. Diese Maßnahme wurde vor allem mit Bezug auf die Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes untersucht und sollte für alle Fahrzeuge ohne schadstoffreduzierende Techniken gelten. Eine solche Zufahrtsbeschränkung hat sich als in absehbarer Zeit nicht machbar erwiesen. Die wesentlichen Gründe dafür liegen darin, daß die im ÖPNV erforderliche Leistungsfähigkeit nicht ohne erhebliche Investitionsmaßnahmen und damit nicht kurzfristig oder mittelfristig bereitgestellt werden könnte. Weitere wesentliche Probleme liegen in den stadtplanerischen Auswirkungen und in der Überwachung der Maßnahme.

Im weiteren wurde eine Zufahrtsbeschränkung für die Innenstadt für Kraftfahrzeuge untersucht (Bereich innerhalb der Wallanlagen zuzüglich Bahnhofsviertel mit etwa 100 000 Arbeitsplätzen und 13 000 Einwohnern). Dabei wurde davon ausgegangen, daß diese Regelung bis auf Sonn- und Feiertage dauerhaft gültig ist. Die Freihaltung der Zufahrt zu den öffentlichen Parkhäusern, eine Aufhebung der Zufahrtsbeschränkung für den Anlieferverkehr von morgens bis zum frühen Vormittag sowie Ausnahmegenehmigungen für verschiedene Nutzergruppen würden dabei die Abwicklung des notwendigen Verkehrs gewährleisten. Diese Maßnahme wurde intensiv auf ihre Machbarkeit und ihre Wirkungen hin untersucht. Auch nach eingehenden Diskussionen in der begleitenden Arbeitsgruppe gibt es bisher keine Hinweise darauf, daß eine Zufahrtsbeschränkung für die Frankfurter Innenstadt – sofern sie verkehrspolitisch gewollt ist – nicht machbar wäre. Insbesondere konnte auch festgestellt werden, daß die öffentlichen Verkehrsmittel mit einigem Aufwand in der Lage wären, die verdrängten Autofahrer aufzunehmen.

Zur Zeit werden in Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet zahlreiche Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr von verschiedenen Stellen vorangetrieben. Beispielhaft zu nennen sind eine generelle Ausbauplanung zum Schienennetz, Überlegungen zu einem integralen Taktfahrplan und natürlich die übergeordneten Strukturüberlegungen beim Aufbau des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV. Darüber hinaus gibt es in Frankfurt bereits ein umfangreiches Investitionsprogramm zur Beschleunigung der Stadtbahn, der Straßenbahnen und Busse. Im Projekt FRUIT wurden deshalb nur ergänzende Maßnahmen auf der betrieblichen Ebene untersucht, von denen sich die folgenden als machbar erwiesen haben:



- Beschleunigung der Buslinien aus dem Umland von Frankfurt am Main durch Nutzung der vorhandenen Techniken zur Lichtsignalbeeinflussung im Stadtgebiet.
- dynamische Fahrplanauskunft im sozial geschichteten Bereich an unterirdischen Haltestellen (B-Ebenen).
- Fahrplanauskunft über Videotext (vorerst wegen fehlender Übertragungskapazitäten nur bei Sonderveranstaltungen, nach Einführung eines besonderen Videotext-Kanals auch mit vollständigem Fahrplan).
- Fahrplanauskunft über Computer (PC) durch Bereitstellung von Disketten mit Verbundfahrplan für den Nahverkehr und Fahrplan für den Fernverkehr.
- elektronischer Taschenfahrplan (ohne Kommunikation mit einer zentralen Datenbank).
- Nutzung von EURO-SCOUT auch als Fahrgastinformationssystem im ÖPNV.
- Einrichtung von Mobilitätszentralen für Fahrplanauskunft zu allen Verkehrsmitteln, Routenplanung für Pendler, Fahrkartenverkauf, Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten, Störungsauskunft, Auskunft über Sonderverkehr u. a.,
- Einsatz von Telefonkarten und Kreditkarten zum bargeldlosen Erwerb von Fahrscheinen (nur Zeitkarten).

Auf den dargestellten Maßnahmen zum Parkraummanagement aufbauend, wurden in FRUIT ergänzende Maßnahmen empfohlen:

- Erweiterung des Parkleitsystems auf P+R-Anlagen und für Sonderveranstaltungen.
- Verbesserung der Information zum Parken: vor Fahrtantritt über Bildschirmtext, Videotext, über RDS/TMC in Heimgeräten u. a., an ausgewählten Haltepunkten (beispielsweise Raststätten, Tank-

stellen, Touristik-Informationsstellen) und während der Fahrt über Kraftfahrer-Informationssysteme,

- abschnittsweise Parkraumbewirtschaftung in Straßenzügen (Abgrenzung von Straßenabschnitten und Betrieb als Parkhaus oder Quartiersgarage).

Im Arbeitsgebiet Fracht- und Flottenmanagement wurde zunächst eine sehr umfassende Analyse möglicher Maßnahmen durchgeführt. Um in absehbarer Zeit zu Ergebnissen zu kommen und wegen des dort besonders dringlichen Handlungsbedarfs, wurden als erster Ansatz in diesem umfangreichen Themenfeld das Flottenmanagement für Notdienstfahrzeuge und die Überwachung von Gefahrguttransporten behandelt. Dabei erwiesen sich folgende Maßnahmen als machbar:

- Einsatzfahrtenplanung für Polizei, Feuerwehr und Krankentransporte unter Einbeziehung von Infrastrukturinformationen, dynamischen Verkehrsdaten und Fahrzeugortung,
- Lichtsignalanlagenbeeinflussung für Einsatzfahrzeuge unter teilweiser Nutzung der zur ÖPNV-Beschleunigung vorhandenen Infrastruktur,
- rechnergestützte Wege- und Geschwindigkeitsüberwachungssysteme zur punktuellen Unfallverhütung an kritischen Stellen des Straßennetzes,
- EDV-Unterstützung zur Routenplanung für Gefahrguttransporte auf der Basis einer digitalen Straßenkarte.

Die Untersuchungen im Arbeitsgebiet Kraftfahrer-Informationssysteme haben sich mit drei neuen Systemen befaßt:

- Das System RDS/TMC ist eine Verbesserung der über Rundfunksender ausgestrahlten Verkehrsnachrichten und ermöglicht einen kontinuierlichen Empfang ohne Unterbrechung der laufenden Sendung sowie eine automatische Auswahl relevanter Nachrichten. Für dieses System ist aus heutiger Sicht nicht mehr die Frage der Machbarkeit zu stellen, da es zur Zeit bereits abschließend getestet und für eine Einführung vorbereitet wird. In FRUIT wurde jedoch geklärt, wie weit dieses System den städtischen Belangen dienen und in ein umfassendes System zur Reiseinformation eingebunden werden kann.

- Beim System EURO SCOUT können Autofahrer über Infrarotlicht Daten mit Einrichtungen am Straßenrand austauschen und im Fahrzeug individuell Routenempfehlungen und andere Informationen erhalten. Dieses System wurde bereits im Berliner Feldversuch LISB eingehend getestet, und eine Einführung in Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet erscheint grundsätzlich

Statisches Hinweisschild im Parkleitsystem Frankfurt am Main.



machbar. In FRUIT wurden Randbedingungen festgelegt.

• Das System SOCRATES ist von den Funktionen her mit EURO-SCOUT vergleichbar, es nutzt jedoch zur Kommunikation dem digitalen Mobilfunk (Telefon-D-Netz). Zur Erprobung des Systems SOCRATES wurde 1994/95 im Projekt RHAPIT ein Feldversuch im Rhein-Main-Gebiet durchgeführt. Als wesentlicher Unterschied zu einem bakengestützten System haben sich die bei SOCRATES geringeren Infrastrukturkosten erwiesen, denen jedoch deutlich höhere Kosten der Fahrzeugausstattung gegenüberstehen. Darüber hinaus sind bei SOCRATES die Einflußmöglichkeiten der Leitzentrale auf den Verkehrsfluß geringer einzuschätzen.

Aus verkehrsplanerischer und stadtplanerischer Sicht kann es als generelles Problem moderner Leit- und Informationstechniken für den Individualverkehr angesehen werden, daß diese Systeme die Benutzung des Autos noch attraktiver machen, als sie ohnehin schon ist. Damit wird grundsätzlich der Verlagerung zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln entgegengewirkt. Diese Argumentation ist sicher richtig, wenn man voraussetzt, daß die Randbedingungen im übrigen unverändert bleiben (Menge des Gesamtverkehrs, Straßenquerschnitte, Leistungsfähigkeit der Straßenverkehrsanlagen, Restriktionen für den MIV u. a.). Grundsätzlich ist jedoch auch hier zu beachten, daß Maßnahmen im Verkehrsmanagement, wie die Einführung eines Kraftfahrer-Informationen-Systems, nicht als Einzelmaßnahme, sondern nur als Maßnahmenbündel im Gesamtzusammenhang zu werten sind.

Die Verkehrs-Daten-Basis kann nicht als allein-stehende Maßnahme betrachtet werden, sondern ist unmittelbar von den anderen Maßnahmen abhängig. Aufgabe von FRUIT war deshalb zum einen, Anforderungen an die Daten-Basis zu formulieren, und zum anderen, Entscheidungen zu ihrem strukturellen Aufbau vorzubereiten. Dies umfaßt eine Zusammenstellung der in die Daten-Basis (einschließlich digitaler Straßenkarte) aufzunehmenden Attribute und auch die eingehende Analyse von zentralen und dezentralen Datenhaltungskonzepten, im besonderen Anwendungsfall Frankfurt am Main.

Schließlich wurde festgestellt, daß ein Konzept mit jeweils direkter Verbindung zwischen den einzelnen beteiligten Stellen den zukünftigen Anforderungen nicht gerecht werden könnte und bei einem weiteren Ausbau des Datenverbunds zu aufwendig würde. Als eleganteste, jedoch auch aufwendigste Lösung erweist sich ein Konzept mit

einem zentralen Datenverbund und dezentraler Datenhaltung. Dies erscheint jedoch kaum machbar, weil vorhandene Ausstattungen der einzelnen beteiligten Stellen zu einem großen Teil ersetzt werden müßten. Ein Konzept mit einer zentralen Datenbasis, auf die alle Stellen zugreifen können, erscheint zweckmäßig und machbar. Ein solches Konzept wäre zu einem späteren Zeitpunkt auch erweiterbar auf eine übergreifende Managementzentrale, in der auch Entscheidungen getroffen werden.

### Bewertung der Maßnahmen in FRUIT

In FRUIT waren letztlich 22 machbar erscheinende Maßnahmen vergleichend zu bewerten. Hierfür wurde ein nutzwertanalytisches Verfahren gewählt. Der Nutzen wurde dabei durch ein Expertengremium nach subjektiver Einschätzung auf der Grundlage des jeweiligen Sachwissens in einem stark formalisierten Verfahren festgelegt.

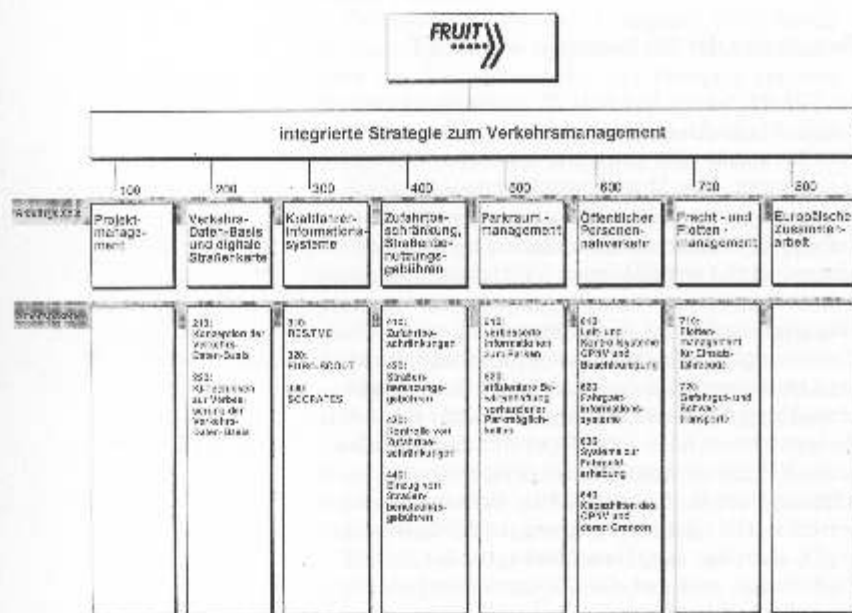
Das nach fachlichen Gesichtspunkten gestaltete Zielkonzept von FRUIT bietet als Grundprinzip eine umweltverträgliche, stadtgerechte Verkehrsabwicklung bei Sicherung der Mobilität. Bei der Zielgewichtung hatte jeder Bewerter die Möglichkeit, 70 Punkte nach seiner persönlichen Einschätzung der Bedeutung auf die sieben Ziele zu verteilen. Die Gesamtbewertung der Maßnahmen ergibt sich aus den Finschätzungen der sieben Zielbeiträge und aus der Zielgewichtung durch die befragten Experten.

Alle untersuchten, machbaren Maßnahmen wurden in der Summe ihrer Zielbeiträge im Mittel positiv bewertet. Einige wurden jedoch trotzdem von einem nennenswerten Teil der Bewerter auch kritisch gesehen (»RDS/TMC«, »EURO-SCOUT«, »SOCRATES«, »Informationen zum Parken während der Fahrt« und »Lichtsignalanlagenbeeinflussung für Einsatzfahrzeuge«). Herausragend positive Ergebnisse erlangten die Maßnahmen:

- Zufahrtsbeschränkung für die Innenstadt zuzüglich Bahnhofsviertel,
- Beschleunigung des gesamten oberirdischen ÖPNV und Einführung des RBL im Stadtgebiet,
- Beschleunigung der Buslinien aus dem Umland im Stadtgebiet von Frankfurt am Main und
- Erweiterung des Parkleitsystems auf P+R-Möglichkeiten.

## Maßnahmenbündel für die Zukunft

Die Empfehlung für ein in der Stadt Frankfurt am Main umzusetzendes Maßnahmenbündel umfaßt grundsätzlich alle diese Maßnahmen. Im folgenden sind die drei in FRUIT für Frankfurt am Main empfohlenen Maßnahmenbündel aufgeführt. Das Maßnahmenbündel mit der ersten Priorität, das die größte Wirkung erwarten läßt, besteht aus den bereits genannten vier wirksamsten Maßnahmen.



FRUIT: integrierte Strategie zum Verkehrsmanagement.

Beim Maßnahmenbündel mit der zweiten Priorität steht die Mobilitätszentrale als Ausgangspunkt für eine als besonders wichtig einzuschätzende Datenvernetzung im Mittelpunkt:

- Mobilitätszentrale,
- Dynamische Fahrplanauskunft im sozial gesicherten Bereich an unterirdischen Haltestellen,
- Informationen zum Parken an ausgewählten Haltepunkten,
- Informationen zum Parken vor Fahrtantritt,
- Fahrplanauskunft über Videotext,
- Fahrplanauskunft über Computer (PC),
- Elektronischer Taschenfahrplan sowie
- Beschleunigung des gesamten oberirdischen ÖPNV und Einführung des RBL im Stadtgebiet.

Das Maßnahmenbündel mit der dritten Priorität setzt sich aus den vier in FRUIT untersuchten Maßnahmen zum Fracht- und Flottenmanagement zusammen und sollte weiter ergänzt werden,

um einen stadtverträglicheren Wirtschaftsverkehr zu entwickeln.

Da zur Umsetzung aller Maßnahmen eine Verkehrs-Daten-Basis erforderlich ist, muß parallel zur Umsetzung des beschriebenen Maßnahmenbündels oder der Maßnahmenbündel mit dem Aufbau der Verkehrs-Daten-Basis mit zentralem Datenverbund begonnen werden.

Das Projekt FRUIT ist mit der Vorlage der Erkundungs- und Machbarkeitsstudie nicht beendet. Verkehrsmanagement ist vielmehr ein Prozeß, in dem sich zukünftig die nachfolgend skizzierten Hauptaufgaben stellen.

Fortsetzung der Zusammenarbeit:

Die Zusammenarbeit der Entscheidungsträger und der fachliche Austausch auf breiter Ebene in den verschiedenen Arbeitsgruppen gehören sicher zu den besonders positiven Nebeneffekten von FRUIT. Der organisatorische Rahmen, der im Projekt FRUIT für diese Zusammenarbeit geschaffen worden ist, sollte grundsätzlich beibehalten werden.

Erarbeitung eines regionalen Konzepts zum Verkehrsmanagement:

Bei vielen der bisher untersuchten Maßnahmen hat sich bestätigt, daß sich ein städtisches Verkehrsmanagement für Frankfurt am Main in ein regionales Konzept einordnen muß. Die Erarbeitung eines Konzepts zum Verkehrsmanagement für die Rhein-Main-Region und die Klärung der Zuständigkeiten und der Organisationsform wird deshalb als vorrangige Aufgabe für die nahe Zukunft gesehen. Die Vorgehensweise bei der Bearbeitung von FRUIT hat sich bewährt und kann grundsätzlich auch auf regionale Fragen des Verkehrsmanagements übertragen werden.

Zusammenführung der betrieblichen Überlegungen zum Verkehrsmanagement mit den planerischen und sonstigen Maßnahmen:

Verkehrsmanagement ist eine wesentliche Aufgabe zur Gestaltung des zukünftigen städtischen Lebens. Aus dieser Sicht bleibt zu hoffen, daß der von der Stadt Frankfurt am Main eingeschlagene Weg, Fragen des Verkehrsmanagements in einem integrierenden Gesamtkonzept zu behandeln, auch unter starken finanziellen Restriktionen beibehalten wird. Letztlich kann nur so das zielgerichtete Zusammenwirken aller Maßnahmen und damit die Wirtschaftlichkeit von Investitionen sichergestellt werden und zu einem stadtverträglichen Gesamtverkehr führen.