

Stellungnahme des VCD – Verkehrsclub Deutschland Kreisgruppe Straubing-Bogen zur Umgestaltung der Fussgängerzone am Ludwigs- und Theresienplatz mit Seitengassen. Übergreifende Handlungsfelder für eine höhere Aufenthaltsqualität der Innenstadt Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs schon im Zulauf auf die Innenstadt.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,  
sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,  
sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrates und der Stadtverwaltung,

in den Entscheidungsprozess zur Umgestaltung und Optimierung der Fussgängerzone am Ludwigs- und Theresienplatz mit Seitengassen dürfen wir unsere Stellungnahme erneut und ergänzt bzw. aktualisiert wie folgt einbringen:

Als Grundlage für das Gelingen einer wirklichen Verkehrsberuhigung der Innenstadt und somit auch des Fussgängerzonenbereiches und seines Umfeldes ist eine wirksame deutliche Reduzierung des Aufkommens an motorisiertem Individualverkehrs im gesamten Stadtgebiet. Wie schon wiederholt vorgetragen, bedarf es dazu übergreifender Massnahmen, die folgende Handlungsfelder betreffen:

Nachdem nach unserer Kenntnis ein neues Parkleitsystem für Straubing angedacht ist, dürfen wir an unseren wiederholt vorgelegten und vorgetragenen (so u.a. Im Amt für öffentliche Ordnung bei Frau Meyer und Herrn Bielmaier sowie im Ordnungsausschuss) Vorschlag zur Vermeidung unnötigen Suchverkehrs (Schwerverkehr und PKW-Verkehr) im Stadtgebiet von Straubing durch optimierte Wegweisung an der A 3, B 20 und B 8 hiermit auch aus diesem Anlass nochmals vorbringen und um die dabei bereits zweimal zugesicherte Bearbeitung und um die baldige Umsetzung bitten.

Eine optimierte Wegweisung zur Vermeidung unnötigen Suchverkehrs verringert auch die Verkehrsbelastung in der Innenstadt im der Fussgängerzone am Ludwigs- und Theresienplatz mit Seitengassen und muss daher Grundlage der Entwicklung eines neuen Parkleitsystems bilden.

Dies sowohl vor dem Hintergrund der Notwendigkeit einer ökologisch-sozial nachhaltigen zukunftsfähigen Stadt- und Verkehrsentwicklung als auch im Hinblick auf die übergeordneten Energiewende- und Klimaschutzziele und –vorgaben:

Angesichts der Tatsache, dass laut Endenergieverbrauch nach Sektoren und Verbrauchsformen 2012 der Sektor Verkehr einen Anteil von 29 % hat und hierzu wiederum der motorisierte Individualverkehr in hohem Maße beiträgt und dieser auch für einen Grossteil der Luftbelastung durch Feinstaub etc. verantwortlich ist, muss vordringliches Ziel der örtlichen Verkehrspolitik die Sicherstellung einer sozial und umweltgerechten Mobilität bei dessen Reduzierung sein.

Der Anstieg des motorisierten Individualverkehrs in den letzten Jahrzehnten ist zu einem massgeblichen Teil durch dessen aktive politische und behördliche Förderung, Bevorzugung und Begünstigung entstanden. Deren Fortführung verbietet sich aus den allseits bekannten übergeordneten Erfordernissen und Notwendigkeiten für die Zukunftsfähigkeit der menschlichen Gesellschaft, insbesondere in Klimaschutz- und energiepolitischer Hinsicht. Als notwendiger Beitrag zu einer ökologisch nachhaltigen Energie-, Agrar-, Rohstoff- und Verkehrswende, im Rahmen einer grundlegenden Wirtschafts- und Konsumwende ist dagegen die deutliche Reduzierung des Aufkommens an motorisiertem Individualverkehr erforderlich.

Daher ist auf eine künftige Förderung, Bevorzugung und Begünstigung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes Fuss- Rad-, Bahnverkehrs sowie des ÖPNV ist mit allen verfügbaren planerischen und ordnungspolitischen Instrumenten hinzuwirken. Nicht zuletzt ist die gezielte Förderung der umweltfreundlichsten Verkehrsträger Füsse, Fahrrad, Bus und Bahn ein wichtiger Baustein zum Energiesparen und zum Klimaschutz. Dazu müssen die Angebote sowohl im ÖPNV wie auch eine fahrradfreundliche und -gerechte Infrastruktur zügig weiter ausgebaut werden.

Jegliche Massnahmen, die dem motorisierten Individualverkehr weitere Vorteile gegenüber den Verkehrsträgern des Umweltverbundes verschaffen bzw. dessen Benachteiligung verfestigen oder fortschreiben sind kontraproduktiv für eine ökologisch-sozial nachhaltige zukunftsfähige Verkehrsentwicklung und stehen den Energiewende- und Klimaschutzzielen und –vorgaben diametral entgegen. Insofern sind auch die Haushaltsmittel für investive verkehrliche Massnahmen auf allen politischen Ebenen, mithin der kommunalen, deutlich in Richtung des Ausbaus und der Verbesserung der Fussgänger- Rad-, Bahnverkehrs- sowie ÖPNV-Infrastruktur und des Bahn- und ÖPNV-Angebots umzulenken bzw. umzuschichten.

Als lokaler Beitrag der Stadt Straubing zum Erreichen der übergeordneten nationalen und internationalen Energiewende- und Klimaschutzziele und –vorgaben ist eine grundsätzliche und grundlegende kommunale ökologisch nachhaltige Verkehrswende einzuleiten

Schlüsselemente dazu sind die städtebauliche bzw. Siedlungsentwicklung mit vorrangiger Bebauung von Gebieten mit guter bestehender oder leicht zu realisierender Fahrrad- und Bahn- oder Busanbindung sowie folgende Handlungsfelder:

Bessere, bequemere, umwegfreie Erreichbarkeit des Stadtzentrums per Stadtbus

Generell ist die Weiterentwicklung / Anpassung des Stadtbus-Liniennetzes und -verlaufs an die Stadtentwicklung bei Verlagerung oder Neuansiedlung von öffentlichen Einrichtungen aber auch von Arbeitsstätten und – plätzen erforderlich, wobei auch die Mehrung von Bewohnern durch neue Wohngebiete dazu Anlass sein soll.

Neben der noch stetig weiterzuführenden Verdichtung des Fahrtenangebotes bei den Stadtbuslinien und deren Verknüpfung sowie der Weiterentwicklung / Anpassung des Liniennetzes und -verlaufs laut der VCD-Ausarbeitung Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sowie der Vernetzung von Bus und Bahn (s.Dateianlage) ergeben sich speziell für die Innenstadt folgende konkrete Erfordernisse als wichtige Bestandteile einer besseren, bequemeren, möglichst umwegfreien und pünktlicheren Erreichbarkeit des Stadtzentrums per Stadtbus:

,  
A 1 Optimierung der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle Ludwigsplatz mit fester Zuordnung der einzelnen Haltestellen zu bestimmten Linien, dynamischer betrieblich aktuell gehaltener Fahrgastinformation sowie weitgehender Barrierefreiheit der Bussteige mittels Hochborden, die in die Stadtplatz Pflasterung integriert werden.

Den im Straubinger Tagblatt vom 10.10.15 veröffentlichten Aussagen im Gevas-Gutachten dazu ist zuzustimmen, auch was die Beibehaltung der zentralen Stadtbus-Umsteigestelle Ludwigsplatz und das Verwerfen eines mit zusätzlichem Umsteigen in Shuttle-Zubringer ins Zentrum verbundenen Standorts am Bahnhof betrifft.

A 2 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs am Ludwigsplatz durch Freigabe des gesamten Ludwigsplatzes einschliesslich Seitenstrassen oder zumindest des Teilstücks Burggasse bis Fraunhoferstrasse (bzw. auf der Nordseite bis zur Rosengasse) während der Stadtbus-Betriebszeiten nur für Stadtbusse, Radlerinnen, Taxen und Lieferverkehr analog der Regelung in der Fussgängerzone.

A 3 Bedienung der Bushaltestelle (Kaufmännische) Berufsschule III am Stadtgraben durch die Linie 3, damit Fahrgästen aus Richtung Alburg ein kürzerer Fussweg zur Kolbstrasse, Bahnhofstrasse und zum Bahnhof geboten wird.

A 4 Dazu korrespondierend im Zuge der Umgestaltung der Nordseite des südlichen Stadtgrabens (Wimmer-Areal, Viktualienmarkt) Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Gegenrichtung in Richtung Alburg.

A 5 Die Errichtung von zusätzlichen Stadtbus- Haltestellen am südwestlichen Stadtgraben ist insbesondere zur besseren Anbindung des städtischen Ämtergebäudes am Platzl mit dem neuen Sozialen Rathaus, ebenso aber für eine bessere Erreichbarkeit des Theresienplatzes mit der Stadtbuslinie 3 aus und in Richtung Alburg erforderlich. Stadtauswärts gilt dies zumindest, wenn und sofern die vorhandene Haltestelle am Stadtgraben /Theresientor weiterhin nicht von den Stadtbussen der Linie 3 Richtung Friedhof Alburg bedient werden sollte (obwohl sie von den Regionalbussen der RBO-/VSL-Linie 25 offenbar ohne Probleme bedient wird. Nachdem nun nach dem in der Sitzung des Ordnungsausschusses am 18. Oktober gestellten Gevas-Gutachten wegen des Neubaus der Bahnüberführung Landshuter Strasse Umbauten an der Lichtsignalanlage am Knoten Stadtgraben / Theresientor / Gabelsbergerstrasse wahrgenommen werden, sollten hierbei auch die Voraussetzungen für ein problemloses Linksabbiegen aus der vorhandenen Haltestelle am Stadtgraben /Theresientor geschaffen werden.

A 6 Verbesserung des ÖPNV-/Stadtbusangebotes sowie der Vernetzung von Bus und Bahn wie in der gleichnamigen Dateianlage beschrieben

Erfordernisse des gemeinsamen Nahverkehrsplanes von Stadt Straubing und Landkreis Straubing-Bogen zur Minimierung des aus dem Landkreis „einbrechenden“ motorisierten Individualverkehrs

Aus der bereits im November an Stadt und Landkreis übersandten VCD-Ausarbeitung Erfordernisse des gemeinsamen Nahverkehrsplanes von Stadt Straubing und Landkreis Straubing-Bogen (s.gleichnamige Dateianlage) erweisen sich zur Reduzierung des aus dem Landkreis „einbrechenden“ motorisierten Individualverkehrs folgende konkrete Erfordernisse als besonders innenstadtrelevant:

Damit die Stadt Straubing und der Landkreis Straubing-Bogen eine vernünftige Anbindung an die Bezirkshauptstadt Landshut und die Landeshauptstadt München erfahren, ist ein Ausbau und eine Aufwertung der Gäubodenbahn-Gesamtstrecke Bogen – Straubing – Neufahrn notwendig, durch Beseitigung von Langsamfahrstellen, Erneuerung und zusätzliche Sicherung der Bahnübergänge, in Einzelfällen auch deren Auflassung und Aufarbeitung des gesamten Sanierungsbedarfes. Darüberhinaus ist eine zeitgemäße kundenfreundliche Ausstattung der an der Strecke liegenden wichtigen Haltepunkte wie Straubing-Ittling oder Geiselhöring dringend erforderlich.

Zur Abdeckung weiterer Reisendenpotentiale und Gewinnung neuer Bahnkunden sowie zur Sicherung einer ausreichenden ÖPNV-Mobilität für die Bewohner des Labertals und um gegenüber der Verfügbarkeit des PKW konkurrenzfähig zu werden, ist zu den werktäglichen Hauptverkehrszeiten ein Halbstundentakt mit Anbindung Richtung Landshut und München erforderlich.

Für Hauptorte mit stadtnahen Siedlungsschwerpunkten wie Aiterhofen sollte die Busanbindung durch Verlängerung der in die Nähe führenden Stadtbuslinien (bezüglich Aiterhofen Linie 3) in einem Taktverkehr verbessert werden. Für Orte wie Aiterhofen, Salching, Kirchroth oder Parkstetten sollen alle von und nach Straubing fahrenden Regionalbusse in Gesamtfahrplänen aufgeführt und so koordiniert werden, dass sie den Tagesverlauf möglichst gut abdecken.

Zur Erschließung der Reisendenpotentiale aus dem bzw. für den Stadtsüden und um die Erreichbarkeit des Bahnhofs entscheidend zu verbessern, müssen die südlich gelegenen Stadtbereiche, u.a. auch das expandierende Einkaufszentrum Gäubodenpark mit Ärztezentren, mit kurzen fußläufigen Wegen über eine Verlängerung der Bahnsteigunterführung nach Süden Richtung Längsweg/Hebbelstrasse angebunden werden.

Parallel, also doppelt sowohl für den Stadtbus- wie für den Regionalbusverkehr vergebene Liniennummern führen zur Verwirrung bei Fahrgästen und sollen durch einheitliche Liniennummernvergabe für das Gesamtsystem ersetzt werden.

Nahe beieinanderliegende Haltestellen von Landkreis-Regionalbussen, Stadtbus inclusive Taxibus sowie AST sollen möglichst zusammengelegt werden.

Die noch vorhandenen Zugangs- und Nutzungshemmnisse des ÖPNV als Gesamtsystem beseitigt und insbesondere das kostenlose Umsteigen von den Landkreis-Regionalbussen in den Stadtbus vereinfacht werden mit einer einfacheren Regelung, bei der Fahrgäste aus dem Landkreis – auch Bahnfahrer, die bisher am Bahnschalter in Straubing eine Kontrollkarte eintauschen und diese im Stadtbus gegen einen Stadtbusfahrchein eintauschen müssen – bei Vorlage ihres VSL- oder Bahnfahrcheins ohne weitere Umtauschaktionen den Stadtbus nutzen könnten oder zumindest bei Vorlage ihres VSL- oder Bahnfahrcheins ohne weiteren Kontrollkarteneintausch ein Tagesticket des Stadtbusverkehrs erhalten würden

Bessere, bequemere, umwegfreie Erreichbarkeit des Stadtzentrums per Fahrrad  
Aus der VCD-Ausarbeitung Umweltgerechte Mobilität fördern und voranbringen - Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur (s.Dateianlage) sind folgende konkrete Erfordernisse als besonders innenstadtrelevant anzusehen:  
Fahrradstreifen, oder baulich getrennte Radwege an der Inneren Passauer Strasse stadtauswärts vom Stetthaimer Platz bis zur Persiluhr

Verknüpfung des Allachbach-Radweges von der Gabelsberger Anlage über beidseitige sichere und komfortable Radverkehrsanlagen bis zur und entlang der Bahnhofstrasse, mit dem Steiner-Thor-Platz und den Radwegen am südlichen Stadtgraben. Dabei und damit wäre eine „legale“ Aufstellspur / Aufstellfläche und Querungsmöglichkeit für geradeausfahrende Radler aus der Bahnhofstrasse Richtung Steiner-Thor-Platz zu schaffen.

Schaffung von Fahrrad- oder Angebotsstreifen beidseits entlang der Krankenhaus- und Petersgasse

Radfahrgerechter Ausbau der Radwegverbindung von Tiergarten / LAGA-Gelände / An der Stadtmauer / Gscheiderbrückl / Rentamtsberg / Zur Altstadt / Peterswöhrd / Pillmoos als Baustein zur Komplettierung einer strassenunabhängigen West-Ost-Freizeitverkehrs-Achse rechts der Donau inklusive „Donaupromenade“ und zentrale Teilmassnahme zur Umsetzung des Konzeptes „Erlebnisraum Donau“ Aufpflasterung vor dem Zebrastreifen und einer zu schaffenden Radler-Furt am Gscheiderbrückl zum Schutz querungswilliger Radler und Fussgänger.

Sichere Gestaltung von Kreuzungsbereichen für Radler:  
Persiluhr: Schaffung einer Radwegefurt von der Ampel Innere Passauer Strasse über die Mühlsteingasse hinweg zum Beginn des bestehenden Radweges Ecke Innere Passauer-/Innere Frühlingstrasse  
Schaffung eines baulich getrennten Radweges, Fahrradstreifens oder Angebotsstreifen am Einmündungsbereich Heerstrasse / Innere Passauer Strasse bis zum Beginn des bestehenden Radweges auf Höhe Jakob-Sandtner-Realschule  
Schaffung eines Radstreifens oder Radweges am Einmündungsbereich Unterm Rain / Kinseherberg, damit Radler an den an der Ampel wartenden Kfz vorbei zur Radfahrerampel gelangen können, ohne im Stau und in den Abgasfahnen stehen zu müssen. Zusätzlich erforderlich ist anstelle der Parkstände ein der Einbahnstrassenrichtung gegenläufiger Radstreifen in West-Ost-Richtung zur Erreichbarkeit der Metzgerei und Gastronomiebetriebe Unterm Rain auch aus Richtung Westen, zumindest bis zur auf der Nordseite gelegenen Abfahrt zur tieferliegenden Parallelstrasse.  
Schaffung eines durch Markierungen und Aufpflasterungen gesicherten gegenläufigen Radweges vom Einmündungsbereich Mahkornstrasse / Gabelsbergerstrasse durch die Bahnunterführung über die Einmündung der Viereckmühlstrasse hinweg zum Geh- und Radweg entlang des Westtangentialtunnels. Dieses Teilstück ist unter anderem Teil des Schulweges von Schülern aus dem Stadtwesten, die z.B. das Anton-Bruckner-Gymnasium besuchen und dazu den Geh- und Radweg von der Wittelsbacherhöhe entlang des Pro Seniore zur Mahkornstrasse und dann Richtung Geiselhöringer Strasse benutzen.

Für diese und auch andere Radwegebenutzer ist die Möglichkeit zu schaffen, ohne wegen eines kurzen Wegestücks zweimal die Gabelsberger Strasse überqueren zu müssen, zur Viereckmühlstrasse und zum Geh- und Radweg entlang des Westtangentialtunnels zu gelangen. Da nun nach dem in der Sitzung des Ordnungsausschusses am 18. Oktober vorgestellten Gevas-Gutachten wegen des Neubaus der Bahnüberführung Landshuter Strasse dort eine Teil-Signalisierung erfolgen soll, wird – wie in der Sitzung mündlich vorgetragen – gebeten, diese zur Kosteneinsparung gleich planerisch, baulich und technisch auf eine Voll-Signalisierung nach dieser Bauphase auszurichten.

#### Verkehrsführung / Beschilderung der B 8 –Abfahrten im Stadtgebiet Straubing

Zur Vermeidung unnötigen Durchgangs- und Suchverkehrs im Stadtgebiet, somit zur Vermeidung von unnötiger Verkehrs- und Schadstoff-/Feinstaubbelastung ist eine optimierte Verkehrsführung, Wegweisung bzw. Beschilderung der B 8 bzw. 20 –Abfahrten im Stadtgebiet Straubinger erforderlich. Dies würde ebenso der oft „ins Feld geführten“ Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs durch bessere Orientierung der Verkehrsteilnehmer dienen, wie in der bereits vor 2010 übersandten und mehrfach auch im Ordnungsausschuss erinnerten VCD-Ausarbeitung Verkehrsführung / Beschilderung der B 8 –Abfahrten im Stadtgebiet Straubing enthalten.

Auch weil nach unserer Kenntnis ein neues Parkleitsystem für Straubing angedacht ist, dürfen wir an unseren wiederholt vorgelegten und vorgetragenen (so u.a. im Amt für öffentliche Ordnung bei Frau Meyer und Herrn Bielmaier sowie im Ordnungsausschuss) Vorschlag zur Vermeidung unnötigen Suchverkehrs (Schwerverkehr und PKW-Verkehr) im Stadtgebiet von Straubing durch optimierte Wegweisung an der A 3, B 20 und B 8 hiermit auch aus diesem Anlass nochmals vorbringen und um die dabei bereits zweimal zugesicherte Bearbeitung und Beantwortung bitten.

Leider wurde auch bei der ganz neuen Beschilderung der B 8-Abfahrt Straubing- Alburg von Alburg-Geiselhöringer Strasse aus eine eindeutige konsequent- schlüssige Wegweisung zu den verschiedenen Stadtteilen versäumt.

Dort wird wieder undifferenziert auf das Ziel Straubing (geradeaus über Geiselhöringer Strasse) verwiesen, ohne gesondert auf die Ziele Straubing-Ost / - Ittling / -Industriegebiet Sand oder -Hafen zu verweisen, die unter Umfahrung der Innenstadt und somit ohne deren Belastung über die B 8 und teils B 20 erreicht werden könnten

Dabei ist hervorzuheben, dass ein neues Parkleitsystem auf einer sinnvoll optimierten Wegweisung bereits im Zulauf auf die Stadt an der A3, B 20 / B 8 aufbauen und beruhen muss, um das Ziel von weniger unnötigem Suchverkehrs inclusive speziell des Parkplatzsuchverkehrs zu erreichen.

Die Notwendigkeit dieses konzertierten Vorgehens bezüglich optimierter Wegweisung und Parkleitsystem wurde von Herrn Oberbürgermeister Pannermayr in der Sitzung des Ordnungsausschusses am 18. Oktober bestätigt.

Näheres dazu wurde in unserem bereits wiederholt vorgelegten Schreiben ausgeführt(s. Dateianlage).

## Verwaltungsorganisatorische Voraussetzungen für eine höhere Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet

Als Voraussetzung für eine höhere Aufenthaltsqualität in und ausserhalb der Fussgängerzone ist insbesondere die sichere Erreichbarkeit des Stadtzentrums auf durchgängig qualifizierten komfortabel, hindernisfrei und attraktiv geführten Radverkehrsanlagen und Fusswegverbindungen vonnöten. Dies schliesst den bestmöglichen Schutz vor Verkehrsvergehen wie Behinderungen und Gefährdungen von Fussgängern und Radfahrern durch Falschparker auf Geh- und Radwegen verstärkte deren Kontrolle und Ahndung notwendigerweise mit ein.

Begleitend muss daher mit organisatorischer Optimierung der Zusammenarbeit der polizeilichen und städtischen Sicherheitsorgane sowie einer personellen Aufstockung der KVÜ auf die Sicherstellung eine höheren Aufenthaltsqualität für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer auf allen Strassen Geh- und Radwegen, Parkanlagen und im gesamten öffentlichen Raum im und ausserhalb der Fussgängerzone bzw. der Innenstadt hingewirkt werden. Dabei sollten die Ordnungsbehörden wiederum zu einer strengen Ahndung einschlägige unter voller Ausschöpfung des Bussgeldrahmens angehalten werden.

Damit verhindert werden kann, dass derartige Verstösse zwar von Angehörigen des Aussendienstes einer Dienststelle beobachtet oder festgestellt werden, diese Mitarbeiter aber aus „mangelnder Zuständigkeit“ für diese „Art von Ordnungswidrigkeiten“ nicht eingreifen, wäre dies auszudehnen auf eine koordinierte Strassen- und Anlagenaufsicht mit gleicher Verfolgungs- und Ahndungspraxis auf Überwachung von Parkanlagen, Kontrolle des Rauchverbotes an Kinderspielplätzen und des Fahrverbotes in naturschutzrechtlichen Schutzgebieten, Schutz vor Vandalismus, Unterbindung von Motorrad- und Quadfahrten auf Geh- und Radwegen, Verfolgung des behindernden Geh- und Radwegparkens und weiterer verkehrs- und abfallrechtlicher Ordnungswidrigkeiten wie wilder Müllentsorgung, die scheinbar bisher unter der Eingreif-Schwelle der Polizei liegen bzw. bisher aus Personalmangel oder „fehlender Zuständigkeit“ der sich im Aussendienst befindlichen städtischen Mitarbeiter nicht verfolgt und geahndet werden, was sicher zur Verbreitung dieser Unsitten geführt hat.

Grundzüge dazu enthält des seitens des VCD schon 2007 beantragten Konzept einer koordinierten Anlagenaufsicht, dessen Umsetzung hiermit nochmals beantragt wird (s. gleichnamige Dateianlage).

Beispielgebend für die Aufgabengebiete(s. Dateianlage) kann dazu auf die zwischenzeitlich in diesem Sinne eingerichtete Stadtpolizei Frankfurt der dortigen Ordnungsbehörde verwiesen werden:

„Unser Auftrag: Ihre Sicherheit!

Unter dieser Prämisse stehen die Arbeit und das Selbstverständnis der Sicherheit, Sauberkeit und Ordnung sind zentrale Standortfaktoren für Frankfurt am Main und eine Messlatte für das Wohlbefinden und das subjektive Sicherheitsgefühl der Frankfurter Bürger/innen und seine Gäste.

Wirksame Sicherheitsmassnahmen setzen voraus, dass die unterschiedlichen Behörden, Institutionen und Einrichtungen mit ihren speziellen Kompetenzen aufeinander abgestimmt agieren und ihre Tätigkeiten koordinieren.

Vor diesem Hintergrund nimmt die Stadtpolizei des Ordnungsamtes die hoheitlichen Vollzugsaufgaben des Gefahrenabwehrrechts, die Überwachung der einschlägigen Polizeiverordnungen und Satzungen, die Durchführung von Präsenzstreifen im Stadtkern und den Stadtteilen wahr.

Das Handeln steht unter folgenden Leitgedanken:

Die Stadtpolizei ist der kompetente Partner und das Vollzugsorgan der im Ordnungsamt angesiedelten Abteilungen, die mit gefahrenabwehrrechtlichen Aufgaben betraut sind, und somit der 'lange Arm' der Eingriffsverwaltung.

Sie nimmt ihre originären Vollzugsaufgaben auch im Rahmen einer Sicherheitspartnerschaft mit der Polizei des Landes Hessen und des Bundes sowie den sonstigen mit Sicherheit befassten Behörden und Institutionen wahr und leisten damit einen umfassenden Beitrag zur Sicherheit und Ordnung im Stadtgebiet.“

Es wird beantragt, im Zuge der Fortentwicklung der Fussgängerzone sowie der Stadt- und Verkehrsentwicklung insgesamt die aufgeführten Erfordernisse durch ein entsprechendes Massnahmenbündel zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs – durch Förderung und engagiertes Attraktivemachen der umwelt- und sozialverträglicheren Fortbewegungsarten mit Zufussgehen, Radfahren, Bus- und Bahnbenutzung umzusetzen.

Insofern sehen wir Ihrer Antwort dazu sowie Ihren Entscheidungen zur Umsetzung des aufgezeigten Massnahmenbündels im Sinne einer ökologisch-sozial nachhaltigen zukunftsfähigen Stadt- und Verkehrsentwicklung mit Interesse entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

Johann Meindorfer (Kreisgruppensprecher)  
Rainer Schwarz (Stellv. Kreisgruppensprecher)  
Maria Stauber (Stellv. Kreisgruppensprecherin)