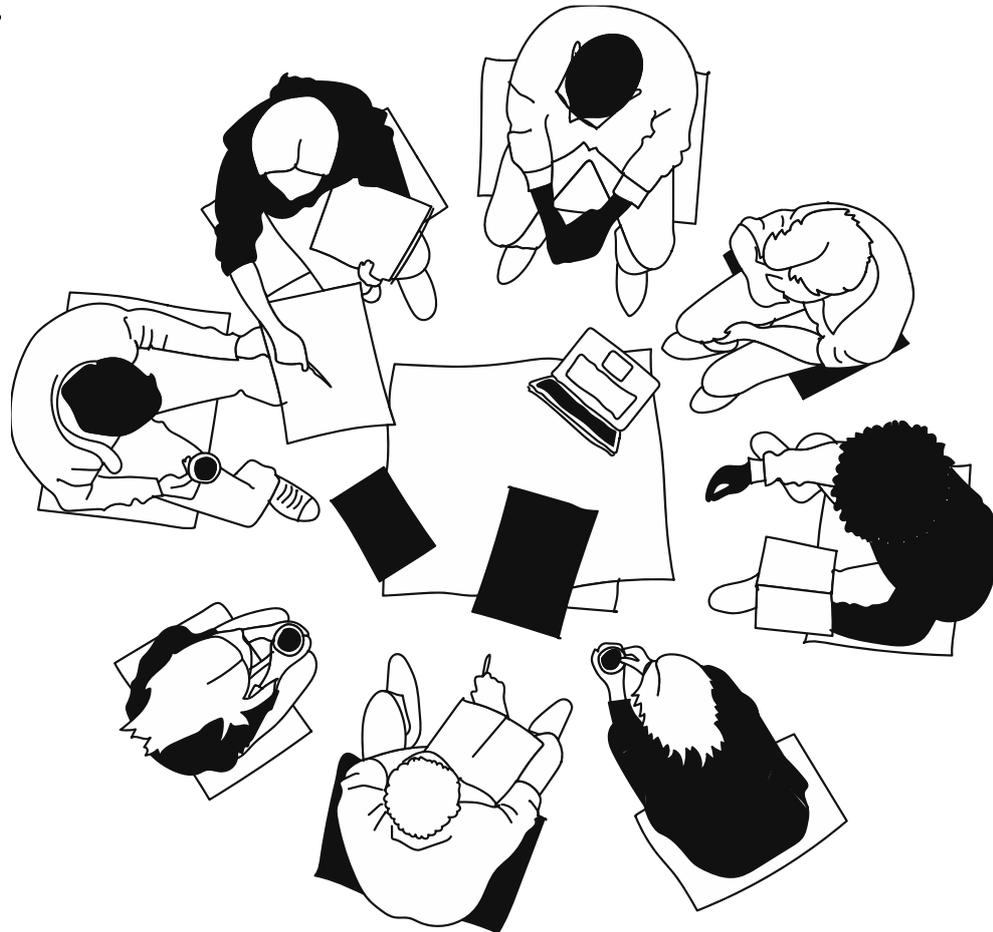


Dokumentation

Erstes Mobilitätsforum zum Masterplan Mobilität Frankfurt am Main

11. Januar 2022



Unabhängig ausgewertet durch
Zebralog GmbH

Sanja Osieja
Jennifer Schulz
Konstantin Wolf

Mit fachlichem Input durch
PTV Transport Consultant GmbH

Christoph Schulze
Verena Zeidler
Andreas Clouth

im Auftrag der
Stadt Frankfurt am Main

Heiko Nickel
Jens Wöbbeking
Mona Winkelmann

Kontakt: masterplan-mobilitaet.amt66@stadt-frankfurt.de

STADT  FRANKFURT AM MAIN



zebralog

PTV GROUP
the mind of movement

Inhalt

1	Einführung	1
	Worum ging es beim Mobilitätsforum?	1
	Wie lief die Beteiligung ab?	2
	Wie wurden die Beiträge ausgewertet?	2
2	Ergebnisse der Beteiligung	3
	Welche Erwartungen hatten die Teilnehmenden an das Mobilitätsforum?	3
	Wer hat am ersten Mobilitätsforum teilgenommen?	4
	Welche Rückmeldungen gab es allgemein zum verkehrlichen Lagebild?	6
	2.1 THEMA A: Mobilitätsangebot (Zufriedenheit mit dem Verkehrssystem)	8
	2.2 THEMA B: Umwelt- und Klimaauswirkungen (CO ₂ -Bilanz)	14
	2.3 THEMA C: Verkehrssicherheit (An Unfällen beteiligte Verkehrsmittel)	19
3	Nächste Schritte	26
	Was passiert mit den Ergebnissen?	26
	Welches Feedback gab es am Veranstaltungsende?	26

Anlage „Präsentation zum 1. Mobilitätsforum“

1 Einführung

Das erste Mobilitätsforum am 11. Januar 2022 stellte den öffentlichen Auftakt des Beteiligungsprozesses zum Masterplan Mobilität der Stadt Frankfurt am Main dar. Interessierte aus Fachöffentlichkeit, Interessenvertretungen, Politik und Bürgerschaft wurden zu einem virtuellen Gedankenaustausch eingeladen, um über die Zukunft der Mobilität in Frankfurt zu diskutieren. Auf den Ergebnissen aufbauend sollen 2022 zwei weitere Mobilitätsforen stattfinden.

Mobilitätsdezernent Stefan Majer begrüßte die Teilnehmenden und wies darauf hin, dass sich Frankfurt mit der Erarbeitung eines Masterplanes Mobilität auf den Weg gemacht habe, den Begriff „Mobilitätswende“ mit Leben zu füllen. Er machte darauf aufmerksam, dass gerade in einer Stadt wie Frankfurt am Main die Nachhaltigkeit der Verkehrsentwicklung von großer Bedeutung ist. Um die Stadt zukunftsfähig zu machen, erfordere es ein schlüssiges Gesamtkonzept und Leitbild für eine zielorientierte Entwicklung von Mobilität und Verkehr. Dabei gehe es auch um den Ausgleich von ganz unterschiedlichen Interessen und Bedürfnissen.

Der Masterplan Mobilität

Mehr Informationen zum Prozess auf: frankfurt.de/masterplan-mobilitaet

Anschließend übernahm Konstantin Wolf (Zebralog) die Moderation der Veranstaltung.

Worum ging es beim Mobilitätsforum?

Ziele des ersten Forums waren insbesondere:

- Information zum Status quo des Mobilitäts- und Verkehrsgeschehens (verkehrliches Lagebild)
- Sammeln von Hinweisen auf mögliche Datenlücken
- Vertiefende Betrachtung der Themenbereiche Mobilitätsangebot / Umwelt- und Klimaauswirkungen / Verkehrssicherheit
- Einbringen von Ideen, Anmerkungen und Rückmeldungen sowie Austausch und Vernetzung

Wie lief die Beteiligung ab?

Die Umsetzung des Mobilitätsforums als digitales Format ermöglichte es, die Teilnehmerzahl im Vorfeld nicht zu beschränken. Die Anmeldung und Teilnahme am ersten Mobilitätsforum waren spontan bis zum Ende der Veranstaltung möglich.

Um allen Teilnehmenden zu garantieren, dass sie ihre Beiträge einbringen können und diese auch ausgewertet werden, wurden digitale Beteiligungstools (Padlet, Mentimeter und Chat) eingesetzt. Eine persönliche Diskussion, in der alle Interessierten Redebeiträge austauschen konnten, war wegen der hohen Teilnehmerzahl nicht möglich.

Folgende Möglichkeiten für Rückmeldungen wurden angeboten:

- Erwartungen an die Veranstaltung bei der Anmeldung
- Umfrage zum Hintergrund der Teilnehmenden am Anfang der Veranstaltungen
- Rückfragen und inhaltliche Anmerkungen zum verkehrlichen Lagebild
- Rückfragen und inhaltliche Anmerkungen zu den Themenbereichen Mobilitätsangebot / Umwelt- und Klimaauswirkungen / Verkehrssicherheit
- Feedback zur Veranstaltung am Ende
- Informeller Austausch und Vernetzung nach der Veranstaltung (nicht Bestandteil der Auswertung)

Das Mobilitätsforum in Zahlen

Während 2,5 Stunden Mobilitätsforum haben ca. 500 Teilnehmende 175 inhaltliche Beiträge mit 165 Kommentaren geschrieben, 185 Fragen zum fachlichen Input eingebracht und 1150 Rückmeldungen zur Analyse der Status-Quo-Daten gegeben.

Wie wurden die Beiträge ausgewertet?

Die Beiträge der Teilnehmenden über Padlet, Mentimeter und Chat wurden gesammelt und zusammengeführt. Anschließend wurden die Inhalte qualitativ inhaltsanalytisch (mit Hilfe der Software MAXQDA) ausgewertet. Themengleiche Beiträge und Doppelnennungen aller Tools wurden zusammengefasst, da Teilnehmende ihre Beiträge häufig nicht an der Fragestellung ausrichteten (urspr. Mentimeter = Status quo, Padlet = Ziele und Rahmenbedingungen).

Ergänzend wurden die quantitativen Abfragen aus dem Mentimeter ausgewertet und interpretiert. Der Wert n entspricht dabei nicht der Anzahl der Teilnehmenden in der Veranstaltung, sondern der Anzahl der Teilnehmenden, die eine Antwort auf die jeweilige Frage abgegeben haben.

Die während der Veranstaltung gestellten Rückfragen und Antworten sind von PTV, der Stadt und Zebralog beantwortet worden. Rückfragen und Antworten werden in einem separaten Dokument zusammengefasst.

2 Ergebnisse der Beteiligung

Welche Erwartungen hatten die Teilnehmenden an das Mobilitätsforum?

Im Zuge der Anmeldung zum ersten Mobilitätsforum wurden die Teilnehmenden gebeten, Ihre Erwartungen an die Veranstaltung zu formulieren („Welche Erwartungen haben Sie an das erste Mobilitätsforum?“). Von 691 angemeldeten Personen gaben 378 Teilnehmende eine Antwort auf diese Frage.

Obwohl explizit nach den Erwartungen an die Veranstaltung gefragt wurde, beziehen sich die Antworten zu einem großen Teil auch auf die Erwartungen an den Gesamtprozess. Die Auswertung erfolgt daher getrennt zu diesen Aspekten.

Erwartungen an das erste Mobilitätsforum:

- Transparente Informationen erhalten (118 Personen)
 - Über den Gesamtprozess und Beteiligungsmöglichkeiten (24 Personen); vor allem „Wie fließen die Ergebnisse des Mobilitätsforums in den Masterplan ein?“ und „Wo kann ich mich außerdem einbringen?“
 - Über aktuelle Planungen der Stadt Frankfurt im Bereich Mobilität
 - Über aktuelle Konzepte und Beispiele im Bereich nachhaltiger Mobilität
- Vernetzung und Austausch (56 Personen)
 - Einen Einblick in die Mobilitätsbedürfnisse anderer bekommen
 - Gute Zusammenarbeit mit allen Akteur*innen ermöglichen (Ämter, Unternehmen, Bürger*innen, etc.)
- Bestandsaufnahme als Ausgangspunkt (18 Personen)
 - Umfassende Bestandsaufnahme der Situation und Meinungen in der Stadt, auf Basis dessen der Masterplan entwickelt werden kann

Erwartungen an den Prozess:

- Masterplan als Schritt in Richtung Mobilitätswende, hin zu einem nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrssystem in der Stadt Frankfurt (71 Personen):
 - Reduzierung der CO₂-Emissionen (viele konkrete Maßnahmen werden genannt, z.B. Stärkung des ÖPNV oder Ausbau der E-Mobilität)
 - Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum
 - Diskussion über den Flughafen
 - Verbesserung der Verkehrssituation für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen in Bezug auf die Sicherheit dieser Fortbewegungsarten

- Möglichst alle Perspektiven berücksichtigen und einbeziehen (72 Personen)
 - Alle Arten der Mobilität: PKW (Pendeln), ÖPNV, Flugverkehr, Lieferverkehr, Fußgänger*innen, Radverkehr, ...)
 - Alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Personengruppen, die häufig benachteiligt werden: Kinder, Senior*innen, mobilitätseingeschränkte Personen
 - Starker Wunsch der Teilnehmenden sich einbringen zu können
- Zielorientiertes Vorgehen (40 Personen)
 - Klare Ziele am Ende des Prozesses, welche auch zeitnah umgesetzt werden

Wer hat am ersten Mobilitätsforum teilgenommen?

Von den 691 unverbindlich angemeldeten Interessierten nahmen schließlich 551 unterschiedliche Personen teil. Da nicht alle Teilnehmende der Veranstaltung über die gesamte Dauer beiwohnten, ergaben sich unterschiedliche Zahlen für verschiedene Zeitpunkte innerhalb der Veranstaltung. Maximal haben 480 Personen parallel teilgenommen. Zu Beginn waren circa 400 Personen anwesend.

Zu Beginn wurde gefragt, aus welcher Perspektive die Teilnehmenden heute bei der Veranstaltung mitmachen. 371 Teilnehmende beantworteten die Frage. Die meisten gaben an, als Privatperson teilzunehmen (101 Teilnehmende), auch die Wirtschaft (74) und Mobilitäts- und Verkehrs-NGOs (60) waren häufig vertreten. An vierter Stelle wurde Politik (43) als Hintergrund angegeben (s. Abbildung 1).

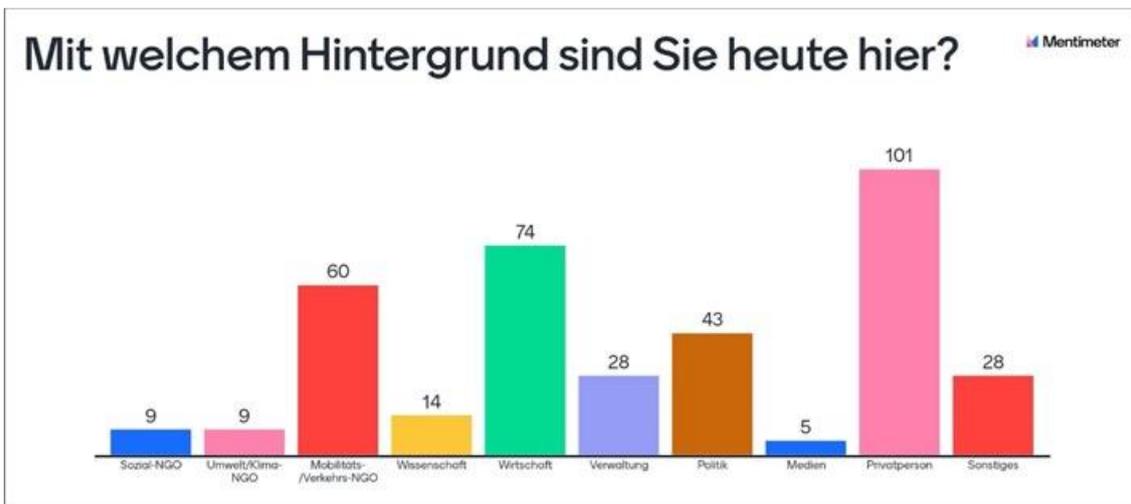


Abbildung 1: Mentimeter-Frage "Mit welchem Hintergrund sind Sie heute hier?" (n=371; Einfachauswahl; Antwortmöglichkeiten von links nach rechts: Sozial-NGO, Umwelt/Klima-NGO, Mobilitäts-/Verkehrs-NGO, Wissenschaft, Wirtschaft, Verwaltung, Politik, Medien, Privatperson, Sonstiges)

395 Teilnehmende beantworteten die Frage nach ihren häufig gewählten Fortbewegungsarten. Mit Abstand am häufigsten wurde dabei mit dem Rad (265 Nennungen), zu Fuß (244) und mit dem öffentlichen Verkehr (243) genannt. An vierter Stelle wurde Auto/Motorrad/Roller (131) genannt (s. Abbildung 2).



Abbildung 2: Mentimeter-Frage "Ich bewege mich in Frankfurt häufig..." (n=395; Mehrfachnennung möglich; Antwortmöglichkeiten von links nach rechts: zu Fuß; mit dem Rad (inkl. Elektro); mit dem öffentlichen Verkehr (Bus/Bahn); mit dem Auto/Motorrad/Roller; mit Sharingangeboten; auf anderem Wege)

Um ein Gespür dafür zu erlangen, worauf die Teilnehmenden bei der Wahl ihres Verkehrsmittels Wert legen, sollten sie anschließend das wichtigste Kriterium der Wahl ihres Verkehrsmittels angeben (n=392; Einfachauswahl). Den meisten Teilnehmenden ist die Reisezeit (154 Teilnehmende), vielen die Zuverlässigkeit (95) sowie die Umweltverträglichkeit (81) am wichtigsten. 45 Teilnehmende nannten Komfort und 17 Personen Preis als wichtigstes Kriterium zur Wahl ihres Verkehrsmittels.

Ein Großteil (305) der Teilnehmenden kommt aus der Stadt Frankfurt, 51 wohnen in angrenzenden Gemeinden und weitere 54 Teilnehmende ordneten sich der Kategorie „Weiter weg“ zu (s. Abbildung 3).

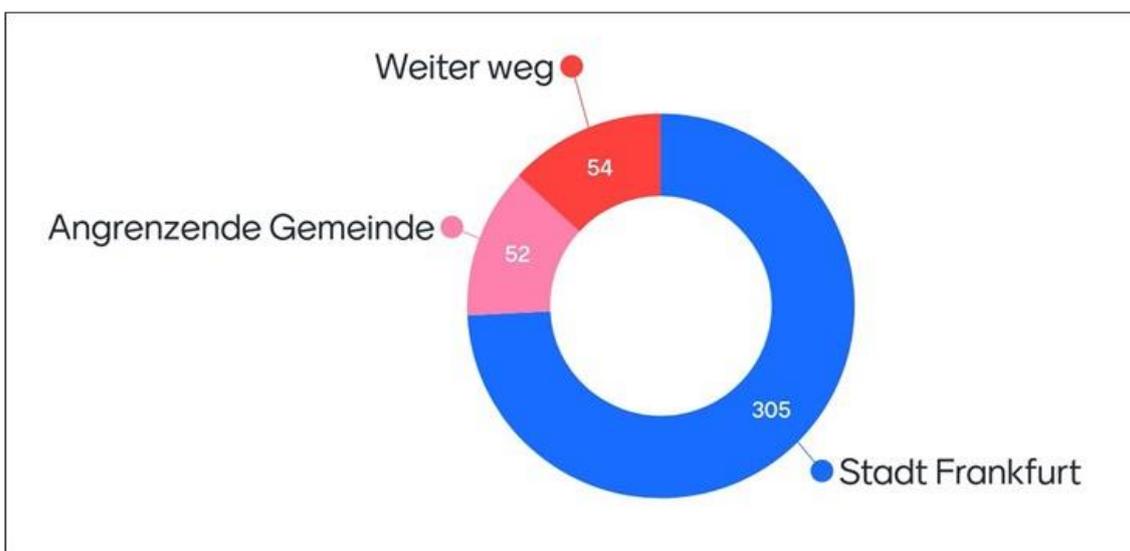


Abbildung 3: Mentimeter-Frage "Wo wohnen Sie?" (n=411; Einfachauswahl; Antwortmöglichkeiten: Stadt Frankfurt, Angrenzende Gemeinde, weiter weg)

Welche Rückmeldungen gab es allgemein zum verkehrlichen Lagebild?

Anhand bestehender Planwerke und Datengrundlagen wurde ein verkehrliches Lagebild des Status quo erstellt, siehe Präsentation (Anlage).

In Bezug auf die derzeitige Situation in der Stadt Frankfurt und den Status quo wurden von den Teilnehmenden auch einige Aspekte, welche einen Querschnitt zwischen unterschiedlichen Themen abbilden, angesprochen. Hierzu gehörten insbesondere Rückmeldungen zu den Vor- und Nachteilen des Radentscheides, welche während der Veranstaltung im Chat diskutiert wurden.

Ebenfalls gab es folgende Rückmeldung zur verkehrlichen Gesamtsituation in Frankfurt:

- An vielen Stellen sei die Stadt nicht barrierefrei, so dass Menschen mit einer Behinderung sich nur erschwert fortbewegen können.
- **E-Scooter** würden insgesamt als Problem wahrgenommen, da sie öffentlichen Raum einnehmen und die Konkurrenz zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zusätzlich verstärken.
- Die Situation des Fußverkehrs sei in der gesamten Stadt prekär und würde durch Konflikte mit dem Radverkehr noch zusätzlich verschlimmert.
- Die Beleuchtung der Wege und Straßen sei an vielen Stellen der Stadt schlecht, was zu einem Gefühl der Unsicherheit bei Nacht führe.
- Das Umland der Stadt Frankfurt sei ebenfalls von den Auswirkungen der vielen Ependler*innen betroffen.
- Das Angebot der Quartiersbusse werde in vielen Stadtteilen positiv aufgenommen und solle ausgebaut werden.
- Die Interessen der Bewohner*innen würden insgesamt nicht genug berücksichtigt.

Rückmeldungen zu Datenlücken:

- Die Thematik der Freizeitmobilität solle bei der Betrachtung des Gesamtverkehrssystems eine Rolle spielen.
- **Wirtschaftsverkehr** seien ein essenzieller Bestandteil des städtischen Lebens und dürften bei der Betrachtung des Gesamtverkehrssystems nicht vernachlässigt werden.
- Der Faktor Lebensqualität werde in den Daten nicht ausreichend berücksichtigt. Hierzu gehöre vor allem die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums.
- Das Thema Gesundheit sei in den Daten nicht abgebildet.
- Die Kosten für Falschparken (z. B. für Poller oder andere Maßnahmen) sollten ebenfalls ermittelt und jährlich veröffentlicht werden.
- Die Entwicklung des ruhenden Verkehrs sei ein interessanter Aspekt, welcher ebenfalls untersucht werden sollte.
- Es gäbe insgesamt zu wenig Daten zum Fußverkehr, so dass dieser in der Gesamtbetrachtung zu wenig berücksichtigt werde.
- Es gäbe zu wenig Daten zu dem Thema Barrierefreiheit in der Stadt Frankfurt a.M.

- Die Entwicklungen im Zuge der Pandemie (Homeoffice etc.) gingen zu wenig aus den Daten hervor.
- **Zukünftige Auswirkungen durch autonomes Fahren** würden nicht thematisiert.
- Der Flughafen gehöre ebenfalls zum Gesamtverkehrssystem der Stadt Frankfurt a.M. und solle daher ebenfalls in die Betrachtung einfließen.

Rückmeldung zu weiteren Datenquellen:

Viele Teilnehmende gingen bei ihren Rückmeldungen auf die Vorbildfunktion anderer Städte ein. Hierbei wurden einige Maßnahmen und Städte besonders herausgestellt, welche neue Impulse für den Masterplan Mobilität geben könnten. Als Best-Practice Beispiele wurden die Städte London (City-Maut), Amsterdam (Fahrradinfrastruktur) sowie Kopenhagen, Hamburg und Wien (Aufteilung des Verkehrsraums) besonders häufig genannt.

Als weitere Datenquelle, welche in die Gesamtbetrachtung der Situation in Frankfurt einfließen sollte, wurde auf die Ergebnisse des Frankfurter Demokratiekonvents (November 2021) mit dem Thema Klimaschutz hingewiesen.

Inhaltliche Rückmeldungen zu themenübergreifenden Zielsetzungen und Rahmenbedingungen:

- **Barrierefreiheit** solle bei der Erarbeitung des Masterplans und bei verkehrlichen Planungen der Stadt stärker berücksichtigt werden. Außerdem solle der Umbau hin zu einem barrierefreien Verkehrssystem in der Stadt Frankfurt a.M. (z.B. der Umbau von Haltestellen) priorisiert und somit schneller umgesetzt werden. Hierzu gehörte für einige Teilnehmende auch, dass Informationen für Menschen mit Behinderung zur Verfügung gestellt werden.
- Die Verkehrsplanung solle als Stadtgestaltung verstanden werden, was ein integriertes Denken der Dezernate und Ämter voraussetzt.
- Es wurde gewünscht, dass die Genderperspektive (z.B. in Bezug auf Care-Arbeit, Angsträume usw.) in den Masterplan einfließt.
- **Umweltverträglichkeit** solle bei der Erstellung des Masterplans immer mitgedacht werden.
- Indem Kinder bei der Erstellung des Masterplans einbezogen würden, solle die Mobilitätssituation der Kinder in Frankfurt insgesamt verbessert werden.
- Daten, Informationen und Planungen sollen für alle Nutzergruppen zugänglich und verständlich sein. Eine bessere Verkehrsbildung solle die Konflikte in der Stadt insgesamt reduzieren und für einen sensibleren Umgang zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen sorgen.

2.1 THEMA A: Mobilitätsangebot (Zufriedenheit mit dem Verkehrssystem)

Fragestellungen:

- Mentimeter
 - Stimmt die Interpretation der Daten mit ihren eigenen Erfahrungen im Alltag überein?
 - In welchen Bereich erleben Sie eine Abweichung?
- Padlet
 - Was bedeutet das für die Planung der zukünftigen Mobilität in der Stadt? (Ziele, Rahmenbedingungen, ...)

Input durch PTV, siehe Präsentation (Anlage).



Abbildung 4: Mentimeter-Frage: "Stimmt die Interpretation der Daten mit Ihren eigenen Erfahrungen im Alltag überein?"

Bezogen auf These und Informationen zum Mobilitätsangebot wurden die Teilnehmenden (n=316) gefragt, ob die Interpretation der Daten mit Ihren eigenen Erfahrungen im Alltag übereinstimmt. Durchschnittlich stimmte die Interpretation eher überein (\bar{x} 3,2; Skala von 1 = stimmt gar nicht überein bis 5 = stimmt sehr überein, s. Abb. 4).

Anschließend wurden die Teilnehmenden gefragt, in welchem Bereich sie Abweichungen erleben. 224 Teilnehmende schrieben zur Beantwortung der Mentimeter-Frage 422 Beiträge. Viele der Teilnehmenden gaben nicht nur Abweichungen, sondern auch Gründe für die wahrgenommene Konkurrenzsituation an.

Die Teilnehmenden nahmen Konkurrenz zwischen allen Verkehrsmitteln wahr, lediglich der öffentliche Verkehr wurde selten genannt. Explizit genannt wurden Konkurrenzsituationen zwischen Rad- und Fußverkehr, zwischen Auto-/Busverkehr und Radverkehr, zwischen Lieferverkehr und Radverkehr, zwischen Fußgänger*innen und E-Scootern sowie zwischen Fuß- und Autoverkehr. Missachten von Verkehrsregeln, wenig Rücksichtnahme oder größere Anteile am Straßenraum für Radler*innen sowie Abstellmöglichkeiten von Sharing-Anbietern seien Auslöser der Konkurrenzsituation. Ein Beitrag wies auch darauf hin, dass Defizite einzelner Fortbewegungsarten durch einen Umstieg erst realisiert würden.

Als Faktoren für Unzufriedenheit oder Wahrnehmung der Konkurrenzsituation wurden ein wachsendes Bewusstsein und eine unterschiedliche Anspruchshaltung sowie Einschätzung genannt. Einzelne Theorien der Teilnehmenden waren etwa, dass nicht die Unzufriedenheit, aber die Konkurrenz steige, dass die Unzufriedenheit in der Realität viel höher oder aber auch niedriger sei als in den Daten angegeben oder die Zufriedenheitswerte früherer Jahre nicht der Realität entsprächen.

- Beiträge bezogen sich häufig auf den **Autoverkehr** in Frankfurt. Hingewiesen wurde wiederholt auf den Konflikt zwischen Rad und Auto (inkl. ruhendem Verkehr). Faktoren wie Stau, Ampelschaltung („grüne Welle“), Nichteinhaltung von Verkehrsregeln, Lärm, Dreck und Feinstaub aber auch reduzierte Fahrstreifen steigerten die Unzufriedenheit mit dem Verkehrssystem. Als Faktoren für die Konkurrenz wurden des Weiteren Flächenverbrauch, eine höhere Anzahl und zunehmend größere (private) Fahrzeuge sowie die Fahrtgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs genannt. Beiträge wiesen auf eine verminderte Lebensqualität in der Stadt hin. Die große Präsenz sowie die gefühlten Privilegien des Autos wurden in weiteren Beiträgen hervorgehoben. Die Stadt würde immer noch autogerecht beplant und dem PKW zu viel Raum einräumen. Der Autoverkehr übersteige die städtischen Kapazitäten. Dem entgegen stand die Meinung, das Auto sei ein „Prügelknabe“ und würde auch Einnahmen für die Stadt bringen.
- Nach Wahrnehmung einiger Teilnehmenden würden **Fahrzeuge** zunehmend größer und schneller (auch E-Räder). Die Zahl an SUVs nehme subjektiv beobachtet zu.
- **Pendlerverkehre** würden negiert und erschwert.
- **Falschparker** wurden als häufigsten Ursache der Unzufriedenheit angegeben. Insbesondere Gehwege, Radwege und Kreuzungsbereiche seien betroffen und bürgerten Gefahren (insbesondere für Kinder). Es gäbe zu viele ungenutzte privat gemietete Parkplätze, hingegen schlechte Parkmöglichkeiten in Wohnstadtteilen.

Diskussionsthese

Die Unzufriedenheit hat in den letzten Jahren beim Kfz- und besonders beim Radverkehr zugenommen. Das zeugt von einer zunehmenden Konkurrenzsituation.

- Abweichend zur These wurde auch der **Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)** in einigen Beiträgen aufgezeigt. Dieser wurde als schlecht, teuer, unzureichend ausgebaut, vernachlässigt, überlastet, unzuverlässig und schlecht getaktet (ins. Umland) wahrgenommen. Konflikte zwischen Auto und Tram (Flächen) und ÖPNV und Radverkehr (Tempo) wurden eingebracht. Zudem würden viele Mitarbeiter*innen kleinerer Unternehmen gerne ein Jobticket nutzen, dies sei allerdings nur selten möglich, da Jobtickets zu teuer und der bürokratische Aufwand zu hoch seien.
- Im Sinne der **Barrierefreiheit** wurde auf die Unzufriedenheit blinder oder mobilitätseingeschränkter Menschen hingewiesen. Insbesondere E-Roller würden die Unfallgefahr erhöhen. Wären die Gehwege attraktiver, für mehr Menschen gleichzeitig nutzbar, barrierefrei und unbeparkt, dann hätte Frankfurt Potenzial Wege zu Fuß zurückzulegen.
- **E-Scooter** schienen ein gesondertes Problem darzustellen. Parkende E-Roller würden als störend empfunden, nähmen Geh- und Radwege sowie öffentlich Raum ein und bildeten so Barrieren und bürgten Unfallgefahren (auch im Sinne der Konkurrenz). Fahrer*innen von E-Scootern verstießen häufig gegen die Verkehrsregeln.
- Auch die **Flächenverteilung** wurde von einigen Teilnehmenden als Faktor der Konkurrenzsituation wahrgenommen. Ob Radfahrenden, zu Fuß Gehenden (neue Aufteilung des Straßenraumes zugunsten von Rad- und Fußverkehr) oder dem motorisierten Verkehr (breitere Spuren) mehr Fläche zugewiesen werden soll, wurde unterschiedlich wahrgenommen. Der motorisierte Verkehr erschien einigen im öffentlichen Raum zu dominant. Beanspruchung von zusätzlichen Fahrspuren durch Radfahrende wurde als einschränkend für den Kfz-Verkehr wahrgenommen. Gleichzeitig wurde von anderen Teilnehmenden eine Umverteilung zugunsten des zunehmenden Radverkehrs gefordert. Die Trennung von Verkehrswegen könne zur Zufriedenheit beitragen.
- Die Konkurrenz für **zu Fuß Gehende** in Frankfurt mache sich auf schmalen, fehlenden oder unzureichenden Gehwegen (Baustellen) bemerkbar. Besonders schwierig sei die Situation für Menschen mit Kinderwagen oder Rollstuhl. Eine menschengerechte Stadt solle zu Fuß Gehende in den Vordergrund rücken.
- Überdurchschnittlich viele Beiträge bezogen sich auf den **Radverkehr**. Fehlende, abrupt endende, schmale, schlecht ausgebaute oder zugeparkte (u. a. Lieferverkehr) Radwege schürten die Unzufriedenheit. Auch aggressives Verhalten und nicht eingehaltene Verkehrsregeln durch Radfahrende befeuerten die Unzufriedenheit zusätzlich. Ein fehlendes Gesamtkonzept und das „Feindbild“ Radfahrer*in wurde von einigen als Grund für die Unzufriedenheit angenommen. Weitere Gründe waren auch eine unzureichende Ampelschaltung, die unnötige Stopps verursache. Einige Beiträge deuteten eine Verbesserung der Situation für Radfahrende oder entgegengesetzt der These, eine Zufriedenheit mit der Situation an.
- Das **Verhalten** einzelner Verkehrsteilnehmenden führe Unzufriedenheit und Konkurrenzsituation sowie Gefahrensituationen herbei. Allen voran wurden Egoisten, „Rasende“, aggressive Verkehrsteilnehmende und Falschparkende genannt. Die Rücksichtslosigkeit gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmenden und die Missachtung von Verkehrsregeln wurde wiederholt genannt.
- Die Unzufriedenheit in Bezug auf die **Verkehrsplanung** wurde in Beiträgen deutlich, die eine fehlende digitale Verkehrsoptimierung für das steigende Verkehrsaufkommen oder einen unzureichenden Verkehrsfluss (Staus, Ampelschaltung für

Radfahrende und Signalsystem der A-Strecke (U)) bemängelten. Sanktionen gegen Verkehrssünder würden kaum verhängt. Bauprojekte würden langsam umgesetzt und umso längere Sperrungen hervorrufen. Verkehrsberuhigte Zonen dürften nicht zu Lasten der Radfahrenden gehen (Flächenkonflikt, geteilte Bereiche mit Überholverbot), auch wenn ein langsames Tempo allgemein gewünscht sei.

- **Konkurrenzsituation** würden im Stadtkern, auf den Hauptstraßen und Einfallstraßen sowie an Kreuzungen und Querungen beobachtet.
- Unzufriedenheit bzw. Konkurrenzsituation mit **Lieferverkehren** entstünden durch fehlende Lieferzonen (Falschparken, u. a. Radwege) und die Zunahme von Lieferverkehren (u. a. für Anwohnende).
- Unzufriedenheit drückte sich für vereinzelte Teilnehmende auch in der Umweltbelastung, Lärm und Luftverschmutzung aus.

Vereinzelte drückten die Teilnehmenden auch ihre Zufriedenheit mit dem Verkehrssystem aus. Es ginge weniger um Konkurrenz, sondern um ein Miteinander im Straßenverkehr.

Allgemeine Rückmeldungen zum Status quo:

Neben den Rückmeldungen zur oben genannten These, brachten die Teilnehmenden im Padlet sowie im Chat auch allgemeine Aussagen zum Status quo ein:

- Einige Beiträge der Teilnehmenden bezogen sich explizit auf geplante Verkehrsprojekte. Ein Beispiel hierfür war der **Riederwaldtunnel**, welcher für Mehrverkehr und somit für mehr Unzufriedenheit Sorge. Gleichzeitig sei der Tunnel ein „Weg in die falsche Richtung“ in Bezug auf die Mobilitätswende.
- Auf Grund der starken **Bürokratie** in der Stadt Frankfurt a.M. dauere es viel zu lange bis Projekte und Planungen umgesetzt würden, dies trage zur Unzufriedenheit bei.
- Durch das **Homeoffice** im ersten Lockdown gab es weniger Pendlerverkehre, dies führte zu einer höheren Zufriedenheit mit der Verkehrssituation. Der Ausbau des Homeoffice könne daher eine wichtige Maßnahme für weniger Pendler*innen in der Zukunft sein.
- Der Ausbau der **roten Radwege** wurde positiv aufgefasst, was zu einer größeren Zufriedenheit der Radfahrer*innen beitrage. Dennoch wünschen sich viele Radfahrer*innen mehr Radwege, welche nicht abrupt aufhören.
- Bei der Diskussion um eine City-Maut wurde auf die **Sonderrolle der Pendler*innen** in der Stadt Frankfurt hingewiesen. Es müsse beachtet werden, dass soziale Unterschiede eine wichtige Rolle bei der Betrachtung von Pendler*innen spielen. Für viele Menschen sei es nicht mehr möglich sich Wohnraum in Ballungszentren wie Frankfurt zu leisten, weshalb sie auf das Umland ausweichen und in die Stadt pendeln müssen. Gleichzeitig seien Pendler*innen eine finanzielle und ökologische Belastung für die Stadt. Der **gesamstädtische Kontext** sei dementsprechend bei der Diskussion um Pendlerverkehre zu beachten.

Weitere Rückmeldungen zu Datenlücken:

Die Teilnehmenden wünschten sich vor allem in Bezug auf Zufriedenheit mit dem ÖPNV **differenziertere Daten**. Es wurde angeregt, eine Umfrage durchzuführen, welche sich auf die Zufriedenheit mit den **ÖPNV-Tarifen** konzentriert. Außerdem baten einige Teilnehmende darum, dass die verschiedenen **Formen des ÖPNVs** bei der Darstellung unterschieden werden (U-Bahn, Bus, S-Bahn, usw.).

Fußgänger*innen würden in der Datenbetrachtung fehlen.

Eine weitere Rückmeldung geht darauf ein, dass auch die **Hintergründe für Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit** bei Umfragen erhoben werden sollten.

Inhaltliche Rückmeldungen zur Zielsetzung:

- Es wurde gewünscht, dass die **Perspektive der Pendler*innen** in den Masterplan Mobilität einfließt. Hierzu gehöre, dass das Umland Frankfurts besser angebunden wird. Die Teilnehmenden mochten in Zukunft die Möglichkeit haben, auch ohne eigenen PKW problemlos in die Stadt zu gelangen (z. B. durch Ausbau ÖPNV, P+R, Car-Sharing, Radschnellwege, usw.)
- Um die **Konkurrenz** zwischen den Verkehrsmitteln zu verringern, solle der **Verkehrsraum gerechter aufgeteilt** werden. In Bezug darauf wurden vor allem bessere Regelungen zum Umgang mit **E-Scootern** gewünscht, da diese von vielen Teilnehmenden im öffentlichen Raum als störend wahrgenommen wurden. Ein besseres und **striktteres Parkraummanagement** solle außerdem zu einer gerechteren Aufteilung des Verkehrsraums beitragen, indem weniger Flächen durch Falschparker*innen blockiert würden.
- Bei zukünftigen Planungen solle das **städtische Umfeld** mitgedacht werden, so dass die Stadt Frankfurt a.M. menschengerechter und lebenswerter wird. Der Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und somit auch mehr Zufriedenheit wurde auch in der Forderung nach einer **autofreien Innenstadt** deutlich.
- Der **Ausbau alternativer (ökologische) Verkehrsmittel habe Priorität**, während der MIV im Sinne des Klimaschutzes möglichst reduziert werden solle. Planungsprozesse, welche diese Verkehrsmittel (Car-Sharing, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) betreffen sollten beschleunigt werden.

Sonstige inhaltliche Rückmeldungen:

Abweichend der Fragestellungen wurden auch Maßnahmenideen eingebracht, die im Folgenden im Sinne des weiteren Prozesses aufgeführt werden.

Besonders häufig gab es Vorschläge im Rahmen einer City Maut: Es solle eine City-Maut wie z. B. in London eingeführt werden. Durch die City-Maut würde das Einpendeln in die Stadt mit dem PKW unattraktiver, wodurch das Verkehrssystem entlastet und die Platzanspruchnahme durch PKW verringert würde. Außerdem sollten die Pendler*innen die genutzt PKW-Infrastruktur in der Stadt mitfinanzieren, welche von den Bürger*innen

Frankfurts weniger genutzt würde. Kritik an der City-Maut wurde in weiteren Beiträgen angemerkt: Der Standort Frankfurt könne dadurch unattraktiver werden und der Einzelhandel könne Umsatzeinbußen zu spüren bekommen.

Rad

- Finanzielle Beteiligung der Radfahrenden (z. B. an Stellplätzen, Radwegen, roten Teppichen...)
- Radschnellwege
- Trennung der Verkehrsströme: Fußverkehr, Rad und Auto
- „Drängelgitter“ durch Poller ersetzen

Lieferrn und Parken

- Angebot an Liefer- und Gewerbe-zonen
- Lieferverkehr unterirdisch und limitiert
- Weniger MIV-Stellplätze, weniger ruhender Verkehr (Mehr Car-Sharing), gleichzeitig entsiegeln
- Parkflächen zweifelsfrei markieren
- Anwohner*innenparken
- Parken auf Zeit ausweiten (z. B. für Arzt- oder Marktbesuche)
- Mehr Parkhäuser mit höherer Kapazität, P+R und Quartiersgaragen
- Leere Parkflächen der Messe mitnutzen
- Neue Aufteilung des Verkehrsraums (u. a. Parkraum menschenfreundlicher nutzen)

ÖPNV und Sharing

- Car-Sharing im Umland
- Stärkere Einbindung und starke Vernetzung von Sharing- und On-Demand-Mobilität als Teil des ÖPNV
- Taxen für mobilitätseingeschränkte Personen
- (E-)Mieträder für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

- Kürzere Taktungen der ÖPNV-Verbindungen ins Umland zur Verringerung des Autoverkehrs
- Ausbau des ÖPNV insbesondere Bahn (Taktung und Komfort erhöhen)
- 1-Euro Ticket für den ÖPNV (Kostenreduktion allgemein)
- ÖPNV-Zeitkarten Home-Office-konform
- Jobtickets auch für kleine Betriebe (z. B. auch über die Handwerkskammer)
- Anpassung der Tarifstruktur im ÖPNV (v. a. Kurzstrecken über Stadtgrenze hinaus, Familien-Tarife)
- Digitale Busanzeige über GPS an den Haltestellen für genauere Abfahrtszeiten
- Transportmöglichkeiten für Handwagen und Rädern in Bussen und Bahnen

Planung und Umsetzung

- Städtischer Beitrag zur Steigerung der Mobilitätskultur
- Digitale Verkehrsoptimierung
- Verkehrsplanung für den Umweltverbund, nicht für das Auto
- Umgestaltung des öffentlichen Raumes (weniger Verkehrsflächen für MIV, andere Nutzungsformen u. a. Begrünung, Gastronomie, Aufenthalt)
- Dynamisches City-Maut (basierend auf Tageszeit, Raddruck, CO₂-Emissionen, Breite und Gewicht des Fahrzeugs, etc.) unter Berücksichtigung von einkommensschwächeren Gruppen

- Kontrolle bestehender Regelungen für Rad-, Fuß- und Autoverkehr ausbauen
- Smarte Ampelschaltung zur CO₂-Reduktion
- Auflagen für Wohnungsbaugesellschaften E-Ladesäulen in Tiefgaragen zu installieren

MIV

- Tempolimit auf 30 km/h reduzieren
- Autoarme Innenstadt
- Abschaffung von Dienstwagenprivilegien und Pendlerpauschale muss
- Ladeinfrastruktur für Berufsradfahrer*innen oder Elektro-Leichtmobilisten (Lastenräder und Fahrradtaxi – city-nahe Hubs)

2.2 THEMA B: Umwelt- und Klimaauswirkungen (CO₂-Bilanz)

Fragestellungen:

- Mentimeter
 - Haben Sie mit dieser Entwicklung gerechnet?
 - Und was sind aus Ihrer Sicht die Ursachen dafür?
 - Nachdem Sie in die Infos so kennen. Sind Sie bereit ihr persönliches Verhalten zu ändern?
- Padlet
 - Was bedeutet das für die Planung der zukünftigen Mobilität in der Stadt? (Ziele, Rahmenbedingungen, ...)

Input PTV siehe Präsentation (Anlage).

Viele der Teilnehmenden (n = 252) haben mit den zuvor vorgestellten Entwicklungen (keine Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor) gerechnet (Ø 4,2). 127 Personen gaben an „sehr“ (=5) mit dieser Entwicklung gerechnet zu haben. Nur 9 Personen gaben hingegen an, „gar nicht“ (=1) mit der Entwicklung gerechnet zu haben (s. Abbildung 5).

Diskussionsthese

In den letzten 30 Jahren wurde im Bereich Verkehr keine Emissionsreduktion von Treibhausgasen erreicht. Auch die jüngste Vergangenheit zeigt keine positive Entwicklungstendenz.

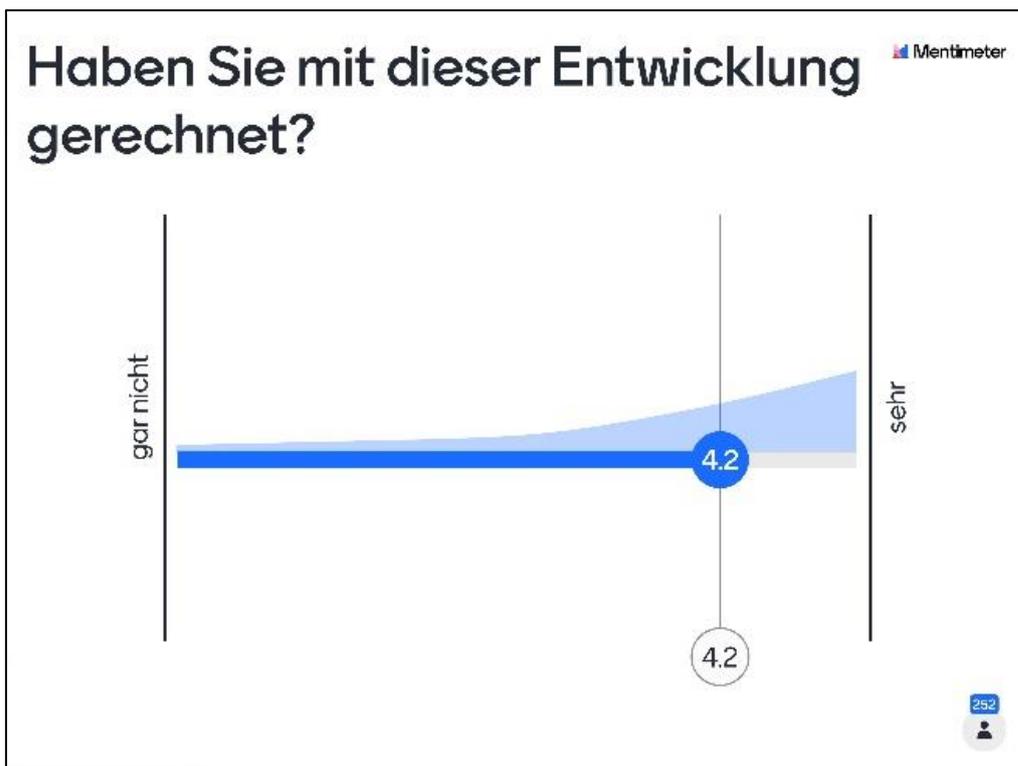


Abbildung 5: Mentimeter-Frage "Haben Sie mit dieser Entwicklung gerechnet?"

Als Ursachen für diese Annahme gaben 215 Teilnehmende ihrer Meinung nach denkbare Gründe in insgesamt 365 Beiträgen an.

- **Alternativen** (RAD/ÖPNV) zum Auto würden nicht ausreichend gefördert und seien zudem gefährlich (Rad). Der ÖPNV sei zudem zu teuer. Kosten und Reisezeit sprächen nach wie vor für den PKW. Planungszeiten (Infrastruktur) und Finanzmittel für den Ausbau seien unzureichend vorhanden. Der ÖPNV wurde als schlecht ausgebaut aber überkomplex und unflexibel sowie unzuverlässig empfunden. Des Weiteren fehlten Anreize für den Umstieg. In der Planung würde nicht verkehrsmittelübergreifend gedacht (u. a. Carsharing fehle), was sich ebenfalls in der Infrastruktur (Geh- und Radwege) widerspiegeln würde. Dass die Emissionen in den letzten Jahren anstiegen, führten manche Teilnehmende auch darauf zurück, dass die Straßenbahn/Bahn nicht mit Ökostrom führen. Zudem nähmen der Busverkehr sowie die Zulassungen von Fahrzeugen zu.
- Als weitere Ursache wurde die Zunahme des **Flugverkehrs** und eine fehlende Kerosinsteuer genannt.
- In vielen Beiträgen wurde die gesellschaftliche Entwicklung mit als Ursache für die Emissionen angesehen: Bevölkerungswachstum, ein steigender Grad an Individualisierung in der Mobilität sowie die Möglichkeit zur „uneingeschränkten Mobilität“ (steigender Wohlstand) erhöhe das Verkehrsvolumen. Wohnraum in Frankfurt verteuere sich, sodass Pendeln attraktiv würde und sich die Anzahl der Fahrten erhöhe.
- Auch das individuelle Verhalten trage zu einem höheren CO₂-Ausstoß bei. Häufig genannt wurden Faulheit, gesteigerte Komfortansprüche, Bequemlichkeit, fehlen-

des Bewusstseins, Egoismus, festgefahrene Routinen, gegensätzliche Wertvorstellungen oder individuelle Prioritäten. Niemand wolle sich einschränken und Haushalte würden sich individualisieren (> 1 PKW pro Haushalt). Elterntaxis wurden als Beispiel genannt.

- Die Infrastruktur des Umlandes biete ungenügend Mobilitätsalternativen zum PKW. Auch allgemein sei die Infrastruktur autozentriert (u. a. viele billige Parkplätze in der City). Dort wo Parkmöglichkeiten hingegen fehlten, führten Suchfahrten zu mehr Emissionsausstoß; Ebenso bei Wegen, die durch fehlende Nahversorgung entstehen. Schlechte bzw. nicht vorhandene Geh- und Rad(schnell)wege wurden als weitere Ursachen genannt. Die Ladeinfrastruktur (E-Mobilität) sei unzureichend. Auch während Corona habe sich der Individualverkehr erhöht.
- In den Beiträgen wurde vermutet, dass jeder technische Fortschritt bei den Verbrennern zu größeren Fahrzeugen und mehr Emissionen führe oder sich die Antriebe der Fahrzeuge nicht veränderten (zu wenig E-Mobilität). Die steigende Anzahl an E-Autos mache sich augenscheinlich nicht bemerkbar. Auch die Frankfurter Straßenbahn fahre nicht mit Ökostrom.
- Prestige und Status werde mit dem Auto assoziiert. Autofahren sei zu billig, Fahrzeuge würden immer größer (SUVs), schneller und verbrauchsstärker. Der Individualverkehr nehme zu. Das Kfz würde durch die infrastrukturelle Planung und Subventionen politisch bevorzugt. Die Situation für den motorisierten Individualverkehr sei komfortabel.
- Als weitere Ursache für eine hohe Emissionsbelastung wurde das Pendeln (weite Strecken, mehr Fahrten) sowie das **betriebliche Mobilitätsmanagement** angesehen. Pendeln würde durch Firmenfahrzeuge/Dienstwagen (oft nur SUVs) und Kraftstoffsubventionen attraktiver. Zudem gäbe es wenig Alternativen für Pendler. Die Mischung aus ÖPNV und Kfz sei zu teuer und es fehle an P+R-Parkplätzen. Es ergäbe sich allgemein eine stets größere Trennung von Arbeitsplatz/Studium/Freizeit und Wohnort.
- Wiederholt wurde erwähnt, dass der Autoverkehr sowie die Autoindustrie (indirekt) zu stark **subventioniert**, Alternativen hingegen wenig gefördert würden. Externe Kosten des motorisierten Individualverkehrs würden nicht weit genug mit einberechnet.
- **Lobbyismus** spiele für motorisierte Individualverkehre und die daraus hervorgehenden Emissionen eine relevante Rolle (politische Entscheidungen, wirtschaftliche Interessen, etc.).
- In vielen Beiträgen wurde der Wunsch nach einem stärkeren **politischen Willen** und Mut ausgedrückt. Zu wenige, zu kleine Veränderungsschritte würden getätigt. Eine Abkehr vom Auto fände nicht statt. Auch fehlten Zielvorgaben, die für Bürger*innen transparent und verständlich seien.
- Ein mangelndes Verständnis für **Raumgerechtigkeit** sowie die bestehende Raumstruktur und Zersiedelung wurden eher seltener, aber auch, als Ursache gesehen.
- Einige Beitragsschreibende sahen den fehlenden Zwang zur Reduktion, in Form von Bepreisung, **Sanktionen**, Beschränkungen oder Besteuerung seitens der Politik als Grund für die Stagnation im Bereich der Emissionseinsparung.
- Weitere Beiträge verorteten die Ursachen im Bereich der **Verkehrsplanung**: Diese würde auf das Automobil fokussieren („MIV freundlich“), es gäbe keine integrativen

Konzepte und einen zu schwachen ÖPNV. Der Verkehrsfluss aller Verkehrsteilnehmenden sei nicht gewährleistet. Ferner gäbe es kein definiertes und nachvollziehbares Ziel zur Reduktion von MIV. Lange Planungsverfahren und Widerstände verhinderten die Neuaufteilung des Straßenraumes sowie zukunftsgerichtete Planung.

- Selten wurde auch die **Logistikbranche** als Ursache benannt.

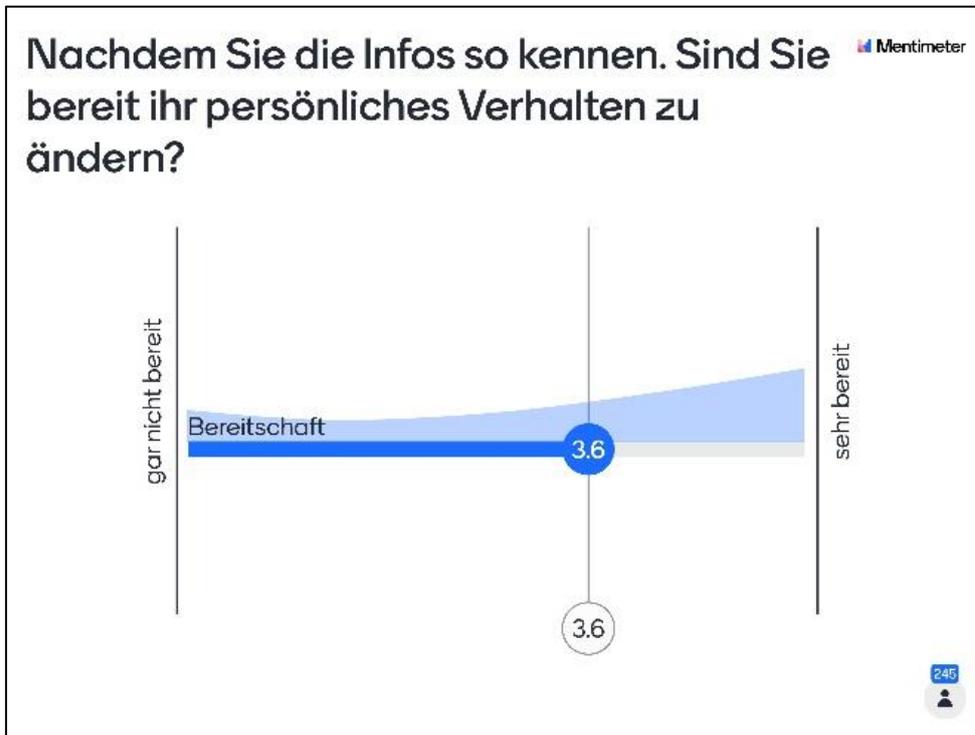


Abbildung 6: Mentimeter-Frage "Nachdem Sie die Infos so kennen. Sind Sie bereit ihr persönliches Verhalten zu ändern?"

Abschließend für das Thema B beantworteten die Teilnehmenden (n = 245) die Frage danach, ob Sie mit ihrem jetzigen Wissensstand dazu bereit sind, ihr persönliches Verhalten zu ändern. Die durchschnittliche Bereitschaft verzeichnete einen Durchschnittswert von 3,6 auf einer Skala von 1 = gar nicht bereit bis 5 = sehr bereit (siehe Abbildung 6).

Allgemeine Rückmeldungen zum Status quo:

Viele Teilnehmende gaben den Hinweis, dass auch bei **Elektromobilität der ökologische Fußabdruck** und der **Flächenverbrauch** zu beachten seien. Dazu gehöre, dass die Fahrzeuge produziert und betrieben werden müssten, wobei häufig Kohlestrom verwendet würde. Für eine wirkliche Reduktion des CO₂-Ausstoßes sei es daher wichtig, Strom aus erneuerbaren Energien zu nutzen.

Rückmeldungen zu Datenlücken:

Die Teilnehmenden des Mobilitätsforums gaben einige Rückmeldung zu Datenlücken und zeigten zudem Aspekte auf, welche ihrer Meinung nach ebenfalls in eine ganzheitliche Betrachtung von Umwelt- und Klimaauswirkungen in der Stadt Frankfurt einfließen sollten.

- Eine Betrachtung des CO₂-Austoß der **Logistikbranche**, insbesondere des Internet-handels, müsse zusätzlich zum MIV geschehen.
- In Bezug auf den ÖPNV wurde eine **Differenzierung** zwischen Bussen etc. und schienengebundenen ÖPNV gewünscht. Innerhalb des **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** könne außerdem zwischen U-Bahn und S-Bahn unterschieden werden.
- Um eine objektive Diskussion über ein Tempolimit zu ermöglichen, wünschten einige Teilnehmende eine **Gegenüberstellung der CO₂-Austoße je nach Tempo** eines PKWs.
- Für eine ganzheitliche Betrachtung seien Daten zum Aspekt **der Lärmemissionen** wichtig, da Lärm ein wichtiger Faktor für die Gesundheit der Menschen sei.
- Ebenfalls sei der Einfluss von anderen „**weichen**“ **Faktoren** wie Lebensqualität, Gesundheit und Wohlbefinden wichtig für eine ganzheitliche Betrachtung.

Inhaltliche Rückmeldungen zur Zielsetzung:

- Ein neues **Mobilitätsverständnis** sollte sich auch **städtebaulich** in Frankfurt widerspiegeln. Dies bedeute, dass die Stadt so geplant werde, dass möglichst kurze Wege zwischen verschiedenen Daseinsgrundfunktionen (Arbeit, Wohnen, Bildung, Freizeit, Versorgung, ...) zurückgelegt werden können. Aus diesem Grund solle der Masterplan Mobilität auch Empfehlungen für die Stadtplanung enthalten.
- Gleichzeitig solle die **Lebensqualität** der Frankfurter*innen höher als der Verkehr priorisiert werden. Zukünftigen Planungen sollten das Ziel haben **Lärm zu reduzieren** und die **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum zu erhöhen.
- Um eine zeitnahe Reduzierung des CO₂-Austoßes zu erreichen, sollten **transparente und nachvollziehbare Ziele** in Bezug auf die Reduzierung des MIV und des CO₂-Austoßes definiert werden. Die Politik solle hinter diesen Zielen stehen.
- Verkehrsmittel, welche wenig emittieren, sollten nach Meinung einiger Teilnehmenden **stärker gefördert** werden (Fußverkehr, Elektrobusse, Radverkehr). Die benötigte Infrastruktur für E-Mobilität und Sharing-Angebote solle ausgebaut werden.

Sonstige inhaltliche Rückmeldungen:

Abweichend der Fragestellungen werde auch Maßnahmen eingebracht, die im Folgenden im Sinne des weiteren Prozesses aufgeführt werden.

Hervorgestochen ist das Thema „Attraktivere Gestaltung des ÖPNV“: Der ÖPNV solle durch günstigere Ticketpreise z. B. in Form von Jobtickets, bessere Anbindung des Umlandes und eine zuverlässigere Taktung attraktiver gestaltet werden. In Verbindung mit P+R-Angeboten könne dadurch der CO₂-Austoß durch Pendler*innen reduziert werden.

ÖPNV

- 1-Euro-Ticket pro Tag (365 Euro Ticket) für jede*n Bürger *in
- Jobtickets für kleine Betriebe
- ÖPNV für alle (unter 18 Jahren) kostenlos machen

→ Busbahnhöfe außerhalb der Städte ansiedeln. Transfer in die Innenstadt mit emissionsgünstigeren Bussen

- Eine App für alle Mobilitätsarten (inkl. Streckenauswertung nach Schnelligkeit, Bequemlichkeit oder Umweltverträglichkeit)
- Seilbahnen als zusätzliche Ebene des ÖPNV
- Taktverdichtungen, Expressverbindungen, Tangentialverbindungen
- Bus On Demand in das S-Bahn-System integrieren
- ÖPNV vereinfachen (Informationen und Ticketsystem)
- Kleinbusse innerhalb der Stadtteile und -zentren
- ÖPNV ohne Kohlestrombetrieb (Solarstrom oder Wasserstoff)

MIV

- Abschaffen des privaten Autos belohnen
- Pendler*innenparkplätze

- Regulierung des motorisierten Verkehrs aus dem Umland mittels Pfortnerampeln/Pendlerampeln
- CO₂ konkret bepreisen (z. B. höhere Parkgebühren, niedrige ÖPNV-Preise)
- Parken im öffentlichen Raum nach CO₂-Ausstoß und Fahrzeuggewicht verteuern
- Homeoffice langfristig etablieren
- Von 9 Uhr bis Mitternacht kein Autoverkehr in der Frankfurter Innenstadt
- Tempo 30

Radverkehr

- Stadtweites Radwegenetz (glatter Belag)
- Parkhäuser für Fahrräder

Sonstiges

- Städtische Fahrzeuge konsequent emissionsarm betreiben (z. B. VGF-Busse, FES, etc.)
- Neuordnung der Lieferverkehre

2.3 THEMA C: Verkehrssicherheit (An Unfällen beteiligte Verkehrsmittel)

Fragestellungen:

- Mentimeter
 - Stimmt die Interpretation der Daten mit ihren eigenen Erfahrungen im Alltag überein?
 - In welchem Bereich beobachten Sie Abweichungen?
 - Nachdem Sie in die Infos so kennen. Wird das Ihr persönliches Verhalten ändern?
 - Inwiefern verändert sich Ihr Verhalten?
- Padlet
 - Was bedeutet das für die Planung der zukünftigen Mobilität in der Stadt? (Ziele, Rahmenbedingungen, ...)

Input PTV siehe Präsentation (Anlage).

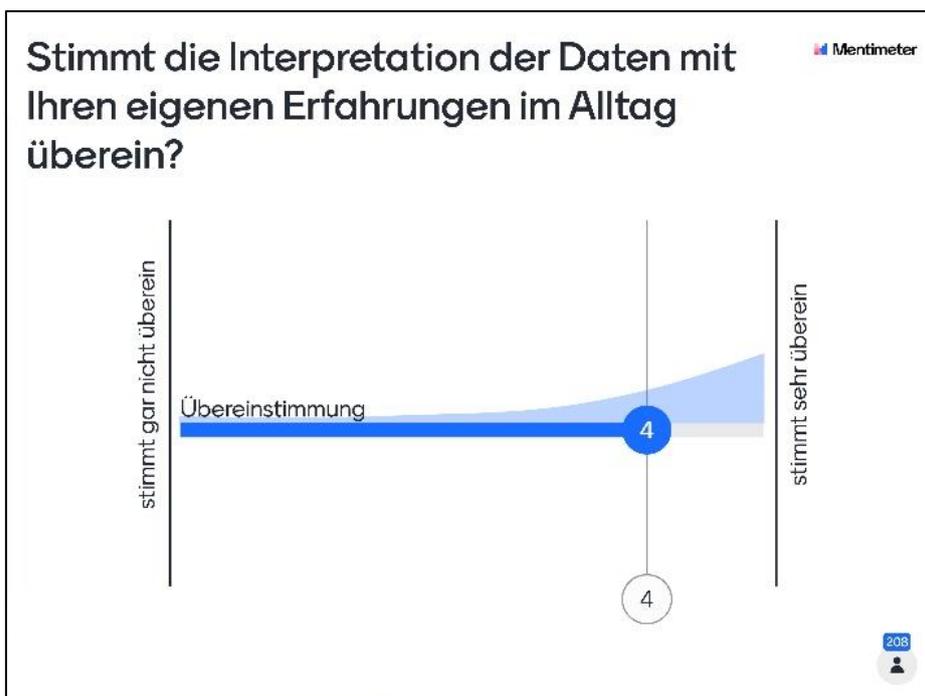


Abbildung 7: Mentimeter-Frage: „Stimmt die Interpretation der Daten mit Ihren eigenen Erfahrungen im Alltag überein?“

In Bezug auf die Verkehrssicherheit wurden die Teilnehmenden erneut nach der Übereinstimmung ihrer eigenen Erfahrungen mit der Dateninterpretation (Fuß- und Radverkehr sind unverhältnismäßig stark von Unfallfolgen betroffen) befragt. Die Interpretation stimmte bei vielen Teilnehmenden überein, sodass sich ein Durchschnittswert von 4 ($n=208$) ergibt (s. Abbildung 7). Für 107 Teilnehmende stimmte die Interpretation sogar „sehr“ (=5) mit ihren eigenen Erfahrungen im Alltag überein.

Die Teilnehmenden ($n=122$) beantworteten in 203 Beiträgen, wo Sie Abweichungen zwischen der Dateninterpretation und den eigenen Erfahrungen beobachteten. Häufig wurden auch Gründe angegeben, die die Interpretation der Daten unterstützen:

- **E-Scooter** wurden wiederholt als „gefährlich für Fußgänger*innen“ und „Sicherheitsrisiko“, aber auch als gefährdet benannt. Dieses Angebot solle reduziert, reguliert und organisiert werden (Infrastruktur). E-Scooter seien „planlos“ unterwegs und befänden sich auf Fuß- sowie Radwegen.
- Radfahrende und zu Fuß Gehende würden oftmals die Verkehrsregeln missachten (**Fehlverhalten**) oder schienen diese nicht zu kennen (Handynutzung, Rechts vor Links, Ampelschaltung, keine Beleuchtung, ...). Falsche Toleranz des Fehlverhaltens führe zur Missachtung der Verkehrsregeln. Besonders Radfahrende verhielten sich Beiträgen nach oft rücksichtslos. Auch bei den MIV-Fahrer*innen komme es immer

Diskussionsthese

Fuß- und Radverkehr sind unverhältnismäßig stark von Unfallfolgen betroffen. Es besteht ein großes Potenzial zur Reduktion dieser Sicherheitsdefizite.

wieder zur Missachtung von Regeln (Beachten von Fahrrad- und Spielstraßen, Falschparken auf Geh- und Radwegen, Geschwindigkeitsüberschreitungen etc.).

- **Fußgänger*innen** müssten stärker geschützt werden. Als Gefahren wurden v. a. SUVs, Baustellen und nicht einsehbare Knotenpunkte genannt. Auch die mangelhafte Schulwegsicherheit wurde kritisiert. Fußgänger*innen würden unzureichend in den Planungen berücksichtigt, stattdessen sollten Sie Vorrang haben. Verbesserungsvorschläge würden des Öfteren ignoriert, reklamierte ein Beitrag.
- Hinsichtlich der **Infrastruktur** wurde gewünscht, dass diese für Radfahrende flächendeckend ausgebaut und extra gekennzeichnet oder separiert werden („Protected Bike Lanes“). Die rotmarkierten Radwege wurden gelobt. Straßenbahnschienen müssten sicherer gestaltet sein, meldeten vereinzelte Beiträge. Bessere Ampelschaltung und sichere Überquerungen wurden ebenfalls vereinzelt gewünscht.
- In Zusammenhang mit dem **motorisierten Individualverkehr** gingen die Forderungen von „MIV reduzieren“ bis zur „autofreien Stadt“. Ein paar Beiträge bemängelten die fehlende Rücksichtnahme mancher Autofahrer, aber auch Radfahrer*innen führen zu schnell an aussteigenden Personen vorbei. Mehrfach wurde fehlendes Blinken der Autofahrenden kritisiert.
- Schutz für **Radfahrende** solle ausgebaut werden, zudem sollten diese zusammen mit Fußgänger*innen Vorrang bekommen. Kritisiert wurde in einigen Beiträgen auch riskantes Verhalten der Radfahrenden (z. B. Radwege nicht nutzen) – aber auch Gefahren für die Radfahrenden wurden genannt („Dooring-Zones“).
- Viele Beiträge forderten **getrennte Strukturen** für unterschiedliche Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, motorisierter Verkehr). Andere Beiträge forderten die Trennung nach unterschiedlichen Geschwindigkeiten oder ein Wegenetz abseits der Hauptstraßen.
- Als Potenzial zur Reduktion dieser Sicherheitsdefizite wurden verkehrsberuhigte Bereiche und eine Reduktion des **Tempos** im motorisierten Verkehr eingebracht.
- Ein einzelner Beitrag verwies darauf, der **Lieferverkehr** müsse besser geregelt sein.

Abweichend wurden der ÖPNV sowie Taxis in seltenen Beiträgen als sicher deklariert.

Als allgemeines Feedback auf die Frage nach Abweichungen tätigten Teilnehmende unterschiedliche, teils übergreifende Aussagen, beispielsweise:

- Es würden Abweichungen beim Potenzial der Reduktion gesehen.
- Die gefühlte Sicherheit beim Radeln sei viel schlechter als in den Daten angegeben.
- Es brauche Sicherheit auf Schulwegen und eine kinderfreundliche Verkehrsinfrastruktur.
- Der Zusammenhang zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden sei sehr unglücklich. Radfahrer*innen und E-Scooter seien mittlerweile eine Bedrohung für zu Fuß Gehende.
- Wichtig sei auch die Frage nach den Verursachenden der Unfälle.
- Das höhere Risiko für Radfahrende und zu Fuß Gehende gehe nicht vom Auto, sondern von der Unvorsichtigkeit aus.

Dennoch sahen viele Teilnehmende eine Veränderung ihres Verhaltens als unwahrscheinlich an (\emptyset 2,1; 1 = unwahrscheinlich bis 5 = sehr wahrscheinlich; n=157) (s. Abbildung 8).



Abbildung 8: Mentimeter-Frage: „Nachdem Sie in die Infos so kennen. Wird das Ihr persönliches Verhalten ändern?“

In der darauffolgenden Frage „Inwiefern verändert sich ihr Verhalten“ (n = 105) gaben die Teilnehmenden folgende Verhaltensänderungen an.

- Einige Teilnehmende gaben an, sich mehr für die Mobilitätswende und **politisch engagieren** zu wollen (u. a. Unterschriftensammlung, mehr diskutieren, politische Rahmenbedingungen einfordern). Andere wollten Verkehrsteilnehmende auf ihr Fehlverhalten hinweisen.
- Einige (bereits vorsichtige Fußgänger*innen) gaben an, noch aufmerksamer im Straßenverkehr sein zu wollen.
- Als unsicher empfundene **Infrastruktur** würde vermehrt gemieden.
- Einige Teilnehmende gaben an, ihr Verhalten nicht oder nur unwesentlich ändern zu wollen. Ein Großteil dieser Personen nutze bereits den Umweltverbund oder gehe zu Fuß.
- Einige Radfahrende wollten **vorsichtiger** (auch langsamer) werden, Helm und/oder Warnweste tragen. In einem Beitrag wurde beschrieben, öfter die Klingel bei vollen/dichten Radwegen und nebenliegenden Fußwegen zu nutzen, da Fußgänger Radfahrende häufig nicht wahrnehmen würden. Pedelecs wurden als weniger hinderlich für Autofahrende empfunden. Ein Beitrag beschrieb das Fahren in der Fahrbahnmitte, aus Angst von Autos umgefahren zu werden.
- Einige Teilnehmende wollten ihre **Geschwindigkeit** reduzieren (u. a. Tempo 30 für den Autoverkehr) oder sich dafür aussprechen/einsetzen.
- Allgemein wurde auf mehr **Rücksichtnahme** (Schulterblick, Tempo, etc.) und Aufmerksamkeit hingewiesen. Man halte sich an die Verkehrsregeln und könne zudem mehrere Verkehrsmittel kombinieren.
- Einige Teilnehmende wollten **kein Auto** mehr in der Stadt fahren, haben es bereits abgeschafft oder teilen sich ein Auto.

- In einigen Beiträgen wurden mehr **Sanktionen** (bei Regelverstößen, für Falschparkende, City-Maut, ...) und die ständige **Kontrolle** der Verkehrsregeln gefordert.

Allgemeine Rückmeldungen zum Status quo:

In den Rückmeldungen der Teilnehmenden zeichnete sich ab, dass insbesondere das Radfahren in Frankfurt mit vielen Sicherheitsrisiken verbunden wird. Als besonders gefährlich wurden hierbei **Straßenbahnschienen** als Unfallrisiko und **geteilte Fahrbahnen** eingestuft, da die Geschwindigkeit der PKW mit 50 km/h zu schnell für die Fahrradfahrer*innen sei. Die Teilnehmenden gaben an, dass vor allem das **Abbiegen** problematisch sei, da viele Radwege nur geradeaus verliefen.

Weitere Statements der Teilnehmenden zum Status quo:

- Autofahrenden fehle das Bewusstsein, über welches Gefährdungspotenzial ihr Fahrzeug verfüge.
- Die Verantwortung liege nicht bei den Opfern.
- Multimodalität verbreitere die Perspektive.
- Mehr Homeoffice reduziere den Verkehr enorm.
- Nutzung von Kulturangeboten seien in der Stadt ohne Auto nicht möglich.
- Handwerkern müsse die Zufahrt in die Stadt gewährt bleiben.
- Pendler seien weiterhin wichtig für Frankfurt; sollten aber nicht mit dem MIV in die Stadt.
- Es gäbe viel mehr Platz, wenn weniger Autos rumstehen würden.
- Die Straße solle als „Experimentier- und Lebensraum“ gesehen werden

Rückmeldungen zu Datenlücken:

- In Bezug auf die Darstellung der Unfallzahlen wurde angemerkt, dass das Wort **„verunglückt“** irreführend sein könne, da die Verantwortung der Verkehrsteilnehmenden hierbei vernachlässigt werde.
- Es wird gewünscht, dass neben Daten zur Unfallhäufigkeit auch Daten zur **Unfallursache** dargestellt werden. Die Frage nach der „Schuld“ sei wichtig, um Zusammenhänge objektiv zu bewerten.
- Bei der Betrachtung des Gesamtverkehrssystems in Frankfurt sei es wichtig, nicht nur die Prävention von Unfällen unter dem Sicherheitsbegriff zu fassen, sondern von einem **erweiterten Sicherheitsbegriff** auszugehen. Damit sei gemeint, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für viele Nutzergruppen (z. B. Frauen, Kinder, LGBTQ+) mit **gefühlter Unsicherheit und Angst** verbunden sei.

Inhaltliche Rückmeldungen zur Zielsetzung:

- Es solle eine **autofreie Innenstadt** geben, in der mehr Platz für Menschen vorhanden sei und der Straßenraum alternativ genutzt würde.
 - **Weniger Verkehr** in der Innenstadt (PKW, LKW) trage zur Sicherheit bei.
- Der Stellenwert der **Kinder und Jugendlichen** solle in den Blick genommen werden.

- Die **Verkehrssicherheit solle bereits bei der Planung** stärker beachtet und auch geprüft werden. Gefahrenstellen und Konfliktsituation könnten so baulich vermieden werden (z. B. Rechtsabbiegen über den Radweg). Wo möglich solle das Tempo verringert werden.
 - Geplant werden solle für schwächere Verkehrsteilnehmende (Kinder, Senioren, etc.), insbesondere dort, wo ein hohes Verkehrsaufkommen herrsche.
 - Sicherheit müsse vor Leistungsfähigkeit stehen.
 - Regeln sollten so gestaltet sein, dass sie aus Sicht der jeweiligen Verkehrsteilnehmenden einhaltbar und logisch seien.
- **Schutz von Fußgänger*innen** solle besonders im Masterplan priorisiert werden. Dazu zählten auch attraktive Wegeverbindungen.
- **Getrennte Verkehrsströme** (inkl. Ampelschaltungen) könnten die Sicherheit erhöhen. In Abbiegemöglichkeiten wurden hierbei Gefahrenpunkte gesehen.

Sonstige inhaltliche Rückmeldungen:

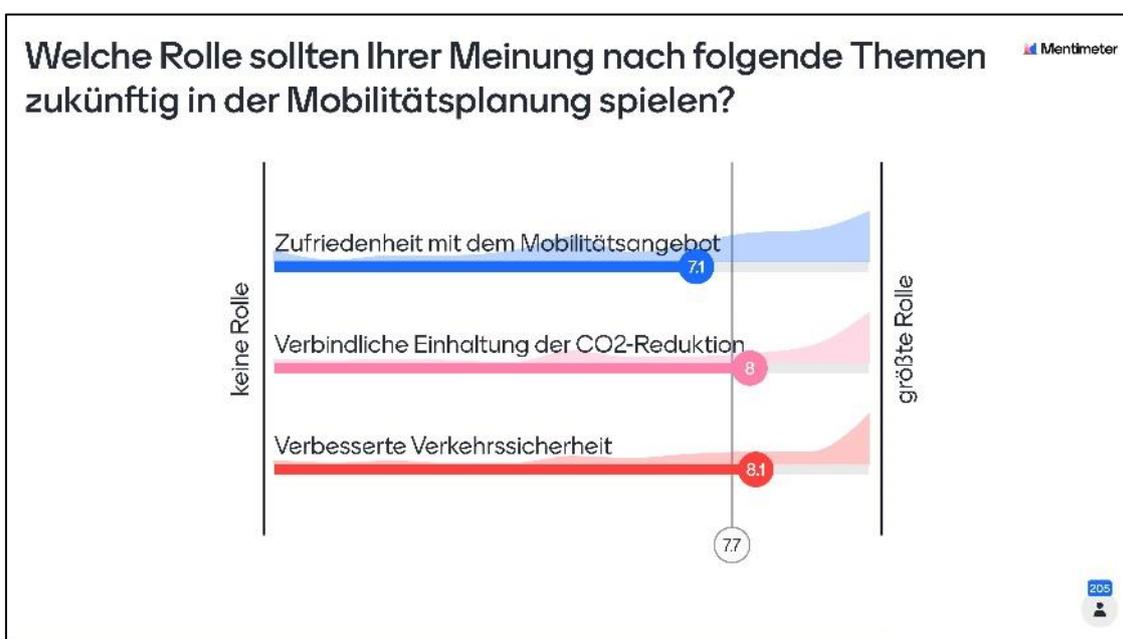


Abbildung 9: Mentimeter-Frage "Welche Rolle sollten Ihrer Meinung nach folgende Themen zukünftig in der Mobilitätsplanung spielen?"

Übergreifend über die drei Themenbereiche der Veranstaltung sollten die Teilnehmenden (n =205) diese nach persönlicher Relevanz bewerten: „Welche Rolle sollten Ihrer Meinung nach, folgende Themen zukünftig in der Mobilitätsplanung spielen?“ Sowohl „Zufriedenheit mit dem Mobilitätssystem“ (Ø 7,1) „Verbindliche Einhaltung der CO₂-Reduktion“ (Ø 8) als auch „Verbesserte Verkehrssicherheit“ (Ø 8,1) sollen laut den Teilnehmenden eine vergleichsweise große Rolle in der Mobilitätsplanung spielen (0= keine Rolle bis 10 = große Rolle). Die Verkehrssicherheit wurde von den Teilnehmenden damit für am wichtigsten erachtet.

Abweichend der Fragestellungen wurden auch Maßnahmen-Vorschläge eingebracht, die im Folgenden im Sinne des weiteren Prozesses aufgeführt werden.

In der Diskussion um Thema C häufig gefordert wurde „Überall **Tempo 30**“: Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 an geeigneten Stellen oder sogar stadtweit könne das Unfallrisiko für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen reduziert werden. Insbesondere an Stellen mit Fahrradstreifen auf der Straße und an Schulen sowie Kindergärten sei eine Reduzierung auf Tempo 30 gewünscht.

Weitere eingebrachte Maßnahmen:

Bauliche/Planerische Maßnahmen

- E-Scooter begrenzen und reduzieren / E-Scooter brauchen Infrastruktur
- U-Bahn unterirdisch fahren lassen
- Breitere Gehwege (v. a. im ländlichen Frankfurt)
- Deutliche Ampeln/ Verkehrszeichen bei Gleisquerung
- Protected Bike Lanes / Trennung der Verkehrswege, Markierungen von Radwegen besser erkenntlich machen. Separates Radwegenetz abseits der Hauptstraße
- Mehr Pop-Up Spuren
- Fahrradwege bauen, die nicht plötzlich aufhören / durchgängiges Radwegenetz schaffen
- Super Blocks / Straßen für Menschen
- Dooring-Zones beseitigen
- Planung zunächst aus Sicht schutzwürdiger Verkehrsteilnehmenden
- Kreuzungsbereiche für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen nach dem Beispiel Kopenhagen umgestalten
- Mehr Schutz auch außerhalb des Innenstadtkreises
- Verkehrsberuhigte Zonen
- Den Stellenwert der Kinder und Jugendlichen bei der Planung in den Blick nehmen
- Schulwegsicherheit durch bessere Planung und Gestaltung erhöhen (Beispiel: Schulstraßen in Wien)
- Radfahrende auf der Straße als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende

Kontrolle

- Kontrollen verschärfen (für alle Verkehrsteilnehmende)
- Falschparkende konsequent abschleppen (v.a., wenn gefährdend für Radfahrende oder zu Fuß Gehende)
- City-Maut, kostenpflichtige Parkplätze
- Zufahrt für LKW über 7,5 Tonnen in Nebenstraßen sperren
- Kennzeichen für Radfahrer*innen

Technische Maßnahmen

- Ampeln für Fußgänger*innen und Radfahrende priorisieren (durchgängige Überquerung bei mehrspurigen Straßen)
- Tote Winkel durch technische Maßnahmen reduzieren (Abbiegeassistenten bei LKWs)
- Citymaut einführen
- Autonome PKW als ÖPNV
- Grüne Welle

Gesellschaftliche Maßnahmen

- Verkehrserziehung für Radfahrende
- Sensibilisierung von Fußgänger*innen jeglichen Alters
- Elterntaxi reduzieren
- Führerschein für Radfahrer*innen
- Helmpflicht (klare Regeln und Überwachung)
- Warnjacke sinnvoll
- Mehr städtische Dienstleistungen online anbieten, um Verkehr zu vermeiden
- Sensibilisierung für den „holländischen Griff“ (Autotür mit der rechten Hand öffnen)

3 Nächste Schritte

Das 1. Mobilitätsforum wurde zum ersten entscheidenden Zeitpunkt im Erstellungsprozess des Masterplans durchgeführt: Am Übergang zwischen der Analyse- und der Leitbild-Phase. Die Rückmeldungen der Teilnehmenden fließen also einerseits in die Finalisierung der Status-Quo-Analyse ein. Zum anderen finden die Hinweise auf Ziele und Rahmenbedingungen bei der Entwicklung der Szenarien zur Festlegung eines Leitbildes Eingang.

Was passiert mit den Ergebnissen?

Die Ergebnisse des 1. Mobilitätsforums sind ein wesentlicher Baustein bei der Überarbeitung der Status-Quo-Betrachtung. Während der Veranstaltung gingen eine Vielzahl an weitergehenden Interpretationen zu den vorgestellten Aspekten und Analysen ein. Diese Interpretationen stellen zum großen Teil die verschiedenen Perspektiven der Nutzenden des Mobilitätssystems in Frankfurt dar und erweitern bzw. spiegeln die fachliche Analyse. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl an weiteren Datenlücken genannt. Im weiteren Verlauf wird hier geprüft, ob Informationen zur Verfügung stehen, die diese Datenlücken schließen können oder ob diese in Zukunft geschlossen werden sollten.

Zum anderen wurde beim Mobilitätsforum eine Fülle an Anmerkungen gegeben, die über den Status quo hinaus die Leitbild- und Strategie- bzw. Maßnahmendiskussion betreffen. Die oft sehr konkreten Anmerkungen werden nun auf die abstrakte strategische Ebene des Masterplans Mobilität abstrahiert und finden in den weiteren Planungsphasen Beachtung.

Welches Feedback gab es am Veranstaltungsende?

Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden gebeten bestimmte Thesen auf einer Skala zwischen 1 und 5 zu bewerten (1 = keine Zustimmung bis 5 = volle Zustimmung; n=189). Dabei nahm die Mehrheit das erste Mobilitätsforum als einen vielversprechenden Auftakt in den Masterplan-Prozess war (\bar{x} 3;). Die Teilnehmenden sahen sich überwiegend, aber nicht vollständig „gut informiert“ (\bar{x} 3,1; These: „Ich fühle mich zu den drei Themen gut informiert“). Die These „Die Veranstaltung hat meine Erwartungen erfüllt“ erzielte einen Durchschnittswert von 2,8.

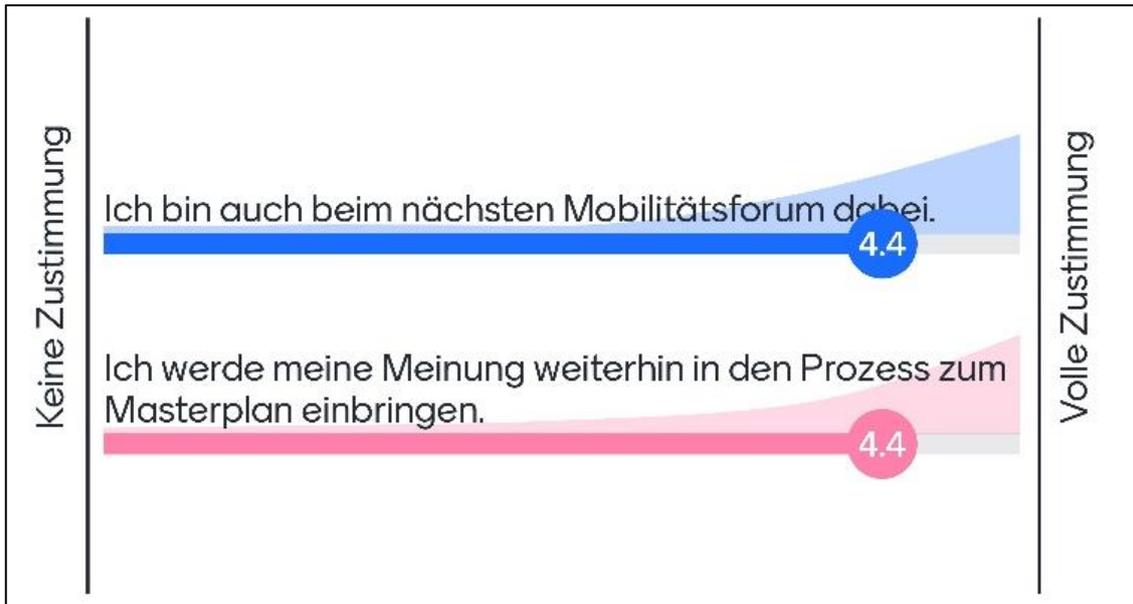


Abbildung 10: Mentimeter Abfrage - Feedback zum Mobilitätsforum

In Bezug auf den weiteren Prozess bewerteten die Teilnehmenden zwei weitere Thesen (1 = keine Zustimmung bis 5 = volle Zustimmung; n=185). Mit einem Durchschnittswert von 4,4 erhielt die These „Ich bin auch beim nächsten Mobilitätsforum dabei“ große Zustimmung. Denselben Durchschnitt erzielte auch die These „Ich werde meine Meinung weiterhin in den Prozess zum Masterplan einbringen“, die sich auf die kommenden Mobilitätsforen wie auch den Online-Dialog bezieht (s. Abbildung 10).

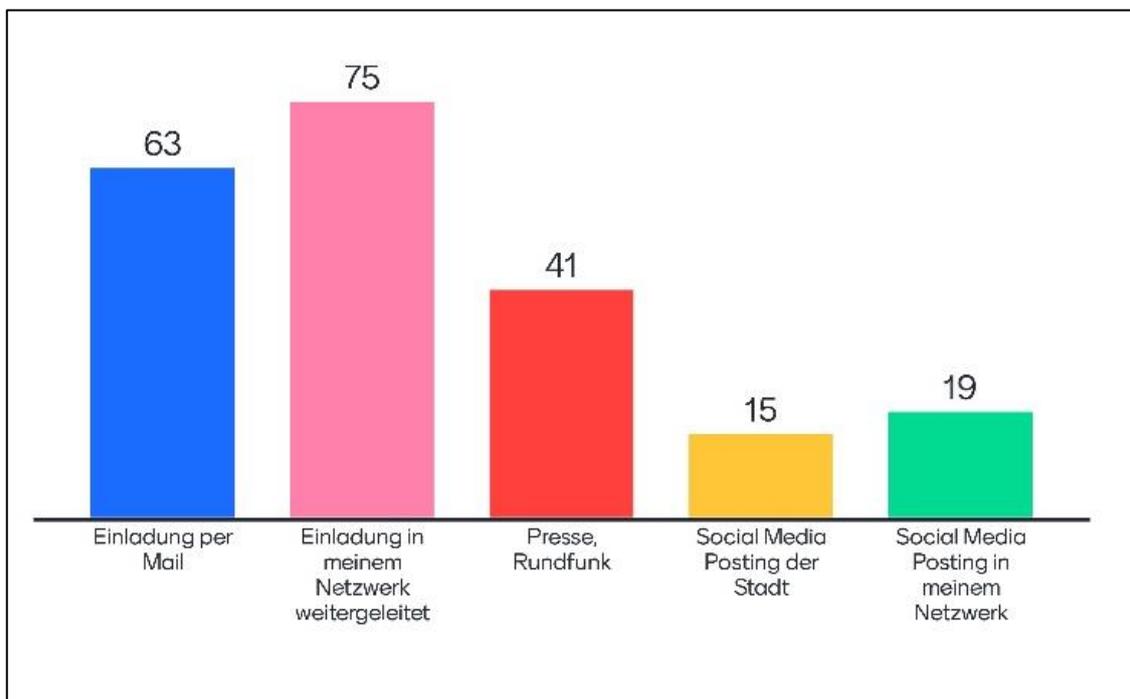


Abbildung 11: Mentimeter Umfrage "Wie haben Sie von der Veranstaltung erfahren?"

Die meisten Teilnehmenden (n=180) erfuhren von der Veranstaltung über eine Einladung im eigenen Netzwerk (75) oder durch eine Einladung via E-Mail. Über Presse und Rundfunk wurden 41 Personen auf das Forum aufmerksam. Einige Teilnehmende sahen einen Social Media Post der Stadt Frankfurt (15) oder einen Post im eigenen Netzwerk (19). Für die Beantwortung der Frage waren Mehrfachantworten erlaubt (s. Abbildung 11).

Offenes Feedback

Eine offene Frage zum Ende der Veranstaltung ermöglichte es den Teilnehmenden allgemeines Feedback zu geben („Ganz generell: Was wollen Sie und noch mit auf den Weg geben?“). Im Folgenden ist das offene Feedback in Bezug auf die Veranstaltung und den Prozess ausgewertet. Soweit an dieser Stelle inhaltliches Feedback (zum Beispiel zu Daten oder dem Mobilitätsangebot) oder inhaltliche Forderungen an Planung und Politik abgegeben wurden, ist dies zusammen mit den Rückmeldungen zum Status quo sowie den inhaltlichen Rückmeldungen zur Zielsetzung ausgewertet worden (siehe Kapitel 3-5).

In Bezug auf die **Veranstaltungsdurchführung** wurden vereinzelt individuelle Wünsche an das Veranstaltungsformat herangetragen, beispielsweise zu Chat und Tools. Diese sind für einige genau richtig erklärt, von anderen als zu komplex, der Chat teils als störend empfunden worden. Von manchen Teilnehmenden wird ein dialogischeres Format gewünscht.

In Bezug auf die **Beteiligungsformate** des Prozesses Masterplan Mobilität insgesamt gab es Lob, aber auch Anmerkungen und Wünsche.

- Digitale Bürgerbeteiligung solle in der endemischen Phase weitergeführt werden, gleichzeitig wünschten sich andere Beteiligte auch persönliche Treffen **oder kleinere Runden** mit direktem offenem Austausch (analog wie digital), der sich in einer Strategie konsolidieren solle.
- Ein Beitrag wünschte tiefergehende Fragen und Diskussionen; einigen wenigen erschien der Austausch im ersten Mobilitätsforum **zu fachlich**.
- Die Planungen und Veranstaltungen sollten früher und **breiter in der Öffentlichkeit angekündigt werden**, um möglich viele Bürger*innen aller Bevölkerungsschichten einzubeziehen.
- Ein fortlaufender **Austausch** (Kommunikation) auch zwischen den Beteiligungsphasen solle sichergestellt werden. Beispielsweise könne der Prozess auch in den Ortsbeiräten vorgestellt werden. Auch Anlieger könnten einbezogen werden.
- Man wolle parallel zur Strategie auch ins Handeln kommen. Ein Beitrag schlägt dafür „Pop-up Lösungen“ vor.

An **Planung und Politik** wird im abschließenden Feedback herangetragen, dass diese visionärer sein und die Mobilitätswende mit mutigen, zügigen Entscheidungen, auch gegen Widerstände vorantreiben solle, um eine lebenswerte Stadt zu ermöglichen. Man könne es nicht allen recht machen (u. a. Beschränkungen), wenn man Klimaziele erreichen wolle. Nutzer und ihre Bedürfnisse („user cases“), unterschiedlichste Stakeholder (Handwerk, Kinder- und Jugendliche, mobilitätseingeschränkte Personen, Unternehmen) sowie Personen außerhalb der „Mobilitäts-Bubble“ müssten einbezogen werden.