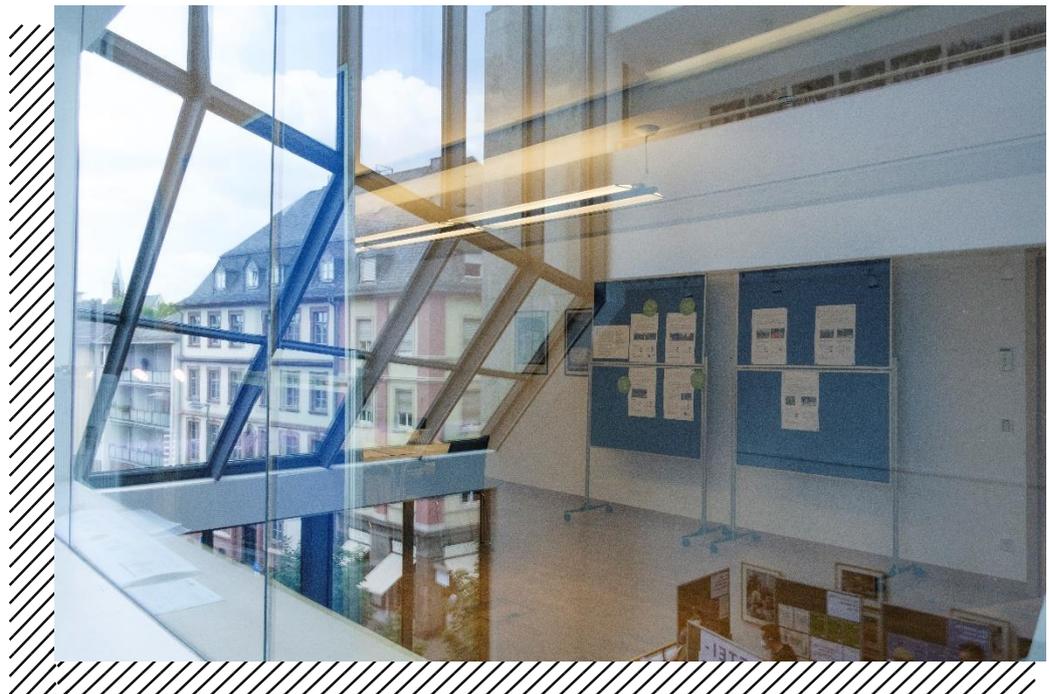


Auswertungsbericht

3. Mobilitätsforum

Masterplan Mobilität
Frankfurt am Main

9. Juli 2022, Haus am Dom



Unabhängig ausgewertet durch
Zebralog GmbH

Sanja Osieja
Rabea Schumann
Jennifer Schulz
Konstantin Wolf

Mit fachlichem Input durch
PTV Transport Consult GmbH

Christoph Schulze
Verena Zeidler
Andreas Clouth

und einem Beitrag zur Kinder- und Jugendbeteiligung von
Umweltlernen in Frankfurt e.V.

Isabel Istel

im Auftrag der
Stadt Frankfurt am Main

Heiko Nickel
Jens Wöbbeking
Mona Winkelmann

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

Titelbild: © Zebralog GmbH

STADT  FRANKFURT AM MAIN



zebralog

PTV GROUP
the mind of movement

UMWELT
lernen
Frankfurt BI.D.U.N.E
FÜR NACHHALTIGE
ENTWICKLUNG

Inhalt

Zusammenfassung	4
Einführung	6
Ergebnisse der Beteiligung	8
Nächste Schritte	28
Anhang	29

Anhang:

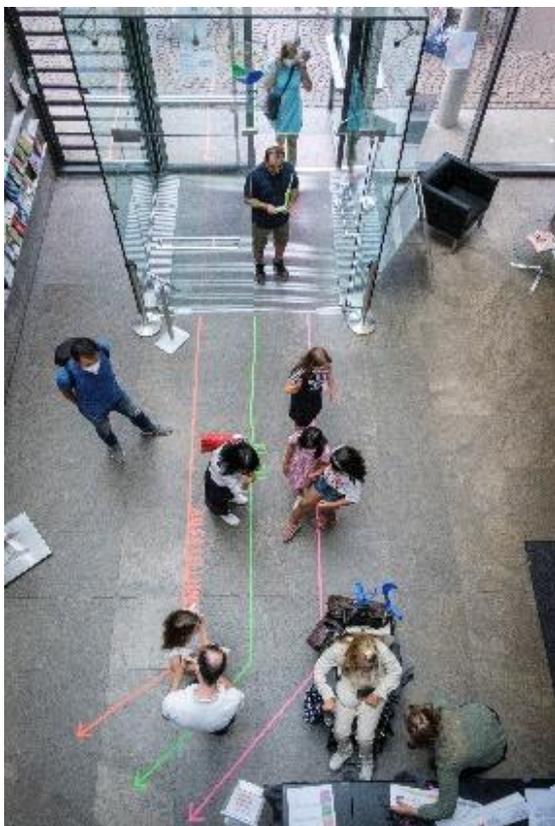
- Auswertung „Mein Masterplan Mobilität“
- Auswertung „Streetmix“

Zusammenfassung

Am 9. Juli fand das 3. Mobilitätsforum im Haus am Dom statt. Auf dem Forum wurde der Stand der Erarbeitung vorgestellt und diskutiert. Eingebracht werden konnten die Meinung zum Leitbild sowie eine persönliche Priorisierung beispielhafter Maßnahmen, auf denen der Fokus der Veranstaltung lag.

Das Mobilitätsforum war allen Interessierten von 11 bis 18 Uhr zugänglich. Rund **200 Bürgerinnen und Bürger** besuchten die Veranstaltung. **76-mal** wurde der Spielbogen zum Beteiligungsspiel „**Mein Masterplan Mobilität**“ ausgefüllt, **39 Rückmeldungen** brachte das Spiel **Streetmix** zur Aufteilung des öffentlichen Raums ein. **51 Personen** bewerteten den derzeitigen Stand des Masterplan Mobilität, **68 Feedback-Karten** wurden als qualitative Rückmeldung zu diesem abgegeben.

Mein Masterplan Mobilität: Die Priorisierung der Maßnahmen weist darauf hin, dass sich die Teilnehmenden eine Veränderung hin zu mehr Aufenthaltsqualität, Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Ausbau der Infrastrukturen für den Umweltverbund (Fuß, Rad, Bus und Bahn) wünschen und dabei Maßnahmen besonders häufig gewählt haben, die zu einer Erweiterung der Handlungsspielräume für die öffentliche Hand führen, für den Einzelnen aber auch zu Mehrkosten bzw. Einschränkungen führen können. Die am stärksten priorisierten Maßnahmen waren „Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Bäumen, Gastronomie, Parklets“, „Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der Stadt“ und „Schulwege sicher gestalten“ (s. Seite 10). Die meisten Teilnehmenden verfolgten mit ihrem Masterplan das Ziel, die Bereiche „Klimaschutz und Energie“ sowie „Verkehrssicherheit“ zu verbessern (s. Seite 9).



Streetmix-Spiel: Insgesamt zeigt sich bei der spielerischen Umgestaltung typischer Hauptverkehrs- und Wohnstraßen ein Wunsch nach mehr Raum für Begrünung, Aufenthalt, Rad- und Fußverkehr sowie mehr eigenen Räumen für den ÖPNV, der mit einer deutlichen Reduktion des Platzes für den Kfz-Verkehr einhergeht (s. Seite 15).

Das **Stimmungsbild** zum Leitbild zeigt, dass 80 Prozent der Teilnehmenden (n=51) ihre Bedürfnisse und Anforderungen an die zukünftige Mobilität in Frankfurt im vorgestellten Arbeitsstand „voll und ganz“ bzw. „größtenteils“ erfüllt sehen (s. Seite 21).

Inhaltliches **Feedback** wurde zu allen Themen der Ausstellung sowie zur Datengrundlage, wie auch dem Beteiligungsprozess selbst eingebracht (s. Seite 22).

Abbildung 1: Das dritte Mobilitätsforum im Haus am Dom, Frankfurt am Main © Zebralog GmbH

Die **Vorträge und Podiumsdiskussionen** der Veranstaltung wurden live gestreamt und sind weiterhin online verfügbar. Auch die jeweils anschließende Diskussion wurde aufgezeichnet. Die Aufzeichnungen sind via frankfurt.de/masterplan-mobilitaet abrufbar.

Einführung

Drittes Mobilitätsforum am 9. Juli 2022

Rund 200 Interessierte folgten der Einladung ins Haus am Dom zum 3. Mobilitätsforum. Sie informierten sich und brachten ihre Vorstellungen zum Leitbild und der Priorisierung von Maßnahmen ein.

Das Spiel „Mein Masterplan Mobilität“ stellte die zentrale Beteiligungsmöglichkeit des Tages dar. Um den eigenen Masterplan zu erstellen, konnten sich die Teilnehmenden zunächst über beispielhafte Maßnahmen informieren und einige davon anschließend auf individuellen Spielbögen auswählen.

Die Ausstellung des Mobilitätsforums umfasste neben dem Leitbild und den beispielhaften Maßnahmen auch allgemeine Informationen zum Masterplan Prozess sowie die Präsentation der Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung.

Weitere Beteiligungsmöglichkeiten luden dazu ein, die eigenen Vorstellungen bei der Gestaltung eines Straßenquerschnitts einzubringen, den aktuellen Arbeitsstand des Leitbildes zu bewerten oder inhaltliche Kommentare einzubringen.

Im Rahmen eines Bühnenprogrammes wurde über den Prozess informiert und darüber diskutiert: Mitglieder des Fachbeirats zum Masterplan Mobilität (Vertreter*innen aus Wirtschaft und Wissenschaft und von Verbänden sowie aus der Region) sowie Kinder- und Jugendliche vertraten in drei Podiumsdiskussionen ihre Meinung zur Mobilität in Frankfurt.

Begleitet wurde das Forum durch Fachplaner*innen des Verkehrsplanungsbüros PTV Transport Consult GmbH sowie der Stadt Frankfurt a.M.

Die Besuchenden hatten sowohl nach den Vorträgen und Podiumsdiskussionen als auch in den Ausstellungsräumen die Möglichkeit, ihre Fragen an die Planenden zu richten und ins Gespräch zu kommen.

Ziele des dritten Mobilitätsforums:

- Über den fachlichen Erarbeitungsprozess des Masterplan Mobilität sowie den zugehörigen Beteiligungsprozess informieren
- Beispielhafte Maßnahmen priorisieren und damit Schwerpunktsetzungen herausstellen
- Limitierende Faktoren bei der Mobilitätsplanung verdeutlichen und erläutern
 - Das Beteiligungsspiel „Mein Masterplan Mobilität“ machte auf Grenzen bei der Umsetzung von Maßnahmen aufmerksam.
 - Das Online-Tool „Streetmix“ veranschaulichte die begrenzte Fläche des öffentlichen Raums.

Der Masterplan Mobilität

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



Abbildung 2: Impressionen des dritten Mobilitätsforums © Zebralog GmbH

Stream

Über 300 Menschen nutzen die Chance, die Veranstaltung über den Stream zu verfolgen oder die Aufzeichnung im Nachgang zu schauen (Stand: August 2022).

Die Vorträge, Podiumsdiskussionen sowie das Grußwort des Mobilitätsdezernenten Stefan Majer sind weiterhin über diese Links via YouTube verfügbar:

- [Begrüßung](#)
- [Info-Präsentation](#)
- [Podiumsdiskussion mit Vertreter*innen aus Wirtschaft und Wissenschaft](#)
- [Podiumsdiskussion zur Kinder- und Jugendbeteiligung](#)
- [Podiumsdiskussion mit Vertreter*innen von Verbänden und aus der Region](#)

Ergebnisse der Beteiligung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsmöglichkeiten vorgestellt.

Spiel „Mein Masterplan Mobilität“



Abbildung 3: Ein Spielbogen „Mein Masterplan Mobilität“ wird ausgewertet (links). Sticker der einzelnen Maßnahmen (rechts). © Zebalog GmbH

Funktionsweise des Spiels

Durch eine Teilnahme am Spiel „Mein Masterplan Mobilität“ hatten die Besucher*innen die Möglichkeit zurückzumelden, welche Maßnahmen und Zielthemen ihnen persönlich für

den zukünftigen Masterplan wichtig sind. Sie bekamen dafür am Eingang zur Ausstellung einen Spielbogen und wurden in das Vorgehen eingewiesen. Im Rahmen eines vorgegebenen Budgetstrahls konnten sie auf dem Bogen dann unterschiedlich teure Maßnahmen in den Masterplan integrieren. Dabei wählten sie diejenigen Maßnahmen aus, welche ihre vorab festgelegten Ziele förderten (s. Abbildung 3).

Die beispielhaften Maßnahmen wurden in einer Ausstellung mithilfe von Steckbriefen vorgestellt. Neben einer Beschreibung und Beispielen waren dort die Wirkung auf die Ziele sowie die Budgetkategorie abzulesen (s. Abbildung 4). Drei Maßnahmen boten die Möglichkeit das eigene Budget zu erhöhen, da diese Maßnahmen Einnahmen für die Stadt generieren (beispielsweise „Einführung einer City-Maut für den Autoverkehr“).

Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der Stadt

Radwege werden überall in der Stadt ausgebaut, so dass ein dichtes Netz an sicherer Infrastruktur entsteht. Dabei soll möglichst vom Autoverkehr geschützte Infrastruktur und vom Fußverkehr getrennte Infrastruktur hergestellt werden. Der Ausbau geht aufgrund begrenzter Flächen in vielen Straßen zulasten von Fahrstreifen und Parkplätzen für den Autoverkehr.

Beispiele:



© radfahren-ffm.de
Radweg wird im Seitenraum durch Wegnahme von Parkplätzen realisiert



© radfahren-ffm.de
Radweg ersetzt einen von zwei Fahrstreifen

Zielerreichung

Gesundheitsschutz	■ ■ ■ ■ ■	Verkehrssicherheit	■ ■ ■ ■ ■
Klimaschutz & Energie	■ ■ ■ ■ ■	Erreichbarkeiten	■ ■ ■ ■ ■
Mobilitätsangebot	■ ■ ■ ■ ■	Barrierefreiheit & Sozialer Ausgleich	■ ■ ■ ■ ■

Kosten



Jugendlichen besonders wichtig



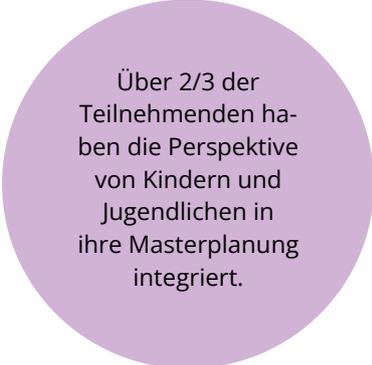
Abbildung 4: Beispiel einer Maßnahme der Ausstellung © Zebalog GmbH/PTV

Zusätzlich wurde eine „zukunftsichere Mobilitätsplanung“ mit einem extra Budget belohnt. Durch den Besuch der Ausstellung zur Kinder- und Jugendbeteiligung konnte das „Zukunftsbudget“ erworben werden.

Im Anschluss konnte der fertige Spielbogen ausgewertet werden. Hier konnten die Teilnehmenden abgleichen, wie nahe sie mit ihren Maßnahmen den zuvor ausgewählten Ziel-Themen gekommen waren.

Auswertung

Zur Auswertung des Beteiligungsformats im Nachgang zum Forum wurden die aufgeklebten Maßnahmen-Sticker ausgezählt (quantitativ). Gezählt wurde zudem die Anzahl der Kinder- und Jugendbeteiligungs-Sticker sowie die Verteilung der Zielthemen. Es wurde nicht ausgewertet, wie nah die einzelnen Masterpläne der angegebenen Zielerreichung kamen. Diese Art der Auswertung diente der „Selbstkontrolle“ für die Teilnehmenden vor Ort, ist aber für die Priorisierung – um die es in der Auswertung des Beteiligungsformats geht – unerheblich.



Über 2/3 der Teilnehmenden haben die Perspektive von Kindern und Jugendlichen in ihre Masterplanung integriert.

Insgesamt wurden **76 Spielbögen** abgegeben. Die meisten davon füllten Einzelpersonen aus, zum Teil wurden die Spielbögen auch als Paar/Team oder Familie ausgefüllt. In über zwei Drittel der Spielbögen wurde das Zukunftsbudget dadurch erworben, dass auch die Kinder- und Jugendausstellung besucht wurde.

Priorisierung von Ziel-Themen

Das meistgenannte Ziel war das Thema „Klimaschutz und Energie“ mit ihren Maßnahmen zu fördern (30 Nennungen, ca. 40% der Spielbögen). Wichtige Themen für die Ausrichtung des Masterplans waren ebenfalls „Verkehrssicherheit“ (22, ca. 30%) sowie „Sozialer Ausgleich und Barrierefreiheit“ (19, ca. 25%) zu fördern (s. Tabelle 1).

Tabelle 1: Häufigkeit der Auswahl der Ziel-Themen zur Ausrichtung des eigenen Masterplan Mobilität

Ziel-Themen	
Klimaschutz und Energie	30
Verkehrssicherheit	22
Sozialer Ausgleich und Barrierefreiheit	19
Mobilitätsangebot	18
Erreichbarkeit	15
Gesundheitsschutz	7

Priorisierung von Maßnahmen

Den Teilnehmenden standen 25 Maßnahmen in vier Kategorien zur Verfügung. Alle Maßnahmen stellen eine Art globaler Maßnahmenkatalog dar und sind mit dem aktuellen Stand des Leitbilds zum Masterplan Mobilität vereinbar, spiegeln aber nicht die finalen Maßnahmen wider. Drei der Maßnahmen erweiterten das Budget der Teilnehmenden, anstatt es zu verkleinern (unten markiert als Einnahmen-Maßnahmen). Der Anreiz diese Maßnahmen für den eigenen Masterplan auszuwählen ist aus budgetärer Sicht also höher. Auf der anderen Seite symbolisieren diese drei Maßnahmen Kosten oder Einschränkungen, die die Teilnehmenden bereit sind zu akzeptieren. Die Einnahmen-Maßnahmen sind also nicht direkt mit den übrigen Maßnahmen vergleichbar. Dennoch fällt auf, dass diese Maßnahmen drei der ersten fünf Plätze einnehmen. Die anderen 22 Maßnahmen waren fünf unterschiedlichen Budgetklassen zugeordnet. Auch dies ist bei dem Vergleich der Häufigkeiten zu beachten und aus der Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 2: Die Maßnahmen sortiert nach Häufigkeit, mit der sie von den Teilnehmenden ausgewählt wurden. Drei Maßnahmen erweiterten das Budget um 2 Punkte. Sie sind mit +2 gekennzeichnet.

Häufigkeit	Budget	Maßnahme	Kategorie
56	+2	<i>[Einnahmen-Maßnahme]</i> Stärkere Kontrolle des Parkraums und der Geschwindigkeiten	
55	●○○○○	Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Bäumen, Gastronomie, Parklets	
54	+2	<i>[Einnahmen-Maßnahme]</i> Einführung einer City-Maut für den Autoverkehr	
51	●●●○○	Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der Stadt	
49	+2	<i>[Einnahmen-Maßnahme]</i> Ausweitung Bewohnerparken und Parkzonen mit Erhöhung der Gebühren	
43	●●○○○	Schulwege sicher gestalten	
42	●●●●●	Verbesserung der Angebotsqualität bei Bus und Bahn	
39	●●●○○	Vergünstigung der Nutzung von Bus und Bahn	
37	●●○○○	Lieferzonen, Depots und Lastenradnutzung für den Lieferverkehr ausweiten	
37	●●○○○	Ausweisung von verkehrsberuhigten autoarmen und -freien Straßen und Zonen	
28	●●○○○	Ausbau von Radschnellwegen in die Region	
27	●○○○○	Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung des guten Miteinanders und Förderung nachhaltiger Mobilität	
27	●○○○○	Ausweitung von Sharing-Angeboten (Car-Sharing)	
24	●●●○○	Barrierefreiheit im Straßenraum und im ÖV umsetzen	
24	●●○○○	Verbesserung des Fahrradparkens in der Innenstadt und Wohngebieten	
23	●●○○○	Autoarmes Wohnen und Arbeiten fördern	
22	●●●○○	Fußverkehrsnetz mit breiten Gehwegen ausbauen	
22	●●●○○	Straßenüberquerungen für Fußgänger*innen an wichtigen Stellen ausbauen und kürzere Wartezeiten an Ampeln	
20	●●●○○	Ausbau von Park + Ride am Stadtrand und in Nachbargemeinden	
18	●●●○○	Umgestaltung von Kreuzungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	

11	●●●○	Ausbau von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum	Infrastruktur
11	●●●○	Digitale Vernetzung von Knotenpunkten zur Beschleunigung von Bus und Bahn	Regulierung und Steuerung
9	●●●○	Ausweitung von Ride-Sharing und On-Demand-Angeboten in schlecht angebundenen Teilen der Stadt	Mobilitätsangebote
8	●●○○	Verbesserung der Informationen und des Ticketing im ÖV	Stadtverträglichkeit und Kommunikation
6	●●○○	Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern	Stadtverträglichkeit und Kommunikation

Legende:

Infrastruktur | Mobilitätsangebote | Regulierung und Steuerung | Stadtverträglichkeit und Kommunikation

Unter den regulären Maßnahmen (ohne Einnahmen-Maßnahmen) wurden mit über 50 Nennungen die Maßnahmen „Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Bäumen, Gastronomie, Parklets“ (72%) und „Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der Stadt“ (67%) sehr häufig genannt. Von mehr als der Hälfte der Teilnehmenden wurden außerdem auch „Schulwege sicher gestalten“ (57%), „Verbesserung der Angebotsqualität bei Bus und Bahn“ (55%) und „Vergünstigung der Nutzung von Bus und Bahn“ (51%) genannt.

Nur fünf Maßnahmen fanden weniger als 20 Prozent Zustimmung. Die am seltensten ausgewählten Maßnahmen beziehen sich auf Informations-Angebote: „Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern“ (6 Nennungen) und „Verbesserung der Informationen und des Ticketing im ÖV“ (8 Nennungen). Ebenfalls fanden Maßnahmen, die auf den Einsatz neuer Technologien setzen, wenig Zustimmung: „Ausweitung von Ride-Sharing und On-Demand-Angeboten in schlecht angebundenen Teilen der Stadt“ (9 Nennungen), „Ausbau von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum“ (11 Nennungen) und „Digitale Vernetzung von Knotenpunkten zur Beschleunigung von Bus und Bahn“ (11 Nennungen). Die Ausnahme dabei bildet die Maßnahme „Ausweitung von Sharing-Angeboten (Car-Sharing)“ mit 27 Nennungen.

Priorisierungen in den Kategorien

Aus dem Bereich **Infrastruktur** wurde die Maßnahme „Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der Stadt“ am häufigsten ausgewählt (51 Sticker), passend dazu wurde auch der „Ausbau von Radschnellwegen in der Region“ mit 28 Nennungen hoch priorisiert. Weniger relevant erschien den Teilnehmenden der „Ausbau der Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum“ (11 Sticker).

176-mal wurde ein Sticker aus dem Bereich „Infrastruktur“ in ein Spielheft geklebt. Es standen 7 Maßnahmen zur Auswahl.

Aus dem Bereich **Mobilitätsangebote** waren die Maßnahmen „Schulwege sicher gestalten“ (43 Sticker) und „Verbesserung der Angebotsqualität bei Bus und Bahn“ (42 Sticker) die am häufigsten gewählten. Wenig priorisiert wurde die „Ausweitung von Ride-Sharing und On-Demand-Angeboten in schlecht angebundenen Teilen der Stadt“ (9 Sticker).

165-mal wurde ein Sticker aus dem Bereich „Mobilitätsangebot“ in ein Spielheft-geklebt. Es standen 6 Maßnahmen zur Auswahl.

Das Thema **Regulierung und Steuerung** beinhaltete drei reguläre Maßnahmen sowie drei budgeterhöhende Maßnahmen. Insgesamt wurden die 6 in diesem Bereich zur Verfügung stehenden Maßnahmen 246-mal ausgewählt

Von den drei regulären Maßnahmen wurden „Vergünstigung der Nutzung von Bus und Bahn“ (39 Sticker) sowie „Lieferzonen, Depots und Lastenradnutzung für den Lieferverkehr ausweiten“ (37 Sticker) häufig gewählt. Weniger wichtig dagegen war den Teilnehmenden „Digitale Vernetzung von Knotenpunkten zur Beschleunigung von Bus und Bahn“ (11 Sticker).

Die drei budgeterhöhenden Maßnahmen wurden häufig gewählt: „Einführung einer City-Maut für den Autoverkehr“ (54 Sticker), „Ausweitung Bewohnerparken und Parkzonen mit Erhöhung der Gebühren“ (49 Sticker), „Stärkere Kontrolle des Parkraums und der Geschwindigkeit“ (56 Sticker). Fast zwei Drittel der Teilnehmenden waren bereit, einschränkende, aber budgetgenerierende Maßnahmen zu wählen, um die Mobilitätswende voranzubringen. Auch wenn bereits die Wahl einer dieser Maßnahmen das zusätzliche Budget freispielte, wurden fast immer mehrere Maßnahmen pro Spielbogen ausgewählt.

Die im Bereich **Stadtverträglichkeit und Kommunikation** am häufigsten gewählte Maßnahme war die „Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Bäumen, Gastronomie, Parklets“ (55 Sticker). Auch die „Ausweisung von verkehrsberuhigten autoarmen und -freien Straßen und Zonen“ (37 Sticker) sowie die „Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung des guten Miteinanders und Förderung nachhaltiger Mobilität“ (27 Sticker) wurde priorisiert.

Insgesamt wurde 156-mal eine Maßnahme aus dem Bereich Stadtverträglichkeit und Kommunikation gewählt. Es standen 6 Maßnahmen zur Auswahl.

Für die Auswertung siehe auch Anhang 1.

Streetmix

Funktionsweise des Spiels

Das Spiel „Streetmix“ ist ein Online-Tool, in dem die Fläche eines Straßenraumes (im Straßenquerschnitt) gestalten werden kann. Wählbar sind unter anderem, welche Mobilitätsformen, Elemente oder Flächengestaltungen in der Straße vorkommen sollen und wie viel Platz ihnen zukommen soll (z. B. Breite eines Fahrradstreifens). Das Spiel steht unter www.streetmix.net der Öffentlichkeit zur freien Verfügung.

Auf dem Mobilitätsforum gab es für die Teilnehmenden die Möglichkeit, einen eigenen Straßenquerschnitt zu planen. Ihnen standen dazu zwei Beispielstraßen zur Verfügung, die sie als Grundlage für ihre Gestaltungen nutzen konnten. Abbildung 6 zeigt die Hauptverkehrsstraße, die auf eine Breite von 24 Metern festgelegt wurde. Auf Abbildung 7 ist eine Wohnstraße dargestellt, die auf 12 Meter Breite begrenzt wurde. Nach der Gestaltung wurden die Teilnehmenden dabei unterstützt, ihre eigenen Querschnitte auszudrucken und aufzuhängen.



Abbildung 5: Während des Mobilitätsforums standen in einem der Ausstellungsräume drei Notebooks und ein Drucker zur Verfügung. Die Teilnehmenden wurden bei Bedarf in das Spiel „Streetmix“ eingewiesen. © Zebralog GmbH

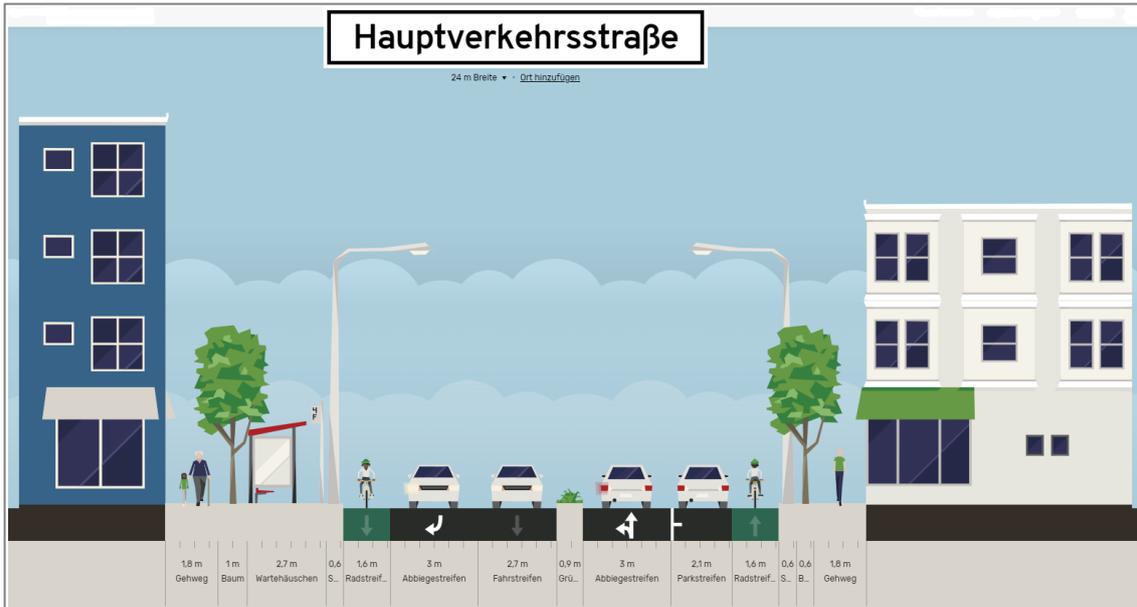


Abbildung 6: Die beispielhafte Hauptverkehrsstraße ist 24 Meter breit und zeichnet sich im Ausgangszustand durch mehrere Fahrstreifen je Richtung aus.



Abbildung 7: Die beispielhafte Wohnstraße ist 12 Meter breit und bietet im Ausgangszustand vor allem Platz für Autos und Fußgänger*innen.

Die Teilnehmenden hatten nun folgende Optionen, um den Straßenquerschnitt zu gestalten und aufzuteilen.

- Straßen, Wege, Objekte etc. aus einer umfangreichen Liste von verfügbaren Elementen hinzufügen oder entfernen
- Elemente in ihrer Breite beliebig verstellen (wobei jedes Element eine Mindestbreite erfüllen muss, um funktionstüchtig zu sein)
- Elemente nach Belieben auf der gesamten Straße anordnen
- Designoptionen der Elemente anpassen

Die Aufgabe der Teilnehmenden war es, die Straße so zu gestalten, dass sie ihren Wünschen einer typischen Wohn- oder Hauptverkehrsstraße entsprachen. Limitationen waren dabei die vorgegebene Straßenbreite der Vorlagen und die Mindestbreite der Elemente.

Auswertung

Alle Daten aus den beim Mobilitätsforum von den Teilnehmenden erstellten Straßen wurden quantitativ ausgewertet. Dazu wurden zuerst die vielen unterschiedlichen Elemente zu Kategorien zusammengefasst. Dann wurden Durchschnittswerte in diesen Kategorien errechnet. Die einzelnen Elemente der Kategorien und ihre Werte können den Tabellen im Anhang entnommen werden.

Die Durchschnittswerte wurden zu den vorgegebenen Ausgangsbreiten der Wohnstraße und der Hauptverkehrsstraße ins Verhältnis gesetzt. Daraus lässt sich erkennen, ob die Teilnehmenden des Mobilitätsforums im Durchschnitt eher mehr oder weniger Raum für bestimmte Elemente in ihrer Wunschstraße veranschlagten. Es wird so eine Priorisierung der begrenzten Fläche des öffentlichen Raums sichtbar.

Priorisierungen Hauptverkehrsstraße

Im Folgenden werden die Unterschiede zwischen der Vorlage „Hauptverkehrsstraße“ und den gewünschten Anpassungen durch die Teilnehmenden beschrieben. Die Vorlage wurde insgesamt **23-mal von unterschiedlichen Personen angepasst** und vor Ort ausgedruckt. Im Nachhinein konnten keine Änderungen mehr vorgenommen werden. Eine ausführliche Tabelle mit allen Werten befindet sich im Anhang (s. Anhang 2).

Tabelle 3: Der Platz in Metern den verschiedene Kategorien der Nutzung in einer Straße einnehmen sowie das prozentuale Verhältnis zur gesamten Breite der Straße. Durchschnittswerte von 23 Teilnehmenden. Veränderungsskala zwischen Vorgabe und Wunschstraße: - - - (Abnahme von mehr als 15 Prozentpunkten), - - (Abnahme > 10 Punkte), - (Abnahme > 5 Punkte), 0 (Veränderung zwischen -5 und 5 Prozentpunkten), + (Zunahme > 5 Punkte), ++ (Zunahme > 10 Punkte), +++ (Zunahme > 15 Punkte).

Kategorie	Typische Hauptverkehrsstraße (24 m = 100%)		Wunschstraße (24 m = 100%)		Veränderung
	In m	In %	In m	In %	
ÖPNV fließend (Fahrstreifen für Bus und Bahn)	-	0	3,3	13,8	++
Aufenthalt (z. B. Gastronomie)	-	0	1,2	5	+

Fahrrad ruhend (Fahrradständer, Bike-Sharing-Station)	-	0	0,8	3,3	0
Begrünung (Bäume, Grünstreifen)	2,5	10,4	3,5	14,6	0
Fußverkehr (Gehweg, Sitzbank)	3,6	15	4,5	18,8	0
allgemeine Infrastrukturelemente (Straßenlaterne, Wegweiser, Poller)	1,2	5	1,1	4,6	0
Fahrrad fließend (Rad- und E-Scooter-Fahrstreifen)	3,2	13,3	3,3	13,7	0
Kfz ruhend (Parkstreifen)	2,1	8,8	0,6	2,5	-
ÖPNV ruhend (Bushaltestelle)	2,7	11,2	1,2	5	-
Kfz fließend (Fahrstreifen)	8,7	36,3	4,4	18,3	---

Wie die Daten in Tabelle 3 zeigen, wünschen sich die Teilnehmenden weniger Platz für sowohl fließenden als auch ruhenden Kfz-Verkehr im Vergleich zur vorgegebenen typischen Hauptverkehrsstraße. Auch Bushaltestellen wird weniger Platz eingeräumt. Dagegen sind die Teilnehmenden bereit, dem fließenden ÖPNV deutlich mehr Platz zuzuweisen. So wurden im Durchschnitt 3,3 Meter für einen Fahrstreifen eingeplant, der ausschließlich für den ÖPNV reserviert sind (z.B. Bus-Fahrstreifen, Straßenbahnschienen). Ansonsten wünschen sich die Teilnehmenden auch auf der Hauptverkehrsstraße Aufenthaltsorte wie z. B. Gastronomie, Sitzbänke. In vielen anderen Kategorien wurden zumindest im Durchschnitt keine deutlichen Veränderungen vorgenommen.



Abbildung 8: Eine Wunschstraße der Teilnehmenden für die Hauptverkehrsstraße auf Grundlage der Mittelwerte (s. Tabelle 3)

Priorisierungen Wohnstraße

Tabelle 4 beschreibt die Unterschiede zwischen der Vorlage „Wohnstraße“ und den gewünschten Anpassungen durch die Teilnehmenden. Die Vorlage wurde **insgesamt 16-mal**

von unterschiedlichen Personen angepasst und vor Ort ausgedrückt. Im Nachhinein konnten keine Änderungen mehr vorgenommen werden (s. auch Anhang 3).

Tabelle 4: Der Platz in Metern den verschiedene Kategorien der Nutzung in einer Straße einnehmen sowie das prozentuale Verhältnis zur gesamten Breite der Straße. Durchschnittswerte von 16 Teilnehmenden. Veränderungsskala zwischen Vorgabe und Wunschstraße: - - - (Abnahme von mehr als 15 Prozentpunkten), - - (Abnahme > 10 Punkte), - (Abnahme > 5 Punkte), 0 (Veränderung zwischen -5 und 5 Prozentpunkten), + (Zunahme > 5 Punkte), ++ (Zunahme > 10 Punkte), +++ (Zunahme > 15 Punkte).

Kategorie	Typische Wohnstraße (12m = 100%)		Wunschstraße (12m = 100%)		Veränderung
	In m	In %	In m	In %	
Fahrrad fließend (Rad- und E-Scooter-Fahrstreifen)	-	0	1,2	10	++
Begrünung (Bäume, Grünstreifen)	0,7	5,8	2,3	19,2	++
ÖPNV fließend (Fahstreifen für Bus und Bahn)	-	0	0,8	6,7	+
Fußverkehr (Gehweg, Sitzbank)	3,6	30	4,2	35	+
allgemeine Infrastrukturelemente (Straßenlaternen, Wegweiser, Poller)	0,4	3,3	0,6	5	0
Fahrrad ruhend (Fahrradständer, Bike-Sharing-Station)	-	0	0,3	2,5	0
ÖPNV ruhend (Bushaltestelle)	-	0	-	0	0
Aufenthalt (z. B. Gastronomie)	-	0	0,1	0,8	0
Kfz ruhend (Parkstreifen)	2,1	17,5	0,6	5	--
Kfz fließend (Fahstreifen)	5,2	43,3	2	16,6	---

Wie die Daten in Tabelle 4 zeigen, wünschen sich die Teilnehmenden weniger Platz für sowohl fließenden als auch ruhenden Kfz-Verkehr im Vergleich zur vorgegebenen typischen Wohnstraße. Stattdessen wird dem fließenden Radverkehr und der Begrünung deutlich mehr Raum zugesprochen. Dem fließenden ÖPNV und dem Fußverkehr wird etwas mehr Raum zugeteilt. Andere Kategorien zeigen nur leichte Veränderungen.

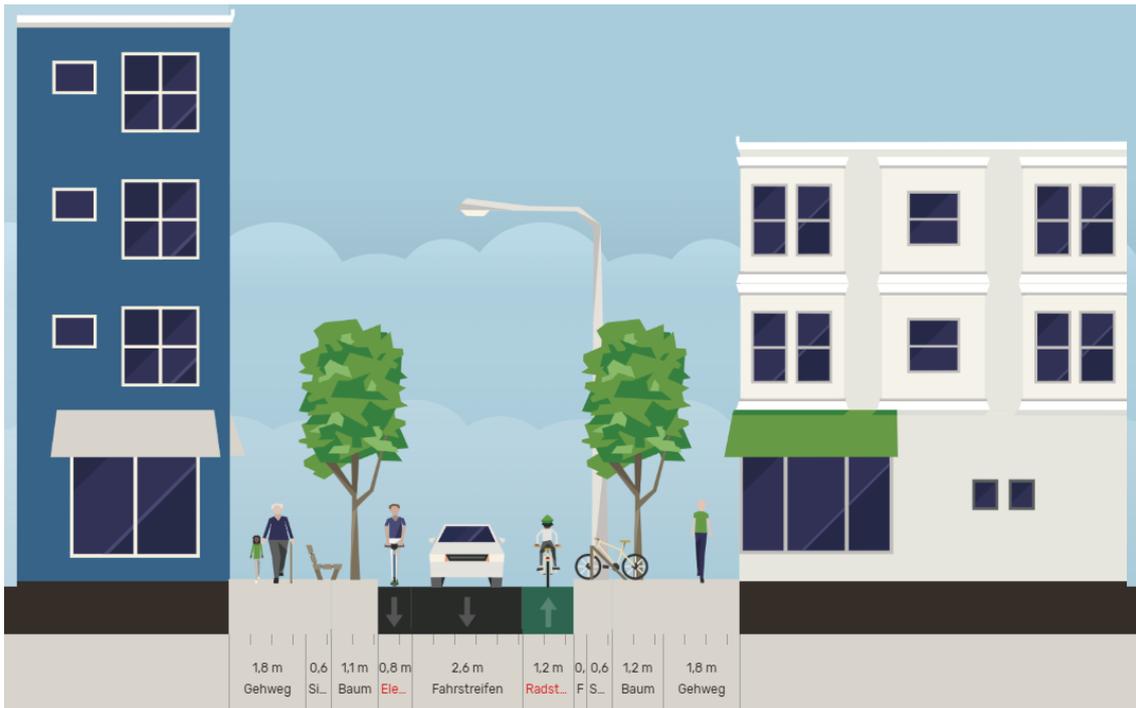


Abbildung 9: Eine Wunschstraße der Teilnehmenden für Wohnstraßen auf Grundlage der Mittelwerte (s. Tabelle 4)

Insgesamt zeigt sich bei der Gestaltung der Hauptverkehrs- und der Wohnstraße ein Wunsch nach mehr Raum für Begrünung, Aufenthalt, Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV, die mit einer deutlichen Reduktion des Platzes für den Kfz-Verkehr einhergehen.

Kinder- und Jugendbeteiligung

Die Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung am Masterplan Mobilität wurden in einer eigenen Ausstellung auf dem dritten Mobilitätsforum präsentiert.

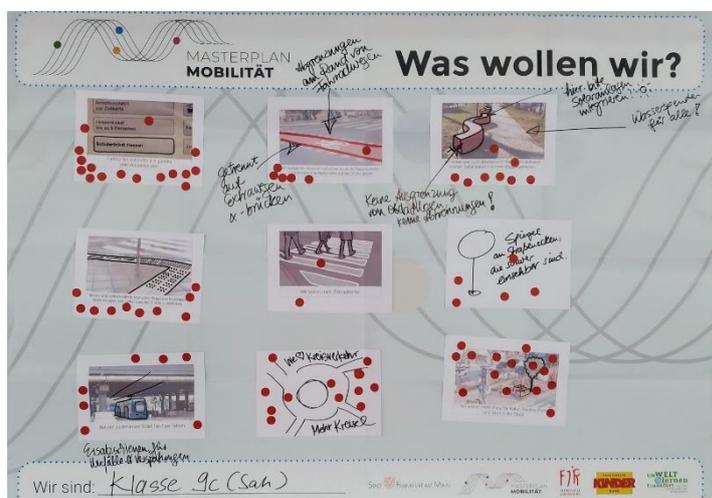
Die Kinder- und Jugendbeteiligung wurde von **Umweltlernen in Frankfurt e.V.** in Kooperation mit dem **Frankfurter Kinderbüro** und dem **Frankfurter Jugendring** durchgeführt. Damit wurden Kinder und Jugendliche zum ersten Mal bei einer gesamtstädtischen Mobilitätsplanung direkt beteiligt.

Hierzu erarbeitete Umweltlernen in Frankfurt e.V. im Frühjahr 2022 altersgerechte pädagogische Materialien zu den möglichen Schlüsselmaßnahmen des Masterplans. **1.670 Kinder und Jugendliche aus 35 Schulen und Kinder- und Jugendeinrichtungen** haben zwischen Ende April bis Ende Juni 2022 in insgesamt 85 Gruppen teilgenommen.



Abbildung 10: Ausstellung der Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung © Zebralog GmbH

In der **vielgestaltigen Ausstellung** des dritten Mobilitätsforums wurden neben den prioritären Maßnahmen, die sich die Kinder und Jugendlichen für ihre Stadt wünschen, die Ergebnisse der Beteiligung quantitativ dargestellt. Zitate und Bilder veranschaulichten die intensive Arbeit der Kinder und Jugendlichen. Eine Besonderheit war, dass Jugendliche aus der Elisabethenschule ihr Schulwegprojekt mit einem eigens entwickelten digitalen Tool vorstellten. Sie hatten hierzu die Schulwege der Schüler*innen erfasst und konkrete Optimierungspotentiale ausgearbeitet.



64 Personen erwarben durch das Studieren der Ausstellung und den damit verbundenen **Perspektivenwechsel** den Sticker der Kinder- und Jugendbeteiligung für ihr Spiel „Mein Masterplan Mobilität“.

Abbildung 11: Das Ausstellungsplakat der Schillerschule 9c © Umweltlernen

Zentrale Ergebnisse der Podiumsdiskussion

Am Nachmittag nahmen 12 Kinder und Jugendliche aus 5 Schulen auf dem **Podium** im großen Saal des Hauses am Dom Platz und diskutierten über ihre Wünsche, Kritikpunkte und Erfahrungen zum Thema Mobilität. Klare und realisierbare Vorschläge wurden vorgetragen: mehr Grün in der Stadt, günstigere ÖPNV-Tickets, und vor allem mehr Sicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen. Priorität hatte ein ‚Weniger an Autos‘ auf Fahrbahn und Straßenrand bis hin zu autofreien Straßen. Wichtig war den Kindern und Jugendlichen auch die Sicherheit am Straßenrand: Mehr Zebrastreifen, längere Grünphasen an Ampeln sowie breitere und baulich abgetrennte Radwege. Eindrucksvoll war der Blick für die Schwächeren: Personen mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer*innen sowie blinde und sehbehinderte Menschen benötigen nach Ansicht der Kinder und Jugendlichen besondere Aufmerksamkeit. Einen klaren Wunsch gab es nach mehr Sauberkeit auf Straßen und Plätzen sowie in Bussen und Bahnen.



Abbildung 12: Podiumsdiskussion der Kinder und Jugendlichen auf dem dritten Mobilitätsforum © Umweltlernen

Das Interesse und Engagement der Kinder und Jugendlichen an der Mobilitätsentwicklung in der Stadt ist groß und wurde als gewinnbringend für die Stadt empfunden. Der spezifische Blick der jungen Menschen, ihre Mobilitätserfahrungen und -bedürfnisse bringen zusätzliche Aspekte in die Planung und schließen eine bestehende Wissenslücke.

Die Ausstellungsinhalte der Kinder- und Jugendbeteiligung sind auf www.frankfurt.de/masterplan-mobilitaet verfügbar.

Zustimmung zum Leitbild

Die eigene Zustimmung zum aktuellen Leitbild für den Masterplan Mobilität konnte durch eine Bälle-Abfrage ausgedrückt werden. 51 Bälle wurden in vier Antwortsäulen eingeworfen.

Fragestellung: Erfüllt das Leitbild Ihre Bedürfnisse und Anforderungen an die zukünftige Mobilität in Frankfurt? („Voll und ganz.“ bis „Gar nicht.“)

Die Ergebnisse der Abfrage sind in Tabelle 5 abgebildet.

Aus den Ergebnissen geht hervor, dass die meisten Teilnehmenden des Forums mit dem aktuellen Leitbild „Größtenteils.“ zufrieden sind, viele sind es sogar „Voll und ganz.“

Einige Personen sind es jedoch nur in manchen Punkten; Eine Person sah ihre Bedürfnisse nicht erfüllt.

Insgesamt lässt sich eine mittlere bis hohe Zufriedenheit ablesen. Die Abfrage bezieht sich auf den zum dritten Forum erarbeiteten Zwischenstand, sodass im weiteren Prozess eingegangenes Feedback eingearbeitet werden kann (s. auch Abschnitt „Feedback zum Masterplan“).



Abbildung 13: Bälle-Abstimmung zur Messung der Zufriedenheit der Teilnehmenden mit dem Leitbild © Zebralog GmbH

Tabelle 5: Abfrage zur Zustimmung des Leitbilds

Voll und ganz.	Größtenteils.	In manchen Punkten.	Gar nicht.
17	24	9	1

Feedback zum Masterplan

Auf einer Pinnwand konnten Teilnehmende ihr allgemeines Feedback zum Zwischenstand des Masterplan Mobilität einbringen.

Auswertung: Die Beiträge wurden geclustert und teilweise sinngemäß zusammengefasst.



Abbildung 14: Zusammengetragene Anmerkungen zum Stand des Masterplans © Zebralog GmbH

1) Prozess:**Rückmeldungen zum Beteiligungsprozess:**

- Zuviel Erziehung und Gängelung statt Eingehen auf Bedarf und Bedürfnisse.
- Die Wortmeldungen der Bürgerbeteiligung zeigen: Die Umsetzung der Verkehrswende – sozial, demokratisch, nachhaltig, also ohne motorisierten Individualverkehr – könnte VIEL mutiger sein. Die Gesellschaft ist weiter als die Stadtpolitik
- Der Verkehr muss seinen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten, insofern scheint der Masterplan wie eine Simulation von Bürgerbeteiligung
- *Rückmeldung auf einem Spielbogen:* Super cooles Spiel, hat viel Spaß gemacht!

Rückmeldungen zu den Datengrundlagen:

- Werden die Trends und Annahmen als dynamische Entwicklungen gesehen? (Telearbeit, Energiepreise)
- Ausgangspunkt: Wo wohnen die Leute, wo kaufen sie ein, wo sind die Schulen? Etc.; O/D-Matrix fehlt.

Rückmeldungen zur Umsetzung des Masterplans:

- Wenn wir auch beim Thema Mobilität mehr teilen, gewinnen alle!
- Just make it happen! :)
- Masterplan als Rahmen ist okay. Jetzt kommt es auf die Umsetzung an. Bei
- Bedarf justieren. Keine Methodendiskussion mehr.

- MACHEN! Barrieren in der Umsetzung abbauen.
- Impulse aus anderen Städten aufnehmen (Kopenhagen, Paris, Amsterdam)

Rückmeldungen zu Zielvisionen und Leitlinien:

- Eine selbstbestimmte, sozialgerechte Mobilität
- Klimaschutz + Klimaresilienz muss über allem anderen stehen.

Stadtgestaltung stärker mitdenken:

- Stadt für alle! Auch für Autofahrer*innen
- (mehr) Fokus auf die Aufenthaltsqualität & Stadtgestaltung.
- Stadt neu denken für alle Menschen!
- Stadt der kurzen Wege!?

Rückmeldung auf Spielbögen zu Zielen und Leitlinien:

- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu der Perspektive von Kindern und Jugendlichen: Mehr Schutz für Kinder
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu den Zielen: Ziele Verkehrssicherheit, Klimaschutz und Energie und Gesundheitsschutz werden alle primär durch ein Verkehrsmittel blockiert: das Auto. Daher können sie alle gleichberechtigt mit der Verdrängung des Autos erreicht werden, kein Zwang sich zu entscheiden
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu den Zielen: Unterschied zwischen Erreichbarkeit und Mobilitätsangebot wird nicht klar

2) Maßnahmen Infrastruktur:

Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der Stadt:

- Räumlich getrennte Fahrradwege!
– Nicht auf der Straße ggf. in Parallel- oder Fahrradstraßen
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu „Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der Stadt: Umwidmung: Jede zweite Straße wird Fahrradstraße ohne Durchfahrtsverkehr

Straßenüberquerungen für Fußgänger*innen ausbauen und kürzere Wartezeiten an Ampeln:

- Grüne Welle für Fußgänger*innen, Fahrräder & ÖPNV
- Grüne Welle für Radfahrende!
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu „Straßenüberquerungen für Fußgänger*innen an wichtigen Stellen ausbauen und kürzere Wartezeiten an Ampeln: „an wichtigen Stellen“ durchgestrichen
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu „Straßenüberquerungen für Fußgänger*innen an wichtigen Stellen ausbauen und kürzere Wartezeiten an Ampeln: Vorrang für Fußgänger und Rad, Bedarf/Bettelampeln für Auto, wenn Autos wenig sind, brauchen wir keine Ampeln

Verbesserung des Fahrradparkens und mehr Stellplätze für Fahrräder und E-Roller:

- Abstellen von E-Rollern nur an dafür ausgewiesenen Stellen – auch in Außenbereichen
- Sichere Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern, z.B. Fahrradgaragen
- Mehr Fahrradstellplätze im ÖPNV

3) Maßnahmen Mobilitätsangebot:

Verbesserung der Angebotsqualität bei Bus und Bahn:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebots für Pendler muss stärker in den Fokus
- Neue Angebote: Autonome Busse, Rufbus etc. müssen von Anfang an vollständig barrierefrei sein
- Zuverlässigkeit von ÖPNV gewährleisten! + Takterhöhung
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu „Verbesserung der Angebotsqualität bei Bus und Bahn“: Keine Tarifzonen zum Umland

Barrierefreiheit im Straßenraum und ÖPNV umsetzen:

- Uneingeschränkte Gehwegnutzung muss Vorrang vor der Außen gastronomie haben.
- Barrierefreiheit im Umweltverband auch für Menschen mit versteckter Behinderung – z.B. neurodiverse Menschen
- Barrierefreiheit: Auch Druckknopfampeln für Radfahrende und Fußgänger*innen sind eine Barriere → Abschaffen!
- Aufzüge an S-Bahnhöfen wie Galuswarte schnell umsetzen; DB muss mitziehen!
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu „Barrierefreiheit im Straßenraum und ÖPNV umsetzen“: Jedoch nicht sichtbar
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu „Umgestaltung von Kreuzungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“: barrierefrei!!

Ausbau von Park + Ride am Stadtrand und in Nachbargemeinden:

- Stärkere Beteiligung des Umlands an den Kosten für P+R und Kosten für den ÖPNV. Gemeinden, die keine P+R Parkplätze für ihre Bewohner*innen stellen, sollten sie dann an der Stadtgrenze mitfinanzieren.
- @ IHK, Thomas Braun. Sie haben es richtig erkannt. Frankfurt kann diese Probleme nicht allein lösen. Daher ist es auch Ihre Aufgabe, sich mit Ihren Mitgliedern im Umland für P+R Parkplätze vor Ort, für Arbeiten im Homeoffice, Ausbau des ÖPNV einzusetzen. Es sind auch nicht die 300.000 Autopendler das Hauptproblem, sondern dass diese jeweils allein in einem PKW sitzen.
- P+R: A66 Borsigallee entwidmen und vor dem Hessen-Center P+R auf der bisherigen Autobahntrasse einrichten.

Ausweitung von On-Demand-Angeboten:

- Autonome On-Demand Angebote als Teil des ÖPNV – vor allem in Peripherie
- Kostenlose / günstige Stadträder / Leihräder (auch Lastendräder) wie z.B. in Hamburg

Car-Sharing ausbauen:

- Car-Sharing-Angebote aktiv fördern zum beschleunigten Ausbau.

4) Maßnahmen Regulierung und Steuerung:

Vergünstigung von Bus und Bahn:

- Einfach ÖPNV-Tarife, Vorbild 9€-Ticket
- Die Stadt Frankfurt soll sich beim Land Hessen für ein „Teilhabeticket Hessen“ – einem 365€ Ticket für Schwerbehinderte – einsetzen
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu „Vergünstigung der Nutzung von Bus und Bahn: Einfach etwas weniger vergünstigen, oder verbessern :)“
- Rückmeldung auf einem Spielbogen: Nulltarif!!!

Digitale Vernetzung:

- Angebote sollen auch ohne 1000 Apps und ohne Nachverfolgung / Login möglich sein
- Die App-Lösung macht nur bundesweit Sinn – App nur für RMV / FFM ist Steuergeldverschwendung.

Stärkere Kontrollen des Parkraums und der Geschwindigkeiten:

- Statt Parkscheinautomaten und personalintensive Überwachung, digital per Kennzeichenerfassung. Dadurch Kapazitäten für Verkehrsüberwachung Geh/Radweg-parken + Geschwindigkeit.
- Mehr Kontrollen, Regeln auch durchsetzen (Blitzer, Autofahrerinnen mit Telefon am Steuer, Tempokontrollen)

Ausweitung Bewohnerparken und Parkzonen mit Erhöhung der Gebühren:

- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu „Ausweitung Bewohnerparken und Parkzonen mit Erhöhung der Gebühren“: „Ausweitung“ durchgestrichen

Zusätzliche Maßnahmen:**Tempo 30 in der ganzen Stadt:**

- Aufzug Ostendstraße, S-Bahn, max. Tempo 30 in der ganzen Stadt
- Tempo 30 in Stadtteilen

Verbot von Glasflaschen:

- Glasflaschen in der Stadt verbieten, Pfand erhöhen, Radwege täglich reinigen

5) Stadtverträglichkeit und Kommunikation:**Ausweitung von autofreien Zonen:**

- Frankfurter Westen nicht vergessen! Autofahren muss zum „Luxus“ werden, z.B. höhere Steuern für SUVs, 30 innerorts, 130 auf Autobahnen → generell! Abbauen.
- Kein Autobahnbau in / außerhalb der Stadt!
- Die Herangehensweise scheint immer noch auf Auto als Maßstab ausgelegt. Bsp.: Konflikte zwischen Auto & Rad, durch die Zunahme des Radverkehrs. Nein: Autos als unsoziale, umweltschädliche, unpraktischste, ineffizienteste Verkehrsmittel sind Ursache der Konflikte → Autos so schnell wie möglich aus der Stadt drängen!
- NEIN! Autos raus!
- MIV & Parkplätze raus aus den inneren Stadtgebieten → mehr grün & echte Schnellradwege
- Rückmeldung auf einem Spielbogen zu „Ausweisung von verkehrsberuhigten autoarmen- und freien Straßen und Zonen“: Fahrradstraßen mit Pollern gegen Durchgangsaautos, Zweimal: Weil

Grundlage von allem: Verdrängung der Autos

- Rückmeldung auf einem Spielbogen: Alternatives Verkehrskonzept im Frankfurter Osten (siehe Konzept von Bündnis Verkehrswende), Autobahn A66/A661 stoppen, Wald unterhalten, Mobilität verringern
- Bundesautobahnprojekte stoppen! A3, A5, A66, A661 stoppen! Mehr Mut!

Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Bäumen, Gastronomie und Parklets (z. B. durch Quartiersgaragen):

- Kein Raum für PKWs, die 23 h/Tag (im Schnitt) abgestellt sind = mehr Raum für mehr
- Autos haben sehr geringe Preiselastizität d. Nachfrage → on street parken = ok; aber wohin damit?
- Weniger Parkplätze
- Stadtteile betrachten: Quartiersgaragen etc., Reduktion von Vergnügungsfahrten
- Quartiersgaragen! Ist schon eine in Planung? → Mehr Platz für Bäume und nichtmotorisierten Verkehr.
- Parkräume für PKW für Anwohner*innen gewährleisten – Quartiersgaragen schaffen.

Zusätzliche Maßnahmen:**Gestaltung des Stadtraums mitdenken:**

- Raum für Experimente (billig + schnell)
- Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes umverteilen.
- Auch Spielraum für Kinder!

Grünflächen und Stadtgrün mitdenken:

- Die Bemühungen, um eine Umverteilung von für Verkehr genutzt Flächen sind anzuerkennen... aber: Der Umgang mit Stadtnatur u. Grün-Gürtel u. Konflikte mit Mobilität werden kaum thematisiert.
- Mobilität u. Stadtnatur → Struktur fehlt
- Bereich Grünflächen und deren Erhalt + Ausweitung!
- Mehr grün, Bäume, Parks auch an Verkehrsflächen (wie von den Kindern gefordert)
- Parkgebühren für Pendler drastisch erhöhen! Grünflächen schützen, versiegelte Parkplätze begrünen.
- Rückmeldung auf einem Spielbogen: Erhalt von Stadtnatur/Grün-gürtel
- Rückmeldung auf einem Spielbogen: Erhalt von Grünflächen, keine Autobahn

Kurzzeit Parkplätze ausbauen:

- Kiss & Ride Parkplätze, z.B. Höchster Bahnhof (Süd + Nord), „Elterntaxi-Zone“

6) Sonstige Anmerkungen:

- Die CO₂-Reduzierung im Verkehr war 30 Jahre lang nicht gegeben. Jetzt müssen große Schritte schnell gegangen werden. Frankfurter*innen haben dies politisch gewählt.
- Lärmschutzmaßnahmen massiv ausweiten (z.B. Einhausung A66 Nordwestkreuz (-) Miquelallee (ohne Ausbau!))

Nächste Schritte

Wie werden die Ergebnisse des dritten Mobilitätsforum verwendet?

Die Ergebnisse des dritten Mobilitätsforums wurden ausgewertet und fließen in den weiteren Erarbeitungsprozess des Masterplans Mobilität ein. Mit dem inhaltlichen Veranstaltungs-Schwerpunkt der Prioritätensetzung haben die Ergebnisse des Forums eine besondere Bedeutung für den Baustein der gesellschaftlichen Prioritätensetzung aus Phase 2, die wiederum eine wesentliche Basis für die weitere Ausarbeitung der Strategien und Schlüsselmaßnahmen in Phase 3 bilden.

Die Entscheidung fällt dabei nicht eins zu eins mit den Ergebnissen des dritten Mobilitätsforums, diese stellen jedoch einen wesentlichen Baustein dafür dar. Grund ist, dass sich zum einen weder ein homogenes und eindeutiges noch ein repräsentatives Bild aus den heterogenen Einträgen der Bürger*innen generieren lässt. Zum anderen sind im Rahmen des breiten Meinungsbildungsprozesses noch weitere wichtige Akteur*innen (u. a. Fachbeirat) eingebunden. Auch werden die Ergebnisse der Partizipation aus fachplanerischer Sicht aufbereitet. So werden z. B. aus den Ergebnissen des Maßnahmenspiels „Mein Masterplan“ wichtige Informationen abgeleitet, welche Maßnahmen den Bürger*innen besonders wichtig sind und welche Abwägungen sie selbst aufgrund begrenzter Ressourcen treffen würden. Zudem kann aus dem Spiel zu den Straßenquerschnitten abgeleitet werden, welche Mobilitätsangebote und Infrastrukturen den Bürger*innen vor dem Hintergrund einer begrenzten Flächenverfügbarkeit wichtig sind.

Aus dem Mobilitätsforum ergibt sich ein wesentliches Meinungsbild der Frankfurter Bürgerschaft zu Prioritätensetzungen und damit auch zur Ausarbeitung der Strategien und Schlüsselmaßnahmen. Bis zum Abschluss des Masterplans Mobilität ist keine weitere Beteiligungsmöglichkeit der Öffentlichkeit geplant, da eine konkret fachliche Ausarbeitung von Strategien und Schlüsselmaßnahmen keine konkreten Anknüpfungspunkte für eine breite niedrigschwellige Öffentlichkeitsbeteiligung bietet. Die Fachöffentlichkeit und Interessensverbände bleiben über den Fachbeirat weiter vertreten. Ebenso läuft die Beteiligung unterschiedlicher Fachabteilungen der Verwaltung weiter.

Welche Schritte folgen noch im Masterplan Mobilität?

Der Masterplanprozess befindet sich im Abschluss der zweiten von drei Projektphasen.

In der zweiten Phase wurden das Leitbild für die zukünftige Mobilitätsplanung in Frankfurt entwickelt, daraus Ziele und messbare Indikatoren und Zielwerte bestimmt und im letzten Schritt für das Verwaltungshandeln Leitlinien entwickelt, denen sich gesellschaftliche Prioritätensetzungen aufgrund eines finanziell und personell begrenzten Budgets anschließen.

In Phase drei werden bis Jahresende im Weiteren Strategien und Schlüsselmaßnahmen für das gesamte Spektrum der Mobilitätsplanung entwickelt. Dabei wird auf fachlicher Ebene definiert bei welchen Themen welche Ziele erreicht werden sollen und welcher Handlungsbedarf besteht.

Der Masterplan Mobilität soll im Anschluss durch einen politischen Beschluss der Frankfurter Politik bestätigt werden und damit ein verbindliches Leitbild und gesetzter Rahmen für die Mobilitätsplanung von Frankfurt am Main der nächsten 15 Jahre bilden.

Anhang

Anhang 1: Auswertung „Mein Masterplan Mobilität“ nach Kategorien

		SUMME
Infrastruktur	Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der Stadt	51
	Fußverkehrsnetz mit breiten Gehwegen ausbauen	22
	Ausbau von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum	11
	Umgestaltung von Kreuzungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	18
	Straßenüberquerungen für FußgängerInnen an wichtigen Stellen ausbauen und kürzere Wartezeiten an Ampeln	22
	Ausbau von Radschnellwegen in die Region	28
	Verbesserung des Fahrradparkens in der Innenstadt und Wohngebieten	24
Mobilitätsangebote	Verbesserung der Angebotsqualität bei Bus und Bahn	42
	Barrierefreiheit im Straßenraum und im ÖV umsetzen	24
	Ausbau von Park + Ride am Stadtrand und in Nachbargemeinden	20
	Ausweitung von Ride-Sharing und On-Demand-Angeboten in schlecht angebundenen Teilen der Stadt	9
	Ausweitung von Sharing-Angeboten (Car-Sharing)	27
	Schulwege sicher gestalten	43
Regulierung und Steuerung	Vergünstigung der Nutzung von Bus und Bahn	39
	Digitale Vernetzung von Knotenpunkten zur Beschleunigung von Bus und Bahn	11
	Lieferzonen, Depots und Lastenradnutzung für den Lieferverkehr ausweiten	37
	Einführung einer City-Maut für den Autoverkehr	54
	Ausweitung Bewohnerparken und Parkzonen mit Erhöhung der Gebühren	49
	Stärkere Kontrolle des Parkraums und der Geschwindigkeiten	56
Stadtverträglichkeit und Kommunikation	Ausweisung von verkehrsberuhigten autoarmen und -freien Straßen und Zonen	37
	Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern	6
	Verbesserung der Informationen und des Ticketing im ÖV	8
	Autoarmes Wohnen und Arbeiten fördern	23
	Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung des guten Miteinanders und Förderung nachhaltiger Mobilität	27
	Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Bäumen, Gastronomie, Parklets	55

Anhang 2: Die durchschnittlichen Breiten und der insgesamt beanspruchte Raum sowie Häufigkeiten ausgewählter Elemente auf der **Hauptverkehrsstraße**

Kategorie	Straßenelement	Durchschnittliche Breite der Elemente in der Vorlage in m (inkl. Häufigkeit des Elements)	Durchschnittliche Breite der Elemente nach Bearbeitung in m (inkl. Häufigkeit des Elements)	Gesamtbreite der Elemente einer Kategorie in der Vorlage in m	Gesamtbreite der Elemente einer Kategorie nach der Bearbeitung in m
Kfz fließend	Fahrstreifen	2,7 (23)	2,7 (25)	400,2	102,3
	Abbiegestreifen	6 (23)	2,9 (12)		
Kfz ruhend	Parkstreifen	2,1 (23)	2,1 (7)	48,3	14,7
Fahrrad fließend	Radstreifen	1,6 (46)	1,9 (39)	73,6	76,1
	E-Scooter Fahrstreifen		1 (2)		
Fahrrad ruhend	Fahrradstände		1,9 (4)	-	18,6
	Bikesharing Station		2,2 (5)		
Fußverkehr	Gehweg	1,8 (46)	2,2 (46)	82,8	101,2
	Sitzbank		1,2 (2)	-	2,4
ÖPNV fließend	Busfahrstreifen		3,6 (2)	-	76,9
	Straßenbahn		3,6 (10)		
	Stadtbahn		3,3 (4)		
	Schnellbus Fahrstreifen		3,5 (1)		
	Fahrstreifen Bus/Fahrrad		3,4 (5)		
ÖPNV ruhend	Wartehäuschen	2,7 (23)	2,7 (9)	62,1	28,3
	Schnellbus Station		4 (1)		
Begrünung	Baum	0,8 (46)	0,9 (58)	57,5	80,1
	Grünstreifen	0,9 (23)	0,76 (26)		
	Parklet		2,2 (3)		
	Trennfläche		0,5 (3)		
allgemeine Infrastrukturelemente	Straßenlaterne	0,6 (46)	0,6 (37)	27,6	22,2
	Wegweiser		0,9 (1)	-	0,9
	Poller		0,6 (2)	-	1,2
Aufenthalt	Außen-Gastronomie		2,2 (9)	-	19,8
	Magischer Teppich		1,9 (4)	-	7,6

Anhang 3: Die durchschnittlichen Breiten und der insgesamt beanspruchte Raum sowie Häufigkeiten ausgewählter Elemente auf der **Wohnstraße**

Kategorie	Straßenelement	Durchschnittliche Breite der Elemente in der Vorlage in Meter (inklusive Häufigkeit des Elements)	Durchschnittliche Breite der Elemente nach der Bearbeitung in Meter (inklusive Häufigkeit des Elements)	Gesamtbreite der Elemente einer Kategorie in der Vorlage in Meter	Gesamtbreite der Elemente einer Kategorie nach der Bearbeitung in Meter
Kfz fließend	Fahrstreifen	2,6 (32)	2,6 (12)	83,2	31,2
Kfz ruhend	Parkstreifen	2,1 (16)	2,4 (3)	33,6	9,3
	Taxi-Stand	-	2,1 (1)		
Fahrrad fließend	Radstreifen	-	2 (9)	-	19,5
	E-Scooter Fahrstreifen	-	1,5 (1)		
Fahrrad ruhend	Fahrradständer	-	1,5 (3)	-	4,5
Fußverkehr	Gehweg	1,8 (32)	2 (31)	57,6	62
	Sitzbank	-	1,2 (4)	-	4,8
ÖPNV fließend	Straßenbahn	-	3 (2)	-	12,2
	Gemeinsamer Fahrstreifen Bus/Fahrrad	-	3,1 (2)		
Begrünung	Baum	0,7 (16)	0,9 (24)	11,2	36,5
	Grünstreifen	-	0,9 (11)		
	Parklet	-	2,5 (2)		
allgemeine Infrastrukturelemente	Straßenlaterne	0,4 (16)	0,6 (16)	6,4	9,6
Aufenthalt	Außen-Gastronomie	-	1,7 (1)	-	1,7