

# 3. Mobilitätsforum zum Masterplan Mobilität

Haus am Dom · 9. Juli 2022

# Herzlich willkommen zum 3. Mobilitätsforum

Das heutige Mobilitätsforum stellt den aktuellen Stand der Erarbeitung des Masterplans Mobilität für die Stadt Frankfurt a.M. vor. Über drei Etagen finden Sie Ausstellungen, Podiumsdiskussionen und Fachbeiträge rund um den Masterplan Mobilität. Sie können sich umfassend informieren und Ihre Meinung einbringen. Im Fokus steht die Priorisierung einzelner Zielbereiche und exemplarischer Maßnahmen.

## Was passiert beim 3. Mobilitätsforum?

Die Ausstellung zum Masterplan (3. OG) sowie zur Kinder- und Jugendbeteiligung (2. OG) können Sie jederzeit besuchen. Im Saal im ersten Obergeschoss können Sie an folgenden Programmpunkte teilnehmen:

### BÜHNENPROGRAMM

11:00 – 11:30	Begrüßung durch das Dezernat
11:30 – 12:00	Info-Präsentation
12:30 – 13:15	Podiumsdiskussion mit Vertreter*innen aus Wirtschaft und Wissenschaft
13:15 – 13:45	Info-Präsentation
14:15 – 15:00	Podiumsdiskussion zur Kinder- und Jugendbeteiligung
15:00 – 15:30	Info-Präsentation
16:00 – 16:45	Podiumsdiskussion mit Vertreter*innen von Verbänden und aus der Region
16:45 – 17:45	Verabschiedung

1.  
OG



## Mitmachen! – Wie kann ich mich beteiligen?

Mithilfe eines **Beteiligungsspieles** können Sie Ihren eigenen Masterplan Mobilität aus beispielhaften Maßnahmen zusammenstellen. Holen Sie sich dazu am Info-Stand das Spielheft „Mein Masterplan“ ab.



Gehen Sie damit durch die **Ausstellung** (2. und 3. OG) und wählen Sie die Maßnahmen, die für Ihren Masterplan wichtig sind. Falls Sie Fragen zum Spiel haben, sprechen Sie uns gerne an.

2. + 3.  
OG

Außerdem können Sie am digitalen Spiel „**Streetmix**“ teilnehmen (3. OG). Sie können hier einen Straßenquerschnitt gestalten, ausdrucken und mit den anderen Besucher\*innen teilen. Wie sollte der öffentliche Raum in typischen Straßenraumsituationen aufgeteilt sein?



3.  
OG

Aus den gefüllten Spielheften sowie den erstellten Straßenquerschnitten kann das Planungsteam anschließend Prioritätensetzungen ableiten. Auf diese Weise fließen die Ergebnisse des Mobilitätsforums in die weitere Erarbeitung des Masterplans Mobilität ein.

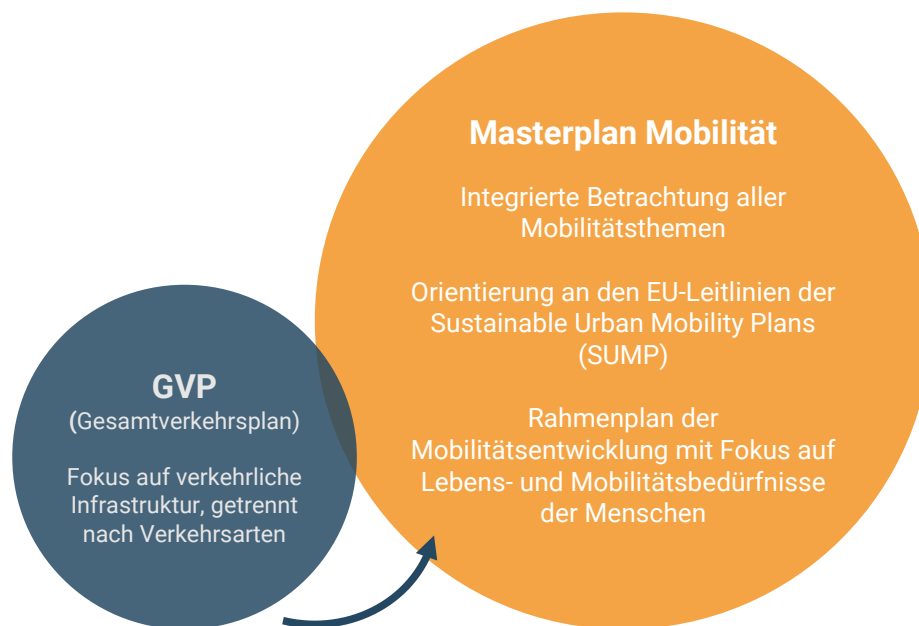
Planende und Verantwortliche stehen Ihnen außerdem für Fragen sowohl nach den Präsentationen als auch in den Ausstellungen zur Verfügung.

# Der Masterplan und sein Prozess

## Grundausrichtung

Weiterentwicklung des GVP

Beim Masterplan Mobilität handelt es sich um eine strategische Rahmenplanung auf konzeptioneller Ebene. Der Masterplan stellt eine Fortentwicklung des Gesamtverkehrsplans (GVP) aus dem Jahr 2005 dar. Während der gesamten Erarbeitung wird die Frankfurter Stadtgesellschaft in den Prozess eingebunden.



## Die Phasen des Masterplans

Inhaltlicher Gesamtprozess

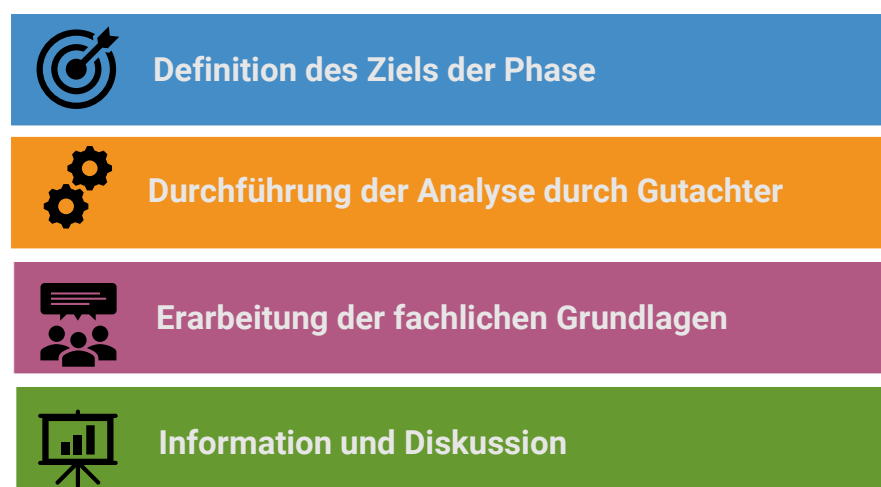


Der Masterplan Mobilität wird in drei Phasen bearbeitet. Die Analysephase dauerte von August 2021 bis Februar 2022. An der Entwicklung des Leitbildes wird seit Januar 2022 gearbeitet und die Bearbeitung dauert noch an. Die Phase der Teilstrategien und Schlüsselmaßnahmen beginnt jetzt, das Mobilitätsforum bildet hierfür den Auftakt.

## Herangehensweise

Intensive Beteiligung in jeder der 3 Phasen

Aufbauend auf fachlichen Analysen und inhaltlichen Vorschlägen wird in jeder Phase die intensive Diskussion mit allen Beteiligten wie der Öffentlichkeit, der Stadtverwaltung, Interessensvertretungen usw. gesucht.



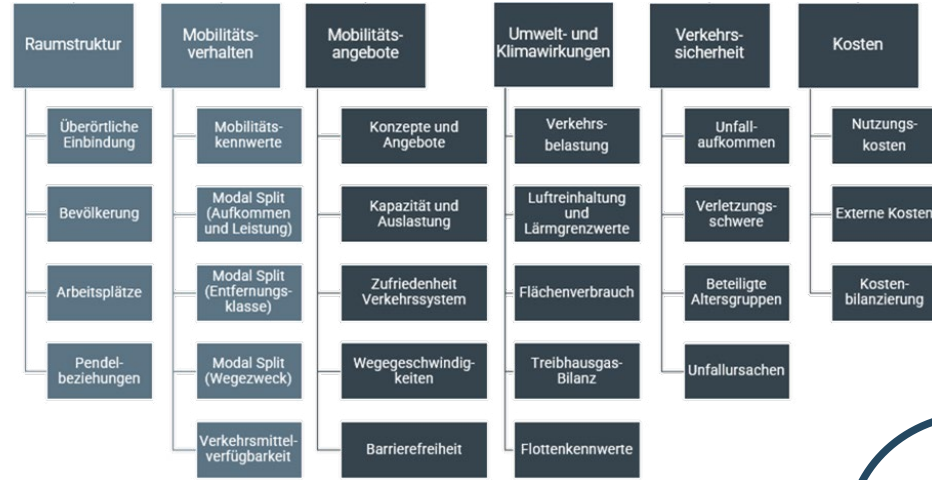
# Status quo

## Bisherige Arbeitsergebnisse

### Themenfelder

Thematisch breite Analyse

Im Rahmen der Analyse des Status quo wurde eine breite Analyse der Bestandssituation des Mobilitätssystems in Frankfurt am Main vorgenommen. Dabei wurde auf bestehende Daten vielfältigster Quellen von Mobilitäts-erhebungen, über Unfallstatistiken der Polizei bis hin zur Treibhausgasbilanzierung zurückgegriffen. Ziel der Analyse ist es, die gesamtstädtischen Entwicklungen im Bereich Mobilität abzubilden. Die nachfolgenden Ergebnisse zeigen exemplarisch Teilaspekte der Themen Treibhausgasbilanz, Unfallaufkommen und Zufriedenheit mit dem Mobilitätssystem.

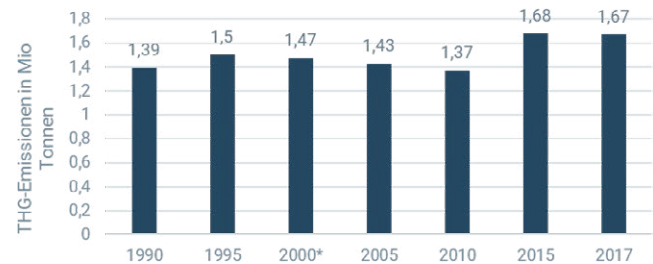


3 beispielhafte Themen werden unten näher ausgeführt

## CO<sub>2</sub>-Emissionen Verkehr

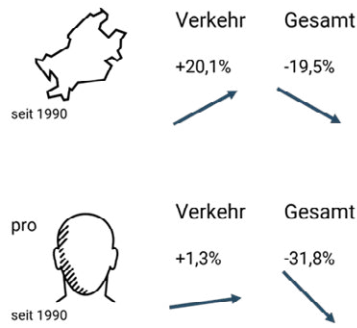
CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr seit 1990 gestiegen

Treibhausgas-Emissionen für den Bereich Verkehr



Datengrundlage: Treibhausgasbilanzierung Stadt Frankfurt

Prozentuale Veränderung



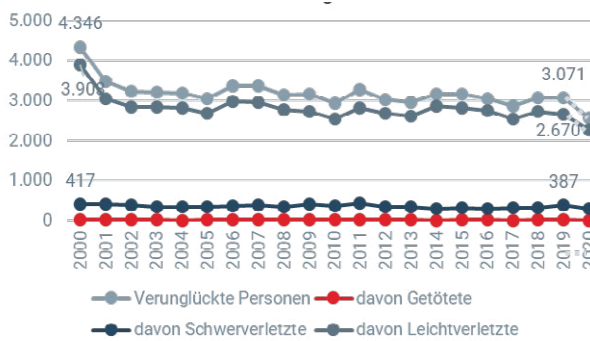
Die Stadt Frankfurt am Main möchte bis 2050 die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 95% reduzieren, zur Halbzeit (2020) konnten die Emissionen aber nur um weniger als 20% gesenkt werden. Im Bereich Verkehr wurde in den letzten 30 Jahren keine Emissionsreduktion erreicht (pro Kopf), absolut sind die Verkehrsemissionen sogar um ein Fünftel angestiegen. In den anderen Bereichen konnten die Emissionen insgesamt gesenkt werden.

## Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit zwar verbessert, aber ...

Das Risiko im Verkehr zu verunglücken geht konstant zurück. Während der Verkehr in Frankfurt zunimmt, ist die Anzahl der Verunglückten rückläufig. Gerade im Fuß- und Radverkehr nehmen die Unfälle absolut aber zu. Das liegt auch an einer Zunahme des Verkehrsaufkommens, ist aber beim Fußverkehr überproportional zur Zunahme der zusätzlichen Wege durch die gewachsene Frankfurter Bevölkerung.

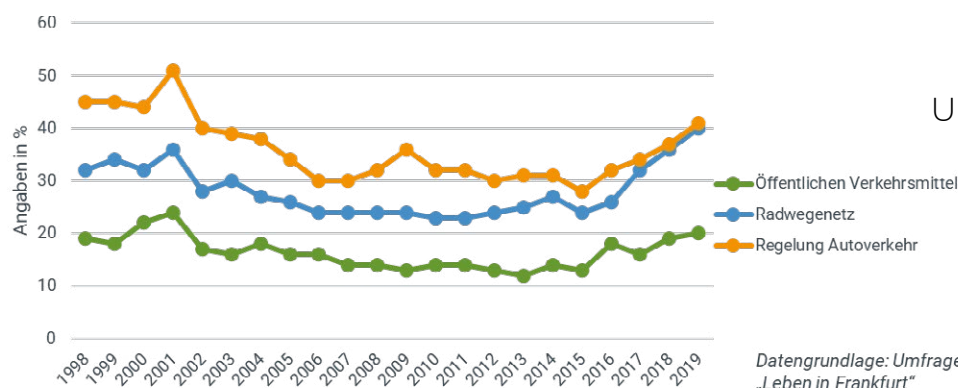
Zeitliche Entwicklung – Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Personen



Unfallaufkommen im Verhältnis zur Verkehrsleistung



Quellen: Verkehrsberichte Polizei Frankfurt, SrV 2013+2018



Datengrundlage: Umfrage „Leben in Frankfurt“

## Umfrage zu Zufriedenheit

Unzufriedenheit mit Mobilitätsangeboten nimmt zu

Nach einer deutlichen Verbesserung (1998-2006) und einem langen Plateau (2006-2015) nimmt die Unzufriedenheit seit 2015 bei allen Verkehrsmitteln - aber insbesondere dem Fahrrad - wieder deutlich zu.

# Leitbild

## Teil I - Bisherige Arbeitsergebnisse

### Handlungsmöglichkeiten

Welchen Weg möchte Frankfurt gehen?

Trends in der Gesellschaft und Entwicklungen im Mobilitätsbereich üben in Zukunft einen großen Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung und -planung aus. Dabei stehen Frankfurt verschiedene Handlungsoptionen zur Verfügung. Im Rahmen einer Szenarienentwicklung und -diskussion wurden die Vor- und Nachteile diskutiert, mit dem Ziel zu klären, welchen Weg die Stadt Frankfurt zukünftig gehen möchte.

Es sind Veränderungen notwendig, um wichtige Ziele zu erreichen

### Handlungsnotwendigkeit

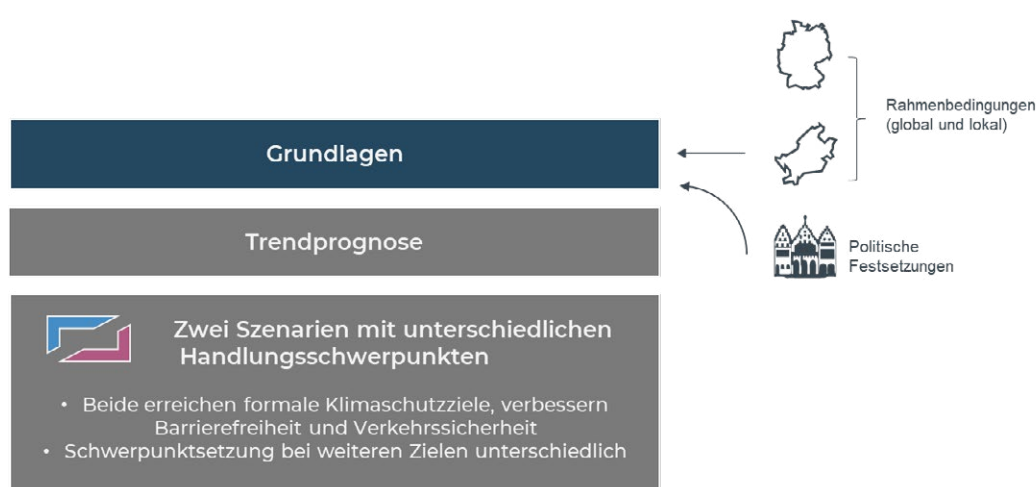
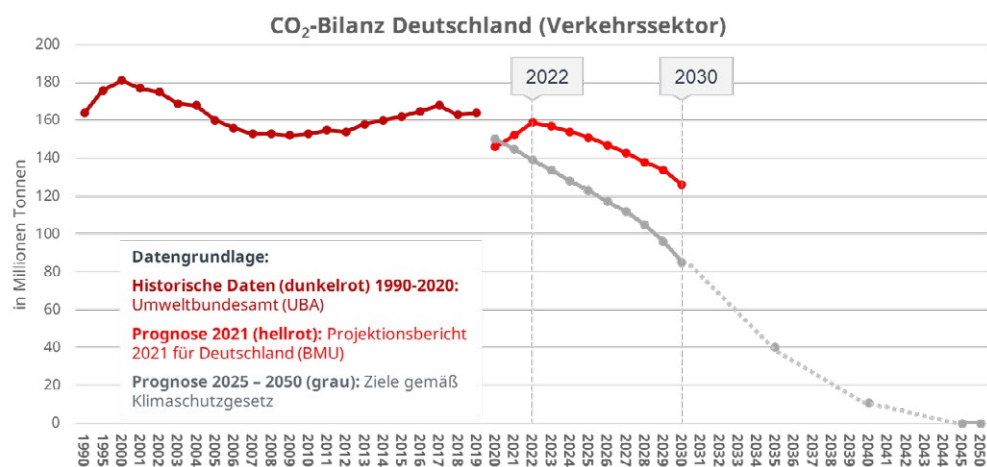
Entwicklungen zeigen Herausforderungen auf

Die aktuelle Trendprognose für die Stadt Frankfurt zeigt, dass in Frankfurt durch das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum immer mehr Menschen und Güter unterwegs sein werden. Dies führt zu volleren Straßen, mehr Konflikten und einer höheren Konkurrenz im Straßenraum. Dadurch wird die Attraktivität der Stadt und die Aufenthaltsqualität abnehmen. Auch die Treibhausgasemissionen bleiben zu hoch und das Unfallaufkommen geht gerade im Fuß- und Radverkehr wenig oder zu langsam zurück.

### Beispiel: CO<sub>2</sub>-Bilanz

Klimaziele werden aktuell nicht erreicht

Das Beispiel der Trendprognose für die CO<sub>2</sub>-Bilanz in Deutschland (Verkehrssektor) zeigt, dass die zu erwartende Entwicklung (hellrot) deutlich über den Zielen des Klimaschutzgesetzes liegt. Die Klimaziele werden mit den aktuellen Anstrengungen nicht erreicht, es sind weitere Maßnahmen zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen notwendig.



### Szenarien

Methodischer Überblick

Die Szenarien berücksichtigen globale Rahmenbedingungen auf übergeordneter Ebene und lokale Rahmenbedingungen der Stadt Frankfurt selbst. Die Entwicklungen für alle zentralen Einflussfaktoren auf die Mobilität sollen prognostiziert werden. Hinzu kommen politische Festsetzungen, die aufgrund bestehender Planwerke und Beschlüsse berücksichtigt werden. So ist beispielsweise die Erreichung der Klimaziele eine Voraussetzung für beide Szenarien.



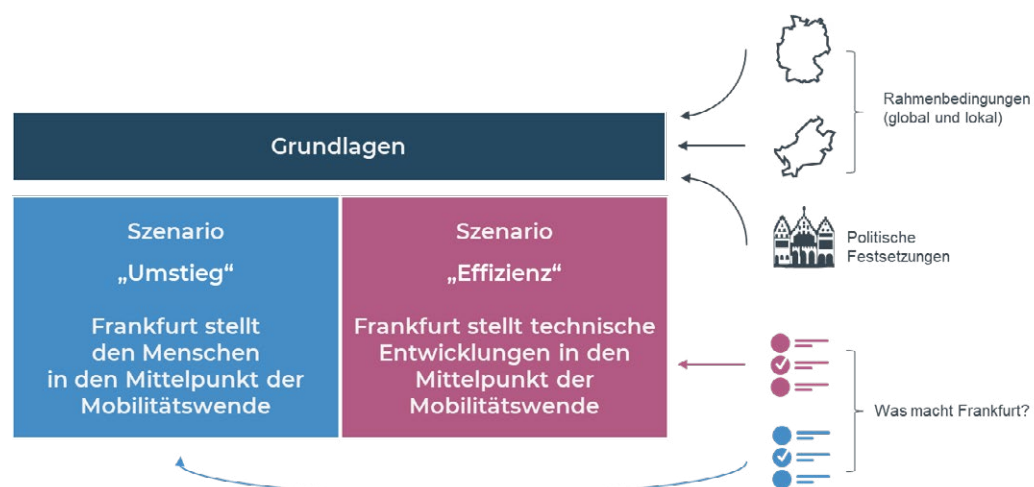
# Leitbild

## Teil II - Bisherige Arbeitsergebnisse

### Szenarien

2 Szenarien, 2 Handlungsschwerpunkte

Das Ziel für die Entwicklung von Szenarien im Masterplan ist, die grundsätzliche Ausrichtung der Mobilitätsplanung im Rahmen der Beteiligung mit den Menschen, die in Frankfurt unterwegs sind diskutieren zu können. Daher stellen die beiden Szenarien zwar plakative Entwicklungsrichtungen dar, sind aber grundsätzlich realistische Entwicklungspfade. Einerseits wird ein Schwerpunkt auf eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl gesetzt, andererseits auf technische Verbesserungen des Mobilitätssystems. Dabei geht der Zeithorizont der Szenarien über 2035 hinaus, um auch langfristige Wirkungen der unterschiedlichen Schwerpunkte aufzeigen zu können.



### Szenario „Umstieg“

Frankfurt stellt den Menschen in den Mittelpunkt der Mobilitätswende

Das Szenario „Umstieg“ setzt den Schwerpunkt auf die Förderung des Umstiegs auf flächensparsamere und umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie Fuß, Rad und ÖPNV. Dabei steht der konsequente Netzausbau des öffentlichen Verkehrs und die Flächenumverteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und ein starker Ausbau der hierzu nötigen Infrastruktur (breitere Wege, Trennung vom Autoverkehr, bessere Querungen) im Vordergrund. Das Szenario soll auch bewirken, dass der auf Kfz-Nutzung angewiesene Wirtschaftsverkehr bessere Verkehrsverhältnisse vorfindet.

### Szenario „Effizienz“

Frankfurt stellt technische Entwicklungen in den Mittelpunkt der Mobilitätswende

Das Szenario „Effizienz“ setzt insbesondere auf die Steigerung der „technischen Effizienz“ der Straßeninfrastruktur. Die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten leistet in diesem Szenario den entscheidenden Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele, indem die Energieherstellung aus erneuerbaren Energien erfolgt. Automatisierte Fahrfunktionen und eine Digitalisierung der straßenseitigen Infrastruktur bieten Chancen zur Erhöhung von Kapazitäten für den Personen- und Wirtschaftsverkehr.





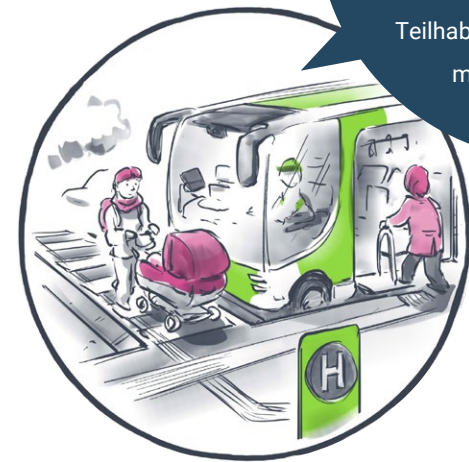
# Barrierefreiheit

## Warum das Thema so wichtig ist

### Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen

Was ist damit gemeint?

- **Menschen mit Behinderungen:** Beeinträchtigung von körperlichen Funktionen, geistigen Fähigkeiten oder seelischer Gesundheit; die Mobilität ist eingeschränkt und damit die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben
- **Menschen mit Mobilitätseinschränkungen:** Meint auch Menschen mit temporären oder nicht-körperlichen Einschränkungen wie z. B. ältere Menschen, Eltern mit Kleinkindern, Personen mit speziellen Anforderungen wie Gepäck, Kinderwagen, Gipsbein, etc.
- **Betroffene Belange in der Mobilitätsplanung:** Erreichbarkeit und Verbindungsqualität barrierefreier Mobilitätsangebote, optische Kontraste, Oberflächenqualität, Begreifbarkeit von Verkehrszeichen, Raumbedarf mobilitätseingeschränkter Personen (z. B. von Rollstühlen oder Kinderwagen)



Barrierefreiheit stellt einen wesentlichen Grundsatz der Szenario- und Leitbildentwicklung dar. Barrierefreiheit ist Grundvoraussetzung für eine Teilhabe aller und muss immer mitgedacht werden.

## Relevanz in der Bevölkerung

Erhebungen zeigen breite Betroffenheit



Quelle: SrV

Ca. 6 % der Frankfurterinnen und Frankfurter haben (nach subjektiver Einschätzung) eine konkrete Mobilitätseinschränkung (SrV 2018); nicht erfasst werden dabei andere Personengruppen, die ebenfalls von Barrierefreiheit profitieren (bspw. Personen mit Kinderwagen). Ca. 30 % der Bevölkerung können laut einer Schweizer Erhebung (ZVV Züricher Verkehrsverbund 2002) zeitweise zu der Personengruppe mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen gezählt werden.

## Barrierefreiheit bei Bus und Bahn

U-Bahn als Vorreiter im barrierefreien Ausbau

Die U-Bahn-Haltestellen sind nahezu komplett barrierefrei ausgebaut. Hingegen besteht bei den anderen Transportmitteln mit knapp der Hälfte der Haltestellen noch ein hoher Ausbaubedarf. Der Nahverkehrsplan definiert hierfür klare Anforderungen und Zielwerte. Die ÖV-Fahrzeuge selbst sind bereits alle barrierefrei. Eine Herausforderung besteht bei allen Verkehrsmitteln auch in der Wartung (bspw. von Aufzügen) und der Information über Einschränkungen der Barrierefreiheit.



96%  
81 von 84



56%  
15 von 27



52%  
72 von 137



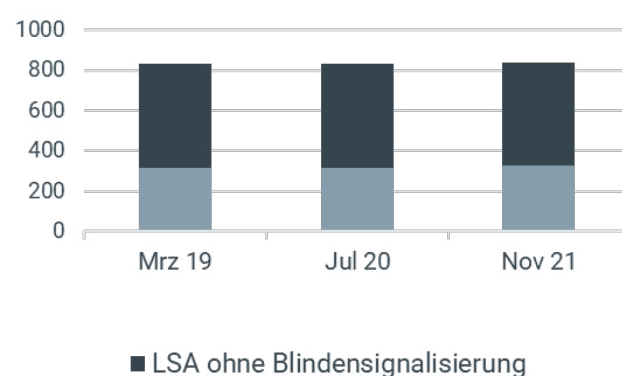
56%  
402 von 717

Datengrundlage: Nahverkehrsplan Stadt Frankfurt

## Barrierefreiheit an Ampeln

Barrierefreiheit im Gesamtsystem mit Ausbaupotenzial

Die Barrierefreiheit von ÖV-Haltestellen bildet einen wichtigen Baustein hin zu einem barrierefreien Mobilitätssystem. Barrierefreiheit als Systemgedanke stellt jedoch weitergehende Anforderungen; von der abgesenkten Bordsteinkante bis hin zur barrierefrei ausgestalteten Ampel. Für viele dieser Aspekte liegen keine Daten vor, jedoch zeigt der Anteil an Ampeln mit Blindensignalisierung von ca. 39% ein weiterhin hohes Ausbaupotenzial.



Datengrundlage: Integrierte Gesamtverkehrsleitzentrale (IGLZ) Stadt Frankfurt

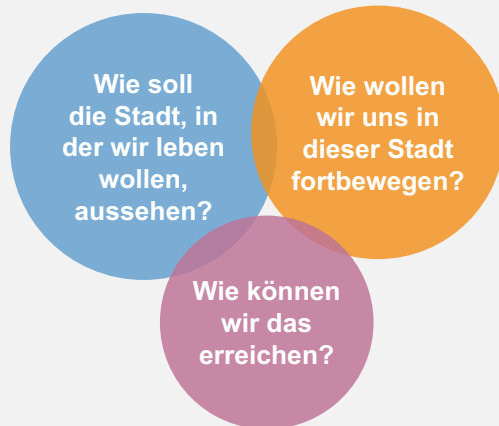
# Die Öffentlichkeitsbeteiligung

## Ziele, Formate und Ablauf

### Die Ziele der Beteiligung

Was soll durch die Öffentlichkeitsbeteiligung erreicht werden?

Eine nachhaltige Mobilitätsstrategie für Frankfurt a. M. betrifft die ganze Stadt. Dabei treffen ganz unterschiedliche Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse aufeinander. Daher ist es wichtig bei der Erarbeitung des Masterplans Mobilität, möglichst viele und unterschiedliche Perspektiven der Stadtgesellschaft einzubeziehen. Der Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung soll über die Mobilitätsplanung informieren, Feedback einholen und Verständigung zwischen verschiedenen Interessen ermöglichen.



#### Online-Dialog

Eine Online-Beteiligung auf dem Portal „Frankfurt fragt mich“ fand parallel zum zweiten Mobilitätsforum statt. Sie ermöglichte die Bewertung und Kommentierung eines wichtigen Zwischnergebnisses: Die beiden Zukunfts-Szenarien.



#### Losbürger\*innengruppe

Die per Zufallsauswahl besetzte Bürger\*innen-Gruppe soll die breite Perspektivenvielfalt der Frankfurter Stadtgesellschaft abbilden. Die Gruppe kam zu drei Terminen – davon zwei Arbeitstreffen – zusammen und erarbeitete Empfehlungen zur Prioritätensetzung.

### Die Formate der Beteiligung

Welche Formate werden eingesetzt?



#### Fachbeirat

Der Fachbeirat besteht aus Vertreter\*innen von Interessenverbänden, Wirtschaft und Wissenschaft. Er begleitet den Prozess kontinuierlich und kommt zu strategisch wichtigen Zeitpunkten zu Sitzungen zusammen. Der Beirat reflektiert die Zwischenergebnisse sowie den Prozess als Ganzes. Er liefert fachlichen Input und sichert die Qualität und Transparenz des Projekts.



#### Mobilitätsforum

Die drei Mobilitätsforen laden interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie die Fachöffentlichkeit ein, sich über den jeweiligen Arbeitsstand zum Masterplan Mobilität zu informieren und zu wichtigen Aspekten Rückmeldungen zu geben. Im jetzigen dritten Mobilitätsforum geht es um die Frage welche Prioritäten im Masterplan gesetzt werden sollen.

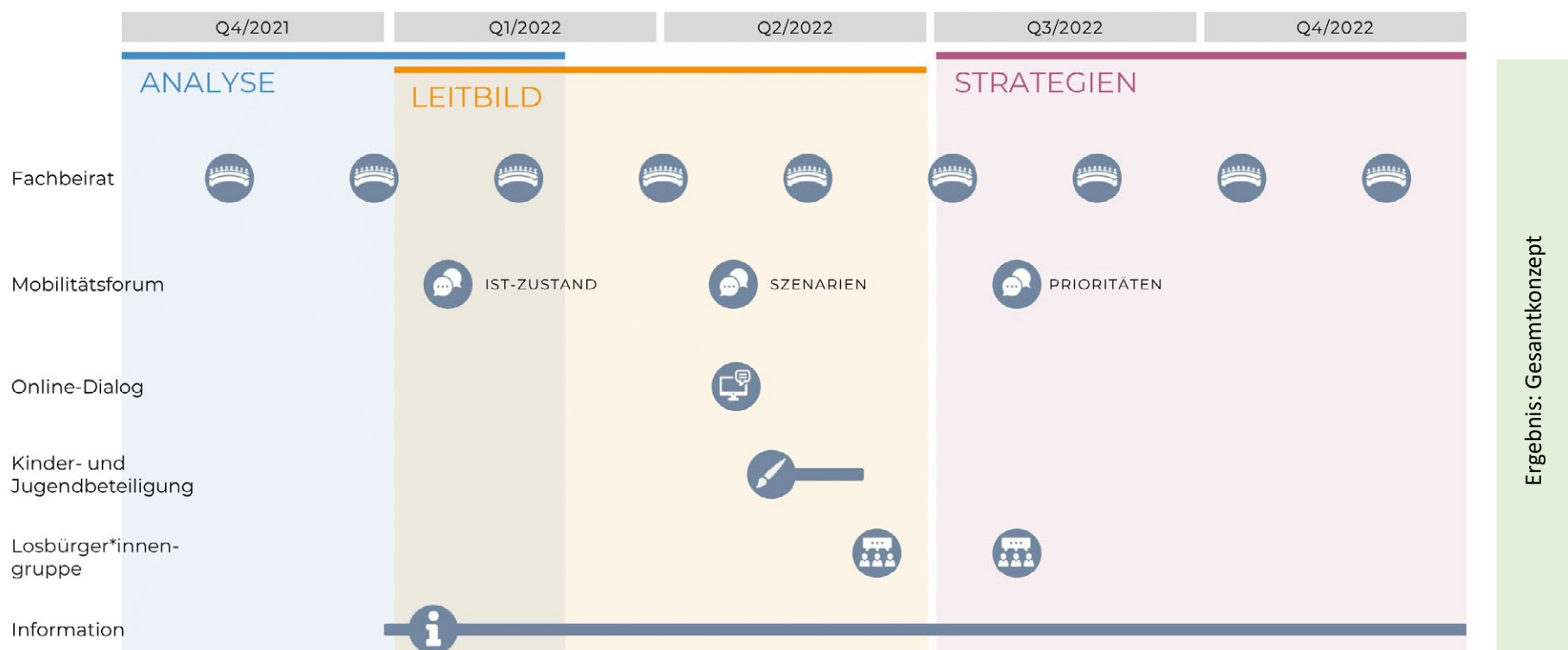


#### Kinder- und Jugendbeteiligung

Im Rahmen des Schuljahres der Nachhaltigkeit sowie der offenen Jugendarbeit wurde in altersgemäßen, pädagogischen Modulen die Herausforderungen einer zukunftsfähigen Mobilität vermittelt. In vielen unterschiedlichen Gruppen wurden die Meinungen der Kinder und Jugendlichen zu den Schlüsselmaßnahmen des Masterplans Mobilität eingeholt.

Ergebnisse im 2. OG ausgestellt

### Der zeitliche Ablauf





# Leitbildentwurf

– hier stehen wir gerade

Auf Grundlage der beiden Szenarien „Umstieg“ und „Effizienz“ wurde aus gutachterlich-fachlicher Sicht und nach Spiegelung der im Rahmen des Beteiligungsprozesses eingegangenen Anmerkungen die Ansätze und Zielrichtung des Szenarios „Umstieg“ als Grundlage für das Leitbild gesetzt.

Die Beteiligungsergebnisse zeigen eindeutig, dass ein Großteil der Teilnehmenden eine deutliche Umorientierung der Mobilitätsplanung hin zu einem Fokus auf Fußverkehr, Radverkehr, Mikromobilität und den ÖPNV wünscht, um die Lebensqualität in Frankfurt zu verbessern. Im Rahmen der Entwicklung des Leitbildes werden jedoch kombinierbare Aspekte des Szenarios „Effizienz“, die den Ansätzen und der Zielrichtung des Szenarios „Umstieg“ nicht widerstreben, sondern zur Abmilderung der Schwächen und Risiken beitragen können, ergänzt.

In der Umsetzung müssen aufgrund von endlichen Ressourcen (Platz, finanzielle Mittel, Personal) Maßnahmen priorisiert werden, um zu entscheiden welche Maßnahmen schneller oder überhaupt umgesetzt werden sollen. Um diese Priorisierung festlegen zu können, möchten wir wissen, welche Maßnahmen Ihnen am wichtigsten sind.

**Jetzt sind Sie gefragt – beteiligen Sie sich und erstellen Sie Ihren eigenen Masterplan Mobilität für Frankfurt**

## Aktueller Arbeitsstand Leitbild

### Entwurfssfassung

#### Ausrichtung

Frankfurt setzt den **Menschen in den Mittelpunkt der Mobilitätswende** und stärkt mit der Förderung des Umweltverbundes die Lebensqualität, leistet einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen auf globaler Ebene und verbessert den Gesundheitsschutz der Bevölkerung durch geringere Luftverschmutzung, Lärmbelastungen, bessere Verkehrssicherheit und eine Förderung aktiver Mobilität. Die Mobilitätsplanung stärkt den **sozial gerechten Zugang** zu Mobilität und berücksichtigt die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkung oder besonderen Anforderungen wie Kinder und Senioren. Alle zentralen Maßnahmen werden von Informations- und Beteiligungsformaten sowie Mobilitätsbildung begleitet, um die Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse und den Austausch zwischen Politik, Planenden und der Bevölkerung zu gewährleisten.

Frankfurt betreibt dafür einen konsequenten **Netzausbau** des flächensparsamen und umweltfreundlichen Fußverkehrs, Radverkehrs und öffentlichen Verkehrs (Umweltverbund). Die Zugänglichkeit dieser Verkehrsmittel für alle Menschen wird sichergestellt. Straßen werden besonders im Nebennetz nach dem Grundsatz des Vorrangs des Fußverkehrs vor Radverkehr und Mikromobilität vor Kfz-Verkehr geplant und ihre soziale Funktion berücksichtigt. Der Umweltverbund wird bei Planung und Verkehrssteuerung priorisiert. Dies verbessert die Erreichbarkeit für den Umweltverbund deutlich und bewirkt einen Umstieg der Bevölkerung auf diese Verkehrsmittel. Flächen werden primär zulasten der Flächen des Kfz-Verkehrs umverteilt. Um die Erreichbarkeiten aus dem Umland zu sichern, sind Maßnahmen zur intermodalen Verknüpfung des ÖPNV mit Zubringerverkehrsmitteln wie dem Fahrrad und dem Pkw Bestandteil des Netzausbaus.

Eine zentrale Anforderung, um die Erreichbarkeiten im **Wirtschaftsverkehr** zu gewährleisten, ist, dass dieser bei der Flächenumverteilung berücksichtigt wird und dadurch die Erreichbarkeiten verbessert werden. Der Wirtschaftsverkehr soll außerdem von einer **Entlastung des Straßennetzes** von privatem Pkw-Verkehr profitieren.

#### Maßnahmen

Schwerpunkt der Maßnahmendefinition sind gut aufeinander abgestimmte Push- und Pull-Maßnahmen zur **Angebotsverbesserung** für den Umweltverbund. Zur Verbesserung der Angebotsseite gehören ein massiver Ausbau Fußverkehrsinfrastruktur und des Radnetzes, Netzausbau, Kapazitätserweiterung und Taktverdichtung im öffentlichen Verkehr kombiniert mit einer relativen Verbilligung der Nutzungskosten, ein Ausbau an Mobilitätsstationen und Carsharing sowie die Stärkung emissionsfreier Fahrzeuge und Konzepte für die letzte Meile im Lieferverkehr. Eine situationsgerechte Trennung der Verkehrsarten erhöht das Sicherheitsgefühl und verbessert die Barrierefreiheit. Alle Ausbaumaßnahmen tragen dazu bei, Wege in Frankfurt von Start bis Ziel barrierefrei zu gestalten. Ein Fokus des Netzausbaus im Umweltverbund stellt die bessere Anbindung der Stadtrandgebiete dar. Mikromobilität wird als Teil der Mobilitätswende und Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV mitgedacht. Schulwege und andere wichtige Verkehrswege für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen werden aktiv in die Planung einbezogen.

Der Ausbau der Angebote im Umweltverbund erfordert zwangsweise eine **Flächenumverteilung** insbesondere zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs. Temporäre Umnutzungen von Straßenräumen können dabei Potenziale aufzeigen und Akzeptanz schaffen. Indem Anwohnende frühzeitig in die Planungen eingebunden werden, wird Transparenz und Mitwirkung gefördert. Die **Erreichbarkeit** Frankfurts aus dem Umland und den Stadtrandgebieten für Pendler und Besucher wird durch den zielgruppengerechten Ausbau von Alternativen zum Pkw-Verkehr und Umstiegsmöglichkeiten sichergestellt, wie Park+Ride-Angebote, ÖPNV- und On-Demand-Angebote in Schwachlastzeiten bspw. für Schichtarbeitende, Maßnahmen zur Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades und effizientes Parkraummanagement. Die Zusammenarbeit mit umliegenden Kreisen und Gemeinden wird dafür ausgeweitet.

Zur Herstellung einer wirksamen Anreizstruktur zugunsten des Umweltverbunds gehört auch eine stärkere **Kostenbeteiligung** des Kfz-Verkehrs mit einer Internalisierung externer Kosten durch eine stringenter Parkraumbewirtschaftung. Ziel ist dabei eine Reduktion von Parkständen im Straßenraum und damit die Rücknahme von Versiegelung. Im Kontext städtebaulicher Entwicklungen werden autoarme Quartiere angestrebt.

Temporeduktion und Zugangsbeschränkungen des Kfz-Verkehrs kommen auch im Bestand zum Einsatz, wo dies zur Einrichtung sicherer Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr notwendig ist (entsprechend den rechtlichen Möglichkeiten). Bei der Maßnahmenauswahl und Preisgestaltung muss der soziale Ausgleich, die Erreichbarkeit der Unternehmen und Produktionsstandorte Frankfurts sowie die Sicherstellung der Ver- und Entsorgung der Stadt berücksichtigt werden.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die **Elektrifizierung** des motorisierten Verkehrs zur Senkung der Treibhausgasemissionen und Verbesserung des Gesundheitsschutzes der Frankfurter Bevölkerung. Dabei werden die Flotten des öffentlichen Verkehrs und Wirtschaftsverkehrs priorisiert. Gleichzeitig sollen Anreize zur Elektrifizierung privater Fahrzeuge nicht die Attraktivität des elektrifizierten Pkw gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds erhöhen, insbesondere hinsichtlich des ruhenden Verkehrs. Die Attraktivierung der flächensparsamen Verkehrsmittel des Umweltverbunds wird konsequent umgesetzt.

Neue Mobilitätsangebote werden priorisiert dort eingesetzt, wo sie den öffentlichen Verkehr verbessern bzw. ergänzen und die Verkehrssicherheit erhöhen. So kommen beispielsweise Ridesharing-Angebote nur dann zum Einsatz, wenn sie Synergieeffekte mit dem ÖPNV schaffen und die Barrierefreiheit des ÖPNV verbessern. Die Automatisierung von Fahrzeugen des ÖPNV wird vorangetrieben, um langfristig eine Kostensenkung und Steigerung der Angebotsqualität im ÖPNV zu bewirken.

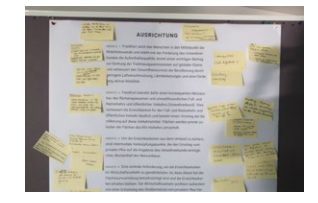
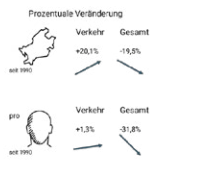
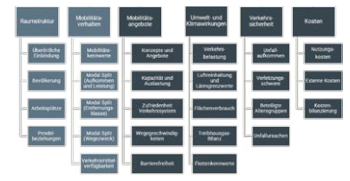
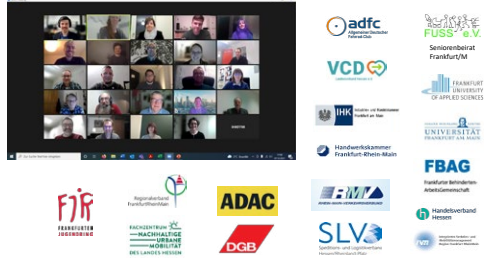
Der starke Einsatz von Maßnahmen zur **Effizienzsteigerung** und **Technologisierung** des Verkehrssystems wird aus **ökonomischen Gründen** sowie durch die **Flächenverfügbarkeit begrenzt**. Notwendige Maßnahmen sind der schnelle und anforderungsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, wobei Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und Wirtschaftsverkehrs im Vordergrund stehen. Informations- und Kommunikationstechnologien, beispielsweise zur Verkehrslenkung, werden zur Priorisierung des Umweltverbunds und effizienten Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs eingesetzt. Im Wirtschaftsverkehr wird die Reduktion von Lieferverkehren im Sinne des Prinzips der Kreislaufwirtschaft und einer stärkeren Regionalisierung gefördert und neue Modelle zur Belieferung, bspw. mit Elektrokleinstfahrzeugen, erprobt. Notwendige Lieferprozesse werden unter Beteiligung der Öffentlichkeit hinsichtlich der Umweltwirkungen optimiert.







# Masterplan Mobilität – Der Arbeitsprozess



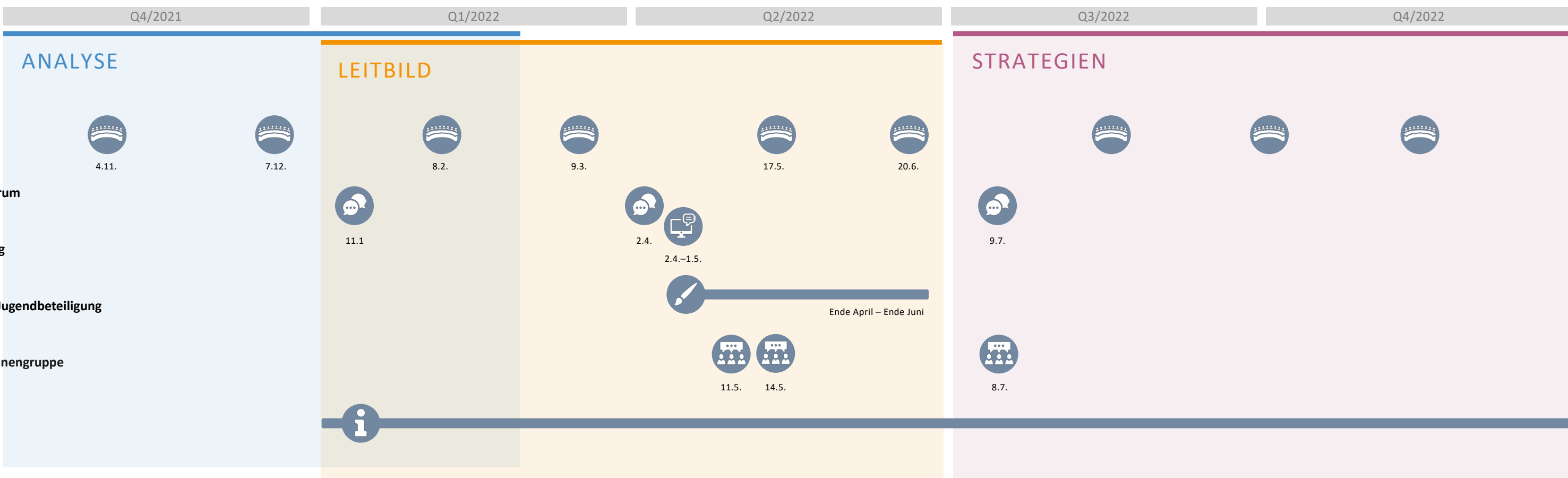
Ende 2021 konstituiert sich der Fachbeirat Mobilität und begleitet seither den Prozess kontinuierlich.

Das „Strategische Lagebild“ schließt die Analyse-Phase ab. Es arbeitet Daten zu breitgefächerten Themen auf und identifiziert Datenlücken.

Die für die Erarbeitung des Masterplans wesentlichen Abteilungen der Verwaltung sind über einen Lenkungsreis sowie Workshops auf operativer Ebene eingebunden.

Wichtiges Zwischenergebnis der zweiten Phase war die Festlegung eines Schwerpunkts zur Entwicklung eines Leitszenarios. Dieses wiederum wird am Ende dieser Phase zu einem Leitbild weiterentwickelt.

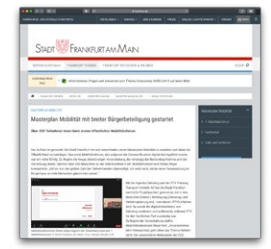
Der Fachbeirat begleitet die fachliche Arbeit kritisch und gibt inhaltlichen Input, zum Beispiel hier zur Erarbeitung des Leitbildes



- 691 unverbindlich angemeldete Interessierte
- 551 unterschiedliche Teilnehmende
- Maximal 480 parallel Teilnehmende
- 150 Minuten
- 175 inhaltliche Beiträge
- Mit 165 Kommentaren
- 185 Fragen zum fachlichen Input
- Rückmeldungen zur Analyse des Status-Quo: 1150



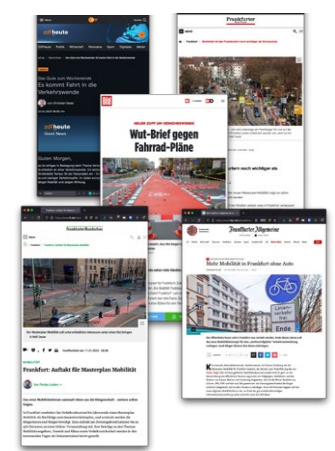
Am 11. Januar wurde das 1. Mobilitätsforum als digitale Videokonferenz durchgeführt – der öffentliche Auftakt des Masterplan-Prozesses



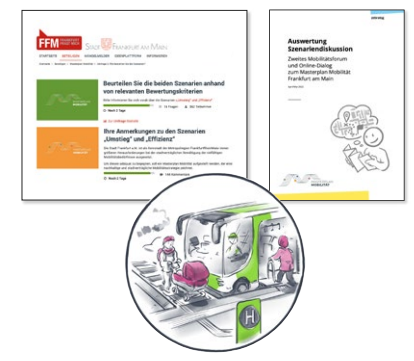
Das Infoportal unter frankfurt.de/masterplan-mobilitaet startet mit dem 1. Mobilitätsforum und wird seither laufend aktualisiert.



Ein eigenes Erscheinungsbild wird ab Februar 2022 für die Kommunikation genutzt.



Nach dem öffentlichen Auftakt ist der Masterplan Mobilität in der Presse und in der Stadtöffentlichkeit angekommen.



Beim 2. Mobilitätsforum und im Online-Dialog stand die Diskussion der beiden Szenarien im Fokus. Die Teilnehmenden sahen im Szenario „Umstieg“ deutlich mehr Verbesserungspotential als im Szenario „Effizienz“.



Die Losbürger\*innengruppe startet Mitte Mai ihre Arbeit. Sie erarbeitet Empfehlungen für die gesellschaftliche Prioritätensetzung.

15 Grundschulen	780 Kinder
15 weiterführende Schulen	
5 Kinder- und Jugendeinrichtungen	890 Jugendliche
Besucher*innen von 2 Großveranstaltungen	

Umweltlernen in Frankfurt e.V. hat in Kooperation mit dem Frankfurter Jugendring und dem Frankfurter Kinderbüro eine auf Kinder- und Jugendliche abgestimmte Beteiligung durchgeführt.



3. Mobilitätsforum zur Information über den aktuellen Arbeitsstand und Input zur Prioritätensetzung durchgeführt.