

# Empfehlungen der Losbürger\*innen-Gruppe

## Masterplan Mobilität Frankfurt am Main

Juni/Juli 2022

---



# Inhalt

---

Einführung .....	3
Empfehlungen.....	4
Empfehlungen zum Zusammenspiel der Verkehrsarten .....	4
Empfehlungen zur Verkehrssicherheit .....	4
Empfehlungen zum Parkraum.....	5
Empfehlungen zur Kommunikation .....	5
Weitere Ergebnisse.....	7
Priorisierung von Lebens- und Mobilitätsbedürfnissen .....	7
Priorisierung von beispielhaften Maßnahmen.....	8
Wie die Empfehlungen entstanden sind.....	9
Impressum .....	10

# Einführung

Dieses Dokument gibt die Ergebnisse der Arbeit der Losbürger\*innengruppe zum Masterplan Mobilität der Stadt Frankfurt am Main wieder. Die Losbürger\*innengruppe ist eines von mehreren Formaten der Öffentlichkeitsbeteiligung im Erarbeitungsprozess des Masterplans. Mehr zur Zusammenstellung der Gruppe und ihrer Arbeit können Sie im Abschnitt „Wie die Empfehlungen entstanden sind“ auf Seite 9 nachlesen.

Das Ergebnis sind vier Empfehlungen zu Themen, die die Mitglieder der Gruppe am meisten beschäftigt haben. Die Empfehlungen können also nicht als eine abschließende Beschäftigung mit dem Thema Mobilitätswende in Frankfurt a. M. verstanden werden. Vielmehr sind sie der subjektive Blick der Mitglieder einer repräsentativ zur Frankfurter Bevölkerung zusammengestellten Gruppe auf die drängendsten Herausforderungen in der Stadt.

Die Empfehlungen beschäftigen sich mit den Themen der Trennung von Nutzungen bzw. Verkehrsarten und deren Routen, mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit, mit dem Parken im öffentlichen Straßenraum und mit der Kommunikation bzw. der Beteiligung der Öffentlichkeit in Bezug zur Mobilitätswende.

## **Klare Grundhaltung der Gruppe**

In den Empfehlungen zeigt sich eine klare Grundhaltung, die auch die Diskussionen in der Gruppe geprägt haben: Die Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (insbesondere Fuß, Rad, ÖPNV) im Sinne einer stärkeren Nutzung, und zwar durch einen Umstieg weg vom Auto auf diese Verkehrsarten. Diese Haltung erwächst aus zwei Richtungen. Zum einen liegt dies in Mobilitätsbedürfnissen begründet: Im Sinne einer höheren Sicherheit, kürzeren, schnelleren Wegen etc. Zum anderen liegt dies in Lebensbedürfnissen begründet: Zur Stärkung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt durch Gesundheits- und Klimaschutz etc. Gleichzeitig erkennt die Gruppe an, dass es sowohl im privaten wie auch im professionellen Kontext Situationen gibt, die die Nutzung von Autos sinnvoll und notwendig machen.

## **Weiterverarbeitung der Ergebnisse**

In diesem Verständnis nehmen die hier dargelegten Ergebnisse, die im Juni/Juli 2022 erarbeitet wurden, Einfluss auf den strategischen Rahmen des Masterplans Mobilität, der in dieser Zeit überarbeitet wurde. Die Grundhaltung der Empfehlungen deckt sich dabei mit der grundsätzlichen Ausrichtung des Leitbild-Entwurfs. Das Leitbild zum Masterplan stellt den Menschen in den Mittelpunkt der Mobilitätswende. Es setzt auf den Umstieg auf effizientere, flächensparsamere, umweltfreundliche Verkehrsmittel, um Frankfurt als mobile und auch als lebenswerte Stadt zu stärken. Die konkreten Empfehlungen finden in die Überarbeitung des Leitbildes sowie in die Ausformulierung von Prioritäten Eingang.

## **Der Masterplan Mobilität**

Mehr Informationen zum Gesamtprozess auf:  
[www.frankfurt.de/  
masterplan-mobilitaet](http://www.frankfurt.de/masterplan-mobilitaet)

# Empfehlungen

## Empfehlungen zum Zusammenspiel der Verkehrsarten

### Grundsatz

In Frankfurt sollen zukünftig die Verkehrsarten – wo möglich – besser voneinander getrennt werden. Die Basis dafür soll eine eigenständige Netzplanung für alle Verkehrsarten sein, die miteinander unverträgliche Nutzungen bei Flächenknappheit versucht von vornherein zu trennen und in unterschiedlichen Straßen zu führen. Dabei sollen unterschiedliche Nutzungsprofile im Fuß- und Radverkehr (zum Beispiel schnelle Radpendelstrecken oder sichere Schulwege) berücksichtigt werden. Durch die Trennung soll einerseits die Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit verbessert werden. Andererseits soll die Gleichwertigkeit des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr sichergestellt werden.

### Maßnahmenempfehlung

- Die jeweilige Priorisierung soll klar durch die Infrastrukturgestaltung verdeutlicht werden. Dadurch sollen die im jeweiligen Abschnitt geltenden Verhaltensregeln für alle Verkehrsteilnehmer intuitiv erfassbar sein. (z.B. Priorität für Radverkehr in Fahrradstraßen)
- In Straßen, die keine klare Priorisierung für ein bestimmtes Verkehrsmittel aufweisen und wo keine räumliche Trennung der Verkehrsarten möglich ist, sollen neue Gestaltungskonzepte, z. B. nach dem Shared-Space-Prinzip erprobt werden. In diesem Fall soll durch eine klare Infrastrukturgestaltung die Gleichwertigkeit der Verkehrsarten verdeutlicht werden.
- Bei der Gestaltung von Knotenpunkten sollen, wo notwendig, eine räumliche Trennung vorgenommen werden und ansonsten das Prinzip der Entflechtung mit widerstandsfähigen Knotenpunkten (Vermeidung von Signalisierung) angewendet werden.

## Empfehlungen zur Verkehrssicherheit

### Grundsatz

Bei Ausbaumaßnahmen soll die Verbesserung der Sicherheit für den nicht motorisierten Verkehr oberste Priorität erhalten.

### Maßnahmenempfehlung

- Sicherheitsarbeit soll präventiv geschehen, d.h. Gefahrenstellen sollen aktiv ermittelt und begutachtet werden. Für die Umsetzung sicherheitsverbessernder Maßnahmen soll kein vorangegangenes Unfallgeschehen erforderlich sein.
- Die stärkere Beachtung der Verkehrsregeln durch alle Beteiligten wird als Grundlage für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und ein besseres Miteinander im Verkehr gesehen. Daher werden vermehrte Kontrollen und Sanktionierung befürwortet.
- Die Verkehrssicherheit soll durch eine verständliche Kommunikation und bei Bedarf eindeutig sichtbare Priorisierung erhöht werden.

## Empfehlungen zum Parkraum

### Grundsatz

Der öffentliche Parkraum soll je nach Örtlichkeit prioritär den Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden, die besonders darauf angewiesen sind (Wirtschaftsverkehr, Handwerker, Mobilitätseingeschränkte). Der öffentliche Parkraum soll reduziert werden und zugunsten der Aufenthalts- und Wohnqualität umgestaltet werden.

### Maßnahmenempfehlung

Die deutliche Reduktion von Parken im öffentlichen Straßenraum und gleichzeitig eine bessere Bereitstellung von Parkmöglichkeiten für diejenigen, die darauf angewiesen sind, wird klar empfohlen.

- Das Besucher-Parken im Straßenraum soll teurer werden (Anhebung von Parkgebühren).
- Das Anwohner-Parken im Straßenraum soll teurer werden (Anhebung der Gebühren für Bewohnerparkausweise u. a. zur Kostendeckung, ggfs. nach Fahrzeugtyp).
- Wo möglich soll Bewohnerparken in bestehenden Tiefgaragen oder Parkhäusern ermöglicht werden.
- In neuen Quartieren sollen autofreie Konzepte konsequent umgesetzt werden.
- Auf freiwerdenden Flächen sollen Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität umgesetzt werden (Spielstraßen, Grün- und Aufenthaltsräume).
- Wo notwendig und möglich sollen Lade- bzw. Haltezonen für Wirtschaftsverkehre eingerichtet werden.
- Alternative Angebote wie u.a. Car-Sharing sollen dafür im Gegenzug ausgebaut werden.

## Empfehlungen zur Kommunikation

### Grundsatz

Die Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und Einwohnerschaft Frankfurts im Bereich der Mobilitätsplanung wird als zentral für die Mobilitätswende erachtet. Das Ziel soll darin bestehen sowohl Akzeptanz für Maßnahmen zu schaffen als auch die lokale Expertise der Bürgerinnen und Bürger einzuholen.

### Maßnahmenempfehlungen

- Möglichkeiten zum Austausch, bspw. zum Melden von Problemstellen sollen proaktiver durch die Stadt kommuniziert werden.
- Das Format einer Losbürger\*innen-Gruppe wird für weitere Beteiligungskonzepte empfohlen.
- Die Beteiligung der Bürger\*innen an der Weiterarbeit am Masterplan Mobilität bzw. in seiner Umsetzungsphase soll sichergestellt werden.





Abbildung 1: Impressionen der Arbeit der Losbürger\*innengruppe © Stadt Frankfurt

# Weitere Ergebnisse

## Priorisierung von Lebens- und Mobilitätsbedürfnissen

Häufigkeit	Name des Bedürfnisses
6	Mir ist es wichtig, dass der öffentliche Raum mir die Qualität bietet, mich dort aufzuhalten, zu verweilen oder zu spielen.
5	Ich wähle meine Wege danach aus, ob das Umfeld ansprechend ist.
5	Ich möchte mein Ziel möglichst direkt erreichen.
5	Mir ist es wichtig, dass ich in meinem Zuhause nicht durch Verkehrsemissionen (Luftschadstoffe und Lärm) gestört werde.
4	Oft plane ich meine Wege durch die Stadt, bevor ich mich auf den Weg mache.
4	Mir ist es wichtig, dass ich meine Besorgungen im näheren Umfeld tätigen kann.
4	Ich stoße regelmäßig auf Hindernisse bei meinen Wegen in der Stadt.
3	Ich bin regelmäßig über die Stadtgrenze hinaus unterwegs (Arbeit, Freizeit etc.)
3	Mir ist es wichtig, meine Wege möglichst schnell zurückzulegen.
3	Ich bin regelmäßig mit Kindern bzw. als Familie unterwegs.
3	Ich möchte mich möglichst komfortabel fortbewegen.
3	Die Kosten für die Fortbewegung spielen für mich eine wichtige Rolle.
3	Ich bewege mich hauptsächlich innerhalb der Stadt.
2	Ich wähle meine Wege nach Aspekten der Verkehrssicherheit aus.
2	Ich transportiere häufig große oder schwere Gegenstände.

## Priorisierung von beispielhaften Maßnahmen

Häufigkeit	Name der Maßnahme
7	Ausbau der Radinfrastruktur innerhalb der Stadt
6	Verbesserung der Angebotsqualität bei Bus und Bahn
5	Ausweisung von verkehrsberuhigten autoarmen und -freien Straßen und Zonen
4	Vergünstigung der Nutzung von Bus und Bahn
4	Digitale Vernetzung von Knotenpunkten zur Beschleunigung von Bus und Bahn
4	Stärkere Kontrolle des Parkraums und der Geschwindigkeiten
4	Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Bäumen, Gastronomie, Parklets
3	Umgestaltung von Kreuzungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
3	Barrierefreiheit im Straßenraum und im ÖV umsetzen
2	Ausbau von Radschnellwegen in die Region
2	Autoarmes Wohnen und Arbeiten fördern
2	Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung des guten Miteinanders und Förderung nachhaltiger Mobilität
1	Straßenüberquerungen für FußgängerInnen an wichtigen Stellen ausbauen und kürzere Wartezeiten an Ampeln
1	Verbesserung des Fahrradparkens in der Innenstadt und Wohngebieten
1	Ausweitung von Ride-Sharing und On-Demand-Angeboten in schlecht angebundenen Teilen der Stadt
1	Lieferzonen, Depots und Lastenradnutzung für den Lieferverkehr ausweiten
1	Mobilitätsberatung für Bürgerinnen und Bürger und betriebliches Mobilitätsmanagement fördern
1	Verbesserung der Informationen und des Ticketing im ÖV
0	Fußverkehrsnetz mit breiten Gehwegen ausbauen
0	Ausbau von Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum
0	Ausbau von Park + Ride am Stadtrand und in Nachbargemeinden
0	Ausweitung von Sharing-Angeboten (Car-Sharing)
0	Schulwege sicher gestalten
0	Einführung einer City-Maut für den Autoverkehr
0	Ausweitung Bewohnerparken und Parkzonen mit Erhöhung der Gebühren



# Wie die Empfehlungen entstanden sind

Die Empfehlungen wurden von einer Gruppe zufällig ausgewählter Einwohner\*innen Frankfurts erarbeitet (Losbürger\*innengruppe). Diese Art der Zusammenstellung hat zum Ziel, den Personenkreis, der sich an der Erstellung des Masterplan Mobilität beteiligt, zu erweitern. In der Theorie haben dadurch alle Einwohner\*innen Frankfurts dieselbe Chance, eine persönliche Einladung des Dezernenten zur Mitarbeit in der Losbürger\*innengruppe zu erhalten. Für die Mitarbeit erhielten die Mitglieder Eintrittskarten für städtische Kultureinrichtungen (Zoo, Palmengarten, Museumufer). Dieses Vorgehen (zufällige, direkte Einladung + Entschädigung) soll Personen zur Teilnahme motivieren, die sich nicht ohnehin schon mit dem Thema Mobilitätswende beschäftigen.

## Wie wurde die Gruppe zusammengestellt?

Im Februar und März 2022 hat die Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung der Goethe-Universität (Fachbereich Geowissenschaften/Geographie) ein Auswahlverfahren entworfen und durchgeführt. In einem ersten Schritt wurden 10 Frankfurter Stadtteile nach Lagetyp per Zufallszahl ausgelost: 1 aus City, 2 aus Cityrand, 2 aus Innenstadtrand, 5 aus Stadtrand. Diese Auswahl spiegelt die Verteilung der Bevölkerung innerhalb der Lagetypen wider. Innerhalb dieser Stadtteile wurden jeweils zwei Startadressen (Straßenname und Hausnummer) per Zufallszahl ausgelost. Von diesen Startadressen wurden randomisierte Laufrouen nach festgelegten Regeln erstellt. Entlang jeder Laufroue wurden 100 Briefe verteilt. Eingeworfen wurden die Briefe bei jedem zweiten Haushalt. So wurden innerhalb von 4 Tagen 2000 Briefe in 10 Stadtteilen verteilt.

Die eingeladenen Personen hatten zwei Wochen Zeit ihr Interesse an einer Teilnahme zu bekunden. Dazu war es nötig über ein Online- oder Paper-Formular Angaben zu Alter, Geschlecht, Stadtteil und Verkehrsverhalten zu machen. Nach diesen Kriterien wurde dann eine Gruppe ausgelost. Sie entsprach in Alter und Geschlecht der Zusammensetzung der Frankfurter Bevölkerung, umfasste alle Stadtteil-Lagetypen und ihre Mitglieder hatten sehr unterschiedliche Verkehrsverhalten. Die Gruppe war auf 25 Mitglieder ausgelegt. Aufgrund von kurzfristigen Absagen konnten schließlich 20 Personen zu den Sitzungen eingeladen werden.

## Wie hat die Gruppe gearbeitet?

Am 11. und 14. Mai fanden die ersten zwei Treffen der Gruppe statt. Das erste Treffen fand online als Videokonferenz statt. Es diente vor allem dem Kennenlernen der Mitglieder sowie der Information. Es ging um den bevorstehenden Prozess in der Losbürger\*innengruppe und den aktuellen Stand des Masterplanprozesses.

Die zweite Sitzung fand im Amt für Straßenbau und Erschließung in der Adam-Riese-Straße statt. Im ersten Teil der Sitzung erhielten die Mitglieder fachliche Informationen zu möglichen Mobilitätsszenarien und bewerteten Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse. Durch diese Bewertungen fand eine Priorisierung der Bedürfnisse statt, die im zweiten Teil der Sitzung aus den persönlichen Lebenssituationen heraus diskutiert wurden. Daraus entwickelten sich Erkenntnisse über verschiedene Bedürfnisse, die sich zum Teil entgegenstehen, aber dennoch gleichermaßen berechtigt sind. Die daraus entstehenden Konkurrenzsituationen wurden diskutiert und waren die Grundlage für das dritte Treffen der Gruppe.

Das dritte Treffen fand am 8. Juli im Haus am Dom statt. Das Ziel war, die Erkenntnisse aus dem vorherigen Treffen in Empfehlungen und Priorisierungen für die Mobilitätsplanung zu konkretisieren. Zur Vorbereitung darauf wurden im ersten Teil der Sitzung durch fachliche Expert\*innen vorgeschlagene Maßnahmen von den Gruppenmitgliedern priorisiert. Ausgehend von der Beschäftigung mit den Maßnahmen wurden dann typische Konkurrenzsituationen diskutiert und Empfehlungen bzw. Priorisierungen festgehalten.

Im Nachgang des Treffens erarbeiteten die fachlichen Expert\*innen Formulierungsvorschläge für die Empfehlungen. Diese Vorschläge wurden von den Mitgliedern über ein Online-Tool geprüft und kommentiert. Die Überarbeitung des Entwurfs resultierte in dem vorliegenden Empfehlungsschreiben.

# Impressum

Die Inhalte dieser Empfehlungen wurden durch die Mitglieder der Losbürger\*innengruppe zum Masterplan Mobilität erarbeitet.

Unterstützt wurden sie dabei durch:

**Konzeption und Moderation:**  
Zebralog GmbH

Sanja Osieja  
Rabea Schumann  
Jennifer Schulz  
Konstantin Wolf

**Fachliche Begleitung:**  
PTV Transport Consult GmbH

Christoph Schulze  
Verena Zeidler  
Andreas Clouth

**Wissenschaftliches Auswahlverfahren:**  
Goethe-Universität Frankfurt  
Institut für Humangeographie  
Fachbereich Geowissenschaften/Geographie  
Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung

Prof. Martin Lanzendorf  
Svenja Maier

Die Empfehlungen wurden erarbeitet im Auftrag der Stadt Frankfurt am Main

Heiko Nickel  
Jens Wöbbeking  
Mona Winkelmann

Kontakt: [masterplan-mobilitaet.amt66@stadt-frankfurt.de](mailto:masterplan-mobilitaet.amt66@stadt-frankfurt.de)

Titelbild: © Zebralog GmbH