

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Es ist bei der Analyse der Bedürfnisse wichtig, in Stakeholdergruppen zu denken. Es kann nicht sein, dass Fußgänger und Jugendliche separat analysiert werden, aber Behinderte und Gewerbetreibende zum Beispiel nicht.

Parkplatzmangel ist eines der größten Ärgernisse in Frankfurt. Parksuchverkehr kostet zu viel Zeit. Auch Tempo 30 stört - Standard ist 50!

Eine Realtime-Übersicht der aktuell gebotenen Mobilitäts Optionen: Welche Mobilitätsmöglichkeiten stehen mir wann zur Verfügung? Wie lässt sich der Weg damit gestalten, Route und Raum.

komfortabel bewegen, Ziel möglichst direkt erreichen, ohne große parplatzsuche

Mobilität ohne negativen Einfluß auf Klima und Umwelt

Pro Auto

Ich möchte meine Mobilität kostengünstig erledigen

Demografischer Faktor, Barrierefreiheit

Es wäre schön gewesen, einen Moderator in der Gruppe zu haben, der ein wenig einführt.

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Mobilität soll allen Menschen gleichermaßen zur Verfügung stehen

Glatte, sichere, grüne Fahrbahnen für Radfahrende mit möglichst wenigen Stops an roten Ampeln

Ich möchte bei meiner Mobilität nicht von anderen Verkehrsteilnehmern behindert oder gefährdet werden

Mehr Fußverkehr fördern, Grundbedürfnis von allen

Die Zeit, wo jeder ständig (in der Mobilität) genau das macht, was ihr/ihm passt, ist vorbei. Wir werden ab sofort vor allem unsere Lebensgrundlagen schützen müssen.

Mehr miteinander, weniger „Straßenkampf“

Im Fall von Baustellen, soll der Radverkehr nicht mehr mit dem Fußverkehr zusammengeführt werden, sondern mit dem Kfz-Verkehr. Zumindest sollte eine Wahlfreiheit bestehen.

Körperlich behinderte Menschen wird der Zugang zu z. B. Ärzten erschwert nicht alle Altersgruppen werden berücksichtigt berufstätige Personen, wenig Zeit, wird die berufliche Ausführung erschwert Personen mit Migration nicht berücksichtigt

Macht die letzte Meile in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln einfach

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

- Barrierefreiheit ist ein fest definierter Begriff und wird nicht (ausreichend) berücksichtigt.- Menschen müssen die Möglichkeit haben mit mehreren unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln schnell voran kommen und diese gut kombinieren zu können.

- ÖPNV-Haltestellen-Dichte erhöhen

Hauptstraßen sollten eine grüne Welle haben, da das stehen an der roten Ampel gerade zu den Stoßzeiten viele Schadstoffe verursacht.

Ich möchte Gefahrenstellen auf Fuß- und Radwegen erfassen und der Stadt melden können, damit diese systematisch erfasst und behandelt werden können.

- Fahrrad und ÖPNV besser kombinieren (Mitnahme/Stellplätze)gilt auch für Rollstuhl

Enden die Kleingruppen automatisch, oder muss man aktiv diesen Raum verlassen?

- Bei ÖPNV auf Geräusch-/Emmisonsarmut achten

Schrägparkplätze auf Fußwegen sollten abgeschafft werden, weil für den Fußverkehr dann kein Durchkommen mehr ist.

Mai schöne (Fuß-)Wege schaffen, um Mobilität auch schön zu machen

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Es ist jetzt schwierig in einer zufällig zusammengewürfelten Gruppe ohne spezifische Fragestellung zu diskutieren. Zumal das Thema jetzt noch sehr übergeordnet und nicht spezifiziert ist. Wir glauben, daß es so wenig effektiv ist.

Sicher und schnell mit dem Rad durch die Stadt, wäre auch komfortabel.

Komfortable Wege - einfach, kein Tarifschunigel

Breitere Gehwege und Radwege

- Kurze Wege und Barrierefreiheit sind zu kombinieren

Attraktivität und Konfort ÖPNV

der ÖPNV muss attraktiv in der Nutzung sein (ebenfalls dir Kosten). Verkehre sollten gebündelt werden, v.a. die Pendelverkehre nach Frankfurt. Emissionen sollten reduziert werden. Wir möchten umweltfreundlich unterwegs sein, können es oft nicht

P & R Parkplätze nicht genug für Fahrradfahrer im Fokus, Rest Teilnehmer werde ausgeschlossen ÖPNV recht Störungsanfällig (z.B.S2) zu Coronazeiten will nicht jeder ÖPNV nutzen

Das Parken von Krafträdern auf Gehwegen wird großzügig toleriert.

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

ÖPNV Abgrenzung Außengastronomie Fussgänger  
Flächenentsiegelung 5G und autonomes Fahren

Blinde werden zu wenig berücksichtigt

- Ökologische Fortbewegung ist sehr wichtig

Bessere Sicherheit auf lückenhaften Radrouten.

Kontrolldichte erhöhen

Baustellen werden nicht zügig erledigt

Der ÖPNV muß dringend besser und schneller ausgebaut werden, erst Alternativen schaffen bevor einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen Behindert werden

Kontrolldichte erhöhen, um Regeleinhaltung bei allen zu stärken.

Kapazitäten für Pendler erhöhen und Nadelöhre beseitigen

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

umweltfreundlich

Vom Menschen aus denken!

Ringverbindungen ÖPNV

Zu wenig Platz für zu viele Autos

bessere Tangentialverbindungen im ÖPNV/ÖPNV-Verbindungen auch im nicht-regelmäßigen Freizeitbereich zu Zielen außerhalb der Stadt/Schulverkehre quer durch die Stadtteilenicht an verschwenkten Fußwegen endende Fahrradwege

Radverkehrskonzept für den Frankfurter Westen ist bitter nötig!

Rad-Rad und Rad-Fussgänger-Konfliktsituationen werden immer häufiger

Wie können widerstrebene Bedürfnisse miteinander versöhnt werden?

Nachhaltigkeit der MobilitätFreie Wahl der Verkehrsmittel

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Ein klasse Tool zum persönlichen Kennenlernen und Austauschen

Perspektive 2035 - veränderte technische Verkehrssituation

wir Frankfurter möchten nicht von den Emissionen der Pendler gesundheitlich beeinträchtigt werden

Multimediale Angebote und gleichwertige Behandlung aller Transportmittel

Eine Stadt, in der sich Menschen zu Fuß, mit dem Rad und auch mit dem Rollstuhl frei bewegen können, in der Kinder Platz zum Spielen haben, in der man gesunde Luft atmen und ohne Lärm ruhig schlafen kann.

Wie soll ein Kind Radfahren lernen im Nordend.?

Alle Mobilitätsbedürfnisse sind berechtigt

Pendler sind das Hauptproblem

Botschaft der Ökodiktatur unbedingt vermeiden

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Radschnellwege auch innerhalb Frankfurts

Park and Ride ausbauen!

Mobilität muss komfortabel sein

Rad Rad konflikt

Ampelschaltung optimieren, erweiterter ÖPNV, mehr p&r Plätze

Ich habe das Bedürfnis nach Planungssicherheit

Ganz kurz: Fußverkehr deutlich mehr in den Fokus rücken

Mehr auf Barrierefreiheit achten (inkl. aktuelle Fahrgastinformationen!)

Ein großes Thema ist der Verkehr der durch die Pendler entsteht.



# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Viel zu wenig Zeit in der Kleingruppe. Vielleicht muss sich "Frankfurt" erst mal entscheiden, wo es sich sieht. Naherholungsort oder Geschäftsstadt.

Spezifische Mobilitätsbedürfnisse gerade von einigen Bevölkerungsgruppen sind nicht berücksichtigt: Kinder, Senioren, Menschen mit Migrationshintergrund

Es müssen erst Parkmöglichkeiten für Pendler geschaffen werden, bevor man den Autoverkehr aus der Stadt verbannt

Visualisierung von alternativen Konzepten wichtig

Die Parkraum Situation ist vielfach überlastet

Autoverkehr wird immer noch bevorzugt, dabei sind das nur wenige, aber wir sind alle Fußgänger

In Frankfurt wird Politik gegen das Auto gemacht - dabei wäre das gar nicht nötig

Kleingruppen sollten moderiert sein, ein einziges Chaos in meiner Gruppe.

Wir fanden den Fußverkehr besonders wichtig. Sicherheit, Barrierefreiheit, keine Hindernisse, keine Falschparker, Nähe zum / Erreichbarkeit von Grünflächen und insbesondere weg kommen vom Autoverkehr kommen wichtig.

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Park and Ride-Lösungen am Stadtrand sind sehr zentral um die Anzahl der Autos in der Stadt zu reduzieren

Konflikt Pendler:innen vs. Bewohner:innen

Blöd, dass die Umfrage nicht mehr sehen konnte. Wichtig ist der Mobilitätsverbund. Spannend ist die Mobilitätskonkurrenz wie diese zu lösen ist, Fußgänger contra MIV

Barrierefreiheit viel mehr beachten - Bessere Aufteilung des öffentlichen Raums (weniger Parkplätze - mehr für Fußgänger und Radfahrende)

positive Kommunikation: Was gewinnen wir?

Kontrolle nötig – rechnet sich das über Ordnungsgelder?

- MIV parkt kostenfrei den öffentlichen Raum zu, der damit nicht von anderen Menschen genutzt werden kann- Wichtig, massiv Autoparkplätze zu verringern, um Frankfurt fit für den Klimawandel zu machen (Entsiegelung und Begrünung, Schwammstadt)

Flächengerechtigkeit

Neue Verhaltensweise muss den Menschen schmackhaft gemacht werden

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

der größte Druck auf Frankfurter Straßen kommt von den 100000enden Pendlern

Behinderte sind zum Teil auf das Auto angewiesen

Sehr unterschiedliche Lebensweisen und Bedürfnisse. Der eine fährt gerne Auto, der andere hat kein Auto und fährt nur Fahrrad.

Mehr und sichere Fahrradwege!

Autos nehmen zu viel Verkehrsfläche ein, obwohl mehr Menschen mit dem Umweltverbund mobil sind

Reine Fahrradstraßen sind besser als überall ein halbgarer Radweg, von dem sich Autos gegängelt fühlen

Bessere Aufteilung des Straßenraumes: weniger Parken mehr Platz für Fußgänger, Kinderwägen, Rollstühle etc. und Fahrradfahrer

Fussverkehr sollte mehr Priorität erhalten. Rad und Autoverkehr sollte getrennt werden.

Gruppen bitte nächstes Mal moderieren!

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Umweltfreundlichkeit des Verkehrs ist für mich ein Hauptkriterium bei der Verkehrsmittelwahl - bitte das auch berücksichtigen!

Wertewandel muss vorangebracht werden

Besorgungen sollten im Umfeld möglich sein, um Mobilität zu vermeiden

Wichtig dass Menschen mit Einschränkungen Möglichkeit haben, ihr notwendiges Verkehrsmittel wählen können. Das bedeutet Möglichkeiten für bestimmte Personengruppen zu schaffen.

Liefern und Laden, Krankentransporte, Handwerker berücksichtigen.

Bedürfnis nach mehr Gerechtigkeit zwischen Verkehrsträgern

Mainkai-Sperrung dauerhaft!

Wem gehört der Raum?

Bettelampeln für Fußgänger/innen und Radfahrende abschaffen - Vorrang für umweltfreundliche Form der Fortbewegung

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Umsteigebedürfnisse im ÖPNV müssen auch tangential ausgebaut werden.

Bei uns war das Thema Pendlerverkehr von besonderer Bedeutung. Und wie stark er auf die Schiene verlagert werden kann.

Platz für Kinder vs. Parkplätze

Verknüpfung Fuß, Rad und ÖPNV verbessern

Pendler sollten nicht mit dem Auto in die Stadt gelangen

Vulnerable Gruppen werden ausgeschlossen

Falschparkende werden zu wenig sanktioniert. Autofreie Tage und Zonen sollten so ausgeweitet werden, dass natürlich noch Notfallfahrzeuge, Müllabfuhr, Taxen für Gehbehinderte oder Lieferverkehr möglich ist.

Pendler:innen-Mobilität heißt nicht Automobilität

Überregionale ÖPNV Tickets für alle, die zahlbar sind als Grundlage für alternative Möglichkeiten

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Leben statt Autos im öffentlichen Raum

Gehwege sollten nicht mit Stangen und Pollern eingeschränkt werden.

Das Auto ist Ursache für Stress in der Stadt, bietet mir aber die Möglichkeit, dem Koloss zu entfliehen.

Der Fußverkehr sollte durch geschützte Wege sicherer werden. Rad- und E-Scooter-Verkehr konkurriert oft auf den Wegen.

Mehr Querungsmöglichkeiten für Fußgänger\*innen, insbesondere an größeren Straßen (Mainzer Landstraße)

Fahrpreise im ÖPNV zu hoch

Sichere Fortbewegung durch Trennung der Verkehrsmittel und Rücksicht, Einhaltung (und Durchsetzung) von Verkehrsregeln.

Fußverkehr muss gut durchdacht und nicht untergeordnet geplant werden. Zu Fuß gehen alle. Gutes Wegenetz möglichst im Grünen wichtig!

Pendler sind die größte Belastung für die Stadt. Die Anwohner der Innenstadt wurden in der Umfrage nicht berücksichtigt. Es muss ein Miteinander geben.



# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

ÖPNV über Stadtgrenze verbessern

Die Gewerbe und ihre Bedürfnisse werden zu wenig beachtet

Radwege müssen sicher sein. Angst vor achtlosen Autofahrern, daher baulich trennen.

Die großen „einfallstrassen“ müssen zweispurig erhalten bleiben. Dafür Fahrrad in parallelen Nebenstraßen führen

Covid hat gezeigt, wie wertvoll Individualverkehr ist. Hier konnte man einer Ansteckung gut entgegenwirken

1.) Perspektive Fußgänger\*innen in das gesamten Projekt einbinden. Fehlt bei den Bedürfnissen erneut. 2.) Weniger Überlappung Fußgänger\*in/Fahrrad/Auto 3.) In City = Immer Vorfahrt Rad auf der Strasse 4.) Priorität Auto muss aufgegeben werden

Die Bedürfnisse derjenigen, die in der (Innen-) Stadt wohnen und derjenigen, die von außen kommen, sind offenbar sehr unterschiedlich --> Aufenthaltsqualität

Die äußeren Stadtteile besser an den ÖPNV anbinden!

Alte und behinderte Menschen können sich in der Innenstadt nicht sicher bewegen.

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Tempolimit 30 km/h in der Stadt wäre sinnvoll. Vor allem dort wo sich Fahrräder und Autos die Fahrstraße teilen.

Gut, dass Frankfurt die Parkraumbewirtschaftung begonnen hat - das bitte konsequent weiter umsetzen!

Parkplatzmangel und Politik gegen das Auto werden auch in der Bürgerumfrage als drängendste Probleme in Frankfurt angesprochen

Belange Pendler stärker berücksichtigen - oft auf Kfz angewiesen

Um die Straßen von parkenden Autos zu befreien, brauchen wir dringend mehr Quartiersgaragen

Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer

Verkehrswende sollte schnell erfolgen und immer weiter verbessert werden (Fahrradstreifen an parkenden Autos vorbei sind ein Anfang, aber nicht optimal).

ein klares radnetz sollte ausgebaut werden und für alle erkennbar sein Gehwege müssen breit genug sein

Die heutige "Bequemlichkeit", die das Auto bietet, ist der falsche Referenzpunkt, da massive externe Kosten ignoriert werden. Es wird unbequemer werden müssen für Autofahrer oder viel teurer (z.B. Taxi).



# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Bedürfnisse von Kindern und Familien müssen erfasst werden und in die Planung aufgenommen werden.

Geschäfte können nicht mehr bequem erreicht werden, es wird auf andere Einkaufsstädte ausgewichen

Der ÖPNV ist zu teuer!

Verkehrsmittel sollen gleichberechtigt genutzt werden können, eine einseitige Bevorzugung oder Benachteiligung bringt die Menschen gegeneinander auf

Auch Kinder sollten sich angstfrei, sicher und selbstständig in der Stadt bewegen können.

Wer vertritt a) die Interessen von Umwelt- und Klimaschutz und b) die Interessen von sozioökonomisch schwächer gestellten Menschen in der Erarbeitung des Masterplans? Diese werden nämlich hier nicht vertreten.

• Wie wird mit Widerständen innerhalb der Frankfurter Behörden gegen die Verkehrswende umgegangen (insb. gegen die Priorisierung des Rad- und Fußgängerverkehrs gegenüber dem individuellen PKW-Verkehr) und wie werden sie nachhaltig gelöst?

Auch blinde Menschen müssen Berücksichtigung finden im ganzen Stadtgebiet, nicht nur punktuell

Politik gegen das Auto nicht länger hinnehmbar Ältere Menschen, Familien, etc. auf individuelle Mobilität angewiesen

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Es müssen endlich die NOTWENDIGKEITEN beachtet werden = Umweltschutz. Man schaue mal an Wochenende, wer oder was da so durch die Stadt fährt mit tonnenschweren Fahrzeugen: reine Selbstverwirklichung auf Kosten der Umwelt.

Mit dem Radweg auf dem marbachweg macht sich die Stadt lächerlich. Die Situation vorher ausreichend

Diskutiert, wie der Autoverkehr reduziert werden kann. Eine Forderung ist der Bau von Park&Ride-Häusern an Stellen, die ein Umsteigen in den ÖPNV einfach macht. Beispiel: Enkheim/U4. Der Prozess: Straße schafft Verkehr, rückwärts ist schmerzhaft

Ich möchte verschiedene Mobilitätsarten komfortabel miteinander verbinden können

Weniger Straßenfläche, dafür mehr Rad- und Fußwege.

Einfach auch mal Mobilität von der Muddi mit zwei Kleinkindern oder dem Rollifahrer aus denken!

Bitte nicht den stehenden Verkehr vergessen. Als Handwerker gibt es trotz Parkausweisen keine Parkplätze. Genehmigungen für Absperrungen und Halteverbotszonen sind kompliziert, sehr teuer und dauern Wochen. ( Dachdecker Innung Frankfurt)

Fahrradfahrer verhalten sich ggü Fußgängern zu oft rücksichtslos. Auch sie müssen Regeln einhalten

Mehr grüne Wege, Wege ohne Autos

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Menschen, die öfter mit ihren Kindern unterwegs sind, sind wahrscheinlich nicht hier, sondern mit ihren Kindern unterwegs!

Frankfurt macht einseitig Politik gegen das Auto. Dabei ist ein Nebeneinander möglich, zB mit extra Fahrradstraßen wie in Skandinavien. Dann können die großen Straßen auch mehrspurig bleiben

Viele Straßen sind sehr eng und schlecht einsehbar. Dennoch fahren Radfahrer oft gegen die Einbahnstraße, sind schlecht beleuchtet.

Spielgelegenheiten entlang von Wegen und im öffentlichen Raum, ebenso Sitzgelegenheiten.

Bus & Bahn wirken oft dreckig und unsicher. Keine Alternative.

Frankfurt muss aufpassen, dass es mit seiner aktuellen anti Autopolitik die Firmen nicht verdrängt, zB nach Eschborn

Die "Verkehrsmittelfreiheit" des Koalitionsvertrags geht von einer "Waffengleichheit" aus. Wie sollen in einer räumlich begrenzten Stadt breitere Fußwege, mehr Radwege, besseren ÖPNV und weiter freie Fahrt für PKW gleichermaßen gelingen,

Tempo 20 und Tempo 40 sind realitätsfern. 50 muss die Regel bleiben, 30 nur in begründeten Ausnahmen gelten

Man kann nicht alle Interessen bedienen. Problem ist, dass die Stadt nicht einmal die Einhaltung derjenigen Regeln zur Rückdrängung des Auto/LKW-Verkehrs kontrolliert, die es schon gibt. Was sollen dann neue Regeln?

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Gewerbetreibende sollten nicht nur ebenfalls angehört werden, sondern auch an Kosten beteiligt werden. Beispiel Straßburg!

U4 nach Ginnheim über Uni Campus und am Geldmuseum langführen und JETZT anfangen

Eine Trennung der Rad- und Fußgängerwege von den Autowegen. Entweder auf erhöhten Plateaus oder Zoneneinteilung.

Barrierefreiheit ist gesetzlich vorgegeben. Daher muss dieses Thema auch hier im Masterplan angemessen berücksichtigt werden.

Mehr Platz für Stadtgrün statt für abgestellte Autos

Monet-Str. nördlich der Hügelstr um eine Spur erweitern, um Rückstau bis zum Marbachweg zu begegnen

Lärmschutz für die Anwohnenden - nicht nur an Autobahnen, auch bei Tram und oberirdischer U-Bahn. Also lieber eine unterirdische U-Bahn

Nicht jeder kann Radfahren, zu alt, körperliche Probleme oder mehrere Kinder

Senioren können nicht so viel tragen, benutzen MIV oder lassen sich beliefern, aber die Lieferanten finden keine Parkmöglichkeit.

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Pendlerverkehre gehen auch per Rad.

auch für Gewerbetreibende und HandwerkerInnen:  
Lastenfahrräder

Ich fand den Hinweis sehr sinnvoll zu unterscheiden, ob eine Autofahrt aus Bequemlichkeit oder aus Notwendigkeit (mit Kindern, Lasten, Handwerker) gemacht wird. 57 % der deutschen Männer sind übergewichtig und sollten Ihre eigene Energie verbrennen!

Die Rückführung des Autoverkehrs ist schmerzhaft, aber Hasselt (B), London (GB) und Kopenhagen (DK) würde ich erwarten, dass sich nach einem Jahr sich bereits ein neues Gleichgewicht einstellt: Frankfurter zum Genusseinkauf auf Zeil statt MTZ

Statt diagonalsperre am Stoltze-Platz ganz für Autos sperren, genau wie Weißadlergasse. Anwohner und Lieferanten sind ja ok. Zu- und Abfluss zum Parkhaus nur über die Berliner Str

Auch Radfahrer können kleine Umwege fahren, zu schmale Straßen - bei uns 2,45m breit, sollten nicht für den Gegenverkehr mit dem Fahrrad freigegeben werden.

Es ist fastziniierend wie zugleich schauerlich zu sehen, wie sehr diese Fata Morgana "Autonomes Fahren" gehepht wird, ohne dass wenigstens die Basics auch nur annähernd geklärt sind. Da werden noch viele (naive) Hoffnungen enttäuscht werden.

Für alle Verkehrsteilnehmer ein sicheres mit einander

5G autonomes Fahren ÖPNV Abgrenzung  
Außergastronomie Fußgänger, Lastenräder, Autos und Bahnen

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Es gibt viele Auto-Pendler, die nach Frankfurt kommen. Diese sind ein Wirtschaftsfaktor. Wenn der ÖPNV noch nicht ausgebaut ist, aber man unmittelbar die Verkehrswende vollzieht, schadet man der Stadt FFM

Fahrradwege abgetrennt von der Fahrbahn um Konflikte zu vermeiden

Es gibt zu wenige Quartiersgaragen

Homeoffice wird die Pendlerverkehre verringern.

Es fehlen Park and Ride Parkplätze

Öffis sind viel zu teuer. In Wien kostet die ganz normale Jahreskarte 365 € ggü. ca 900 € in FFM. Außerdem muss ich am Abend nach dem Theater nicht bis zu einer

> Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe.. "Ihrer" schreibt man hier idealerweise gross, macht aber nix! 😊

70% der 400.000 Einpendler kommen mit dem Auto. Der ÖPNV wäre gegenwärtig mit dieser Mehrbelastung überfordert.

Rückdrängen Autoverkehr auf dem Weg zu neuem Gleichgewicht: z.B. gemütlich mit dem Rad in die Stadt zum Einkaufen und Leute treffen statt langweilig im Internet einkaufen oder, wenn schon Auto dann zum Outlet-Center außerhalb Frankfurts

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

MIV flüssiger gestalten, weniger Ampeln, dafür mehr Kreisverkehre

Die Stadt FFM "lebt" gewissermassen von den Pendlern. Auch Gewerbesteuer fällt an.

Viel mehr Quartiersgaragen, um die Autos von der Straße zu kriegen!

Braubachstr. für Bahn, Rad und Taxi (und für sonstige Autos sperren) und dafür den Unsinn auf der Berliner Str. lassen

Die Bedürfnisse nicht nur der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, sondern auch innerhalb der gleichen Gruppe sind völlig unterschiedlich. Die Herausforderung ist, einen oder mehrere gemeinsame Nenner zu finden. Und durch gegenseitige Beschuldigungen .

Die Innenstadt mit ihren Geschäften wird nur dann mit Amazon & Co. mithalten können, wenn sie attraktiver wird und weniger vom Autoverkehr dominiert wird.

Wir sind eine Großstadt und kein Dorf, noch dazu eine flächenmäßig sehr kleine Stadt, das bedingt noch viel mehr Interessen, die berücksichtigt werden müssen und dabei haben in meinen Augen alle die gleiche Berechtigung.

Rückdrängen Autoverkehr auf dem Weg zu neuem Gleichgewicht: für Berufsverkehr Parkhäuser an S- und U-Bahn-Haltestellen

Mehr Platz für die Bewohner (Parks, Stellplätze Gastro.) bei der Flächendiskussion



# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Öffis sind viel zu teuer und fahren zu selten. Adickesallee: Busse tagsüber im 15-Minuten-Takt ist hinterwälderisch.

Mehr Mut, die Stadt so umzugestalten, dass sich Verkehrsteilnehmer konfliktfrei und sicher durch die Stadt bewegen können. Z. B. ausreichend breite Radwege mit Überholmöglichkeit, getrennte Gehwege.

Kosten viel zu hoch: In Wien kostet die Jahreskarte für ganz normale Erwachsene 365 €

Es gibt schon heute Handwerksbetriebe, die nicht mehr in der Frankfurter Innenstadt tätig sein wollen oder einen Aufschlag einpreisen. Der Wirtschaftsverkehr muss viel stärker berücksichtigt werden.

Die U5 bis zur S-Bahn muss schleunigst verlängert werden!  
Nicht erst in 10 Jahren

Der Handwerker in unserer Gruppe hat sich über die schwierige Parksituation beklagt. Das die Lösung seines Problems in der Verringerung der Zahl der PKWs liegt, hat er allerdings nicht verstanden.

Mobilitätsveränderung ist nur erreichbar, wenn in humanitäre und soziale Bildung investiert wird. Wir müssen die egoistische Gesellschaft hinter uns lassen.

Durchgangsverkehr in der Frankfurter Innenstadt? Frankfurt ist das einzige Dorf in Deutschland, das keine Umgehungsstraße hat!

Mobilitätsplanung ist nicht nur: wie kann man die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse unter einen Hut bekommen, sondern sollte auch berücksichtigen, welche Umweltbelastung wird produziert, wenn eine rote Welle für Autofahrer beschlossen wird



# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Verkehr wird in Frankfurt zu kleinteilig gedacht. Es werden Gesamtkonzepte benötigt, nicht Einzelmaßnahmen

Kontrovers wurde diskutiert, wie eine gute Verkehrsgestaltung mit getrennten Wegen erreicht werden kann. Aus meiner Sicht geht das nur durch drastische Reduktion des Autobestands, die für den Klimaschutz ohnehin notwendig ist.

Lastenräder stehen mir leider oft im Weg und stören zügiges Vorankommen mit dem Rad

Angeichts der gerade heute widrigen Witterungsverhältnisse (Regen, Schnee, Kälte, bergige Strecken). Müßte der Fokus nicht viel viel stärker auf dem ÖPNV-Ausbau (Taktung, Preis, Pünktlichkeit, Qualität, Komfort) liegen als auf dem Radwegeausbau?

Verkehrsplanung darf nicht nur urbane Gruppen im Blick haben. Frankfurt hat auch große ländliche Gebiete

die gesetzten Grundlagen, die sich um Wachstum drehen, sind meiner Meinung nach in Frage zu stellen. Warum muss Frankfurt wachsen? Es würde auch andere Lösungen geben, wenn man es überregional angeht. das wäre sicher ein Mehrwert für alle.

Es ist zu wünschen, dass Verkehrspolitik realitätsnah geplant wird, nicht mit Blick auf Beifall in progressiven Blasen

Straßen rund um Schulen sperren, Elterntaxis sind nervig und unnötig

Wir müssen im Verkehr mehr miteinander, als Gegeneinander arbeiten

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Der U Bahn Ausbau ist leider viel zu langsam.

Quartiersgaragen mit Park & Ride, zB am Brentanobad, wären wichtig

Kostenloser ÖPNV bringt Pendler dazu, vor der Stadt auf ÖPNV umzusteigen/Externer Pendlerverkehr muss frühzeitig außerhalb der Stadt kanalisiert werden, externer Querungsverkehr darf nicht im Innenstadtbereich erfolgen/ Pendlerparkplätze verteuern/

Die Straßenbahn in der Schloßstraße, parallel zu U & S-Bahn, braucht es nicht. Autos, Fahrräder und Fußgänger hier, Straßenbahn in der Ludwig-Landmann-Straße wäre dafür wichtig

Bei einem Umstieg muss meiner Meinung nach immer auf die Schwächsten und die die keine Alternative haben geachtet werden: Menschen mit Behinderungen und Alte Menschen, Menschen mit geringem Einkommen, Lieferanten und Handwerker.

Einfahrt von Pendlern in die Innenstadt mit hohen Preisen wie in London unattraktiv gestalten

In Fahrradstraßen muss es auch Geschwindigkeitsbeschränkungen geben!

Fussgänger müssen in Fahrradstraßen geschützt werden

Ich halte beide Szenarien für absolut unrealistisch und nicht umsetzbar.

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Da gibt es einige Perspektiven, bei denen nicht klar ist, ob sie jemals realisiert werden - Autonomes Fahren ist so ein Stichwort.

Wir brauchen eine effiziente Stadt - kein effizienten Verkehr! Wege möglichst vermeiden oder kurz halten! "Intelligenter Verkehr" fördert nur dessen Nutzung und macht lange Wege für Job, Warentransporte, Urlaub usw. attraktiv.

Es muss die Vielfalt der Nutzer:innen in Ffm berücksichtigt werden (u.a. ältere Menschen, Menschen mit Migrationshintergrund oder Beeinträchtigung)

Welche Rolle im Szenario Umstieg spielen Straßenbahnen?

Wo bleibt die Vorrangschaltung für den ÖPNV (z.B. an Ampeln)?

Ich Sachen Auto brauchen wir eine Kulturrevolution, denn Autos sind nicht nur Mobilitätsmittel, sondern auch Selbstdarstellungsmittel. 70 Jahre Autowerbung sitzen tief!

Neue Angebote -- Ladesäulen für E-Autos, Rufbusse, Autonome Busse -- alles ist bisher nicht wirklich barrierefrei, obwohl es neu eingerichtet wird!

Wir brauchen einen massiven Ausbau des P+R, damit Pendler gute Alternativen haben

Ansichts vielen übergewichtiger Zeitgenossen sollte beim Thema Gesundheit nicht nur der Schutz, sondern die Chance für Bewegung im Alltag in den Fokus genommen werden.

# Welche Ergebnisse aus ihrer Kleingruppe möchten Sie im Plenum teilen?

Ah, aktive Mobilität ist berücksichtigt! Super!

# Was sind für Ihre Kleingruppe die größten Chancen und Risiken der beiden Szenarien?

Kleinstmobilität auch einbeziehen

Die Szenarien sind zu sehr zugespitzt

Fragestellung für die Kleingruppen nicht klar

In beiden Szenarien findet das Auto kaum noch eine Rolle. Aber wie sollten wir überhaupt dahin kommen?

Vielleicht die Machbarkeit mehr in den Vordergrund stellen

Es ist leider kein richtiges Ergebnis zu erwarten und 2035 viel zu spät zur Umsetzung. Die Klimaziele werden nicht erreicht und es ist schade um das Geld, was hier verbrannt wird.

Eine echte Mobilitätswende kann es nur bei einem „Umstieg“ im Kopf geben. Möglichst viele müssen mitgenommen werden. Dabei können auch Bausteine der „Effizienz“ helfen.

Unrealistische, rein ideologische Ziele. Vergessen der wirklich benötigten Verbesserungen (Bsp. Barrierefreiheit) Änderungen, nur um des Änderns Willen.

Sorge um die Abstellmöglichkeiten der Handwerker und Lieferanten

# Was sind für Ihre Kleingruppe die größten Chancen und Risiken der beiden Szenarien?

Im Szenarium Umstieg eine gesündere und sozial verträglichere Umwelt in der Stadt mit mehr Sicherheit im Verkehr, Risiken, dass die Umsetzung lange dauert und auch mit erheblichen Kosten verbunden ist.

Wir fühlen uns etwas verloren.

Die Maßnahmen des Szenarios "Umstieg" stellen kein oder wenig Hindernis dar, technologische Innovationen des Szenarios "Effizienz" trotzdem zu nutzen. Daher sollte es in jedem Fall angegangen werden.

Das Szenario "Effizienz" beinhaltet viele Elemente, deren Verfügbarkeit und Umsetzung seitens der Stadt FFM nicht beeinflussbar sind

Umstiegs-Szenario bietet klar die größeren Chancen im Hinblick auf Klimawandel, Lebensqualität und Gesundheitsschutz

Sie haben doch diese Szenarien entwickelt. Sie haben sich sicherlich Monate damit befasst. Wo sehen Sie denn die Chancen und Risiken bei den jeweiligen Szenarien. Und dann habe ich vielleicht eine Entscheidungsgrundlage.

Digitalisierung ist große Chance, Egoismus von die Teilnehmern sind große Gefahr.

Brauchen eine effiziente Stadt - kein effizienten Verkehr! Wege möglichst vermeiden oder kurz halten! "Intelligenter Verkehr" fördert nur dessen Nutzung und macht lange Wege zum Job, Freizeit, Urlaubszielen, für Warentransporte, usw. attraktiv.

Auch im Umstiegs-Szenario bietet sich für den Wirtschaftsverkehr größere Chancen als im Effizienz-Szenario, da der Wirtschaftsverkehr bei weniger Autos besser durchkommt und Parkmöglichkeiten hat. Das kann dann mit Elektromotor erfolgen.

# Was sind für Ihre Kleingruppe die größten Chancen und Risiken der beiden Szenarien?

Ruhige Nebenstraßen sollen vom Durchgangsverkehr freisein

Wertewandel und Verhaltensänderung werden sehr schwierig

Risiko Effizienz: weniger Sicherheit, weniger Grün

P+R Parkplätze kommen zu kurz  
Zusammenarbeit in der Region  
Ausdifferenzierung der Konzepte

Umstieg muss um Effizienz ergänzt werden.

Umstiegsszenario ist das einzige, was wirklich was verändert

Autos müssen rein kommen aber in den Parkhäusern und Tiefgaragen parken

Das Umstiegsszenario mit Elementen des Effizienzszenarios klingt vielversprechend.

wir konnten nicht über die szenarien reden, waren in statusquo Erhaltungsdiskussionen gefangen.

# Was sind für Ihre Kleingruppe die größten Chancen und Risiken der beiden Szenarien?

Chancen Umstieg: sozialen Zusammenhalt in Frankfurt stärken

Lebensqualität ist mehr als Konsum/Wirtschaft

Alte und Kranke müssen nicht in die Innenstadt.

Es gibt kein Anrecht für Parkplätze - Kranke sollen nicht mehr Autofahren und haben kein Recht mit Auto zum Arzt gefahren werden.

Ich sehe im Effizienzzenario das Risiko, dass die positiven Effekte durch Reboundeffekte abgemildert oder sogar konterkariert werden.

Die große Herausforderung bleibt die Veränderung in den Köpfen, ein Wertewandel; die Erkenntnis, dass eine Änderung Positives bringt; dass wir um Verhaltensänderungen nicht herumkommen.

Sicherheitsgefühl im ÖPNV steigern durch z.B. mehr Kontrollen

Wie kann man das Problem mit den Pendlern lösen?

Effizienzzenario: Wie wahrscheinlich ist es denn, dass die Leute wirklich Carsharing machen? Auch P+R - wenn es nicht mehr ÖPNV gibt, nutzt auch der P+R Parkplatz nicht



# Was sind für Ihre Kleingruppe die größten Chancen und Risiken der beiden Szenarien?

Kein Parkraum neben der Straße, aber mehr Plätze unter der Erde.

Bei Umstieg ist das Umland mitzunehmen. Dort will man bessere Radwege oder ÖPNV-Verbindungen (Niddertalbahn, Friedberg - Nidda) nach Frankfurt. P+R ist kontraproduktiv.

Szenario Umbau kann nur die Perspektive für Ffm sein. Szenario Effizienz wäre eine Verdichtung der jetzigen Situation, d.h. eher eine Horrorvision. ABER: Beim Umbau muss die Anbindung ans Umland (Pendler, Käufer, Besucher) mitgedacht werden.

Das Effizienz Szenario sorgt dafür, dass weiterhin Radfahrer und Fußgänger weniger Raum als KFZ zur Verfügung gestellt wird. Man sollte im Effizienz Szenario den zur Verfügung gestellten Raum nach der Anzahl der einzelnen Nutzer aufteilen. Das bedeutet das

Aus meiner Sicht ist das Szenario Effizienz keine Änderungen zum jetzigen Status. Bloß die Technik ist modern. Was auch ohne Szenario der Fall sein wird.

Größtes Risiko: Schöne Pläne, die aber nicht umgesetzt werden.

Man sollte realistische Ziele und Wunschträume auseinanderhalten: so sagen viele, dass Autonomes Fahren ewig ein Wunschtraum bleiben wird.

Der Umstieg ist absolut notwendig und sinnvoll in jeder Beziehung! E-Mobilität nur für notwendige Fahrten, nicht für Bequemlichkeit!

Welche Rolle können die Bundes- und landespolitischen Rahmenbedingungen spielen? Auch aus fiskalischer Sicht. Und wie kann aus kommunaler Sicht darauf Einfluss genommen werden?



# Was sind für Ihre Kleingruppe die größten Chancen und Risiken der beiden Szenarien?

„Umstieg“ erfordert- Faire Regeln für alle , die auch durchgesetzt werden (z. B. Anwohnerparken)- Besserer ÖPNV (engmaschig)- Keine Angsträume in Straßenraum und ÖPNV- Ein Wunsch: Abends in Innenstadt ins Parkhaus fahren können

Wir brauchen keinen "Masterplan" sondern alle wissen, wo die Probleme liegen: zuviele Autos, keine Flachengerechtigkeit.

dieses Forum ist zwar ein gut gemeinter Ansatz.Aber:Mit vorgefasster Meinung gefragt kann auch nur das als Ergebnis rauskommen, was politisch gewollt wird.Insofern ist dieses Format nur ein politisches Feigenblatt für Beteiligung der Wähler

Wie kann man den ruhenden Verkehr verringern? Weniger Autopendler und Parkhäuser oder Quartiersgaragen für Anwohner.

Kostenlose Park&Ride Parkhäuser im Umland aufbauen, um den Verkehr in die Stadt zu reduzieren

Szenario Umbau muss dDetails / Aspekte des Szenario Effizienz sofort aufnehmen. z.B. Verknüpfung der Verkehrsmittel (Sammelpunkte, engmaschige Nachtaxis/- Kleinbusse usw.

Wir waren uns einig: Weniger Autos, mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer. Und Park&Ride Plätze vor der Stadt zur Reduzierung des Pendlerverkehrs.

Verkehrsvermeidung durch ein Angebot von Nahversorgung im Handel, Kinderbetreuung und nach Möglichkeit wohnortnahes Arbeiten.

Umstieg mit Elementen von Effizienz verbinden sollte man untersuchen

# Was sind für Ihre Kleingruppe die größten Chancen und Risiken der beiden Szenarien?

Die Fahrzeiten sollten für die Quartiersbusse such Sonntag Vormittag beinhalten.

Umfangreichere Kontrolle von Fehlverhalten im ÖPNV zur Stärkung des Wohl- und Sicherheitsgefühls.

Egoismus wird im Verkehr gefördert: Falschparker und Tempo"sünder" werden von der Stadt toleriert

Die entscheidende Funktion der Szenarien wird sein, die begrenzten zeitlichen, personellen und finanziellen Kapazitäten in eine Richtung zu bündeln und sich nicht zu verzetteln.

Stärkere Kontrolle von Fehlverhalten im Straßenverkehr. Ruhender und rollender Verkehr bei allen Verkehrsteilnehmern.

Die Verkehrswege in Frankfurt sind auch für reinen Individualverkehr schon zu eng. Autos die nach Frankfurt reinkommen müssen auch irgendwo parken, d.h. macht man Effizienz müssen auch die Stellplätze hochorganisiert sein.

Bei der Verteilung des öffentlichen Raumes müssen Fußgänger und Radfahrer mehr Platz bekommen. Rad- und Fußwege müssen definitiv baulich getrennt werden.

Die Szenarien sind viel zu oberflächlich dargestellt, es fehlen Hintergrundinfos und Fakten zu Kosten, Umweltauswirkungen, Machbarkeit, Klimaschutz usw. Das Szenario Umstieg ist jedoch viel besser, da es mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger bietet.

Radfahrer überrepräsentiert: Ja, weil die die heutige Situation ändern wollen. Die "Bewahrer" werden sich an so einem Forum eher nicht beteiligen - siehe EU-Initiative "Abschaffung der Sommerzeit".

# Was sind für Ihre Kleingruppe die größten Chancen und Risiken der beiden Szenarien?

Bevorzugt ist das Umstiegs-Szenario. Das müsste aber flankiert werden durch mehr Engagement in Bildung und Erziehung. Ziel: Entwicklung der egoistischen Gesellschaft in eine humanitäre und sozial handelnde Gesellschaft

Der Umstieg muss für alle Altersgruppen möglich sein. Fahrradfahren geht leider nicht bis ins hohe Alter. Der Hackenporsche oder Kinderwagen muss beim Ausflug in der Stadt eben auch mitgenommen werden können (ÖPNV).

Meine persönliche Meinung ist leider, dass hier nur ein Mäntelchen der Legitimierung gestrickt werden soll. Beide Szenarien sind zu abstrakt und weit weg, vom tatsächlichen Zustand der Behebung desselben.

Diese Verknappung auf 2 willkürliche Szenarien ist viel zu verkopft und lebensfern. Die Lösungen liegen ja auf dem Tisch: quartiersgaragen, P+R, echte Fahrradstraßen, ÖPNV ausbauen

Es fehlen die Anreize, die Menschen zum umsteigen zu bewegen.

Mir wird übel, wenn ich mich frage, was das mit dem Wirtschaftsstandort Frankfurt macht.. die ganzen Ein- und Auspendler kommen viel zu kurz. Wenn noch mehr Büros nach Eschborn abwandern, ist uns auch nicht geholfen

Nur meine persönliche Ansicht: Größte Chance bietet "Umstieg", da Klimaschutz eine Notwendigkeit ist und sich die Lebensqualität erhöhen wird. "Effizienz" leistet beides nicht. Risiko ist für mich Unfähigkeit/Unwillen der Ämter, die Wende umzusetzen.

Wie schnell sollen die Szenarien umgesetzt werden? Eine der wichtigsten Fragen ist doch die Frage nach dem Zeithorizont!

Lärmschutz wurde so gar nicht betrachtet in den Szenarien

# Was sind für Ihre Kleingruppe die größten Chancen und Risiken der beiden Szenarien?

Eine Anregung: Beispiele aus anderen Städten nehmen. Magnetschwebbahnen; Fußwege, die durch die Bewegungen der Fußgänger kinetische Energie in elektrische Energie umwandeln, um somit Ladestationen aufzuladen (Kenia)

Der Glaube an technische Lösungen ist zwar beruhigend, aber leider trügerisch. Bisher haben Effizienzsteigerungen immer zu rebound-Effekten geführt.

Für E-Mobilität muss - neben den Umweltrisiken der Batterieherstellung - auch ausreichend Strom vorhanden sein. Mit erneuerbaren allein wird das noch lange nicht der Fall sein und fossile Energiequellen sollten tabu sein.

# Zeit für Ihr Feedback! Was möchten Sie uns zur heutigen Veranstaltung und für den weiteren Prozess mitgeben?

Zu sehr zugespitzt. Könnte manipulativ wirken

Vielen Dank für die Moderation und die zügige Durchführung.

Wie wird mit Widerständen innerhalb der Frankfurter Behörden gegen die Verkehrswende umgegangen (insb. gegen die Priorisierung des Rad- und Fußgängerverkehrs gegenüber dem individuellen PKW-Verkehr) und wie werden diese Widerstände nachhaltig gelöst?

Nach welcher Methodologie und Indikatoren soll ein Monitoring für die Verkehrswende in Frankfurt genau erfolgen? (z.B. Key Performance Indikator (KPI): Modal Split / PKW-Bestand pro Stadtteil).

Wie soll die die Finanzierung der Verkehrswende in Frankfurt nachhaltig gesichert werden?

die Beantwortung von abschließenden Fragen im CHAT ermisste ich leiderM. Christmann

Warum kann das Amt nicht selbst moderieren???

Wie sollen die Frankfurter Behörden personell und finanziell befähigt werden, die Verkehrswende in Frankfurt nachhaltig und schnell umzusetzen?

Bedenken/Widerstände immer wieder aufnehmen und (argumentativ) lösen.

# Zeit für Ihr Feedback! Was möchten Sie uns zur heutigen Veranstaltung und für den weiteren Prozess mitgeben?

Das Mitlesen des Chats ist nicht immer vergnüglich. Trotzdem: Weiter so, wir müssen miteinander reden und Kompromisse finden.

Die Veranstaltung ist vom Ansatz her schon ein gutes Stück tendenziös. Politik muss allen Menschen in der Stadt gerecht werden.

Lieber wieder auf einen Abendtermin umsteigen - ansonsten prima - vielen Dank!

Kleingruppen waren nicht moderiert - das war sehr schade, hätte mir da Moderation gewünscht, zur Anleitung / Struktur und für eine neutrale Basis

Mehr KONKRETE Massnahmen sollten rauskommen, nicht nur Szenarien. Schlagen Sie doch auch mal etwas umsetzbare vor aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse.

Es wird vermutlich selbst bis 2035 viel zu wenig passieren und die Umwelt geht vor die Hunde.

Verständnisfrage: Wenn vor dem 3. Forum bereits das Zielszenario entwickelt wird, können und werden dann die Rückmeldungen der Kinder und Jugendlichen berücksichtigt? Diese werden doch erst im 3. Forum vorgestellt.

Danke, interessante Vorträge, leider mit viel BIAS. Ich hätte mir eine ergebnisoffenere Diskussion gewünscht. Das Gros der Beteiligten leben vmtl. in der Innenstadt und fährt Fahrrad, sonst wären die Rückmeldungen nicht so Anti-Kfz ausgefallen

Guter Ansatz, aber bitte unbedingt mehr Bürger in den Prozess einbinden und mehr Aufmerksamkeit für das Thema schaffen. Ich habe davon nur zufällig durch das Newsletter eines Unverpacktladens erfahren.

# Zeit für Ihr Feedback! Was möchten Sie uns zur heutigen Veranstaltung und für den weiteren Prozess mitgeben?

Mehr Zeit + Moderation würde bei der Arbeit in Kleingruppen helfen, zu konkreten Ergebnissen zu kommen. Wir waren da etwas verloren.

Die Richtung stimmt, gut gemacht. Mir scheint, dass manche dennoch hier eine ideologische Autoverdammung sehen. Es ist m.E. wichtig, insbesondere die Interessen von Pendlern ohne gute ÖPNV Option und von Handwerkern / Lieferanten zu beachten.

Pendler sollten direkt zu Garagen geleitet werden, Parken auf der Straße und Durchgangsverkehr ist zu vermeiden. Auch der Parksuchverkehr. Gedanklich sollte ein Umdenken begleitet werden, dass Parken etwas kostet. Das gilt natürlich auch für E Autos.

Ich hatte den Eindruck, dass bei den Szenarien recht viel Unmut entstanden ist. Schade - dadurch wurde eine wertvolle Chance vertan. Im Chat finden sich hilfreiche Hinweise dazu, was man beim nächsten Mal anders machen könnte.

Danke für diese lebhafteste Präsentation des zweiten mobilitätsforums

Mich hat das Umstiegsszenario weitgehend überzeugt und ich hoffe, dass damit mehr Platz für Grünflächen geschaffen werden kann und die Entsiegelung den Wasserhaushalt verbessert.

Danke für die interessante Veranstaltung, die Die Frage der Belebung der Innenstadt (nicht nur im Blick auf Konsum), sollte bei den Mobilitätsszenarien mitbedacht werden.

Für mich die wichtigste Frage: Welche konkreten Maßnahmen zur Umsetzung einer umwelt- und menschenfreundlichen Mobilität (Abkehr vom MIV) werden wann umgesetzt? Beim Klimaschutz hat Frankfurt viele Konzepte, aber wenig getan.

Tiefgaragen mit mehr als 1-2 unterirdischen Ebenen müssten verboten werden, damit der Grundwasserspiegel wieder steigen kann und tief wurzelnde Bäume vor Trockenheit geschützt sind.



# Zeit für Ihr Feedback! Was möchten Sie uns zur heutigen Veranstaltung und für den weiteren Prozess mitgeben?

Bitte Material (Dokumentation) rechtzeitig veröffentlichen.  
Fragen/Antworten aus dem 1. Forum fehlen auch noch.

Es war wieder sehr gut organisiert - Danke dafür! Die unterschiedlichen Interessen der Teilnehmer (Anwohner, EinPendler, AusPendler, Firmenvertreter) machen es natürlich sehr schwer, auf einen Konsens zu kommen.

Bei den Szenarien fehlt mir der Bezug auf wissenschaftliche Empfehlungen, z. B. von Agora Verkehrswende oder Umweltbundesamt. Letzteres empfiehlt in "Die Stadt für Morgen" z. B. Reduktion der PKW-Dichte auf 150/1000 Einwohner.

Ich denke das es wichtig ist, dass man die Zielkonstellation von Frankfurt irgendwie festlegt (Wohnort, Arbeitsort, Naherholungsziel, ...) zuerst festlegt.

Zu lange Ausführungen zur Einleitung in Themen. Insgesamt gute und wichtige Veranstaltung.

Es kann kein Mobilitätskonzept geben, was alle Stadtarten (Business City, Wohnort, ...) gleichzeitig abdeckt. Man müsste sonst auf mehreren Ebenen fahren: Oben: E-Scooter, Radfahrer und Fußgänger, Unten: Autos & Lieferverkehre

