

# Auswertung Szenariendiskussion

Zweites Mobilitätsforum  
und Online-Dialog  
zum Masterplan Mobilität  
Frankfurt am Main

April/Mai 2022

---



**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

**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)

STADT  FRANKFURT AM MAIN



zebralog

PTV GROUP  
the mind of movement

# Inhalt

---

Einführung	4
Beteiligungsformate der Szenariendiskussion	5
Ergebnisse: Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse	9
Ergebnisse: Bewertung der Szenarien	14
Ergebnisse: Chancen und Risiken der Szenarien (Mobilitätsforum)	18
Ergebnisse: Chancen und Risiken der Szenarien (Online-Dialog)	20
Rückmeldungen zum weiteren Prozess	27
Was passiert mit den Ergebnissen?	28

## Einführung

---

Mit dem Masterplan Mobilität soll eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilitätsstrategie für Frankfurt am Main erarbeitet werden, die den Weg zur Verkehrswende aufzeigt und über greifbare Meilensteine die wesentlichen Schritte vorzeichnet.

Nach der Erarbeitung der Bestandsanalyse werden als nächster Prozessschritt Ziele für die Verkehrspolitik erarbeitet. In diesem Rahmen erfolgt die Entwicklung von Szenarien als Grundlage für das zu erarbeitende Leitbild. Die Szenarien haben die Aufgabe, Visionen zu entwerfen, wie das Mobilitätssystem in Frankfurt im Jahr 2035 und darüber hinaus aussehen könnte.

Während des zweiten Mobilitätsforums am 2. April 2022 wurden zwei Szenarien anhand verschiedener Kriterien diskutiert. Gleichzeitig startete eine vierwöchige Online-Beteiligung auf dem Portal „Frankfurt fragt mich“ (ffm.de). Im Folgenden werden die öffentliche Diskussion der beiden Szenarien im Rahmen des zweiten Forums sowie der Online-Beteiligung dokumentiert und ausgewertet.

### Der Masterplan Mobilität

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



Abbildung 1: Mit dem Masterplan Mobilität wird eine verkehrsmittelübergreifende Strategie für die zukünftige Mobilität in der Stadt entwickelt.

# Szenariendiskussion

## Zweites Mobilitätsforum am 2. April 2022

Die Frankfurter Stadtgesellschaft war bei dieser digitalen Veranstaltung eingeladen, sich zu den beiden zuvor entwickelten Zukunftsszenarien „Umstieg“ und „Effizienz“ zu informieren, sie zu diskutieren und innerhalb verschiedener Kriterien zu bewerten. Im Szenario „Umstieg“ liegt der Schwerpunkt auf einem veränderten Mobilitäts- und insbesondere Verkehrsmittelwahlverhalten. Im Szenario „Effizienz“ stehen technische Verbesserungen, wie Digitalisierung und Elektrifizierung im Mittelpunkt. Es haben zeitweise bis zu 230 Personen teilgenommen, die in 30 bis 50 Kleingruppen diskutiert haben.

### Ziele des zweiten Mobilitätsforums:

- Unterschiedliche Mobilitäts- und Lebensbedürfnisse kennenlernen, individuell priorisieren und gemeinsam diskutieren
- Über die beiden Zukunftsszenarien informieren, sie gemeinsam diskutieren und anhand bestimmter Kriterien bewerten
- Über den fachlichen Erarbeitungsprozess des Masterplan Mobilität sowie den zugehörigen Beteiligungsprozess informieren

### Wie lief die Beteiligung beim zweiten Mobilitätsforums ab?

Die Beteiligung beim Mobilitätsforum legte den Fokus auf den persönlichen Austausch und die gemeinsame Diskussion. Die digitale Veranstaltung startete mit einem Rückblick auf das erste Forum und den bisherigen Prozess. Nach einem kurzen fachlichen Input hatten die Teilnehmenden folgende Beteiligungsmöglichkeiten:

- Eigene Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse via Mentimeter auswählen
- In Kleingruppen zu den Mobilitätsbedürfnissen austauschen
- Währenddessen Notizen via Mentimeter festhalten und mit dem Plenum teilen
- Anschließend Inhalte aus der Diskussion als kurze Wortmeldungen im Plenum teilen

Nach einem weiteren Input zu den Szenarien wurden Rückfragen beantwortet. Die Teilnehmenden hatten zu den Szenarien folgende Beteiligungsmöglichkeiten:

- Bewertung beider Szenarien aus der persönlichen Perspektive entlang von vorgestellten Bewertungskriterien via Mentimeter (Beispiel-Frage: *Wie sehen Sie es? Inwiefern verbessert das Szenario „Umstieg“ die Aufenthaltsqualität aus Ihrer Sicht?*)
- In Kleingruppen zu den Chancen und Risiken der Szenarien diskutieren
- Währenddessen Notizen via Mentimeter festhalten und mit dem Plenum teilen
- Anschließend Inhalte aus der Diskussion als kurze Wortmeldungen im Plenum teilen

Die kurzen Wortmeldungen, die aus einzelnen Gruppen im Anschluss an die Kleingruppendiskussion abgegeben wurde, sind nicht in die Auswertung eingeflossen. Die Teilnehmenden des zweiten Mobilitätsforum wurden gebeten weiterführende Argumente zur qualitativen Bewertung der Szenarien über den Online-Dialog in den Prozess einzubringen.

## Online-Dialog vom 2. April bis 1. Mai 2022

Parallel zum zweiten Mobilitätsforum startete am 2. April der Online-Dialog im Masterplanprozess. Der Online-Dialog lief bis zum 1. Mai 2022 und war über die Beteiligungsplattform „Frankfurt fragt mich“ (ffm.de) erreichbar. Wie auch beim Mobilitätsforum stand die Beteiligung zu den Zukunftsszenarien und die Auseinandersetzung mit Mobilitäts- und Lebensbedürfnissen im Mittelpunkt. Insgesamt gab es im Beteiligungszeitraum 2.774 Zugriffe auf die Startseite. Die Teilnehmenden haben insgesamt 418-mal die Umfrage zur Szenarienbewertung abgeschlossen und 671-mal Ihre Bedürfnisse ausgewählt. Insgesamt wurden 174 Beiträge und Kommentare zu den Chancen und Risiken der Szenarien geschrieben.

Seite	Seitenansichten
Einstiegsseite: Masterplan Mobilität	2.774
Umfrage 1 (Mobilitätsbedürfnisse)	2.065
Umfrage 2 (Szenarienbewertung)	1.284
Textkonsultation	955

Tabelle 1: Seitenaufrufe des Online-Dialogs

### Ziele des Online-Dialogs:

- Unterschiedliche Mobilitäts- und Lebensbedürfnisse kennenlernen und individuell priorisieren
- Über die beiden Zukunftsszenarien informieren und anhand bestimmter Kriterien bewerten
- Schriftliche Rückmeldungen zu den Chancen und Risiken der Szenarien innerhalb der Kriterien geben
- Über den fachlichen Erarbeitungsprozess des Masterplan Mobilität sowie den zugehörigen Beteiligungsprozess informieren

### Wie lief die Beteiligung im Online-Dialog ab?

Die Themen und Fragestellungen des Online-Dialogs waren mit denen des zweiten Mobilitätsforums identisch. Die Beteiligung im Online-Dialog legte den Fokus auf die Möglichkeit, sich eingehend und in individuellem Tempo mit den Szenarien und ihren Chancen und Risiken zu beschäftigen und dazu schriftliche Rückmeldungen zu geben.

- Eine Umfrage diente der Auswahl der eigenen Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse. Den Teilnehmenden wurde nach Abschluss das Zwischenergebnis angezeigt.
- Eine Umfrage diente der Bewertung der Szenarien innerhalb der Bewertungskriterien.
- Eine Kommentarfunktion ermöglichte es der textlichen Beschreibung der Szenarien – strukturiert nach den Bewertungskriterien – Chancen, Risiken oder sonstige Kommentare hinzuzufügen.

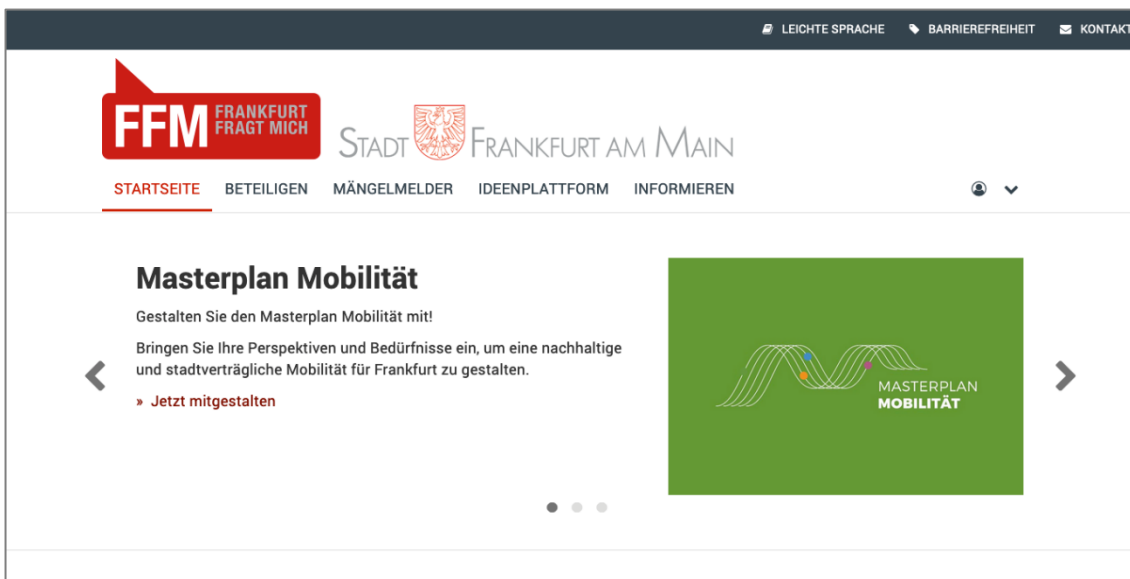


Abbildung 2: Der Einstieg in die Szenariendiskussion auf der Beteiligungsplattform „Frankfurt fragt mich“.

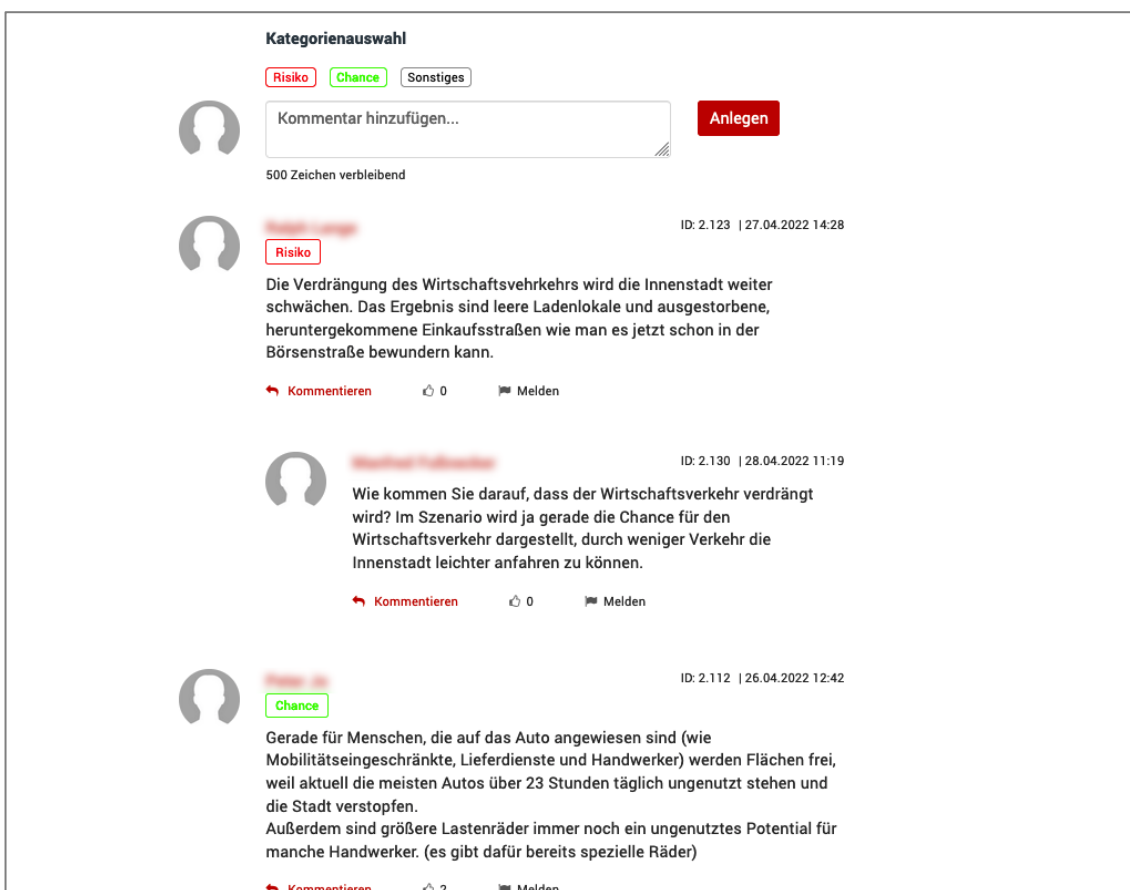


Abbildung 3: Kommentarfunktion im Online-Dialog.

## Wie wurden die Beiträge der zwei Formate ausgewertet?

### Quantitative Auswertung

Die Priorisierung der Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse wurde sowohl im Online-Dialog als auch während des Mobilitätsforums anhand einer Mehrfachauswahl aus 15 vorgegebenen Optionen vorgenommen (beim Mobilitätsforum gab es zusätzlich die Option „Ich habe weitere Bedürfnisse und möchte diese einbringen“). Die Teilnehmenden konnten beliebig viele Optionen auswählen. Die Ergebnisse des Mobilitätsforums und des Online-Dialogs wurden getrennt ausgewertet und für dieses Dokument zusammengeführt. Angegeben sind die absoluten Zahlen und Prozentwerte, also welcher Anteil der Teilnehmenden ein bestimmtes Bedürfnis ausgewählt hat.

Die Bewertung der Szenarien wurde sowohl im Online-Dialog als auch während des Mobilitätsforums anhand einer Einfachauswahl aus drei Optionen durchgeführt:

- (1) Keine Verbesserung im Vergleich zu heute,
- (2) Leichte Verbesserung im Vergleich zu heute,
- (3) Deutliche Verbesserung im Vergleich zu heute.

Beide Szenarien wurden innerhalb von sieben Bewertungskriterien bewertet. Insgesamt konnten die Teilnehmenden also 14 Bewertungen vornehmen. Während des Mobilitätsforums konnten einzelne Bewertungskriterien übersprungen werden, im Online-Dialog war es möglich zusätzlich die Option „Ist mir nicht wichtig / Keine Meinung“ auswählen. Die Optionen 1-3 stellen eine Skala dar. Zur Darstellung des Ergebnisses wurde der Mittelwert gebildet.

### Qualitative Auswertung

Die Teilnehmenden konnten sowohl im Online-Dialog als auch während des Mobilitätsforums schriftliches Feedback zu den Chancen und Risiken der Szenarien geben. Während der Kleingruppendiskussion im Mobilitätsforum war es möglich via Mentimeter Kommentare zu beiden Szenarien zu schreiben. Im Online-Dialog konnten Kommentare zur Szenariendiskussion innerhalb der Bewertungskriterien geschrieben werden. Beide Formen der Rückmeldungen wurden inhaltsanalytisch ausgewertet. Zum Teil wurden Beiträge in die Systematik „Chance“, „Risiko“, „Sonstige Rückmeldung“ eingeordnet bzw. umsortiert. Die Ergebnisse aus den beiden Beteiligungsformaten sind hier getrennt dargestellt: Die Beiträge aus dem Online-Dialog beziehen sich auf konkrete Bewertungskriterien in einem Szenario und die Beiträge aus dem Forum beziehen sich meist auf ein Szenario, aber nicht immer auf ein bestimmtes Kriterium, zum Teil beziehen sich die Beiträge aber auch auf beide Szenarien.



# Ergebnisse: Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse

Im Folgenden werden die quantitativen Ergebnisse zu den Lebens- und Mobilitätsbedürfnissen der Teilnehmenden der beiden Formate vorgestellt. Auf der nächsten Seite sind die 15 zur Auswahl gestellten Bedürfnisse abgebildet und beschriftet. Die Ergebnisse aus dem Mobilitätsforum und dem Online-Dialog werden zusammengefasst. Dennoch ist erkennlich, welche Ergebnisse aus welchem Beteiligungsformat kommen.



Ich transportiere häufig große oder schwere Gegenstände.



Ich bin regelmäßig mit Kindern bzw. als Familie unterwegs.



Mir ist es wichtig meine Wege möglichst schnell zurückzulegen.



Mir ist es wichtig, dass der öffentliche Raum mir die Qualität bietet mich dort aufzuhalten, zu verweilen oder zu spielen.



Ich möchte mein Ziel möglichst direkt erreichen. (z.B. ohne Umstiege oder Parkplatzsuche)



Mir ist es wichtig, dass ich in meinem Zuhause nicht durch Verkehrsemissionen und -geräusche gestört werde.



Die Kosten für die Fortbewegung spielen für mich eine wichtige Rolle.



Ich bewege mich hauptsächlich innerhalb der Stadt.



Ich bin regelmäßig über die Stadtgrenze hinaus unterwegs. (z.B. Arbeit, Freizeit)



Ich wähle meine Wege danach aus, ob das Umfeld ansprechend ist (z.B. von Grün umgeben).



Ich wähle meine Wege nach Aspekten der Verkehrssicherheit aus.



Ich stoße regelmäßig auf Hindernisse bei meinen Wegen in der Stadt.



Oft plane ich meine Wege durch die Stadt, bevor ich mich auf den Weg mache.



Mir ist es wichtig, dass ich meine Besorgungen im näheren Umfeld tätigen kann.



Ich möchte mich möglichst komfortabel fortbewegen.

## Welche Bedürfnisse wurden wie häufig genannt?

Zu Beginn des Mobilitätsforums wurden die Teilnehmenden gebeten, über ihre persönlichen Mobilitäts- und Lebensbedürfnisse nachzudenken. Die anschließende Frage lautete: „Menschen haben unterschiedliche Mobilitäts- und Lebensbedürfnisse. Welche treffen auf Sie zu?“ Die Teilnehmenden wurden gebeten aus einer vorgegebenen Liste von 15 Bedürfnissen (plus „Andere“) diejenigen auszuwählen, die auf sie zutreffen. Die Anzahl der Auswahlmöglichkeiten war dabei nicht begrenzt. Im Online-Dialog wurde dieses Verfahren wiederholt. Die Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst.

	<b>Mobilitätsbedürfnis</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Prozent %</b>
1	Mir ist es wichtig, dass der öffentliche Raum mir die Qualität bietet mich dort aufzuhalten, zu verweilen oder zu spielen.	625	74,4
2	Mir ist es wichtig, dass ich meine Besorgungen im näheren Umfeld tätigen kann.	619	73,7
3	Mir ist es wichtig, dass ich in meinem Zuhause nicht durch Verkehrsemissionen und -geräusche gestört werde.	528	62,9
4	Ich möchte mein Ziel möglichst direkt erreichen.	523	62,3
5	Mir ist es wichtig meine Wege möglichst schnell zurückzulegen.	517	61,6
6	Ich bewege mich hauptsächlich innerhalb der Stadt.	474	56,4
7	Ich stoße regelmäßig auf Hindernisse bei meinen Wegen in der Stadt.	443	52,7
8	Oft plane ich meine Wege durch die Stadt, bevor ich mich auf den Weg mache.	364	43,3
9	Ich wähle meine Wege danach aus, ob das Umfeld ansprechend ist.	360	42,9
10	Ich bin regelmäßig über die Stadtgrenze hinaus unterwegs. (z.B. Arbeit, Freizeit)	359	42,7
11	Ich wähle meine Wege nach Aspekten der Verkehrssicherheit aus.	349	41,6
12	Die Kosten für die Fortbewegung spielen für mich eine wichtige Rolle.	288	34,3
13	Ich möchte mich möglichst komfortabel fortbewegen.	273	32,5
14	Ich bin regelmäßig mit Kindern bzw. als Familie unterwegs.	247	29,4
15	Ich transportiere häufig große oder schwere Gegenstände.	141	16,8

Tabelle 2: Mobilitätsbedürfnisse (Mobilitätsforum: 169 Teilnehmende, Online-Dialog: 671 Teilnehmende)

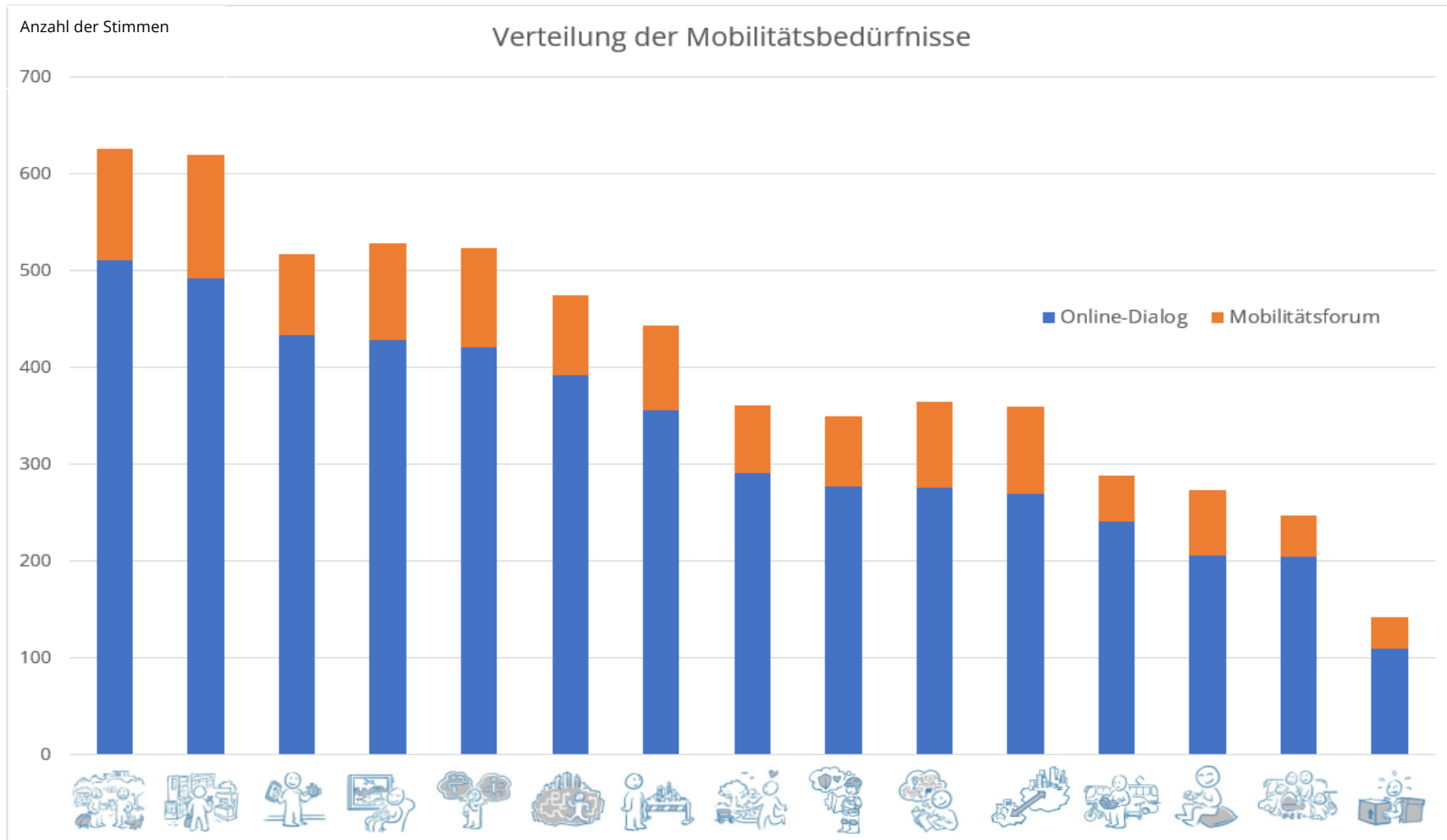


Abbildung 4: Die Mobilitätsbedürfnisse der Teilnehmenden unterschieden zwischen Online-Dialog und Mobilitätsforum. Die ausführlichen Beschriftungen der Illustrationen findet sich auf Seite 10. Bedürfnisse hier von links nach rechts: *Aufenthaltsqualität, Besorgungen im nahen Umfeld, schnelle Wege, geringe Lärmbelastung, direkte Wege, Wege innerhalb der Stadt, Hindernisse, ansprechende Umgebung, Sicherheit, Planen der Wege im Vorhinein, Wege außerhalb der Stadt / pendeln, kostengünstige Wege, komfortable Wege, Als Familie unterwegs, Transport schwerer Gegenstände.*

## Was können wir aus den Ergebnissen lernen?

- Aus den Ergebnissen wird ersichtlich, dass den Teilnehmenden **viele unterschiedliche Bedürfnisse wichtig** sind und deren Relevanz zum Teil gleichberechtigt nebeneinanderstehen. Der überwiegende Teil der Bedürfnisse wurde zwischen 200- und 500-mal genannt (bei insgesamt 840 Teilnahmen). Einige Bedürfnisse sind für die meisten Teilnehmenden relevant (fünf Bedürfnisse mit 500 oder mehr Nennungen). Es gibt kaum Bedürfnisse, die nicht mindestens für ein Drittel der Teilnehmenden wichtig sind (nur ein Bedürfnis wurde unter 200-mal genannt).
- **Die beiden wichtigsten Bedürfnisse beziehen sich auf das Lebensumfeld und den öffentlichen Raum als Nicht-Verkehrs-Raum.** Mit jeweils knapp 75 Prozent Zustimmung sind diese beiden Aussagen die am häufigsten genannten Bedürfnisse: „Mir ist es wichtig, dass der öffentliche Raum mir die Qualität bietet mich dort aufzuhalten, zu verweilen oder zu spielen.“ (625) und „Mir ist es wichtig, dass ich meine Besorgungen im näheren Umfeld tätigen kann.“ (619)
- Die danach am häufigsten genannten Bedürfnisse verdeutlichen, dass für die Teilnehmenden die **Perspektiven der Nutzung von Verkehrsangeboten und der Betroffenheit von negativen Folgen des Verkehrs gleich relevant** sind. Das Bedürfnis vor Emissionen und Lärm geschützt zu sein fand genauso wie die Wünsche Wege möglichst schnell bzw. möglichst direkt zurückzulegen knapp über 60 Prozent Zustimmung: „Mir ist es wichtig, dass ich in meinem Zuhause nicht durch Verkehrsemissionen und -geräusche gestört werde“. (528), „Ich möchte mein Ziel möglichst direkt erreichen.“ (523) und „Mir ist es wichtig meine Wege möglichst schnell zurückzulegen.“ (517)
- **Barrierefreiheit ist ein relevantes Thema für viele**, deutlich über mobilitätseingeschränkte Personen hinaus. Der Aussage „Ich stoße regelmäßig auf Hindernisse bei meinen Wegen in der Stadt.“ (443) stimmen knapp über 50 Prozent der Teilnehmenden zu.
- Wenn es um die **Verkehrsmittel- oder Wegewahl** geht, scheinen den Teilnehmenden direkte (523) und schnelle (517) Verbindungen besonders wichtig. Beide erreichen knapp über 60 Prozent Zustimmung. Verkehrssicherheit (349) und das Bedürfnis die eigenen Wege vorab zu planen (364) finden Zustimmungswerte von leicht über 40 Prozent. Komfort (273) und Kosten (288) als Kriterium sind jeweils knapp über 30 Prozent der Teilnehmenden wichtig.
- Da sowohl das Bedürfnis innerhalb der Stadt unterwegs zu sein (474), als auch das Bedürfnis über die Stadtgrenzen hinaus unterwegs zu sein (359) mit nicht so großem Abstand genannt wurden, kann geschlossen werden, dass auch **Pendler\*innen** über die Beteiligungsformate erreicht wurden. Knapp über 40 Prozent der Teilnehmenden gaben an regelmäßig über die Stadtgrenze hinaus unterwegs zu sein.

Außerdem nannten beim Mobilitätsforum 47 Teilnehmende auch: „Ich habe weitere Bedürfnisse und möchte diese einbringen.“ Wie auch die vorgegeben Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse konnten die weiteren Bedürfnisse während des Mobilitätsforums in den sich anschließenden Kleingruppen diskutiert werden. Sie sind nicht in die quantitative Auswertung eingeflossen.

# Ergebnisse: Bewertung der Szenarien

## Bewertung des Szenarios „Umstieg“

Insgesamt gaben 582 Teilnehmende eine Bewertung für das Szenario „Umstieg“ ab. Davon waren es 164 im Mobilitätsforum und 418 Teilnehmende im Online-Dialog. Beim Mobilitätsforum kam es zu Beginn der Abfrage zu technischen Problemen auf der Abstimmungs-Website. Dadurch war eine Bewertung im direkten Anschluss an die Vorstellung der Bewertungskriterien zunächst nicht möglich. Gleichwohl wurde den Teilnehmenden im Anschluss an die Abfrage zusätzliche Zeit für die Bewertung des Szenarios gegeben. So war allen Teilnehmenden ausreichend Zeit zur Bewertung gegeben. Beim Online-Dialog konnten die Teilnehmenden Informations-Texte zu den Kriterien lesen und sie daraufhin direkt bewerten.

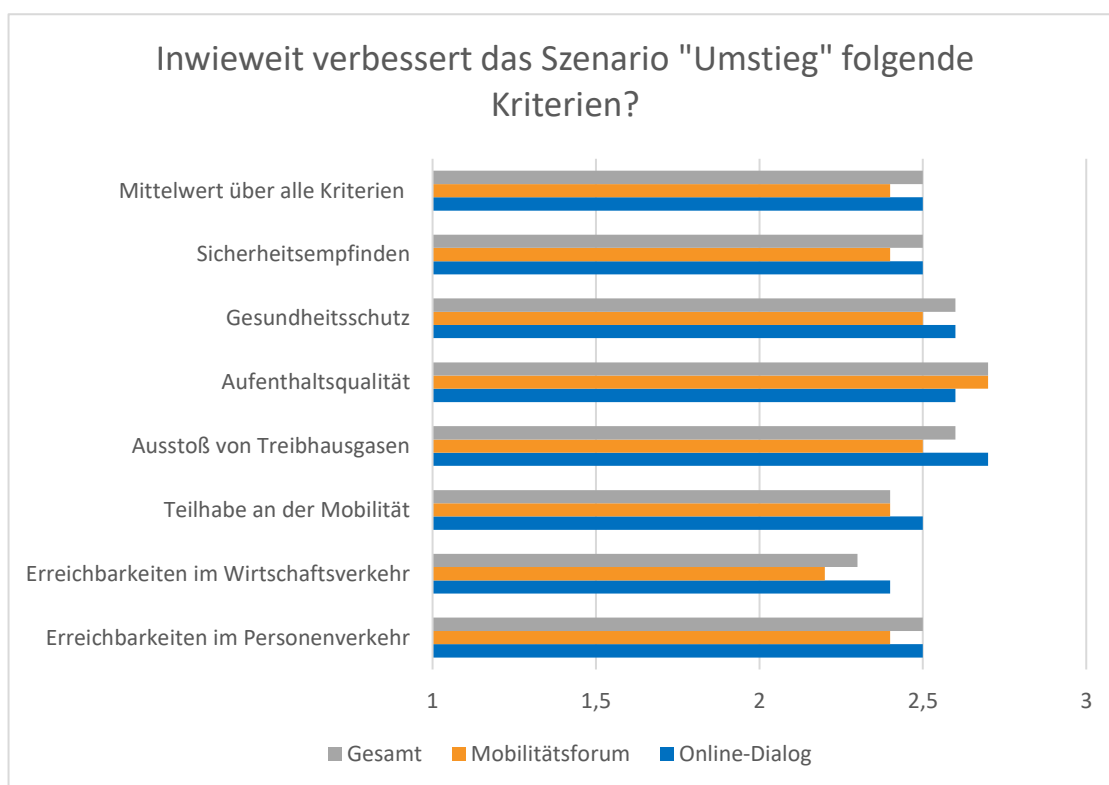


Abbildung 5: Die Bewertung des Szenarios „Umstieg“. Die Auswahlmöglichkeiten waren: 1 = Keine Verbesserung im Vergleich zu heute, 2 = Leichte Verbesserung im Vergleich zu heute, 3 = Deutliche Verbesserung im Vergleich zu heute

	Online-Dialog (418 Teilnehmende)	Mobilitätsforum (164 Teilnehmende)	Gesamt (gewichtet)
Erreichbarkeiten im Personenverkehr	2,5	2,4	2,5
Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr	2,4	2,2	2,3
Teilhabe an der Mobilität	2,5	2,4	2,4
Ausstoß von Treibhausgasen	2,7	2,5	2,6
Aufenthaltsqualität	2,6	2,7	2,7
Gesundheitsschutz	2,6	2,5	2,6
Sicherheitsempfinden	2,5	2,4	2,5
<b>Mittelwert über alle Kriterien</b>	<b>2,5</b>	<b>2,4</b>	<b>2,5</b>

Tabelle 3: Die Mittelwerte des Szenarios „Umstieg“ nach Bewertungskriterien aufgelistet

Innerhalb aller Kriterien sahen die Teilnehmenden im Szenario „Umstieg“ ein starkes Potential zur Verbesserung. Insbesondere in Bezug auf die Aufenthaltsqualität sahen die Teilnehmenden eine Möglichkeit zur deutlichen Verbesserung (2,7). Die Teilnehmenden sahen auch bei den anderen Aspekten ein Verbesserungspotential, das über eine leichte Verbesserung hinausgeht. Am geringsten fällt die erwartete Verbesserung für die Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr aus (durchschnittlich 2,3 auf der Skala von 1 bis 3). Die Bewertungen im Mobilitätsforum und im Online-Dialog zeigen keine nennenswerten Unterschiede.

## Bewertung des Szenarios „Effizienz“

Das Szenario Effizienz wurde 659-mal bewertet. Im Mobilitätsforum wurde es 241-mal bewertet – deutlich häufiger als das zuvor bewertete Szenario „Umstieg“ (164-mal). Eine mögliche Erklärung für diese Differenz könnten die erwähnten technischen Schwierigkeiten zu Beginn der ersten Abfrage sein. Dennoch übersteigt die Anzahl der Bewertungen des Szenarios „Effizienz“ die Anzahl der Teilnehmenden zu diesem Zeitpunkt. Daher kann angenommen werden, dass einige Teilnehmende mithilfe unterschiedlicher Geräte (z. B. Computer und Smartphone) mehrfache Bewertungen vorgenommen haben. Im Online-Dialog wurden die Szenarien Umstieg und Effizienz direkt hintereinander bewertet, wobei an keinem Punkt der Prozess abgebrochen werden konnte. Zur Bewertung musste man auf der Plattform angemeldet sein. Pro Account konnten die Szenarien nur einmal bewertet werden. Daher gehen für beide Szenarien die Bewertungen von 418 Teilnehmenden ein.

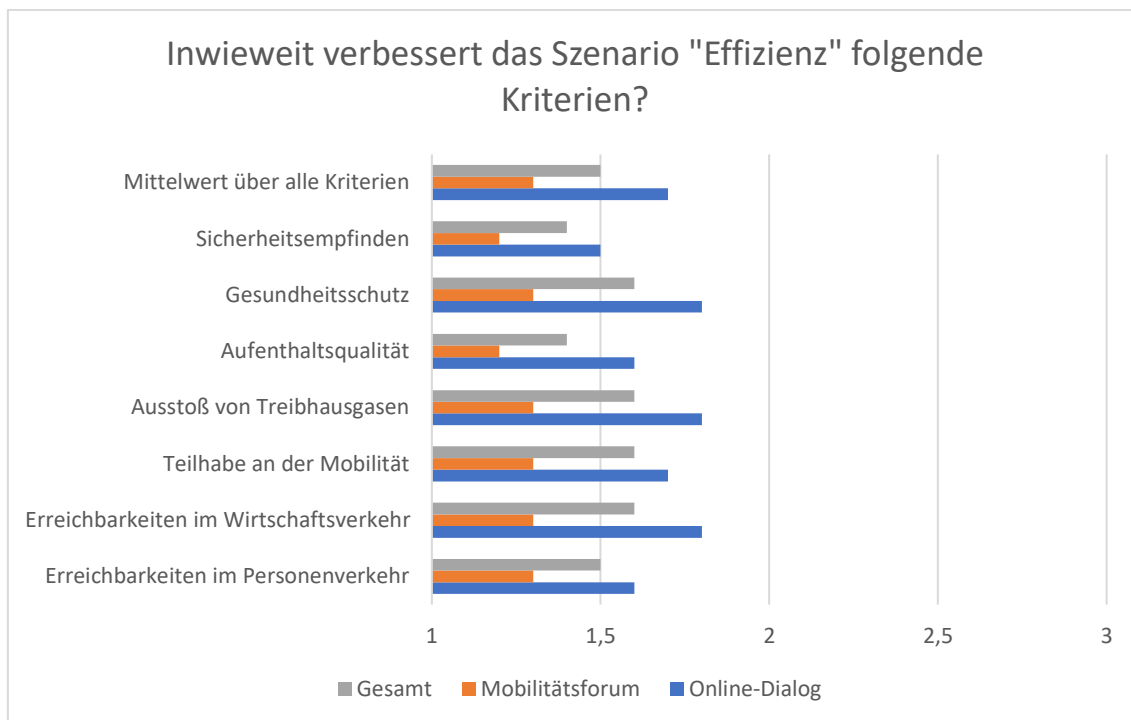


Abbildung 6: Die Bewertung des Szenarios „Effizienz“. Die Auswahlmöglichkeiten waren: 1 = Keine Verbesserung im Vergleich zu heute, 2 = Leichte Verbesserung im Vergleich zu heute, 3 = Deutliche Verbesserung im Vergleich zu heute

	Online-Dialog (418 Teilnehmende)	Mobilitätsforum (241 Teilnehmende)	Gesamt (gewichtet)
Erreichbarkeiten im Personenverkehr	1,6	1,3	1,5
Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr	1,8	1,3	1,6
Teilhabe an der Mobilität	1,7	1,3	1,6
Ausstoß von Treibhausgasen	1,8	1,3	1,6
Aufenthaltsqualität	1,6	1,2	1,4
Gesundheitsschutz	1,8	1,3	1,6
Sicherheitsempfinden	1,5	1,2	1,4
<b>Mittelwert über alle Kriterien</b>	<b>1,7</b>	<b>1,3</b>	<b>1,5</b>

Tabelle 4: Die Mittelwerte des Szenarios „Effizienz“ nach Bewertungskriterien aufgelistet

Die Teilnehmenden sahen im Szenario „Effizienz“ in allen sieben Bewertungskriterien weniger Potential für eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in Frankfurt als noch im Szenario „Umstieg“. Mit einer Bewertung von 1,2 bzw. 1,3 auf der Skala zwischen 1 und 3 im Mobilitätsforum und einer maximalen Bewertung von 1,8 im Online-Dialog liegen die Bewertungen zwischen 1, Keine Verbesserung und 2, leichte Verbesserung.

Deutlich wird hier, dass die Teilnehmenden des Online-Dialogs durchschnittlich etwas mehr Verbesserungspotential durch das Szenario „Effizienz“ gesehen haben als die Teilnehmenden des Mobilitätsforums. Während beim Szenario „Umstieg“ die Ergebnisse noch sehr



ähnlich waren, liegen hier alle Durchschnittswerte des Online-Dialogs um mindestens 0,3 über den Werten im Forum.

# Ergebnisse: Chancen und Risiken der Szenarien (Mobilitätsforum)

## Szenario „Umstieg“

### CHANCEN: Häufigste Rückmeldungen

Die Teilnehmenden des Mobilitätsforums brachten viele Rückmeldungen zu den Chancen des Szenarios „Umstieg“ ein. Es wurde betont, dass dieses Szenario besonders in Bezug auf die Aspekte Aufenthaltsqualität, Gesundheitsschutz und Klimaschutz sehr viele Chancen biete. Einige Teilnehmende gaben die Rückmeldung, dass sie bei diesem Szenario die größten Chancen für eine tiefgreifende Mobilitätswende sähen. Eine besonders große Chance wäre hierbei die Ergänzung des Szenarios durch Aspekte des Szenarios „Effizienz“ z. B. in Bezug auf die Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehrs oder des ÖPNVs.

### Weitere Rückmeldungen zu Chancen:

- Ausbau einer sozialverträglichen Umwelt und Stärkung des sozialen Zusammenhalts in Frankfurt
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr
- Gleichberechtigte Aufteilung des Straßenraums, dadurch mehr Raum für Radfahrende und zu Fuß Gehende
- Weiterbildung der Gesellschaft und dadurch auch sozialeres Handeln in anderen Bereichen des Alltags
- Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse können einbezogen werden unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen (alle Altersgruppen, Mobilität mit Kinderwagen, Mobilität mit Haustieren, usw.)

### RISIKEN: Häufigste Rückmeldungen

Bezüglich der Risiken gaben die Teilnehmenden nur wenige Rückmeldungen ab. Somit spiegelt sich das Ergebnis der quantitativen Bewertung in der Anzahl der qualitativen Rückmeldungen wider. Als häufigstes Risiko wurde angemerkt, dass das Szenario „Umstieg“ nur durch Verhaltensänderungen und einen Wertewandel in der Gesellschaft realisierbar sei. Hierbei sei zu beachten, dass diese Faktoren nur schwer beeinflussbar seien und überzeugende Anreize dafür geschaffen werden müssten. In weitere Rückmeldungen wurde außerdem angegeben, dass die Anbindung des Umlandes eine besondere Herausforderung dieses Szenarios darstellen könne.

## Szenario „Effizienz“

### CHANCEN: Häufigste Rückmeldungen

Die Teilnehmenden gaben nur wenige Rückmeldungen zu den Chancen des Szenarios „Effizienz“ ab. Es wurde eingebracht, dass Digitalisierung und Elektromobilität die größten Chancen des Szenarios seien. Hierbei sei allerdings zu beachten, dass Elektromobilität nur

eine Chance sei, wenn sie explizit für notwendige Fahrten und nicht aus Bequemlichkeit genutzt werde.

### **RISIKEN: Häufigste Rückmeldungen**

Insgesamt wurden während des Forums deutlich mehr Rückmeldungen zu den Risiken als zu den Chancen des Szenarios „Effizienz“ abgegeben. So gesehen wird auch hier eine Übereinstimmung der Ergebnisse der quantitativen Bewertung und der Anzahl der qualitativen Rückmeldungen erkennbar. Am häufigsten wurde darauf hingewiesen, dass sich das Gesamtaufkommen des Verkehrs nicht verändere und sogar zusätzlich verdichten könne. Im Zusammenhang damit seien Rebound-Effekte ein großes Risiko. Diese könnten positive Effekte abmildern oder sogar in das Gegenteil umwandeln. Ein weiteres Risiko, welches häufiger eingebracht wurde, ist, dass auch in diesem Szenario einige Aspekte nur schwer zu beeinflussen seien (z.B. das Verkehrsverhalten von einzelnen Personen).

### **Weitere Rückmeldungen zu Risiken:**

- Nachhaltige Stadtentwicklung wird nicht genug berücksichtigt (kurze Wege, Freizeit vor Ort gestalten, weniger Warentransport, usw.)
- Keine Verbesserung oder Verschlechterung der Aufenthaltsqualität
- Keine Verbesserung oder Verschlechterung der Verkehrssicherheit
- Schwierige Umsetzung, da Alternativangebote vielleicht nicht angenommen werden (elektrischer ÖPNV, P+R, Car-Sharing)
- Raum für Radfahrende und zu Fuß Gehende bleibt zu gering bzw. könnte sich zusätzlich reduzieren
- Risiken durch äußere Einflüsse und Bedingungen werden zu wenig beachtet (Umweltbelastung durch Rohstoffabbau z.B. für Batterien der Elektroautos, Verfügbarkeit von Strom aus erneuerbaren Energien)

# Ergebnisse: Chancen und Risiken der Szenarien (Online-Dialog)

## Szenario „Umstieg“

Insgesamt wurden im Online-Dialog 119 Beiträge und Kommentare zum Szenario Umstieg geschrieben. Die meisten Rückmeldungen wurden dabei zu den Bewertungskriterien Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit im Personenverkehr geschrieben, die wenigsten zum Bewertungskriterium Gesundheitsschutz.

### CHANCEN: Häufigste Rückmeldungen

In Bezug zur **Aufenthaltsqualität** (19 Rückmeldungen) sehen die Teilnehmenden im Szenario „Umstieg“ vor allem Chancen darin, Raum für unterschiedliche Bedürfnisse zu schaffen. So könnten zum Beispiel mehr Flächen für Begegnungen und kulturelle Aktivitäten genutzt werden. Es werden Chancen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums gesehen und für eine stärker gemischte Nutzung. Durch die Reduzierung des MIV würde zudem mehr Raum für andere Verkehrsarten geschaffen (beispielhaft genannt wurden Rad, Skateboard, zu Fuß gehen). Dadurch könnten Konflikte zwischen diesen Mobilitätsformen vermindert werden.

Chancen für die **Erreichbarkeiten im Personenverkehr** (13 Rückmeldungen) sehen die Teilnehmenden im Bereich Park+Ride und für Radschnellwege. Das Szenario biete Chancen, um unterschiedliche Verkehrsarten sinnvoll miteinander zu verknüpfen und die Flexibilität im Verkehrssystem zu erhöhen.

In Bezug auf **Teilhabe an der Mobilität** und **Sicherheitsempfinden** (jeweils 8 Rückmeldungen) sehen die Teilnehmenden vor allem in besser ausgebauten und sicheren Fahrradinfrastrukturen Chancen. Viele Menschen mit unterschiedlichen Bedürfnissen könnten davon profitieren, Sicherheit und Unabhängigkeit in der Mobilität für verschiedene Gruppen würden gefördert.

### RISIKEN: Häufigste Rückmeldungen

Die Teilnehmenden sehen im Szenario „Umstieg“ vor allem das Risiko, dass der Ansatz nicht ausreichend ist, um bestehende Probleme zu lösen. In Bezug auf **Aufenthaltsqualität** (7 Rückmeldungen) bestehe das Risiko darin, dass Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden bestehen blieben, weil deren Ursache vor allen in Regelverstößen läge.

Ähnliche Risiken wurden auch für das **Sicherheitsempfinden** (7 Rückmeldungen) genannt: Eine räumliche Trennung sei zur Steigerung der Verkehrssicherheit nicht ausreichend, vielmehr müssten dazu geltende Verkehrsregeln eingehalten werden. Als beispielhafte Maßnahmen wurden mehr Kontrollen und höhere Sanktionen genannt.

### Weitere Rückmeldungen zu Chancen des Szenarios „Umstieg“:

Kriterium	Rückmeldungen
Erreichbarkeit im Personenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der ÖPNV des Umlands sollte stark ausgebaut werden.</li> <li>• Durch eine gute Infrastruktur (Rad und ÖPNV), lokale Einkaufsmöglichkeiten, Lieferung von sperrigen Gütern und flächendeckenden Sharing-Stationen wird eine Nahversorgung ohne Autos möglich.</li> <li>• Car-Sharing sollte in Situationen genutzt werden, in denen die Fortbewegungen mit ÖPNV nicht möglich ist. Zu diesem Zweck sollten Car-Sharing-Angebote attraktiver gestaltet werden.</li> <li>• Eine City-Maut, wie in London kann zu einer Beruhigung des Straßenverkehrs beitragen. Ausnahmeregelungen können hierbei mitgedacht werden.</li> <li>• Alternative Verkehrsmittel wie Longboards, Skateboard, Inline-Skates oder Scooter sollten bei der Erstellung des Masterplans mitgedacht werden.</li> </ul>
Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für einen nachhaltigeren Lieferverkehr sollte die Anbindung des Umlandes stärker berücksichtigt werden.</li> <li>• Das Potential von Lastenrädern für Lieferdienste, Handwerker*innen und andere Services sollte weiter ausgeschöpft werden, da so eine parkraumsparende Alternative geboten werden kann.</li> <li>• Durch die Verringerung der Gesamtanzahl der PKW in der Stadt, nimmt die Konkurrenz bei der Parkplatzsuche für den Wirtschaftsverkehr ab. Gleichzeitig wird die Innenstadt für den Wirtschaftsverkehr leichter und schneller anfahrbar, dadurch wird die regionale Wirtschaft gestärkt.</li> </ul>
Teilhabe an der Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Um die Akzeptanz zu steigern, sollten bei der Umsetzung von Maßnahmen (z.B. Zufahrtsbeschränkungen) Sonderregelungen für mobilitätseingeschränkte Personen mitgedacht werden.</li> <li>• Indem alle Formen der Mobilität akzeptiert werden, kann die Lebensqualität gesteigert werden.</li> </ul>
Ausstoß von Treibhausgasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosteneinsparungen durch den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad) sollten einbezogen werden.</li> <li>• Durch die Reduktion von Verbrennungsmotoren in der Stadt wird die Belastung durch Abwärme, Abgase und Gerüche verringert.</li> <li>• Durch eine attraktivere Gestaltung klimafreundlicher Verkehrsmittel, werden Anreize für eine Verhaltensänderung geschaffen.</li> <li>• Durch einen Umstieg auf ÖPNV und Radverkehr können mehr Emissionen eingespart werden als bei einem alleinigen Umstieg auf Elektromobilität, da die Emissionen für die derzeitige Stromerzeugung ebenfalls einberechnet werden müssen.</li> </ul>
Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV zu erhöhen, sollten Bahnstationen regelmäßig gesäubert werden.</li> <li>• An einigen Stellen könnten zunächst nur einige Spuren wegfallen oder temporär gesperrt werden, anstatt einer kompletten Sperrung. Dies erhöht die Akzeptanz und trägt bereits zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei (Beispiel: Mainkai)</li> <li>• Entsiegelung und Begrünung sollte zusätzlich gestärkt werden. Hierbei sollte beachtet werden, dass Entsiegelung und Begrünung in Hinblick auf Starkregenereignisse immer wichtiger werden.</li> <li>• Die Verbreiterung von Fuß- und Radwegen führt dazu, dass Konflikte zwischen Radfahrenden und vermieden werden.</li> </ul>
Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die Reduzierung der Lärm- und Feinstaubbelastung, wird die Gesundheit der Menschen weniger gefährdet und Krankheiten verhindert (Krebserkrankungen, Herz-Kreislaufkrankungen).</li> </ul>

Sicherheitsempfinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch ein Tempolimit von 30 km/h in der Stadt, kann das Sicherheitsempfinden erhöht werden.</li> <li>• Bei einer Reduzierung der PKW-Anzahl erhöht sich das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden und zu Fuß gehenden, da sie bei einem Unfall mit einem PKW einem großen Verletzungsrisiko ausgesetzt sind.</li> </ul>
Ausblick über 2035 hinaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Aspekt der sozialen Gerechtigkeit sollte in Bezug auf Mobilität stärker thematisiert werden zum Beispiel indem kostenlose Tickets im ÖPNV angeboten werden.</li> <li>• Der Masterplan sollte nach dem Konzept der „Stadt für alle“ erarbeitet werden.</li> <li>• Eine wirkliche Verbesserung und die Einhaltung der Klimaziele kann nur durch eine konsequente Umsetzung des Szenarios „Umstieg“ und dem damit zusammenhängenden Mentalitätswandel erreicht werden.</li> <li>• Die Verbesserung der Radinfrastruktur (Radwegenetz, Abstellplätze, usw.) könnte dazu führen, dass die Menschen in Frankfurt häufiger mit dem Fahrrad fahren (z.B. auch bei schlechtem Wetter).</li> </ul>

Tabelle 5: Rückmeldungen zu Chancen des Szenarios Umstieg im Online-Dialog

### Weitere Rückmeldungen zu Risiken des Szenarios „Umstieg“:

Kriterium	Rückmeldungen
Erreichbarkeit im Personenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Menschen sollten nicht zu dem Verzicht des Autos gezwungen werden, da dies zu einer ablehnenden Haltung führen könne.</li> <li>• Durch den häufigen Diebstahl von Fahrrädern an Haltestellen, sei die Kombination von Radverkehr und ÖPNV für viele Menschen unattraktiv.</li> <li>• Der Umstieg auf ÖPNV sei nicht attraktiv, da die Fahrkarten (insbesondere in das Umland Frankfurts) zu teuer sind.</li> <li>• Da durchgängige Radachsen in der Stadt fehlen, können sich Radfahrende nur sehr langsam in der Stadt bewegen.</li> <li>• Die Anbindung des Umlandes werde nicht genug mitgedacht, so dass eine schnelle Verbindung mit der Stadt nicht gewährleistet sei.</li> <li>• Bei einer Trennung der Fahrspuren für Radfahrende und PKW, werden die knappen Flächen in der Stadt nicht effizient genutzt.</li> </ul>
Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Innenstadt könnte durch die Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs geschwächt werden, so dass der Einzelhandel abwandert und Leerstände in Einkaufsstraßen auftreten.</li> <li>• Handwerker*innen leiden unter fehlenden Parkmöglichkeiten und langer Parkplatzsuche, da sie für den Transport von Material auf den PKW angewiesen seien.</li> </ul>
Teilhabe an der Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätseingeschränkte Personen sollten nicht zum Umstieg auf den ÖPNV gezwungen werden. Sonderregelungen für Fahrten zum Arzt oder zum Einkaufen müssen gefunden werden.</li> <li>• Es sollte auch für mobilitätseingeschränkte Personen keine Sonderregelungen geben, da solche Regelungen ungerecht für andere Personengruppen sein können.</li> </ul>
Ausstoß von Treibhausgasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltauswirkungen, welche bei dem Umstieg auf Elektromobilität anfallen, müssen bei der Betrachtung der Szenarien berücksichtigt werden (Beispiel: Umwelteinwirkungen bei der Herstellung von neuen Elektromotoren, Energieverbrauch).</li> <li>• Eine Verhaltensänderung der Menschen ist unwahrscheinlich, daher sei die Einsparung von Treibhausgasen unwahrscheinlich. Zudem sei das Aufzeigen von Alternativen besser als Verbote und Zwänge.</li> <li>• Ohne die Anbindung des Umlandes kann der Umstieg auf ÖPNV nicht erreicht werden. Dadurch ist eine Verschlechterung zum Status Quo denkbar, da PKWs durch Sperrungen und weniger Spuren langsamer in der Stadt vorankommen.</li> </ul>
Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gastronomie und kulturelle Angebote sind durch eine schlechte Erreichbarkeit mit dem PKW weniger attraktiv.</li> </ul>
Sicherheitsempfinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Um eine Reduzierung der Geschwindigkeit zu erreichen, sollten Straßen dementsprechend umgestaltet werden. Tempolimits seien nicht ausreichen, da die meisten Autofahrer*innen sich nicht daranhalten.</li> <li>• Das persönliche Sicherheitsempfinden an einigen Orten spiele ebenfalls eine Rolle. Durch das fehlende Sicherheitsempfinden an U-Bahn- oder Bahnstationen, entscheiden sich einige Personen gegen die Nutzung des ÖPNVs.</li> </ul>
Ausblick über 2035 hinaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Szenario beinhalte nicht genug Alternativen für Pendler*innen (z.B. P+R Plätze). Viele Menschen auf dem Land seien daher auf das Auto angewiesen.</li> <li>• Die tatsächlichen Auswirkungen und Kosten des Autos (Ausstoß von Treibhausgasen, Zeit für Parkplatzsuche, usw.) seien nicht genug thematisiert.</li> <li>• Die Dimension der sozialen Ungleichheit müsse bei der Entwicklung des Masterplans berücksichtigt werden. Autofahren dürfe kein Privileg für wohlhabende Bevölkerungsgruppen werden.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es bestehe die Gefahr, dass der Ausbau von Radwegen wenig effizient sei. Der Grund hierfür sei, dass die meisten Bürger*innen Frankfurts nur bei gutem Wetter mit dem Fahrrad fahren und im Winter dennoch das Auto genommen werde.</li> </ul>
--	---

Tabelle 6: Rückmeldungen zu Risiken des Szenarios Umstieg im Online-Dialog

### Sonstige Rückmeldungen zum Szenario „Umstieg“:

Kriterium	Rückmeldungen
Teilhabe an der Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Unterschiedlichen Dimensionen von Barrierefreiheit sollten beachtet werden. Hierzu gehört, dass Informationen leicht zu erhalten und verständlich sind.</li> </ul>
Ausstoß von Treibhausgasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Verhältnis von Emissionen des PKW-Verkehrs und Emissionen aus anderen Quellen sollte thematisiert und durch Daten hinterlegt werden.</li> </ul>
Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Feinstaubbelastung z.B. durch Holzöfen ist ein größeres Problem als die Belastung durch den PKW-Verkehr, daher sollten die Emissionen aus dieser Quelle zuerst eingedämmt werden.</li> <li>• Die Luftqualität in Frankfurt ist schon sehr gut und muss nicht weiter verbessert werden.</li> </ul>
Ausblick über 2035 hinaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Szenario „Umstieg“ ist nur umsetzbar, wenn bequeme Alternativen angeboten werden.</li> </ul>

Tabelle 7: Sonstige Rückmeldungen zum Szenario Umstieg im Online-Dialog

## Szenario „Effizienz“

Zum Szenario „Effizienz“ wurden im Online-Dialog insgesamt 55 Beiträge und Kommentare geschrieben. Mit circa halb so vielen Rückmeldungen wurde dieses Szenario deutlich weniger diskutiert als das Szenario „Umstieg“. Die meisten Rückmeldungen wurden dabei zu den Bewertungskriterien Erreichbarkeiten im Personenverkehr und Erreichbarkeiten im Wirtschaftsverkehr geschrieben, die wenigsten zu Aufenthaltsqualität und Gesundheitsschutz.

### CHANCEN: Häufigste Rückmeldungen

Die größten Chancen des Szenarios „Effizienz“ werden für die **Erreichbarkeiten** (11 Rückmeldungen) gesehen. Dabei vermischen sich Rückmeldungen zu Personen- und Wirtschaftsverkehr. Häufigstes Argument ist eine effizientere Ampelschaltung, um einen besseren Verkehrsfluss zu ermöglichen. Außerdem werden im Szenario „Effizienz“ Chancen für Pendler\*innen gesehen.

Weiterhin sehen die Teilnehmenden Chancen für **die Teilhabe an der Mobilität** (5 Rückmeldungen). Kleinbusse bzw. Rufbusse könnte eine flexible Ergänzung des ÖPNV darstellen.

Auffällig ist, dass im Szenario „Effizienz“ zu anderen Bewertungskriterien nur sehr wenige (Gesundheitsschutz: 1 Rückmeldung, Sicherheitsempfinden: 2) und zum Teil gar keine (Ausstoß von Treibhausgasen, Aufenthaltsqualität) Rückmeldungen zu Chancen eingebracht wurde.



### RISIKEN: Häufigste Rückmeldungen

Die Teilnehmenden des Online-Dialogs sehen für das Szenario „Effizienz“ in Bezug auf die **Erreichbarkeit im Personenverkehr** (8 Rückmeldungen) auch hohe Risiken, neben den oben genannten Chancen. Hierbei wurden insbesondere auch die negativen Effekte auf die **Aufenthaltsqualität** hervorgehoben: schlechte Erreichbarkeit führten zu einer hohen PKW-Frequenz und dem dadurch bedingten Platzmangel. Dieser Platzmangel wurde ebenfalls im Zusammenhang mit der Mobilität von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden thematisiert, denn der fehlende Platz schränke die Möglichkeiten der Fortbewegung für diese Verkehrsarten ein.

Auch beim **Ausstoß von Treibhausgasen** (6 Rückmeldungen) sehen die Teilnehmenden einige Risiken für das Szenario. Die flächendeckende Bereitstellung von Ladestationen wird hierbei als besonders risikoreich angesehen: Der bürokratische Aufwand sei hoch, eine ausreichende Versorgung aus regenerativen Energien nicht gegeben und Ladestationen in der Innenstadt schwer zu erreichen. Zudem sei eine Fortbewegung durch andere emissionsarme Verkehrsarten (Fahrrad, Gehen, ÖPNV) effizienter.

### Weitere Rückmeldungen zu Chancen des Szenarios „Effizienz“:

Kriterium	Rückmeldungen
Erreichbarkeit im Personenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt Frankfurt werde weiterwachsen, hierbei sei ein organisches Wachstum nur bei dem Szenario „Effizienz“ möglich.</li> <li>Durch die Erweiterung des U-Bahn- und S-Bahn-Netzes könnten schlecht angebundene Stadtteile besser erreicht und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Weitere Alternativangebote seien innerhalb der Stadtteile ebenfalls eine sinnvolle Ergänzung.</li> <li>Stärkung Frankfurts als Wirtschaftsstandort, durch Nutzung von innovativer Technik.</li> <li>Mehr Selbstbestimmtheit und Freiheit durch den Ausbau, durch freie Wahl der Mobilität.</li> </ul>
Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch den Ausbau von Quartiersgargen könne Platz eingespart und so die Erreichbarkeit für den Personen- und Wirtschaftsverkehr verbessert werden.</li> </ul>
Teilhabe an der Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verbesserung der Barrierefreiheit und das Szenario „Effizienz“ seien gut kombinierbar (Beispiel: Aufzug an der Station Westend)</li> <li>Das Szenario könne durch die Beschränkung des allgemeinen Innenstadtzugangs für PKWs ergänzt werden. Hierbei sollten angemessene Ausnahmen mitgedacht werden.</li> <li>Mobilitätseingeschränkte Personen werden bei der Wahl ihres Fortbewegungsmittels nicht eingeschränkt.</li> <li>Einige Maßnahmen, wie automatisierte Kleinbusse, seien auch eine sinnvolle Ergänzung für das Szenario „Umstieg“.</li> </ul>
Gesundheitsschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch den Einsatz von moderner Technik kann die Luftqualität zusätzlich verbessert werden.</li> </ul>
Sicherheitsempfinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die fortschrittliche Technik in PKWs könne dazu führen, dass leichtere und generell weniger Unfälle im Straßenverkehr passieren.</li> </ul>
Ausblick über 2035 hinaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insbesondere für Radfahrer*innen, die effektiv und schnell von A nach B wollen, würde das Szenario vorteilhaft gegenüber dem Stop-And-Go des Umstieg-Szenarios sein.</li> <li>Selbstbestimmung und Freiheit bei der Wahl des Transportmittels würden erhalten bleiben.</li> </ul>

Tabelle 8: Rückmeldungen zu Chancen des Szenarios Effizienz im Online-Dialog.

**Weitere Rückmeldungen zu Risiken des Szenarios „Effizienz“:**

Kriterium	Rückmeldungen
Erreichbarkeit im Personenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine effiziente Ampelschaltung bei unterschiedlichen Verkehrsarten sei nicht möglich, da bei unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofilen immer nur eine Verkehrsart profitieren könne.</li> <li>• Die zunehmende Zahl an E-Rollern wäre eine Beeinträchtigung auf Rad- und Fußwegen.</li> </ul>
Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anfahrten und Parken seien für Handwerker*innen immer schwieriger. Dadurch entstünden höhere Kosten für die Kund*innen und auch die Servicequalität leide darunter.</li> </ul>
Teilhabe an der Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der barrierefreie Ausbau im öffentlichen Raum sei nicht überall möglich, da Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenraum aufgrund von Flächenknappheit nur beschränkt vorgenommen werden könnten.</li> <li>• Ohne barrierefreien Ausbau des öffentliche Raums und mehr Platz für Aufenthalt und Spielen wären die Rechte von mobilitätseingeschränkten Personen und Kindern weiter massiv beeinträchtigt.</li> </ul>
Ausstoß von Treibhausgasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E-Mobilität sei keine Lösung, solange der Strom dafür nicht regenerativ zu erzeugen sei.</li> </ul>
Sicherheitsempfinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assistenzsysteme würden die Eigenverantwortung der Fahrenden zurückgehen lassen.</li> <li>• Die Gefahren des Autoverkehrs würden sich durch Rad- und Rollerfahrer*innen auf die Gehwege und Grünanlagen verlagern.</li> </ul>
Ausblick über 2035 hinaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es könne sich kein attraktives Radverkehrsnetz aufgrund von Platzmangel herausbilden.</li> <li>• Ein stetig wachsender Trend zum Besitz privater Autos könne das Szenario beeinträchtigen.</li> </ul>

Tabelle 9: Rückmeldungen zu Risiken des Szenarios Effizienz im Online-Dialog.

**Sonstige Rückmeldungen zum Szenario „Effizienz“:**

Kriterium	Rückmeldungen
Ausstoß von Treibhausgasen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtbewohner*innen sollten ohne Auto auskommen und schon aus Kostengründen im Zweifel Cityflitzer oder Rental-Cars mieten.</li> </ul>
Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es sei möglich, die Zeit in der Stadt zu genießen. Beim aktuellen Trend gäbe es keine Probleme. Dies komme jedoch aufs Stadtquartier an.</li> </ul>

Tabelle 10: Sonstige Rückmeldungen zum Szenario Effizienz im Online-Dialog.

# Rückmeldungen zum weiteren Prozess

Die Teilnehmenden des Mobilitätsforums nutzten den Austausch in den Kleingruppen nicht nur, um über die Chancen und Risiken der beiden Szenarien zu diskutieren, sondern brachten auch Rückmeldungen zum Masterplanprozess generell ein. Im Online-Dialog war dies deutlich seltener der Fall.

## Zur Weiterentwicklung der Szenarien

Vergleicht man die beiden Szenarien, so wird deutlich, dass das Szenario „Umstieg“ eine bessere quantitative Bewertung und mehr Rückmeldungen zu Chancen erhalten hat als das Szenario „Effizienz“. Gleichwohl gaben viele Teilnehmenden die Rückmeldung ab, dass ein Zusammendenken der beiden Szenarien eine besondere Chance sei. Als Möglichkeit dafür wurde eingebracht, dass der technische Fortschritt und die damit einhergehenden Chancen auch im Szenario „Umstieg“ eine Rolle spielen sollten. Im weiteren Prozess sollten die Szenarien zudem durch Hintergrundinformationen wie Kosten, Umweltauswirkungen, Auswirkungen auf den Klimawandel und Machbarkeit ergänzt werden, da sie sonst zu oberflächlich seien.

## Zum Masterplanprozess

Einige Teilnehmende identifizierten neben Chancen und Risiken der Szenarien auch Chancen und Risiken für den gesamten Masterplanprozess und brachten diese ein. Hierbei wurden insbesondere Risiken, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des Masterplans auftreten könnten, aufgeführt. Einige Teilnehmende gaben an, dass die Umsetzung des Prozesses zu lange dauern und viele Kosten verursachen könne. In Bezug darauf wurde angemerkt, dass der Abstraktionsgrad zu hoch und die Szenarien zu lebensfern seien, wodurch die Umsetzung schwierig sei. Man solle sich lieber auf realisierbare Ziele und konkrete Maßnahmen wie z.B. die Verbesserung der Barrierefreiheit oder der Parksituation fokussieren. Ein weiteres Risiko, welches in Bezug auf die Umsetzung des Masterplans genannt wurde, ist die Behinderung oder Einschränkung der Umsetzung durch die fehlende Zusammenarbeit der Verantwortlichen z.B. in der Politik oder der Verwaltung. Allerdings sahen viele Teilnehmende in der Umsetzung des Masterplans auch eine Chance für eine bessere Zusammenarbeit sowohl zwischen den einzelnen Akteuren in der Stadt als auch in der Region und im Umland, da durch die Zusammenarbeit zeitliche, personelle und finanzielle Kapazitäten gebündelt und gezielter eingesetzt werden könnten. Als weitere Chance in Bezug darauf wurde eine Zusammenarbeit mit anderen Städten und/oder Ländern vorgeschlagen, da dies eine Orientierung an anderen Konzepten und Beispielen ermögliche. Eine Zusammenarbeit mit der Wissenschaft, z.B. in Bezug auf Empfehlungen, wurde ebenfalls angeregt. Zuletzt wünschten sich einige Teilnehmenden eine offenere Gestaltung des Prozesses und der Szenarien, so dass differenziertere Rückmeldungen abgegeben werden können und eine breitere Meinungsabfrage möglich ist.

## Was passiert mit den Ergebnissen?

Die Ergebnisse des zweiten Forums sind in dieser Dokumentation zusammengefasst. Parallel zum zweiten Mobilitätsforum startete ein Online-Dialog auf der Beteiligungsplattform der Stadt Frankfurt „Frankfurt fragt mich“. Auch im Online-Dialog war es möglich quantitative Rückmeldungen zu den persönlichen Mobilitäts- und Lebensbedürfnissen sowie zur Bewertung der Szenarien innerhalb der oben aufgeführten Bewertungskriterien einzubringen. Zusätzlich konnten die Chancen und Risiken der Szenarien innerhalb der Bewertungskriterien diskutiert werden.

Die Ergebnisse des Mobilitätsforums und des Online-Dialogs werden gemeinsam ausgewertet und fließen anschließend in den weiteren Erarbeitungsprozess des Masterplans Mobilität ein. Neben der fachlichen Begutachtung der Szenarien durch den Fachgutachter PTV Transport Consult sind es eben die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung, die den Entscheidungsfindungsprozess für einen Szenarien-Schwerpunkt beeinflussen. Auch die Diskussionen des Fachbeirats sowie des verwaltungsinternen Lenkungskreises fließen in die Entscheidungsfindung ein.

Die Entscheidung fällt dabei nicht eins zu eins für eines der beiden Szenarien. Vielmehr wird ein Schwerpunkt „Umstieg“ oder „Effizienz“ entschieden und anschließend ein Zielszenario und darauf aufbauen ein Leitbild entwickelt. Dieses kann auch Elemente aus dem anderen Szenario enthalten. Das Leitbild wird dann Ausgangspunkt für die Strategiephase und auch für das dritte und abschließende Mobilitätsforum Anfang Juli sein.

Diese Auswertung sowie die zugehörigen Anlagen  
(Präsentation des Mobilitätsforums, alle Teilnehmenden-Beiträge des Mobilitätsforums, Textliche Beschreibung der Szenarien) finden Sie auf  
[www.frankfurt.de/masterplan-mobilitaet](http://www.frankfurt.de/masterplan-mobilitaet)