



# Mobile Region!?

*Mobilitätsumfrage*

*Frankfurt-Rhein-Main 2019*



# Mobile Region!?

## Mobilitätsumfrage Frankfurt-Rhein-Main 2019

### Vorwort

Frankfurt-Rhein-Main boomt – und das seit vielen Jahren. Die Stadt Frankfurt verzeichnet in vielen Bereichen Wachstum: Die Zahl der IHK-Mitgliedsunternehmen in Frankfurt ist in den letzten zehn Jahren um 20 Prozent gestiegen, die Zahl der Mitgliedsunternehmen der Handwerkskammer ist allein seit 2010 um 1.938 Betriebe auf heute 32.375 angewachsen, die Zahl der Arbeitsplätze ist in den letzten 20 Jahren um knapp 110.000 gewachsen, die Einwohnerzahl liegt mit über 750.000 Menschen auf Rekordniveau und die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV wie auch die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge steigt stetig. Auch der Waren- und Güterverkehr ist erheblich angewachsen. Alles das zeigt, dass wir in einer Wachstumsregion leben, in der das Thema Mobilität immer wichtiger wird. Kein Wunder, keine Region lebt so von Verkehr, von Wandel und Handel wie Frankfurt-Rhein-Main – die Region mit dem größten Flughafen und dem größten Bahnhof und der größten Messe in Deutschland.

Als Vertreter von Industrie, Handel und Handwerk wissen wir, wie sehr das Thema Verkehr die Wirtschaft in und um Frankfurt betrifft. Denn eine gute Mobilität ist ein entscheidender Faktor für die Prosperität von Unternehmen und Betrieben – gerade in einer Region, die immer mehr Unternehmen und Bürger ihr zu Hause nennen dürfen.

Für unsere Mitgliedsunternehmen und -betriebe, wie auch deren Mitarbeiter, spielt sie eine große und ganz konkrete Rolle im Alltag.

- Der stationäre Handel etwa ist darauf angewiesen, dass die Kunden ihre Geschäfte erreichen.

- Das Handwerk und die Dienstleister brauchen einen schnellen Weg zum Kunden, um auch in dringenden Fällen rasche Hilfe anbieten zu können.
- Waren müssen von Logistikdienstleistern zu Unternehmen gelangen.
- Unternehmen benötigen flexible Wege, um ihre Geschäfte an den unterschiedlichsten Standorten national und international abwickeln zu können.
- Fachkräfte müssen ihre Arbeitgeber erreichen können.

Umso wichtiger war es uns als Kammern, gemeinsam mit unseren Kooperationspartnern DEHOGA Hessen, dem Handelsverband Hessen-Süd und dem Dachverband Frankfurter Gewerbevereine e.V., zu erfahren, was die Unternehmen und Betriebe, aber auch die Menschen, die hier leben und arbeiten, in und um Frankfurt zur aktuellen Verkehrssituation und zu Themen rund um die Mobilität zu sagen haben.

Mit unserer Umfrage möchten wir einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass in so wichtigen Punkten, wie der Frage, wie die Zukunft der Mobilität in und um Frankfurt aussehen soll, ein breiter Dialog stattfindet. Ein Dialog, der das reale Mobilitätsverhalten von Unternehmen, Betrieben sowie den hier lebenden und arbeitenden Menschen in den Blick nimmt, und sich gemeinsam der Frage widmet, wie Mobilität in Frankfurt zukünftig aussehen kann und sollte.

Die zentralen Ergebnisse sind spannend und aufschlussreich zugleich:

- Mit Blick auf den Verkehrsfluss und die Stausituation gibt es viel Unzufriedenheit, mit dem ÖPNV gibt es dagegen mehr Zufriedenheit
- Im weiteren Ausbau des ÖPNV und der Optimierung des Verkehrsflusses durch digitale Verkehrssteuerung sehen Unternehmen und

## Bürger notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur mit Blick auf die Umwelt

- Viele Betriebe sind auf Pkw und Transporter angewiesen
- Für diejenigen, die beruflich unterwegs sind, ob Kammermitglieder oder auch Pendler, sind Verlässlichkeit, Schnelligkeit und Flexibilität die wichtigsten Kriterien, Kosten und Umweltfreundlichkeit spielen dagegen eine deutlich geringere Rolle
- Die große Mehrheit, ob Kammermitglieder oder Bevölkerung, fordert einen strategischen Masterplan zur Zukunft des Verkehrs
- Ebenfalls eine überwältigende Mehrheit in beiden Gruppen findet gesonderte Zufahrtsregelungen für Handwerk, Lieferanten oder Pflegedienste richtig
- Im Falle einer Sperrung des Innenstadt-Bereiches befürchten viele Unternehmen und Betriebe negative Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort Frankfurt
- Schließlich stößt die derzeitige Sperrung des nördlichen Mainufers auf sehr unterschiedliche Reaktion

Die Ergebnisse stellen die Politik vor eine Herausforderung, die unsere Zeit prägt: Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Flexibilität spielen für die Menschen in der Region die wichtigste Rolle, wenn sie sich fortbewegen. Erreichbarkeit ist der entscheidende Vorteil des Wirtschaftsstandorts Frankfurt. Diese Ansprüche sollten auch bei den Entscheidungen darüber, wie der Verkehr umweltfreundlicher werden kann, mitbedacht werden, um Lösungen zu finden, die den Anforderungen der Unternehmen und der hier lebenden und arbeitenden Menschen gerecht werden und auf Akzeptanz stoßen können. Auch dazu liefert die Umfrage Anhaltspunkte.

Die Kammern und Verbände verfügen über viel Kompetenz, die politisch Handelnden auf dem Weg zu begleiten, die Bedingungen für gute Mobilität



in Frankfurt/Rhein-Main optimal auszustalten. Und sie sind bereit dazu, diese Kompetenz in den Dialog mit der Politik einzubringen.



Ulrich Caspar,  
Präsident

Industrie – und  
Handelskammer  
Frankfurt am Main



Bernd Ehinger,  
Präsident

Handwerkskam-  
mer Frankfurt-  
Rhein-Main



Ernst Schwarz,  
1. Vorsitzender

Dachverband  
Frankfurter Ge-  
werbevereine e.V.



Eduard M. Singer,  
Vorsitzender

DEHOGA Hessen,  
Kreisverband  
Frankfurt  
am Main e.V.



Silvio Zeizinger,  
Hauptgeschäftsführer

Handelsverband  
Hessen-Süd e.V.

**Mobilität im Raum Frankfurt  
am Main**

Ergebnisse einer Mitgliederbefra-  
gung der IHK Frankfurt und der  
Handwerkskammer Frankfurt-  
Rhein-Main sowie  
einer Bürgerbefragung in der Stadt  
Frankfurt am Main und in den um-  
liegenden Nachbarkreisen

1. Oktober 2019  
W9036/N9504/38067 Gü, Bi

forsa Politik- und Sozialforschung GmbH  
Büro Berlin  
Schreiberhauer Straße 30  
10317 Berlin  
Telefon: (0 30) 6 28 82-0

## Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	3
1. Mitgliederbefragung	4
1.1 Zufriedenheit mit Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur	4
1.1.1 Autoverkehr	4
1.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr	6
1.2 Für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens wichtige Aspekte bei beruflichen Wegen	8
1.3 Bekanntheit der Sperrung von Frankfurter Verkehrswegen für den motorisierten Verkehr – und Meinungen dazu	9
1.4 Ansichten zu gesonderten Regelungen für bestimmte Berufsgruppen	12
1.5 Meinungen zu Umweltmaßnahmen in Frankfurt	13
1.6 Geschäftlich genutzte Verkehrsmittel in Frankfurt	18
2. Bürgerbefragung	20
2.1 Zufriedenheit mit Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur	20
2.1.1 Autofahrer	20
2.1.2 Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs	22
2.2 Wichtige Aspekte auf dem Weg zur Arbeit	25
2.3 Wichtige Aspekte auf privaten Wegen in Frankfurt	27
2.4 Bekanntheit der Sperrung des nördlichen Mainufers für den motorisierten Verkehr – und Meinungen dazu	29
2.5 Ansichten zu gesonderten Regelungen für bestimmte Berufsgruppen	31
2.6 Meinungen zu Umweltmaßnahmen in Frankfurt	33
2.7 Genutzte Verkehrsmittel in Frankfurt	40

## **Vorbemerkung**

Im Auftrag der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main (IHK), der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main (HWK), dem Hotel- und Gastronomieverband DEHOGA Hessen e.V., dem Handelsverband Hessen-Süd e.V. und dem Dachverband Frankfurter Gewerbevereine hat forsia Politik- und Sozialforschung GmbH die Mitgliedsunternehmen der IHK und der HWK sowie zusätzlich die Bürger der Stadt Frankfurt am Main, der angrenzenden Nachbarkreise sowie der ebenfalls an Frankfurt grenzenden Stadt Offenbach zum Thema „Mobilität im Raum Frankfurt am Main“ befragt.

Im Rahmen der Mitgliederbefragung wurden vom 9. bis zum 25. September 2019 insgesamt 306 Mitgliedsunternehmen online befragt, davon 222 Mitglieder der IHK und 84 Mitglieder der HWK. Im Rahmen der ergänzenden Bürgerbefragung wurden vom 4. bis zum 10. September 2019 insgesamt 1.005 Bürger ab 14 Jahren online befragt, davon 500 Bürgerinnen und Bürger der Stadt Frankfurt am Main und 505 Bürgerinnen und Bürger aus der umliegenden Region.

Dabei wurde unter anderem ermittelt, wie zufrieden die Unternehmen und die Bürger mit verschiedenen Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur sind und wie sie verschiedene Vorschläge und Maßnahmen in Bezug auf den Frankfurter Verkehr bewerten.

Die Untersuchungsbefunde werden im nachfolgenden Ergebnisbericht vorgestellt. Die im Rahmen der Bürgerbefragung ermittelten Ergebnisse können lediglich mit den bei allen Stichprobenerhebungen möglichen Fehlertoleranzen (im vorliegenden Fall +/- 3 Prozentpunkte) auf die Gesamtheit der erwachsenen Bevölkerung in Raum Frankfurt am Main übertragen werden.

## 1. Mitgliederbefragung

### 1.1 Zufriedenheit mit Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur

Die in den Mitgliedsunternehmen Befragten wurden zunächst gebeten, ihre Zufriedenheit mit einzelnen Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur aus der Perspektive von Autofahrern und der Perspektive von Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einzuschätzen.

#### 1.1.1 Autoverkehr

Eine große Mehrheit der befragten Unternehmen ist mit allen den Autoverkehr betreffenden Aspekten weniger oder gar nicht zufrieden. Nicht einmal ein Viertel zeigt sich mit irgendeinem Aspekt der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur zufrieden.

Die höchste Unzufriedenheit äußern die Befragten in Bezug auf die Stausituation: Drei Viertel (74 %) sind damit weniger (43 %) oder gar nicht (31 %) zufrieden.

Mit dem Verkehrsfluss und der Höhe der Parkgebühren sind jeweils 72 Prozent unzufrieden, mit der Verfügbarkeit von Parkplätzen 71 Prozent.

Bezüglich der Informationen über aktuelle Baustellen zeigen sich zwei Drittel (64 %) der befragten Unternehmen weniger (39 %) oder gar nicht zufrieden (25 %).

- **Zufriedenheit mit Aspekten der Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt am Main (I) \*)**

Es sind mit ...	sehr zufrieden %	eher zufrieden %	weniger zufrieden %	gar nicht zufrieden %	weiß nicht %
- den Informationen zu aktuellen Baustellen	2	22	39	25	12
- dem Verkehrsfluss	2	22	49	23	4
- der Verfügbarkeit von Parkplätzen	5	18	38	33	6
- der Stausituation	2	20	43	31	4
- der Höhe der Parkgebühren	3	15	35	37	10

\*) Basis: Auto-Nutzer

Die Autonutzer der Mitgliedsunternehmen der IHK zeigen sich tendenziell mit allen abgefragten Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur etwas zufriedener als die Befragten der HWK.

▪ **Zufriedenheit mit Aspekten der Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt am Main (II) \*)**

Sehr bzw. eher zufrieden mit den Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur sind:

	Informationen zu aktuellen Baustellen	Verkehrsfluss	Verfügbarkeit von Parkplätzen	Stausituation	Höhe der Parkgebühren
	%	%	%	%	%
insgesamt	24	24	23	22	18
IHK-Mitglieder	27	25	25	23	20
HWK-Mitglieder	17	20	15	17	11
Mitarbeiterzahl:					
- weniger als 10	26	22	22	22	15
- 10 und mehr	21	28	27	21	23

\*) Basis: Auto-Nutzer

### 1.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Mit dem ÖPNV-Angebot sind die befragten Mitgliedsunternehmen deutlich zufriedener als mit der Situation des Individualverkehrs in Frankfurt.

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten ist sehr oder eher zufrieden mit der Sicherheit (57 %) im Personennahverkehr, mit der Anbindung an den Unternehmenssitz (56 %) und mit der Taktung bzw. Häufigkeit der Verbindungen (56 %).

Auch mit der Anzahl der Sitzplätze (53 %) zeigt sich noch eine knappe Mehrheit zufrieden.

In Bezug auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie die Sauberkeit sind sich die Befragten uneins: jeweils rund 40 Prozent sind damit zufrieden bzw. unzufrieden.

Mit den Kosten des ÖPNV (57 %) sowie den Informationen zu Störungen, Verspätungen und Ausfällen (54 %) sind die befragten Mitgliedsunternehmen mehrheitlich unzufrieden.

#### ▪ Zufriedenheit mit Aspekten der Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt am Main (III)

Es sind mit ...	sehr zufrieden %	eher zufrieden %	weniger zufrieden %	gar nicht zufrieden %	weiß nicht %
- der Sicherheit	13	44	15	7	21
- der Anbindung an den Unternehmenssitz	26	30	13	8	23
- der Taktung bzw. Häufigkeit der Verbindungen	11	45	15	9	20
- der Anzahl der Sitzplätze	8	45	22	4	21
- der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	5	37	26	11	21
- der Sauberkeit	4	36	30	10	20
- den Kosten	3	21	33	24	19
- den Informationen bei Störungen, Verspätungen und Ausfällen	2	21	36	18	23

Auch in Bezug auf die Aspekte des ÖPNV ist die Zufriedenheit der befragten IHK-Mitglieder tendenziell höher als die der befragten Mitglieder der HWK.

▪ **Zufriedenheit mit Aspekten der Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt am Main (IV)**

Sehr bzw. eher zufrieden mit den folgenden Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur sind:

	Sicherheit	Anbindung an den Unternehmenssitz	Taktung und Häufigkeit der Verbindung	Anzahl der Sitzplätze	Zuverlässigkeit	Sauberkeit	Kosten	Informationen zu Störungen, Verspätungen, Ausfällen
	%	%	%	%	%	%	%	%
insgesamt 57	56	56	53	42	40	24	23	
IHK-Mitglieder 58	61	59	55	46	42	26		
HWK-Mitglieder 54	44	46	48	32	35	19	25	
Mitarbeiterzahl:								
- weniger als 10	61	56	55	47	41	23	26	
- 10 und mehr	25	52	60	59	34	37		

## 1.2 Für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens wichtige Aspekte bei beruflichen Wegen

Den IHK- und HWK-Mitgliedern ist bei Wegen im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Unternehmens vor allem Verlässlichkeit besonders wichtig (75 %), gefolgt von einer schnellen Bewältigung der Wegstrecke (68 %).

55 Prozent ist es wichtig, auf den beruflichen Strecken zeitlich flexibel zu sein.

Geringe Kosten spielen für 37 Prozent eine wichtige Rolle, Umweltfreundlichkeit für 28 Prozent.

Dass der zurückgelegte Weg einen Nutzen hat, ist noch für 15 Prozent der Befragten von hoher Bedeutung.

### ▪ Für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens wichtige Aspekte bei beruflichen Wegen

Für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens ist bei beruflichen Strecken von mehreren Kilometern besonders wichtig:

	Verlässlichkeit %	Schnelligkeit %	zeitliche Flexibilität %	geringe Kosten %	Umwelt- freundlich- keit %	Nutz- bringender Weg *) %
insgesamt	75	68	55	37	28	15
IHK-Mitglieder	75	65	53	32	31	18
HWK-Mitglieder	74	75	62	50	21	8
Mitarbeiterzahl:						
- weniger als 10	73	66	55	40	29	14
- 10 und mehr	78	73	56	29	28	17

\*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

### 1.3 Bekanntheit der Sperrung von Frankfurter Verkehrs wegen für den motorisierten Verkehr – und Meinungen dazu

Dass das nördliche Mainufer in Frankfurt zwischen der Alten Brücke und der Untermainbrücke probeweise für den motorisierten Verkehr gesperrt ist, ist mehr als drei Vierteln (79 %) der befragten Mitgliedsunternehmen bekannt.

Die IHK-Mitgliedsunternehmen haben bereits häufiger davon gehört oder gelesen als die Befragten der HWK, größere Unternehmen häufiger als solche mit weniger als 10 Mitarbeitern.

- **Bekanntheit der Sperrung des nördlichen Mainufers für den motorisierten Verkehr**

Von der probeweisen Sperrung des nördlichen Mainufers in Frankfurt für den motorisierten Verkehr haben schon gehört oder gelesen:

	ja %	nein *) %
insgesamt	79	18
IHK-Mitglieder	83	14
HWK-Mitglieder	69	26
Mitarbeiterzahl:		
- weniger als 10	76	19
- 10 und mehr	88	11

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Etwas mehr als ein Drittel der befragten Mitgliedsunternehmen (37 %), die bereits von der Sperrung des nördlichen Mainufers gehört oder gelesen haben, möchte die Sperrung künftig gerne wieder aufheben lassen.

Ein Viertel (24 %) würde zustimmen, diesen Verkehrsweg in Zukunft zu bestimmten Zeiten zu sperren.

Ebenfalls ein Viertel (25 %) der Mitgliedsunternehmen ist dafür, das Gebiet künftig sogar dauerhaft für den motorisierten Verkehr zu sperren.

▪ **Ansichten zur Sperrung des nördlichen Mainufers für den motorisierten Verkehr \*)**

Das probeweise für den motorisierten Verkehr gesperrte nördliche Mainufer sollte nach der Testphase von einem Jahr:

	dauerhaft gesperrt bleiben %	nur zu bestimmten Zeiten gesperrt werden %	wieder freigegeben werden **)
insgesamt	25	24	37
IHK-Mitglieder	28	20	37
HWK-Mitglieder	16	34	38
Mitarbeiterzahl:			
- weniger als 10	27	27	34
- 10 und mehr	20	17	43

\*) Basis: Mitglieder, die von der Sperrung des nördlichen Mainufers schon gehört oder gelesen haben

\*\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Untersucht wurden auch die Einstellungen der Mitgliedsunternehmen zu den Überle-  
gungen, den Innenstadtbereich innerhalb des Anlagenrings, also von der Alten Oper  
über das Eschenheimer Tor bis zur Langen Straße kurz vor dem Zoo, für den Autover-  
kehr zu sperren.

Ein Großteil der befragten Kammer-Mitglieder (69 %) meint, dass diese Sperrungen  
sehr (39 %) bzw. eher (30 %) negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort  
Frankfurt und die dort ansässigen Unternehmen, das Handwerk und den Handel hät-  
ten.

Nur ein Fünftel (20 %) schätzt die Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort Frank-  
furt positiv ein.

Die befragten Mitglieder der HWK sind diesbezüglich pessimistischer als die Mitglie-  
der der IHK.

▪ **Meinungen zu einer diskutierten Sperrung des Innenstadtbereichs**

Eine Sperrung des Innenstadtbereichs innerhalb des Anla-  
genrings (Alte Oper, Eschenheimer Tor, Lange Straße) hätte  
für den Wirtschaftsstandort Frankfurt und die Unterneh-  
men, das Handwerk und den Handel vor Ort:

	sehr bzw. eher positive Auswirkungen	eher negative Auswirkungen	sehr negative Auswirkungen	keine Folgen	weiß nicht
	_____ %	_____ %	_____ %	_____ %	_____ %
insgesamt	20	30	39	4	7
IHK-Mitglieder	23	29	36	5	7
HWK-Mitglieder	11	32	45	2	10
Mitarbeiterzahl:					
- weniger als 10	21	28	38	5	8
- 10 und mehr	17	34	40	2	7

## 1.4 Ansichten zu gesonderten Regelungen für bestimmte Berufsgruppen

Die Mitgliedsunternehmen der IHK und der HWK sollten bewerten, was sie von gesonderten Zufahrts- und Parkregelungen in Frankfurt für spezielle Berufsgruppen halten.

Eine überwältigende Mehrheit (85 %) bewertet es sehr gut (49 %) bzw. eher gut (36 %), wenn für bestimmte Berufsgruppen, die – wie Pflegekräfte, Handwerker oder Lieferanten – auf Autos bzw. Transporter angewiesen sind, gesonderte Zufahrts- und Parkregelungen in Frankfurt gelten würden.

Lediglich 16 Prozent der IHK-Mitglieder fänden eine solche Regelung nicht so gut oder gar nicht gut. Mitglieder der HWK schätzen die vorgeschlagene Regelung sogar ausnahmslos als positiv ein.

- **Ansichten zu gesonderten Zufahrts- und Parkregelungen für bestimmte Berufsgruppen**

Wenn für bestimmte Berufsgruppen, die – wie Pflegekräfte, Handwerker oder Lieferanten – auf Autos bzw. Transporter angewiesen sind, gesonderte Zufahrts- und Parkregelungen in Frankfurt gelten würden, fänden das:

	sehr gut %	eher gut %	nicht so/ gar nicht gut _____%	*)
insgesamt	49	36	12	
IHK-Mitglieder	39	42	16	
HWK-Mitglieder	75	20	0	
Mitarbeiterzahl:				
- weniger als 10	49	35	12	
- 10 und mehr	48	39	10	

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

## 1.5 Meinungen zu Umweltmaßnahmen in Frankfurt

Die befragten Mitgliedsunternehmen sollten weiterhin aktuell diskutierte Maßnahmen beurteilen, die den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher machen sollen.

Fast jedes Unternehmen hält diesbezüglich den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (90 %) für eine sehr (59 %) oder eher (31 %) sinnvolle Maßnahme.

Auch die Optimierung des Verkehrsflusses durch eine digitale Verkehrssteuerung (82 %) und die Erweiterung des Park-and-Ride-Angebots (81 %) stellen für den Großteil der befragten Unternehmen sinnvolle Maßnahmen dar, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten.

Den Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität bewerten 60 Prozent der Mitgliedsunternehmen als sinnvoll, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten.

Mehrheitlich nicht sinnvoll finden die Befragten die Sperrung einzelner Straßen für den Autoverkehr (69 %). Auch die Reduzierung der Autospuren zugunsten von Fahrradwegen (59 %) und Busspuren (62 %) erachtet die Mehrheit der Befragten als nicht sinnvoll.

### ▪ Meinungen zu diskutierten Umweltmaßnahmen im Frankfurter Verkehr (I)

Damit der Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher wird, halten die folgenden Maßnahmen für:

voll	sehr sinnvoll	ehler sinnvoll	weniger sinnvoll	gar nicht *) sinn-
	%	%	%	%
- Ausbau des ÖPNV	59	31	5	2
- Optimierung des Verkehrsflusses durch eine digitale Verkehrssteuerung	52	30	7	3
- Erweiterung des Park-and-Ride- Angebots	39	42	12	3
- Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität	25	35	23	10
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Fahrradwegen	16	22	31	28
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Busspuren	9	23	40	22
- Sperrung einzelner Straßen für den Autoverkehr	13	14	33	36

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Die IHK-Mitgliedsunternehmen halten die vorgeschlagenen Maßnahmen tendenziell häufiger als die Mitglieder der HWK für eine sinnvolle Maßnahme, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten.

▪ **Meinungen zu diskutierten Umweltmaßnahmen im Frankfurter Verkehr (II)**

Die folgenden Maßnahmen halten für sehr/eher sinnvoll, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten:	ins-	IHK-	HWK-	Mitarbeiterzahl:	
	gesamt	Mitglieder	Mitglieder	weniger als 10	10 und mehr
	%	%	%	%	%
- Ausbau des ÖPNV	90	93	82	90	91
- Optimierung des Verkehrsflusses durch eine digitale Verkehrssteuerung	82	82	83	80	87
- Erweiterung des Park-and-Ride-Angebots	81	85	71	80	84
- Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität	60	63	55	60	61
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Fahrradwegen	38	41	30	38	38
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Busspuren	32	37	22	32	34
- Sperrung einzelner Straßen für den Autoverkehr	27	30	17	28	24

Die Befragten, die mindestens einmal in der Woche das Auto nutzen, sollten einschätzen, was sie dazu bewegen könnte, den Einsatz von Autos bzw. Transportern im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Unternehmens zu reduzieren.

Die Mehrheit der befragten Unternehmen würde sich überhaupt nicht dazu bewegen lassen, den Einsatz von Autos und Transportern zu reduzieren: 42 Prozent weil sie darauf angewiesen sind, 10 Prozent weil sie nicht darauf verzichten wollen.

Am ehesten ließen sich die Unternehmen von einer verbesserten Taktung des ÖPNV (29 %) bzw. von geringeren Kosten des ÖPNV (28 %) dazu bewegen, die Fahrzeuge seltener für ihre Geschäftstätigkeit zu nutzen. Eine bessere Anbindung an den ÖPNV stellt für jedes fünfte (19 %) befragte Unternehmen ein Motiv für eine reduzierte Fahrzeugnutzung dar.

17 Prozent würden Autos und Transporter seltener nutzen, wenn das Angebot an Park-and-Ride-Parkplätzen größer wäre, 15 Prozent, wenn es mehr und besser ausgebauten Radwege gäbe.

▪ **Motive für eine reduzierte Fahrzeugnutzung (I) \*)**

Folgende Aspekte könnten Unternehmen dazu bewegen, den Einsatz von Autos bzw. Transportern für die Geschäftstätigkeit zu reduzieren:	ins- **)		IHK-Mitglieder	HWK-Mitglieder	Mitarbeiterzahl:	
	%	%			%	%
- verbesserte Taktung des ÖPNV	29	35	13	30	27	
- günstigerer ÖPNV	28	34	14	31	23	
- bessere Anbindung an den ÖPNV	19	25	4	19	21	
- mehr Park-and-Ride-Parkplätze	17	21	7	18	17	
- mehr und besser ausgebauten Radwege	15	17	10	16	14	
- nichts davon, wir sind auf Auto/Transporter angewiesen	42	31	71	38	53	
- nichts davon, wir möchten nicht auf Auto/Transporter verzichten	10	12	4	12	6	

\*) Basis: Mitglieder, die mindestens einmal pro Woche ein Auto nutzen

\*\*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

Nahezu alle befragten Mitgliedsunternehmen (insgesamt 89 %) halten es für sehr (68 %) oder eher (21 %) wichtig, dass mit Blick auf die Zukunft der Mobilität in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet ein strategischer Masterplan erstellt wird, der verschiedene verkehrspolitische Maßnahmen zusammenfasst und koordiniert.

- **Bedeutung eines Masterplanes mit verkehrspolitischen Maßnahmen**

Dass mit Blick auf die Zukunft der Mobilität in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet ein strategischer Masterplan mit verschiedenen verkehrspolitischen Maßnahmen erstellt wird, halten für:

	sehr wichtig %	eher wichtig %	nicht so wichtig *) unwichtig %
insgesamt	68	21	5
IHK-Mitglieder	71	21	5
HWK-Mitglieder	61	23	6
Mitarbeiterzahl:			
- weniger als 10	68	21	6
- 10 und mehr	70	22	3

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

## 1.6 Geschäftlich genutzte Verkehrsmittel in Frankfurt

Im Rahmen ihrer geschäftlichen Aktivitäten nutzen die befragten Mitgliedsunternehmen mehrheitlich (77 %) das Auto, egal ob als Fahrer, Beifahrer oder Taxi-Nutzer.

Nur rund jedes zehnte Unternehmen (11 %) nutzt für geschäftliche Aktivitäten den ÖPNV.

Mit dem Fahrrad (6 %) oder zu Fuß (2 %) werden nur sehr wenige Wege im Rahmen der Unternehmensaktivität erledigt.

- **Im Rahmen der Geschäftstätigkeit hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel**

Für den Arbeitsweg nutzen hauptsächlich:

	Auto, als Fahrer oder Beifahrer	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß *)
	__%	__%	__%	__%
insgesamt	77	11	6	2
IHK-Mitglieder	75	14	6	2
HWK-Mitglieder	82	5	6	2
Mitarbeiterzahl:				
- weniger als 10	79	9	8	1
- 10 und mehr	76	14	2	3

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ bzw. „keine Angabe“

Die Mitglieder der IHK und der HWK sollten abschließend angeben, welche Bedeutung eine gute Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt für ihre Geschäftstätigkeiten hat.

Für einen Großteil der Unternehmen (73 %) spielt die gute Erreichbarkeit Frankfurts eine sehr große (48 %) oder große (25 %) Rolle. Für 18 Prozent spielt sie eine weniger große Rolle. Für nur sehr wenige Unternehmen (6 %) hat die Erreichbarkeit Frankfurts im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit keine besondere Bedeutung.

▪ **Bedeutung der Erreichbarkeit Frankfurts**

Die gute Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt spielt für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens:

	eine sehr große Rolle %	eine große Rolle %	eine weniger große Rolle %	keine*) Rolle %
insgesamt	48	25	18	6
IHK-Mitglieder	45	28	19	5
HWK-Mitglieder	57	18	13	10
Mitarbeiterzahl:				
- weniger als 10	46	25	22	4
- 10 und mehr	53	27	8	7

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ bzw. „keine Angabe“

## 2. Bürgerbefragung

### 2.1 Zufriedenheit mit Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur

Autofahrer und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Frankfurt wurden zunächst gebeten, ihre Zufriedenheit mit einzelnen Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur einzuschätzen.

#### 2.1.1 Autofahrer

Mehr als die Hälfte der befragten Autofahrer ist mit allen abgefragten Aspekten insgesamt weniger oder gar nicht zufrieden.

Hohe Unzufriedenheit herrscht mit dem Verkehrsfluss in Frankfurt. Mit ihm sind 31 Prozent der befragten Autofahrer zufrieden, fast zwei Drittel (63 %) jedoch weniger (48 %) oder gar nicht (15 %) zufrieden.

Die höchste Unzufriedenheit herrscht unter den befragten Autofahrern in Bezug auf die Höhe der Parkgebühren, die Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Stausituation: Mehr als zwei Drittel sind damit jeweils weniger oder gar nicht zufrieden. Nur jeweils rund ein Viertel ist damit sehr oder eher zufrieden.

Die höchste "Zufriedenheit" herrscht in Bezug auf Informationen, die zu aktuellen Baustellen zur Verfügung gestellt werden: Ein Drittel der befragten Autofahrer (33 %) ist damit sehr zufrieden (3 %) oder eher zufrieden (30 %).

Eine knappe Hälfte (51 %) hingegen ist mit den Informationen zu aktuellen Baustellen weniger (37 %) oder gar nicht (14 %) zufrieden.

#### ▪ Zufriedenheit mit Aspekten der Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt am Main (I) \*)

Mit den folgenden Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur sind:	sehr zufrieden	eher zufrieden	weniger zufrieden	gar nicht zufrieden	weiß nicht
	%	%	%	%	%
- Informationen zu aktuellen Baustellen	3	30	37	14	16
- Verkehrsfluss	1	30	48	15	6
- Verfügbarkeit von Parkplätzen	3	22	40	28	7
- Stausituation	1	24	48	19	8
- Höhe der Parkgebühren	3	19	39	29	10

\*) Basis: Auto-Nutzer

Männliche Autonutzer sind mit der Verkehrssituation in Frankfurt tendenziell zufriedener als weibliche Nutzer.

Jüngere Autonutzer unter 30 Jahren sind im Vergleich mit dem Durchschnitt der befragten Autonutzer häufiger zufrieden mit den Informationen zu aktuellen Baustellen. Mit der Verfügbarkeit von Parkplätzen und der Höhe der Parkgebühren sind sie jedoch seltener als der Durchschnitt zufrieden.

Autofahrer, die auch täglich den ÖPNV nutzen, sind mit dem Verkehrsfluss, der Verfügbarkeit von Parkplätzen und der Stausituation in Frankfurt tendenziell seltener zufrieden als andere befragte Autofahrer.

▪ **Zufriedenheit mit Aspekten der Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt am Main (II) \*)**

Sehr bzw. eher zufrieden mit den folgenden Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur sind:

	Informationen zu aktuellen Baustellen %	Verkehrsfluss %	Verfügbarkeit von Parkplätzen %	Stausituation %	Höhe der Parkgebühren %
insgesamt	33	31	25	25	22
Wohnsitz in:					
- Frankfurt am Main	35	37	21	28	27
- Umgebung	32	26	29	21	16
Männer	37	33	27	29	25
Frauen	28	28	21	20	17
14- bis 29-Jährige	44	25	14	19	15
30- bis 44-Jährige	34	27	25	20	23
45- bis 59-Jährige	34	29	24	24	18
60 Jahre und älter	30	35	27	29	25
tägliche Nutzung von:					
- Auto	33	30	29	23	18
- ÖPNV	35	19	14	10	21
- Fahrrad	27	29	18	24	30
- zu Fuß	34	31	23	24	22

\*) Basis: Auto-Nutzer

## 2.1.2 Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Nutzer des ÖPNV sind insgesamt deutlich häufiger mit den bei ihnen abgefragten Aspekten des Nahverkehrs zufrieden als die Autofahrer mit den Aspekten des Frankfurter Straßenverkehrs.

Die größte Zufriedenheit herrscht unter den ÖPNV-Nutzern in Bezug auf den Aspekt Sicherheit: 79 Prozent sind mit der Sicherheit im Nahverkehr sehr (18 %) oder eher (61 %) zufrieden.

Mit der Anbindung an ihren Wohnort (76 %) und der Anzahl der in den Verkehrsmitteln verfügbaren Sitzplätze (74 %) zeigen sich jeweils rund drei Viertel der Befragten zufrieden.

Mehr als zwei Drittel der befragten ÖPNV-Nutzer (69 %) sind mit der Taktung bzw. Häufigkeit der Verbindungen sehr (15 %) oder eher (54 %) zufrieden.

Mit der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit (56 %) sowie der Sauberkeit der Nahverkehrsmittel (54 %) zeigen sich noch jeweils etwas mehr als die Hälfte der Befragten zufrieden.

Weniger oder gar nicht zufrieden ist hingegen eine Mehrheit der befragten Nutzer mit den Informationen zu Störungen, Verspätungen und Ausfällen (64 %) sowie mit den Kosten des ÖPNV (68 %).

### ▪ Zufriedenheit mit Aspekten der Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt am Main (III) \*)

Mit den folgenden Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur sind:	sehr zufrieden %	eher zufrieden %	weniger zufrieden %	gar nicht **) zufrieden %
- Sicherheit	18	61	14	2
- Anbindung an den eigenen Wohnort	40	36	15	8
- Anzahl der Sitzplätze	15	59	19	4
- Taktung bzw. Häufigkeit der Verbindungen	15	54	24	6
- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	6	50	31	10
- Sauberkeit	3	51	36	8
- Informationen bei Störungen, Verspätungen und Ausfällen	3	29	43	21
- Kosten	3	27	44	24

\*) Basis: ÖPNV-Nutzer

\*\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ bzw. „keine Angabe“

Die befragten ÖPNV-Nutzer, die in Frankfurt leben, sind tendenziell häufiger mit den abgefragten Aspekten des öffentlichen Verkehrs zufrieden als diejenigen, die in der Umgebung Frankfurts wohnen. Das gilt vor allem für die Anbindung, die Taktung und Häufigkeit der Verbindungen sowie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV.

Jüngere Befragte unter 30 Jahren sind überdurchschnittlich häufig zufrieden mit der Taktung und Häufigkeit der Verbindungen sowie den Informationen zu Störungen, Verspätungen und Ausfällen. Mit der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel ist diese Altersgruppe hingegen etwas seltener als der Durchschnitt der befragten ÖPNV-Nutzer zufrieden.

Die Befragten, die täglich das Auto nutzen, sind mit den abgefragten Aspekten des ÖPNV tendenziell deutlich weniger zufrieden als die übrigen Verkehrsteilnehmer.

▪ **Zufriedenheit mit Aspekten der Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt am Main (IV) \*)**

Sehr bzw. eher zufrieden mit den folgenden Aspekten der Frankfurter Verkehrsinfrastruktur sind:

	Sicherheit	Anbindung an den eigenen Wohnort	Anzahl Sitzplätze	Taktung und Häufigkeit der Verbindung	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	Sauberkeit	Informationen zu Störungen, Verspätungen, Ausfällen	Kosten
	%	%	%	%	%	%	%	%
insgesamt 7930	76	74	69	56	54	32		
Wohnsitz in: - Frankfurt am Main 8237	88	75	77	65	58	38		
- Umgebung 7722	63	72	59	47	49	24		
Männer 8135	76	78	68	59	56	32		
Frauen 30	77	76	69	69	52	52		
14- bis 29-Jährige 8027	77	79	80	45	56	44		

	30- bis 44-Jäh- rige	83 31	75	80	69	59	56	35
	45- bis 59-Jäh- rige	77 28	72	67	66	52	51	30
	60 Jahre und äl- ter	80 31	79	76	68	60	56	29
tägliche Nutzung von:								
-	Auto	73 19	66	68	63	49	47	27
-	ÖPNV	34	89 35	91	79	75	58	60
- Fahr- rad	89 29	80	76	72	63	61	37	
- zu Fuß	86 32	79	77	69	60	56	34	

\*) Basis: ÖPNV-Nutzer

## 2.2 Wichtige Aspekte auf dem Weg zur Arbeit

Den befragten Erwerbstägigen ist auf ihrem Weg zur Arbeit bzw. auf ihren beruflich in Frankfurt bzw. im Rhein-Main-Gebiet zurückzulegenden Strecken von mehreren Kilometern vor allem Verlässlichkeit besonders wichtig (74 %), gefolgt von einer schnellen Bewältigung der Wegstrecke (68 %).

Sechs von zehn Befragten (60 %) ist es wichtig, auf ihrem Arbeitsweg zeitlich flexibel zu sein.

Geringe Kosten (38 %) und Umweltfreundlichkeit (36 %) sind weniger relevant; sie spielen jeweils nur noch für etwas mehr als einem Drittel der befragten Bürger eine große Rolle.

Dass der Weg nicht „umsonst“ ist, also einen Nutzen bringt, ist für kaum einen Befragten von Belang (6 %).

Jüngeren Befragten unter 30 Jahren ist die Verlässlichkeit auf ihren beruflich zurückzulegenden Wegen überdurchschnittlich häufig besonders wichtig. Dies gilt auch für diejenigen, die täglich den ÖPNV nutzen.

Den Befragten, die täglich das Auto nutzen, sind hingegen tendenziell die Schnelligkeit und die zeitliche Flexibilität auf ihrem Arbeitsweg besonders wichtig.

Fahrradfahrer legen deutlich häufiger als der Durchschnitt der befragten Erwerbstägigen Wert auf niedrige Kosten und die Umweltfreundlichkeit ihres Arbeitsweges.

▪ **Wichtige Aspekte auf dem Weg zur Arbeit \*)**

Auf dem Arbeitsweg oder den beruflichen Strecken in Frankfurt bzw. dem Rhein-Main-Gebiet ist besonders wichtig:

	Verläss- lichkeit %	Schnellig- keit %	zeitliche Flexibilität %	geringe Kosten %	Umwelt- freundlich- keit %	Nutz- bringender Weg **) %
insgesamt	74	68	60	38	36	6
Wohnsitz in:						
- Frankfurt am Main	73	69	56	39	40	5
- Umgebung	74	67	64	38	33	6
Männer	76	72	58	39	33	6
Frauen	71	63	62	38	40	5
14- bis 29-Jährige	90	65	48	48	35	8
30- bis 44-Jährige	74	76	59	39	30	5
45- bis 59-Jährige	70	65	63	38	37	5
60 Jahre und älter	76	64	58	35	46	9
tägliche Nutzung von:						
- Auto	65	76	70	38	25	5
- ÖPNV	91	66	46	32	34	11
- Fahrrad	74	49	45	50	64	6
- zu Fuß	78	63	54	40	42	6

\*) Basis: Erwerbstätige

\*\*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

### **2.3 Wichtige Aspekte auf privaten Wegen in Frankfurt**

Nach wichtigen Aspekten auf ihren privaten Wegen in Frankfurt und im Rhein-Main-Gebiet gefragt, ist einer Mehrheit von 65 Prozent ebenfalls die Verlässlichkeit besonders wichtig. An zweiter Stelle folgt allerdings nicht die Schnelligkeit, sondern mit 63 Prozent die zeitliche Flexibilität.

Einer knappen Mehrheit der Befragten (53 %) sind auf privaten Wegen geringe Kosten besonders wichtig. Dies sind deutlich mehr als in Bezug auf die beruflichen Wege. Das schnelle Zurücklegen des Weges folgt für private Strecken erst auf Rang 4 (51 %).

Privat rangiert der Aspekt Umweltfreundlichkeit mit 44 Prozent ebenfalls erst an fünfter Stelle, wird jedoch etwas häufiger genannt als wenn es um den Arbeitsweg geht.

Auch für die privaten Strecken ist es kaum jemandem (5 %) besonders wichtig, dass der Weg nutzbringend ist.

Für ältere Befragte ab 60 Jahren spielt die Verlässlichkeit auf privaten Wegen deutlich häufiger eine wichtige Rolle als für Jüngere. Befragten unter 30 Jahren sind hingegen geringe Kosten etwas häufiger wichtig als älteren Befragten.

Umweltfreundlichkeit ist für die täglichen Autofahrer deutlich seltener ein wichtiger Aspekt beim Zurücklegen privater Wege als für die übrigen Verkehrsteilnehmer.

- **Wichtige Aspekte auf privaten Wegen in Frankfurt**

Wenn sie privat mehrere Kilometer in Frankfurt bzw. dem Rhein-Main-Gebiet unterwegs sind, ist besonders wichtig:

	Verläss- lichkeit %	zeitliche Flexibilität %	geringe Kosten %	Schnellig- keit %	Umwelt- freundlich- keit %	Nutz- bringender Weg *) %
insgesamt	65	63	53	51	44	5
Wohnsitz in:						
- Frankfurt am Main	65	60	53	52	47	4
- Umgebung	66	65	52	50	40	6
Männer	68	64	51	53	40	4
Frauen	62	62	54	49	48	6
14- bis 29-Jährige	60	58	64	56	44	5
30- bis 44-Jährige	64	67	51	54	39	5
45- bis 59-Jährige	59	67	50	52	44	7
60 Jahre und älter	72	57	54	48	46	3
tägliche Nutzung von:						
- Auto	59	65	57	57	34	6
- ÖPNV	56	60	55	50	51	6
- Fahrrad	67	65	55	44	56	2
- zu Fuß	66	62	53	49	48	5

\*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

## 2.4 Bekanntheit der Sperrung des nördlichen Mainufers für den motorisierten Verkehr – und Meinungen dazu

Dass das nördliche Mainufer in Frankfurt zwischen der Alten Brücke und der Untermainbrücke probeweise für den motorisierten Verkehr gesperrt ist, ist mehr als drei Vierteln (77 %) der befragten Bürger in Frankfurt und Umgebung bekannt.

Befragte, die in Frankfurt leben, haben bereits häufiger davon gehört oder gelesen als Befragte aus der Umgebung Frankfurts.

Die Gruppe der unter 30-Jährigen hat bislang deutlich seltener von der Sperrung des nördlichen Mainufers für den motorisierten Verkehr gehört oder gelesen als Befragte über 30 Jahren.

### ▪ Bekanntheit der Sperrung des nördlichen Mainufers für den motorisierten Verkehr

Von der probeweisen Sperrung des nördlichen Mainufers in Frankfurt für den motorisierten Verkehr haben schon gehört oder gelesen:

	ja %	nein *) %
insgesamt	77	22
Wohnsitz in:		
- Frankfurt am Main	88	12
- Umgebung	67	32
Männer	79	20
Frauen	75	24
14- bis 29-Jährige	56	44
30- bis 44-Jährige	71	28
45- bis 59-Jährige	77	21
60 Jahre und älter	83	16
tägliche Nutzung von:		
- Auto	73	26
- ÖPNV	82	18
- Fahrrad	83	16
- zu Fuß	79	20

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

49 Prozent der Befragten, die bereits von der Sperrung des nördlichen Mainufers gehört oder gelesen haben, sind dafür, es künftig nur zu bestimmten Zeiten zu sperren (26%) bzw. die Sperrung wieder aufzuheben (23%).

Dabei zeigen sich Unterschiede zwischen Bewohnern Frankfurts und Bewohnern des Umlands. Während nur 17 Prozent der Bürgerinnen und Bürger aus dem Umland eine Aufhebung der Sperrung befürworten, sind es unter den Frankfurtern 27 Prozent.

41 Prozent sind demgegenüber dafür, diesen Verkehrsweg künftig dauerhaft für den motorisierten Verkehr zu sperren. Dafür sprechen sich überdurchschnittlich häufig die täglichen Fahrradfahrer und Befragte unter 45 Jahren aus.

▪ **Ansichten zur Sperrung des nördlichen Mainufers für den motorisierten Verkehr \*)**

Das probeweise für den motorisierten Verkehr gesperrte nördliche Mainufer sollte nach der Testphase von einem Jahr:

	dauerhaft gesperrt bleiben %	nur zu bestimmten Zeiten gesperrt werden %	wieder freigegeben werden **) %
insgesamt	41	26	23
Wohnsitz in:			
- Frankfurt am Main	42	25	27
- Umgebung	40	27	17
Männer	43	26	24
Frauen	40	26	20
14- bis 29-Jährige	55	19	23
30- bis 44-Jährige	53	22	15
45- bis 59-Jährige	35	28	27
60 Jahre und älter	39	27	23
tägliche Nutzung von:			
- Auto	33	28	26
- ÖPNV	47	28	18
- Fahrrad	58	18	15
- zu Fuß	44	25	21

\*) Basis: Befragte, die von der Sperrung des nördlichen Mainufers schon gehört oder gelesen haben

\*\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

## 2.5 Ansichten zu gesonderten Regelungen für bestimmte Berufsgruppen

Die Bürger Frankfurts und der umliegenden Kreise sollten bewerten, was sie von gesonderten Zufahrts- und Parkregelungen in Frankfurt für spezielle Berufsgruppen halten.

Neun von zehn Befragten (91 %) fänden es sehr gut (46 %) oder eher gut (45 %), wenn für bestimmte Berufsgruppen, die – wie Pflegekräfte, Handwerker oder Lieferanten – auf Autos bzw. Transporter angewiesen sind, gesonderte Zufahrts- und Parkregelungen in Frankfurt gelten würden.

Nur 7 Prozent bewerten eine solche Regelung als nicht so gut oder gar nicht gut.

Bei dieser Einschätzung gibt es keine wesentlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen.

### ▪ Ansichten zu gesonderten Zufahrts- und Parkregelungen für bestimmte Berufsgruppen

Wenn für bestimmte Berufsgruppen, die – wie Pflegekräfte, Handwerker oder Lieferanten – auf Autos bzw. Transporter angewiesen sind, gesonderte Zufahrts- und Parkregelungen in Frankfurt gelten würden, fänden das:

	sehr gut %	eher gut %	nicht so/ gar nicht gut __%	*
insgesamt	46	45	7	
Wohnsitz in:				
- Frankfurt am Main	45	45	7	
- Umgebung	46	44	8	
Männer	46	42	9	
Frauen	45	48	6	
14- bis 29-Jährige	49	36	7	
30- bis 44-Jährige	45	46	8	
45- bis 59-Jährige	47	43	9	
60 Jahre und älter	45	47	7	
tägliche Nutzung von:				
- Auto	47	43	9	
- ÖPNV	48	43	8	
- Fahrrad	48	41	9	
- zu Fuß	46	43	9	

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

## 2.6 Meinungen zu Umweltmaßnahmen in Frankfurt

Die Bürger Frankfurts und der umliegenden Kreise sollten weiterhin aktuell diskutierte Maßnahmen beurteilen, die den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher machen sollen.

Fast jeder Befragte hält diesbezüglich den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (97 %) für eine sehr (74 %) oder eher (23 %) sinnvolle Maßnahme.

Auch die Erweiterung des Park-and-Ride-Angebots (87 %) und die Optimierung des Verkehrsflusses durch eine digitale Verkehrssteuerung (84 %) stellen für den überwältigenden Großteil der Befragten sinnvolle Maßnahmen dar, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten.

Den Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität halten 59 Prozent der befragten Bürger für sinnvoll. Die Reduzierung der Autospuren zugunsten von Fahrradwegen bzw. zugunsten von Busspuren sind jeweils noch für 56 bzw. 54 Prozent sehr oder eher sinnvoll.

Die Sperrung einzelner Straßen für den Autoverkehr wird mehrheitlich als weniger bzw. gar nicht sinnvoll bewertet (54 %). 43 Prozent bezeichnen dies als sinnvolle Maßnahme, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten.

### ■ Meinungen zu diskutierten Umweltmaßnahmen im Frankfurter Verkehr (I)

voll	Es halten für:			
	sehr sinnvoll %	eher sinnvoll %	weniger sinnvoll %	gar nicht *) sinn- %
- Ausbau des ÖPNV	74	23	3	0
- Erweiterung des Park-and-Ride-Angebots	46	41	8	1
- Optimierung des Verkehrsflusses durch eine digitale Verkehrssteuerung	44	40	8	2
- Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität	22	37	25	11
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Fahrradwegen	28	28	27	15
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Busspuren	18	36	34	9
- Sperrung einzelner Straßen für den Autoverkehr	17	26	35	19

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Bei dieser Frage gibt es nur wenige Unterschiede bei der Bewertung der einzelnen Maßnahmen: So halten die 30- bis 44-jährigen Befragten Straßensperrungen häufiger als der Durchschnitt der Befragten für eine sinnvolle Maßnahme, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten.

▪ **Meinungen zu diskutierten Umweltmaßnahmen im Frankfurter Verkehr (II)**

Die folgenden Maßnahmen halten für sehr/eher sinnvoll, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten:	insgesamt	Männer	Frauen	14- bis 29-Jährige	30- bis 44-Jährige	45- bis 59-Jährige	60 Jahre und älter	
		%	%	%	%	%	%	%
- Ausbau des ÖPNV	97	96	97	98	96			
98	95							
- Erweiterung des Park-and-Ride-Angebots	87	87	89	84	86			
	88	89						
- Optimierung des Verkehrsflusses durch eine digitale Verkehrssteuerung	84	87	79	74	77			
	84	87						
- Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität	59	59	59	69	66			
	57	56						
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Fahrradwegen	56	53	60	67	65			
	51	55						
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Busspuren	54	53	55	58	51			
	50	59						
- Sperrung einzelner Straßen für den Autoverkehr	43	45	41	49	55			
	36	43						

Die täglichen Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs halten die vorgeschlagenen Maßnahmen tendenziell häufiger für sinnvoll, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten, als Autofahrer oder Fußgänger.

Ähnliches gilt für die täglichen Fahrradfahrer - mit Ausnahme der Maßnahme, die Infrastruktur für Elektromobilität auszubauen.

▪ **Ansichten zu diskutierten Umweltmaßnahmen im Frankfurter Verkehr (III)**

Die folgenden Maßnahmen halten für sehr/eher sinnvoll, um den Verkehr in Frankfurt umweltfreundlicher zu gestalten: %	ins- gesamt		Wohnsitz in: Frankfurt		Umgebung		tägliche Nutzung von: Auto		ÖPNV		Fahrrad		zu Fuß			
	%		%		%		%		%		%		%		%	
- Ausbau des ÖPNV	97		96		97		96	97	96	97	96	97				%
- Erweiterung des Park-and-Ride-Angebots	87		87		88		86	87	89	88						
- Optimierung des Verkehrsflusses durch eine digitale Verkehrssteuerung	84		82		84		85	85	70	83						
- Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität	59		61		57		57	70	53	59						
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Fahrradwegen	56		62		51		41	73	80	61						
- Reduzierung der Autospuren zugunsten von Busspuren	54		58		50		38	76	65	61						
- Sperrung einzelner Straßen für den Autoverkehr	43		48		39		29	62	61	48						

Die Befragten, die mindestens einmal in der Woche mit dem Auto fahren, sollten einschätzen, was sie dazu bewegen könnte, das Auto häufiger stehen zu lassen.

Eine Mehrheit von 60 Prozent nannte hier an erster Stelle geringere Kosten für den ÖPNV, gefolgt von einer besseren Taktung im ÖPNV (51 %).

40 Prozent würden ihr Auto öfter stehen lassen, wenn die Anbindung an den ÖPNV besser wäre, 30 Prozent wenn es mehr und besser ausgebauten Radwege gäbe.

28 Prozent der Befragten würden ihr Auto häufiger stehen lassen, wenn es mehr Park-and-Ride-Parkplätze gäbe.

Fast jeder fünfte Befragte (19 %) könnte sich überhaupt nicht dazu bewegen lassen, das Auto stehen zu lassen: 11 Prozent weil sie auf das Auto angewiesen sind, 8 Prozent weil sie einfach nicht auf ihr Auto verzichten möchten.

Befragte unter 45 Jahren würden sich etwas häufiger als ältere Befragte von einer besseren Taktung und Anbindung des ÖPNV sowie von mehr und besseren Radwegen dazu motivieren lassen, das Auto öfter stehen zu lassen.

▪ **Motive für eine reduzierte Autonutzung (I) \***

Folgende Aspekte könnten dazu bewegen, das Auto häufiger stehen zu lassen:	ins-	*)	Männer	Frauen	14- bis 29-Jährige	30- bis 44-Jährige	45- bis 59-Jährige	60 Jahre und älter
	gesamt	%	%	%	%	%	%	%
- günstigerer ÖPNV	60	58	62	68	60			
56	62							
- verbesserte Taktung des ÖPNV	51	47	55	64	58			
50	46							
- bessere Anbindung an den ÖPNV	40	39	41	52	51			
42	31							
- mehr und besser ausgebauten Radwege	30	32	28	41	40			
29	25							
- mehr Park-and-Ride-Parkplätze	28	25	29	14	24			
29	28							
- nichts davon, ich bin auf das Auto angewiesen	12	11	7	10	15	10		
11								

- nichts davon, ich möchte nicht auf das Auto verzichten	9	7	2	4	8	10
--	---	---	---	---	---	----

\*) Basis: Befragte, die mindestens einmal pro Woche ein Auto nutzen

\*\*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

Eine bessere Taktung und Anbindung des ÖPNV sowie mehr Park-and-Ride-Parkplätze würden Befragte, die außerhalb Frankfurts leben, etwas häufiger dazu motivieren, das Auto öfter stehen zu lassen als die Frankfurter selbst.

▪ **Motive für eine reduzierte Autonutzung (II) \*)**

Folgende Aspekte könnten dazu bewegen, das Auto häufiger stehen zu lassen:	ins- gesamt %	*) Wohnsitz in: Frankfurt %	Umgebung %	tägliche Nutzung von:			
				Auto %	ÖPNV %	Fahrrad %	zu Fuß %
- günstigerer ÖPNV	60	56	63	57	61	69	63
- verbesserte Taktung des ÖPNV	51	45	55	47	73	57	56
- bessere Anbindung an den ÖPNV	40	31	47	43	45	41	40
- mehr und besser ausgebauten Radwege	30	39	24	19	40	66	34
- mehr Park-and-Ride-Parkplätze	27	20	32	29	32	21	27
- nichts davon, ich bin auf das Auto angewiesen	11	10	12	19	0	4	7
- nichts davon, ich möchte nicht auf das Auto verzichten	8	11	5	7	3	5	7

\*) Basis: Befragte, die mindestens einmal pro Woche ein Auto nutzen

\*\*) Prozentsumme größer als 100, da Mehrfachnennungen möglich

Fast jeder befragte Bürger in Frankfurt und Umgebung (insgesamt 95 %) hält es für sehr (71 %) oder eher (24 %) wichtig, dass mit Blick auf die Zukunft der Mobilität in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet ein strategischer Masterplan erstellt wird, der verschiedene verkehrspolitische Maßnahmen zusammenfasst und koordiniert.

Bei dieser Einschätzung gibt es keine wesentlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen.

▪ **Bedeutung eines Masterplanes mit verkehrspolitischen Maßnahmen**

Dass mit Blick auf die Zukunft der Mobilität in Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet ein strategischer Masterplan mit verschiedenen verkehrspolitischen Maßnahmen erstellt wird, halten für

	sehr wichtig %	eher wichtig %	nicht so wichtig *) unwichtig %
insgesamt	71	24	3
Wohnsitz in:			
- Frankfurt am Main	72	22	4
- Umgebung	70	26	2
Männer	73	22	3
Frauen	68	26	2
14- bis 29-Jährige	65	27	2
30- bis 44-Jährige	67	28	2
45- bis 59-Jährige	71	24	3
60 Jahre und älter	74	21	4
tägliche Nutzung von:			
- Auto	67	28	3
- ÖPNV	74	25	1
- Fahrrad	80	16	4
- zu Fuß	72	24	3

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

## 2.7 Genutzte Verkehrsmittel in Frankfurt

Etwa ein Fünftel (22 %) der befragten Erwerbstätigen bzw. Schüler und Studenten in Frankfurt und Umgebung hat einen Arbeitsweg von weniger als 5 Kilometern.

Rund ein Drittel (35 %) legt auf dem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte zwischen 5 und 20 Kilometern zurück, ein Viertel (24 %) zwischen 20 und 40 Kilometern.

Fast jeder Zehnte (9 %) muss mehr als 40 Kilometer zurücklegen, um zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte zu gelangen.

Befragte aus der Umgebung Frankfurts haben naturgemäß deutlich häufiger einen längeren Arbeitsweg von mehr als 20 Kilometern als die Frankfurter selbst.

Die täglichen Fahrradfahrer legen für ihren Arbeitsweg überdurchschnittlich häufig weniger als 10 Kilometer zurück als die restlichen Verkehrsteilnehmer.

### ▪ Wegstrecke zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte \*)

Die einfache Strecke zur Arbeit bzw. zur Ausbildungsstätte beträgt:

	weniger als 5 km %	5 bis unter 10 km %	10 bis unter 20 km %	20 bis unter 30 km %	30 bis unter 40 km %	mehr als 40 km **)
insgesamt	22	18	27	14	10	9
Wohnsitz in:						
- Frankfurt am Main	28	27	26	5	6	8
- Umgebung	16	10	28	22	14	9
Männer	21	18	24	14	10	11
Frauen	22	18	30	14	10	6
14- bis 29-Jährige	27	27	13	13	12	6
30- bis 44-Jährige	22	15	29	14	11	10
45- bis 59-Jährige	21	18	29	14	9	10
60 Jahre und älter	22	22	24	15	8	7
tägliche Nutzung von:						
- Auto	13	13	31	19	14	11
- ÖPNV	22	25	20	14	12	7
- Fahrrad	42	28	16	5	3	4
- zu Fuß	28	17	23	14	9	8

- \*) Basis: Erwerbstätige oder Schüler bzw. Studenten
- \*\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Für ihren Arbeitsweg nutzen die befragten Erwerbstätigen mehrheitlich (54 %) das Auto, egal ob als Fahrer oder Beifahrer.

Ein Viertel (24 %) nutzt dafür den öffentlichen Personennahverkehr, 14 Prozent das Fahrrad.

Zu Fuß zur Arbeit geht nur eine kleine Minderheit von 6 Prozent.

Befragte aus der Umgebung Frankfurts nutzen deutlich häufiger das Auto für ihren Arbeitsweg als die Frankfurter selbst.

Jüngere Befragte unter 30 Jahren sind deutlich häufiger mit dem ÖPNV zur Arbeit unterwegs als ältere Befragte.

▪ **Hauptsächlich für den Arbeitsweg genutztes Verkehrsmittel \*)**

Für den Arbeitsweg nutzen hauptsächlich:

	Auto, als Fahrer oder Beifahrer	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß **)
	__%	__%	__%	__%
insgesamt	54	24	14	6
Wohnsitz in:				
- Frankfurt am Main	41	29	21	8
- Umgebung	67	19	7	5
Männer	56	22	15	6
Frauen	52	27	13	7
14- bis 29-Jährige	30	48	13	8
30- bis 44-Jährige	52	28	14	6
45- bis 59-Jährige	57	22	14	6
60 Jahre und älter	58	18	16	8

\*) Basis: Erwerbstätige

\*\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ bzw. „keine Angabe“

Um in der Freizeit Dinge in Frankfurt zu erledigen oder dort Veranstaltungen zu besuchen, wird das Auto hingegen etwas seltener genutzt als um zur Arbeit zu kommen: Jeweils rund 40 Prozent nutzen in der Freizeit das Auto oder den ÖPNV, um in Frankfurt Dinge zu erledigen.

▪ **Hauptsächlich in der Freizeit genutztes Verkehrsmittel**

Um in der Freizeit Dinge in Frankfurt zu erledigen oder Veranstaltungen zu besuchen, nutzen hauptsächlich:

	Auto, als Fahrer oder Beifahrer	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß *)
	_____ %	_____ %	_____ %	_____ %
insgesamt	40	39	15	4
Wohnsitz in:				
- Frankfurt am Main	26	42	24	6
- Umgebung	53	37	5	3
Männer	42	35	16	4
Frauen	37	44	13	5
14- bis 29-Jährige	18	64	11	7
30- bis 44-Jährige	37	42	15	5
45- bis 59-Jährige	43	36	15	4
60 Jahre und älter	42	38	14	5
tägliche Nutzung von:				
- Auto	63	27	6	2
- ÖPNV	13	77	6	4
- Fahrrad	16	21	60	1
- zu Fuß	33	44	16	6

\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ bzw. „keine Angabe“

Die Bürger, die nicht in Frankfurt, sondern in den umliegenden Kreisen leben, wurden gefragt, wie oft sie in der Stadt Frankfurt unterwegs sind:

Jeweils 13 Prozent sind täglich oder zumindest mehrmals pro Woche in Frankfurt unterwegs. Doppelt so viele (26 %) sind zwei- bis dreimal im Monat in der Stadt.

18 Prozent der Umlandbewohner sind nur einmal im Monat in Frankfurt unterwegs und fast ein Drittel (30 %) noch seltener.

Frauen sind seltener in Frankfurt unterwegs als Männer.

▪ **Häufigkeit der Besuche in Frankfurt \*)**

In Frankfurt unterwegs sind:

	(fast) täglich %	mehrma ls pro Woche %	2 bis 3 mal pro Monat %	einmal pro Monat %	seltener **) %
insgesamt	13	13	26	18	30
Männer	12	13	32	17	26
Frauen	14	12	19	20	35
14- bis 29-Jährige	21	24	14	17	24
30- bis 44-Jährige	21	11	23	12	33
45- bis 59-Jährige	17	18	23	17	24
60 Jahre und älter	4	8	32	23	35

\*) Basis: Nicht-Frankfurter

\*\*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ bzw. „keine Angabe“