



Kompass

Veränderung der Alltagsmobilität
in regionalen Zukunftslaboren

Bericht zum ersten RMV-Zukunftslabor

Forschungsprojekt „Kompass“: Entwicklungs- und Veränderungsprozesse der Alltagsmobilität in regionalen Zukunftslaboren

Rhein-Main-Verkehrsverbund / Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft

Tristan Nagel & Anna Schley

Dezember 2023



Die Rolle der Zukunftslabore in „Kompass“

Die im Forschungsprojekt „Kompass“ erlangten Erkenntnisse, welche unter anderem auf Analysen der deutschlandweiten Mobilitätserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) und „Mobilität in Städten – SrV“ (SrV 2018) aufbauen, sind in Zukunftslaboren durch Expertinnen und Experten reflektiert und weiterentwickelt worden. Die Zukunftslabore dienen folglich als Bindeglied zwischen Forschung und Praxis. Zum Ende der Projektlaufzeit fließen die Ergebnisse der Zukunftslabore in Handlungsempfehlungen ein, wie zukünftige Mobilitätssysteme nachhaltiger gestaltet werden können. Die Zukunftslabore sind durch eine regionale Ausrichtung gekennzeichnet. Als Laborräume wurden die Region Frankfurt/Rhein-Main (Metropolregion und Umland) und die Region Augsburg (Regiopole und ländlich geprägter Raum) gewählt.

Im Rhein-Main-Gebiet wurden im Laufe der Projektlaufzeit insgesamt drei Zukunftslabore durchgeführt. Das erste Zukunftslabor fand am **7. Oktober 2021** statt und diente der Ideengenerierung. Die Expertinnen und Experten äußerten ihre Einschätzungen zu Trends und Entwicklungen der Alltagsmobilität in der Region Frankfurt/Rhein-Main. Aufbauend auf den generierten Forschungsfragen wurden Wirkungsmodelle des Mobilitätsverhaltens in beiden Laborräumen erarbeitet, welche Einflussfaktoren auf die Alltagsmobilität identifizieren sowie diesbezüglich Ursache-Wirkungsbeziehungen herausarbeiten.





Ablauf des Zukunftslabors

Im Forschungsprojekt wurde Wert auf einen regen Austausch mit der Öffentlichkeit gelegt. Zu diesem Zweck wurde vor dem ersten Zukunftslabor im Rhein-Main-Gebiet eine Befragung durchgeführt, welche die Einschätzungen von Personen, die im Rhein-Main-Gebiet leben, bezüglich der zukünftigen Alltagsmobilität erfasste und nach Ideen einer nachhaltigen Mobilität fragte (siehe Anhang 1). Zur Rekrutierung und Durchführung der Befragung wurde die RMV-Community genutzt. In dieser Online-Community können sich interessierte Mitglieder über Mobilitätsthemen (insbesondere ÖPNV) austauschen. Die aufgrund einer Überrepräsentation von Personengruppen, die eine hohe Affinität gegenüber dem ÖPNV haben, nicht gesamtgesellschaftlich repräsentativen Ergebnisse flossen als Ideen und Impulse in die Vorbereitung des ersten Zukunftslabors ein. Auch die Expertinnen und Experten wurden gebeten, fünf Fragen, vor dem Zukunftslabor zu beantworten (Anhang 2).

Das erste Zukunftslabor wurde mit Impulsvorträgen der Projektpartner sowie eines Mobilitätsexperten eröffnet. Die Redebeiträge dienten der Vorbereitung der Diskussionsgruppen. Die teilnehmenden Expertinnen und Experten sollten vor der Diskussion Hintergrundinformationen bekommen, um eine Einführung in das Gesamtprojekt sowie erste Impulse aus der wissenschaftlichen Forschung zu erhalten. Nach den einleitenden Vorträgen wurden die Expertinnen und Experten des Zukunftslabors in drei Diskussionsgruppen aufgeteilt. Bei der Aufteilung wurde darauf geachtet, dass es sich um ungefähr gleich große Gruppen mit einer Teilnehmergröße von circa 10 Personen handelt. Die Gruppen sollten hinsichtlich der Funktion und Expertise der Teilnehmenden möglichst heterogen sein, damit in jeder Gruppe sowohl Personen aus der Verkehrsplanung als auch aus der Forschung vertreten waren. Mit Hilfe des verwendeten Video-Konferenz-Tools konnten die Teilnehmenden nach diesem Vorgehen auf die drei Diskussionsgruppen bzw. „Breakout rooms“ aufgeteilt werden.

Insgesamt wurden in den Diskussionsgruppen jeweils drei Leitfragen besprochen, wobei eine den Einfluss von Makrotrends auf das Mobilitätsverhalten thematisierte und eine sich dem Einfluss von individuellen Gegebenheiten und Verhaltensweisen in Bezug auf nachhaltige Mobilität widmete. Im Rahmen der letzten Leitfrage wurde die Rolle der Verkehrsplanung diskutiert. In jeder Diskussionsgruppe wurden alle drei Leitfragen behandelt, jedoch in unterschiedlicher Reihenfolge. Hintergrund dieses Vorgehens war, dass jede Leitfragefrage auch bei zeitlichen Engpässen ausreichend behandelt wird. Für diese Gruppenphase wurden insgesamt 1,5 Stunden angesetzt. Zuerst wurde die jeweilige Frage durch die Moderation verlesen und eine 5 minütige Bedenkzeit eingeräumt. Im Anschluss wurden die teilnehmenden Personen darum gebeten, ihren Namen und ihre jeweilige Institution kurz zu nennen und dann ihre Gedanken zur Leitfrage zu präsentieren. Auch die nachfolgenden Leitfragen wurden von der Moderation verlesen und die Teilnehmenden konnten daraufhin zum jeweiligen Thema Stellung beziehen.



Ergebnisdarstellung der Diskussionsgruppen

Im Folgenden werden die Äußerungen der Expertinnen und Experten des Zukunftslabors dargestellt. Hinsichtlich der Struktur wird sich an den drei Leitfragen orientiert. Inhaltlich ähnliche Äußerungen – u. a. auch aus unterschiedlichen Gruppen – wurden zu Themenkomplexen zusammengefasst. Aus Gründen der Lesbarkeit und Verständlichkeit wurde versucht, die Kernargumente der Expertinnen und Experten in zusammengefasster Form wiederzugeben, wörtliche Zitate sind als solche markiert.

Leitfrage I: Was sind aus Ihrer Sicht Makrotrends, die in Zukunft die Alltagsmobilität beeinflussen werden?

Die **Digitalisierung** wurde als ein bedeutender Makrotrend identifiziert (Gr. 2,3). Hierbei wurde das Thema zum einen aus einer verkehrsplanerischen Perspektive betrachtet. Es wurde hervorgehoben, dass die Digitalisierung in diesem Kontext kein neuer Faktor sei, sondern eher die Nutzung von **künstlicher Intelligenz (KI)** (Gr. 2). Durch KI seien optimierte Verkehrsprozesse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den öffentlichen Verkehr in Form verbesserter Transport Management Systems (TMS) möglich. Was derzeit noch manuell menschlich gesteuert werde, könne zukünftig durch künstliche Intelligenz optimiert werden, um so die Effizienz und damit die Kapazität des Verkehrssystems insgesamt zu erhöhen (Gr. 2). Auch das **autonome bzw. automatisierte Fahren** werde in Zukunft eine große Rolle bei der Entwicklung der Mobilität spielen (Gr. 2), jedoch wurde seitens der Experten gemutmaßt, dass die flächendeckende Einführung noch dauern werde (Gr. 3).

Zum anderen wurde beim Thema der Digitalisierung die Perspektive der Nutzenden eingenommen. Diese würden von einer **App „aus einer Hand“** profitieren, bei der unterschiedliche Verkehrsmittel mit Hilfe einer App genutzt bzw. gebucht werden können. Im Rahmen von **(Mobilitäts-)Plattformen** mache die Digitalisierung zudem eine **intermodale Verknüpfung** von verschiedenen Verkehrsmitteln auf einer Reisstrecke attraktiver. Auch **neue Mobilitätsformen** (z.B. E-Tretroller) würden zunehmend erprobt (Gr. 2). E-Tretroller hätten sich im Vergleich mit dem Ausland in Deutschland nur bedingt durchgesetzt. Dennoch wird dem Thema der sogenannten **„Mikromobilität“** (z. B. Podbikes) Potenzial beigemessen (Gr. 3). Das Thema der Verknüpfung wurde zudem unter dem Begriff der **„Smart City“** diskutiert (Gr. 3). Darüber hinaus wurde in diesem Zusammenhang ein Beispiel aus der Logistik genannt: **„Micro-Hubs“** in Wiesbaden, welche als Umverteilstationen im Wirtschaftsverkehrs genutzt werden, können Einfluss auf die Alltagsmobilität nehmen (Gr. 3).

Die Digitalisierung weise Verwandtschaft zum Thema der (zunehmenden) **Individualisierung und Flexibilisierung** auf (Gr. 2). Auf Nachfrage wurde festgestellt, dass die **SARS-CoV-2 Pandemie** eine maßgeblich treibende Kraft hinter diesen Trends sei. Als konkrete Beispiele wurden unter anderem **Home-Shopping, Home-Education und Home-Office** genannt. Wobei angemerkt wurde, dass bei letzterem eher ein Trend zum



Mobile Office anzunehmen sei, was im Unterschied zum Home-Office die Arbeitstätigkeit von verschiedenen Orten ermögliche (Gr. 2). Die angeführten Trends führten zu einer **abnehmenden Ortsbindung** (Gr. 2) und zum anderen würden durch diese Angebote frühere **(Arbeits-)Wege vermieden** (Stichwort: Verkehrsvermeidung) (Gr. 3).

Hier würden auch veränderte digitale Formen der Kommunikation eine wichtige Rolle spielen, diese Entwicklungen zu ermöglichen (Gr. 1). Da Arbeitswege häufig länger seien als Freizeitwege, könne von positiven Effekten auf den Klimaschutz ausgegangen werden. Einschränkend wurde hierzu jedoch festgestellt, dass immer die Frage bestehe, wer auf die Arbeitswege verzichten würde. Die positiven Effekte verlören an Bedeutung, wenn gerade frühere ÖPNV-Nutzer Home-Office nutzen würden (Gr. 3). Ebenso wurde infrage gestellt, ob nicht Arbeitswege, die durch Home Office eingespart würden, durch vermehrte Freizeitwege ersetzt würden, sodass sich in der Summe der Wege gar keine Einsparung ergebe (Gr. 1). Insgesamt werde durch die dargestellten Trends die **Alltagsmobilität differenzierter**. Durch sich ändernde Arbeits- und Familienverhältnisse werde häufig nicht täglich dasselbe Verkehrsmittel verwendet, sondern zunehmend multimodales Verhalten beobachtet (Gr. 2).

Der ÖV müsse einen Weg finden, ebenfalls flexiblere und individuelle Angebote zu machen. Der aktuell relativ starre Nahverkehr, vermöge es nicht, diejenigen der MIV-Nutzenden zum Umstieg zu bewegen, die eine Wahl haben. Denkbar seien zum Beispiel flexiblere Fahrkarten, im Vergleich zur klassischen Zeitkarte. Unterstützend müssten diese Angebote durch ein zeitgemäßes Marketing kommuniziert werden, um neue Zielgruppen zu gewinnen. Hier habe die Automobilindustrie einen enormen Vorsprung (Gr. 1).

„Es muss sich für den Kunden auf ihn zugeschnitten anfühlen. Vielen geht es gut genug, dass sie auf den ÖV verzichten können als nicht-individuelles Verkehrsangebot. Wir bekommen sie nur über die digitale

„Der ÖV, der will es immer erklären, fachlich, sachlich richtig. Aber das spricht die Menschen nicht so an.“

On Demand Angebote könnten einen wichtigen Baustein liefern für die Verknüpfung zwischen Individualverkehr und ÖV. Kleinere Fahrzeuge könnten den ÖV individueller und damit attraktiver machen. Momentan seien die Angebote aber „ein Flickenteppich“. Es müsse einfacher werden, solche Angebote zu nutzen, indem sie beispielsweise **ganzheitlich integriert** angeboten werden (Gr. 1).



Durch die erwähnte sinkende Ortsbindung stelle sich einerseits die Frage nach einer Stärkung der **Lieferdienste** (Gr. 3). Andererseits wurde darauf hingewiesen, dass wiederum durch die Lieferdienste und Home-Office die Möglichkeit bestehe, dass die Menschen wieder **vermehrt ländliche Regionen** bewohnen (Gr. 2, 3). Inwiefern dies realistisch und wünschenswert ist, wurde in Frage gestellt. Zum einen seien die Metropolen immer noch attraktiv (Gr. 2). Zum anderen bleibe das Teilhabebedürfnis der Menschen bestehen (Gr. 2, 3). So könnten viele kulturelle Angebote lediglich im städtischen Raum wahrgenommen werden. Dies würde dazu führen, dass die Menschen wieder vermehrt Wege in die Metropolen in Kauf nähmen (Gr. 2). Für diese Wege könne wiederum eine intelligente digitale Reiseunterstützung mit sinnvollen Echtzeitinformationen Anreize schaffen, Wege intermodal zurückzulegen und den ÖV somit zumindest einzubinden (Gr. 1). Generell bleibt auch in diesem Zusammenhang die Frage bestehen, ob die zunehmende Inanspruchnahme der Lieferdienste wirklich zu einer Reduzierung der Wege insgesamt führe, oder ob es wahrscheinlicher sei, dass ausbleibende Einkaufswege durch vermehrte Freizeitwege substituiert würden (Gr. 3).

Dem Spannungsfeld **Stadt vs. Land** wurde sich nähergehend gewidmet und um den Aspekt **Zentralisierung vs. Dezentralisierung** ergänzt (Gr. 2). Im ländlichen Gebiet sei einerseits eine zunehmende Zentralisierung ersichtlich. So hätte die Anzahl der kleinen (Einzelhandels-)Läden in den letzten Jahren abgenommen und Menschen würden vermehrt mit dem PKW zu zentral gelegenen Supermärkten fahren. Andererseits würden die erwähnten **Lieferdienste** einen gegenläufigen Trend befördern. Produkte werden von Dienstleistern „bis an die Haustüre“ der Menschen gebracht, was wiederum zur Dezentralisierung führe. Es wurde außerdem kritisch angemerkt, dass die oben genannten neuen Mobilitätsformen eher im städtischen Gebiet Anwendung fänden, wohingegen auf dem Land ein ganz anderes Ortsbild sowie andere Bedingungen vorlägen. Auch auf dem Land brauche es daher vermehrt Angebote, die den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel ermöglichen. Ein Car Sharing System etwa sollte von der Gestaltung her eine verlässliche Alternative zum privaten Pkw sein kann, was auch entsprechende politische Rahmenbedingungen braucht, denn solche Angebote sind auf dem Land einer anderen Kostenstruktur unterworfen als in der Stadt (Gr. 1).

„[...]Wir dürfen nicht den ländlichen Raum vergessen. [...] Gerade wenn wir über Makrotrends sprechen, müssen wir immer auch beachten, welche Trends quasi finden in der Stadt statt, [und] welche Trends gibt es im ländlichen Raum?“



Das **Stadtbild** in den Metropolen sei einem Wandel unterworfen. Hier sei ersichtlich, dass **weniger Verkehrsfläche für den KfZ-Verkehr** eingeplant werde und **Fahrradwege** in Metropolen wie Frankfurt ausgebaut werden. Flächen werden zudem zunehmend für Zufußgehen und den ÖV zur Verfügung gestellt und priorisiert (Gr. 2). Ebenso würden neue Konzepte wie „Umweltspuren“ erprobt: In München gab es während der IAA eine sogenannte „Blue Lane“, die streckenweise nur von Privatautos genutzt werden durfte, in denen mindestens drei Personen saßen, bzw. von (Shuttle-) Bussen (Gr. 1). Zum Thema der Infrastruktur verwies ein Teilnehmer darauf, dass zwar in den letzten Jahrzehnten viel gebaut wurde, aber dass vor allem **der Erhalt der Infrastruktur** (insbesondere die Brückeninstandhaltung) großen Einfluss auf die Verkehrsplanung haben werde (Gr. 2).

Auch Änderungen bezüglich **der Gesetzgebung** (Gr. 2) **sowie der Wirtschaft** (Gr. 3) wurden als Trends benannt, welche die Alltagsmobilität beeinflussen werden. Hierbei seien einerseits veränderte **Rechts- und Kostenrahmen** zu erwähnen (Gr. 2). Zudem werde die angestrebte **Dekarbonisierung** sowie die **Klimapolitik** allgemein Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen nehmen: Deutschland habe sich über Klimaschutzabkommen verpflichtet, seinen Treibhausgasausstoß zu reduzieren. Dies fände auf Grund der SARS-CoV-2-Pandemie vor dem Hintergrund einer **verschlechterten Finanzsituation** der öffentlichen Haushalte statt. Hier stehe die Frage im Raum, wie neue, umweltfreundliche Technik (z.B. E-Mobilität) in Zukunft finanzierbar sein wird (Gr. 2). Auch die zukünftige **Strukturierung der Wirtschaft** (z.B. Niederlassungswahl des Einzelhandels) werde Einfluss auf die berufliche Alltagsmobilität nehmen (Gr. 3).

Als sozioökonomische Entwicklungen, die Einfluss auf die Alltagsmobilität nehmen, wurden außerdem benannt:

- **Wachsende soziale Ungleichheit** („Schere zwischen Arm und Reich“) (Gr. 2)
- **Demografischer Wandel** (Gr. 2, 3)
- **Migration** (Gr. 2)

Diese Makrotrends wurden in Verbindung mit gesellschaftlichen Gruppen gebracht, die ein besonderes Mobilitätsverhalten aufweisen. Junge Menschen hätten heute andere Wertehaltungen als frühere Generationen (Stichwort: „**Work-Life-Balance**“) (Gr. 2) und ältere Menschen hätten veränderte Mobilitätsbedürfnisse (Stichwort: „**Aufholeffekte**“) (Gr. 2). Dies zeige sich vor allem in der im Vergleich zu früheren Jahren gestiegenen Mobilität der älteren Menschen, die hinsichtlich ihrer **Mobilitätssozialisation** eine deutliche **PKW-Präferenz** aufweisen würden (Gr. 3). Mit Blick auf den ÖPNV müsse vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft der **Zugang** zu den Verkehrsmitteln sichergestellt werden (Gr. 3). Es wurde zudem bezugnehmend auf die Bereitschaft das Fahrrad zu nutzen der Begriff der „**Mobilitätskultur**“ benannt (Gr. 3). Ein weiteres Beispiel hierfür stellt die Migration dar (Gr. 2): Menschen mit Migrationserfahrung wiesen durch ihre kulturelle Prägung zum Teil ein anderes Mobilitätsverhalten auf als Menschen ohne Migrationserfahrung.



Im Zusammenhang mit einem Wandel der Mobilitätskultur wurde angeregt, ehrlicher über die Vorteile aber insbesondere auch über die Nachteile des Autos zu sprechen (Gr. 1). Der Unterhalt eines Autos sei sehr aufwändig und zeitintensiv (Tanken, Reparaturen, Reifenwechsel etc.). Dieser Aufwand entfalle bei der Nutzung des ÖV oder eines Car-Sharing-Wagens. Dies sei aber in der öffentlichen Debatte überhaupt nicht präsent. Verspätungen des ÖV seien ein bedeutendes Nutzungshemmnis und würden als störend wahrgenommen, während Staus oder Zeitverluste durch Parkplatzsuche eher in Kauf genommen würden. Probleme des MIV müssten deutlicher in den Vordergrund gestellt werden.

„Wir müssen am glitzernden Lack des Autos kratzen und auch auf die Probleme im Alltag hinweisen.“

Letztendlich würden auch die direkten Auswirkungen des **Klimawandels** (Gr. 2, 3) Einfluss auf die Alltagsmobilität nehmen. Im Zuge von zunehmenden **Hitzeperioden** würden die Menschen den Tageszeitpunkt ihrer Mobilität verändern. Zudem könne es durch **Starkregen** vermehrt zum Ausfall der Infrastruktur kommen. Die genannten Ereignisse könnten die Verkehrsmittelwahl beeinflussen (Gr. 2). Verkehrsplaner seien mit der Aufgabe betraut zur Eindämmung des Klimawandels innerhalb der nächsten 20–30 Jahre die „**Verkehrsrevolution**“ zu ermöglichen. Es wurde kritisch eingewandt, dass hier teilweise momentan noch die guten Ideen fehlten (Gr. 3). Es wurde zudem angemerkt, dass zunehmende Extremwetterereignisse den Druck auf die Politik erhöhen würden, **Verbote** zu erlassen, um das Klima zu schützen. Hier wurde die Hoffnung geäußert, dass dies durch Maßnahmen im Bereich der Verkehrsplanung verhindert werden könne (Gr. 3). Zudem wurde das Thema **Nachhaltigkeit** nicht nur auf Emissionen bei der Verkehrsmittelnutzung bezogen, sondern es wurde auch thematisiert, welche Umweltbelastungen sich durch die Produktion der Verkehrsmittel ergeben (z. B. Chipversorgung bei E-Autos). Die **Lebenszykluskosten** der Verkehrsmittel würden bisher wenig berücksichtigt (Gr. 2).

Es wurde die Frage diskutiert, wie sich neue **Antriebstechnologien** und der politische Umgang damit auf die zukünftige Nutzung des MIV auswirken. Momentan befördere die Politik den Umstieg auf Elektromobilität. Wird dadurch die Nutzung des MIV in Zukunft noch bestärkt oder eher gehemmt? Ein Vorteil des Autos sei, dass man schneller eine weitere Strecke zurücklegen könne als mit dem ÖV. Dieser Vorteil sei zumindest momentan mit einem Elektroauto aufgrund der geringeren Reichweite eher nicht gegeben. Auch die zukünftige preisliche Entwicklung von E-Mobilität sei noch völlig offen. Die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien bedürfe eines großen Umbaus der Verkehrsinfrastruktur. Auch der ÖV sei mit dieser Umstellung befasst, da Busse mit neuen Antriebsformen angeschafft werden sollten (Gr. 1).



Im Zusammenhang mit der Bedeutung von Makrotrends und Trendbrüchen sehen die Diskutanten den dringenden Bedarf, diese anhand von Studien genau zu verfolgen sowie für eine ausreichende **Datenlage** zu sorgen, sodass Entscheidungen evidenzbasiert getroffen werden können (Gr. 1.).

Leitfrage II: Welche Rolle spielen individuelle Gegebenheiten und Verhaltensmuster auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität?

Als individuelle Gegebenheiten, die einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen, wurden mehrfach die **individuellen finanziellen Rahmenbedingungen** genannt. Im Vordergrund stehe die Frage, welches Budget einem Individuum mit Blick auf die persönliche Mobilität zur Verfügung stehe (Gr. 2, 3). Daneben ging es um weitere Restriktionen wie das **zeitliche Budget**. Als ein Beispiel wurde hierfür beziehend auf einen Vortrag im Rahmen des Zukunftslabors die steigende Mobilität älterer Menschen nach der Berufsphase genannt. Dies sei durch geringere zeitliche Zwänge möglich (Gr. 2). Aber auch die Zeit, die während der Verkehrsmittelnutzung ungenutzt bliebe, kann letztendlich ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl sein. Die Nutzung des ÖPNV habe diesbezüglich den Vorteil, dass während der Fahrt auch „**die Möglichkeit für Sekundäraktivitäten**“ wie Arbeiten und Musikhören bestehe (Gr. 3).

Wohnstandortfaktoren stellen nach Ansicht der Experten eine weitere wichtige Determinante hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens bzw. der Verkehrsmittelwahl dar (Gr. 1, 2, 3). Im städtischen Gebiet sei es einfacher das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zugehen als im ländlichen Raum. Außerdem hätten Menschen in der Stadt eine **größere ÖPNV-Verfügbarkeit** als Personen, die in ländlichen Gebieten wohnen (Gr. 2, 3). Somit habe diese Optionalität – im Sinne einer Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen – weitreichende Folgen für das Mobilitätsverhalten der Menschen. Je höher die **Optionalität**, desto weniger seien die Menschen auf ein Fahrzeug (z. B. Auto) angewiesen (Gr. 3). Bei der Verkehrsmittelwahl würde zudem abgewogen, welches Verkehrsmittel für die jeweilige **Strecke am geeignetsten** scheint und ob die **Erreichbarkeit der jeweiligen Ziele** gewährleistet ist (Gr. 3).

Weitere Variablen, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen sind nach Ansicht der Experten:

- **Bildung** (Gr. 2)
- **Beruf** (Gr. 2)
- **Körperliche Gegebenheiten** (z.B. Einschränkungen) (Gr. 2, 3)
- **Kulturelles Umfeld** (Gr. 2)
- **Soziale Normen** (Gr. 3)



Daneben sei auch die **politische Einstellung** ein wichtiger Faktor. So bestehe auf Grund dieser Einstellungen teilweise die Bereitschaft, zwecks Klimaschutz längere Verkehrswege via ÖV oder Fahrrad zurückzulegen (Gr. 2). Diese Einstellungen müssten jedoch nicht nur politisch, sondern könnten auch persönlicher Art sein. So wurde festgestellt, dass im Zuge der SARS-CoV-2-Pandemie viele Menschen den ÖPNV gemieden hätten und vermehrt das Fahrrad nutzten. Aus **gesundheitlichen Beweggründen** würden sie dies auch beibehalten wollen (Gr. 3).

Auch die **zur Verfügung stehenden Informationen** hätten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Individuen. Nur wenn Informationen bezüglich alternativer Verkehrsmittel verfügbar seien, bzw. wenn die Individuen bereit seien sich diese aktiv zu beschaffen, könnten auch andere Verkehrsmittel in Betracht gezogen werden (Gr. 2, 3). Der Zugang zu gewissen Verkehrsmitteln werde zudem durch die jeweiligen **Kompetenzen** der Menschen bestimmt. Beim ÖPNV könnte dies z.B. das Wissen zum Kauf einer Fahrkarte sein, beim PKW hingegen das **Vorhandensein eines Führerscheins** (Gr. 3).

Die Teilnehmer betonten ebenfalls den Einfluss von **Lebensphasen (z.B. Kinder) und Umbruchsituationen (z. B. Umzüge)**. So seien die Veränderungen geeignet, um routinemäßige Verhaltensweisen zu ändern. Mögliche Ansatzpunkte seien hier zum Beispiel Angebote für Neubürger durch die Kommunen oder Jobticket Angebote für neue Mitarbeiter durch den Arbeitgeber (Gr. 1). Es wurde festgestellt, dass gerade Kinder einen starken Einfluss auf die Mobilität der Eltern hätten, da beispielsweise zusätzliche Wege unter erhöhten zeitlichen Restriktionen (z. B. für Freizeitaktivitäten) getätigt werden müssten (Gr. 2, 3). Ebenso würden die veränderten Bedürfnisse unterschiedlicher Lebensphasen die Nutzung mancher Verkehrsangebote beeinflussen, wenn diese Bedürfnisse nicht mitgedacht würden (z. B. Notwendigkeit von Kindersitzen erschwert Car-Sharing-Nutzung) (Gr. 1). Bei **jungen Erwachsenen** zeige sich eine geringere PKW-Nutzung. Oft werden hier die oben erwähnten veränderten Einstellungen einer jungen Generation als Erklärung herangezogen. Ergänzend dazu wurde geäußert, dass dies nicht nur auf veränderte Werteeinstellungen zurückzuführen sei, sondern in Verbindung mit den Randbedingungen dieser Lebensphase – hohe Unsicherheit und geringes Einkommen im jungen Erwachsenenalter – zusammenhänge (Gr. 3).

Es wurde des Weiteren der Einfluss von gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen (**Makrotrends**) auf die Individualebene nähergehend thematisiert (Gr. 3). Als Beispiel wurden unter anderem **veränderte Arbeitsmarktbedingungen** angeführt. Eine zunehmende Anzahl an sozialversicherungspflichtigen Erwerbstätigen sowie eine Zunahme von Personen mit mehreren Tätigkeiten, führe zu einer größeren Anzahl an Arbeitswegen und damit zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen insgesamt (Gr. 3).



Auch die Relevanz von Verhaltensmustern wurde ausgiebig diskutiert (Gr. 2). Hierzu wurde vermutet, dass **Routinen und Gewohnheiten** oftmals schwieriger veränderlich seien als die individuellen Gegebenheiten. Die Pandemie konnte manche Routinen aufbrechen, jedoch teilweise auch in die „falsche Richtung“. Insbesondere die **Gewohnheiten und Einstellungen gegenüber dem Auto**, welches unter anderem als besonders praktisch und komfortabel gelte, wurden als besonders persistent hervorgehoben. Generell wird diesem Aspekt der **Bequemlichkeit bei der Verkehrsmittelnutzung** durch die Diskutanten ein großer Wert beigemessen (Gr. 1, 2, 3). Ergänzend wurde festgestellt, dass sich Menschen durch den Kauf eines Fahrzeugs bzw. einer Fahrkarte in eine **Pfadabhängigkeit** begäben. Eine Möglichkeit diese Pfadabhängigkeit aufzubrechen, sei z.B. beim Kauf einer Zeitkarte kostenlose Nutzungsstunden für Car-Sharing-Angebote zu vergeben, damit die Menschen testen können, ob ein eigenes Auto überhaupt notwendig sei (Gr. 2). Letztendlich werde das individuelle Mobilitätsverhalten vermutlich über eine Mischung aus „harten“ Gegebenheiten und Routinen bestimmt. So wurde konstatiert, dass die individuelle Entscheidung vor allem durch den jeweiligen **Wohn- und Arbeitsstandort sowie der Freizeitgepflogenheiten begrenzt bzw. determiniert** sei. Der tatsächliche Entscheidungsgrad sei für die meisten Menschen somit klein und die Nutzung von alternativen Angeboten gehe oft mit negativen Aspekten einher (z. B. Fahrt dauert länger) (Gr. 2).

Es wurde darauf verwiesen, dass sich Mobilitätsverhalten bereits früh manifestieren würde. Daher sei es wichtig, durch entsprechende Lerninhalte in der Schule bereits im Kindesalter aufzuzeigen, welche Mobilitätsangebote es gibt und Alternativen zum „Elterntaxi“ zu etablieren. Hier bestehe die Chance einer Zusammenarbeit in der **Mobilitätsbildung** zwischen Schule, Eltern und Kommunalpolitik (Gr. 1).

Unter dem Aspekt der **sozialen Gerechtigkeit** wurde die **Autoabhängigkeit** gewisser sozialer Schichten thematisiert. Demnach müssten einige Menschen (z. B. Beschäftigte in Schichtarbeit) in den Tagesrandzeiten aufgrund fehlender alternativer Angebote das Auto nutzen. Umweltpolitische Maßnahmen, beispielsweise eine CO²-Bepreisung oder Parkgebühren, würden diese Menschen empfindlich treffen und benachteiligen. Hier müssten sozialpolitische Maßnahmen, wie vergünstigte und verbesserte ÖPNV-Angebote, für einen Ausgleich sorgen. Aber auch hier gelte es anzumerken, dass gerade Menschen im ländlichen Bereich auf das Auto angewiesen seien und gute ÖPNV-Angebote oftmals lediglich in Stadtnähe zu finden seien. Die schlechte ÖPNV-Anbindung gelte bereits für den Frankfurter „Speckgürtel“. Hier könnten neue Mobilitätsangebote eine Lösung darstellen (Gr. 2). Bezugnehmend auf einen Vortrag im Rahmen des Zukunftslabors wurde festgestellt, dass das Auto oftmals günstiger sei als alternative Verkehrsmittel. Demnach müsse man sich nachhaltige Mobilität auch oft „leisten können“ (Gr. 3).



Leitfrage III: Welche Rolle kann und sollte die Verkehrsplanung auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung spielen?

Es wurde in allen Gruppen angemerkt, dass sich die Verkehrsplanung stark auf den MIV konzentriere und dadurch eine „**Dominanz des MIV**“ wahrgenommen werde. Dieses Denken müsse einer multimodalen Herangehensweise weichen, im Rahmen derer vielfältige Mobilitätsformen – darunter auch vermehrt aus dem Umweltverbund (z.B. ÖPNV, Fahrrad) – berücksichtigt werden. Es ergebe sich ein Verteilungsproblem des vorhandenen und verfügbaren Verkehrsraums zwischen den Verkehrsträgern (Gr. 1). Für eine vermehrte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (z. B. Fahrrad, ÖPNV) sei Infrastruktur notwendig (Gr. 2, 3), welche eventuell **dem MIV weggelassen** werden müsse (Gr. 2) bzw. wo früher „autogerecht“ geplant wurde, müssten heutzutage auch andere Verkehrsmittel **deutlicher berücksichtigt** werden (Gr. 2, 3). Diesbezüglich wurden bereits Erfolge in der Rhein-Main-Region seitens der Experten festgestellt. Gerade in Frankfurt bestehe der Eindruck der Bevölkerung, dass die Stadtverwaltung zuerst an den Radverkehr denke (Gr. 2). In Frankfurt – und z. T. in Wiesbaden – hätte ein Ausbau der Radinfrastruktur stattgefunden und der Fahrradanteil am Modal Split erhöhe sich dementsprechend (Gr. 3). Es werde aber eine Weile brauchen, bis sich auch eine Kultur entwickle, welche die Verkehrsträger des Umweltverbundes als gleichwertig ansieht, da bisher in der Region die Gewohnheit fehle, insbesondere das Fahrrad zu nutzen (Gr. 1).

Außerdem wurde angemerkt, dass die **einfache, direkte, barrierefreie und schnelle Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit** der Verkehrsmittel (Fahrrad, ÖPNV) und **Ziele** durch die Verkehrsplanung sichergestellt werden müsse, da die letztendliche Verkehrsmittelwahl (z. B. Auto vs. ÖPNV) stark von diesen Faktoren abhängig (Gr. 3). Auch die **Verknüpfung der Verkehrsmittel** (Gr. 2) sowie die **Sauberkeit der Haltestellen** (Gr. 3) des ÖPNV seien entscheidend. Es wurde ergänzend angemerkt, dass **eine Feinplanung** (erhöhte Taktung, Verlegung von Haltestelle zwecks Erreichbarkeit) für das Ziel, die Nutzung des MIV zu Gunsten des ÖPNV zu reduzieren, nicht ausreiche. Hier müsse in deutlich **größeren Dimensionen gedacht werden**. Anstatt eines Viertelstundentaktes sollte es eventuell einen 3–5-Minutentakt geben. Dies erfordere eine völlig andere Herangehensweise an Infrastrukturausbau und -planung. Auch die **Regelmäßigkeiten des Arbeits- und Freizeitverkehrs** würden sich verschieben, worauf die Verkehrsplanung Antworten finden müsse (Gr. 3).

In diesem Zusammenhang wurde auch die Entzerrung der Rush Hour angeregt, so sei es z. B. denkbar, Schulen zeitversetzt starten zu lassen. Auch Homeoffice bzw. flexiblere Arbeitszeiten könnten hier Abhilfe schaffen (Gr. 1). Es wurde darüber hinaus konstatiert, dass es Aufgabe der Verkehrsplanung sei, **vier Säulen** zu berücksichtigen (Gr. 1, 3): Verkehrsvermeidung (geringere Wegeanzahl), Verkehrsaufwandsverminderung (kürzere Wege), Verkehrsverlagerung (andere VM neben dem Auto) und verkehrsverträgliche Abwicklung des Verkehrs (alternative Antriebe, Geschwindigkeitsbeschränkungen).



Zusätzlich solle das **Verkehrsmonitoring** (z.B. Mobilitätsbefragungen) von der Verkehrsplanung wahrgenommen werden, um Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen (Gr. 3). Mehrfach wurde betont, dass die Verkehrsplanung ganzheitlich gedacht werden müsse und zwar in dem Sinne, dass sie in einem komplexen System stattfindet. Viel zu häufig habe die Verkehrsplanung einen zu engen Fokus auf einzelne Themen. Die Komplexität des Verkehrssystems könne auch zu unerwünschten „**Rebound-Effekten**“ führen. Es bestünden Abhängigkeiten und Wechselwirkungen mit der **Ordnungspolitik** (Parkgebühren, Citymaut, Bußgelder, finanzpolitische Vorgaben auf Bundesebene), **wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Fragestellungen** sowie der **Stadt- bzw. Siedlungsplanung** (Gr. 2). Insbesondere auf den letzten Aspekt wurde während der Diskussion wertgelegt.

Es wurde verdeutlicht, **dass Siedlungs- und Verkehrsplanung interdisziplinär bzw. zusammengedacht werden müssten** (Gr. 2, 3). Das bedeutet, dass Flächen für zukünftige Infrastruktur durch die Siedlungsplanung freigehalten werden müssten. Zum anderen solle die **Verkehrsplanung der Siedlungsplanung vorausgehen**. Ein lokales Positivbeispiel stelle hierbei die geplante „Regionaltangente West“ dar, die vor dem Nordweststadtteil in Frankfurt entstehen wird. Als Negativbeispiel gelte das bereits gebaute **Europaviertel**, welches erst jetzt durch eine U-Bahn erschlossen wird, weshalb der Umstieg auf dieses neu entstehende Verkehrsmittel schwieriger sei, da sich die Bewohner bereits an den Status quo gewöhnt hätten (Gr. 2). Zudem sei bei der Stadtplanung in den 70er und 80er Jahren Wohnen, Arbeiten und Einkaufen räumlich weit voneinander getrennt worden. Hier sollte man zu einer **Politik der kurzen Wege** gelangen. Gerade der **Einzelhandel** und die Nahversorgung sollten möglichst zentral in besiedelten Gebieten liegen (Gr. 3).

Ein wichtiger Ansatz auf dem Weg zu einer ganzheitlicheren Verkehrsplanung ist aus Sicht der Teilnehmenden eine verstärkte Nutzung einer **ganzheitlichen Datengrundlage** zu den Bedürfnissen und Anforderungen des Verkehrsgeschehens. Oftmals würden Daten für einen bestimmten Zweck erhoben und einmalig genutzt. Eine umfassende Nutzungsstrategie sowie eine Fortschreibung bereits bestehender Datenquellen wäre ein großer Schritt in diese Richtung. Momentan fehle es vielerorts an Kapazität und Konzepten, Daten systematisch zu nutzen. Es gelte, **Datenkompetenz** aufzubauen. Ebenso würden manche Erhebungen am Datenschutz scheitern, der oftmals als ausufernd wahrgenommen wird. Hier gelte es pragmatische Lösungen zu finden (Gr. 1).

Wie in den Diskussionen ersichtlich wurde, liegt nach Ansicht der Experten der Fokus der Verkehrsplanung deutlich auf dem städtischen Bereich. Aus diesem Grund wurde der Wunsch artikuliert, dass zukünftig auch mehr an Lösungen für ländliche bzw. kleinstädtische Gebiete gedacht wird, weil zum einen hier der Großteil der Bevölkerung des Rhein-Main-Gebietes lebe und zum anderen die Wegelänge in diesen Gebieten deutlich höher ausfalle. Der ländliche Raum sei daher ein großer Emissionstreiber (Gr. 3).



Darüber hinaus wurde angemerkt, dass die Verkehrsplanung unter der Prämisse der „**Kostentransparenz / Kostenwahrheit**“ stattfinden müsse. Hierbei dürfe nicht ausschließlich darauf geachtet werden, welche Kosten für den Nutzenden der Verkehrsmittel entstehen, sondern die **Kosten für die Allgemeinheit** (volkswirtschaftliche Kosten) müssten berücksichtigt werden. Dies befördere gesellschaftlich gute Entscheidungen.

„Letztendlich ist auch der politische Umsetzungswille gefragt [...] das ist auch die Grundvoraussetzung, an der es dann doch ein wenig mangelt“.

Es müsse zudem darauf geachtet werden, dass die **Bürger mitgenommen werden**. Dabei sei es nicht immer einfach, die Informationen an die Bürger zu bringen. Häufig seien die Informationen zwar vorhanden, aber gesamtplanerische Inhalte stoßen auf weniger Interesse als konkrete Maßnahmen „vor der Haustür“. In diesem Bereich müsse mehr Kommunikation stattfinden, Maßnahmen müssten sichtbar werden. Ebenso könnten zeitgemäße digitale Kanäle für Bürgerbeteiligungsformate gewählt werden, die die Teilhabe flexibilisieren und damit niedrighschwelliger machen können (Gr. 1).

Es müssen laut Experten sichere, kostengünstige, niedrighschwellige, verknüpfte und umweltbewusste Angebote geschaffen werden, die auf die Akzeptanz der Bürger treffen. Und es müssten für bestimmte gesellschaftliche Gruppen (z. B. Studierende) Vergünstigungen existieren und neue Maßnahmen sollten temporär getestet werden (Gr. 2). Sowohl in Frankfurt als auch in Augsburg wären damit gute Erfahrungen gemacht worden, Maßnahmen zunächst temporär umzusetzen und dann gegebenenfalls zu verstetigen (z. B. Pop-Up Bikelandes), bzw. bei Bedarf auf Grundlage eines Dialogs mit den Anliegern noch einmal zu überdenken, nachzubessern oder zurückzunehmen. So würden Verteilungskonflikte entschärft werden können (Gr. 1). Auch die erste und letzte Meile der Menschen müsse stets mitgedacht werden. Insgesamt dürfe nicht der Eindruck entstehen, dass **Entscheidungen „aus dem Elfenbeinturm“** getroffen werden (Gr. 2). Gleichzeitig müsse in der Kommunikation nach „Außen“ sichergestellt werden, dass **die einzelnen Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausgespielt**, sondern in einem ganzheitlichen Mobilitäts- und Verkehrssystem betrachtet und bewertet werden (Gr. 3).



Anhang 1: Fragebogen Bürgercommunity

RMV-Community

Projekt „Kompass – Bürger*innenbefragung“

Hallo und guten Tag,

schön, dass Du mitmachst!

Wie schon angedeutet wurde, wollen wir uns gerne mit Dir über die Zukunft der Mobilität im Rhein-Main Gebiet austauschen. Dabei interessieren uns die Alltagswege, die man jeden Tag zurücklegt und die besondere Mobilitätssituation hier im RMV-Gebiet, in der Region Frankfurt RheinMain.

Uns geht es nicht darum, Wissen abzufragen, sondern uns interessiert vielmehr Deine ganz persönliche Meinung und Einstellung. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten!

Beginnen möchten wir mit ein paar ganz allgemeinen Fragen zu Deinen Vorlieben. Später möchten wir dann etwas eingehender bestimmte Aspekte der Mobilität bzw. der Fortbewegung in der Zukunft behandeln.

1. Bevorzugte Verkehrsmittel

Zuerst möchten wir etwas mehr von Dir über das Thema **Fortbewegung im Alltag** erfahren, und zwar so, wie Du das **HEUTE** im **HIER** und **JETZT** siehst.

Dazu bring bitte einmal die folgenden **Möglichkeiten der Fortbewegung in eine Reihenfolge**.

Ziehe das Kärtchen mit Platz 1 auf die Fortbewegungsart, die Du **am stärksten** bevorzugst. Platz 2 auf die, die Du am zweitstärksten bevorzugst usw.

Wichtiger Hinweis: Die Reihenfolge muss sich übrigens nicht unbedingt mit dem decken, was Du auch am meisten nutzt. Du kannst Deine Entscheidung also unabhängig von der Häufigkeit treffen, mit der Du die einzelnen Möglichkeiten nutzt.

- Auto
- Bus
- Straßenbahn/ U-Bahn
- S-Bahn
- Bahnen im Nahverkehr (RB,RE u.a.)
- Motorrad
- Moped/ Mofa



- Taxi
- Fahrrad
- E-Bike
- zu Fuß
- Mietwagen
- Car-Sharing
- Bike-Sharing
- E-Scooter
- Bahnen im Fernverkehr (EC, IC, ICE)
- Andere Mobilitätsform, nämlich:

2. Begründung Platzierung bevorzugte Verkehrsmittel (ungestützt)

Warum hast Du ____ auf Platz 1 gesetzt?

Bitte beschreibe Deine Gründe möglichst konkret und ausführlich, gerne kannst Du auch Beispiele nutzen.

Wie ist es mit den Verkehrsmitteln, die Du auf Platz 2 und 3 gesetzt hast?

Warum hast Du ____ auf Platz 2 gesetzt?

Warum hast Du ____ auf Platz 3 gesetzt?

3. Zuordnung Eigenschaften bevorzugte Verkehrsmittel (gestützt)

Bitte markiere alle Eigenschaften, die Dein **Top-Verkehrsmittel** beschreiben, unabhängig, ob Du sie selbst vorhin schon aufgeschrieben hast oder nicht.

Wie würdest Du das Verkehrsmittel ____ beschreiben?

- a) flexibel
- b) gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
- c) pünktlich
- d) schnell
- e) sicher vor Unfällen
- f) umweltverträglich
- g) bequem, komfortabel
- h) Park- bzw. Stellplatzverfügbarkeit
- i) Sicher vor Kriminalität, Belästigung, Bettelei
- j) Sauber
- k) Privatsphäre/ genug Platz für mich
- l) Entspannend/ stressfrei



- m) aktiv, sportlich, gesundheitsfördernd
- n) macht Spaß
- o) energiesparsam
- p) immer verfügbar, wenn ich es brauche
- q) Kann gut mit anderen gemeinsam fahren
- r) Kann gut Gepäck, Taschen oder Einkäufe transportieren

4. Selektion der Schlüsselattribute

Bitte wähle nun aus den Eigenschaften, die Du für das Verkehrsmittel von eben ausgewählt hast, jeweils **die drei** aus, die Dir **am wichtigsten** sind.

5. Zukunftsausblick: Positive Entwicklung Top-Verkehrsmittel

Und nun wollen wir langsam von der Gegenwart in die Zukunft schauen, sagen wir in die Zukunft in 10 Jahren.

Wie sollten die optimalen Rahmenbedingungen für die Nutzung Deiner Auswahl @@@@PLATZ_1 aussehen?

6. Zukunftsausblick: Eigenschaften Verkehrsmittel

Du hast ja vorhin die folgenden Eigenschaften _____ Deinem favorisierten Verkehrsmittel _____ zugeordnet. Wenn sich in zehn Jahren etwas verändert hätte, was würde das für diese Eigenschaften bedeuten?

7. Zukunftsausblick: Negative Entwicklung Top-Verkehrsmittel

Einmal angenommen, die Dinge entwickeln sich in Zukunft nicht so positiv, wie Du es Dir idealerweise für Dein bevorzugtes Verkehrsmittel wünschen würdest. Wie wären dann die Rahmenbedingungen für die Nutzung? Hätte sich daran überhaupt etwas verändert? Wenn ja, was?

8. Gewünschte Mobilität in Städten

Welche der untenstehenden Bilder repräsentieren am ehesten **Deine Idealvorstellungen bezüglich der Mobilität in Städten?**



Bitte stelle aus den Beispielen unter "Bilder" eine **Collage** zusammen, wie Du Dir die Zukunft Deiner Mobilität am ehesten vorstellst. Du kannst alle Bilder auswählen, die Deiner Meinung nach passend sind. Außerdem kannst Du auch die Hintergrundfarbe Deiner Collage anpassen und Schrift einbauen, falls Du das magst. Hier kannst Du Deiner Fantasie freien Lauf lassen.

9. Satzergänzung

- a) Nachhaltige Mobilität bedeutet für mich....
- b) In Zukunft werden Autos...
- c) Unter dem Wort „Verkehrswende“ verstehe ich...
- d) Das derzeit größte Verkehrsproblem hier in der Region Frankfurt Rhein-Main ist....

10. Aufteilung des Verkehrsbudgets

Stell Dir vor, Du wärst verantwortlich für das Verkehrsbudget einer Großstadt wie Frankfurt. Das Budget kannst Du für Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur ausgeben. Wie sollte der Betrag prozentual auf die einzelnen Verbesserungsmöglichkeiten aufgeteilt werden? Du kannst auch 0 % vergeben.

- a) Ausbau des Radwegenetzes
- b) Ausbau des Straßennetzes
- c) Ausbau des Fuß- und Gehwegenetzes
- d) Ausbau der Bus- und Bahnnetze
- e) Ausbau der Infrastruktur für E-Mobilität (öffentliche Ladesäulen)
- f) Ausbau von Mobilitätspunkten, die eine nahtlose Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen wie zum Beispiel eigener PKW, Nahverkehr, Car Sharing, Fahrradvermietung
- g) Sonstiges: _____

11. „Verkehrsmittel hinzugewinnen und verlieren“

Wie relevant werden die folgenden Verkehrsmittel Deiner Meinung nach in 10 Jahren sein? Werden sie im Vergleich zu heute eher mehr oder weniger genutzt werden? Oder wird die Nutzung unverändert sein? Ziehe dafür die Kärtchen auf den Deiner Meinung nach passenden Bereich innerhalb der Skala.

- Auto
- Busse und Bahnen des Nahverkehrs



- Motorrad/ Moped/ Mofa
- Taxi
- Fahrrad/ E-Bike
- zu Fuß
- Car-Sharing
- Bike-Sharing
- E-Scooter
- Sonstiges, nämlich _____

12. Positive Entwicklungen der letzten Jahre

Wenn Du einmal an Veränderungen und Neuerungen im Bereich Mobilität in den letzten paar Jahren denkst, was hat Dir besonders gut gefallen? Was ist Deiner Meinung nach besonders zukunftssträchtig? Was hat für Dich persönlich besonders viel gebracht? Dabei kannst Du gerne an lokale Veränderungen hier vor Ort im Rhein-Main-Gebiet, aber auch darüber hinaus denken.

13. Fragen an die Experten

Im Forschungsprojekt „Kompass“ sind wir im ständigen Austausch mit Expertinnen und Experten aus verschiedenen Bereichen der Mobilität (z.B. Stadtplaner, Nahverkehr-Experten, Verkehrsplaner usw.).

Gibt es etwas, das Deiner Meinung nach im Rahmen des Projektes auf jeden Fall untersucht bzw. berücksichtigt werden sollte?

14. Mobilitätstrends Diskussion

In den letzten Jahren gab es im Bereich der Mobilität einige Neuerungen, die Nachhaltigkeit versprechen.

Innovative Techniken ermöglichen z. B. elektronische Antriebe und Fahrzeuge, die keinen Fahrer mehr brauchen. Diese und andere Alternativen werden vom Staat gefördert.

Neue Angebote versprechen umweltfreundliche Mobilität für alle: Carsharing, E-Roller zum Mieten und Verleihräder, die man über Apps buchen kann, zumindest in den Städten gehören diese Angebote inzwischen fast schon fest zum Straßenbild.

Dies sind nur einige der vielen Beispiele, die derzeit zur Diskussion stehen oder bereits in Umsetzung sind.



Anhang 2: Fragebogen Expertencommunity

RMV-Community

Projekt „Kompass – Expert*innenbefragung“

Liebe Expertinnen und Experten,

schön, dass Sie den Weg in die Community gefunden haben. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Ihnen!

Im Folgenden haben wir fünf Fragen bzw. Aufgaben, mit denen wir uns mit Ihnen gemeinsam verschiedenen Aspekten zukünftiger Mobilität nähern wollen, teilweise in unkonventioneller, kreativ-spielerischer Form.

Wir würden uns freuen, wenn Sie diese Themen im Vorfeld des Zukunftslabors beantworten könnten. Die Ergebnisse fließen in die Veranstaltung und die nachfolgenden Auswertungen ein. Natürlich werden wir Ihre Angaben nur in anonymisierter Form und in Gruppen zusammengefasst auswerten. Wir sind gespannt auf Ihre Antworten und bedanken uns schon im Voraus herzlich für Ihren Input!

Ihr Zugang zu dieser Community wird übrigens auch nach dem 07. Oktober 2021 bestehen bleiben. Es ist geplant, dass Sie hier die Präsentationsunterlagen der Vorträge und weitere Ergebnisse finden.

Ihr Kompass-Team

1. Satzergänzung

„Spontan auf den Punkt gebracht!“

Als Einstieg haben wir einige Satzanfänge, bei denen wir Sie um Vervollständigung bitten.

- a) Nachhaltige Mobilität bedeutet für mich....
- b) In Zukunft werden Autos...
- c) Unter dem Wort „Verkehrswende“ verstehe ich...
- d) Das derzeit größte Verkehrsproblem hier in der Region Frankfurt Rhein-Main ist....

2. Aufteilung des Verkehrsbudgets

„Verkehrsbudget frei verteilen“

In der Realität gibt es viele Rahmenbedingungen, welche die Verteilung finanzieller Mittel zur Schaffung von Verkehrsinfrastruktur beeinflussen. Davon wollen wir uns in folgendem Gedankenspiel lösen:

Stellen Sie sich vor, Sie wären verantwortlich für das Verkehrsbudget einer Großstadt wie Frankfurt. Das Budget können Sie für Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur



ausgeben. Wie sollte der Betrag prozentual auf die einzelnen Verbesserungsmöglichkeiten aufgeteilt werden? Sie können auch 0 % vergeben.

- a) Ausbau des Radwegenetzes
- b) Ausbau des Straßennetzes
- c) Ausbau des Fuß- und Gehwegenetzes
- d) Ausbau der Bus-, und Bahnnetz
- e) Ausbau der Infrastruktur für E-Mobilität (öffentliche Ladesäulen)
- f) Ausbau von Mobilitätshubs
- g) Sonstiges: _____

3. Positive Entwicklungen der letzten Jahre

„Mein Best Practice-Beispiel für zukunftsfähige Alltagsmobilität“

Wenn Sie einmal an Veränderungen und Neuerungen im Bereich Mobilität in den letzten Jahren denken, was hat Ihnen besonders gut gefallen? Was ist Ihrer Meinung nach besonders zukunftssträchtig? Was hat Ihrer Meinung nach besonders viel bewirkt, Alltagsmobilität nachhaltiger und zukunftsfähiger zu gestalten? Dabei können Sie gerne an lokale Veränderungen hier vor Ort im Rhein-Main-Gebiet denken, aber auch darüber hinaus an Maßnahmen aus anderen Städten Deutschlands oder aus dem Ausland.

4. „Darüber will ich diskutieren“

Im Forschungsprojekt Kompass wollen wir mit Ihnen in Austausch über die Entwicklung der Alltagsmobilität kommen. Welche Frage brennt Ihnen auf den Nägeln? Was sollte Ihrer Meinung nach im Rahmen des Projektes Kompass und unseres Zukunftslabors am 07. Oktober 2021 mit erster Priorität untersucht, bzw. diskutiert werden?

5. Gewünschte Mobilität in Städten

"Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte"

Zum Abschluss möchten wir uns mit Ihnen dem Thema „Idealbild von nachhaltiger, klimafreundlicher Alltagsmobilität in Städten“ auf kreativ-spielerische Weise nähern.

Getreu dem Motto „Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte“ haben wir eine Vielzahl von unterschiedlichen Fotos, Icons, Symbolen für Sie gesammelt. Lassen Sie sich inspirieren und gestalten Sie eine Collage, die uns Ihre Vision einer idealen Mobilität in Städten zeigt!

Sie können alle Bilder auswählen, die Ihrer Meinung nach passend sind. Außerdem können Sie auch die Hintergrundfarbe Ihrer Collage anpassen und Schrift bzw. Text einbauen, falls Sie mögen.