



D. Knese, S. Künbet, J. Busse, K. Dehler & C. Wong

Abschlussbericht Oeder Weg

Wissenschaftliche Begleitung der
„fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ in Frankfurt am Main

In Kooperation mit:

STADT  FRANKFURT AM MAIN

Frankfurt University of Applied Sciences
Fachbereich 1: Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik
Fachbereich 3: Wirtschaft & Recht

 ReLUT - Research Lab for Urban Transport

Wissenschaftliche Begleitung der „fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ in Frankfurt am Main

-

Abschlussbericht Oeder Weg



Verfasser*innen:

Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese

Seray Künbet (M.Eng.)

Jana Busse (M.Eng.)

Katharina Dehler (M.Sc.)

Canathy Wong (M.Sc.)

Frankfurt University of Applied Sciences

Fachbereich 1: Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik

Nibelungenplatz 1, 60381 Frankfurt am Main

ReLUT Research Lab for Urban Transport

Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese | Seray Künbet M. Eng. | Jana Busse M. Eng. |
Katharina Dehler M. Sc. | Canathy Wong M. Sc.
Kontakt: knese@fb1.fra-uas.de

www.relut.de

Frankfurt am Main, April 2024

Dieses Projekt ist in Kooperation mit der Stadt Frankfurt am Main entstanden.

Alle Abbildungen, Tabellen und Fotos wurden, wenn nicht anders angegeben, selbst erstellt.

Abbildung Deckblatt: © Frankfurt UAS

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
2	Projektziel und Forschungskonzept	8
2.1	Forschungshypothesen.....	8
2.2	Methodenübersicht	9
2.2.1	Eigene Erhebungen	10
2.2.2	Auswertung externer Daten	13
3	Beschreibung der Stichproben der quantitativen Befragungen	15
4	Untersuchungsgebiet Oeder Weg.....	20
5	Wirkung der Maßnahmen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität.....	24
6	Wirkung der Maßnahmen auf den Verkehr.....	27
6.1	Verkehrsbelastung.....	27
6.2	Verkehrslärm und Charakter der Straßen	29
6.3	Mobilitätsverhalten	31
6.4	Fließender Verkehr.....	32
6.5	Ruhender Verkehr	34
6.6	Parksuchzeiten.....	36
6.7	Verkehrssicherheit.....	37
7	Wirkung der Maßnahmen auf die wirtschaftliche Lage.....	43
8	Akzeptanz und Wirkungen der Einzelmaßnahmen	47
8.1	Einrichtung einer Fahrradstraße	47
8.2	Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs.....	48
8.3	Änderung der Verkehrsführung an der Cronstettenstraße.....	50
8.4	Sicherheitsbezogene Markierungen.....	52
8.5	Umnutzung der Kfz-Parkflächen.....	55
8.6	Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr.....	58
9	Anmerkungen, Verbesserungsvorschläge und Wünsche der Befragten.....	60
10	Erkenntnisse und Empfehlungen	63
10.1	Beantwortung der Hypothesen.....	63
10.2	Erkenntnisgewinn	65
10.3	Empfehlungen und Ausblick	66
	Literaturverzeichnis.....	72
	Anhang	74

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Standorte für die Verkehrsbeobachtungen (Kartengrundlage: Esri 2024).	13
Abbildung 2: Altersverteilung in Gruppen in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung	15
Abbildung 3: Berufliche Situation der Befragten in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung.....	16
Abbildung 4: Verteilung der Nutzendengruppen in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung	16
Abbildung 5: Verteilung der Gewerbetreibenden nach Branchen in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung.....	17
Abbildung 6: Verteilung der Kund*innen und Besucher*innen nach Branchen in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung	17
Abbildung 7: Verteilung der genutzten Verkehrsmittel in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung .	18
Abbildung 8: Makrolage des Oeder Wegs in Frankfurt am Main (Kartengrundlage: TopPlusOpen 2023).....	20
Abbildung 9: Modalfilter am Eschenheimer Tor (links) und Diagonalfilter am Oeder Weg/Holzhausenstraße (rechts)	21
Abbildung 10: Diagonalfilter in der Cronstettenstraße/Frauensteinplatz und der Falkensteiner Straße/Humbrachtstraße	21
Abbildung 11: Bodenmarkierungen in Kreuzungsbereichen (links) und vorgezogene Seitenräume (rechts) .	22
Abbildung 12: Farbliche Markierung der Fahrradstraße mit erkennbarer Doorring-Zone (Sicherheitstrennstreifen)	22
Abbildung 13: Umnutzung des Seitenraums.....	23
Abbildung 14: Bewertung der Umfeldqualität ex-post in der ersten Befragung (links) und der zweiten Befragung (rechts)	25
Abbildung 15: Ergebnisse der Interviews mit den Gewerbetreibenden (allgemeine Kriterien).....	26
Abbildung 16: Messung der DTV im Untersuchungsraum und den anliegenden Straßen zwischen 2021 und 2023 (Kartengrundlage: Esri 2024, Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2023)	28
Abbildung 17: Messung des Radverkehrs im Untersuchungsraum und den anliegenden Straßen (Kartengrundlage: Esri 2024, Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2023).	29
Abbildung 18: Berechnete Lärmbelastung der Jahre 2021 (links) und 2023 (rechts) (Kartengrundlage: Esri 2024).	30
Abbildung 19: Ermittlung der Straßenquerschnitte nach RASt (Kartengrundlage: TopPlusOpen2024, vgl. FGSV 2006).	31
Abbildung 20: Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl in der ersten (links) und der zweiten (rechts) Befragung.....	32
Abbildung 21: Bewertung des fließenden Verkehrs vor (erste Befragung links) und nach der Umgestaltung (zweite Befragung, rechts)	33
Abbildung 22: Bewertung des fließenden Verkehrs nach der Umgestaltung (erste Befragung links, zweite Befragung rechts).....	33
Abbildung 23: Bewertung der Parksituation vor (erste Befragung links) und nach der Umgestaltung (zweite Befragung rechts).....	35
Abbildung 24: Ergebnisse der Interviews mit den Gewerbetreibenden (verkehrliche Kriterien)	36

Abbildung 25: Unfälle mit Personenschäden im Oeder Weg 2019 und 2023 (Kartengrundlage: TopPlusOpen 2023, Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b).....	40
Abbildung 26: Funktionen des Erdgeschoss-Gewerbes im Oeder Weg (Kartengrundlage: Esri 2024).....	43
Abbildung 27: Veränderungen auf Gewerbe seit Maßnahmenumsetzung aus Sicht der Gewerbetreibenden in der ersten (links) und der zweiten (rechts) Befragung.....	44
Abbildung 28: Veränderungen des Kund*innenverhalten seit Maßnahmenumsetzung aus Sicht der Kund*innen in der ersten (links) und der zweiten (rechts) Befragung.....	44
Abbildung 29: Ergebnisse der Interviews mit den Gewerbetreibenden (betriebliche/wirtschaftliche Kriterien).	45
Abbildung 30: Bewertung der Einzelmaßnahme "Einrichtung einer Fahrradstraße" in der zweiten Befragung	47
Abbildung 31: Bewertung der Einzelmaßnahme "Diagonalfilter auf der Holzhausenstraße" in der zweiten Befragung.....	49
Abbildung 32: Bewertung der Einzelmaßnahme "Zufahrtssperre Anlagenring" in der zweiten Befragung	50
Abbildung 33: Bewertung der Einzelmaßnahme "Änderung der Verkehrsführung im Bereich Cronstettenstraße" in der zweiten Befragung.....	51
Abbildung 34: Bewertung der Einzelmaßnahme "Änderung der Verkehrsführung im Bereich Cronstettenstraße" durch Bewohner*innen im Umfeld der Cronstettenstraße.....	52
Abbildung 35: Bewertung der Einzelmaßnahme "Vorgezogene Seitenräume" in der zweiten Befragung.....	53
Abbildung 36: Bewertung der Einzelmaßnahme "Rotmarkierungen" in der zweiten Befragung	54
Abbildung 37: Bewertung der Einzelmaßnahme "Sicherheitstrennstreifen" in der zweiten Befragung	55
Abbildung 38: Bewertung der Einzelmaßnahme "Umnutzung der Kfz-Parkflächen" in der zweiten Befragung	56
Abbildung 39: Bewertung der Einzelmaßnahme "Multifunktionsflächen" in der zweiten Befragung	57
Abbildung 40: Bewertung der Einzelmaßnahme "Begrünung und Stadtmobiliar" in der zweiten Befragung .	57
Abbildung 41: Bewertung der Einzelmaßnahme "Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen" in der zweiten Befragung.....	58
Abbildung 42: Bewertung der Einzelmaßnahme "Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr" in der zweiten Befragung.....	59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Methodenübersicht.....	9
Tabelle 2: Kreuztabelle der Verkehrsmittel nach Nutzendengruppe in der ersten Befragung (n=925).....	18
Tabelle 3: Kreuztabelle der Verkehrsmittel nach Nutzendengruppe in der zweiten Befragung (n=1.943).....	19
Tabelle 4: Unfälle im Untersuchungsgebiet nach Kategorie und Beteiligten im Jahr 2019 (Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b)	37
Tabelle 5: Unfälle im Untersuchungsgebiet nach Unfalltyp und Beteiligten im Jahr 2019 (Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b)	38
Tabelle 6: Unfälle im Untersuchungsgebiet nach Kategorie und Beteiligten im Jahr 2023 (Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b)	38
Tabelle 7: Unfälle im Untersuchungsgebiet nach Unfalltyp und Beteiligten im Jahr 2023 (Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b)	39
Tabelle 8: Gewerbeabmeldungen in unterschiedlichen innerstädtischen Straßen in Frankfurt	46
Tabelle 9: Inhalte der Freitextantworten zu Wünschen, Anmerkungen und Vorschlägen, kategorisiert	60
Tabelle 10: Kategorisierung von Maßnahmen zur Umsetzung von fahrradfreundlichen Nebenstraßen.	67

1 Einleitung

Die Förderung des Radverkehrs ist ein zentraler Baustein für die Umsetzung der Verkehrswende in Städten. Dazu hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main im Jahr 2019 den sog. „Fahrradstadt-Beschluss“ gefasst, der unter anderem die Gestaltung von elf „fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ beinhaltet (vgl. Stadt Frankfurt 2019). Bei diesem neuen, auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Ansatz der Verkehrsplanung soll eine Fuß- und Radverkehrsförderung zum Beispiel durch getrennte, sichere und übersichtliche Fuß- und Radverkehrsanlagen, reduzierte Kfz-Geschwindigkeiten sowie Umwandlung von Kfz-Parkständen zu Flächen für Fahrradabstellanlagen und andere Nutzungen erreicht werden. Dies bietet Chancen zur Erhöhung der Sicherheit sowie zur Verbesserung der Verbindungs- und Aufenthaltsqualität für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende, Anwohnende und Gewerbetreibende (vgl. Klein et al. 2021).

Die damit verbundenen Projekte bedeuten jedoch auch erhebliche Eingriffe in die heutige Aufteilung des Straßenraums. Da dies nicht unumstritten ist und bei einigen Akteuren auch Ängste und Sorgen hervorruft, hat sich die Verwaltung dazu entschieden, im Bereich der „fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ zunächst auf bestandsnahe Maßnahmen, wie z. B. Markierungslösungen, Beschilderung für geänderte Verkehrsführungen, Fahrrad-Abstellbügel, Poller und weitere stadtgestalterische Elemente, zu setzen. So wurde die Option offengehalten, die eingeführten Maßnahmen, ohne großen baulichen Aufwand auch zurückzunehmen oder anpassen zu können.

Um Erkenntnisse über die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen zu erhalten, werden wissenschaftliche Analysen zur Vorher-Nachher-Situation durch die Frankfurt University of Applied Sciences durchgeführt. Diese beinhalten u. a. eine Untersuchung von Veränderungen in der Nutzung des öffentlichen Raums und der Verteilung des Verkehrs im angrenzenden Straßennetz, der Auswirkungen auf die (subjektive und objektive) Sicherheit sowie der Akzeptanz bei unterschiedlichen Akteursgruppen. Die wissenschaftlichen Untersuchungen erfolgen für die drei zuerst umgesetzten Straßen Oeder Weg, Grüneburgweg und die Achse Kettenhofweg/Robert-Mayer-Straße. Dieser Bericht stellt die wesentlichen Ergebnisse für den Oeder Weg dar.

Eine entscheidende Frage hierbei ist, ob der Fuß- und Radverkehrsanteil durch die geplanten Maßnahmen erhöht und der Kfz-Verkehr reduziert werden kann und wie sich die Aufenthalts- und Wohnqualität sowie die Gesamtsituation für Gewerbetreibende in den Untersuchungsgebieten entwickelt. Hierfür wurde ein systematisches und längerfristiges Untersuchungskonzept erstellt, mit dem die Situation vor und nach der Umsetzung der Maßnahmen erfasst wird.

2 Projektziel und Forschungskonzept

Im Rahmen des Projekts sollen die Auswirkungen der einzelnen Umgestaltungsmaßnahmen für die drei genannten Straßenabschnitte evaluiert werden. Ziel ist die Identifikation von Erfolgen und Misserfolgen durch die umgesetzten Maßnahmen der Stadt Frankfurt am Main.

2.1 Forschungshypothesen

Zur Evaluierung des Projektziels dienen diverse Forschungshypothesen. Folgende Forschungshypothesen wurden im Laufe des Projekts überprüft:

- Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt zu höheren Radverkehrszahlen und geringeren Kfz-Verkehrszahlen in den betroffenen Straßen.
- Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt nicht zu erhöhtem Parksuchverkehr in den betroffenen Straßen.

- Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt zu keinen verkehrlichen Beeinträchtigungen in den umliegenden Straßen.
- Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt zu einer verbesserten Wohn- und Aufenthaltsqualität in den betroffenen Straßen.
- Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit unter allen Verkehrsteilnehmenden in den betroffenen Straßen.
- Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen reduziert regelwidriges Parken und Halten von Lieferverkehr.
- Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen wirkt sich nicht negativ auf den Betrieb der ansässigen Geschäfte (Einzelhandel, Gastronomie etc.) aus.

Zur wissenschaftlichen Evaluierung der Auswirkungen der Umgestaltung und Beantwortung der Hypothesen wurde ein umfangreiches Forschungskonzept unter Anwendung verschiedener Methoden erarbeitet. Der Oeder Weg ist die erste fahrradfreundliche Nebenstraße, in der Umgestaltungen vorgenommen wurden. Die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Frankfurt und der Frankfurt UAS begann erst nach Beginn der Umgestaltungsmaßnahmen. Aus diesem Grund konnten, anders als in den beiden anderen Untersuchungsräumen, keine eigenen Vorher-Betrachtungen stattfinden.

Das Untersuchungskonzept besteht einerseits aus Verkehrserhebungen des fließenden und ruhenden Verkehrs und andererseits aus qualitativen und quantitativen Befragungsmethoden. Um den fließenden Verkehr in den Untersuchungsräumen beschreiben zu können, wurden Verkehrszählungen, Beobachtungen und Unfalldatenherangezogen. Um den ruhenden Verkehr zu erfassen, wurde die Synergie zum Forschungsprojekt „start2park“ der Frankfurt UAS genutzt, in dem mittels Smartphone-App Fahrten im Untersuchungsgebiet generiert und so die Parksuchzeit bestimmt werden kann (vgl. Hagen & Saki 2024). Für detailliertere Erkenntnisse zu einzelnen Maßnahmen und deren Akzeptanz sowie Einschätzungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen wurden quantitative Befragungen (online und face-to-face) und qualitative Leitfadenterviews durchgeführt.

2.2 Methodenübersicht

Für das Untersuchungsgebiet Oeder Weg wurden sowohl diverse eigene Erhebungen durchgeführt als auch externe Daten analysiert. Folgende Tabelle stellt die einzelnen Methoden, Erhebungszeiträume und Untersuchungsgegenstände dar.

Tabelle 1: Methodenübersicht

Erhebungsmethode	Zeitraum	Zielgruppen	Erhebungsziel
Quantitative Befragung	1. Befragung: 13.06.2022 - 13.10.2022 2. Befragung: 04.09.2023 - 13.10.2023	Alle Nutzenden des Oeder Wegs und umliegende Straßen, Differenzierung nach Nutzungsgruppe und Verkehrsmittelnutzung möglich	Erfassung der wahrgenommenen Verkehrssituation, Akzeptanz der Maßnahmen, Veränderung der Akzeptanz zwischen den Befragungen

Leitfadengestützte Interviews	01.09.2022 - 30.11.2022	Ansässige Gewerbetreibende	Auswirkungen der Maßnahmen auf das ansässige Gewerbe mit sichtbarem Kund*innenbetrieb
Verkehrsbeobachtungen	1. Beobachtung: 20.09.2022 2. Beobachtung: 26./27. 09.2023	Verkehrsteilnehmende	Auswirkungen der Maßnahmen auf Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und Verkehrssicherheit
Verkehrszählungen	Mehrstufig (durch die Stadt FFM)	Verkehrsteilnehmende	Auswirkungen der Maßnahmen auf die Verkehrsbelastung und Verkehrsmittelnutzung
Unfallanalysen	Kontinuierliche polizeiliche Erfassung der Unfälle	Verkehrsteilnehmende	Auswirkungen der Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit
Erhebung Parksuchzeiten	01.09.2022 - 31.07.2023	Stellplatzsuchende des MIV	Erfassung der Parksuchzeit nach der Stellplatzumwidmung
Analyse von Gewereregisterdaten	Kontinuierliche Erfassung des Gewerbebestands	Ansässige Gewerbetreibende	Auswirkungen der Maßnahmen auf mögliche An- und Abmeldungen von Gewerbe im Untersuchungsgebiet

2.2.1 Eigene Erhebungen

Zur Erfassung der wahrgenommenen Verkehrssituation vor und nach den Umgestaltungen sowie der Akzeptanz der umgesetzten Maßnahmen in dem untersuchten Straßenabschnitt wurden zwei **quantitative Nutzenden-Befragungen** durchgeführt. Es wurde sich für eine Online-Umfrage mit ergänzenden Vor-Ort-Befragungen entschieden, da auf diese Weise möglichst viele Personen erreicht werden konnten. Die Befragung wurde mit Hilfe der Onlinebefragungs-Software Questionstar erstellt und durchgeführt. Vor Beginn der Befragungszeiträume wurde für jede Befragung ein Pre-Test durchgeführt, um die Fragebögen auf ihre Zuverlässigkeit zu prüfen. Die Befragungen wurden als Mehr-Tages-Befragungen angesetzt, bei der eine zufällig gezogene Stichprobe aller Nutzenden einmalig in einem Zeitraum, der aus mehreren aufeinanderfolgenden Erhebungstagen besteht, befragt wird.

Um einen Vergleich zwischen der Ausgangs-/Vorher-Situation und der Nachher-Situation nach Einführung der Umgestaltungsmaßnahmen, ziehen zu können, sollten die Befragungen wiederholt durchgeführt werden. In den Untersuchungsgebieten Grüneburgweg und Kettenhofweg / Robert-Mayer-Straße war es möglich, eine erste Befragung zur Ausgangssituation vor Umsetzung erster Maßnahmen durchzuführen. Im Untersuchungsgebiet Oeder Weg war eine Befragung vor Umsetzung erster Maßnahmen aufgrund des Projektstarts nach Umsetzungsbeginn nicht möglich. Eine Beurteilung der Ausgangssituation des Oeder Wegs durch die Befragten war hier somit nur retrospektiv möglich (ex-post). Die erste Befragung im Oeder Weg fand im Zeitraum vom 13.06.2022 bis 13.10.2022, die zweite Befragung vom 04.09.2023 bis 13.10.2023 statt. In der

zweiten Befragung lag der Schwerpunkt auf der Beurteilung der Umgestaltung und der möglichen Veränderung der Einstellung der Befragten seit der Umgestaltung.

Bei der Rekrutierung von Befragungsteilnehmenden lag ein Fokus auf den Bewohner*innen der jeweils betroffenen und anliegenden Straßen sowie den auf der jeweiligen Straße ansässigen Gewerbetreibenden. Die Kontaktaufnahme zu den Bewohnenden und den Gewerbetreibenden verlief über schriftliche Anschreiben, die zur Online-Teilnahme an der Befragung aufriefen und in den Gebieten in den Briefkästen verteilt wurden.

In der ersten Befragung wurden die schriftlichen Einladungen auf dem Oeder Weg sowie in den unmittelbar angrenzenden Straßen durch Mitarbeitende der Frankfurt UAS verteilt. Für die zweite Befragung wurde das Verteilgebiet der schriftlichen Einladungen auf Anregung der Teilnehmenden der ersten Befragung auf die gesamten Haushalte der Postleitzahlgebiete 60318 und 60322 vergrößert. Die Verteilung erfolgte über die Deutsche Post Dialog Solutions GmbH.

Ergänzend wurden im Straßenraum und in Geschäften, die ihr Einverständnis erklärt hatten, Flyer und Poster ausgelegt und verteilt. Zusätzlich wurde durch Befragungspersonal, welches im Vorfeld bzgl. Zweck und Inhalte der Befragungen geschult wurde, vor Ort Personen angesprochen und die Befragung durchgeführt. Dabei wurden die Fragen durch das Personal gestellt und die Antworten direkt eingetragen. Bei den vor Ort durchgeführten Befragungen wurde darauf geachtet, insbesondere Personengruppen anzusprechen, die zu dem jeweiligen Zeitpunkt der Erhebung in der Stichprobe unterrepräsentiert waren. Auf eine Bekanntmachung der Umfrage im Internet wurde verzichtet, um eine mögliche Instrumentalisierung durch Interessensgruppen zu vermeiden und die Teilnahme nur für Personen zu öffnen, die von den Veränderungen betroffen sind. Grundsätzlich ist jedoch zu beachten, dass bei Befragungen am Ort des Geschehens die Nichterreichbarkeit bestimmter Gruppen, wie in diesem Anwendungsfall zum Beispiel der Pkw-Durchgangsverkehr, als mögliche Fehlerquelle dient.

Die Teilnahme an den Befragungen verlief vollständig anonym, da keine personenbezogenen Daten erhoben wurden. Detaillierte Hinweise zu Aufbau und Inhalten der Fragebögen finden sich im Zwischenbericht (vgl. Knese et al. 2023). Im Unterschied zur ersten Befragung beinhaltete die zweite Befragung keine ex-post Beurteilung des Vorherzustandes, stattdessen wurden die Befragten bei der Bewertung der Einzelmaßnahmen gefragt, ob sich seit der Einführung der Maßnahmen ihre Einstellung geändert hat. Außerdem wurden auf Wunsch der Teilnehmenden der ersten Befragung einige Änderungen vorgenommen. So wurde die Gruppe „Anwohnende der umliegenden Straßen“ auf die angrenzenden Postleitzahlbereiche erweitert und diese Gruppe konnte ihre Wohnstraße angeben. Zudem wurden die Bewertungskriterien der Einzelmaßnahmen um das Kriterium „Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden“ erweitert und drei weitere Einzelmaßnahmen (die Begrünung, vorgezogenen Seitenräume (sog. Gehwegnasen) und die Änderung der Verkehrsführung im Umfeld der Cronstettenstraße) hinzugefügt.

Die **leitfadengestützten Tiefeninterviews** dienten einer detaillierten Ermittlung der Maßnahmeneffekte auf die ansässigen Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet. Deren Perspektive und die Wirkungen der Umgestaltung auf den Geschäftsbetrieb spielen für die Umsetzung und Bewertung der Maßnahmen eine große Rolle, die in der wissenschaftlichen Analyse gesondert berücksichtigt wird. Vor der Kontaktaufnahme erfolgte die Identifizierung des ansässigen Gewerbes auf dem Oeder Weg. Hierfür wurden Begehungen durchgeführt und eine Gewerbeliste erstellt. Die Daten wurden zudem mit einer offiziellen Gewerbebestandsliste der Stadt Frankfurt abgeglichen. Im Vordergrund der Befragung standen alle Gewerbe, die Kund*innenverkehr generieren und eine Sichtbarkeit im Straßenraum aufweisen. Insgesamt sind dabei 165 für die Befragung relevante Gewerbetreibende registriert worden. Dieser Bericht umfasst eine

Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse zur Beantwortung der Forschungshypothesen. Eine detaillierte Beschreibung der Methode sowie der Ergebnisse der Interviews kann dem Zwischenbericht (vgl. ebd.) entnommen werden.

Durch **kameragestützte Verkehrsbeobachtungen** konnten wichtige Erkenntnisse zur Akzeptanz und den verkehrlichen Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen im Rahmen der fahrradfreundlichen Umgestaltung gewonnen werden. Insbesondere die Verkehrssicherheit und das Verkehrsverhalten an neuralgischen Punkten im Straßenraum spielen in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. Durch mehrere Beobachtungsphasen an gleichen Standorten wurden auch potenzielle Gewöhnungseffekte untersucht. Dazu dienten standardisierte Beobachtungsbögen, bei denen je nach Standort unterschiedliche Situationen im Fokus standen. Die Beobachtungsstandorte sind Abbildung 1 zu entnehmen. Da es zwei Beobachtungsphasen gegeben hat, weichen die Untersuchungsstandorte zum Teil voneinander ab. 2022 wurde an folgenden Standorten beobachtet:

- Standort 1.1 (Diagonalfilter an der Holzhausenstraße)
- Standort 1.2 (auf Höhe des Oeder Wegs 128, Beobachtung des Sicherheitstrennstreifens)
- Standort 1.3 (auf Höhe des Oeder Wegs 50, Beobachtung der Lieferzonen)

Im Vergleich dazu wurden die Standorte in der zweiten Beobachtungsphase 2023 zum Teil zusammengelegt und ergänzt, da neue Maßnahmen hinzugekommen sind:

- Standort 1.1 (Diagonalfilter an der Holzhausenstraße)
- Standort 1.3 (auf Höhe des Oeder Wegs 50, Beobachtung der Lieferzonen sowie der Sicherheitstrennstreifen)
- Standort 2.1 (Diagonalfilter an der Cronstettenstraße/Frauensteinplatz)
- Standort 2.2 (Diagonalfilter an der Humbrachtstraße/Falkensteiner Str.)

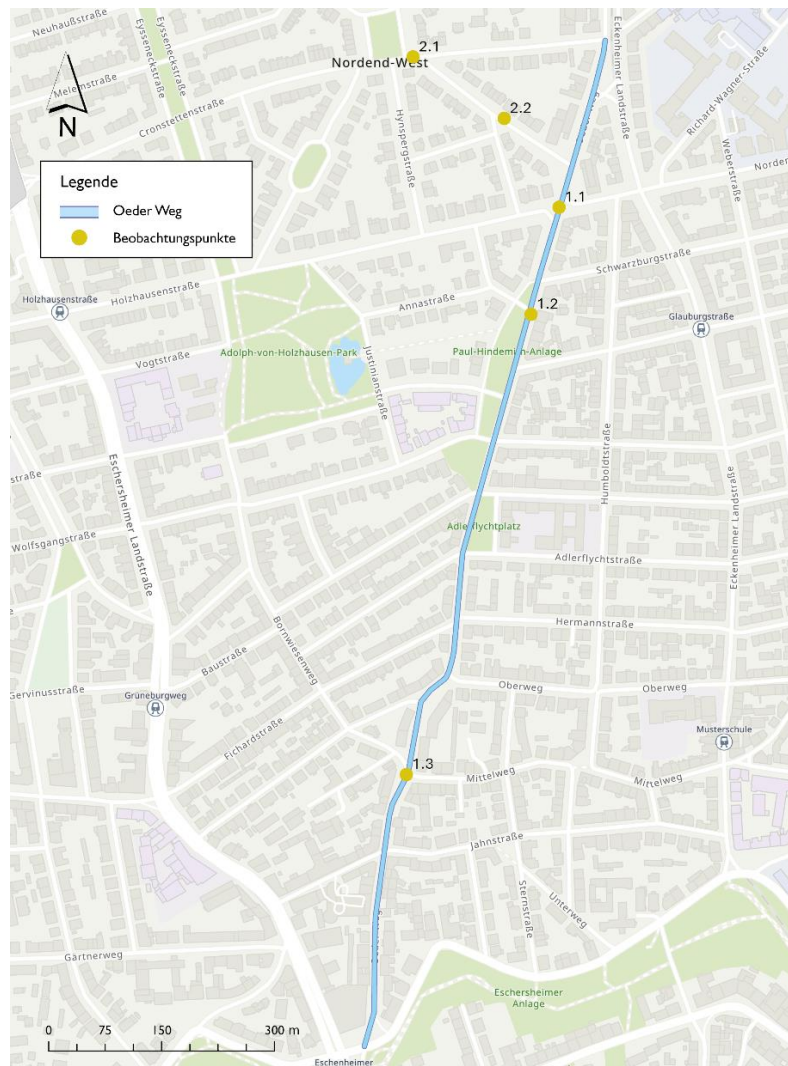


Abbildung 1: Standorte für die Verkehrsbeobachtungen (Kartengrundlage: Esri 2024)

2.2.2 Auswertung externer Daten

Zusätzlich zu den selbstständig ausgeführten Erhebungen wurden sekundäre Daten aus anderen Quellen für die Analysen genutzt. Hierzu gehörten u. a. die Daten der durch die Stadt Frankfurt durchgeführten bzw. beauftragten **Verkehrszählungen** unterschiedlicher Verkehrsarten. Die Knotenpunkt- und Querschnittszählungen fanden sowohl vor der Maßnahmenumsetzung als auch mehrmals nach bzw. während der Umgestaltung des Oeder Wegs statt. Als Zählstandorte wurden repräsentative Knoten und Streckenabschnitte im Oeder Weg sowie in angrenzenden Seitenstraßen und Hauptstraßen ausgewählt. Das Ziel der Erhebungen war die Ermittlung der durchschnittlichen Tagesverkehrsmengen (=DTV), insbesondere im Kfz- und Radverkehr. Dabei standen zum einen die Darstellung der aktuellen verkehrlichen Situation und zum anderen die Veränderungen im Kfz- und Radverkehr durch die Umgestaltungsmaßnahmen im Vordergrund.

Zur Untersuchung der Maßnahmeneffekte auf die Verkehrssicherheit, standen neben der subjektiven Sicherheitswahrnehmung der Befragten die tatsächlichen Unfälle im Fokus. Dazu wurden die **polizeilichen Unfalldaten** im Untersuchungsgebiet angefordert und ausgewertet. Bei der Auswahl des Untersuchungsgebiets wurde sich am Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M-Uko) (vgl. FGSV 2012) orientiert. Die Unfallstatistik umfasst alle polizeilich registrierten Verkehrsunfälle und wird kontinuierlich erhoben. Zur besseren Vergleichbarkeit für den Zeitraum vor und nach der Umgestaltung wurden die

Kalenderjahre 2019 und 2023 ausgewählt und mit einem besonderen Fokus auf den Fuß- und Radverkehr ausgewertet.

Zur Bewertung der Verkehrsentwicklung wurden standes verschiedene Aspekte des fließenden und ruhenden Verkehrs im Fokus. Insbesondere die Reduzierung und Umnutzung von Parkflächen war von Projektbeginn eine umstrittene Maßnahme, da u. a. längere Parksuchzeiten befürchtet wurden. Die **Ermittlung der Parksuchzeiten** stand daher in einem besonderen Augenmerk und wurde durch unterschiedliche Methoden betrachtet. Neben der subjektiven Einschätzung seitens der Nutzendengruppen (quantitative Befragung und Tiefeninterviews) konnten durch die Unterstützung des Forschungsprojekts „start2park“ der Frankfurt UAS wertvolle Daten generiert werden. Diese stammen aus einer eigens entwickelten Smartphone-App, bei der echte Kfz-Fahrten im Untersuchungsgebiet per GPS aufgenommen und durch anonyme Erfassung des Start- und Endzeitpunktes der Parkplatzsuche die Parksuchzeit bestimmt werden konnte (vgl. Hagen & Saki 2024). Die Erhebungen fanden im Zeitraum vom 01.09.2022 bis 31.07.2023 statt. Aufgrund des späteren Beginns der wissenschaftlichen Begleitforschung war eine Erhebung der Parksuchdauer vor der Maßnahmeneinführung nicht möglich, weshalb ein Vorher-Nachher-Vergleich nicht möglich ist.

Zur Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte auf das ansässige Gewerbe im Untersuchungsgebiet erfolgte neben den leitfadengestützten Interviews und den quantitativen Befragungen zusätzlich eine **Analyse von Gewerberegisterauszügen**, die durch das Ordnungsamt der Stadt Frankfurt bereitgestellt wurden. Diese bezogen sich auf unterschiedliche (Einkaufs-)Straßen im Frankfurter Stadtgebiet und beinhalteten alle Gewerbean- und -abmeldungen von 2018 bis 2023, inkl. möglicher Gründe. Auf Basis dieser Listen war ein Vergleich der Entwicklungen auf dem Oeder Weg mit denen auf Straßen mit einem ähnlichen Charakter (z. B. Leipziger Straße) möglich, auch um mögliche Auffälligkeiten durch Implementierung der verkehrlichen Maßnahmen zu identifizieren. Zudem konnten die Listen genutzt werden, um die selbst durchgeführten Begehungen zum Gewerbebestand (z. B. bei der Teilnehmendenakquise für die Tiefeninterviews und quantitativen Befragungen) zu validieren.

3 Beschreibung der Stichproben der quantitativen Befragungen

Die erste Befragung wurde 1.250-mal begonnen und 925-mal vollständig abgeschlossen. Bei der zweiten Befragung war die Differenz zwischen begonnenen Fragebögen (3.353) und vollständig abgeschlossenen Fragebögen (1.943) deutlich größer. Jedoch lässt das häufige Abbrechen vor der ersten Frage darauf schließen, dass der Fragebogen in vielen Fällen nur einmal geöffnet wurde (z. B. durch das Scannen des QR-Codes) und dann zu einem späteren Zeitpunkt erneut geöffnet und dann ausgefüllt wurde.

Die durchgeführten Umfragen können nicht als repräsentative Befragung beurteilt werden, da die Grundgesamtheit des befragten Personenkreises nicht zu bestimmen ist. Gleichwohl lässt die hohe Anzahl an Teilnehmenden für verschiedene Nutzendengruppen klare Trendergebnisse zu. Nicht jede Frage war für die Teilnehmenden verpflichtend, sodass die Anzahl der Antworten je nach Frage variieren kann. Darüber hinaus wurden einzelne Fragen, die sich an bestimmte Nutzendengruppen richteten, nicht jeder teilnehmenden Person gestellt, was ebenfalls zu einer variierenden Teilnehmendenzahl bei den Fragen führt.

An der ersten Befragung nahmen Personen zwischen 14 und 84 Jahren teil, an der zweiten Befragung Personen zwischen 12 und 88 Jahren. In beiden Befragungen war der größte Anteil der Befragten zwischen 50 und 59 Jahren alt (jeweils 27 %). In der ersten Befragung war der Anteil der Altersgruppe 30 bis 39 Jahre mit 26 % etwas höher als in der zweiten Befragung (21 %). Insgesamt verschob sich die Altersverteilung in der zweiten Befragung leicht zugunsten der älteren Bevölkerungsgruppen (vgl. Abbildung 2).

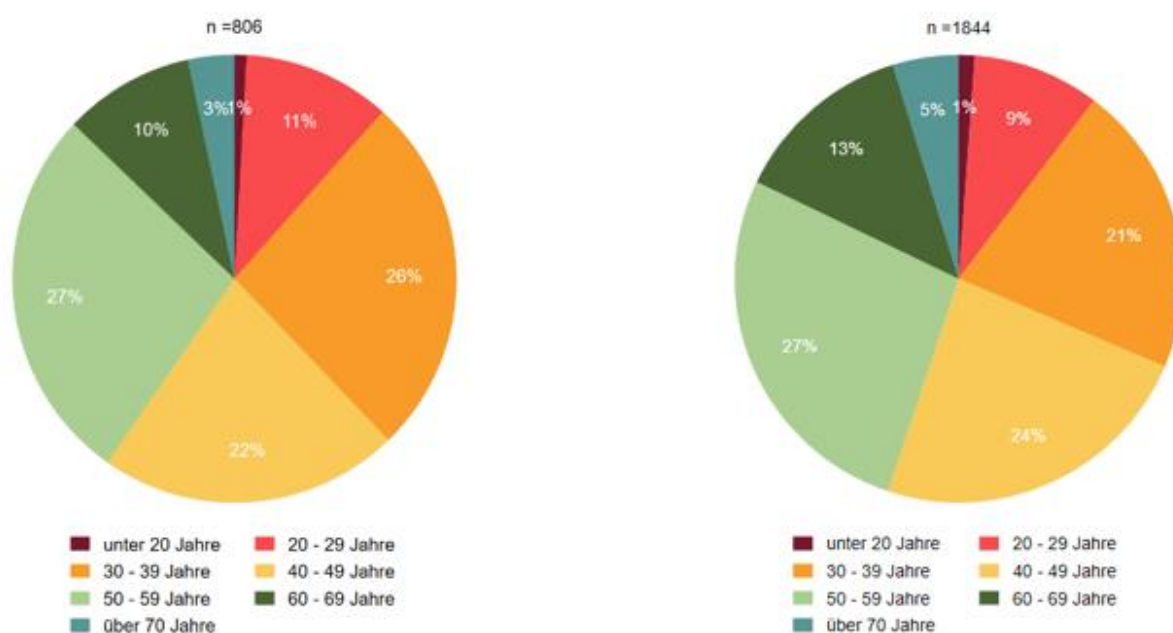


Abbildung 2: Altersverteilung in Gruppen in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung

Die Geschlechtsverteilung gliedert sich in der ersten Befragung in rund 43 % weibliche Personen, 54 % männliche und 1 % diverse Personen. 3 % machten keine Angaben zum Geschlecht. An der zweiten Befragung nahmen 45 % weibliche Personen, 52 % männliche Personen und ebenfalls 1 % diverse Personen teil. 2 % der Befragten machten keine Angaben zum Geschlecht.

Die berufliche Situation der Befragten zum Zeitpunkt der Befragung ist in Abbildung 3 dargestellt. Mit 66 % bzw. 64 % der Nennungen ist der größte Teil der befragten Personen vollzeiterwerbstätig. Am zweithäufigsten sind teilzeiterwerbstätige Personen vertreten (je 16 %), gefolgt von Rentner*innen, Pensionär*innen und Vorrentner*innen (8 % bzw. 10 %) sowie Studierenden (je 4 %).

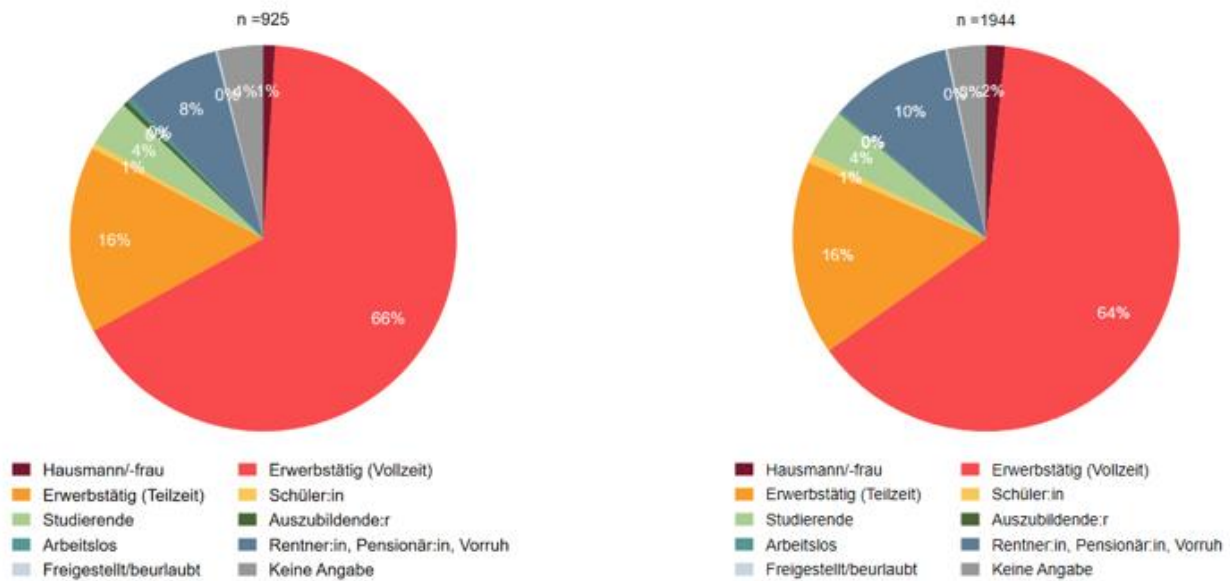


Abbildung 3: Berufliche Situation der Befragten in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung

Da davon ausgegangen wurde, dass die Wahrnehmung der Umgestaltungen stark zwischen Nutzendengruppen und Verkehrsmitteln variieren kann, wurden die Befragten zu Beginn der Umfrage aufgefordert, sich zu jeweils einer Nutzendengruppe und einem Verkehrsmittel, mit dem sie den Oeder Weg in der Regel bzw. am häufigsten benutzen, zuzuordnen und die darauffolgenden Fragen für diese Auswahl zu beantworten (vgl. Abbildung 4). Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (52 % bzw. 57 %) ordneten sich der Nutzendengruppe Bewohner*in umliegende Straßen zu. Die zweitgrößte Gruppe in der ersten Befragung waren Bewohner*innen des Oeder Wegs (24 % bzw. 9 %), gefolgt von der Gruppe Durchgangsverkehr (8 % bzw. 13 %), Kund*in / Besucher*in (7 % bzw. 12 %) sowie Gewerbetreibende (5 % bzw. 3 %) und Besucher*in (privat) (4 % bzw. 5 %). An der zweiten Befragung nahmen zusätzlich noch vier Teilnehmende aus der Gruppe Wirtschaftsverkehr teil. Die Gruppe Bewohner*in der umliegenden Straße teilt sich fast gleichmäßig auf die Postleitzahlengebiete 60318 (30 %) und 60322 (28 %) auf.

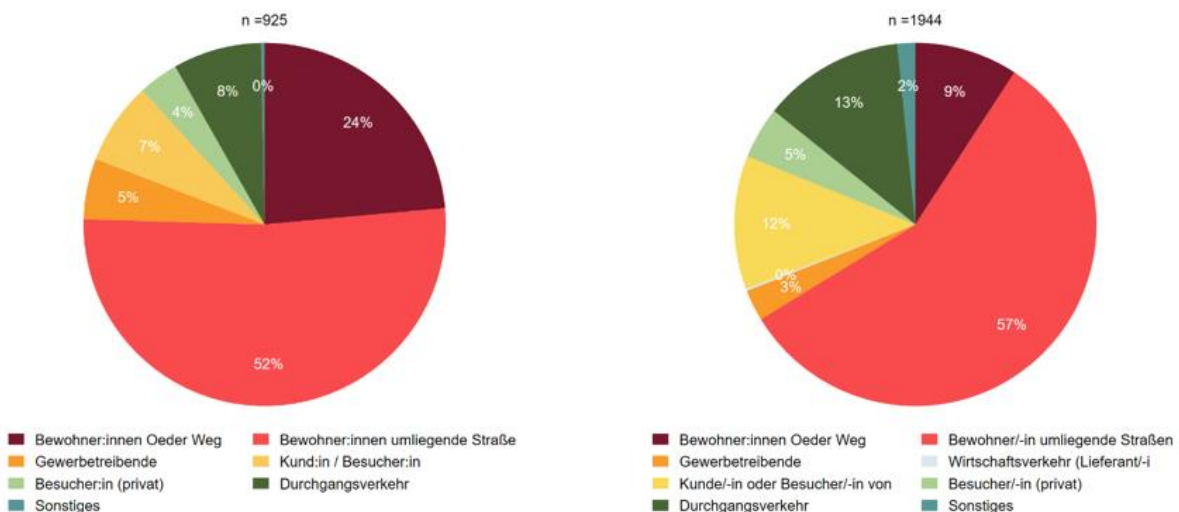


Abbildung 4: Verteilung der Nutzendengruppen in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung

Die Gewerbetreibenden, die an der Umfrage teilgenommen haben, setzten sich in der ersten Befragung überwiegend aus der Branche technische und wirtschaftliche Dienstleistungen zusammen (vgl. Abbildung 5).

Diese Gruppe macht insgesamt 40 % (20 der 50 Teilnehmenden) der Gewerbetreibenden aus. Die zweitgrößte Gruppe war die Branche des Einzelhandels (Handel für überwiegend kurzfristige, mittelfristige und langfristige Bedarfe) (13 Teilnehmende), gefolgt von der Branche Gesundheits- und Sozialwesen (12). Mit fünf Teilnehmenden ist die Gastronomiebranche am geringsten vertreten. In der zweiten Befragung machen der Einzelhandel, die technischen und wirtschaftlichen Dienstleistungen sowie die Branche Gesundheits- und Sozialwesen mit jeweils 15 Teilnehmenden die größten Gruppen aus, gefolgt von der Gastronomie (7)

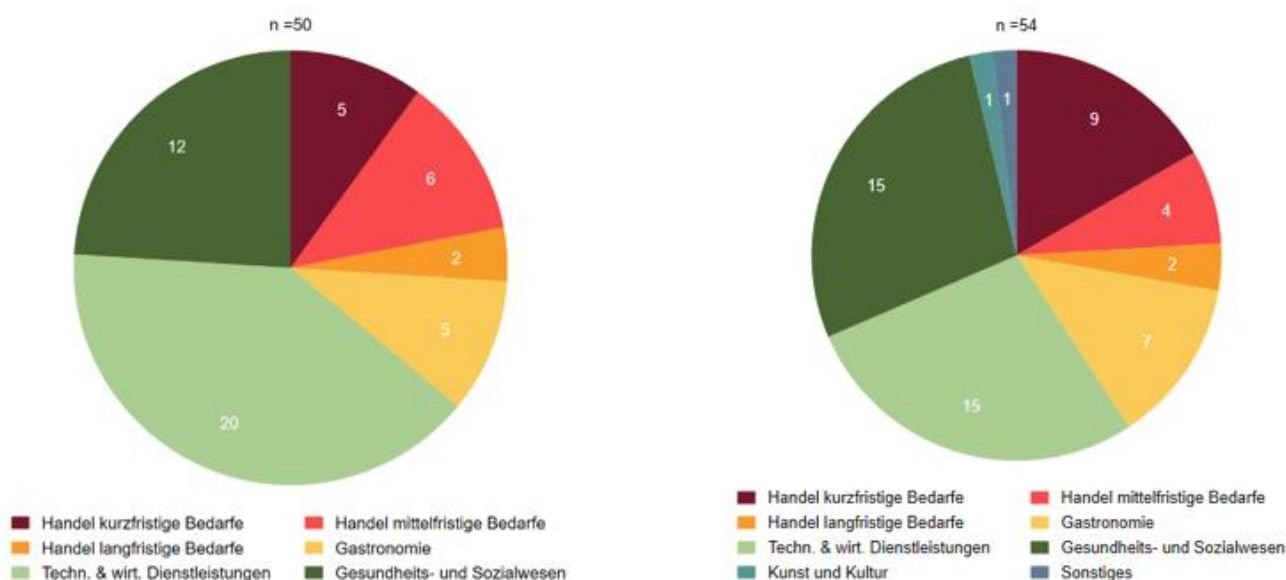


Abbildung 5: Verteilung der Gewerbetreibenden nach Branchen in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung

Die Befragten der Gruppe Kund*innen und Besucher*innen (n=68 bzw. n=231) hatten die Möglichkeit mehrere Branchen auszuwählen, da davon ausgegangen wurde, dass die Befragten dieser Gruppe nicht nur Geschäfte einer Branche besuchen (vgl. Abbildung 6). Insgesamt wurde die Branche des Einzelhandels (kurzfristige, mittelfristige und langfristige Bedarfe) am häufigsten genannt (76 bzw. 295 Nennungen). Am zweithäufigsten gaben die Befragten an, die Gastronomie des Oeder Wegs zu nutzen (60 bzw. 202).

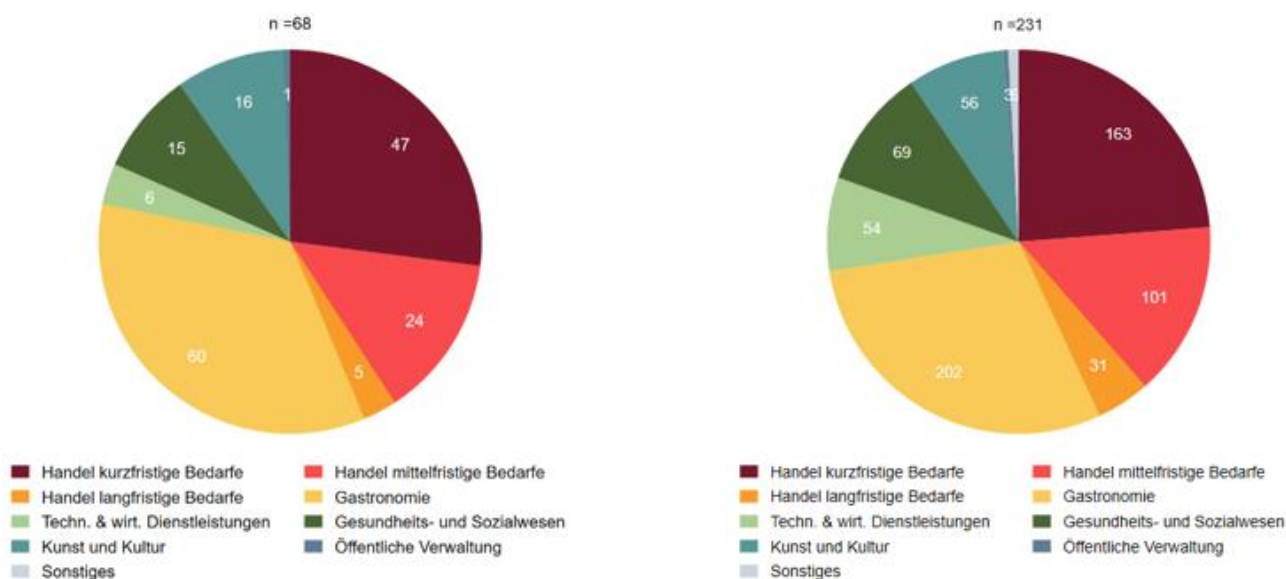


Abbildung 6: Verteilung der Kund*innen und Besucher*innen nach Branchen in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel unter den Befragten am Oeder Weg ist mit 44 % bzw. 46 % das Fahrrad (48 % bzw. 52 %, inkl. E-Bike/Pedelec und Lastenrad/Lastenpedelec), gefolgt vom zu Fuß gehen mit

36 % bzw. 31 %. Der Pkw wurde von 12 % bzw. 13 % der Befragten als das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel angegeben (vgl. Abbildung 7). Die Gruppen E-Scooter, Mofa / Motorrad / Motorroller, öffentlicher Verkehr (ÖPNV_Nutzende) und Nutzfahrzeuge wurden aufgrund der sehr geringen Anzahl von Befragten nicht in die deskriptiven Auswertungen einbezogen. Die einzelnen Ergebnisse für die übrigen Nutzendengruppen bzw. Verkehrsmittel können im Anhang in Form von Diagrammen eingesehen werden.

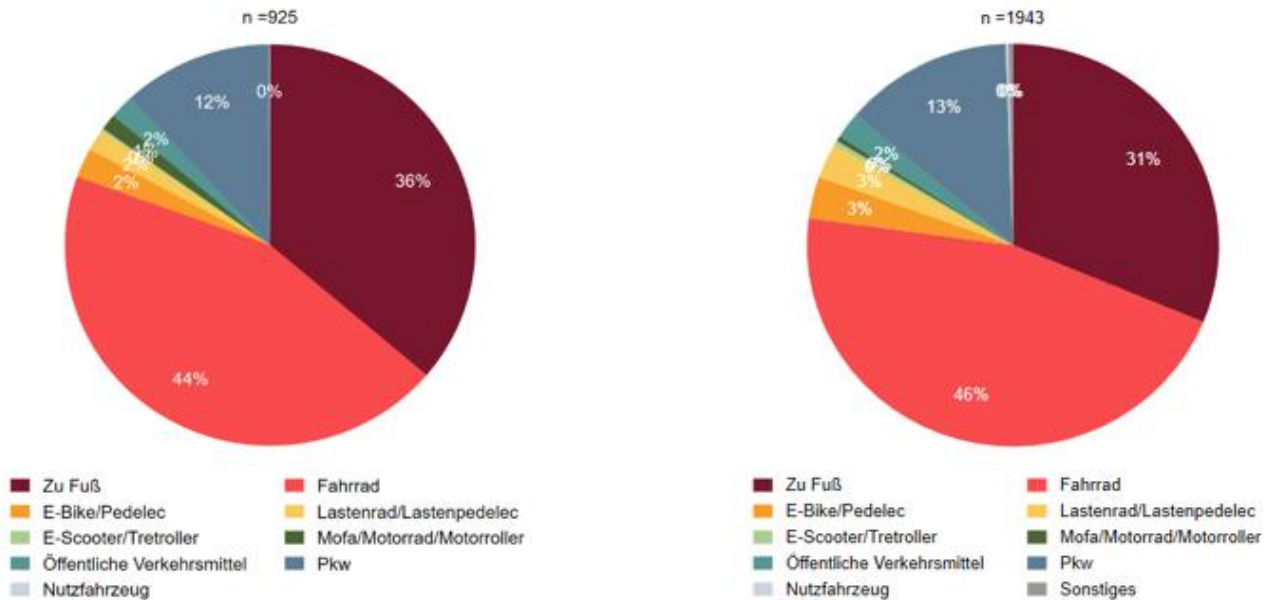


Abbildung 7: Verteilung der genutzten Verkehrsmittel in der ersten (links) und zweiten (rechts) Befragung

Für ein besseres Verständnis der folgenden Auswertungen werden die Zusammensetzungen der einzelnen Nutzendengruppen in den untenstehenden Tabellen näher beleuchtet. Es ist zu erkennen, dass in beiden Befragungen die Bewohner*innen der Oeder Wegs und die Bewohner*innen der umliegenden Straßen am häufigsten zu Fuß oder das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel angeben. Da diese zwei Gruppen den Großteil der Stichprobe stellen, ist der hohe Fuß- und Radverkehrsanteil insbesondere auf diese Gruppen zurückzuführen. Bei der zweiten Befragung ist auffällig, dass der Anteil der Pkw-Nutzenden bei den Befragten des Gewerbes und der Bewohner*innen des PLZ-Gebietes 60322 überdurchschnittlich hoch ist.

Bei den anderen Nutzendengruppen dominiert in beiden Befragungen die Fahrradnutzung. Insbesondere bei der Gruppe des Durchgangsverkehrs ist zu beachten, dass hier fast ausschließlich Personen des Fuß- und Radverkehrs an der Befragung teilgenommen haben, sodass ein typischer Durchgangsverkehr durch diese Stichprobe nicht dargestellt werden kann. Diese Tatsache ist bei der Interpretation der nachfolgenden, nach Nutzendengruppen differenzierten, Ergebnisse zu berücksichtigen.

Tabelle 2: Kreuztabelle der Verkehrsmittel nach Nutzendengruppe in der ersten Befragung (n=925)

	Zu Fuß	Fahrrad	E-Scooter	Kraftrad	Öffentl. Verkehr	Pkw	Nutzfahrzeug	Total
Bewohner*in Oeder Weg	93	88	0	3	2	32	0	218
Bewohner*in umliegende Straßen	210	196	2	6	9	57	0	480
Gewerbetreibende	14	21	0	0	2	12	1	50

Kund*in / Besucher*in	11	50	0	1	4	2	0	68
Besucher*in (privat)	3	24	0	1	1	4	0	33
Durchgangsverkehr	4	67	0	1	0	1	0	73
Total	335	448	2	12	18	109	1	925

Tabelle 3: Kreuztabelle der Verkehrsmittel nach Nutzendengruppe in der zweiten Befragung (n=1.943)

	Zu Fuß	Fahrrad	E-Scooter	Kraftrad	Öffentl. Verkehr	Pkw	Nutzfahrzeug	Sonstiges	Total
Bewohner*in Oeder Weg	71	79	0	0	4	24	0	0	178
Bewohner*in umliegende Straßen (601318)	236	270	1	1	13	51	0	4	576
Bewohner*in umliegende Straßen (60322)	199	209	4	7	9	104	0	1	533
Gewerbetreibende	13	12	0	0	2	24	3	0	54
Kund*in / Besucher*in	43	156	1	0	5	26	0	0	231
Besucher*in (privat)	26	45	0	0	7	11	0	1	90
Wirtschaftsverkehr	0	2	0	0	0	1	1	0	4
Durchgangsverkehr	15	219	1	0	1	10	0	0	246
Sonstiges	4	19	1	0	0	0	6	1	31
Total	607	1.011	7	8	7	251	4	7	1.943

4 Untersuchungsgebiet Oeder Weg

Der Oeder Weg befindet sich im nordmainischen Teil der Stadt Frankfurt am Main im Stadtteil Nordend West. Die für das Quartier verkehrlich wichtige Straße verbindet in 1,4 km Länge den Anlagenring (Eschenheimer Anlage) im Süden, über die Eckenheimer Landstraße, mit dem Alleenring (Adickesallee) im Norden (vgl. Abbildung 8).

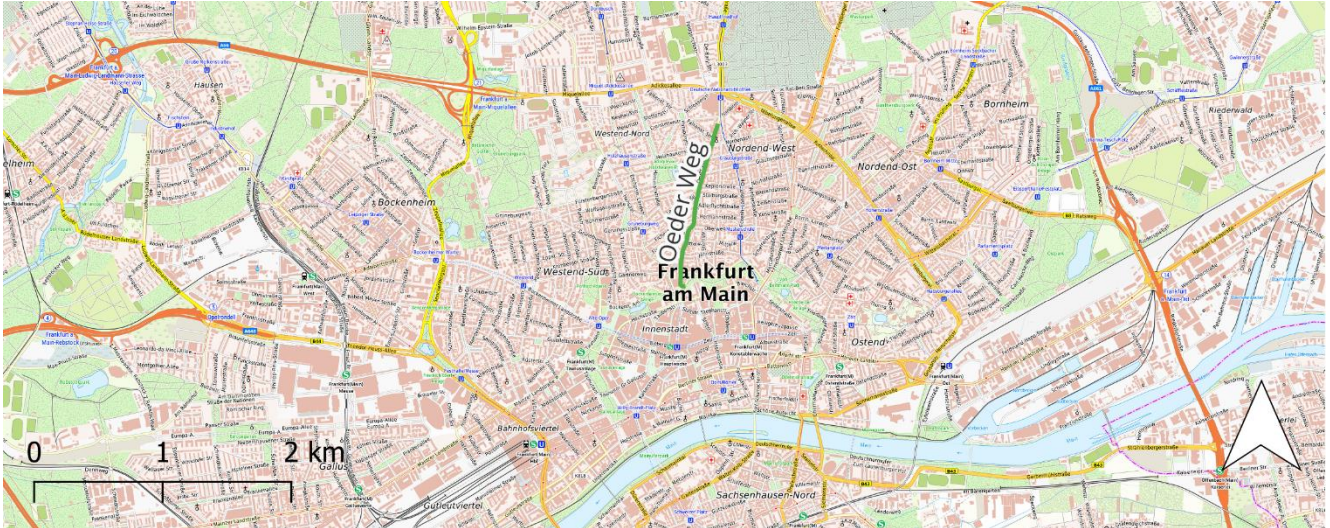


Abbildung 8: Makrolage des Oeder Wegs in Frankfurt am Main (Kartengrundlage: TopPlusOpen 2023)

Das Betrachtungsgebiet ist von mehrstöckigen Wohnhäusern geprägt, in denen vor allem im südlichen Teil der Straße in den unteren Geschossen Gewerbetreibende angesiedelt sind. Im Zuge der Umgestaltung als fahrradfreundliche Nebenstraße wurde der Oeder Weg als Fahrradstraße ausgewiesen. Folglich gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Abschnittsweise sind für den ruhenden Verkehr auf beiden Straßenseiten markierte Bereiche vorgesehen. Der Fußverkehr wird abgetrennt im Seitenraum auf beidseitigen Gehwegen geführt.

Auf dem Oeder Weg verkehrt der Metrobus M36 mit den Haltestellen Eschenheimer Tor, Bornwiesenweg und Adlerfluchtplatz im 10-Minuten-Takt tagsüber bzw. im Viertelstundentakt im Nachtverkehr. Zudem befinden sich in kurzer fußläufiger Entfernung die U-Bahn-Haltestellen „Eschenheimer Tor“ sowie „Grüneburgweg“ (U1, U2, U3, U8) südlich des Oeder Wegs und „Deutsche Nationalbibliothek“ (U5) nördlich des Oeder Wegs.

Zur Verringerung des Durchgangsverkehrs von Kraftfahrzeugen wurde im Zuge der Umgestaltung des Oeder Wegs im August 2021 zunächst die Zufahrt für Kfz aus Richtung Eschenheimer Tor mittels einer Schranke geschlossen (vgl. Abbildung 9 links). Im Frühjahr 2022 folgte die Einrichtung eines Diagonalfilters am Knotenpunkt Oeder Weg/Holzhausenstraße. Der Diagonalfilter verhindert das Durchfahren des Oeder Wegs durch den motorisierten Verkehr in Richtung Norden bzw. aus Norden kommend. Der Radverkehr und berechnigte Kraftfahrzeuge (Einsatzfahrzeuge der Rettungsdienste und der Polizei sowie Entsorgungsfahrzeuge) können den Diagonalfilter passieren (vgl. Abbildung 9 rechts).

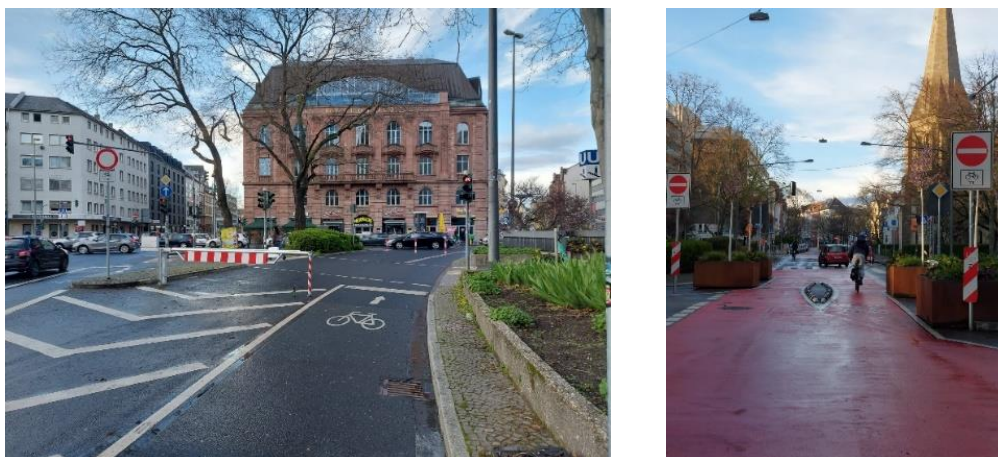


Abbildung 9: Modalfilter am Eschenheimer Tor (links) und Diagonalfilter am Oeder Weg/Holzhausenstraße (rechts)

Zur Abschwächung von Verkehrsverlagerungen in die umliegenden Seitenstraßen wurden im Sommer 2023 zwei weitere Diagonalfilter in der Cronstettenstraße/Frauensteinplatz und der Falkensteiner Straße/Humbrachtstraße angebracht und die Cronstettenstraße in Teilbereichen als Einbahnstraße ausgewiesen (vgl. Abbildung 10).



Abbildung 10: Diagonalfilter in der Cronstettenstraße/Frauensteinplatz und der Falkensteiner Straße/Humbrachtstraße

Zusätzlich wurden mehrere Markierungen vorgenommen. In Kreuzungs- und Einmündungsbereichen wurde die Fahrbahn des Oeder Wegs großflächig rot markiert, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden im Knotenpunkt zu erhöhen. Zur Verringerung der Querungsdistanzen und Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs wurden an den einmündenden Straßen vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“) eingerichtet (vgl. Abbildung 11).



Abbildung 11: Bodenmarkierungen in Kreuzungsbereichen (links) und vorgezogene Seitenräume (rechts)

Weiterhin wurden farbliche Markierungen auf der Fahrbahn angebracht und der Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkständen markiert, um sogenannte „Dooring-Unfälle“ durch sich öffnende Fahrzeugtüren zu verhindern (vgl. Abbildung 12).



Abbildung 12: Farbliche Markierung der Fahrradstraße mit erkennbarer Dooring-Zone (Sicherheitstrennstreifen)

Parkflächen im Seitenraum wurden durch Markierungen in Multifunktionsflächen umgewandelt (vgl. Abbildung 13). Durch die Umnutzung dieser Parkstände konnten Flächen für Begrünungselemente, Verweilmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen und die Außengastronomie geschaffen werden. Weitere Parkstände wurden als Lieferzonen sowohl für die Belieferung der Gewerbetreibenden als auch für private Lieferungen (KEP) ausgewiesen.

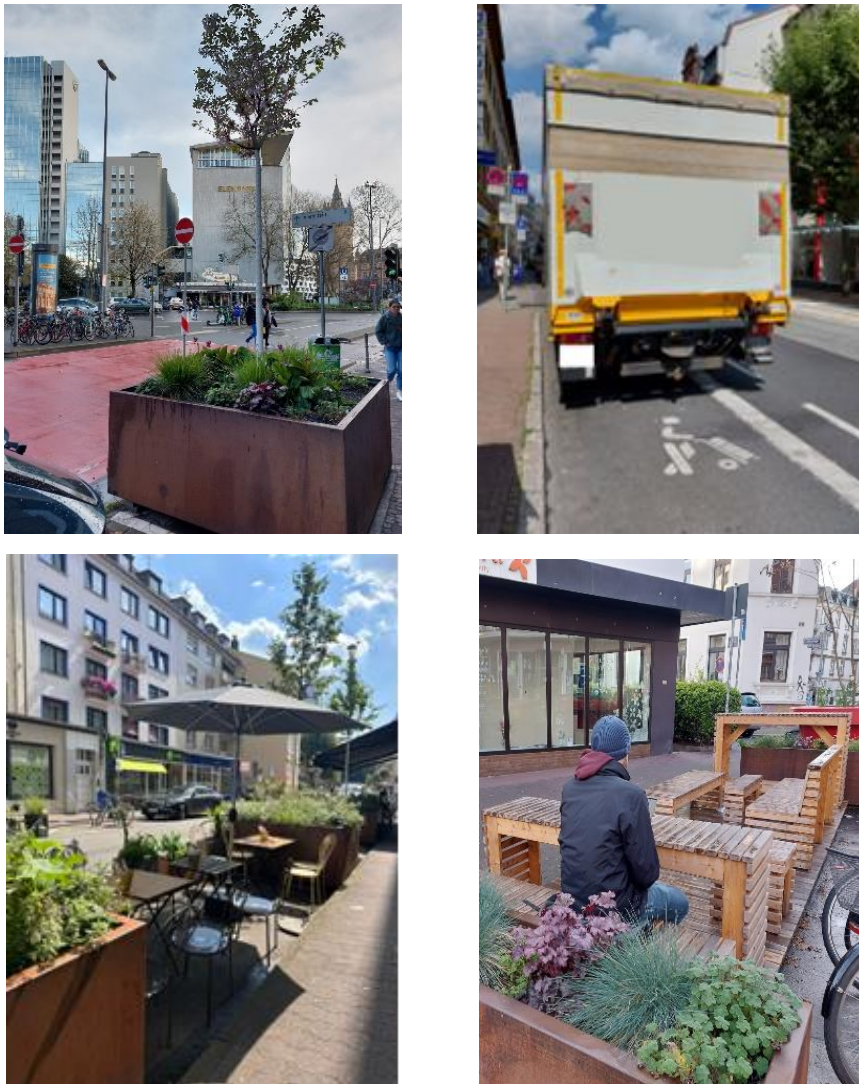


Abbildung 13: Umnutzung des Seitenraums

5 Wirkung der Maßnahmen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität

Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit der Frage, wie sich die Umgestaltungsmaßnahmen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität ausgewirkt haben. Dies umfasst z. B. Aspekte der persönlichen Einschätzung aller Akteursgruppen, der Wahrnehmung des öffentlichen (Straßen-)Raums, der Lautstärke und der subjektiven Sicherheit der Menschen im und am Oeder Weg. Dazu werden Ergebnisse der quantitativen Befragung und der Tiefeninterviews mit Gewerbetreibenden herangezogen.

Bei der Beurteilung der Wohn- und Aufenthaltsqualität kommt den Eindrücken und Meinungen der Nutzenden des Oeder Wegs eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grund wurde in den beiden quantitativen Befragungen wiederholt um eine Einschätzung der Befragten bezüglich der Auswirkungen der Umgestaltungsmaßnahmen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität gebeten. Nach einer Bewertung der Einzelmaßnahmen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität und anderen Kriterien wurden die Teilnehmenden gebeten, die Auswirkungen der Umgestaltungsmaßnahmen insgesamt in Bezug auf Kriterien der Umfeldqualität mittels einer Likert-Skala (Werte 1-5, wobei 1=sehr gut und 5=mangelhaft) zu beurteilen (vgl. Abbildung 14).

In der ersten Befragung hatten Teilnehmende, die angaben, den Oeder Weg bereits vor den Umgestaltungen genutzt zu haben, zusätzlich die Möglichkeit diese Umfeldqualität auch retrospektiv für die Ausgangssituation zu beurteilen, sodass ein Vorher-Nachher-Vergleich ermöglicht wurde. Im Zwischenbericht Oeder Weg (vgl. Knese et al. 2023) wurde ein Vorher-Nachher-Vergleich der ersten Befragung ausführlich dargestellt. An dieser Stelle werden schwerpunktmäßig die Vorher-Ergebnisse der ersten Befragung mit den Nachher-Ergebnissen der zweiten Befragung verglichen. Dabei wird ersichtlich, dass sich der Median bei den Kriterien Aufenthaltsqualität, Aufteilung des Straßenraums, Übersichtlichkeit sowie Lautstärke/Lärm in die positive Richtung verschoben hat, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Befragten hier eine Verbesserung der Ausgangssituation wahrnehmen konnten. Bei den Kriterien „soziales Sicherheitsgefühl“ und „Wohnqualität“ blieb der Median gleich. Bei allen Kriterien war jedoch im Vergleich zu erkennen, dass sich die mittleren 50 % der Antworten (Box) bei der Bewertung der Nachher-Situation in einem kleineren Skalenbereich befinden als bei der Bewertung der Vorher-Situation. Bei der Aufenthaltsqualität liegen die mittleren 50 % sogar zwischen den Werten „1“ und „2“, was die sehr hohe Zufriedenheit hinsichtlich dieses Kriteriums ausdrückt. Die Befragten antworteten nach den Umgestaltungen also einheitlicher positiv als noch vor den Umgestaltungen. Es hat sich somit eine Verbesserung in allen Kriterien im Vergleich zur Vorher-Situation ergeben (vgl. Abbildung 14).

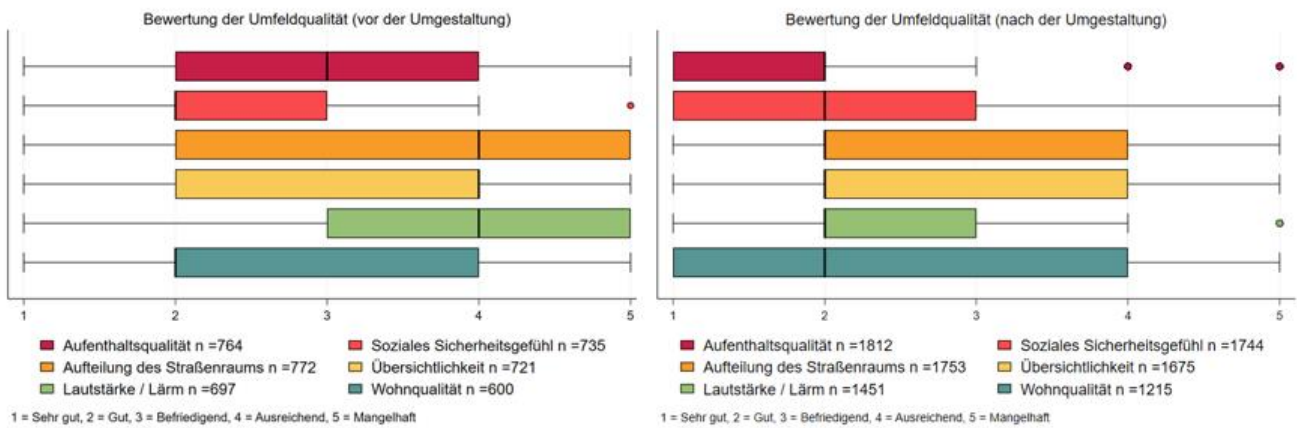


Abbildung 14: Bewertung der Umfeldqualität ex-post in der ersten Befragung (links) und der zweiten Befragung (rechts)

Es fällt auf, dass sich die Mediane der Einzelkategorien zwischen der Nachher-Bewertung der ersten Befragung und der zweiten Befragung nicht unterscheiden, jedoch ist die Varianz der Antworten in den Kategorien Soziales Sicherheitsgefühl und Wohnqualität gestiegen. Auch bei der Einzelbetrachtung der Nutzendengruppen und Verkehrsmittel war in der ersten Befragung zu erkennen, dass die Teilnehmenden alle Kriterien der Nachher-Situation im Vergleich zur Vorher-Situation besser bewertet haben (vgl. Knese et al 2023).

Wie in der ersten Befragung wurde ein Chi-Quadrat-Test angewandt, um zu überprüfen, ob sich die Bewertung der Maßnahmen und der Gesamtsituation nach Nutzendengruppen und Verkehrsmittel signifikant ($p < 0.05$) unterscheidet.

Bei der Einzelbetrachtung der Nutzendengruppen und Verkehrsmittel in der zweiten Befragung fällt auf, dass fast alle Nutzendengruppen die Umfeldqualität in allen Kriterien mit „gut“ bewerten, lediglich die Gruppe der Bewohner*innen der umliegenden Straßen (PLZ 60322) wertet die Aufteilung des Straßenraums und die Übersichtlichkeit mit „befriedigend“. Dabei unterscheidet sich diese Bewertung signifikant von der Bewertung aller anderen Nutzendengruppen mit Ausnahme der Gewerbetreibenden. Am negativsten wird die Umfeldqualität von den Gewerbetreibenden eingeschätzt. Diese bewerten die Kriterien Soziale Sicherheit, Aufteilung des Straßenraums und Übersichtlichkeit jeweils mit „ausreichend“ sowie das Kriterium Lautstärke/Lärm mit „befriedigend“. Dabei unterscheidet sich die Bewertung der Gewerbetreibenden signifikant von der Bewertung der Einzelkriterien der anderen Nutzendengruppen mit Ausnahme der Bewohner*innen der umliegenden Straßen im Postleitzahlgebiet 60322. Während Radfahrende und Fußgänger*innen wie die Gesamtstichprobe alle Kriterien mit „gut“ bewerten, so bewerten Pkw-Fahrende die Umfeldqualität sehr negativ. Hier werden die Kriterien Aufenthaltsqualität, soziales Sicherheitsgefühl, Übersichtlichkeit, Lautstärke/Lärm und Wohnqualität im Median mit „ausreichend“ bewertet, die Aufteilung des Straßenraums sogar mit „mangelhaft“. Die Bewertung der Gesamtsituation durch die Pkw-Fahrenden unterscheidet sich dabei signifikant von der Bewertung der Nutzenden der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Neben einer Bewertung der Umgestaltungsmaßnahmen insgesamt und der Einzelmaßnahmen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit die Bewertungskriterien zu priorisieren. Zur Auswahl standen die fünf Kriterien Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit des Zielortes, Parksituation, Verkehrsfluss und Verkehrsbelastung sowie Verkehrssicherheit. In der ersten Befragung wurde die Aufenthaltsqualität als wichtigstes Beurteilungskriterium gewichtet, in der zweiten Befragung, nach der Verkehrssicherheit, als zweitwichtigstes Kriterium.

Bei den leitfadengestützten Interviews wurden die Gewerbetreibenden um einen Vergleich der Vorher-Nachher-Situation gebeten. Die im Bereich der Lebens-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität relevanten Kriterien wurden weitestgehend neutral beurteilt (vgl. Abbildung 15). Lediglich bei der Aufenthaltsqualität nimmt die Hälfte der Interviewten eine Verbesserung wahr, während für nur fünf der 60 Befragten die negativen Folgen zur Aufenthaltsqualität überwiegen. Eine ruhigere Straße sowie mehr Verweilmöglichkeiten werden als oft ausschlaggebende Argumente genannt. Dies deckt sich auch mit der positiven Tendenz hinsichtlich der Erläuterungen zum Kriterium Lautstärke/Lärm.

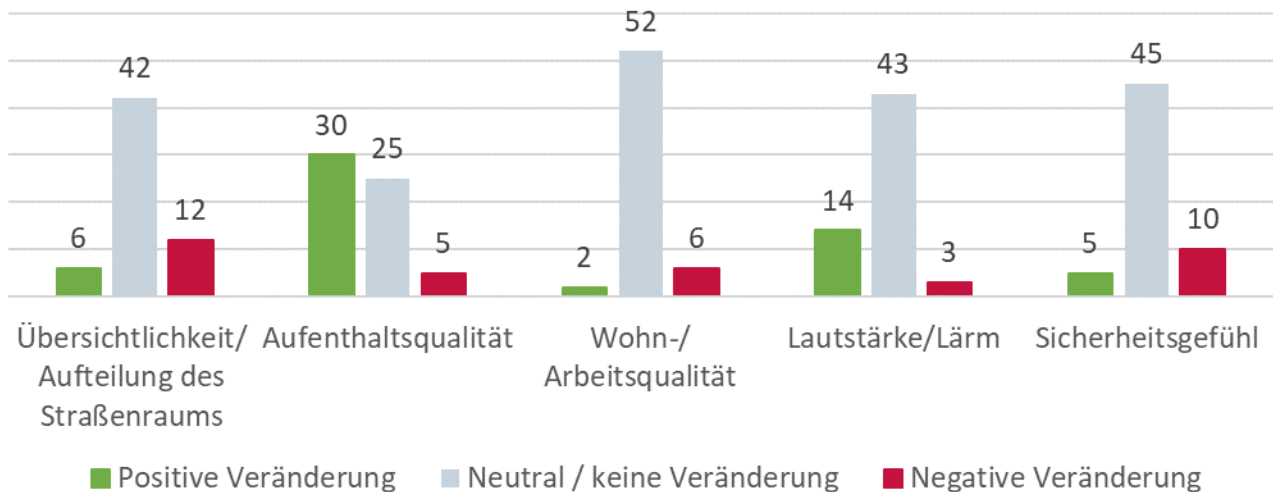


Abbildung 15: Ergebnisse der Interviews mit den Gewerbetreibenden (allgemeine Kriterien)

Bei der Aufteilung des Straßenraums sowie dem „allgemeinen Sicherheitsgefühl“ wurden mehr negative als positive Äußerungen aufgenommen. Als Gründe werden z. B. eine mangelnde Ausweisung von Lieferzonen (wenngleich vorher keine gesonderten Lieferzonen existierten), irreführende Rot-Markierungen, fehlende Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende die Nichteinhaltung des Tempolimits von 30 km/h sowie Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr, die einen Einfluss auf das Wohlbefinden und die Lebensqualität hätten, genannt.

Die Gesamteinschätzung zu den unterschiedlichen Kriterien kann weitestgehend auch bei einer differenzierten Betrachtung der Gewerbebranche festgestellt werden.

6 Wirkung der Maßnahmen auf den Verkehr

Die Analyse der verkehrlichen Wirkungen umfasst die Veränderung der Verkehrsstärken für den Kfz- und Radverkehr, Aspekte der Verkehrssicherheit (subjektiv und objektiv), den ruhenden Verkehr sowie Einschätzungen zur Erreichbarkeit und Reisezeit rund um den Oeder Weg. Dazu werden Ergebnisse der Verkehrszählungen, Unfallanalysen, Verkehrsbeobachtungen, Parksuchzeiterhebungen sowie quantitativen und qualitativen Befragungen herangezogen.

6.1 Verkehrsbelastung

Zur Erhebung der Verkehrsbelastung, wurden Zählungen der unterschiedlichen Verkehrsarten durch die Stadt Frankfurt durchgeführt. Dazu wurde an gewählten Standorten wiederholt, sowohl vor als auch mehrmals nach bzw. während der Umgestaltung des Oeder Wegs der Verkehr gezählt und die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (=DTV) ermittelt. Dabei wurde auf die Auswahl wichtiger Knoten, Streckenabschnitte und repräsentativer Standorte geachtet. Ein Ziel der Erhebung war, neben der Darstellung der aktuellen verkehrlichen Situation, ebenfalls die Veränderungen im Kfz- und Radverkehr durch die Umgestaltungsmaßnahmen zu erkennen. Dazu wurden Zählungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten durchgeführt. Ferner soll hiermit die Hypothese einer verträglichen Verlagerung des Verkehrs in die Seitenstraßen geprüft werden. Die folgenden Ausführungen fokussieren auf einen Vergleich der Zählungen vor Umgestaltung des Oeder Wegs 2021 und der Daten aus der jeweils aktuellsten Zählung nach der Umgestaltung. Letztere stammen zum Teil aus 2022 und zum Teil aus 2023. In Anhang 1.1 findet sich zudem ein Vergleich der Veränderungen der Zählungen zwischen 2022 und 2023, sofern in beiden Jahren Verkehrszählungen durchgeführt wurden.

Die Untersuchung zeigt, dass nach der Umgestaltung ein Kfz-Verkehrsrückgang im Oeder Weg an allen Abschnitten gemessen wurde. In den Seitenstraßen kann ein Kfz-Verkehrsrückgang in der Holzhausenstraße, Bornwiesenweg (Nord), Finkenhofstraße (Ost), Querstraße, Jahnstraße sowie Eschenheimer Tor verzeichnet werden. Auffällig ist, dass sich insbesondere im Bereich der Schwarzburgstraße das Verkehrsaufkommen merklich erhöht hat (2021: 344 Kfz/Tag; 2023: 1.777 Kfz/Tag). Dies kann auf die Sperrung der Glauburgstraße im Erhebungszeitraum zurückzuführen sein. In der Schwarzburgstraße, die zuvor nur als Einbahnstraße in Richtung Oeder Weg fungierte, wurde für den Zeitraum der Baumaßnahmen ein Zweirichtungsverkehr eingeführt¹. Eine Verkehrserhöhung ist ebenfalls in der Wolfgangstraße, Cronstettenstraße, Finkenhofstraße (West), Bornwiesenstraße (Süd) sowie der Eschenheimer und Eckenheimer Anlage festzustellen (vgl. Abbildung 16 und Anhang). Folgerichtig kann in Teilen von einer Verkehrsverlagerung in die angrenzenden Straßen gesprochen werden. Daraus ergab sich im Laufe des Projekts eine Anpassung der im Straßenraum eingesetzten Elemente (z. B. ein weiterer Diagonalfilter Cronstettenstraße/Frauensteinplatz). Um eine kurzfristige Verlagerung auszuschließen, wurde eine weitere Verkehrszählung 2023 durchgeführt. Diese diente dazu den Gewöhnungseffekt der Umstrukturierung zu ermitteln. Wie zu erwarten, verlagerten sich die Verkehre auf die anliegenden Hauptverkehrs- und Seitenstraßen, allerdings nicht in der Höhe, wie diese ursprünglich 2021 gemessen wurden. Das kann auf eine Abnahme der gesamten Kfz-Menge im Untersuchungsgebiet bzw. auf eine großräumige Verkehrsverlagerung hindeuten. Ersteres entspricht der Hypothese einer „traffic evaporation“, wonach Verkehre eines Modus durch durchgeführte Maßnahmen „verschwinden“ (vgl. Bauer et al. 2023).

¹ Am Tag der Veröffentlichung des Berichts wurden neue Zählungen für die Schwarzburgstraße aus dem Februar 2024 vorgestellt. Diese belegen, dass die DTV nach Beendigung der Baumaßnahmen in der Glauburgstraße wieder auf 553 Kfz gesunken ist.

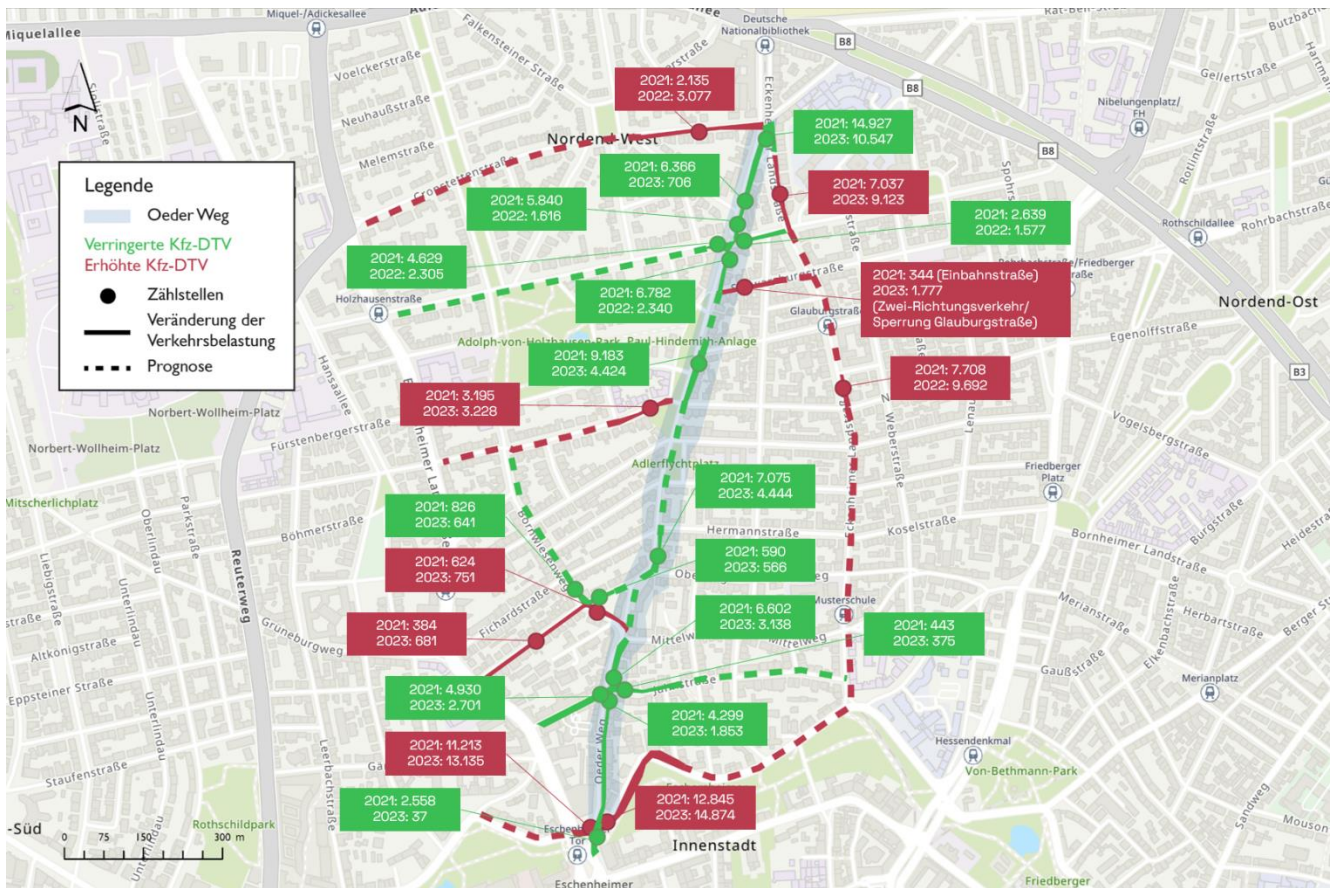


Abbildung 16: Messung der DTV im Untersuchungsraum und den anliegenden Straßen zwischen 2021 und 2023 (Kartengrundlage: Esri 2024, Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2023)

Im Radverkehr konnte in der Mehrzahl der Straßenräume eine deutliche Zunahme gemessen werden. Teilweise stieg der Radverkehrsanteil im Oeder Weg um das 2,5-fache (Höhe Fürstenbergerstraße). Auch in den meisten Seitenstraßen wurden höhere Radverkehrszahlen verzeichnet. Lediglich in der Finkenhofstraße (Ost und West), dem Bornwiesenweg (Nord und Süd) sowie der Cronstettenstraße konnte ein Rückgang gemessen werden (vgl. Abbildung 17). Insgesamt erfuh der gesamte Untersuchungsraum eine klare Zunahme des Radverkehrs, die nicht nur durch allgemeine Trends der Mobilitätswende erklärt werden kann (vgl. Statista 2023).

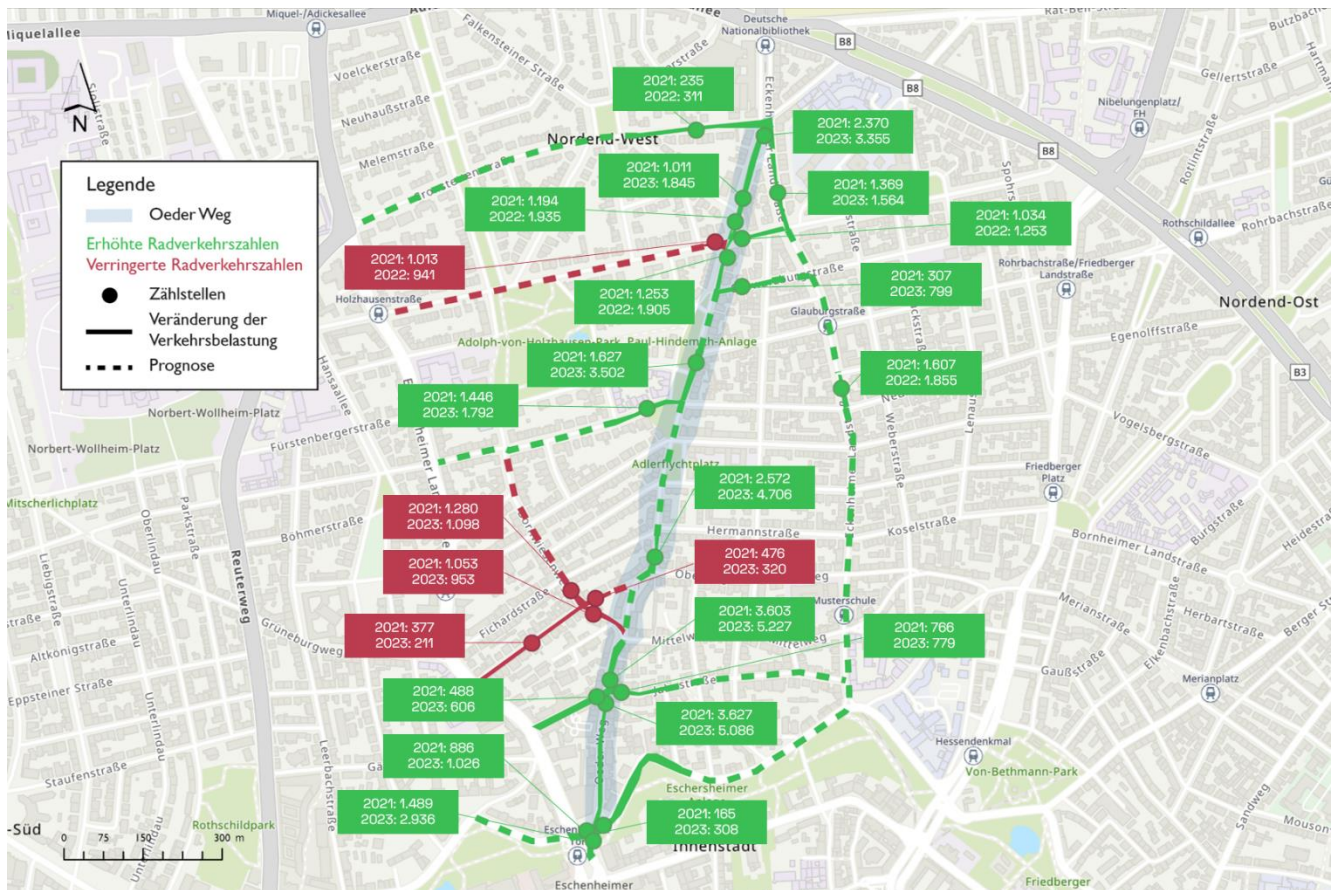


Abbildung 17: Messung des Radverkehrs im Untersuchungsraum und den anliegenden Straßen (Kartengrundlage: Esri 2024, Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2023)

6.2 Verkehrslärm und Charakter der Straßen

Auswirkungen von Veränderungen in der Verkehrsbelastung können in unterschiedlichen Bereichen auftreten. Eine dieser Veränderungen kann sich durch eine erhöhte Lärmbelastung äußern. Wie aus den Freitextantworten aus den Befragungen hervorging, konnte dies subjektiv an einigen Stellen bereits erlebt werden. Um die Lärmbelastung nach DIN 18005 abzuschätzen, wurden die zulässige Höchstgeschwindigkeit, DTV, Knotenpunktkorrektur sowie der Fassadenabstand zur Straßenmitte berücksichtigt (vgl. Schmidt & Windhausen 2024). Aus diesen Ergebnissen konnte abschließend die Veränderung ermittelt werden und mit den für ein urbanes Gebiet relevanten Lärmimmissionswerte nach der Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) abgeglichen werden. Demnach soll in urbanen Gebieten tagsüber ein Wert von 64 dB nicht überschritten werden (§ 2 Abs. 1 BImSchV). Eine kartenbasierte Darstellung der Ergebnisse findet sich in folgenden Abbildungen.

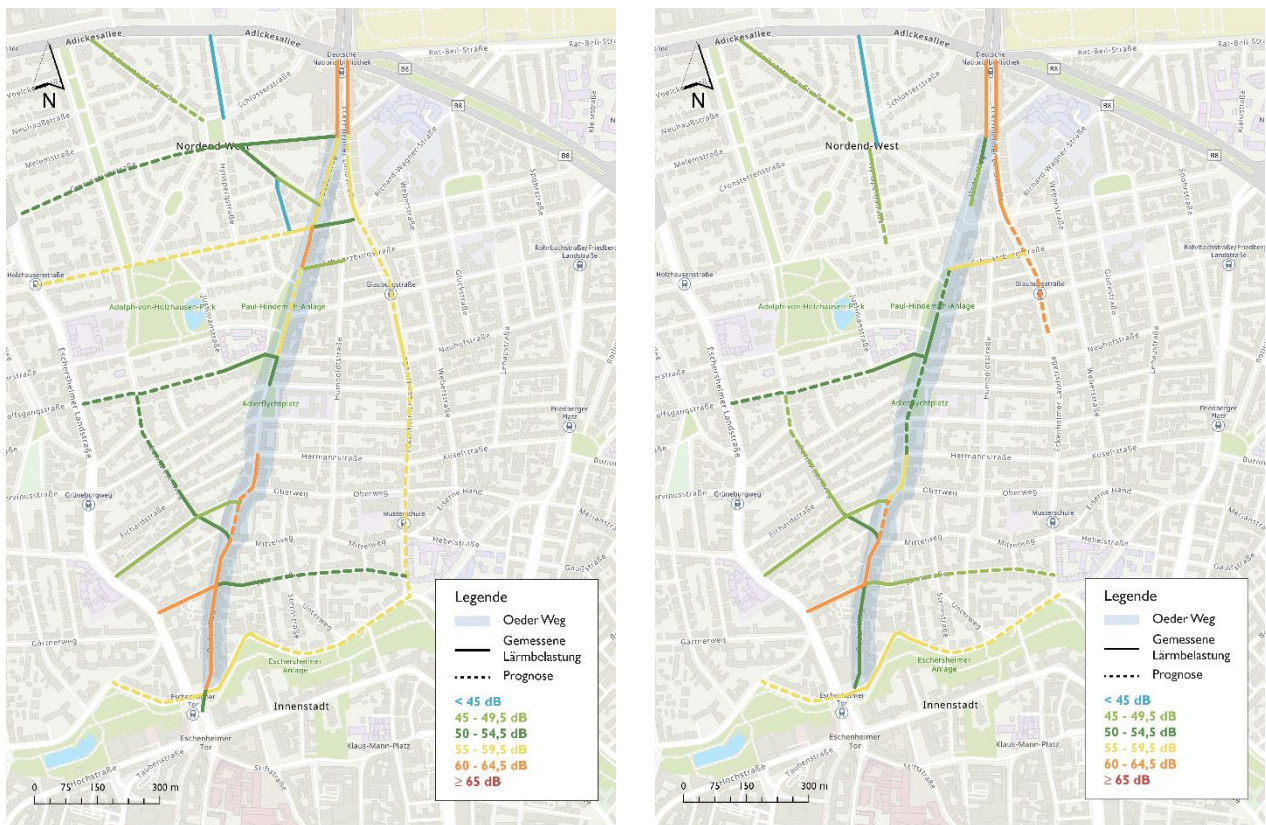


Abbildung 18: Berechnete Lärmbelastung der Jahre 2021-2022 (links) und 2023 (rechts) (Kartengrundlage: Esri 2024)

Eine Reduktion des Lärms konnte in der Mehrzahl der Straßen erreicht werden, mit Ausnahme einiger Seitenstraßen. Diese Erkenntnis deckt sich auch mit den in der Befragung ermittelten Eindrücke, dass etwa in der Schwarzbürgstraße eine höhere Lärmbelastung erfahren wird (Steigung von 48 dB auf 55 dB). Zu beachten ist hier erneut die mögliche Verkehrsverlagerung aufgrund der Sperrung der Glauburgstraße. Daneben konnten leichte Lärmzunahmen (bis 2 dB) in der Eckenheimer Landstraße (Süd), Bornwiesenberg (Süd), Finkenhofstraße (West), Cronstettenstraße sowie Eckenheimer Landstraße festgestellt werden. Hingegen erfuhr der Oeder Weg eine starke Abnahme von bis zu neun dB (Oeder Weg Nord). In allen weiteren Straßen konnte eine leichte Verbesserung oder keine Veränderung errechnet werden. Obgleich grundsätzlich eine Verbesserung der Lärmbelastung erreicht wurde, gibt es weiterhin Seitenstraßen, die nur knapp unterhalb des Grenzwertes befinden. Im gesamten Untersuchungsraum ist jedoch keine Überschreitung des Grenzwertes (>64 dB) erfolgt. Die genauen Werte können dem Anhang entnommen werden (vgl. Anhang 2.2). Abschließend ist festzuhalten, dass die Errechnung der Lärmimmissionswerte keine Messung im Raum ersetzen und daher vielmehr eine erste Einschätzung darstellt.

Eine weitere Veränderung kann sich in **typischen Entwurfssituationen** zeigen. Dazu werden nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (=RASt) die Charakteristika des Straßenraumes in Eigenschaften gruppiert und durch typische Planungsquerschnitte ergänzt (vgl. FGSV 2006). Zur genaueren Beurteilung der Entwicklung wurde eine Vorher-Kategorisierung ex-post angewendet und mit dem Nachher-Zustand verglichen. Ausschlaggebend zur Eingruppierung der Querschnitte sind unterschiedliche Charakteristika, z. B. Lage im Stadtraum, Länge der Straße, Verkehrsstärke, Bauweise oder Nutzungsansprüche (z. B. Wohnen oder Arbeiten).

Für den Untersuchungsraum wurden vier unterschiedliche Straßenquerschnitte ermittelt: Verbindungsstraße, Quartiersstraße, örtliche Geschäftsstraße und Wohnstraße (vgl. Abbildung 19). Beispielsweise handelt es sich beim südlichen Abschnitt des Oeder Wegs um eine örtliche Geschäftsstraße.

Dabei handelt es sich vorwiegend um eine Haupt- oder Erschließungsstraße, die mit Geschäften bestückt ist und eine geschlossene Bauweise hat. Nutzungsansprüche sind i. d. R. ein reger Längs- und Querverkehr von zu Fuß Gehenden, Parkverkehre, Liefern/Laden sowie ÖPNV. Die Verkehrsstärke unterschreitet in Teilen die nach RASt typische Verkehrsstärke, welche im Bereich von 400 bis 2.600 Kfz/h (= 6.400 bis 41.600 DTV) liegt (vgl. FGSV 2006).

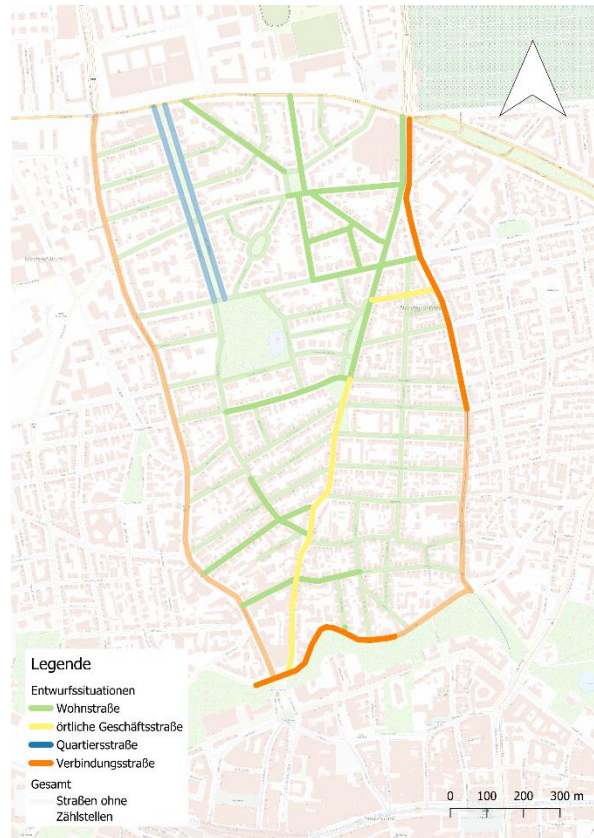


Abbildung 19: Ermittlung der Straßenquerschnitte nach RASt (Kartengrundlage: TopPlusOpen2024, vgl. FGSV 2006)

In der Betrachtung der Vorher-Nachher-Situation konnte keine negativen Veränderungen durch Verkehrsverlagerungen festgestellt werden. Veränderungen zeigten sich ins Positive, sodass etwa die Holzhausenstraße auf Grundlage der veränderten Verkehrsbelastung nun als Wohnstraße statt einer Quartiersstraße interpretiert werden kann. Damit kann sowohl aus den negativen Auswirkungen der Verkehrsbelastung keine verkehrsplanerische Veränderung erkannt werden.

Die Verkehrszählungen haben gezeigt, dass sich als Konsequenz der Umgestaltung des Oeder Wegs Veränderungen bemerkbar machen. Dabei überwiegen eindeutig die positiven und zeigen weiteres Potenzial zur Verkehrsberuhigung auf. So ist die gewünschte Reduzierung der Kfz-Belastung im Oeder Weg vollends eingetreten. Auch einige Seitenstraßen profitieren von zurückgehenden Verkehrsbelastungen, während einzelne eine Mehrbelastung erfahren. Von einer überhöhten Lärmbelastung, kann hier nach Berechnungen der DIN 18005 nicht ausgegangen werden. Dennoch werden die partiellen Veränderungen und Zu- bzw. Abnahmen des Lärms erkannt.

6.3 Mobilitätsverhalten

Neben den direkt messbaren und wahrnehmbaren Einflüssen auf den fließenden Verkehr im und um den Oeder Weg hatten die Umgestaltungsmaßnahmen laut den quantitativen Befragungen auch einen Einfluss auf die individuelle Verkehrsmittelwahl der Befragten (vgl. Abbildung 20). Dabei bestätigen die

Umfrageergebnisse die durch die Zählungen implizierten Verkehrsmittelverlagerungen beim Kfz- und Radverkehr im Oeder Weg.

In beiden Befragungen gab ein hoher Anteil (38 % bzw. 44 %) der Befragten an, dass die Umgestaltung ihre Verkehrsmittelwahl auf dem Oeder Weg zum Zeitpunkt der Befragungen beeinflusst hat. Zu diesem Personenkreis gehören überwiegend Teilnehmende, die den Oeder Weg vorwiegend mit dem Rad befahren (52 % bzw. 51 %). Hinsichtlich der Nutzendengruppen gaben in der ersten Befragung insbesondere Bewohner*innen der umliegenden Straßen (48 %) an ihr Mobilitätsverhalten geändert zu haben, in der zweiten Befragung gaben dies noch 40 % dieser Gruppe an. In der zweiten Befragung traten die häufigsten Änderungen in der Verkehrsmittelwahl bei der Gruppe der privaten Besucher*innen (57 %) und den Gewerbetreibenden (54 %) auf.

Personen, die ihre Verkehrsmittelwahl aufgrund der Umgestaltung geändert hatten, wurden gebeten, die Veränderungen hinsichtlich ihrer Verkehrsmittelwahl genauer zu beschreiben. In beiden Befragungen zeigt sich die größte Verlagerung zugunsten des Radverkehrs (69 % häufiger genutzt) und des Fußverkehrs (50 % bzw. 55 %). Jeweils die Hälfte dieser Gruppe gab an, aufgrund der Umgestaltungen seltener den Pkw zu nutzen.

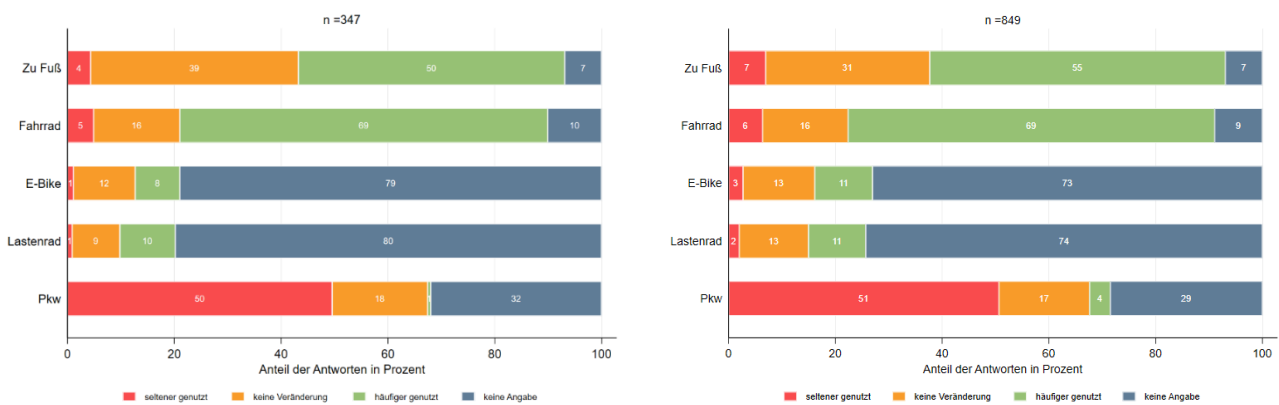


Abbildung 20: Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl in der ersten (links) und der zweiten (rechts) Befragung

6.4 Fließender Verkehr

Begleitend zu den in den vorherigen Abschnitten dargestellten Verkehrserhebungen wurden auch die Teilnehmenden der Befragungen um ihre Einschätzungen zum fließenden und ruhenden Verkehr sowie zur Verkehrssicherheit gebeten. Neben einer Beurteilung der Einzelmaßnahmen in diesen Parametern erfolgte auch eine Bewertung der Gesamtsituation vor und nach den Umgestaltungsmaßnahmen am Oeder Weg (vgl. Abbildung 21).

Unter der Überschrift „Fließender Verkehr“ wurde dieser anhand der Kriterien Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss/-belastung, Erreichbarkeit, Reisezeit und Komfort von den Teilnehmenden der beiden Befragungen mittels einer Likert-Skala von „1“ bis „5“ bewertet. Befragte, die den Oeder Weg bereits vor den Umgestaltungen kannten, konnten diesen in der ersten Befragung ex-post bewerten. In beiden Befragungen hatten alle Teilnehmenden die Möglichkeit den Oeder Weg nach den Umgestaltungen, also zum Zeitpunkt der jeweiligen Befragung, zu bewerten. Im Zwischenbericht (vgl. Knese et al. 2023) wird die Vorher-Nachher-Bewertung der ersten Befragung ausführlich beschrieben. In diesem Bericht wird die Vorher-Bewertung mit der Nachher-Bewertung aus der zweiten Befragung verglichen. Zudem werden auffällige Unterschiede zwischen beiden Nachher-Einschätzungen (erste und zweite Befragung) erörtert.

In der zweiten Nachher-Bewertung liegt der Median, wie in der ersten Nachher-Bewertung, bei allen Kriterien bei „2“ und hat sich somit zur Vorher-Befragung in den Kriterien Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Verkehrsbelastung sowie Komfort verbessert (vgl. Abbildung 21).

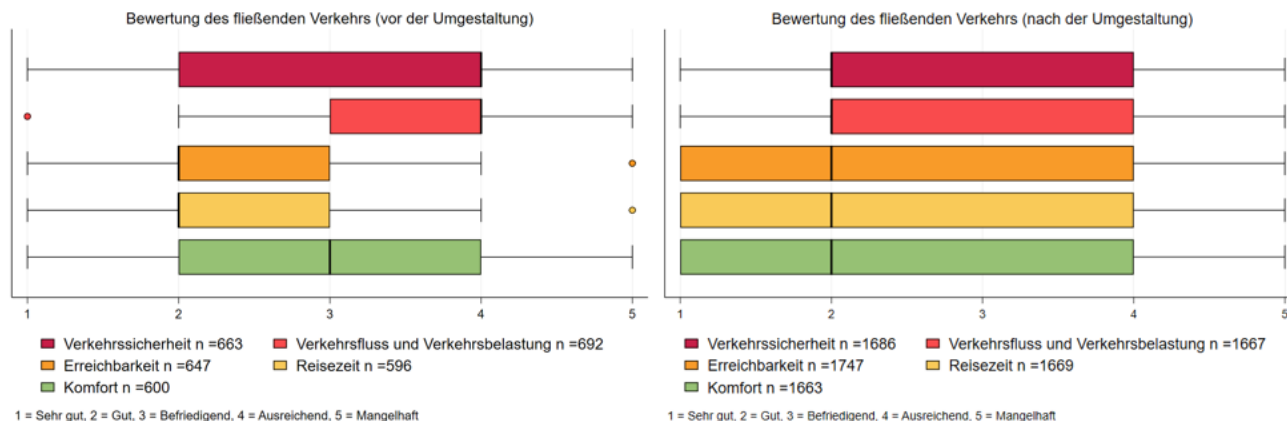


Abbildung 21: Bewertung des fließenden Verkehrs vor (erste Befragung links) und nach der Umgestaltung (zweite Befragung, rechts)

Werden die Nachher-Bewertungen der ersten und der zweiten Befragungen verglichen, fällt auf, dass sich in allen Kategorien die Interquartilsabstände vergrößert haben. In den Kriterien Verkehrssicherheit sowie Verkehrsfluss und Verkehrsbelastung liegen die mittleren 50 % der Bewertungen nicht mehr zwischen den Werten „2“ und „3“ sondern zwischen „2“ und „4“. Somit ist in diesen beiden Kriterien die Unterschiedlichkeit der Antworten größer und es treten häufiger auch negative Bewertungen auf. Ähnlich verhält es sich bei den Kriterien Erreichbarkeit, Reisezeit und Komfort, wobei sich hier die Varianz der Antworten in Richtung einer positiveren Bewertung bewegt (vgl. Abbildung 22).

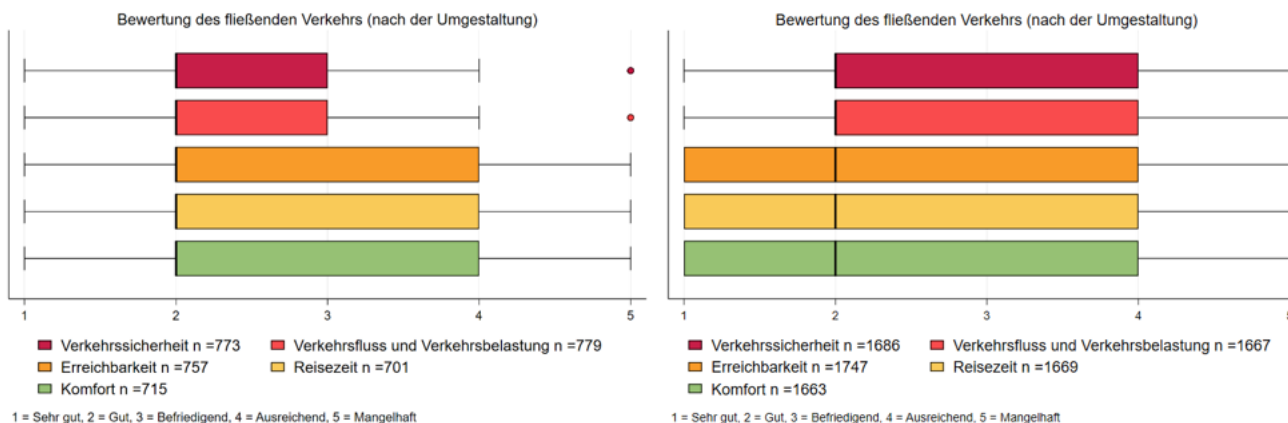


Abbildung 22: Bewertung des fließenden Verkehrs nach der Umgestaltung (erste Befragung links, zweite Befragung rechts)

Bei der Priorisierung der Kriterien gewichteten die Teilnehmenden der zweiten Befragung die Verkehrssicherheit als wichtigstes Kriterium für die Nutzung des Oeder Wegs. In der ersten Befragung wurde die Verkehrssicherheit nach der Aufenthaltsqualität als zweitwichtigstes Kriterium genannt. Die Kriterien Verkehrsfluss und Verkehrsbelastung sowie Erreichbarkeit wurden in der ersten Befragung an dritter und vierter Stelle genannt, in der zweiten Befragung respektive an vierter und dritter Stelle. Die Parksituation wurde in beiden Befragungen durch die gesamte Stichprobe am niedrigsten priorisiert.

Die Bewertung des fließenden Verkehrs ist über die Nutzendengruppen hinweg sehr ähnlich. So werden alle Kriterien von den Nutzendengruppen Bewohner*innen des Oeder Wegs, Bewohner*innen der umliegenden Straßen (PLZ 60318), Besucher*innen (privat) sowie Kund*innen und Besucher*innen von Gewerben im

Median mit „gut“ bewertet. Die Gruppe der Bewohner*innen der umliegenden Straßen im PLZ-Gebiet 60322 bewertet die Kriterien der Erreichbarkeit, des Verkehrsflusses und der Verkehrsbelastung im Median mit „befriedigend“. Dabei unterscheidet sich diese Bewertung erneut signifikant von allen Nutzendengruppen mit Ausnahme der Gewerbetreibenden. Die Nutzendengruppe der Gewerbetreibenden auf dem Oeder Weg bewertet den fließenden Verkehr deutlich schlechter. So werden die Kriterien Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und -belastung, Komfort sowie Erreichbarkeit im Median mit „ausreichend“ bewertet. Die Reisezeit wird von dieser Gruppe mit „mangelhaft“ bewertet. Hier unterscheidet sich die Bewertung der Gewerbetreibenden bei den Kriterien Verkehrssicherheit signifikant von allen Nutzendengruppen, bei den anderen Kriterien signifikant von allen Nutzendengruppen mit Ausnahme der Bewohner*innen der umliegenden Straßen um PLZ Gebiet 60322.

Über die Altersgruppen von unter 20 bis 69 Jahren, sowie bei Männern und Frauen wurden alle Kriterien im Median mit „gut“ bewertet. Lediglich die Altersgruppe der über 70-Jährigen (Altersgruppe 7) bewertet die Erreichbarkeit nach der Umgestaltung als nur „befriedigend“.

Bei der Verkehrsmittelnutzung wird der fließende Verkehr nach der Umgestaltung von den zu Fuß Gehenden und Radfahrenden mit „gut“ bewertet. Die Pkw-Fahrenden bewerten den fließenden Verkehr in allen Kriterien mit „mangelhaft“. Diese Bewertung unterscheidet sich signifikant von allen anderen Nutzenden der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (vgl. Anhang 4.3.3).

6.5 Ruhender Verkehr

Die Beurteilung des ruhenden Verkehrs bzw. der Parksituation setzt sich analog zur Beurteilung des fließenden Verkehrs aus mehreren Kriterien zusammen. So wurden zum einen die Abstellflächen für Kfz, Fahrräder, Lastenräder und E-Scooter beurteilt, zum anderen die Parksuchzeit im und am Oeder Weg (vgl. Abbildung 23).

Im Vorher-Nachher-Vergleich wird deutlich, dass die Befragten die Abstellflächen für Fahrräder und Lastenräder eindeutig besser bewerteten (Verbesserung des Medians von „4“ auf „2“). Abstellflächen für E-Scooter werden insgesamt ebenfalls nach der Umgestaltung besser bewertet (Verbesserung von „4“ auf „3“), jedoch wurden diese Abstellflächen in der Nachher-Bewertung der ersten Befragung noch mit „gut“ bewertet. Außerdem ist die breite Streuung der mittleren Quartile auffällig und lässt auf ein gespaltenes Meinungsbild schließen.

Die Beurteilung des Parksuchverkehrs hat sich im Median („4“) nicht verändert, jedoch tritt auch hier in der zweiten Befragung eine hohe Unterschiedlichkeit der Beurteilung in den mittleren Quartilen auf. Die Bewertung der Parkflächen für Kfz blieb im Vorher-Nachher-Vergleich im Median ebenfalls mit einer „4“ gleich. Jedoch erhöhte sich hier ebenfalls die Streuung der Antworten, so dass sich die mittleren 50 % sogar zwischen den Werten „2“ und „5“ bewegen.

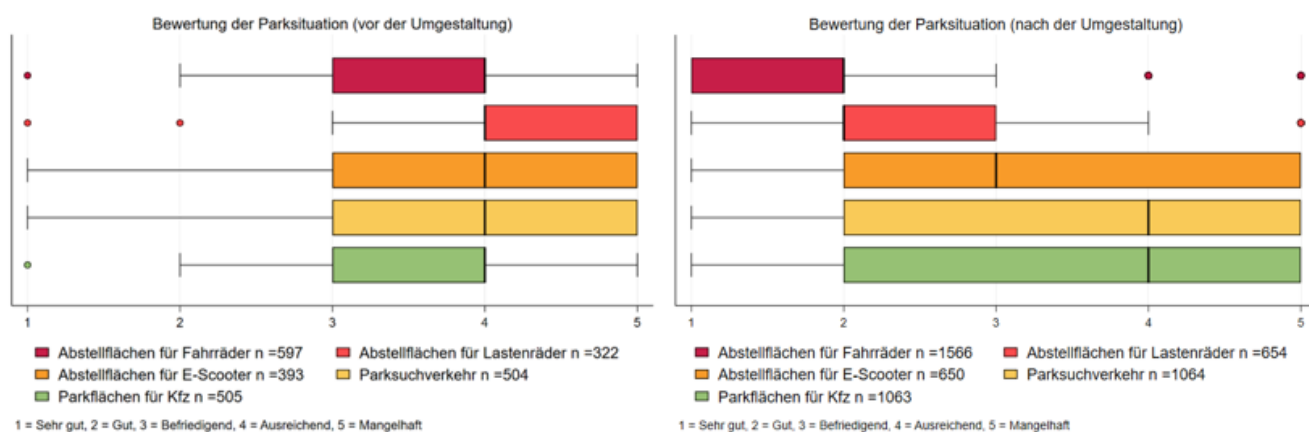


Abbildung 23: Bewertung der Parksituation vor (erste Befragung links) und nach der Umgestaltung (zweite Befragung rechts)

Bezogen auf die Altersgruppen, bewerten jüngere Befragte bis 39 Jahre die Parksituation etwas positiver als Personen zwischen 50 und 69 Jahren. Bei Letzteren wird das Kriterium Parkflächen für Kfz mit „mangelhaft“ bewertet. Auch weibliche Befragte bewerten den Parksuchverkehr und die Parkflächen für Kfz mit einer „5“ („mangelhaft“), während männliche Befragte diese Kriterien im Median den Wert „4“ („ausreichend“) vergeben.

Die Nutzendengruppen Kund*innen und Besucher*innen (privat) werten die Parksituation am positivsten. So werden mit Ausnahme der Parkflächen für den Kfz-Verkehr alle Kriterien mit „gut“ bewertet, die Parkflächen für den Kfz-Verkehr mit „befriedigend“. Auch die Bewohner*innen des Oeder Wegs bewerten die Parksituation etwas positiver als die Gesamtstichprobe. So bewerten sie das Kriterium der Abstellflächen für Fahrräder mit „sehr gut“, diese Bewertung unterscheidet sich damit signifikant von den anderen Nutzendengruppen, mit Ausnahme der privaten Besucher*innen. Die Bewohner*innen der umliegenden Straßen (beide PLZ) und die Gewerbetreibenden bewerten hingegen die Kriterien Parksuchverkehr und Parkflächen für Kfz-Verkehr im Median mit „mangelhaft“ und somit schlechter als die Gesamtstichprobe. Dabei unterscheiden sich diese Bewertungen signifikant von der Bewertung der übrigen Nutzendengruppen.

Im Vergleich der Verkehrsmittelnutzung fällt auf, dass die befragten Radfahrenden die Parksituation in fast allen Kriterien im Median mit „gut“ bewerten. Lediglich das Kriterium der Parkflächen für den Kfz-Verkehr wird mit „befriedigend“ gewertet. Die zu Fuß Gehenden und Pkw-Fahrenden hingegen bewerten die Parkflächen für E-Scooter mit „befriedigend“ und den Parksuchverkehr sowie die Parkflächen für den Kfz-Verkehr mit „mangelhaft“. Die Einschätzung der Pkw-Fahrenden unterscheidet sich dabei signifikant von allen anderen Verkehrsmittel-Nutzenden, die Bewertung der zu Fuß Gehenden signifikant von den Radfahrenden und den Pkw-Fahrenden.

Die Gewerbetreibenden wurden zudem in Tiefeninterviews zu den verkehrlichen Wirkungen der Umgestaltung befragt. Bei allen untersuchten Kriterien sehen mindestens die Hälfte der Interviewten weder positive noch negative Effekte (vgl. Abbildung 24). Hinsichtlich der Verkehrsbelastung sind die Anteile der positiven und negativen Äußerungen ausgeglichen. Einige Gewerbetreibende befürworten die reduzierte Anzahl der Kraftfahrzeuge und die Entlastung der Straße durch die Einschränkung des Durchgangsverkehrs, andere bemängeln die höhere Belastung durch „schnelle“ Radfahrende.

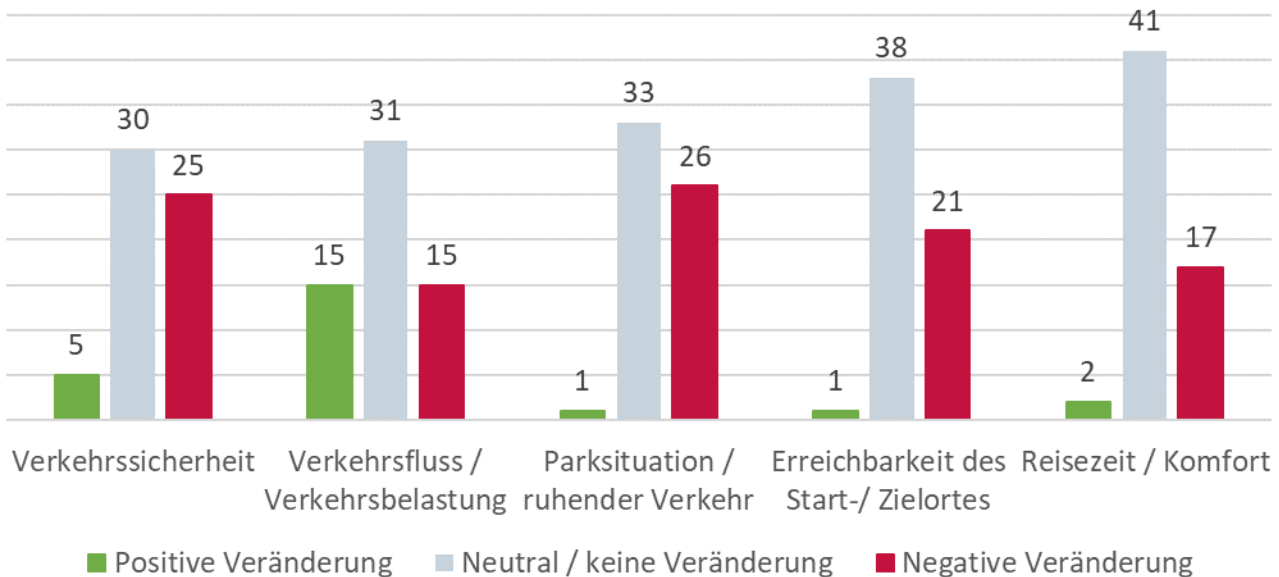


Abbildung 24: Ergebnisse der Interviews mit den Gewerbetreibenden (verkehrliche Kriterien)

Bei den restlichen Nennungen sind die negativen Einschätzungen den positiven zahlenmäßig überlegen. Die häufigsten negativen Bewertungen entfallen auf die Parksituation ($n=26$) und die Verkehrssicherheit ($n=25$). Mehrfach wird die vorherrschende Parksituation als ungenügend beschrieben. Die Wegnahme von Parkflächen führe dazu, dass sowohl die mit dem Pkw anreisenden Kund*innen als auch der Lieferverkehr eine längere Parksuchzeit in Kauf nehmen müssten. Speziell Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen seien hier betroffen. Oft wird kritisiert, dass die Parksituation bereits vor der Umgestaltung als schwierig einzustufen gewesen sei. In einigen Fällen wird aber auch erwähnt, dass sich durch die Bewirtschaftung der verbliebenen Parkflächen die Situation bei den existierenden Parkständen entspannt habe und es somit nicht zu höheren Parksuchzeiten gekommen sei. Durch die Begrenzung der Parkdauer im Zusammenhang mit den Parkkosten werden viele Flächen nur noch kurzzeitig genutzt und es entstehen freie Flächen für neue Kund*innen. Dadurch hätten sich anfängliche Bedenken von Geschäftsführenden, Mitarbeitenden und Kund*innen teilweise wieder gelegt. Diese etwas negativere Einstellung der Gewerbetreibenden im Vergleich zu anderen Nutzendengruppen zeigt sich auch in der quantitativen Befragung. Gewerbetreibende bewerteten die Kriterien Parksuchverkehr und Parkflächen für Kfz im Median mit „mangelhaft“, die Abstellflächen für E-Scooter mit „ausreichend“ und die Abstellflächen für Lastenräder mit „befriedigend“, und somit jeweils eine Note schlechter als die Gesamtstichprobe (vgl. Anhang 4.2.4).

6.6 Parksuchzeiten

Die Parksituation wird sowohl in der quantitativen als auch in der qualitativen Erhebung weitestgehend als Hauptargument gegen die Maßnahmen zur Umgestaltung des Oeder Wegs genannt. Basierend auf den Untersuchungen der realen Fahrten durch Nutzende der start2park-App kann jedoch erkannt werden, dass lediglich im Süden des Oeder Wegs vereinzelt Parkstände mit sehr geringer Parksuchdauer gefunden wurden. Im weiteren Verlauf der Straße wurden überwiegend Parkstände nach 1 bis 3 Minuten Parksuchdauer gefunden. Dieses Thema wird im weiteren Verlauf des Berichts näher erörtert.

Die Parksuchdauer im Oeder Weg liegt leicht unter der aufgrund der Raumtypologie erwartbaren durchschnittlichen Parksuchdauer von 2:10 Minuten für Innenstadtbereiche von Großstädten (vgl. Hagen 2023). Somit bestätigt sich die durch die quantitativen Befragungen und den Expertengesprächen mit den Gewerbetreibenden entstandene Annahme eines eklatanten Parkraum mangels nicht. Die Befürchtung, dass potenzielle Kund*innen durch eine schwierige Parkstandsuche von Einkäufen am Oeder Weg abgeschreckt

werden könnten, wird durch die Datenauswertung ebenfalls nicht untermauert. Die Parksuchdauer der Wegezwecke „Einkaufen“ und „Freizeit“ unterscheiden sich kaum von dem Gesamtdurchschnitt. Die Parksuchdauer von Personen, die das Gebiet um den Oeder Weg nicht kennen, liegt zwar leicht über dem Gesamtdurchschnitt des Betrachtungsgebiet Oeder Weg, jedoch ebenfalls unter der mittleren Parksuchdauer für Innenstadtbereiche in Großstädten.

An dieser Stelle ist jedoch anzumerken, dass ein Vergleich der Parksuchdauer vor und nach der Umsetzung der Maßnahmen am Oeder Weg aufgrund des Erhebungszeitraumes nicht möglich ist. Vergleiche können somit nur mit raumstrukturell ähnlichen Gebieten getroffen werden.

6.7 Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist, neben den durch die Befragungen erfassten Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Nutzenden, die objektive Verkehrssicherheit ausschlaggebend. Um diese zu erfassen, wurde die polizeiliche Unfallstatistik ausgewertet. Zusätzlich wurde bei der Auswertung der Verkehrsbeobachtungen ein besonderer Fokus auf sicherheitsrelevante Vorkommnisse gelegt.

Bei der Analyse der polizeilichen Unfallstatistik wurde zunächst das genaue Untersuchungsgebiet zur Auswahl der relevanten Unfälle festgelegt. Neben Unfällen im Straßenverlauf des Oeder Wegs wurden auch Unfälle in einem Radius von 50 Metern um die Schnittpunkte der Knotenpunktachsen erfasst. Dies entspricht den Vorgaben des Merkblatts zur Örtlichen Unfalluntersuchungen in Unfallkommissionen (M-Uko) zur Untersuchung von innerörtlichen Unfallschwerpunkten an Knotenpunkten (vgl. FGSV 2012). Bei der Auswertung der Unfälle handelt es sich nur um eine vorläufige Auswertung des Unfallgeschehens. Da die Umsetzung der Maßnahmen weniger als drei Jahre zurückliegt, können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussagen zur mittelfristigen Unfallentwicklung getroffen werden. Aus diesem Grund wird jeweils ein Jahr vor den Umgestaltungen mit einem Jahr nach den Umgestaltungen verglichen. Für den Zeitraum vor den Umgestaltungen wurde das Jahr 2019 ausgewählt, da die Umgestaltungen bereits im Jahr 2021 begannen und das Jahr 2020 durch die Mobilitätseinschränkungen in Folge der Covid-19-Pandemie ein atypisches Verkehrsgeschehen vorweist. Für den Zeitraum nach den Umgestaltungen wurde das Jahr 2023 ausgewählt, da in diesem Jahr die Umgestaltungen weitestgehend abgeschlossen waren.

Im Jahr 2019 wurden im Untersuchungsgebiet 87 Unfälle polizeilich erfasst, davon ein Unfall mit Schwerverletzten und 20 Unfälle mit Leichtverletzten (vgl. Tabelle 4). Bei dem Unfall mit Schwerverletzten handelt es sich um einen Unfall bei Überschreitung der Fahrbahn zwischen einer Zu Fuß gehenden und einer radfahrenden Person, bei dem sich beide Beteiligten schwer verletzten. Bei den 20 Unfällen mit Leichtverletzten ereigneten sich 16 mit der Beteiligung von Radfahrenden, bei denen 18 Radfahrende leichtverletzt wurden, und ein Unfall mit der Beteiligung eine zu Fuß gehende Person.

Tabelle 4: Unfälle im Untersuchungsgebiet nach Kategorie und Beteiligten im Jahr 2019
(Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b)

Unfallkategorie	Gesamt	Fahrradunfälle	Fußverkehrsunfälle	Pkw-Unfälle
Unfälle mit Getöteten	0	0	0	0
Unfälle mit Schwerverletzten	1	1	1	0
Unfälle mit Leichtverletzten	20	16	1	16
Sachschaden (nicht mehr fahrbereit)	1	0	0	1
Leichter Sachschaden	63	1	2	62

Sachschaden berauschende Mittel	1	0	0	1
Summe	87	18	4	80

Insgesamt gab es 18 Unfälle mit der Beteiligung von Radfahrenden bzw. Pedelec-Fahrenden und vier Unfälle mit der Beteiligung von Zu Fuß Gehenden. Bei 13 der 18 Unfälle mit der Beteiligung von Radfahrenden waren die anderen Beteiligten Pkw-Fahrende. Jeweils zwei Unfälle ereigneten sich zwischen Radfahrenden und dem Lieferverkehr und zwischen zwei Radfahrenden. Ein weiterer Unfall ereignete sich - wie bereits dargestellt - zwischen einer zu Fuß gehenden und einer Rad fahrenden Person. Die folgende Tabelle 5 zeigt die registrierten Unfälle im Oeder Weg aus dem Jahr 2019 nach Unfalltypen und mit der Beteiligung von Radfahrenden, Pkw-Fahrenden und Zu Fuß Gehenden.

Tabelle 5: Unfälle im Untersuchungsgebiet nach Unfalltyp und Beteiligten im Jahr 2019
(Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b)

Unfalltyp	Gesamt	Fahradunfälle	Fußverkehrsunfälle	Pkw-Unfälle
Fahrerunfall	0	0	0	0
Abbiege-Unfall	9	4	1	6
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	10	9	0	10
Überschreiten-Unfall	2	1	2	0
Unfall durch ruhenden Verkehr	4	1	0	4
Unfall im Längsverkehr	18	2	0	17
Sonstiger Unfall	43	1	1	43
Summe	87	18	4	80

Im Jahr 2023 wurden im gleichen Untersuchungsgebiet noch 47 Unfälle registriert, davon zwei Unfälle mit Schwerverletzten und 14 Unfälle mit Leichtverletzten. Bei den Unfällen mit Schwerverletzten handelt es sich um einen Unfall im Längsverkehr und einen Abbiege-Unfall zwischen Pkw- und Radfahrenden, bei denen die Radfahrenden schwerverletzt wurden. Bei sämtlichen Unfällen mit Leichtverletzten waren Radfahrende oder E-Scooter-Fahrende beteiligt. Von den insgesamt 16 Leichtverletzten handelt es sich um elf Radfahrende, vier E-Scooter-Fahrende und einen Motorradfahrenden. Insgesamt wurden 13 Unfälle unter der Beteiligung von Rad- und Pedelec-Fahrenden sowie fünf Unfälle mit der Beteiligung von E-Scooter-Fahrenden registriert. 2023 wurden keine Unfälle mit zu Fuß Gehenden erfasst. Bei den Unfällen mit Radfahrenden waren die anderen Unfallbeteiligten in acht Fällen Pkw-Fahrende, und in jeweils einem Fall der bzw. die Fahrer*in eines anderen Fahrrads, eines Pedelecs, eines E-Scooters, eines Linienbusses und eines „übrigen Kraftfahrzeugs“. Bei einem weiteren Unfall handelt es sich um einen Selbstunfall (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6: Unfälle im Untersuchungsgebiet nach Kategorie und Beteiligten im Jahr 2023
(Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b)

Unfallkategorie	Gesamt	Fahradunfälle	E-Scooter-Unfälle	Pkw-Unfälle
Unfälle mit Getöteten	0	0	0	0
Unfälle mit Schwerverletzten	2	2	0	1
Unfälle mit Leichtverletzten	14	10	5	7

Sachschaden (nicht mehr fahrbereit)	0	0	0	0
Leichter Sachschaden	30	1	0	29
Sachschaden berauschende Mittel	1	0	0	1
Summe	47	13	5	38

Die Fahrrad-Unfälle sind überwiegend (sieben von 13 Unfällen) dem Längsverkehr zuzuordnen. Bei vier Unfällen handelt es sich um Abbiege-Unfälle, zwei weitere wurden als Unfälle mit dem ruhenden Verkehr erfasst, ein Unfall als „sonstiger Unfall“ registriert. Bei den Unfällen mit der Beteiligung von E-Scooter-Fahrenden handelt es sich in zwei Fällen um Unfälle mit der Beteiligung von anderen E-Scooter-Fahrenden, einen Selbstunfall und jeweils einen Unfall unter der Beteiligung eines Pkw, Motorrads und Fahrrads. Jeweils zwei der E-Scooter-Unfälle wurden als Fahrnfälle bzw. Unfälle mit dem ruhenden Verkehr erfasst. Bei einem weiteren Unfall handelt es sich um einen Einbiegen/Kreuzen-Unfall (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Unfälle im Untersuchungsgebiet nach Unfalltyp und Beteiligten im Jahr 2023 (Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b)

Unfalltyp	Gesamt	Fahrradunfälle	E-Scooter-Unfälle	Pkw-Unfälle
Fahrnfall	3	0	2	2
Abbiege-Unfall	5	4	0	4
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	2	1	1	1
Überschreiten-Unfall	0	0	0	0
Unfall mit ruhendem Verkehr	9	2	2	6
Unfall im Längsverkehr	12	5	0	10
Sonstiger Unfall	16	1	0	15
Summe	47	13	5	38

Die vorliegenden Unfalldaten eignen sich nur bedingt zur Feststellung von Unfallhäufungsstellen, da nur jeweils einjährige Unfalldaten miteinander verglichen werden. Nach M-Uko handelt es sich um Unfallhäufungsstellen, wenn an Knotenpunkten (50 m Radius um Achsenschnittpunkt) oder auf freier Strecke (50 m außerhalb des Einflusses von Knotenpunkten) innerhalb eines Jahres fünf Unfälle des gleichen Typs auftreten oder wenn sich innerhalb von drei Jahren fünf Unfälle mit Personenschäden in den jeweiligen Bereichen ereignen.

Um eine detailliertere Darstellung zu gewährleisten, werden in Abbildung 25 die Unfälle mit Personenschäden im gesamten Untersuchungsgebiet für die Jahre 2019 und 2023 gegenübergestellt. Im Anhang werden alle registrierten Unfälle abschnittsweise dargestellt.

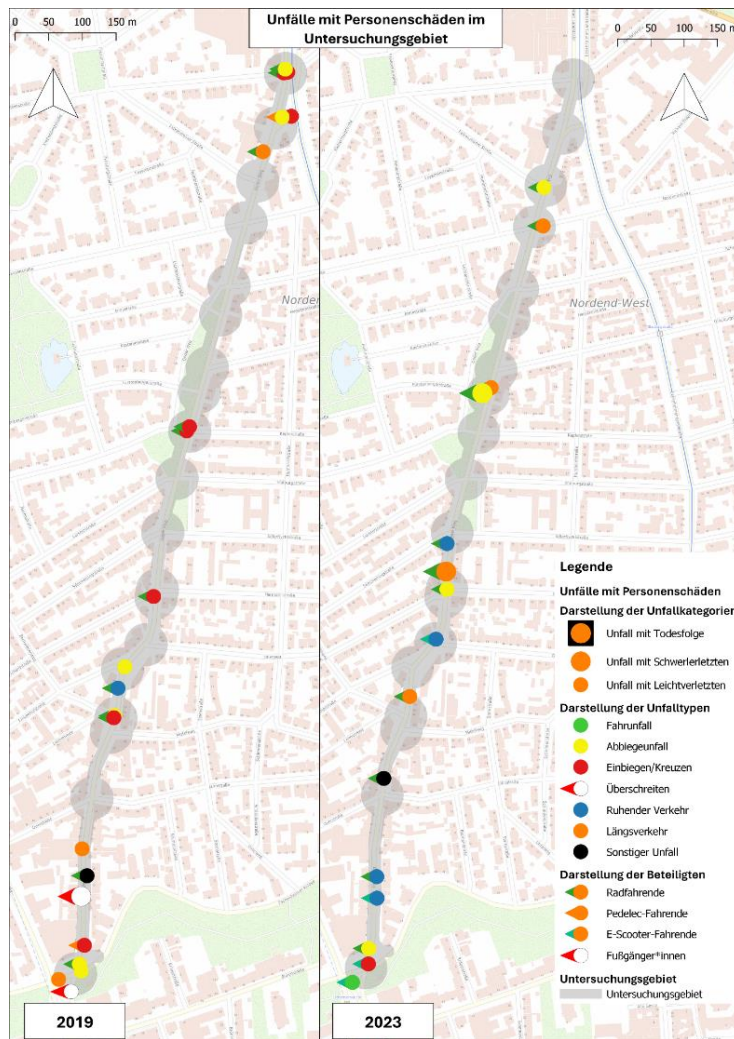


Abbildung 25: Unfälle mit Personenschäden im Oeder Weg 2019 und 2023
(Kartengrundlage: TopPlusOpen 2023, Datengrundlage: Stadt Frankfurt 2024b)

Als Unfallhäufungsstellen nach M-Uko lässt sich somit der Knotenpunkt Eschenheimer Anlage/Oeder Weg für 2019 und 2023 bezogen auf Unfälle des Typs „Unfall im Längsverkehr“ kategorisieren. Die Anzahl der Unfälle im Längsverkehr nahm von 13 Unfällen 2019 auf sieben Unfälle 2023 ab (vgl. Anhang Unfallkarte Abschnitt 1). Diese Reduktion der Unfälle könnte durch die Durchfahrtssperre am Anlagenring und die damit verbundene Reduzierung um einen Knotenpunktsarm für den Kfz-Verkehr zusammenhängen, jedoch lässt sich diese Vermutung nur durch eine Analyse der Unfallberichte über mehrere Jahre bestätigen. Bei keinem der Unfälle im Längsverkehr waren Radfahrende, Zu Fuß Gehende oder E-Scooter-Fahrende beteiligt. Im Jahr 2019 kam es zudem zu Häufungen von „sonstigen Unfällen“ mit leichten Sachschäden im Knotenpunkt Oeder Weg/Querstraße sowie im Bereich zwischen Anlagenring und Querstraße. Allein aufgrund des Unfalltyps können ohne genauere Unfallberichte keine weiteren Schlussfolgerungen gezogen werden. Im Jahr 2023 ereigneten sich an dieser Stelle nur noch vier Unfälle des gleichen Typs, davon einer mit der Beteiligung einer bzw. eines Radfahrenden mit Leichtverletzten.

Im Jahr 2023 ereigneten sich auf dem Oeder Weg zwischen Anlagenring und der Einmündung Querstraße vier Unfälle mit dem ruhenden Verkehr. Bei zwei Unfällen waren Radfahrende beteiligt und verletzten sich leicht (vgl. Abbildung 25). Zwar handelt es sich dabei noch nicht um eine Unfallhäufungsstelle, jedoch sollte das Unfallgeschehen in diesem Bereich weiter untersucht werden, um gegebenenfalls Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen mit dem ruhenden Verkehr zu ergreifen.

Im Bereich zwischen der Falkensteiner Straße, Cronstettenstraße und der Eckenheimer Landstraße ereigneten sich im Jahr 2019 sechs Unfälle mit Personenschäden (vgl. Abbildung 25) und vier Unfälle mit Sachschäden (vgl. Unfallkarte Abschnitt 3 im Anhang), davon fünf unter Beteiligung von Radfahrenden. Aufgrund der unterschiedlichen Knotenpunkte ist dieser Bereich nicht als Unfallhäufungsstelle einzuschätzen. Jedoch kam es hier zu einer Änderung der Verkehrsführung und der Einrichtung des Diagonalfilters. Diese Maßnahmen scheinen die Verkehrssicherheit in dem Bereich erhöht zu haben, da sich im Jahr 2023 im gleichen Bereich nur noch ein Unfall mit leichtem Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden ereignete.

In absoluten Zahlen hat sich das Unfallgeschehen im Oeder Weg stark verringert. Beim Vergleich von Unfallentwicklungen ist jedoch auch die Verkehrsstärke ausschlaggebend. Für diesen Vergleich wird in der Regel die Unfallrate herangezogen:

$$UR = \frac{\text{Unfälle} \times 10^6}{\text{DTV} \times \text{Abschnittslänge} \times 365} \left[\frac{\text{Unfälle}}{\text{Mio. Kfz km}} \right]$$

Bezogen auf die Verkehrsstärken am Oeder Weg (Zählpunkt 1.12) von 4.444 Kfz/24h im Jahr 2023 und 7.683 Kfz/24 h im Jahr 2018 sowie der Abschnittslänge von 1,4 km reduzierte sich die Unfallrate im Oeder Weg von 22,16 Unfälle/Mio. Kfz-km im Jahr 2019 auf 20,67 Unfälle/Mio. Kfz-km im Jahr 2023. Dieses Vorgehen berücksichtigt jedoch nur die Kfz-Verkehrsstärke pro Tag (DTV) und nicht die Radverkehrsbelastung. Da die Radverkehrsstärke im Oeder Weg nach den Umgestaltungen in etwa auf dem gleichen Niveau liegt wie die Kfz-Stärke und ein erheblicher Anteil der Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrenden erfolgten, erscheint eine Berücksichtigung des Radverkehrs für die Berechnung der Unfallrate für den Oeder Weg sinnvoll. Werden jeweils die Radverkehrsstärken (3.763 RV/24h (2018) bzw. 4.706 RV/24h (2023)) zur Kfz-Verkehrsstärke addiert, ergeben sich Unfallraten von 14,87 Unfälle/Mio. Kfz+RV-km (2019) bzw. 10,05 Unfälle/Mio. Kfz+RV-km (2023).

Der Anstieg der Radverkehrsstärke setzt auch die Anzahl der Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrenden in ein anderes Verhältnis. Im Oeder Weg haben sich die Radverkehrsstärken seit den Umgestaltungen in Teilen verdoppelt, währenddessen sind Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden gesunken. Auch die Unfälle mit der Beteiligung von zu Fuß Gehenden sind zurückgegangen. Folglich spiegeln die registrierten Unfälle auch die in den quantitativen Befragungen angegebenen signifikanten Verbesserungen der subjektiven Sicherheit wider.

In einigen Interviews mit Gewerbetreibenden und in einzelnen Freitextantworten in den quantitativen Befragungen wurde jedoch angegeben, dass es durch die Einrichtung des Oeder Wegs als Fahrradstraße und die höheren Radverkehrsstärken zu Nutzungskonflikten und Problemsituationen auf der Fahrbahn und dem Gehweg komme. In diesem Zusammenhang wurden häufiger Begriffe, wie „Aggressivität“ und „Unsicherheit“ von Verkehrsteilnehmenden genannt. Zudem seien vielen Kfz-Nutzenden die in einer Fahrradstraße geltenden Verkehrsregeln nicht bewusst.

Dieser Kontrast zwischen den registrierten Unfällen, dem gestiegenen subjektiven Sicherheitsempfinden der Mehrheit der Befragten und den gesunkenen subjektiven Sicherheitsempfinden einzelner Befragter, könnte mit der hohen Dunkelziffer von (Beinahe)-Unfällen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zusammenhängen. Eine Studie von Mesimäki und Luoma (2021) mit 1.046 Teilnehmenden ergab, dass Beinahe-Unfälle zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden 50-mal häufiger als tatsächliche Unfälle auftreten. Zu Fuß Gehenden fühlten sich bei höheren Radfahrgeschwindigkeiten und bei gemeinsam genutzter Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur unsicherer. Außerdem fühlten sich ältere Personen zu Fuß unsicherer als jüngere. Die Befragten der finnischen Studie schlugen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

unter anderem eine getrennte Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, Maßnahmen zur Vermittlung von Verkehrsregeln und häufigere Verkehrskontrollen vor. Diese Aussagen spiegeln sich in den Erhebungen im Oeder Weg, z. B. in den Freitextantworten der quantitativen Befragung, wider. Durch die bauliche Verstetigung der Maßnahmen, insbesondere die bauliche Umsetzung der vorgezogenen Seitenräume und der Einrichtung weiterer Fußgängerüberwege könnte auch die vermutete Anzahl der Beinahe-Unfälle verringert werden.

7 Wirkung der Maßnahmen auf die wirtschaftliche Lage

Aufgrund der hohen Dichte an Gewerbebetrieben im Oeder Weg sind die Wirkungen der Maßnahmen auf die betriebliche und gesamtwirtschaftliche Lage besonders wichtig. Da es sich beim Oeder Weg um eine Straße mit vielen Einzelhandels-, Gastronomie- und anderen Dienstleistungsangeboten handelt, spielen mögliche Effekte auf Kund*innen- und Umsatzzahlen, aber auch neue Geschäftsmöglichkeiten und Veränderungen für den Lieferverkehr eine große Rolle. Um den Einfluss der Maßnahmen auf die Geschäftstätigkeit zu untersuchen, werden die Ergebnisse aus den Tiefeninterviews mit Gewerbetreibenden, den quantitativen Befragungen sowie den Analysen des Gewerberegisters dargestellt.

Folgende Karte zeigt die Funktionen des Erdgeschoss-Gewerbes im Oeder Weg. Bei Zutreffen von mehr als einer Gewerbekategorie wurde diejenige mit der größten Laufkundschaft (Kund*innen, Besucher*innen) gewählt. Es wird deutlich, dass der Oeder Weg eine funktionale, durchmischte Straße mit vielfältigen Gewerbebezweigen ist.

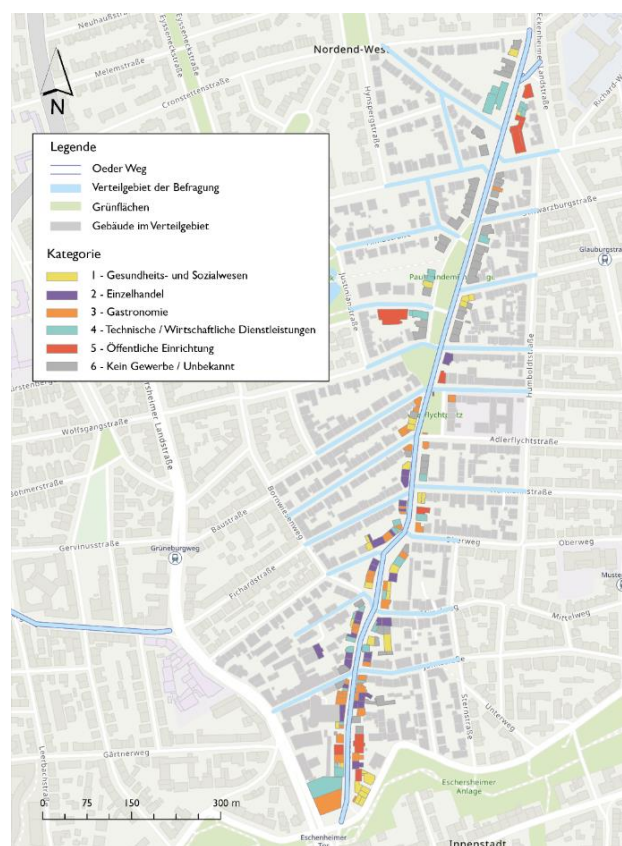


Abbildung 26: Funktionen des Erdgeschoss-Gewerbes im Oeder Weg (Kartengrundlage: Esri 2024)

In beiden Befragungen war die Anzahl der Gewerbetreibenden, die an der Befragung teilgenommen haben, in etwa gleich groß (50 bzw. 54 Gewerbetreibende in der ersten bzw. zweiten Befragung). Knapp zwei Drittel der teilnehmenden Gewerbetreibenden nahmen keine Auswirkungen der Umgestaltungen auf ihr Gewerbe wahr. Bei der Gruppe, die eine Veränderung seit den Umgestaltungen bemerkte, gab die Mehrzahl an, dass ein Rückgang der Anzahl an Kund*innen bzw. Besucher*innen und der Umsätze seit Maßnahmenumsetzung wahrzunehmen war. Im Vergleich der beiden Befragungen wird deutlich, dass in der zweiten Befragung weniger Gewerbetreibende positive Veränderungen in den genannten Kategorien wahrnehmen. Besonders deutlich wird dies in der Kategorie Mitarbeitendenzahl. Hier wurden in der ersten Befragung von der Mehrzahl keine Veränderungen wahrgenommen, in der zweiten Befragung gaben zehn Befragte an, dass sich ihre Mitarbeitendenzahl verringert habe (vgl. Abbildung 27).

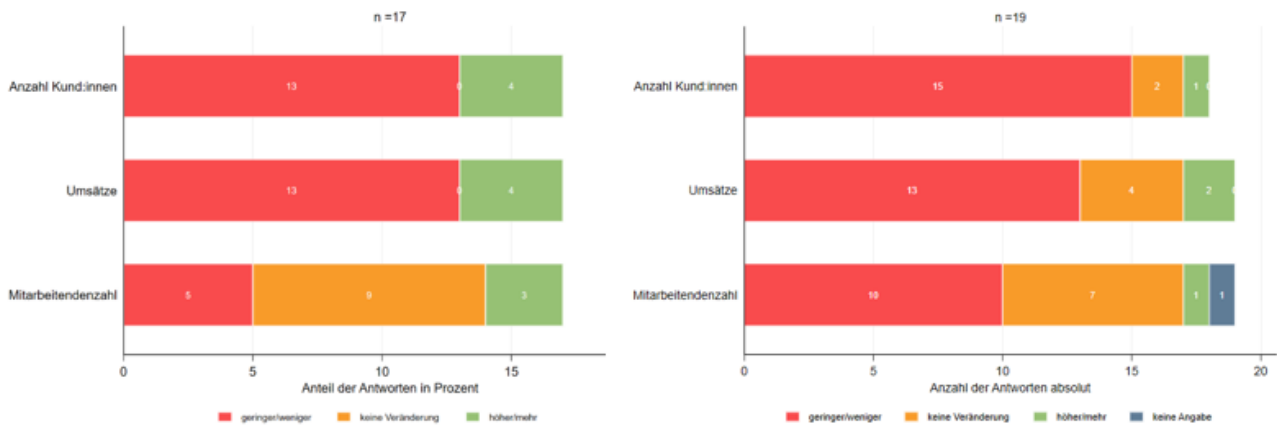


Abbildung 27: Veränderungen auf Gewerbe seit Maßnahmenumsetzung aus Sicht der Gewerbetreibenden in der ersten (links) und der zweiten (rechts) Befragung

Eine weitere Befragtengruppe waren die Kund*innen/Besucher*innen (68 in der ersten bzw. 231 in der zweiten Befragung). Diese Personengruppe wurde gebeten, den Einfluss auf ihr Handeln einzuschätzen. In beiden Befragungen gab jeweils mehr als die Hälfte (36 von 68 bzw. 144 von 231 Befragten) an, Veränderungen in ihrem Kauf- und Nutzungsverhalten wahrzunehmen. Die befragten Personen konnten angeben, welche Geschäfte sie besonders oft aufsuchen. Hierbei lag das Hauptaugenmerk in beiden Befragungen auf der Gastronomie sowie dem Handel für kurzfristige und mittelfristige Bedarfe (vgl. Abbildung 28).

Im Gegensatz zu zuvor dargelegten Antworten der Gewerbetreibenden treffen die Kund*innen und Besucher*innen hinsichtlich der Besuchsanzahl abweichende Aussagen. So gibt der Großteil (32 von 36 bzw. 103 von 144) der befragten Kund*innen an, den Oeder Weg nun häufiger zu besuchen. Zudem geben 18 von 36 bzw. 65 von 144 an, seit den Umgestaltungen erhöhte Ausgaben pro Besuch zu haben. Der Anteil der Personen, die geringere Ausgaben pro Besuch angaben, stieg in der zweiten Befragung jedoch leicht an, so gaben in der ersten Befragung nur vier von 36 Befragten an, dass sich ihre Ausgaben pro Besuch verringert haben, in der zweiten Befragung waren es 22 von 144 Personen.

In beiden Befragungen gab eine deutliche Mehrzahl der befragten Kund*innen an (29 von 36 bzw. 97 von 144), seit den Umgestaltungen mehr Zeit auf dem Oeder Weg zu verbringen.

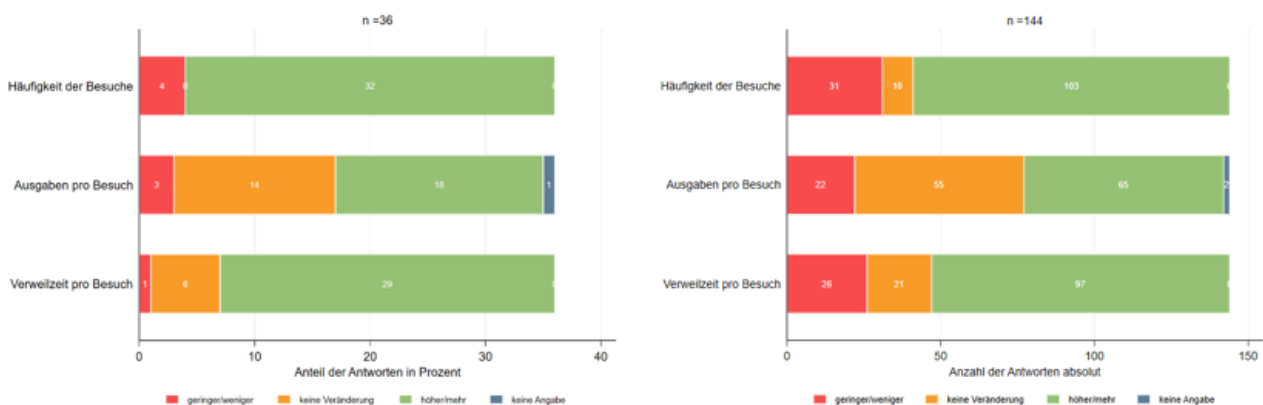


Abbildung 28: Veränderungen des Kund*innenverhalten seit Maßnahmenumsetzung aus Sicht der Kund*innen in der ersten (links) und der zweiten (rechts) Befragung

Bei den Tiefeninterviews gab ein Großteil der Gewerbetreibenden an, durch die Maßnahmen keine Änderungen der wirtschaftlichen Lage wahrgenommen zu haben (vgl. Abbildung 29). Dies trifft insbesondere auf das Geschäftsmodell sowie die Mitarbeitenden zu.

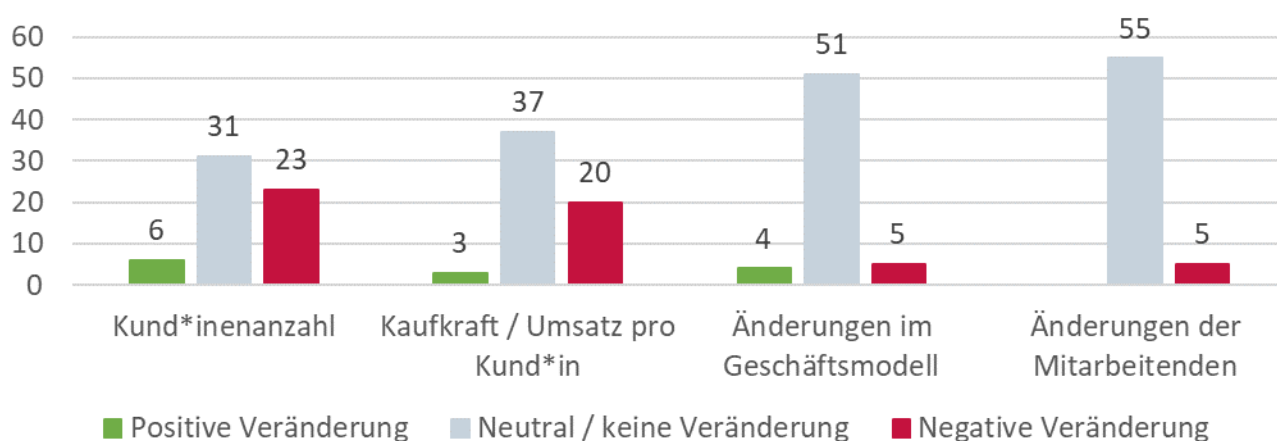


Abbildung 29: Ergebnisse der Interviews mit den Gewerbetreibenden (betriebliche/wirtschaftliche Kriterien)

Im Hinblick auf die Kund*innen- sowie Umsatzzahlen geben 23 bzw. 20 von 60 Gesprächsteilnehmenden rückgängige Zahlen an. Von steigenden Zahlen hingegen sprechen sechs (Kund*innen) bzw. drei (Umsatz) Befragte. Den Grund der zurückgehenden Kund*innenanzahlen führen die Interviewten größtenteils (15 von 23) auf die Infrastrukturmaßnahmen im Oeder Weg zurück. Insbesondere die Einschränkungen der Pkw-Parkflächen und des Durchgangsverkehrs werden als Ursache ausgemacht. So wirke der Oeder Weg nicht mehr attraktiv für große Einkäufe oder schnelle Besorgungen. Sowohl die Stammkundschaft als auch die Laufkundschaft haben sich demnach bei einigen Befragten reduziert. Einige sehen die Veränderungen aber auch im Zusammenhang mit anderen potenziellen Ursachen. Die Schwankungen könnten beispielsweise aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie, saisonalen Schwankungen oder des steigenden Anteils an Onlinehandel eingetreten sein. Außerdem wird angemerkt, dass die aktuelle Inflation eine Rolle spiele und die Kund*innen allgemein weniger Geld ausgeben würden. In Bezug auf die zurückgehenden Umsatzzahlen sehen elf der 20 Befragten die Umgestaltungsmaßnahmen als Haupteinflussfaktor. Die Rückgänge werden unter anderem damit begründet, dass die Kund*innen überwiegend kleinere Artikel kaufen würden, die mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder zu Fuß transportiert werden können.

Auch die seit vielen Jahren laufende Veränderung des allgemeinen Erscheinungsbildes des Oeder Wegs wurde in diesem Zusammenhang angesprochen. Die neue Umgestaltung sei nur ein weiterer Schritt im andauernden Wandel. Die schönen, kleinen Fachgeschäfte“ verschwänden aufgrund unterschiedlicher Gründe immer stärker aus dem Stadtbild. Dieses Phänomen ist jedoch nicht nur im Oeder Weg zu finden, sondern passiere in vielen deutschen Großstädten und anderen Straßen.

Das Stimmungsbild bei den betrieblichen Auswirkungen unterscheidet sich zwischen den Wirtschaftszweigen teils erheblich. Insgesamt überwiegt zwar in allen Branchen der Anteil der Befragten, die keine Veränderungen auf den Betrieb wahrgenommen hat. Gleichwohl beklagt zum Beispiel ein Großteil der Einzelhändler*innen negative Entwicklungen bei der Veränderung der Kund*innenanzahl und dem Umsatz pro Kund*in. Deutlich heterogener stellt sich das Bild in der Gastronomie dar. Die Mehrheit der Gastronomiegeschäfte stellt höhere Kund*innenfrequenzen sowie den Gewinn von Neukund*innen fest. Vier Gastronomiebetriebe berichten von einer positiven Veränderung des Geschäftsmodells. Dies hänge insbesondere mit den neuen Möglichkeiten durch einen (vergrößerten) Außenbereich zusammen.

Für die Betriebe aus dem Bereich der technischen und wirtschaftlichen Dienstleistungen wurden größtenteils keine Auswirkungen auf den wirtschaftlichen Betrieb identifiziert. Lediglich drei von 13 Dienstleister*innen reklamierten eine geringere Kund*innenanzahl. In einem Fall haben sich die Tätigkeiten nun vermehrt auf telefonische Beratungen verlagert, weil die Kund*innen aufgrund der fehlenden Anfahrtsmöglichkeiten nicht

mehr so häufig persönlich vorbeikommen würden. Bei den Betrieben des Gesundheits- und Sozialwesens gaben jeweils fünf von zehn Interviewten an, eine negative Veränderung in beiden Kriterien festgestellt zu haben, davon jeweils drei mit klarem Bezug zu den Umgestaltungsmaßnahmen. Zwei weitere Befragte sprachen hingegen von einer Zunahme der Kund*innenanzahl. In den Gesprächen wurde auf die besondere Zielgruppe der älteren Menschen im Gesundheitswesen eingegangen, die zum Teil auf den Pkw angewiesen seien. Auch eine veränderte Situation für medizinische Notfälle durch die Parkraumreduzierung wurde thematisiert. Die detaillierten Ergebnisse zu den Tiefeninterviews sowie Interviewauszüge können dem Zwischenbericht entnommen werden (vgl. Knese et al. 2023).

Zur Ermittlung der Geschäftsentwicklung bzw. der Auswirkungen auf das ansässige Gewerbe erfolgte neben den leitfadengestützten Interviews und den quantitativen Befragungen zusätzlich eine Analyse von Auszügen aus dem Gewerberegister, welche von der Stadt Frankfurt bereitgestellt wurden. Dabei wurden Daten des Oeder Wegs sowie von drei weiteren Geschäftsstraßen (Berger Straße, Leipziger Straße, Schweizer Straße) analysiert, deren Charakter denen des Oeder Wegs in Teilen ähneln. So sollten potenzielle Auffälligkeiten hinsichtlich gewerblicher An- und Abmeldungen sowie deren angegebene Ursachen verglichen werden. Die offiziell gemeldeten Abmeldungen aus dem Register sind der Tabelle 8 zu entnehmen.

Tabelle 8: Gewerbeabmeldungen in unterschiedlichen innerstädtischen Straßen in Frankfurt (Datengrundlage: Gewerberegister Stadt Frankfurt 2024b)

Straße	Gewerbe im Bestand (Stand: Januar 2024)	Abmeldungen 2022 & 2023	Anteil am Gesamtgewerbe (zum Stand 01/24)
Oeder Weg	260	17	6,5 %
Berger Straße	573	112	19,5 %
Leipziger Straße	294	47	16,0 %
Schweizer Straße	200	17	8,5 %

Auf dem Oeder Weg waren während der Bereitstellung der Daten im Januar 2024 offiziell 260 Gewerbe angemeldet. In den Jahren 2022 und 2023 wurden insgesamt 17 Abmeldungen registriert. Bezogen auf den Gesamtwert von Anfang 2024 lag der Anteil bei 6,5 %. Bei einer Gegenüberstellung mit den drei anderen Straßen kann festgestellt werden, dass der Wert im Oeder Weg vergleichsweise gering ist. So wurden in der Schweizer Straße ein Anteil von 8,5 % festgestellt, in der Leipziger Straße steigt dieser auf 16 % und in der Berger Straße auf 19,5 %. Somit kann aus den Daten nicht geschlussfolgert werden, dass die Umgestaltungsmaßnahmen sich derart negativ auswirken, dass es in den zwei Folgejahren zu einer verstärkten Anzahl an Abmeldungen von Gewerbebetrieben gekommen ist. Stattdessen sind die Zahlen im Vergleich zu anderen Geschäftsstraßen auf einem eher geringen Niveau.

Das Gewerberegister enthält zudem Aussagen zu den Gründen für die jeweilige Abmeldung. Da es sich hierbei jedoch um eine freiwillige Angabe der Geschäftsinhaber handelt, nahm ein Großteil diese Option nicht wahr. Anmerkungen zu den Umgestaltungen oder zum Verkehr im Oeder Weg allgemein wurden nicht getätigt. Insgesamt erlauben die Daten aus dem Gewerberegister somit keine eindeutigen Schlussfolgerungen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen.

8 Akzeptanz und Wirkungen der Einzelmaßnahmen

Neben einer Auswertung der Gesamtsituation wurde insbesondere in den Befragungen ein Schwerpunkt auf die Wahrnehmung bzw. Akzeptanz der Einzelmaßnahmen gelegt. Zusätzlich wurden an verschiedenen Standorten Verkehrsbeobachtungen durchgeführt, um die Wirkung von Einzelmaßnahmen auszuwerten.

8.1 Einrichtung einer Fahrradstraße

Die Einrichtung bzw. Ausweisung des Oeder Wegs als Fahrradstraße zieht sich durch den gesamten Oeder Weg und ist nicht nur punktuell wahrzunehmen. Insgesamt haben daher 96 % bzw. 98 % der Befragten (erste bzw. zweite Befragung) diese Maßnahme wahrgenommen. Die starke Wahrnehmung der Maßnahme zeigt sich auch in der Priorisierung der Einzelmaßnahmen durch die Teilnehmenden der zweiten Befragung. Diese gaben an, dass die Einrichtung der Fahrradstraße nach der Errichtung des Diagonalfilters den größten Einfluss auf ihre Nutzung des Oeder Wegs habe.

In beiden Befragungen wurde die Einzelmaßnahme ähnlich bewertet. Jeweils 71 % der Befragten, die die Maßnahmen wahrgenommen haben, gaben an, dass sich die Aufenthaltsqualität verbessert habe. Auch bezogen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss bzw. die Verkehrsbelastung nahmen die Befragten mehrheitlich positive Veränderungen wahr. Die Wahrnehmung des Einflusses der Ausweisung als Fahrradstraße auf die Erreichbarkeit des Zielortes (49 % bzw. 53 % positive Veränderung) und der Parksituation (15 % bzw. 20 % positive Veränderung) wurde im Vergleich zur ersten Befragung positiver gewertet. Die Parksituation ist das einzige Kriterium, bei dem die negativen Bewertungen den positiven überwiegen (37 % bzw. 32 % negative Veränderung). In der zweiten Befragung wurde aufgrund von Rückmeldungen aus der ersten Befragung ein weiteres Kriterium zur Bewertung angeboten: „Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden“. Diesbezüglich gaben 47 % der Befragten an, dass die Ausweisung als Fahrradstraße zu einer positiven Veränderung geführt habe (vgl. Abbildung 30).

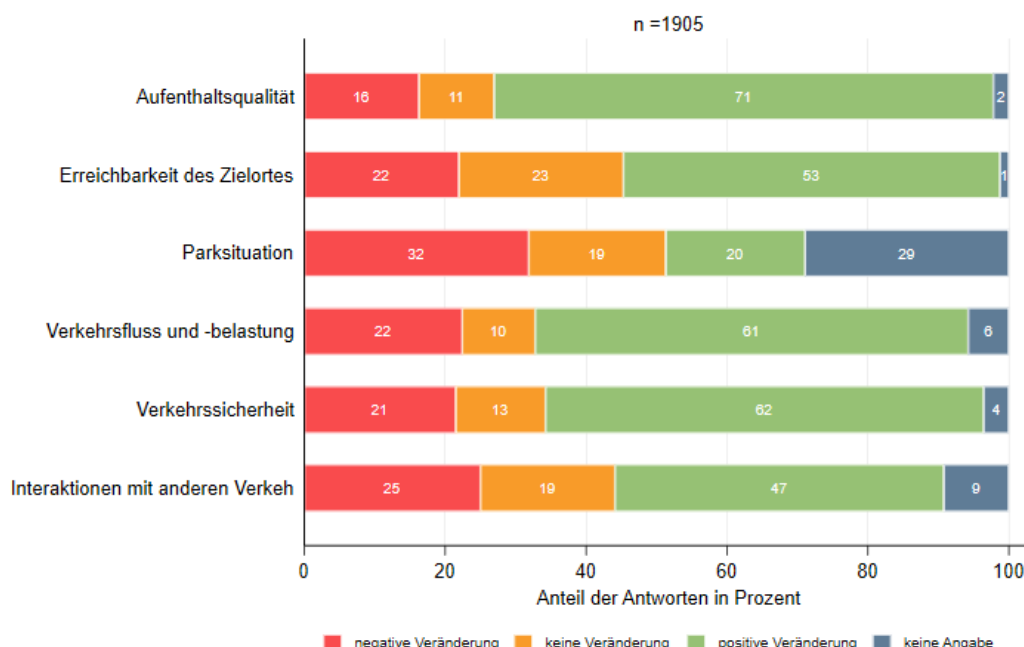


Abbildung 30: Bewertung der Einzelmaßnahme "Einrichtung einer Fahrradstraße" in der zweiten Befragung

In der zweiten Befragung hat sich für 48 % der Befragten, die die Maßnahme wahrgenommen haben, ihre Einstellung gegenüber dieser Maßnahme seit der Einführung geändert. Von diesen gaben 54 % an, dass sich ihre Einstellung zum positiven geändert hat. Als Gründe wurden in den Freitextantworten (n=244) vor allem

die Beruhigung der Straße und damit die Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualität genannt (117 Nennungen). Doch auch ein verbessertes Sicherheitsgefühl für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie für Kinder wird häufig als Grund für die positive Änderung genannt (99 Nennungen). Weiterhin berichten Befragte von einer Förderung des Radverkehrs und der Reduktion des Pkw-Verkehrs in diesem Zusammenhang (71 Nennungen). Bei den Befragten, deren Einstellung sich zum negativen gewandelt hat, wurde in den Freitextantworten (n=292) vor allem die Rücksichtslosigkeit und Aggressivität der Verkehrsteilnehmenden genannt (132 Nennungen). Weiterhin negativen Einfluss haben Umwege und erhöhte Verkehre in angrenzenden Wohngebieten (101 Nennungen). Dies geht einher mit der schlechteren Erreichbarkeit, aber auch der angespannten Parksituation (90 Nennungen), die zur negativen Meinungsänderung beitrug.

8.2 Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs

Es wurden diverse Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Durchgangsverkehrs ergriffen. Dazu gehören insbesondere der Diagonalfilter an der Holzhausenstraße und die Zufahrtssperre am Eschenheimer Tor/Anlagenring. Der Diagonalfilter leitet den Verkehr im nördlichen Oeder Weg (Knotenpunkt Oeder Weg/Holzhausenstraße) um, um so den Durchgangsverkehr von Kraftfahrzeugen zu reduzieren. Die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge und nicht-motorisierte Fahrzeuge bleibt trotz des Filters legal bestehen. Im Umfeld des Diagonalfilters wurden kameragestützte Verkehrsbeobachtungen durchgeführt. Diese liefern u. a. Erkenntnisse zur Einhaltung der Verkehrsregeln, die sich zum Teil durch die Umgestaltung verändert haben.

Im Bereich des Beobachtungsstandorts 1.1 (Diagonalfilter Holzhausenstraße) konnte festgestellt werden, dass dieser von der Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden weitestgehend akzeptiert wird. 2022 wurde er im 14-stündigen Beobachtungszeitraum in 48 Fällen regelwidrig überfahren. Diese Zahl ist 2023 auf 76 gestiegen. Trotz des Anstiegs handelt es sich weiterhin um einen geringen Anteil der gesamten Verkehrsteilnehmenden. Bezogen auf die gezählte Kfz-Menge der Verkehrszählung von 2023 beträgt der Anteil der illegalen Überfahrten 4 %. Darüber hinaus wurden motorisierte Fahrzeuge erfasst, denen das Überqueren des Diagonalfilters erlaubt ist. 2022 wurden acht Einsatzfahrzeuge bzw. Fahrzeuge des kommunalen Entsorgungsunternehmens dokumentiert, 2023 waren es doppelt so viele. Dabei traten keine feststellbaren Behinderungen auf. Es konnte deutlich festgestellt werden, dass in diesem Zusammenhang keine Behinderungen oder Hindernisse aufgetreten sind.

In beiden Beobachtungsphasen konnte festgestellt werden, dass die Vorfahrtsregelung an den Diagonalfiltern teilweise unklar ist. Am Beobachtungsstandort 1.1 sind die Konflikte mehrheitlich dem Umgang zwischen dem MIV und dem Radverkehr in Abbiegesituationen zuzuordnen. Am Diagonalfilter Holzhausenstraße wurden Radfahrende aus nördlicher Richtung kommend insbesondere durch den linksabbiegenden motorisierten Verkehr aus südlicher Richtung behindert bzw. bestanden Unklarheiten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Dies deutet auf fehlende Kenntnisse der Vorfahrtsregelung an dieser Stelle hin.

Der Diagonalfilter an der Holzhausenstraße wurde auch in den Befragungen thematisiert und von 92 % (erste Befragung) bzw. 95 % (zweite Befragung) der Teilnehmenden wahrgenommen. In der zweiten Befragung wurde es als die Maßnahme gewichtet, die die Teilnehmenden am meisten beeinflusst. Der Diagonalfilter hat laut beiden Befragungen einen überwiegend positiven Einfluss auf die Aufenthaltsqualität, Verkehrsfluss und -belastung, Verkehrssicherheit und laut der zweiten Befragung auch auf die Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Auffällig ist, dass die Wirkung des Diagonalfilters auf die Erreichbarkeit des Zielortes in der ersten Befragung noch als eher negativ (40 % negative / 31 % positive Veränderung) und in der zweiten Befragung als eher positiv gewertet wurde (31 % negative / 36 % positive Veränderung) (vgl. Abbildung 31).

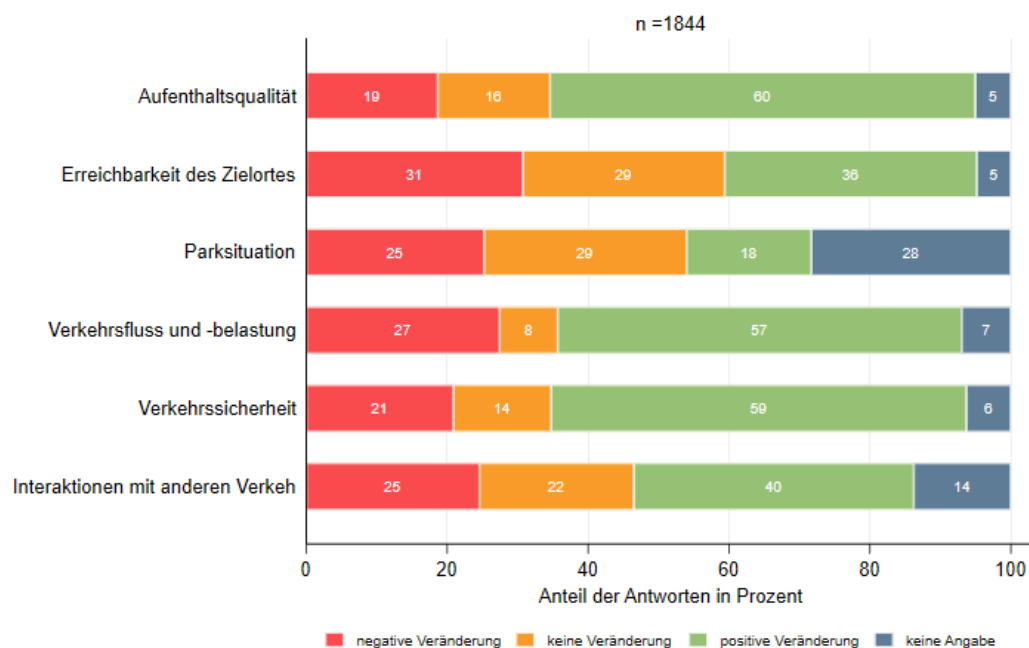


Abbildung 31: Bewertung der Einzelmaßnahme "Diagonalfilter auf der Holzhausenstraße" in der zweiten Befragung

Bezogen auf die Änderung der Einstellung gegenüber der Einführung der Maßnahme, gaben 41 % der Befragten an, dass sich ihre Einstellung geändert hat. 23 % der Befragten gaben an, dass ihre Einstellung negativer geworden ist, und gaben im Freitext (n=267) verschlechterte Verkehrssicherheit und Rücksichtslosigkeit insb. für zu Fuß Gehende und von Radfahrenden (54 Nennungen) sowie die erhöhte Verkehrsbelastung und Umwege, die gefahren werden (153 Nennungen), als Gründe an. Die anderen 19 % gaben an, ihre Meinung hätte sich zum Positiven gewandelt. In den Freitextantworten (n=137) wurde im Gegensatz zu den negativen Antworten bzgl. der Verkehrssicherheit, die Verkehrsberuhigung und -sicherheit (84 Nennungen) auch als positive Entwicklung genannt. Zudem wurden der Verkehrsfluss für den Radverkehr (28 Nennungen) und der positive Einfluss auf die Lebensqualität (24 Nennungen) als Gründe angeführt.

Die Zufahrtssperrung am Anlagenring verhindert die südliche Zufahrt durch motorisierte Fahrzeuge vom Eschenheimer Tor in den Oeder Weg. Die Möglichkeit für Radfahrende und andere Mikrofahrzeuge (z. B. E-Scooter) einzufahren, bleibt trotz der Sperrung bestehen. Auch diese Maßnahme wurde von den meisten Befragten wahrgenommen (96 % bzw. 94 % der Befragten) und in der zweiten Befragung an dritter Stelle der Einzelmaßnahmen mit dem höchsten Einfluss auf die Teilnehmenden gewertet. Im Unterschied zur ersten Befragung werteten die Teilnehmenden der zweiten Befragung den Einfluss der Maßnahme auf alle Kriterien als überwiegend positive Veränderung. Insbesondere bezogen auf die Erreichbarkeit des Zielortes nehmen anteilig weniger Befragte die Zufahrtssperre als negative Veränderung wahr (32 % negative Veränderung in der ersten Befragung bzw. 25 % negative Veränderung in der zweiten Befragung) (vgl. Abbildung 32).

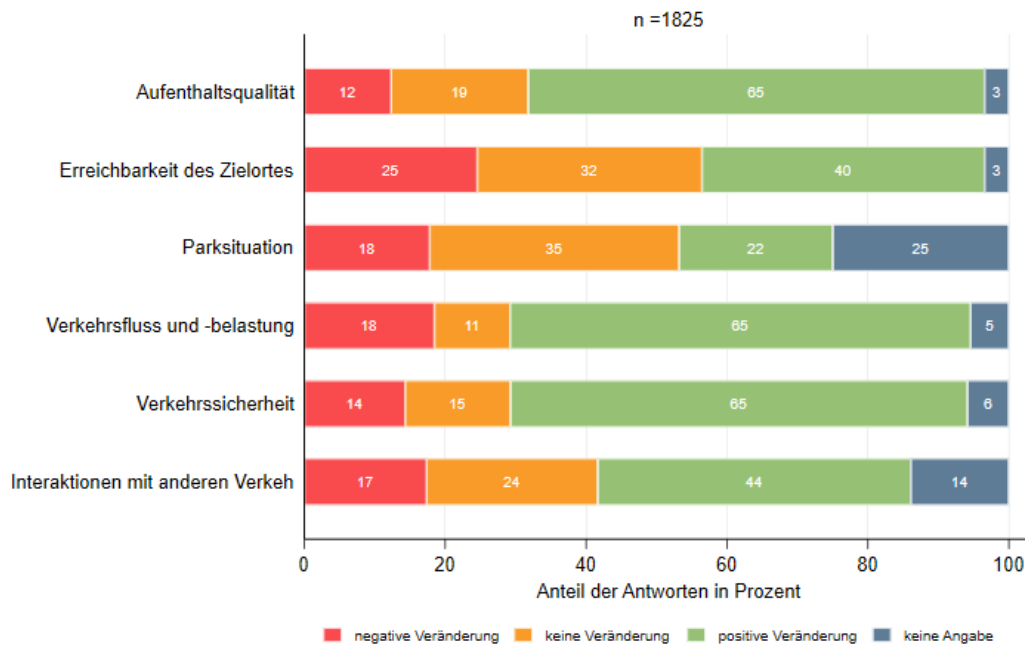


Abbildung 32: Bewertung der Einzelmaßnahme "Zufahrtssperre Anlagenring" in der zweiten Befragung

In den Freitextantworten zur positiven Einstellungsänderung (n=158) wurde vorwiegend der Grund der Verkehrsberuhigung und -reduzierung genannt (74 Nennungen). Außerdem spielte bei der Einstellungsänderung die nun verbesserte Sicherheit und der Komfort für Radfahrende und zu Fuß Gehende eine wichtige Rolle (51 Nennungen). Bei einer Änderung zum Negativen wurde dies in den Freitextantworten (n=153) durch erhöhte Umwege und Kraftstoffverbräuche (52 Nennungen) sowie Gefährdungs- und Sicherheitsbedenken (43 Nennungen) begründet.

In den Interviews mit den Gewerbetreibenden wurde die Zufahrtssperrung am Anlagenring eher negativ bewertet. In Verbindung mit dem Diagonalfilter sei diese Maßnahme aus Sicht einiger Interviewten für den Wegfall des Durchgangsverkehrs ausschlaggebend und wird somit für einen Rückgang an Kund*innen und eine Verminderung des Umsatzes verantwortlich gemacht.

8.3 Änderung der Verkehrsführung an der Cronstettenstraße

Als Reaktion auf die durch die veränderte Verkehrsführung im Oeder Weg induzierte höhere Verkehrsbelastung, wurden im Umfeld der Cronstettenstraße im Sommer 2023 zwei weitere Diagonalfilter eingerichtet. Aus diesem Grund wurden diese Standorte nur in der zweiten Beobachtungsphase und der zweiten Befragung berücksichtigt. Daher bestehen keine Vergleichswerte.

Der Diagonalfilter Cronstettenstraße/Frauensteinplatz (Standort 2.1) wurde mit zwei Verkehrsbeobachtungskameras untersucht, um alle Verkehrsströme aufnehmen zu können. Dabei wurden insgesamt 142 Ereignisse im Beobachtungszeitraum dokumentiert. Die Mehrheit dieser erfolgte durch das Überqueren des Diagonalfilters durch Krafträder (n=50) sowie einer unklaren Verkehrslage (n=34). Zwischen den Verkehrsteilnehmenden kam es in wenigen Fällen zu Konflikten. Die meisten beobachteten Situationen traten jedoch zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehende auf (n=16). Im Vergleich dazu bestanden lediglich drei Beobachtungen, die als Konflikt zwischen dem Kfz- und Radverkehr eingestuft wurden. Unfälle oder sicherheitseinschränkende Konflikte konnten im Beobachtungszeitraum nicht festgestellt werden.

An dem ebenfalls neu installierten Diagonalfilter Humbrachtstraße/Falkensteiner Straße (Standort 2.2) wurden lediglich 32 Ereignisse dokumentiert. Am Diagonalfilter Humbrachtstraße/Falkensteiner Straße

konnten insgesamt 32 Ereignisse dokumentiert werden, die mehrheitlich dem Überqueren des Diagonalfilters durch motorisierte Fahrzeuge (n=11) sowie einer unklaren Verkehrslage (n=11) zugeordnet werden konnten. Die unklare Verkehrslage äußerte sich im Fahrverhalten und wurde ausschließlich bei Pkw-Fahrenden beobachtet: Die Betroffenen fuhren auf der Feyerleinstraße bis zum Diagonalfilter, hielten kurzzeitig vor diesem und fuhren anschließend weiter. Darüber hinaus wurden in insgesamt sieben Fällen das Missachten der Einbahnstraßenregelung seitens der Pkw-Fahrenden dokumentiert. Im gesamten Beobachtungszeitraum wurden keine Konflikte zwischen dem Kfz-, Rad- und Fußverkehr gesichtet.

In der zweiten quantitativen Befragung wurden beide Diagonalfilter zur Bewertung zusammengefasst. Insgesamt gaben 57 % der Teilnehmenden an, die Maßnahmen wahrgenommen zu haben. Dieser vergleichbare niedrige Wert lässt sich durch die Lage der Diagonalfilter abseits des Oeder Wegs erklären.

Die Befragten gaben an, dass die Änderung der Verkehrsführung im Umfeld der Cronstettenstraße überwiegend eine negative Veränderung für die Erreichbarkeit des Zielortes (43 % negative vs. 21 % positive Veränderung), Parksituation (33 % vs. 15 %), Verkehrsfluss- und Verkehrsbelastung (44 % vs. 39 %) und Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden (31 % vs. 25 %) darstellt. Lediglich bezogen auf die Kriterien Aufenthaltsqualität (30 % negative vs. 39 % positive Veränderungen) und Verkehrssicherheit (34 % vs. 43 %) wird die Maßnahme positiver gewichtet.

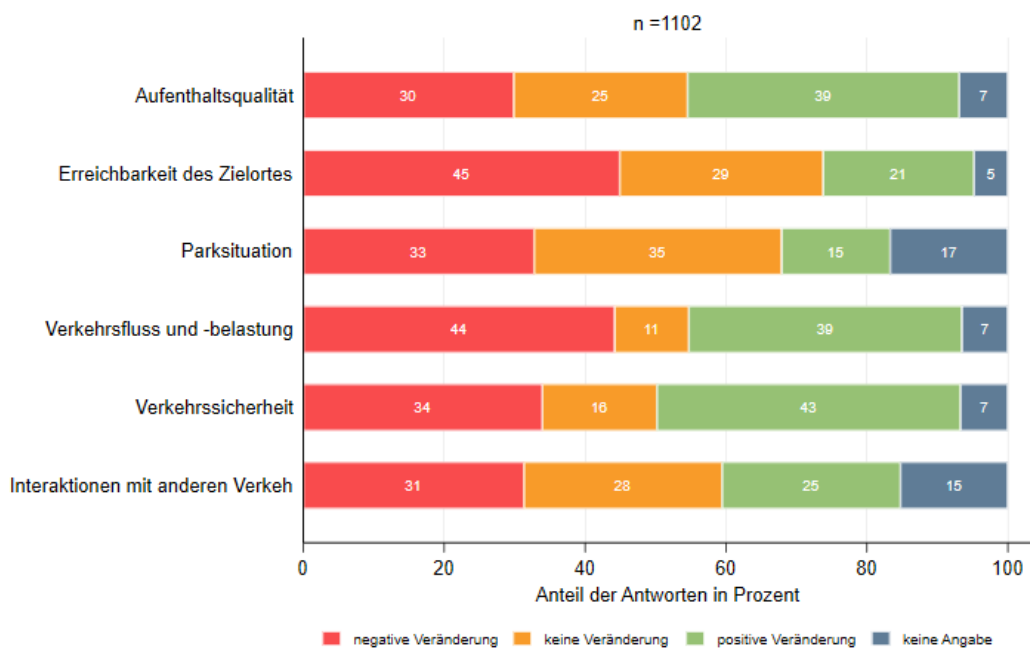


Abbildung 33: Bewertung der Einzelmaßnahme "Änderung der Verkehrsführung im Bereich Cronstettenstraße" in der zweiten Befragung

Die Akzeptanz der Maßnahmen scheint bei den unmittelbar Betroffenen deutlich geringer zu sein als in der Gesamtstichprobe. Als unmittelbar Betroffene wurden aus der Gruppe „Anwohnende der umliegenden Straßen (PLZ 60322)“ Teilnehmende ausgewählt, die ihre Wohnstraße im Bereich zwischen dem Oeder Weg, der Holzhausenstraße, der Adickesallee und der Eschersheimer Landstraße angegeben haben. In dieser Gruppe wurde die Maßnahme in allen Kriterien von einer Mehrheit als eine negative Veränderung wahrgenommen (vgl. Abbildung 34).

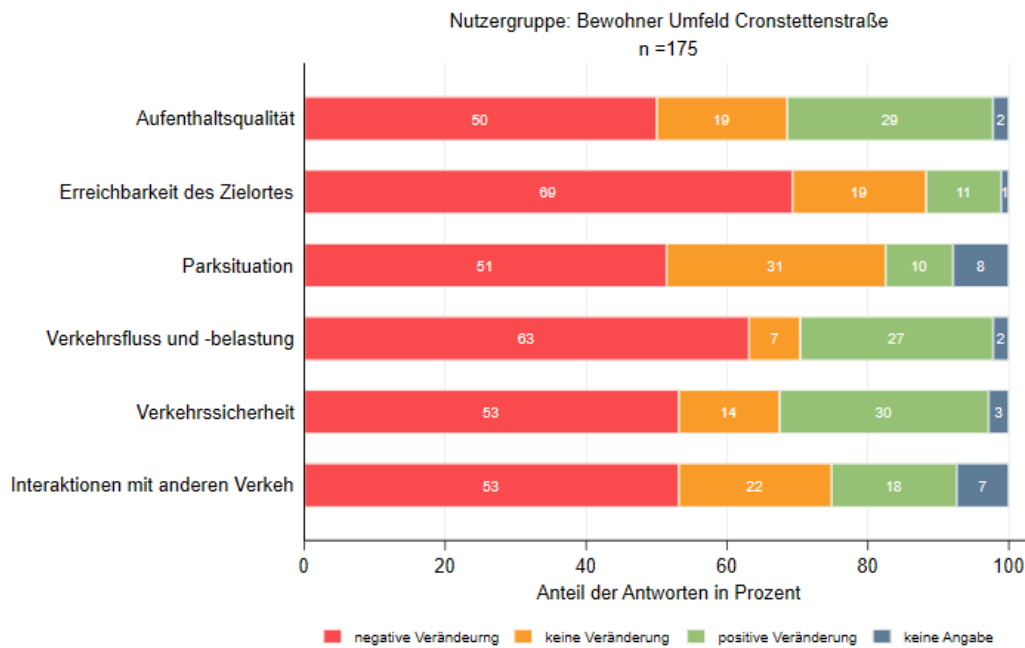


Abbildung 34: Bewertung der Einzelmaßnahme "Änderung der Verkehrsführung im Bereich Cronstettenstraße" durch Bewohner*innen im Umfeld der Cronstettenstraße

8.4 Sicherheitsbezogene Markierungen

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden im Oeder Weg neue Markierungen vorgenommen. So wurden die Kreuzungsbereiche zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Verkehrsteilnehmenden mit roter Farbe markiert und sogenannte Sicherheitstrennstreifen zwischen den Parkständen und der Fahrbahn markiert. Dieser Bereich wird auch als „Dooring-Zone“ bezeichnet und darf nicht befahren werden, um Unfälle beim Öffnen von Fahrzeugtüren zu vermeiden. Zusätzlich wurden die Seitenräume an einmündenden Straßen vorgezogen („Gehwegnasen“), um die Sicherheit von zu Fuß Gehenden beim Queren der einmündenden Straßen zu erhöhen.

Die vorgezogenen Seitenräume wurden in der ersten Befragung noch nicht als Einzelmaßnahme bewertet. In der zweiten Befragung wurde diese Maßnahme von 37 % der Befragten nicht wahrgenommen (vgl. Abbildung 35). Darunter waren jeweils 39 % zu Fuß Gehende und Radfahrende. Von den Personen, die die Maßnahme wahrgenommen haben, gaben 68 % der Befragten an, dass sie eine positive Veränderung auf die Verkehrssicherheit bewirkt hat. Auch die Veränderungen der Maßnahme auf die Aufenthaltsqualität, Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden und den Verkehrsfluss bzw. die Verkehrsbelastung wurden überwiegend positiv wahrgenommen. Hatte sich die Einstellung der Befragten positiv oder negativ geändert, so wurde jeweils der Grund der Verkehrssicherheit zur Einstellungsänderung genannt. Ergänzend wirkte die Sichtbarkeit auf die Einstellungsänderung hin zum Positiven (25 Nennungen) und die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss hin zum Negativen (26 Nennungen).

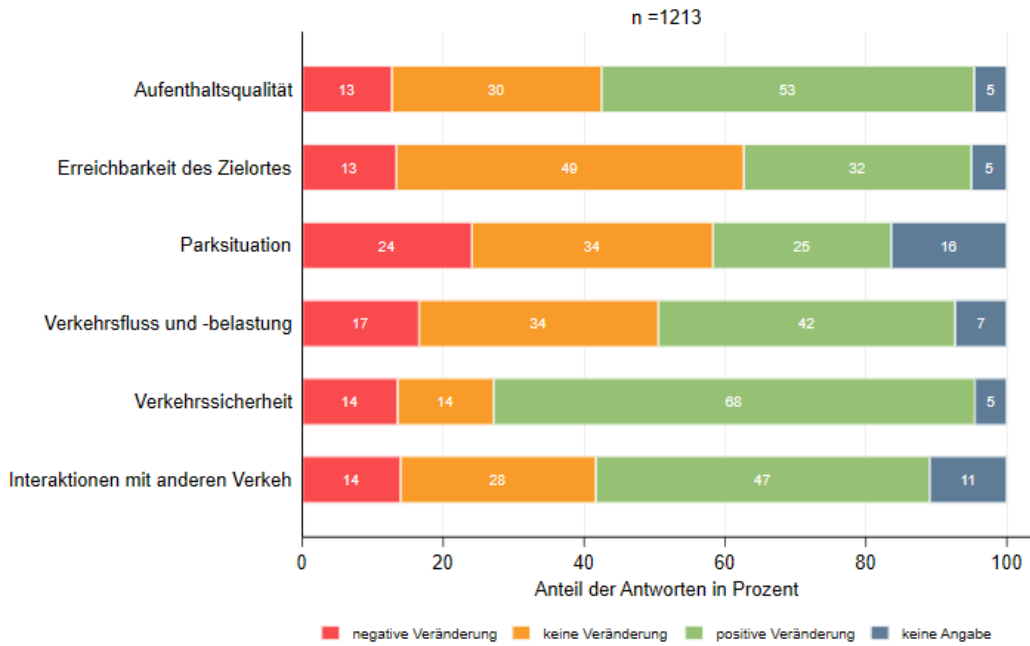


Abbildung 35: Bewertung der Einzelmaßnahme "Vorgezogene Seitenräume" in der zweiten Befragung

Die Rotmarkierungen wurden von 98 % bzw. 97 % der Befragten wahrgenommen. Jedoch ist in beiden Befragungen zu erkennen, dass die Befragten, mit Ausnahme der Verkehrssicherheit, bei den abgefragten Kriterien mehrheitlich keine Veränderungen wahrgenommen haben. Bei der Verkehrssicherheit gaben 57 % der Befragten in der zweiten Befragung an, dass die Rotmarkierungen eine positive Veränderung darstellen. Auch bei dem nur in der zweiten Befragung abgefragten Kriterium „Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden“ werteten mehr Befragte die Markierungen positiv als negativ. Insgesamt wurde diese Maßnahme in der zweiten Befragung etwas positiver bewertet als in der ersten Befragung (vgl. Abbildung 36). 67 % der Befragten gaben an, dass sich ihr Einstellung seit der Einführung der Maßnahme nicht verändert habe. Bei den Freitextantworten derjenigen, die der Maßnahme nun positiver gegenüberstehen (16 %, n=119), stand insbesondere die erhöhte Sicherheit und Rücksichtnahme im Vordergrund (71 Nennungen), da vorsichtiger gefahren werde. Sofern eine negative Veränderung stattgefunden hat (17 %), wurde dies bei den Freitextantworten (n=214) vor allem durch Verwirrung und Unklarheit über die Bedeutung der Markierung begründet (79 Nennungen). Weitere Argumente waren Ästhetik und Umweltaspekte des Materialeinsatzes (68 Nennungen) sowie Effektivität und Ressourceneinsatz (87 Nennungen).

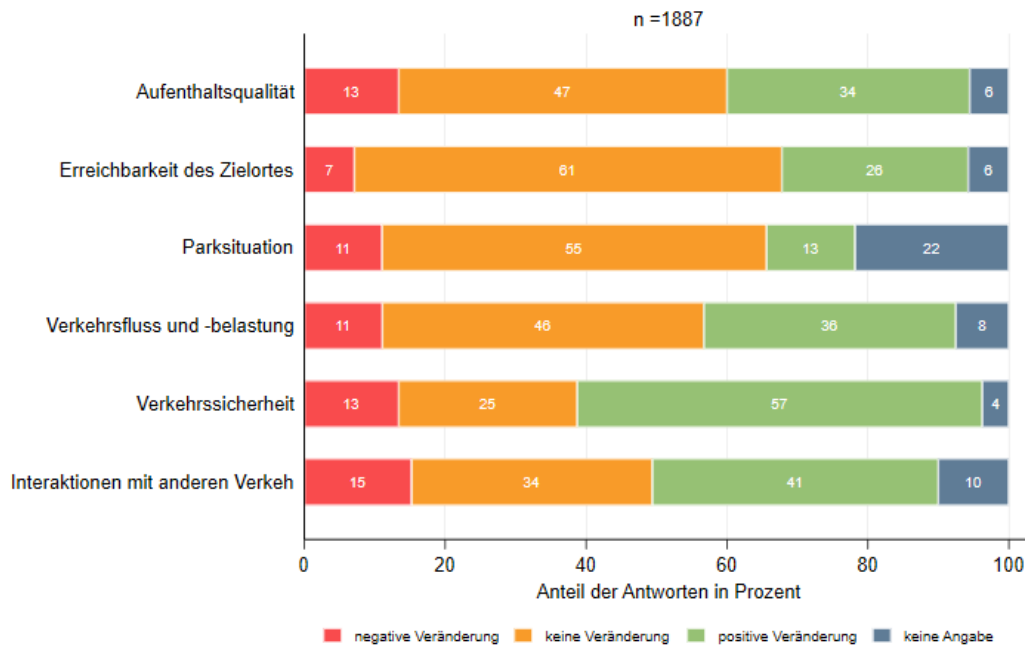


Abbildung 36: Bewertung der Einzelmaßnahme "Rotmarkierungen" in der zweiten Befragung

Die Sicherheitstrennstreifen wurden in der ersten Befragung von 91 % der Befragten wahrgenommen, in der zweiten Befragung von 85 % der Befragten. Von den 15 % der Befragten, die die Maßnahme nicht wahrgenommen haben, kommt der überwiegende Teil aus den Nutzendengruppen der Bewohner*innen der umliegenden Straßen und den Kund*innen sowie von zu Fuß Gehende und Pkw-Fahrenden. Bei den Radfahrenden nahmen mit 91 % überdurchschnittlich viele Nutzende die Maßnahme wahr.

Ähnlich wie bei der Bewertung der Rot-Markierungen gaben die Befragten mehrheitlich an, keine Veränderungen auf die abgefragten Kriterien wahrgenommen zu haben, mit Ausnahme der Verkehrssicherheit und den Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden (vgl. Abbildung 37). Auch bei dieser Maßnahme verschob sich die Einschätzung von der ersten auf die zweite Befragung bei allen Kriterien in Richtung eines positiven Einflusses der Maßnahme. Dabei wurde insbesondere eine positive Veränderung hinsichtlich der Verkehrssicherheit in der zweiten Befragung von 65 % der Teilnehmenden wahrgenommen. In der ersten Befragung nahmen dies noch 60 % der Befragten wahr. Die positive Veränderung zeigt sich auch in der Veränderung der Einstellung der Befragten seit der Maßnahmeneinführung. Insgesamt gaben 19 % der Befragten an, ihre Einstellung zu den Sicherheitstrennstreifen habe sich zum Positiven gewandelt, ihre Sicherheit habe sich durch die Einführung erhöht (60 Nennungen in Freitextantworten) und die Funktion der Sicherheitstrennstreifen sei nun mehr Menschen bewusst (17 Nennungen). 17 % der Befragten gaben hingegen an, dass sich ihre Meinung zu den Sicherheitsstreifen verschlechtert habe. Grund hierfür sei, dass aufgrund von Missverständnissen und Verwirrungen (63 Nennungen) u. a. viele Radfahrende den Sicherheitstrennstreifen fälschlicherweise befahren, dass die Funktion dessen nicht kommuniziert wurde (70 Nennungen) und dieser ein Sicherheitsrisiko im Verkehrsfluss darstelle (53 Nennungen).

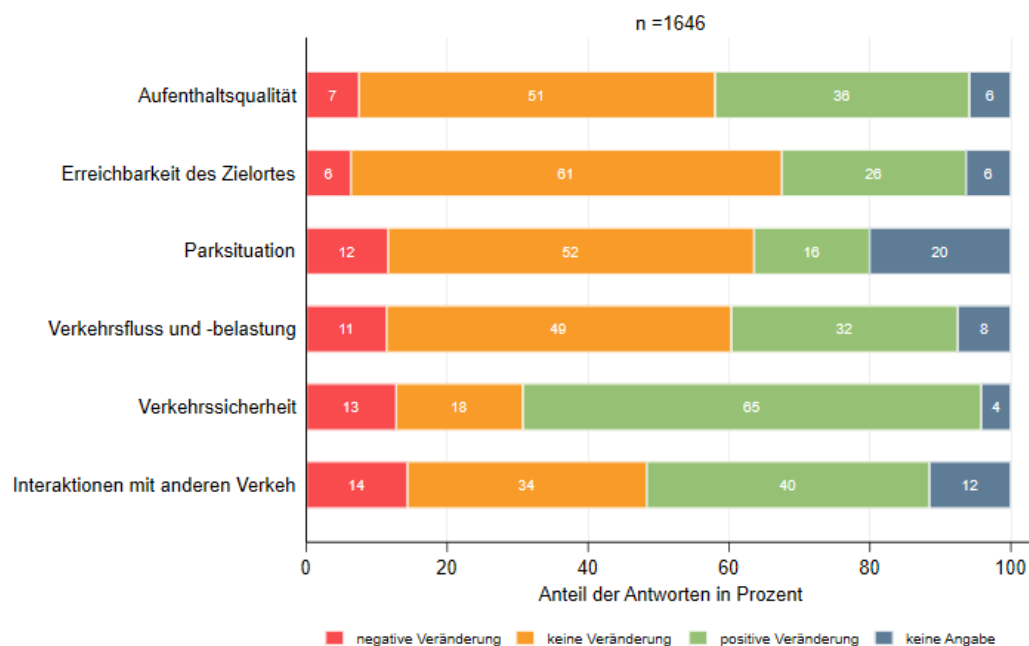


Abbildung 37: Bewertung der Einzelmaßnahme "Sicherheitstrennstreifen" in der zweiten Befragung

Bei der Analyse der Verkehrsbeobachtungen wurde deutlich, dass die Funktion der Sicherheitstrennstreifen den meisten Radfahrenden bewusst ist. Jedoch fuhren im Beobachtungszeitraum 2022 166 Radfahrende auf dem Sicherheitstrennstreifen (beobachtet am Standort 1.2). Im Jahr 2023 konnte die Fehlnutzung bei ähnlich hohem Radverkehrsaufkommen lediglich in 69 Fällen nachgewiesen werden (beobachtet am Standort 1.3). Diese lässt einen Gewöhnungseffekt vermuten, der auch durch die vermehrte Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen an anderen Orten in Frankfurt begünstigt sein kann. Erfreulich ist, dass keine Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Radverkehr („Dooring-Unfällen“) dokumentiert wurden. Dies könnte ein Indiz für die Effektivität der Sicherheitstrennstreifen sein.

8.5 Umnutzung der Kfz-Parkflächen

Im Oeder Weg wurden Kfz-Parkflächen umgenutzt, um mehr Platz für andere Funktionen zu gewinnen. So wurden Parkstände zu Fahrradabstellflächen, Parkflächen für E-Scooter, Verweilmöglichkeiten, Flächen für die Außengastronomie von Cafés und Restaurants, sowie für Begrünungselemente umgewandelt. In den Interviews mit den Gewerbetreibenden stellte sich die Maßnahme als am stärksten umstritten und am häufigsten als negativ bewertet dar (26 von 60 Gewerbetreibenden). In manchen Fällen wird der Grundgedanke unterstützt, die Umsetzung sei jedoch nicht immer nachvollziehbar, insbesondere bei dem Wegfall von Parkraum, wo keine Umnutzung stattgefunden habe.

Bezogen auf die Umnutzung als „Multifunktionsflächen“, insbesondere für die gastronomische Nutzung, fiel die Beurteilung deutlich positiver aus. Wurde nur die Umnutzung bewertet, so stellt sich diese Maßnahme als die bei den Gewerbetreibenden beliebteste Maßnahme dar. Eine positive Veränderung wird bei 16 der 60 Gewerbetreibenden gesehen. Dies wird häufig damit begründet, dass zwar wichtige Parkstände weggefallen wären, diese jedoch insbesondere im Sinne der Gastronomiefächen sinnvoll und umsatzsteigernd umgenutzt werden könnten. Durch die Vergrößerung der Flächen für die Außengastronomie, neue Begrünungen und zusätzliche Verweilmöglichkeiten erscheine der Oeder Weg speziell für Kund*innen attraktiver.

In den quantitativen Befragungen konnten die Teilnehmenden neben der Umnutzung der Kfz-Parkflächen auch die einzelnen Umnutzungsformen beurteilen. Die Umnutzung der Kfz-Parkflächen nahmen in den

Befragungen jeweils 93 % bzw. 91 % (erste bzw. zweite Befragung) der Teilnehmenden wahr. Dabei ist in beiden Befragungen ersichtlich, dass die Befragten bei den Kategorien Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit des Zielortes, Verkehrsfluss und -belastung sowie Verkehrssicherheit größtenteils eine positive oder keine Veränderungen durch die umgenutzten Kfz-Parkständen wahrnehmen (vgl. Abbildung 38). Dies gilt in der zweiten Befragung auch für das Kriterium Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Auffällig ist, dass in der zweiten Befragung der Einfluss der Maßnahme auf die Parksituation deutlich weniger häufig als negative Veränderung wahrgenommen wird (50 % negative Veränderung in der ersten bzw. 40 % in der zweiten Befragung). Insgesamt wurde auch diese Maßnahme in der zweiten Befragung etwas positiver als in der ersten Befragung wahrgenommen.

Sofern sich eine Einstellungsänderung zur ersten Befragung hin zum Positiven ergab (n=62), wurde dies in den Freitextantworten vorwiegend mit der positiven Umweltwirkung durch weniger Kfz (17 Nennungen) sowie einer verbesserten Aufenthalts- und Verkehrsqualität begründet (15 Nennungen). Bei einer Einstellungsänderung hin zum Negativen (n=93) wurden vor allem der Mangel an Parkflächen und eine erhöhte Parksuche (47 Nennungen) sowie negative Auswirkungen auf Anwohnende und Geschäfte (27 Nennungen) angeführt.

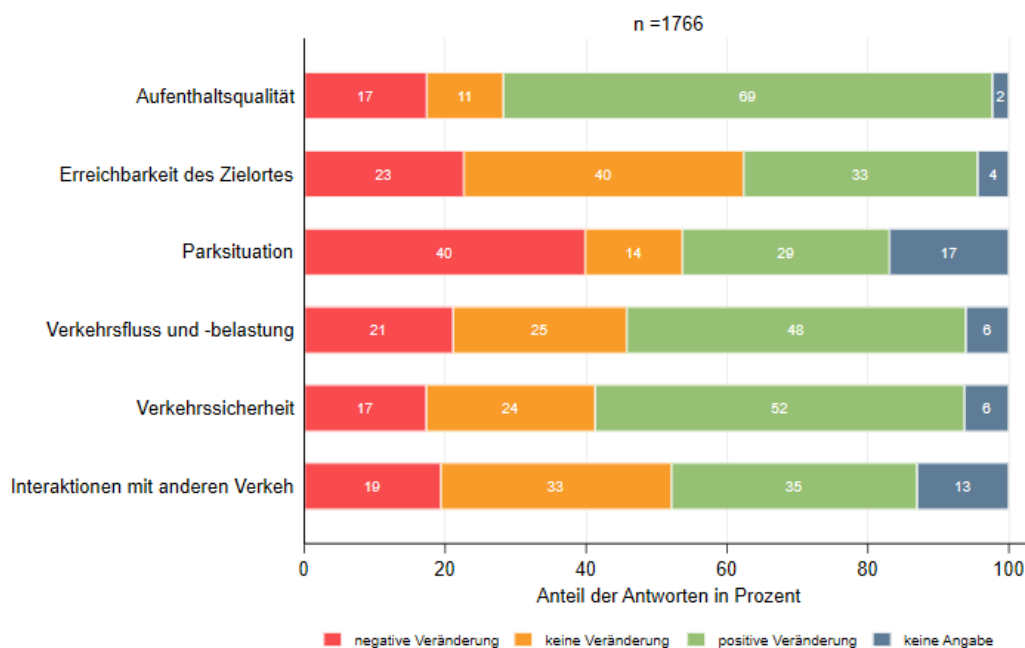


Abbildung 38: Bewertung der Einzelmaßnahme "Umnutzung der Kfz-Parkflächen" in der zweiten Befragung

Die Einrichtung von Multifunktionsflächen auf den ehemaligen Kfz-Parkflächen wurde von den Personen, die die Maßnahmen wahrgenommen haben (94 % bzw. 96 % in der ersten bzw. zweiten Befragung), bezogen auf die Aufenthaltsqualität als positive Veränderung wahrgenommen. 80 % sehen einen positiven Einfluss auf die Aufenthaltsqualität, was gleichbedeutend mit der höchsten Zustimmungsrates über alle Maßnahmen und Kriterien hinweg ist. Für die Kriterien Erreichbarkeit, Verkehrsfluss und -belastung sowie Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden wurden überwiegend keine Veränderungen registriert. Im Vergleich zur ersten Befragung wurden die Multifunktionsflächen von anteilig weniger Befragten als eine negative Veränderung auf die Parksituation empfunden (46 % negative Veränderung in der ersten Befragung gegenüber 35 % in der zweiten Befragung) (vgl. Abbildung 39).

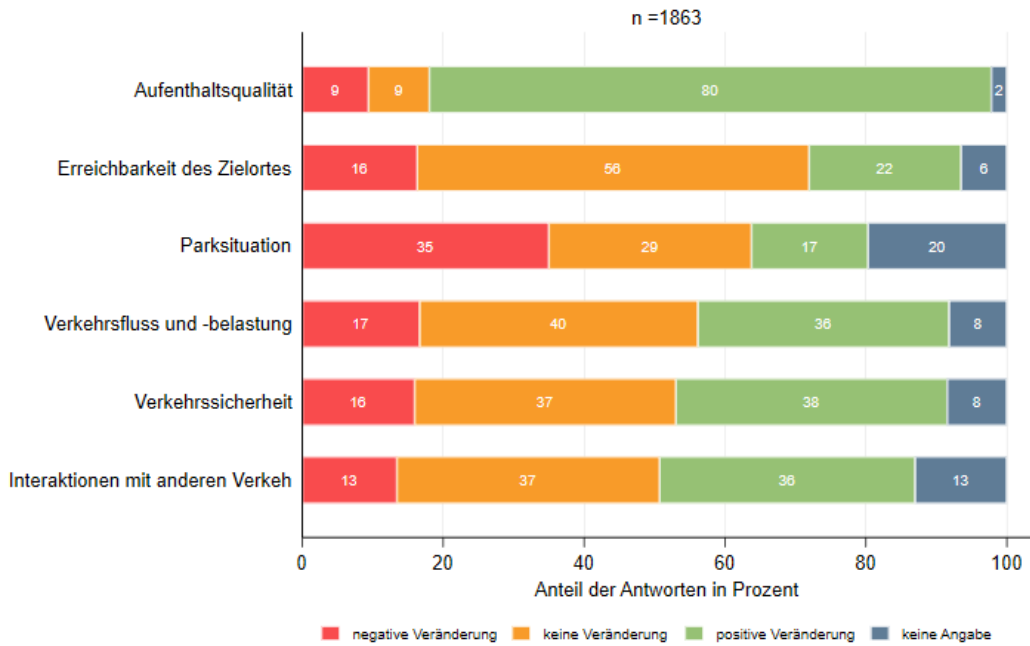


Abbildung 39: Bewertung der Einzelmaßnahme "Multifunktionsflächen" in der zweiten Befragung

Aufgrund von Rückmeldungen aus der ersten Befragung konnten die Teilnehmenden in der zweiten Befragung die Veränderungen durch die Begrünung und das Stadtmobiliar bewerten. Diese Maßnahme wurde von 96 % der Befragten erkannt und vor allem in Bezug auf die Aufenthaltsqualität als positive Veränderung (53 %) wahrgenommen (vgl. Abbildung 40). Die Befragten erkannten überwiegend keine Veränderung der Maßnahme auf die Kriterien Erreichbarkeit, Verkehrsfluss und -belastung, Verkehrssicherheit und Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden. 33 % der Befragten gaben an, dass die Maßnahme zu einer Verschlechterung der Parksituation geführt hat.

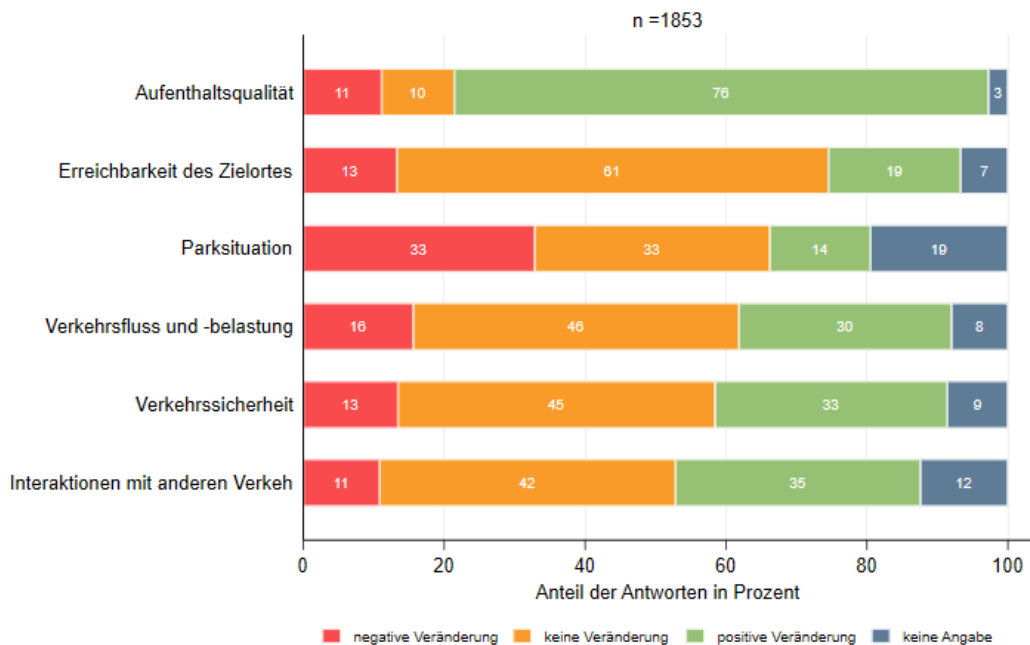


Abbildung 40: Bewertung der Einzelmaßnahme "Begrünung und Stadtmobiliar" in der zweiten Befragung

In der zweiten Befragung gaben 61 % bzw. 59 % der Teilnehmenden an, dass sich ihre Meinung zu den Multifunktionsflächen bzw. zur Begrünung und Stadtmobiliar seit der Einführung nicht geändert habe. Davon

gaben 24 % bzw. 23 % der Befragten an, dass sich ihre Einstellung zum Positiven gewandelt hat. Bei den Multifunktionsflächen war eine gesteigerte Aufenthaltsqualität ausschlaggebend (55 Nennungen). Bei der Begrünung und dem Stadtmobiliar drehten sich die positiven Antworten vor allem um die Themen Ästhetik und eine wahrgenommene Akzeptanz und Nutzung, die zu einer positiven Atmosphäre beiträgt (51 Nennungen). Bei den 15 % bzw. 18 % der Befragten, deren Einstellung sich zum Negativen verändert hat, lag dies überwiegend am Müll und Verunreinigungen (20 bzw. 29 Nennungen) sowie an einer geringen wahrgenommenen Nutzung (26 bzw. 40 Nennungen).

Zur Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen wurden ebenfalls überwiegend Flächen verwendet, die vorher als Parkflächen für Kfz genutzt werden konnten. Diese Maßnahme wurde von 87 % bzw. 83 % der Befragten wahrgenommen (vgl. Abbildung 41). Es ist zu erkennen, dass die Befragten bei den abgefragten Kriterien überwiegend positive oder keine Veränderungen durch die neuen Fahrradabstellanlagen gesehen haben. Im Vergleich zur ersten Befragung haben die Teilnehmenden der zweiten Befragung die Wirkung der Maßnahme auf die Parksituation als deutlich positiver eingeschätzt (50 % positive Veränderung in der ersten Befragung gegenüber 40 % in der zweiten Befragung). Aus den Freitextantworten ging hervor, dass sofern sich eine Einstellungsänderung hin zum Positiven einstellte (n=56), dies vor allem mit der verbesserten Parkmöglichkeit und der Ordnung des Straßenraums begründet wurde. Hatte sich eine Einstellungsänderung zum Negativen ergeben (n=83), wurde dies u. a. mit empfundener Platzverschwendung und mangelnder Nutzung (41 Nennungen) begründet.

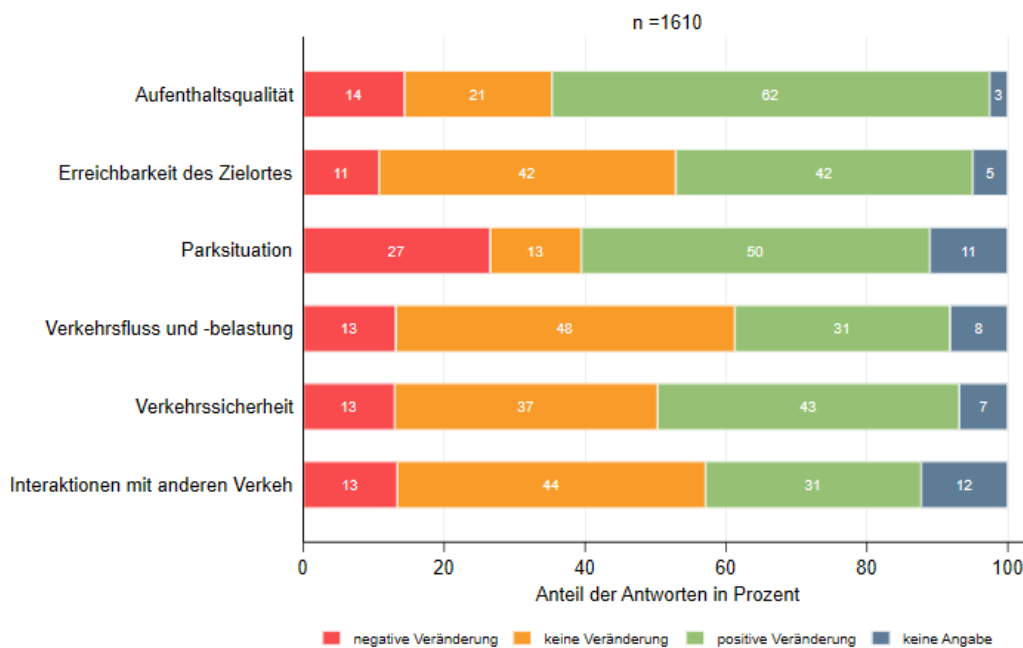


Abbildung 41: Bewertung der Einzelmaßnahme "Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen" in der zweiten Befragung

8.6 Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr

An vier Standorten im Oeder Weg wurden neue Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr eingeführt. Ziel der Maßnahme ist es, den Wirtschaftsverkehr durch den Wegfall von Parkflächen nicht zu belasten und so das Parken in zweiter Reihe zu verhindern, indem spezielle Flächen für die Be- und Entladung eingerichtet werden.

In den Experteninterviews wurden die Lieferzonen von vielen Gewerbetreibenden zwar grundsätzlich begrüßt, seien aber in der Anzahl viel zu gering, nicht immer an den richtigen Standorten und häufig von privaten Pkw illegal blockiert. Letzteres konnte durch die Verkehrsbeobachtung bestätigt werden. Die Lieferzonen im

Bereich des Beobachtungsstandortes 1.3 wurden in beiden Beobachtungsphasen vorwiegend in den Morgenstunden zweckmäßig genutzt. Im weiteren Tagesverlauf wurden sie häufig durch parkende Privatfahrzeuge blockiert und standen dem Lieferverkehr nicht zur Verfügung.

In den durchgeführten Experteninterviews vermuteten die Befragten, dass die Nutzung der Lieferzonen für den Lieferverkehr mit einem höheren Aufwand verbunden sei. Auch die Anzahl der angebotenen Lieferflächen seien aus Sicht einiger Interviewter zu wenig. Diese Vermutung konnte durch die Beobachtung bestätigt werden. Insgesamt wurden 2023 zehn Lieferfahrzeuge erkannt, die aufgrund der belegten Lieferzonen in zweiter Reihe halten mussten. Dabei war die Haltedauer von Lieferfahrzeugen außerhalb der markierten Lieferzonen tendenziell länger als die von Lieferfahrzeugen, die die Lieferzonen nutzten.

In den quantitativen Befragungen wurden die Lieferzonen von vergleichsweise wenigen Befragten (64 % bzw. 67 %) wahrgenommen (vgl. Abbildung 42). Dies könnte auf die nur punktuelle Einrichtung der Lieferzonen und den sehr geringen Anteil der Nutzenden, die den Oeder Weg als Wirtschaftsverkehr nutzen (4 Befragte), zusammenhängen. Die Befragten nahmen in beiden Befragungen überwiegend keine Auswirkungen auf die Kriterien Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit und Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden wahr. In beiden Befragungen werden eher positive Veränderungen bei den Kriterien Verkehrssicherheit sowie Verkehrsfluss und -belastung gesehen. Im Unterschied zur ersten Befragung wurde in der zweiten Befragung in Bezug auf die Parksituation statt einer negativen Veränderung überwiegend keine Veränderung mehr wahrgenommen. Hatte sich die Einstellung zu den eingerichteten Lieferzonen positiv geändert (n=42), wurde dies in den Freitextantworten mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses begründet (26 Nennungen). Hatte sich die Einstellung zum Negativen gewandelt (n=52), wurde dies damit begründet, dass die Umsetzung und Planung der Lieferzonen nicht zufriedenstellend sei (19 Nennungen). Aber auch die unzureichende Nutzung und Fehlbelegung hat zur Einstellungsänderung beigetragen (15 Nennungen).

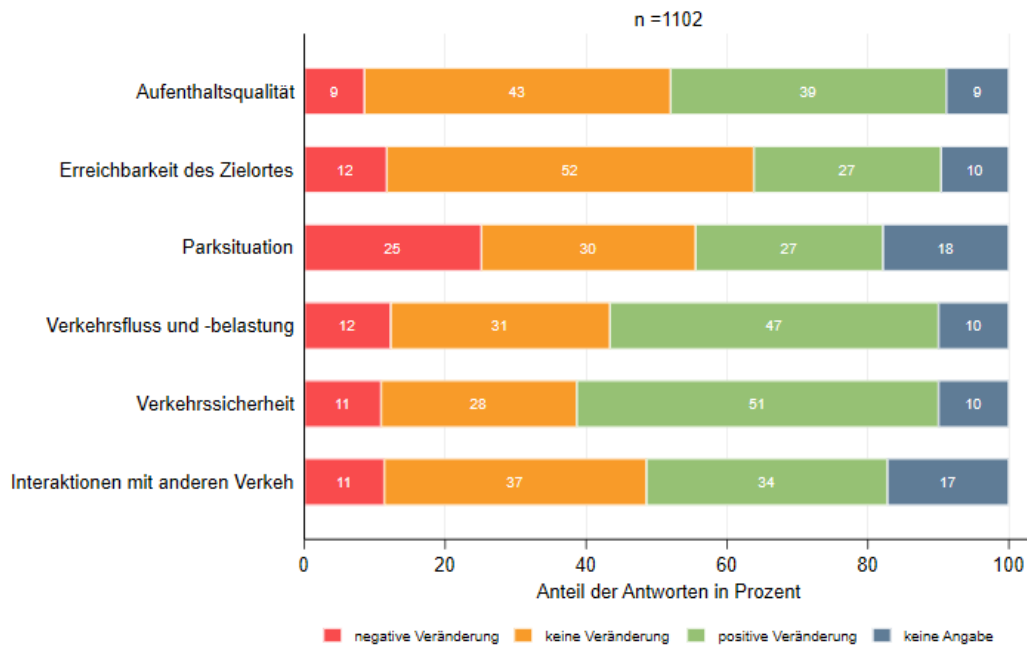


Abbildung 42: Bewertung der Einzelmaßnahme "Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr" in der zweiten Befragung

9 Anmerkungen, Verbesserungsvorschläge und Wünsche der Befragten

Die Befragten konnten zum Abschluss der Umfrage Anmerkungen, Verbesserungsvorschläge und/oder Wünsche für das Projekt formulieren. Ähnlich zum Zwischenbericht konnte auch hier erneut ein heterogenes Meinungsbild festgestellt werden (vgl. Knese et al. 2023). Insgesamt kamen 1.202 Antworten zusammen. Dabei wurde sich in 602 Antworten dafür ausgesprochen weitere Umgestaltungen vorzunehmen bzw. diese zu verstetigen. Darunter wurden vielfältige Argumente, u. a. mehr Begrünung (75 Nennungen) und Sitzflächen (51 Nennungen) sowie ästhetische Gründe (50 Nennungen), genannt. Sehr deutlich wurde zudem der Wunsch nach Verstetigung aufgenommen (118 Nennungen). Hingegen sprachen sich 537 für einen (Teil-)Rückbau der Maßnahmen aus. Gründe bzw. Wünsche, welche in diesem Zusammenhang genannt wurden, waren mehr Parkraum (68 Nennungen), Öffnung der Zufahrtsperrung (63 Nennungen), Rückbau der Sperrung (90 Nennungen), ein vollständiger Rückbau (98 Nennungen) sowie das Überdenken bzw. der Umbau von einzelnen Maßnahmen (110 Nennungen). Bei den negativen Folgen fiel im Vergleich zur ersten Befragung insb. die Mehrbelastung der Anwohnenden im Oeder Weg auf, die von sieben auf 43 Nennungen anstieg. Weiterhin wurde eine Abnahme der (Lebens-)Qualität des Quartiers (48 Nennungen) angemerkt.

Entgegen des Wunsches zur Öffnung der Zufahrtssperren steht im Zusammenhang von Änderungen der Verkehrsregeln (263 Nennungen) der Wunsch des Oeder Wegs als autofreie Straße (40 Nennungen) bzw. autofreien Straßen mit Ausnahmen (56 Nennungen) sowie weniger Verkehr allgemein (58 Nennungen). Weiterhin wird der Wunsch nach mehr Lichtsignalanlagen geäußert (31 Nennungen). Bei den Unklarheiten (113 Nennungen) besteht vermehrt der Wunsch nach verstärkten Hinweisen zu geltenden Regelungen (39 Nennungen). Der Wunsch nach mehr (Verkehrs-)Kontrollen (89 Nennungen) aus der Kategorie Überwachung und Kontrolle (137 Nennungen) geht einher mit dem konstatierten rücksichtslosen Verhalten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender (Pkw=9; E-Scooter/Roller=24; Radverkehr=34).

Bezüglich der Anmerkungen zur Partizipation (47 Nennungen) werden mehr Beteiligung und Informationen (weiterer Fachexpert*innen=24; der Bürger*innen und Anwohnenden=23) gewünscht. Bei den Anmerkungen zur Außengastronomie und zum Handel (51 Nennungen) spalten sich die Meinungen zu mehr (12 Nennungen) und weniger (17 Nennungen) Außengastronomie. In der Kategorie zu ergänzenden Angeboten und Maßnahmen (33 Nennungen) wurde entgegen der ersten Befragung keine Nennung zur Durchfahrt für Anwohnende oder zum Car-Sharing angebracht. Sichtbar wurde schließlich bei der Ausweitung des Projektgebietes, dass sich eine deutlich höhere Anzahl die Erweiterung in umliegende Straßen wünscht (47 Nennungen).

Tabelle 9: Inhalte der Freitextantworten zu Wünschen, Anmerkungen und Vorschlägen, kategorisiert

Kategorie	Inhalte (Anzahl der Nennungen)	Nennungen Gesamt
Umbau/ Umgestaltung des Straßen- und Seitenraums, Nachbesserungs- - und Erweiterungs- wünsche	<ul style="list-style-type: none"> • Verstetigung der Umgestaltungsmaßnahmen (118) • Mehr Begrünung (75) • Mehr Sitzflächen (samt Tischen und Entsorgungsmöglichkeiten) (51) • Ästhetische/optische Gründe für Änderungen (Farben, Poller, Möbel, Pflanzenkübel) (50) • Einfache Sitzflächen (Bänke) statt der Aufenthaltsflächen (37) • Breitere Gehwege (29) und Erneuerung der Gehwege (2) • Mehr Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende (Zebrastreifen, "Gehwegnase" etc.) (26) • Natürliche Begrünung im Boden, nicht in großen Pflanzenkübeln (25) • Barrierefreiheit verbessern (auch Senior*innen-freundlicher) (22) 	602

	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahn/Zufahrt verbreitern/ausbauen für Radfahrende (Eschersheimer/Oeder Weg) (17) • Weniger Pkw-Stellplätze (Parkplätze) (16) • Mehr Radabstellanlagen (auch in den Seitenstraßen) (15) • Bremsschwellen einführen (4) / Kreuzungen bzw. Straßen erhöhen (10) • Baulich getrennte Radwege (13) • Stärkere Einschränkung von Kfz-Verkehr (Modalfilter, Durchfahrtsverbot) (13) • Mehr verkehrsberuhigende Elemente/Maßnahmen (Spielstraßen, Poller) (13) • Mehr Aufenthaltsflächen (11) • Mehr Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge (10) • Mehr Abstellflächen für Lastenräder (8) • Mehr Kurzzeitparkplätze (8) • Mehr Abstellflächen für E-Scooter (6) • Mehr Lieferzonen (5) • Öffentliche Toiletten (5) • Mehr Sicherheitsmaßnahmen für Radfahrende (Rotmarkierungen nicht ausreichend) (5) • “Dooring Zone” baulich abgrenzen/umgestalten (4) • Fahrbahn verengen (3) • Einseitiges Parken (1) 	
<p>Rückbau der Umgestaltungsmaßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Überdenken/Umbau von Maßnahmen (inkl. Mobiliar) (da nicht funktional bzw. gewünscht wg. Umweg, Aufwand, Kosten, insgesamt kein Mehrwert) (110) • Kompletter Rückbau (98) • Rückbau der Sperrung (90) oder alternative Gestaltung (Modalfilter) (21) in der Cronstettenstraße/Holzhausenstraße • Mehr Parkraum (insb. für Anwohnende und Besucher*innen) (68) • Zufahrtssperrung wieder öffnen (63) • Abneigung gegenüber Rotmarkierung (26) • Rückbau der Diagonalfilter/Modalfilter (25) • Weniger Radabstellanlagen (bzw. Umplatzierung) (14) • Rückbau Poller (14) • Rückbau Poller im nördlichen Bereich (5) • Modalfilter statt Poller (oder absenkbarer Poller) (3) 	<p>537</p>
<p>Veränderte Nutzung / (negative) Folgen des Umbaus</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Belastung der Anwohnenden (43) und der Seitenstraßen(48) (Verkehrsmenge und Sicherheit) • (Lebens-)Qualität hat abgenommen (Oeder Weg & umliegender Bereich) (48) • Benachteiligung von Autofahrenden (44) • Rücksichtsloses Verhalten von Radfahrenden (34) • Benachteiligung der Geschäfte (negative wirtschaftliche Entwicklung) (34) • Zu hohe Geschwindigkeiten von Pkw (33) • Mehr Verschmutzung (Straßen, Aufenthalts- und Sitzflächen) (30) • Zu hohe Lautstärken (Gastronomie/Aufenthalt) (26) • Rücksichtsloses Verhalten von E-Scooter/-Roller Fahrenden (24) • Oeder Weg - Wandel zu einer Flanier- und Gastronomiemeile (24) • Mehr CO₂-Ausstoß/schlechte Ökobilanz (durch Um- bzw. Rundenfahren) (20) • Missachtung der Diagonalfilter und Zufahrtssperre (15) • Gefahr für Fußverkehr (15) • Zu hohe Lautstärken (Verkehr) (13) • Mehr Konflikte (15), Verkehrssicherheit gesunken (10) 	<p>493</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Aggressives Verhalten von Verkehrsteilnehmenden (Pkw-Fahrende) (9) • Zu hohe Geschwindigkeiten von Radfahrenden (8) 	
Änderung der Verkehrsregeln	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Verkehr (58) • Autofreie Straßen (Ausnahme: Taxi, ÖPV, Polizei, Feuerwehr, Notarzt, Lieferverkehr) (56) • Oeder Weg als autofreie Straße (Ausnahme: Anwohnende/Lieferverkehr) (40) • Abbau von Lichtsignalanlagen (31), insb. Glauburgstraße (14) • Anliegerfreundliche Maßnahmen (Anliegerfreie Straßen, Zufahrt/Durchfahrt für Anlieger und Lieferverkehr) (19) • Einbahnstraßenregelung im gesamten Oeder Weg einführen (15) • Abbau Zufahrtssperren (11) • Mehr Ampeln (5) • Bedarfsampeln für Fußverkehr (4) • Rechts-vor-Links Regelung durchgehend einführen (4) • Mehr Diagonalfilter (Glauburg-, Humboldt-, Finkenhofstraße) (3) • Unteren Oeder Weg autofrei gestalten (3) 	263
Unklarheiten	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Hinweise auf geltende Regeln (39) • Unklarheit und Unsicherheit der Verkehrsteilnehmenden insgesamt (28) • Beschilderung verwirrend (32) • “Dooring-Zone”/Sicherheitstrennstreifen missverständlich (13) • Diagonalfilter intuitiver gestalten (1) 	113
Überwachung und Kontrolle	<ul style="list-style-type: none"> • Wunsch nach mehr (Verkehrs-)Kontrollen (Pkw und Rad) (89) • Mehr Blitzer (23) • Kontrolle der Nachtruhezeiten/Lärmschutz (Gastronomie) (14) • Überwachung Diagonalfilter und Modalfilter (11) 	137
Partizipation	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Beteiligung und Informationen weiterer Fachexperten (24) • Mehr Beteiligung und Information der Bürger*innen/Anwohnenden (auch vor Umsetzung) (23) 	47
Außen-gastronomie und Handel	<ul style="list-style-type: none"> • Weniger Außengastronomie (17) • Mehr (Außen-)Gastronomie (12) • Mehr Einkaufsmöglichkeiten (8) • Behinderung Fußverkehr (8) • Zeitliche Beschränkung und Einhaltung der Außengastronomie kontrollieren (4) • Zeitlich abhängige Nutzung (z. B. im Winter als Kurzzeitparkflächen) (2) 	51
Ergänzende Angebote und Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Park & Ride (8) • Niedrigere Parkgebühren (7) • Einführung von Elektromobilität (Busse, Taxen) (4) • Einführung von Besucherparktickets (3) • Höhere Parkgebühren (auch in den Seitenstraßen) (3) • Einführung City-Maut (3) • Service-Stationen (2) • Parkgebühren auch am Wochenende erheben (2) • Call-A-Bike (1) 	33
Ausweitung des Projektgebiets	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung in umliegende Straßen (47) • Parkraum für Anwohnende bündeln (z. B. Quartiersgarage) (1) 	48

10 Erkenntnisse und Empfehlungen

Die hier dargestellten Ergebnisse sind das Produkt aus zwei Jahren intensiver wissenschaftlicher Analysen rund um den Oeder Weg. Mit Hilfe eines vielfältigen Methodenmixes und der Einbindung zahlreicher Stakeholder wurde versucht, ein umfassendes Bild über die Wirkungen und Akzeptanz der Maßnahmen zur Umgestaltung des Oeder Wegs zu erhalten. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse und Erkenntnisse zusammengefasst sowie Empfehlungen für die weitere Planung abgeleitet.

10.1 Beantwortung der Hypothesen

Zu Beginn des Forschungsvorhabens wurden, wie bereits in Kapitel 2 erläutert, Hypothesen aufgestellt, um gezielt die Auswirkungen der temporären Umgestaltung zu untersuchen. Nach der Implementierung der Umgestaltungsmaßnahmen werden die Hypothesen einer Prüfung unterzogen, in diesem Fall explizit für den Oeder Weg.

H1: Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt zu höheren Radverkehrszahlen und geringeren Kfz-Verkehrszahlen in den betroffenen Straßen.

Diese Hypothese kann in Bezug auf den Rad- und Kfz-Verkehr bestätigt werden. Wie Abbildung 16 zeigt, konnten durch die Verkehrszählungen niedrigere DTV-Werte für den Kfz-Verkehr im Oeder Weg ermittelt werden. Die Radverkehrszählungen im Oeder Weg ergaben, dass hier eine deutliche Zunahme stattgefunden hat (vgl. Kapitel 5). Aus der Befragung ging zudem hervor, dass sich das Mobilitätsverhalten zugunsten des Rad- und Fußverkehrs verändert hat. Viele Befragten nutzen für ihre Wege nun statt des Autos das Fahrrad. Weiterhin kann von „Verkehrsverpuffung“ (engl. „traffic evaporation“) gesprochen werden (vgl. Bauer et al. 2023), da aus allen Zählenden zusammengenommen eine deutliche Abnahme des MIV im Untersuchungsraum festgestellt werden kann.

H2: Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt nicht zu erhöhtem Parksuchverkehr in den betroffenen Straßen.

Aus den Tiefeninterviews mit Gewerbetreibenden ging hervor, dass subjektiv betrachtet eine hohe Parksuchzeit bei Kund*innen und Lieferverkehren beobachtet wird, obgleich die Ausgangssituation der Parksuchzeit vor dem Einsatz der Maßnahmen bereits als schwierig eingeschätzt wurde. Aus den Umfragen konnte ein durchmischtes Bild ermittelt werden. Während Kund*innen, Besucher*innen und Anwohnende des Oeder Wegs eine positive Einschätzung lieferten, zeigte sich gegenteiliges bei Gewerbetreibenden und Bewohner*innen der umliegenden Straßen. Durch die Messungen der Parksuchdauer mittels der „start2park“-App konnte jedoch festgestellt werden, dass eine gering einzuschätzende Parksuchdauer von maximal 1-3 Minuten im Oeder Weg vorliegt. Dies liegt nicht über der für den vorliegenden urbanen Raum typischen Parksuchzeit von 2:10 Minuten (vgl. Hagen 2023). Damit konnte eine Dissonanz zwischen subjektivem Empfinden und gemessenen Werten festgestellt werden. Ein erhöhter Parksuchverkehr kann somit nicht eindeutig bestätigt werden.

H3: Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt zu keinen verkehrlichen Beeinträchtigungen in den umliegenden Straßen.

Obgleich eine leichte Verlagerung der Verkehre in die umliegenden Straßen beobachtet werden konnte, sind keine Auffälligkeiten der verkehrlichen Beeinträchtigung, bspw. in Form einer veränderten Entwurfssituation oder einer stark erhöhten Lärmbelastung, verzeichnet worden. Gleichwohl ist es in einzelnen Straßen zu einer höheren Kfz-Belastung gekommen, wie die Verkehrszählungen (vgl. Kapitel 6.1) zeigen. Obgleich die Mehrzahl der eingesetzten Maßnahmen sich positiv auf den Verkehrsfluss allgemein auswirkte, wurde in der Umfrage

der Diagonalfilter an der Cronstettenstraße als verkehrliche Beeinträchtigung auf die Erreichbarkeit des Zielorts, den Verkehrsfluss, die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie das Parken empfunden. Der nachträglich eingesetzte Diagonalfilter hat somit als einziges Mittel einen nennenswerten Einfluss auf die umliegenden Straßen und gilt es genauer zu untersuchen. Auffällig ist hier, dass es vor allem die Anwohnenden aus dem direkten Umfeld sind, die diese Maßnahme als negativ empfinden. Insgesamt kann dennoch von keinen verkehrlichen Beeinträchtigungen der umliegenden Straßen in beträchtlichem Maße ausgegangen werden. Vielmehr hat sich im Großteil die Situation verbessert, da sich der motorisierte Verkehr insgesamt reduziert und in großen Teilen auf die Hauptverkehrsstraßen verlagert hat.

H4: Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt zu einer verbesserten Wohn- und Aufenthaltsqualität in den betroffenen Straßen.

Die Umfragen zeigen, dass sich die Aufenthaltsqualität im Median von „befriedigend“ auf „gut“ verbessert hat. Die Wohnqualität befindet sich laut Meinung der Befragten weiterhin auf einem guten Niveau („2“) und die Wohnsituation hat sich nicht verändert. Dies spiegelt sich auch in den unveränderten Entwurfstypen nach RASt wider. Auch die Tiefeninterviews ergaben eine mehrheitlich positive Einstellung zur Aufenthaltsqualität. Besonders die Maßnahmen Fahrradstraße, „Gehwegnasen“ und Begrünung wurden diesbezüglich in den Umfragen positiv hervorgehoben. Aber auch eine positivere Bewertung der Umnutzung von Parkständen bzgl. der Aufenthaltsqualität unterstreicht das Ergebnis. Zudem kann die Lärmbelastung als großer Einflussfaktor auf Aufenthalts- und Wohnqualität verstanden werden. Hier zeigten die Umfragen eine starke Verbesserung im Kriterium Lärm/Lautstärke (Median von „4“ auf „2“).

H5: Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen führt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit unter allen Verkehrsteilnehmenden in den betroffenen Straßen.

Aus den Befragungen geht hervor, dass die subjektive Sicherheit durch die Umgestaltungsmaßnahmen signifikant gestiegen ist. Insbesondere die Einführung von Rotmarkierungen an Knotenpunkten, Sicherheitstrennstreifen („Dooring-Zone“) und „Gehwegnasen“ wurden als positiv bei der Verkehrssicherheit bewertet. Kritische Aussagen wurden hinsichtlich fehlender Querungshilfen, Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sowie der Missachtung von Tempo 30 durch den Kfz-Verkehr getätigt. Aus der Analyse der polizeilichen Unfallstatistik ging hervor, dass sich die Unfallzahlen im Oeder Weg seit Einführung der Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Nebenstraße stark reduziert haben. So hatten die Änderung der Verkehrsführung sowie der Einsatz von Diagonalfiltern eine hohe Wirkung für die Reduktion von Unfällen. Dies zeigt sich auch in der reduzierten Unfallrate, bei der die Anzahl der Unfälle in Relation mit der Verkehrsbelastung gesetzt werden. Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr bzw. dem Rad- und Kfz-Verkehr konnten vereinzelt durch die Beobachtungen bestätigt werden, was eine ungewisse Dunkelziffer an Beinaheunfällen vermuten lässt. Insgesamt kann allerdings eindeutig von einer erhöhten Verkehrssicherheit in den betroffenen Straßen ausgegangen werden.

H6: Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen reduziert regelwidriges Parken und Halten von Lieferverkehr.

Der Einsatz von Lieferzonen konnte grundsätzlich zu einer leichten Verbesserung der Parksituation für Lieferverkehre führen. Aus den Beobachtungen ging hervor, dass gerade in den Morgenstunden eine reibungslose Verwendung festzustellen ist. Dennoch kann weiterhin ein Parken in zweiter Reihe im Laufe des Tages beobachtet werden, insbesondere wenn Lieferzonen durch private Pkw blockiert werden. Aus den Befragungen und Interviews ergab sich zudem, dass bei der Aufteilung des Straßenraums eine mangelnde Ausweisung der Lieferzonen empfunden wurde. Zudem wurde mehrfach angemerkt, dass die Lieferzonen in der Anzahl nicht ausreichend seien. Hier bietet sich ein Ansatzpunkt weitere Zonen auszuweisen. Insgesamt

zeigt sich, dass Lieferzonen in den Morgenstunden Wirkung zeigen, das Angebot jedoch erweitert werden sollte und Kontrollen ergänzend zur regelkonformen Nutzung beitragen können.

H7: Die Umgestaltung zu fahrradfreundlichen Nebenstraßen wirkt sich nicht negativ auf den Betrieb der ansässigen Geschäfte (Einzelhandel, Gastronomie etc.) aus.

Hier zeichnet sich ein gemischtes Bild ab. Die Befragung zeigte, dass während alle anderen Nutzendengruppen die Auswirkung der Maßnahmen auf den fließenden Verkehr als „gut“ empfinden, dieser durch die Gewerbetreibenden als einzige Gruppe nur mit „ausreichend“ bewertet wurde. Grundsätzlich zeichnet sich bei den Gewerbetreibenden im Vergleich zu anderen Nutzendengruppen ein deutlich negativeres Bild ab. Die genauen Hintergründe zu den Diskrepanzen zwischen den Nutzendengruppen sind nicht eindeutig nachvollziehbar. Dennoch nahmen ca. zwei Drittel der Gewerbetreibenden keine Auswirkungen der Umgestaltungen auf ihr Gewerbe wahr. Sofern negative Auswirkungen wahrgenommen wurden, zeigte sich dies etwa durch die Reduktion von Mitarbeitenden (n=10) und zurückgehende Umsatzzahlen. Aus den Interviews ging hervor, dass dies im Zusammenhang mit dem Wegfall von Parkständen und der Reduktion des Durchgangsverkehrs (Zufahrtssperre Anlagenring) steht. So würden Kund*innen des Einzelhandels kleinere Artikel kaufen, die besser mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu transportieren seien. Dies konnte sich allerdings nicht durch die Befragung bestätigen lassen, da ein Großteil der befragten Kund*innen angab, häufiger und länger im Oeder Weg unterwegs zu sein und dabei mehr Geld ausgeben. Hier muss jedoch einschränkend erwähnt werden, dass aufgrund des späteren Starts der Begleitforschung nicht die Kund*innen erreicht wurden, die nach Implementierung der Maßnahmen ggf. nicht mehr in den Oeder Weg kommen. Betriebe des Gesundheits- und Sozialwesens wiesen zudem darauf hin, dass der Kund*innenstamm älter sei und sich die Einschränkungen des Kfz-Verkehrs deshalb deutlich bemerkbar machen würden.

Ein anderes Bild zeichnete sich hingegen bei Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben ab. Während erstere keine Veränderungen auf ihren Betrieb wahrnahmen, profitierten Gastronomiebetriebe insbesondere von den hinzugewonnenen Außenbereichen. Ergänzend erfuhr das Quartier nach Meinung der Interviewten eine Attraktivitätssteigerung durch die eingesetzten Multifunktionsflächen als Verweilmöglichkeit sowie die Begrünung. Beim Abgleich des Gewerberegisters konnte weiterhin festgestellt werden, dass im Oeder Weg im Vergleich zu strukturell ähnlichen Straßen für die Jahre 2022 und 2023 eine geringere Rate an Gewerbeabmeldungen verzeichnet werden konnte. Folglich kann festgestellt werden, dass sich die Umgestaltung überwiegend nicht negativ auf den Betrieb der ansässigen Geschäfte auswirkt, insbesondere unter Berücksichtigung der vorherrschenden externen Einflüsse, wie Post-Covid und Inflation – wenngleich einzelne Betriebe negative Folgen beklagen.

Aus diesen Ergebnissen kann gefolgert werden, dass die Umgestaltung des Oeder Wegs unter Berücksichtigung aller untersuchten Kriterien insgesamt erfolgreich war und positiv zu bewerten ist.

10.2 Erkenntnisgewinn

Eine wichtige Erkenntnis stützt sich auf die Annahme, dass Fahrradstraßen in den Richtlinien für Stadtstraßen nur unter einem Wert von 400 Kfz/h empfohlen werden (vgl. FGSV 2006). Im Oeder Weg waren es vor Beginn der Maßnahmen jedoch weitaus mehr als die empfohlene Verkehrsstärke. Nach Umsetzung der Maßnahmen konnte schließlich ein Rückgang des Kfz-Verkehrs auf unter 400 Kfz/h beobachtet werden, was die Einrichtung einer Fahrradstraße nun entsprechend den Regelwerken ermöglicht. Damit wurde deutlich, dass durch eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs auch an stark belasteten Straßen die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich ist. Dies geht einher mit dem Leitsatz der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) „Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung“ (vgl. FGSV 2010).

Weiterhin zeigte sich deutlich, dass die Vielzahl eingesetzter Maßnahmen, wie die Modalfilter, Sicherheitstrennstreifen, Rotmarkierungen, „Gehwegnasen“ oder neu installierte Fahrradabstellanlagen, dazu beitragen die Attraktivität und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Im Mittelpunkt steht dabei die Reduktion von Durchgangsverkehren und Geschwindigkeiten, sodass insbesondere Anwohnende nicht eingeschränkt werden.

Die frühzeitige Beteiligung ist und bleibt ein vitaler Bestandteil konstruktiver Aushandlungsprozesse im urbanen Raum. Dementgegen steht das sogenannte Beteiligungsparadoxon, welches besagt: Je früher in einem Planungsprozess, desto geringer die Bereitschaft zur Teilhabe durch die Bevölkerung bei gleichzeitig hoher Einflussmöglichkeit. Je später in einem Planungsprozess, desto geringer die Möglichkeit zur Teilhabe bei gleichzeitig höchster Bereitschaft hierzu durch die Bevölkerung (vgl. Hirschner 2017). Die große Herausforderung besteht darin, den richtigen Zeitpunkt im Planungsprozess abzapfen, um die Bevölkerung und relevante Stakeholder rechtzeitig abzuholen und zu integrieren. Der Zeitpunkt zur Teilhabe konnte in diesem Planungsprozess nach vorne gesetzt werden, da die Beteiligung der Bevölkerung weit vor der Versteigerung startete. Dennoch bestätigt sich die Theorie des Beteiligungsparadoxons durch die Anzahl der Umfrageteilnehmenden, sowie die mediale Berichterstattung, bei welcher bspw. Gewerbetreibende – obgleich proaktiver Ansprache – das Gefühl hatten nicht in den Prozess integriert worden zu sein (vgl. FAZ 2024).

Neben der frühzeitigen Beteiligung von Bürger*innen und weiterer Interessensgruppen, ist es für eine wissenschaftlich begleitete Maßnahme essenziell, diese entsprechend frühzeitig in den Prozess einzubinden. Dadurch kann gewährleistet werden, dass ein valider Vergleich zwischen der Situation vor und nach der Implementierung von Maßnahmen ausgewertet werden kann, die Veränderungen in ihrer Gänze erfasst werden und eine Kontinuität beibehalten wird. Dies war im Fall des Oeder Wegs nur bedingt möglich, da die wissenschaftlichen Erhebungen erst nach Umsetzung erster Maßnahmen starteten. Ergänzend hierzu ist ein ganzheitliches Projektmanagement mit Beteiligung verschiedener Fachämter und Stakeholder zur reibungslosen Durchführung notwendig, was durch die Stadt Frankfurt sehr gut umgesetzt wurde.

10.3 Empfehlungen und Ausblick

Aus Sicht der Forschung können Empfehlungen in den Bereichen Infrastruktur, Kommunikation und Politik/Verwaltung ausgesprochen werden.

Infrastruktur

Infrastrukturell ist grundsätzlich eine Versteigerung der Maßnahmen im Oeder Weg anzustreben. Wie der vorliegende Bericht deutlich zeigt, ist von einem positiven Effekt der Maßnahmen auf den Oeder Weg in den betrachteten Bereichen auszugehen, und das Ziel einer gestiegenen Fahrradfreundlichkeit im Untersuchungsgebiet wurde erreicht. Zudem wurden klare Verbesserungen in der Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der Verkehrssicherheit identifiziert. Diese wurden insbesondere durch die Vielzahl „kleiner Maßnahmen“ im Bestand erreicht. Bei der Versteigerung der Infrastrukturelemente wird daher eine Unterteilung in drei Kategorien empfohlen, denen die entsprechenden Maßnahmen zuzuordnen sind.

Tabelle 10: Kategorisierung von Maßnahmen zur Umsetzung von fahrradfreundlichen Nebenstraßen.

I. Kernelemente	II. Variablen	III. Unbedenkliche Sofortmaßnahme
Anordnung Fahrradstraße	Multifunktionsstreifen	Sicherheitstrennstreifen („Dooring Zone“)
Maßnahmen zum Unterbinden von Durchgangsverkehren (hier: Modalfilter Nord/Süd)	Begrünung	Vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“)
	Straßenmöbel	
Umnutzung von Verkehrsflächen	Lieferzonen	Sichere Querungsmöglichkeiten
	Fahrradabstellanlagen	Rotmarkierung

Bei der **Kategorie I. Kernelemente** handelt es sich um Maßnahmen, die als grundlegende Voraussetzung für fahrradfreundliche Nebenstraßen zu betrachten sind. So ist ohne die Anordnung als Fahrradstraße, einhergehend mit einer Reduktion der Kfz-Verkehrsbelastung auf eine mit einer Fahrradstraße verträgliche Höhe (z. B. durch einen Modalfilter sowie die Umnutzung von Verkehrsflächen), die Umsetzung einer fahrradfreundlichen Nebenstraße im Sinne des Projekts nicht möglich. Zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur zählen neben dem vorhandenen Straßenraum auch Serviceelemente, wie Abstellanlagen. Um diese sinnvoll umzusetzen und gleichsam den Kfz-Verkehr zu reduzieren sowie die Sicherheit durch verringerte Ein-/Ausparkverkehre zu erhöhen, sind bislang bestehende Flächen für den Kfz-Verkehr umzuwidmen. Die Umnutzung sollte hier wenigstens für Fahrradabstellanlagen genutzt werden, kann aber auch zur Neuaufteilung des Querschnitts insgesamt oder für andere Nutzungen (z. B. Multifunktionsstreifen) dienen. Daher wird die Umnutzung von Verkehrsflächen, z. B. durch Reduktion von Parkraum oder Wegnahme eines Fahrstreifens, als wichtiges Kernelement von fahrradfreundlichen Nebenstraßen aufgefasst.

Gleichwohl hat sich in den Untersuchungen bestätigt, dass die Reduzierung von Parkständen eine der umstrittensten Maßnahmen ist. Hier empfiehlt es sich die Diskussion ganzheitlich zu denken. Als Impuls ist anzubringen, dass eine Planung von außen nach innen zielführend sein kann, angelehnt an die empfohlene Priorisierung der FGSV (E Klima) (vgl. FGSV 2023). Dabei kann von einem leeren Straßenraum ausgegangen werden und aus dieser Perspektive heraus Begründungen für den Einsatz jedes einzelnen Elements gefunden werden.

Kategorie II. Variablen umfasst hingegen Maßnahmen, die ebenfalls als wichtiges Element verstanden werden, aber im Gegensatz zu Kategorie I Gestaltungsspielraum bieten. Diese Elemente bieten sich an, von Bürger*innen mitgestaltet zu werden (vgl. auch Abschnitt Kommunikation). Der Einsatz dieser Maßnahmen wird als wichtig empfunden und darf keinesfalls wegs substituiert werden. Vielmehr geben etwa Multifunktionsstreifen oder Begrünungsaktionen die Möglichkeit, Bürger*innen und Gewerbetreibende in den Gestaltungsprozess einzubinden. Weiterhin ist der Umfang des Einsatzes der Elemente je nach örtlichen Gegebenheiten flexibel gestaltbar. So ist der Ort und die Anzahl von Lieferzonen abhängig von der Lage, Art und Anzahl der ansässigen Gewerbe zu planen.

Die letzte **Kategorie III. unbedenkliche Sofortmaßnahmen** beinhaltet Elemente, die ohne Beteiligung sofort und bedenkenlos umgesetzt werden können. Die hier genannten Maßnahmen dienen vor allem der Verkehrssicherheit, insbesondere von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden. Dabei kann aus Sicht der Begleitforschung noch verstärkt auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen, Kindern und älteren Bevölkerungsgruppen eingegangen werden. So kann z. B. ein höherer Grad an Barrierefreiheit durch die bauliche Verstärkung und Anpassung der erweiterten Seitenräume („Gehwegnasen“) erreicht werden.

Es wird grundsätzlich empfohlen, alle Elemente zu verstetigen, obgleich die Maßnahmen der Kategorie II den Spielraum zur Mitgestaltung (z. B. Standortwahl und Ausgestaltung) bieten. Auffällig sind zudem die Ergebnisse zum Modalfilter an der Cronstettenstraße, der insbesondere von den Anwohnenden im direkten Umfeld kritisch gesehen wird. Hier wird empfohlen, vor einer Verstetigung mit dem Ortsbeirat als Vertretung der Bürger*innen ins Gespräch zu kommen, um zu ermitteln, welche Aspekte verbessert werden können bzw. wie das Ergebnis der Umfrage zustande kam.

Kommunikation

Der Kommunikationsprozess wurde während des Projekts zunehmend umfangreich gestaltet. Dabei ging die Integration der Bürger*innen in den Prozess über das übliche Maß hinaus und ist als positiv zu bewerten. Dennoch wird empfohlen den Fokus auf niederschwellige, proaktive Angebote zu legen, wie es etwa durch aktive Ansprache der Gewerbetreibenden (Information über die Maßnahmen, Bewerbung der Umfrage und Tiefeninterviews) oder Posteinwürfe (Bewerbung der Umfrage) bereits geschehen ist. Dazu bietet es sich an ein Kommunikationskonzept bereits zu Beginn des Projekts mitzuplanen und weitere Möglichkeiten, wie dauerhafte Informationsstellen in einem Raum vor Ort oder die Einladung zu weiteren offenen Austauschformaten, zu ergänzen. Als besonders relevant ist dies in Bezug auf die bereitgestellten Informationen einzelner Maßnahmen zu betrachten. Eine durchdachte, transparente, niederschwellige und eindeutige Information ist als sicherheitsrelevante Voraussetzung zu verstehen. Dies wurde während des Projekts durch Aushang an Informationsständen, Einwurf von Informationsmaterialien, der Projektwebseite, Pressemitteilungen und im Rahmen von Sitzungen des Ortbeirats umgesetzt, bietet allerdings das Potenzial zur Optimierung. Hilfreich sind Formate, die stets über den aktuellen Stand informieren sowie dauerhafte Aufsteller im Raum. Beispielhaft für digitale Beteiligungsformate sind etwa kartenbasierte Formate, wie sie in Köln oder bei der Umsetzung der Radschnellverbindung RS8 in Baden-Württemberg praktiziert werden/wurden (vgl. senf o.J.; vgl. radschnellweg8-lb-wn o.J.). Langfristig gesehen sind außerdem weiterführende Angebote, wie der bereits angebotene „Bürgerbriefkasten“ wichtig, um kontinuierlich eine Ansprechperson bereitzustellen.

Als wichtigste Empfehlung ist das Erwartungsmanagement anzubringen. Obgleich Beteiligungsformate der Kommunikationskanal zwischen den Beteiligten sein können, so sind die Vorstellungen über die Rollen der Beteiligten oftmals abweichend. Entsprechend birgt dies das Risiko, statt einer Akzeptanz durch Beteiligungsformate vielmehr Frustration und Ablehnung zu erreichen. Folglich empfiehlt es sich zu Beginn sicherzustellen, dass die Rolle und der Grad der Einflussnahme bei allen Beteiligten klar ist und während des Prozesses stets wiederholt wird. Ergänzend hierzu sind Beteiligungsformate zu empfehlen, die die Identifizierung mit dem Projekt und somit die lokale Identität stärken, und Bürger*innen sowie Gewerbetreibenden in einem klar gesteckten Rahmen die Einflussnahme auf das Projekt ermöglichen. Voraussetzung hierfür ist wiederum ein klares Erwartungsmanagement. Beispiele wären gemäß den Empfehlungen zur Verstetigung folgende:

- Abstimmung zur Anzahl der umzusetzenden Abstellanlagen für Fahrräder und E-Scooter
- Entscheidungen über die Standortwahl (und ggf. Gestaltung) der Pflanzkübel
- Eigenständige Bespielung von ausgewiesenen Flächen der Multifunktionsstreifen
- Mitbestimmung bei Entscheidungen zu Straßenmöbeln (z. B. Gestalt, Einsatzort, Dauer)
- Mitgestaltung bei der Umsetzung von Lieferzonen (z. B. Anzahl, Verortung)

Abschließend ist festzuhalten, dass seitens der Stadt Frankfurt am Oeder Weg bereits ein sehr umfangreicher und fortschrittlicher Kommunikationsprozess durchgeführt wurde, der auch Möglichkeiten zur Erweiterung bietet (vgl. Stadt Frankfurt o. J.). Da es sich um ein Pilotprojekt handelt, haben sich die Interessenslagen und

Geschehnisse im Laufe der Umgestaltung immer wieder verändert. Bei zukünftigen Projekten kann der Kommunikationsprozess von Beginn an noch strukturierter und transparenter aufgebaut werden. Jedoch bedeuten mehr Kommunikationsmaßnahmen und Beteiligungsformate gleichzeitig auch die Notwendigkeit für eine Aufstockung der Ressourcen bzw. dem Zurückstellen anderer Maßnahmen. Zudem muss bewusstgemacht werden, dass trotz aller Anstrengungen das Erreichen aller Betroffenen nicht erfolgen kann, die Bemühung möglichst viele Akteure zu integrieren und niemanden auszuschließen allerdings bestehen bleiben sollte.

Das Projektmanagement kann insgesamt als gelungen verstanden werden. Empfehlungen sind hier vor allem als Ergänzung zu interpretieren. So wird für die Umsetzung zukünftiger fahrradfreundlicher Nebenstraßen empfohlen, vorab eine Stakeholder-Identifikation durchzuführen, um ein ganzheitliches Bild stets präsent zu haben. Weiterhin wird empfohlen auch nur rudimentär betroffene Akteure über den Stand der Planungen zu informieren, um Synergien rechtzeitig zu erkennen. Insbesondere die Kommunikation über geplante Baustellen ist für Projekte, wie es die fahrradfreundlichen Nebenstraßen darstellt, ein wichtiger Bestandteil, der in der Durchführung berücksichtigt werden muss. So können Irritationen bei Anwohnenden und potenzieller Unmut über anstehende Straßensperrungen, Umleitungen etc. vermieden bzw. in Grenzen gehalten werden.

Abschließend ist zu empfehlen, eine wissenschaftliche Begleitung von Beginn an in den Prozess einzubinden, wie dies bereits in den anderen fahrradfreundlichen Nebenstraßen (Kettenhofweg/Robert-Mayer-Straße und Grüneburgweg) geschehen ist.

Politik und Verwaltung

Anknüpfend an die empfohlene Stakeholder-Identifikation, kann sowohl eine fachbereichsübergreifende Abfrage zu geplanten Vorhaben als auch die regelmäßige interne Information zu Synergien bzw. Kooperationen führen und den Projektablauf sowie die Forschungsdurchführung optimieren. Beispielhaft ist hier der erkannte Anknüpfungspunkt zwischen fahrradfreundlichen Nebenstraßen und den Überlegungen zu Superblocks in Frankfurt zu nennen. Damit lässt sich eine ganzheitliche Betrachtung des Raumes gewährleisten.

Neben dieser ganzheitlichen Betrachtung von laufenden oder geplanten Vorhaben, wird empfohlen das Monitoring anzupassen. In zukünftigen Projekten ist dahingehend eine Veränderung anzustreben, dass bereits vor Projektstart diverse Erhebungen, wie z. B. Verkehrszählungen an relevanten Streckenabschnitten, auch für den Radverkehr und möglicherweise andere Verkehrsteilnehmende durchzuführen sind. Diese sind während der Projektlaufzeit in regelmäßigen Abständen zu wiederholen, um eine kontinuierliche Datenlage sicherzustellen. Ergänzend wäre es nützlich, Daten zum Fußverkehr zu erfassen, um einen ganzheitlich denkenden Ansatz zu verfolgen.

Ergänzend zu den Daten der Verkehrszählungen wird empfohlen Parkraumerhebungen vor, während und nach dem Projekt durchzuführen. Hiermit können genauere Aussagen zum Thema Parkraum getroffen und Veränderungen erfasst werden. Weiterhin wird damit die Datengrundlage für kritische Diskurse mit Betroffenen erweitert und Entwicklungen erkennbar gemacht.

Während der Projektzeit ist aufgefallen, dass Elemente der Umstrukturierung nicht regelkonform genutzt wurden (z. B. Lieferzonen, Modalfilter). Um dies zu unterbinden, empfiehlt es sich einerseits, wie bereits erwähnt, die Kommunikation auszubauen und andererseits ein Monitoring einzusetzen. Darunter sind, neben der bereits vorhandenen Verkehrszählung, auch verstärkte Kontrollen im Raum zu verstehen. Es wird empfohlen, dieses Element als Teil der temporären Umsetzung mitzuplanen. Voraussetzung ist eine gute Koordination mit dem Straßenverkehrsamt, städtischer Verkehrspolizei und Landespolizei.

Ausblick

Dieser Bericht stellt die Ergebnisse der erfolgreichen Umgestaltung des Oeder Wegs in eine fahrradfreundliche Nebenstraße dar. In den kommenden Monaten erfolgen weitere Analysen zu den Maßnahmen im Grüneburgweg sowie Kettenhofweg/Robert-Mayer-Straße, die als weitere Pilotstraßen des „Fahrradstadt-Beschlusses“ ausgewählt wurden. Beide Straßen unterscheiden sich vom Oeder Weg durch andere Straßencharakteristika sowie in der Variabilität der implementierten Maßnahmen. Neben den Ergebnissen zu diesen zwei Straßen, sollen deshalb auch die Differenzen zum Oeder Weg sowie allgemeine Erkenntnisse zum Einsatz und der Übertragbarkeit von Maßnahmen in fahrradfreundlichen Nebenstraßen gewonnen werden.

Für den Oeder Weg und auch die weiteren geplanten fahrradfreundlichen Nebenstraßen bietet es sich an, folgende Themen verstärkt in den Blick zu nehmen:

Chance Barrierefreiheit: Bei der Verstetigung der Maßnahmen wird die Chance geboten inklusiv zu denken. Genauer genommen öffnet sich durch Umbaumaßnahmen ein Fenster, um den Bestand barrierefrei umzubauen. Dies ist nicht zuletzt hervorzuheben, da es den Zugang zum Quartier inklusiv gestaltet und einen besseren Zugang für Menschen mit Einschränkungen ermöglicht. Beispielsweise kann bei der Verstetigung von Modalfiltern und „Gehwegnasen“ auf eine Nullabsenkung in Querungsbereichen sowie Orientierungshilfen für Sehbehinderte geachtet werden.

Superblock: Aufbauend auf den Empfehlungen ist die Implementierung eines Superblocks und die integrale Projektkoordination eine vielversprechende Herangehensweise zur stetigen Aufwertung der Lebensqualität in Frankfurter Nebenstraßen. Aus bisherigen Bemühungen zur Umsetzung von Superblocks in Frankfurt geht hervor, dass die Thematik von verkehrsberuhigten Nebenstraßen, wie sie auch in fahrradfreundlichen Nebenstraßen zu finden sind, stets im Vordergrund steht. Bei dem Konzept der Superblocks, das ursprünglich in Barcelona entwickelt wurde, steht ebenfalls die Reduktion respektive Unterbindung von Durchgangsverkehr im Fokus, während weiterhin der Zugang zu Wohn- und Arbeitsorten gewährleistet wird. Zudem geht es um die Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Aufwertung des öffentlichen Straßenraums. Merkmal des Konzepts ist die Typisierung von Straßen. Aus diesen typisierten Straßen strickt sich ein Netz an Einbahnstraßen, das auf raffinierte Weise das Quartier beruhigt, Lebensqualität verbessert und gleichsam eine Symbiose mit dem gesamtstädtischen Verkehrsnetz bildet. Dabei wird deutlich, dass das Wohlbefinden der Anwohnenden sowie Gewerbetreibenden im Vordergrund steht (vgl. Ajuntament de Barcelona 2016). Als Empfehlung sollte daher dringend auf die Form der Bürger*innenbeteiligung geachtet werden. Auch im ersten groß angelegten Superblock Barcelonas (El Poblenou) stellte sich heraus, dass eine Integration der Bürger*innen in den Planungsprozess zur erfolgreichen Akzeptanzgewinnung und Umsetzung unabdingbar ist (vgl. Agora Köln 2022). Superblocks bieten sich daher an, um auf Quartiersebene umgesetzt und in Bereichen der fahrradfreundlichen Nebenstraßen eingesetzt zu werden, um angrenzende Straßen zusätzlich zu beruhigen. Dies würde u. a. eine Prüfung weiterer Modalfilter bedeuten, um stark belastete Seitenstraßen von einer stärkeren Verkehrsbelastung zu befreien. Verschiedene Beispiele in Europa zeigen, dass sich der Kfz-Verkehr im Quartier so insgesamt reduzieren kann („traffic evaporation“). Gleichzeitig bedeutet dies aber auch, dass der Verkehr an Hauptverkehrsstraßen weiter steigen kann.

Musterlösungen: Ergänzend kann sich die Umsetzung im Oeder Weg anbieten, um als Blaupause zur Umsetzung weiterer fahrradfreundlicher Nebenstraßen zu dienen, wenngleich die Ergebnisse zu den beiden weiteren Untersuchungsgebieten (Grüneburgweg und Kettenhofweg/Robert-Mayer-Straße) abgewartet werden sollten. Perspektivisch kann dieses verkehrsplanerische Element Eingang in die vom Land Hessen empfohlenen Musterlösungen finden, um auch über die Stadtgrenzen hinaus als Werkzeug in der

Mobilitätswende eingesetzt zu werden. Ebenfalls denkbar ist, das Werkzeug des Modalfilters als erfolgreiches Mittel zur Reduktion von Durchgangsverkehren zu stärken und entsprechend in die Musterlösungen aufzunehmen.

Literaturverzeichnis

- Agora Köln (2022): Superblocks: Was wir von Barcelona lernen können.
<https://www.agorakoeln.de/2022/03/superblocks-was-wir-von-barcelona-lernen-koennen/>.
- Ajuntament de Barcelona (2016): Let's fill streets with life. Establishing Superblocks in Barcelona.
https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/en_gb_MESURA%20GOVERN%20SUPERILLES.pdf.
- Bauer, U., Bettge, S. & Stein, T. (2023): Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten (Difu Policy Papers Nr. 2). Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik. <https://doi.org/10.34744/difu-policy-papers-2023-2>.
- Esri (2024): [Kartengrundlage]. <https://www.esri.de>.
- Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) (2024): "Keine Lust auf neue Experimente". URL:
<https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/frankfurt/einzelhaendler-kritisieren-verkehrskonzept-superblock-19590447.html>.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2023): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr und Erreichung von Klimaschutzziele: E Klima (Ausg. 2022 mit Ergänzungen September 2023). FGSV R2 - Regelwerke: Bd. 990. FGSV-Verl.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchungen in Unfallkommissionen: M-Uko (Ausg. 2012). FGSV R2 - Regelwerke: Bd. 316/1. FGSV-Verl.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen: RASt (Ausg. 2006). FGSV R1 - Regelwerke: Bd. 200. FGSV-Verl.
- Hagen, T. & Saki, S. (2024): start2park – Parksuche erfassen, verstehen und prognostizieren: Endbericht – 01.12.2023. Frankfurt am Main. Research Lab for Urban Transport.
- Hagen, T. (2023): start2park – Parksuche erfassen, verstehen und prognostizieren: Zwischenergebnisse vom 02.11.2022. Frankfurt am Main. Research Lab for Urban Transport.
- Hirschner, R. (2017): Beteiligungsparadoxon in Planungs- und Entscheidungsverfahren. *Forum Wohnen und Stadtentwicklung*(6), 323-326.
- Klein, T., Hummel, S., Leven, T., Gerlach, J., Stein, T. & Bührmann, S. (2021): Fahrradstraßen: Leitfaden für die Praxis. Wuppertal.
- Knese, D., Künbet, S., Winkler, Z., Busse, J., Heer, C. (2023): Zwischenbericht Oeder Weg. Wissenschaftliche Analyse der "fahrradfreundlichen Nebenstraßen" in Frankfurt am Main.
<https://doi.org/10.48718/yg3q-pk77>.
- Mesimäki, J. & Luoma, J. (2021): Near accidents and collisions between pedestrians and cyclists. *European Transport Research Review* (13), 38. <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00497-z>.
- OpenStreetMap (2023): [Kartengrundlage]. <https://www.openstreetmap.org>.
- Radschnellweg8-lb-wn (o.J.): Der RS8. Ein neuer Radschnellweg. URL: <https://radschnellweg8-lb-wn.de/>.

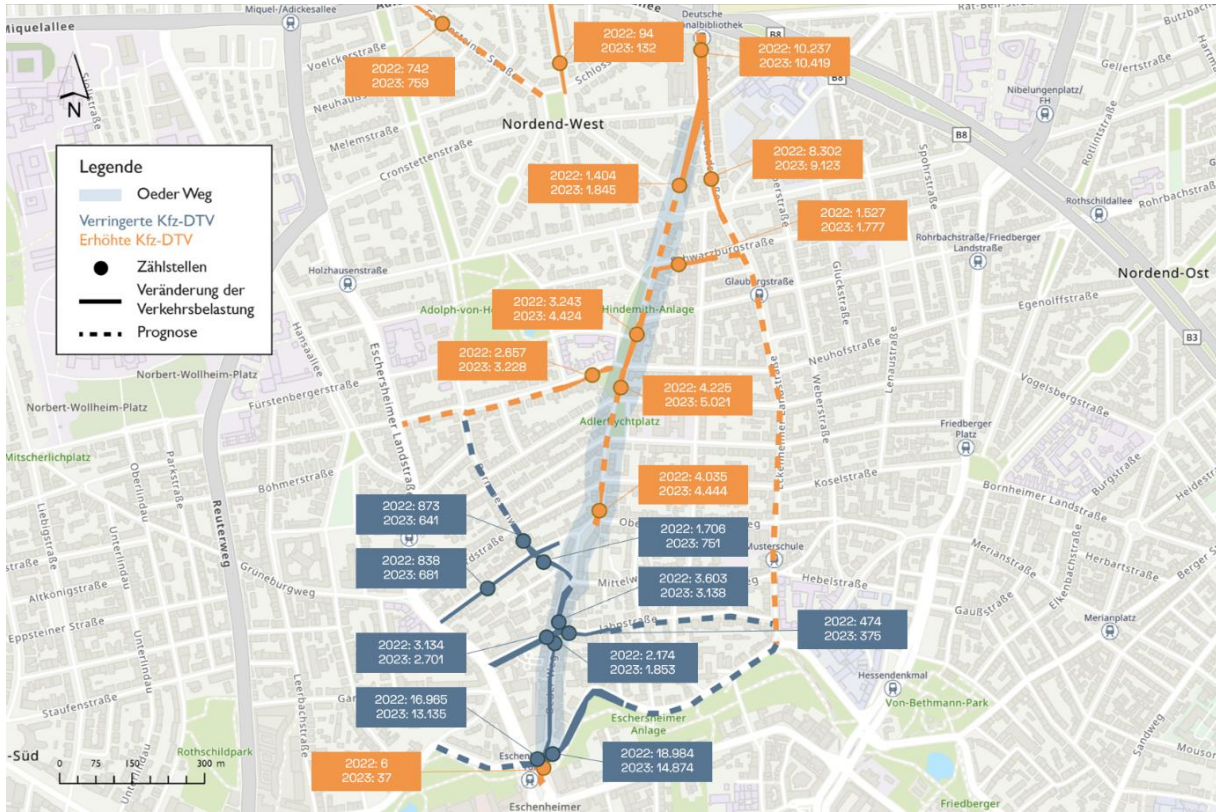
- Schmidt, P. & Windhausen, S. (2024): Schallschutz und Bauakustik. In: Schmidt, P. & Windhausen, S.: Lohmeyer Praktische Bauphysik. Eine Einführung mit Berechnungsbeispielen. Springer Verlag: Wiesbaden. S. 429-657.
- Senf (o.J.): Digitale Beteiligung für Planungsprojekte. URL: <https://senf.app>.
- Stadt Frankfurt (o.J.): Das Radfahrportal der Stadt Frankfurt. URL: <https://www.radfahren-ffm.de/663-0-Fahrradfreundlicher-Oeder-Weg.html>.
- Stadt Frankfurt (2024a): Auszug aus dem Gewerberegister für ausgewählte Straßen. Hrsg.: Ordnungsamt Stadt Frankfurt am Main, nicht öffentlich.
- Stadt Frankfurt (2024b): Polizeiliche Unfallstatistik für die PLZ 60322 und 60318. Hrsg.: Straßenverkehrsamt Stadt Frankfurt am Main, nicht öffentlich.
- Stadt Frankfurt (2023): Verkehrszählungen Oeder Weg und umliegende Straßen 2018 – 2023. Hrsg.: Straßenverkehrsamt Stadt Frankfurt am Main, nicht öffentlich.
- Stadt Frankfurt (2019): Fahrradstadt Frankfurt am Main: Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, SPD und GRÜNEN zur Vorlage M47/19. https://www.stvv.frankfurt.de/download/NR_895_2019.pdf
- Statista (2023): Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr in Deutschland nach Hauptverkehrsmitteln in den Jahren 2010-2022. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1247808/umfrage/modal-split-im-personenverkehr-in-deutschland-nach-hauptverkehrsmittel/>.
- TopPlusOpen (2023): Bundesamt für Kartographie und Geodäsie. https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html

Anhang

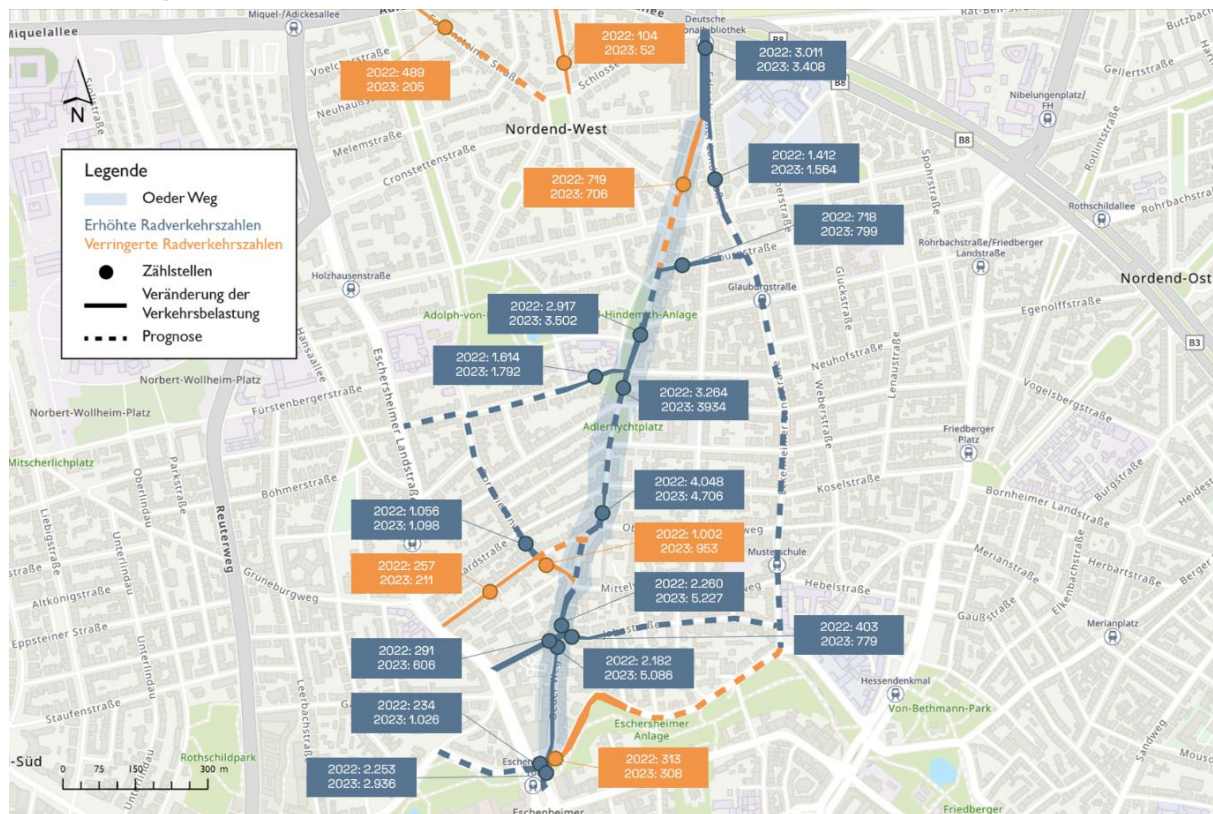
Dieser Anhang ist ergänzend zum Zwischenbericht zu verstehen (vgl. Knese et al. 2023).

1 Verkehrszählungen

1.1 Vergleich der Kfz-Zahlen 2022 zu 2023

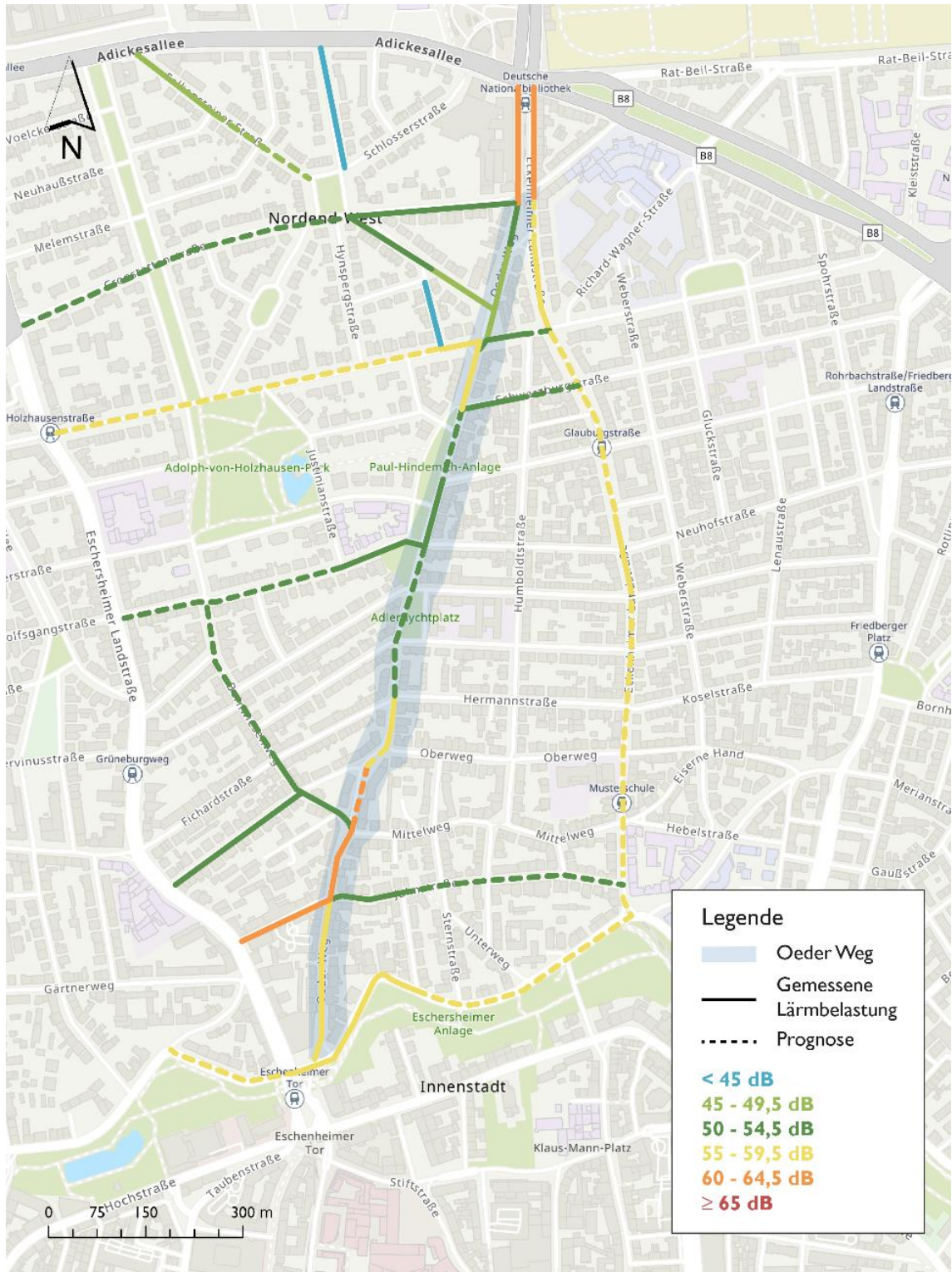


1.2 Vergleich der Radverkehrszahlen 2022 zu 2023



2 Lärmbelastung

2.1 Verkehrslärmkarte im Untersuchungsraum 2022



2.2 Lärmbelastungswerte nach Zählstelle und Jahr

Straßenname	zwischen	und	Zählstellen-Nr.	Datum	DTV	Straßenmitte (m)	Lärmbelastung Zwischenwert	30er Zone (-2 dB)	Kreuzung (+2 dB)	Bebauung (+2 dB)	Lärm-belastung (dB)
Eckenheimer Landstr. B (Haus-Nr. 156 - 162 bzw. Oeder Weg 159)	Cronstettenstr.	Oeder Weg	1.1 a	01.07.2021	14.927	23	57,5	ja	nein	nein	55,5
Eckenheimer Landstr. B (Haus-Nr. 156 - 162 bzw. Oeder Weg 159)	südlich von Cronstettenstr. und Händelstr.		1.1 a	26.10.2021	13.288	23	56,5	ja	nein	nein	54,5
Eckenheimer Landstr. B (Haus-Nr. 156 - 162 bzw. Oeder Weg 159)	südlich von Cronstettenstr. und Händelstr.		1.1 a	29.09.2022	8.917	23		ja	nein	nein	
Eckenheimer Landstr. B (Haus-Nr. 156 - 162 bzw. Oeder Weg 159)	südlich von Cronstettenstr. und Händelstr.		1.1 a	28.09.2023	10.547	23	56	ja	nein	nein	54
Oeder Weg A (vor Haus-Nr. 151, stadteinwärts)	Eckenheimer Landstr.	Falkensteiner Str.	1.1 b	01.07.2021	6.366	13,1	56,5	nein	nein	nein	56,5
Oeder Weg A (vor Haus-Nr. 151, stadteinwärts)	Eckenheimer Landstr.	Falkensteiner Str.	1.1 b	26.10.2021	5.099	13,1	56	nein	nein	nein	56
Oeder Weg A (vor Haus-Nr. 151, stadteinwärts)	Eckenheimer Landstr.	Falkensteiner Str.	1.1 b	29.09.2022	719	13,1	47,5	ja	nein	nein	45,5

Oeder Weg A (vor Haus-Nr. 151, stadteinwärts)	Eckenheimer Landstr.	Falkensteiner Str.	1.1 b	28.09.2023	706	13,1	47,5	ja	nein	nein	45,5
Eckenheimer Landstr. C (Haus-Nr. 140 - 150)	Richard-Wagner-Str.	Händelstr.	1.1 c	01.07.2021	7.037	15	56,5	nein	ja	nein	58,5
Eckenheimer Landstr. C (Haus-Nr. 140 - 150)	Richard-Wagner-Str.	Händelstr.	1.1 c	26.10.2021	6.741	15	56	nein	ja	nein	58
Eckenheimer Landstr. C (Haus-Nr. 140 - 150)	Richard-Wagner-Str.	Händelstr.	1.1 c	29.09.2022	8.302	15	57	nein	ja	nein	59
Eckenheimer Landstr. C (Haus-Nr. 140 - 150)	Richard-Wagner-Str.	Händelstr.	1.1 c	28.09.2023	9.123	15	58	nein	ja	nein	60
Falkensteiner Str.	Oeder Weg	Humbrachtstr.	1.2.1	29.09.2022	1.558	10,5	51,5	ja	nein	nein	49,5
Humbrachtstr.	Falkensteiner Str.	Holzhausenstr.	1.2.2	29.09.2022	314	13,5	43,5	ja	nein	nein	41,5
Falkensteiner Str.	Humbrachtstr.	Cronstettenstr.	1.2.3	29.09.2022	1.316	13	50	ja	nein	ja	50
Oeder Weg B	Falkensteiner Str.	Holzhausenstr.	1.3 a	01.07.2021	5.840	23	54	nein	ja	nein	56
Oeder Weg B	Falkensteiner Str.	Holzhausenstr.	1.3 a	29.09.2022	1.616	23	49,5	ja	ja	nein	49,5
Holzhausenstr. (Ost)	Oeder Weg	Humboldtstr.	1.3.1	01.07.2021	2.639	11	54	ja	ja	nein	54
Holzhausenstr. (Ost)	Oeder Weg	Humboldtstr.	1.3.1	29.09.2022	1.577	11	52	ja	ja	nein	52
Oeder Weg C	Holzhausenstr.	Schwarzburgstr.	1.3 b	01.07.2021	6.782	12	57	nein	ja	ja	61
Oeder Weg C	Holzhausenstr.	Schwarzburgstr.	1.3 b	29.09.2022	2.340	12	52,5	ja	ja	ja	59
Holzhausenstr. (West)	Oeder Weg	Humbrechtstr.	1.3.2	01.07.2021	4.629	14	55	nein	ja	ja	59
Holzhausenstr. (West)	Oeder Weg	Humbrechtstr.	1.3.2	29.09.2022	2.305	14	52,5	nein	ja	ja	56,5
Oeder Weg D	Glauburggstr.	Keplerstr. bzw. Wolfsgangstr.	1.4 b / 1.5 a	29.06.2021	9.183	26	54,5	nein	ja	nein	56,5
Oeder Weg D	Glauburggstr.	Keplerstr. bzw. Wolfsgangstr.	1.4 b / 1.5 a	29.09.2022	3.243	26	50	ja	ja	nein	50
Oeder Weg D	Glauburggstr.	Keplerstr. bzw. Wolfsgangstr.	1.4 b / 1.5 a	26.09.2023	4.424	26	51	ja	ja	nein	51

			1.5 a								
Wolgsgangstr.	Oeder Weg	Justinianstr.	1.5 c	06.07.2021	3.195	11,7	54,5	ja	nein	nein	52,5
Wolgsgangstr.	Oeder Weg	Justinianstr.	1.5 c	29.09.2022	2.657	11,7	53,5	ja	nein	nein	51,5
Wolgsgangstr.	Oeder Weg	Justinianstr.	1.5 c	26.09.2023	3.228	11,7	54,5	ja	nein	nein	52,5
Oeder Weg E	Keplerstr. bzw. Wolgsgangstr.	Lersnerstr./ Stalburgstr.	1.5 b	29.09.2022	4.225	14,5	54,5	nein	nein	nein	54,5
Oeder Weg E	Keplerstr. bzw. Wolgsgangstr.	Lersnerstr./ Stalburgstr.	1.5 b	26.09.2023	5.021	14,5	55,5	ja	nein	nein	53,5
Finkenhofstr. (Ost)	Bornwiesenweg	Oeder Weg	1.6.1	29.06.2021	590	6,5	49,5	ja	nein	ja	49,5
Finkenhofstr. (Ost)	Bornwiesenweg	Oeder Weg	1.6.1	26.10.2021	891	6,5	50,5	ja	nein	ja	50,5
Finkenhofstr. (Ost)	Bornwiesenweg	Oeder Weg	1.6.1	13.12.2022		6,5					
Finkenhofstr. (Ost)	Bornwiesenweg	Oeder Weg	1.6.1	13.12.2023	566	6,5	49	ja	nein	ja	49
Bornwiesenweg (Süd)	Finkenhofstr.	Oeder Weg	1.6.2	29.06.2021	624	4,8	50,5	ja	nein	ja	50,5
Bornwiesenweg (Süd)	Finkenhofstr.	Oeder Weg	1.6.2	26.10.2021	979	4,8	52,5	ja	nein	ja	52,5
Bornwiesenweg (Süd)	Finkenhofstr.	Oeder Weg	1.6.2	13.12.2022	1.706	4,8	55	ja	nein	ja	55
Bornwiesenweg (Süd)	Finkenhofstr.	Oeder Weg	1.6.2	13.12.2023	751	4,8	51,5	ja	nein	ja	51,5
Finkenhofstr. (West)	Eschersheimer Landstr.	Bornwiesenweg	1.6 b	29.06.2021	384	7	47	ja	nein	ja	47
Finkenhofstr. (West)	Eschersheimer Landstr.	Bornwiesenweg	1.6 b	26.10.2021	883	7	51	ja	nein	ja	51
Finkenhofstr. (West)	Eschersheimer Landstr.	Bornwiesenweg	1.6 b	13.12.2022	838	7	50,5	ja	nein	ja	50,5
Finkenhofstr. (West)	Eschersheimer Landstr.	Bornwiesenweg	1.6 b	13.12.2023	681	7	49,5	ja	nein	ja	49,5
Bornwiesenweg (Nord)	Fichardstr.	Finkenhofstr.	1.6 a	29.06.2021	826	7	50,5	ja	nein	ja	50,5
Bornwiesenweg (Nord)	Fichardstr.	Finkenhofstr.	1.6 a	26.10.2021	947	7	51	ja	nein	ja	51
Bornwiesenweg (Nord)	Fichardstr.	Finkenhofstr.	1.6 a	13.12.2022	873	7	50,5	ja	nein	ja	50,5
Bornwiesenweg (Nord)	Fichardstr.	Finkenhofstr.	1.6 a	13.12.2023	641	7	49,5	ja	nein	ja	49,5

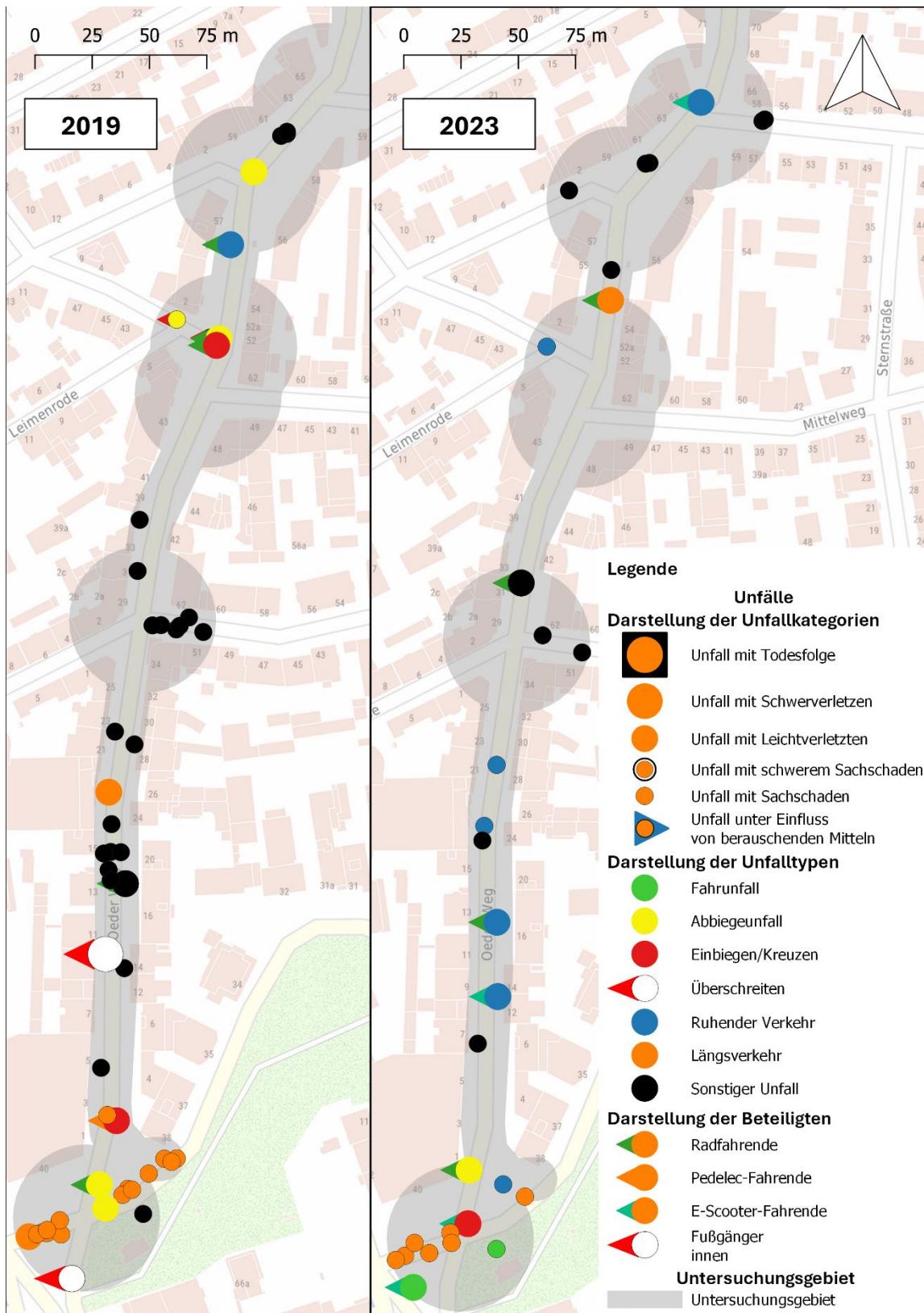
Oeder Weg F	Fichardstr. / Hermannstr.	Finkenhofstr. / Oberweg	1.12	29.06.2021	7.075	6,5	60,5	ja	nein	ja	60,5
Oeder Weg F	Fichardstr. / Hermannstr.	Finkenhofstr. / Oberweg	1.12	29.09.2022	4.035	6,5	58	ja	nein	ja	58
Oeder Weg F	Fichardstr. / Hermannstr.	Finkenhofstr. / Oberweg	1.12	26.09.2023	4.444	6,5	58,5	ja	nein	ja	58,5
Oeder Weg G	Mittelweg	Querstr.	1.7 a	08.07.2021	6.602	7,5	59,5	nein	ja	ja	63,5
Oeder Weg G	Mittelweg	Querstr.	1.7 a	15.12.2022	3.603	7,5	56,5	ja	ja	ja	61,5
Oeder Weg G	Mittelweg	Querstr.	1.7 a	26.09.2023	3.138	7,5	56	ja	ja	ja	61,5
Jahnstr.	Blumenstr.	Oeder Weg	1.7.1	08.07.2021	443	6,5	48,5	ja	ja	ja	50,5
Jahnstr.	Blumenstr.	Oeder Weg	1.7.1	15.12.2022	474	6,5	48,5	ja	ja	ja	50,5
Jahnstr.	Blumenstr.	Oeder Weg	1.7.1	26.09.2023	375	6,5	47,5	ja	ja	ja	49,5
Oeder Weg H	Eschenheimer Anlage	Jahnstr.	1.7 b	08.07.2021	4.299	9,5	56	nein	ja	ja	60
Oeder Weg H	Eschenheimer Anlage	Jahnstr.	1.7 b	15.12.2022	2.174	9,5	53	ja	ja	ja	55
Oeder Weg H	Eschenheimer Anlage	Jahnstr.	1.7 b	26.09.2023	1.853	9,5	52,5	ja	ja	ja	54,5
Querstr.	Oeder Weg	Eschersheimer Landstr.	1.7.2	08.07.2021	4.930	4	59,5	nein	ja	ja	63,5
Querstr.	Oeder Weg	Eschersheimer Landstr.	1.7.2	15.12.2022	3.134	4	57,5	nein	ja	ja	61,5
Querstr.	Oeder Weg	Eschersheimer Landstr.	1.7.2	26.09.2023	2.701	4	57	nein	ja	ja	61
Eschenheimer Anlage (Ost)	Blumenstr.	Oeder Weg	1.8	08.07.2021	12.845	32	54	nein	ja	nein	56
Eschenheimer Anlage (Ost)	Blumenstr.	Oeder Weg	1.8	29.09.2022	18.984	32	56	nein	ja	nein	58
Eschenheimer Anlage (Ost)	Blumenstr.	Oeder Weg	1.8	26.09.2023	14.874	32	54,5	nein	ja	nein	56,5
Eschenheimer Tor	Bleichstr.	Oeder Weg	1.8	08.07.2021	2.558	32	49	nein	ja	nein	51
Eschenheimer Tor	Bleichstr.	Oeder Weg	1.8	29.09.2022	6	32	0	nein	ja	nein	/

Eschenheimer Tor	Bleichstr.	Oeder Weg	1.8	26.09.2023	37	32	0	nein	ja	nein	/
Eschenheimer Anlage (West)	Oeder Weg	Eschersheimer Landstr.	1.8	08.07.2021	11.213	32	57	nein	ja	nein	59
Eschenheimer Anlage (West)	Oeder Weg	Eschersheimer Landstr.	1.8	29.09.2022	16.965	32	55,5	nein	ja	nein	57,5
Eschenheimer Anlage (West)	Oeder Weg	Eschersheimer Landstr.	1.8	26.09.2023	13.135	32	54	nein	ja	nein	56
Cronstettenstr.	Eckenheimer Landstr.	Frauensteinplatz	1,9	26.10.2021	2.135	10	54,5	ja	nein	nein	52,5
Cronstettenstr.	Eckenheimer Landstr.	Frauensteinplatz	1,9	29.09.2022	3.077	10	56	ja	nein	nein	54
Schwarzburgstr. West	Oeder Weg	Humboldtstr.	1.10	06.07.2021	344	8,5	46	ja	ja	ja	48
Schwarzburgstr. West	Oeder Weg	Humboldtstr.	1.10	29.09.2022	1.527	8,5	52	ja	ja	ja	54
Schwarzburgstr. West	Oeder Weg	Humboldtstr.	1.10	10.10.2023	1.777	8,5	53	ja	ja	ja	55
Eckenheimer Landstr. (Süd)	Glauburgstr.	Marschnerstr.	1.11	06.07.2021	7.708	16	56,5	nein	nein	ja	58,5
Eckenheimer Landstr. (Süd)	Glauburgstr.	Marschnerstr.	1.11	29.09.2022	9.692	16	57,5	nein	nein	ja	59,5
Hynspergstr.	Cronstettenstr.	Feyerleinstr.	1.13	06.07.2023	968	13,5	48,5	ja	nein	nein	46,5
Hynspergstr.	Cronstettenstr.	Feyerleinstr.	1.13	10.10.2023	922	13,5	48,5	ja	nein	nein	46,5
Frauensteinstr.	Cronstettenstr.	Schlosserstr.	1.14	11.07.2023	502	40,2	38,5	ja	nein	nein	36,5
Frauensteinstr.	Cronstettenstr.	Schlosserstr.	1.14	10.10.2023	331	40,2	37	ja	nein	nein	35
Falkensteiner Str. Nord	Adickesallee	Kleebergstr.	1.15	20.09.2022	742	10,5	48,5	ja	nein	nein	46,5
Falkensteiner Str. Nord	Adickesallee	Kleebergstr.	1.15	12.10.2023	759	10,5	48,5	ja	nein	nein	46,5
Frauensteinstr. Nord	Adickesallee	Schlosserstr.	1.16	20.09.2022	94	15	38	ja	nein	nein	36
Frauensteinstr. Nord	Adickesallee	Schlosserstr.	1.16	12.10.2023	132	15	39	ja	nein	nein	37
Eckenheimer Landstr. A (in Höhe Stadtbahnhaltestelle Dt. Nationalbibliothek)	Adickesallee / Nibelungenallee	Cronstettenstr. / Händelstr.	1.17	20.09.2022	10.237	17	57,5	nein	ja	ja	61,5
Eckenheimer Landstr. A (in Höhe Stadtbahnhaltestelle Dt. Nationalbibliothek)	Adickesallee / Nibelungenallee	Cronstettenstr. / Händelstr.	1.17	28.09.2023	10.419	17	57,5	nein	ja	ja	61,5

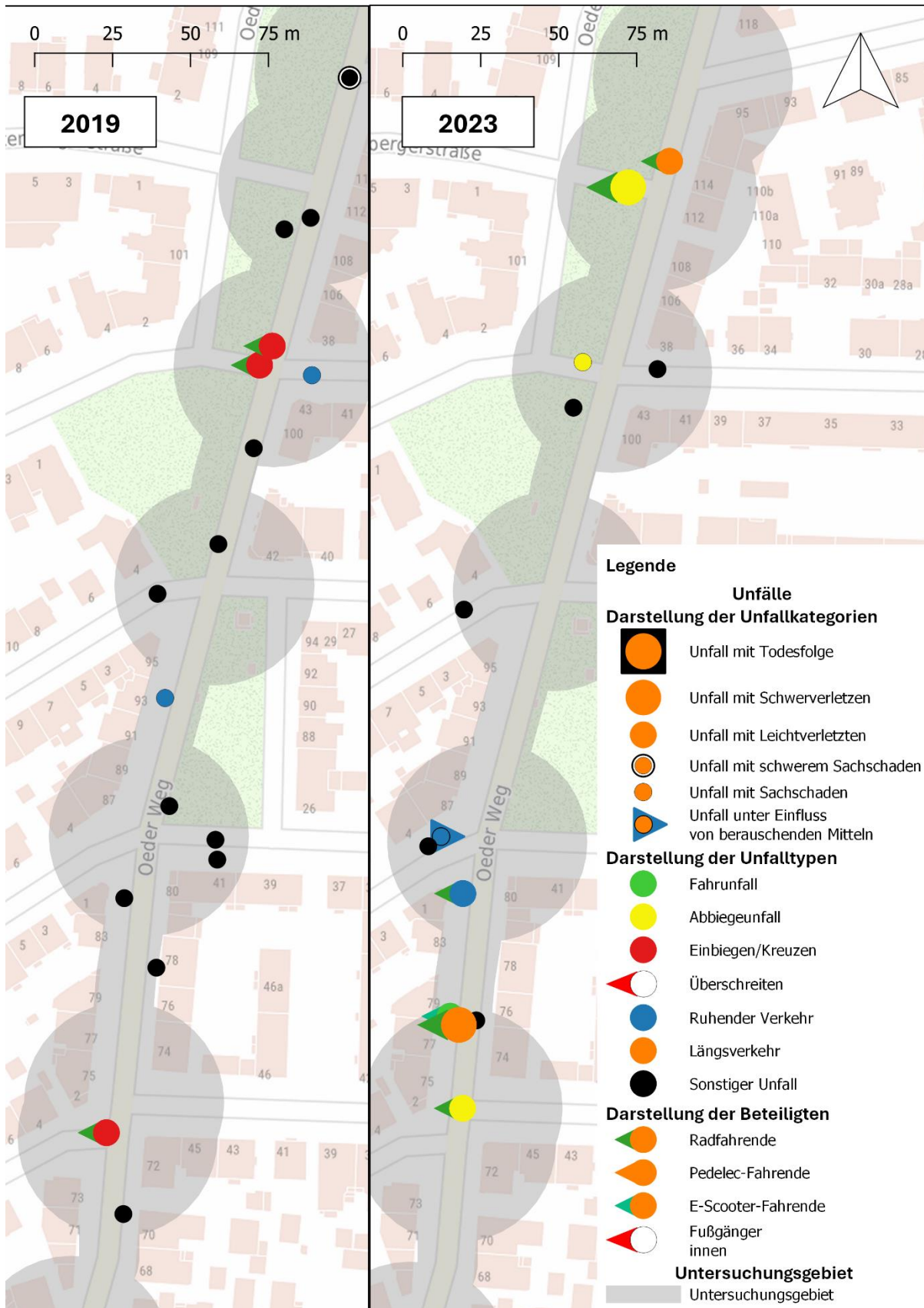
3 Unfallkarten

3.1 Unfälle mit Personen- und Sachschäden

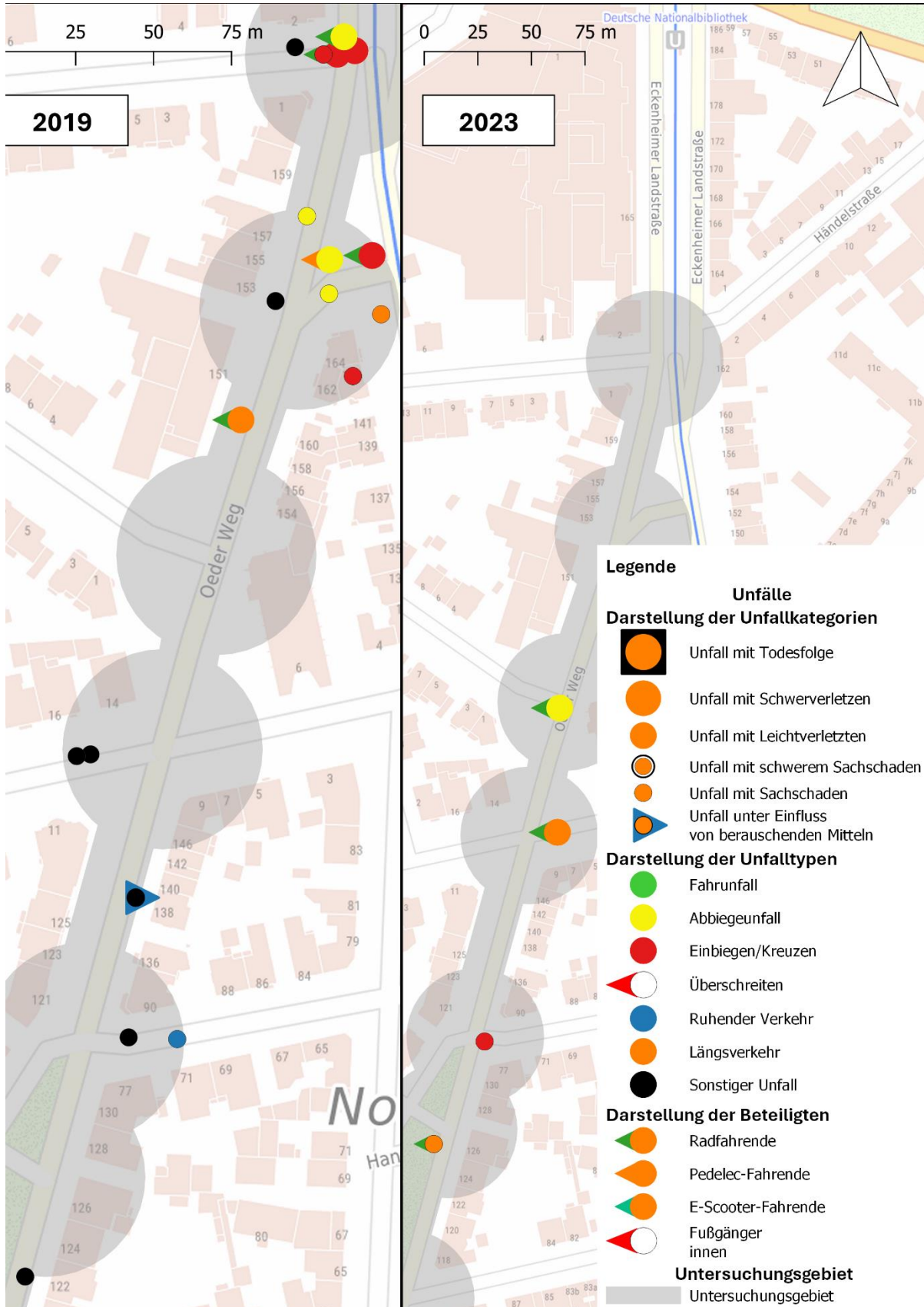
Abschnitt 1



Abschnitt 2



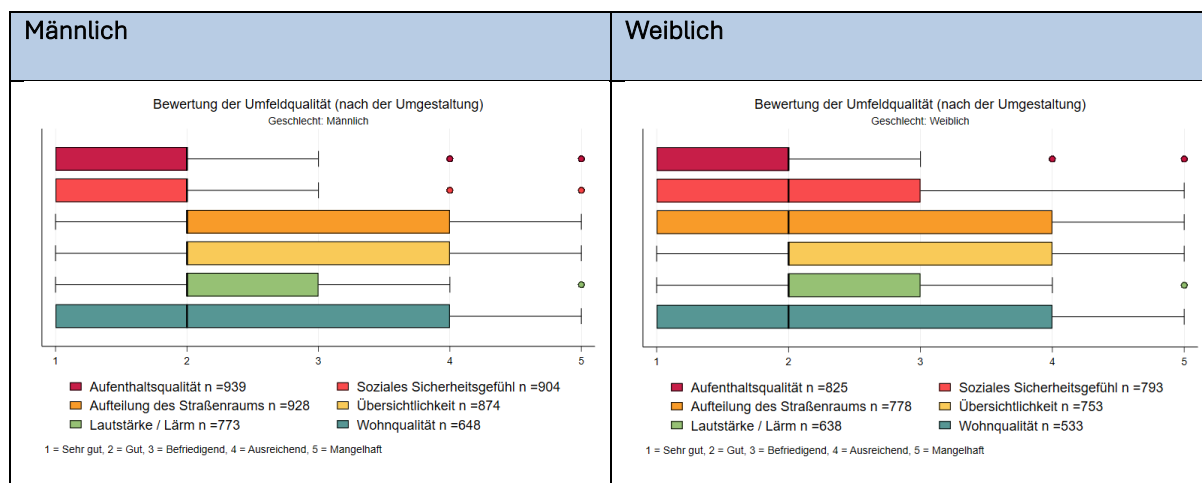
Abschnitt 3



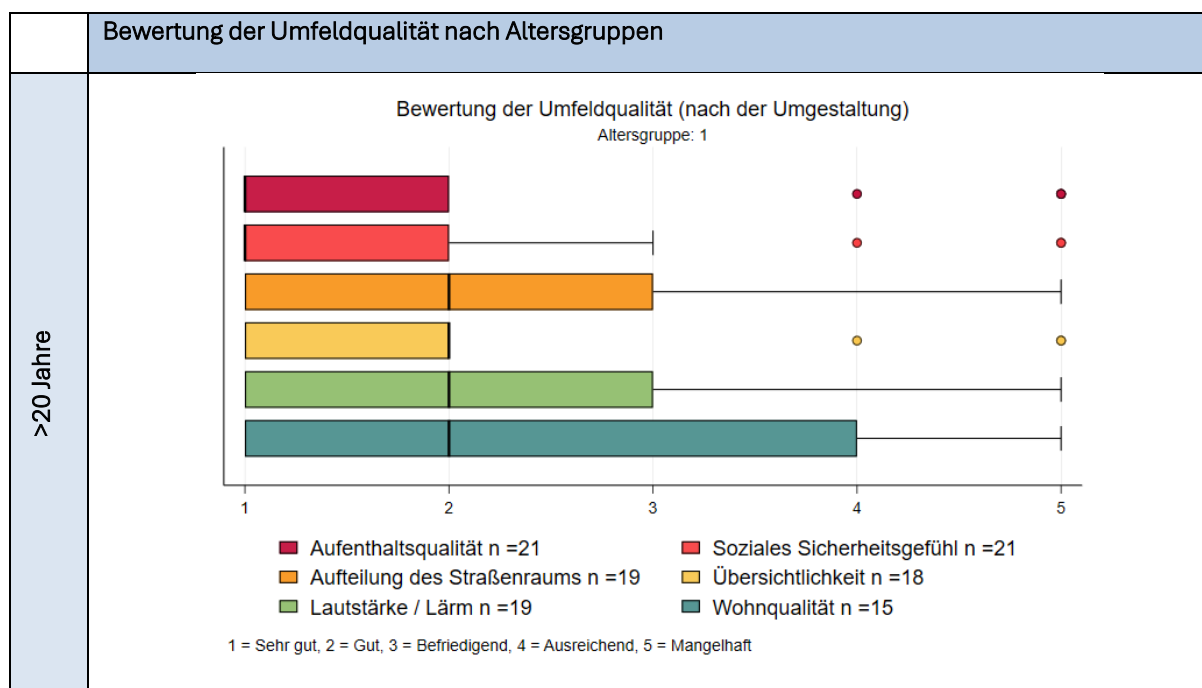
4 Quantitative Befragung

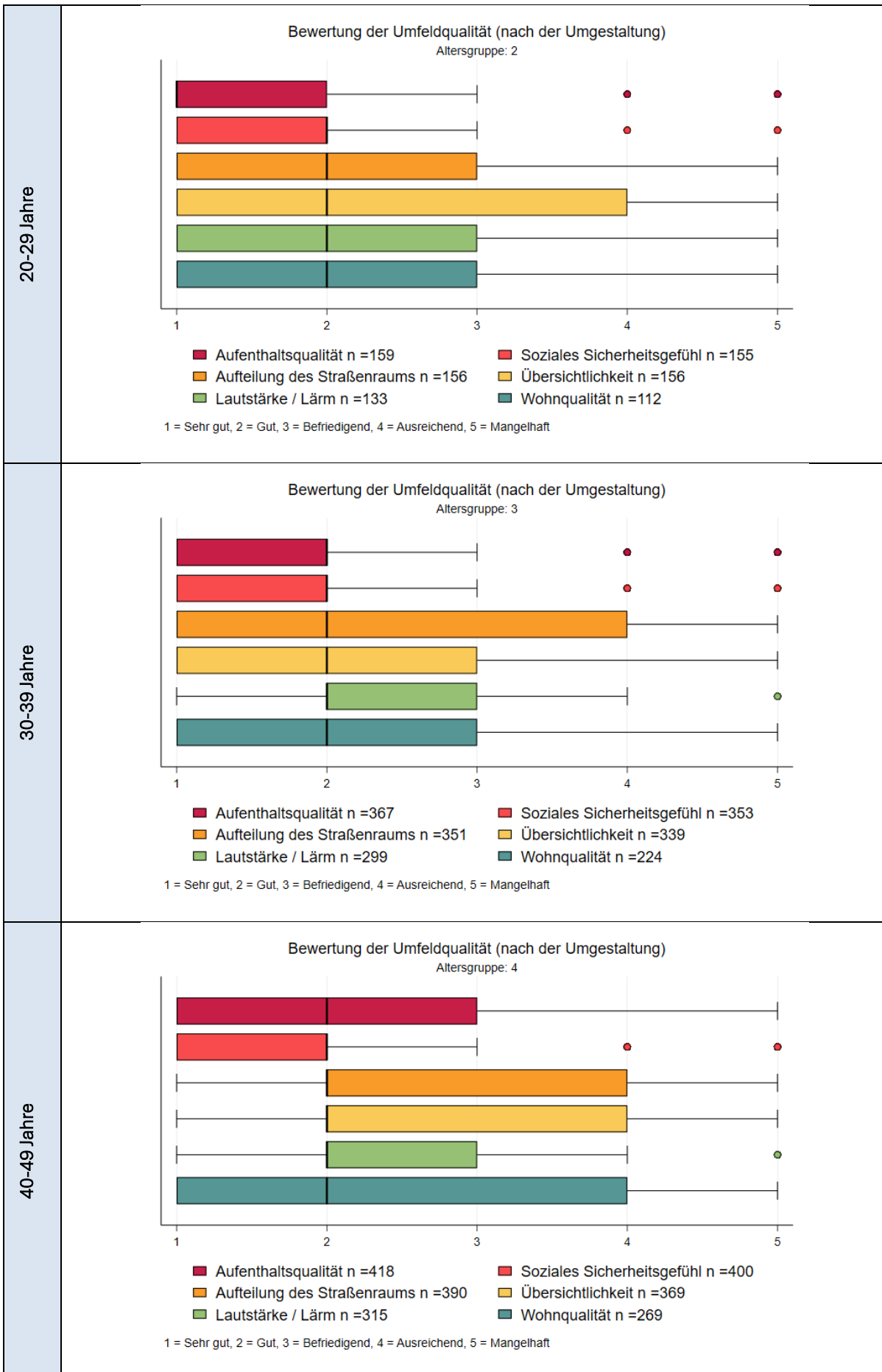
4.1 Bewertung der Umfeldqualität

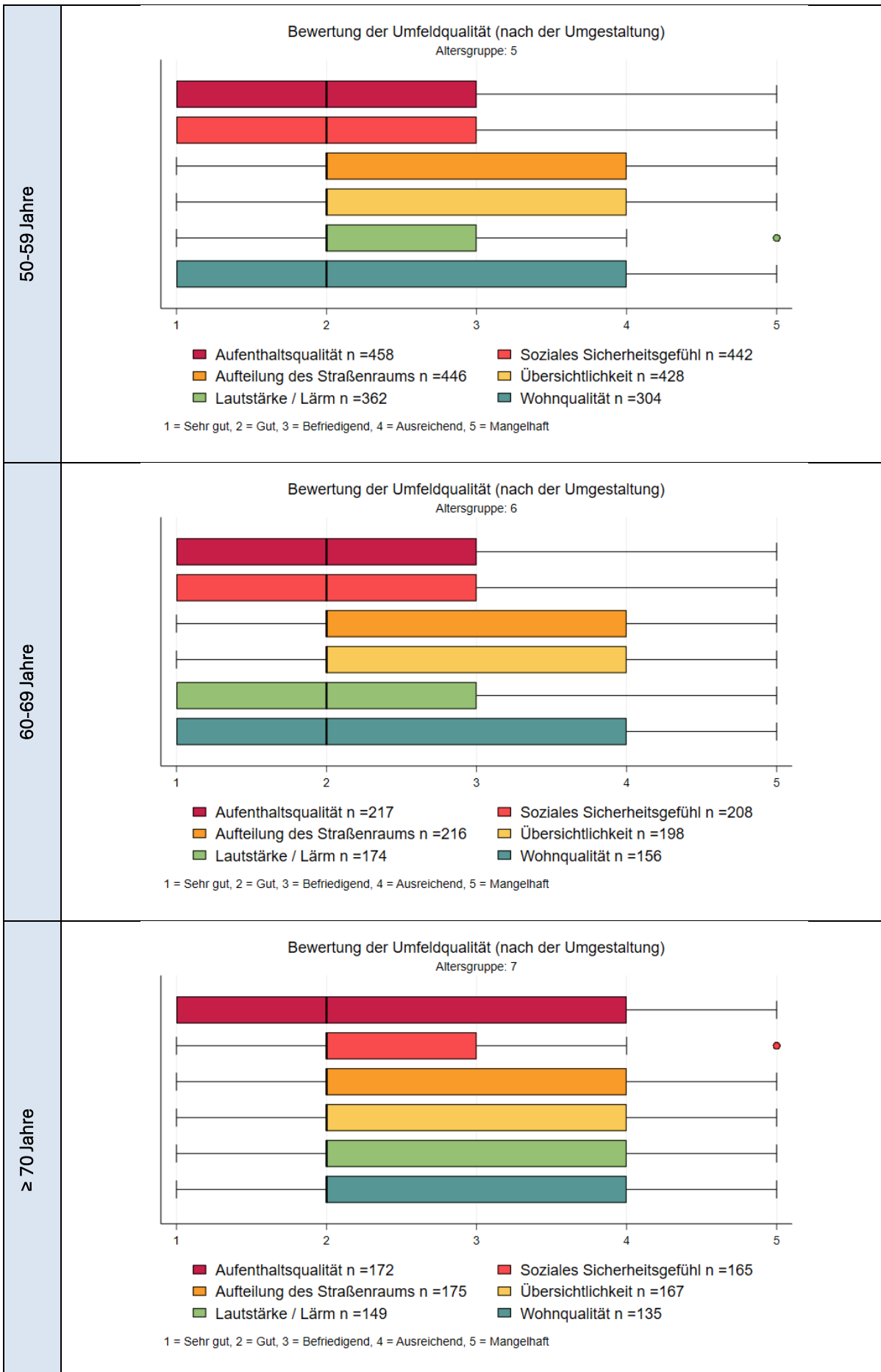
4.1.1 Nach Geschlecht



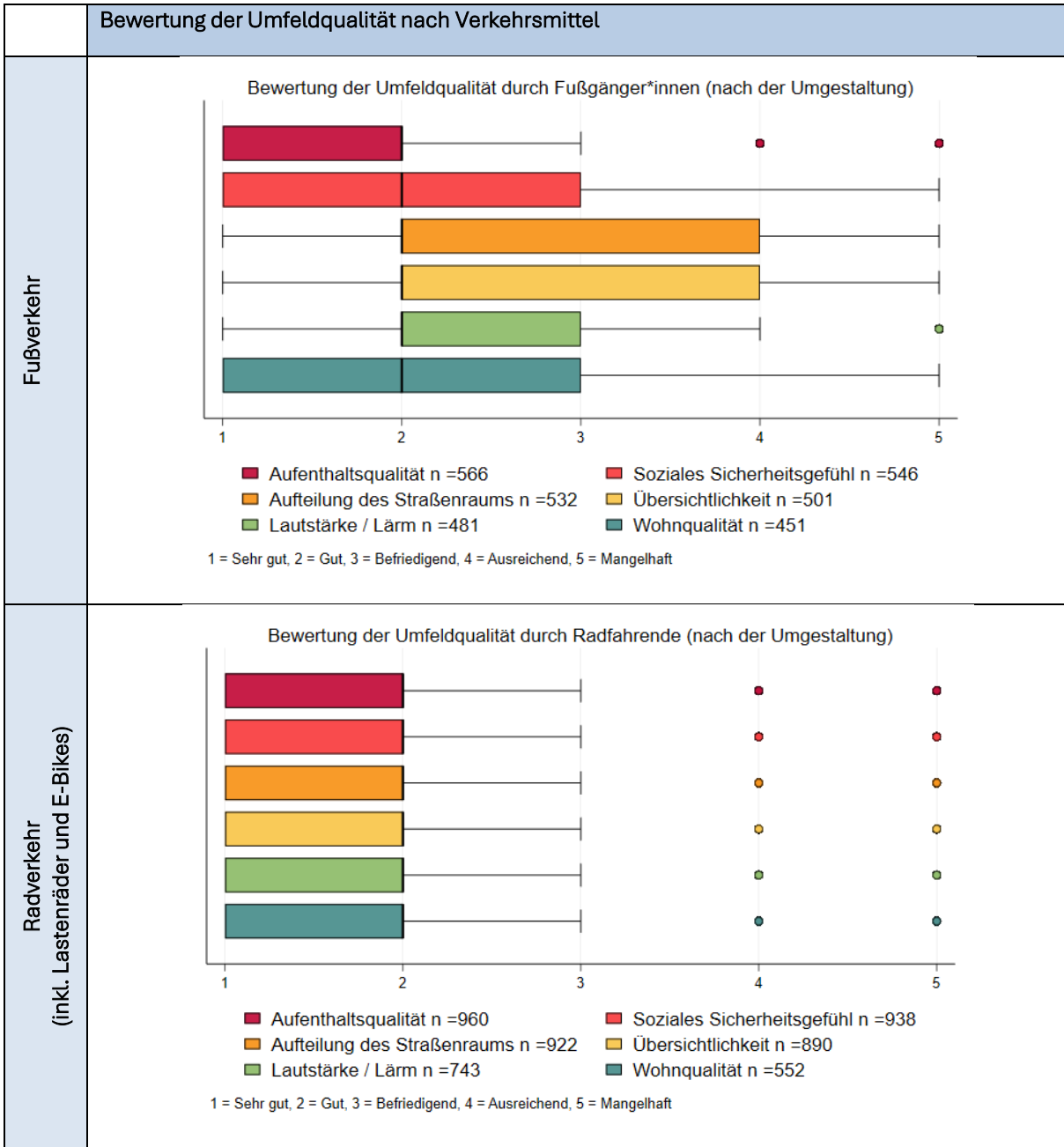
4.1.2 Nach Altersgruppen

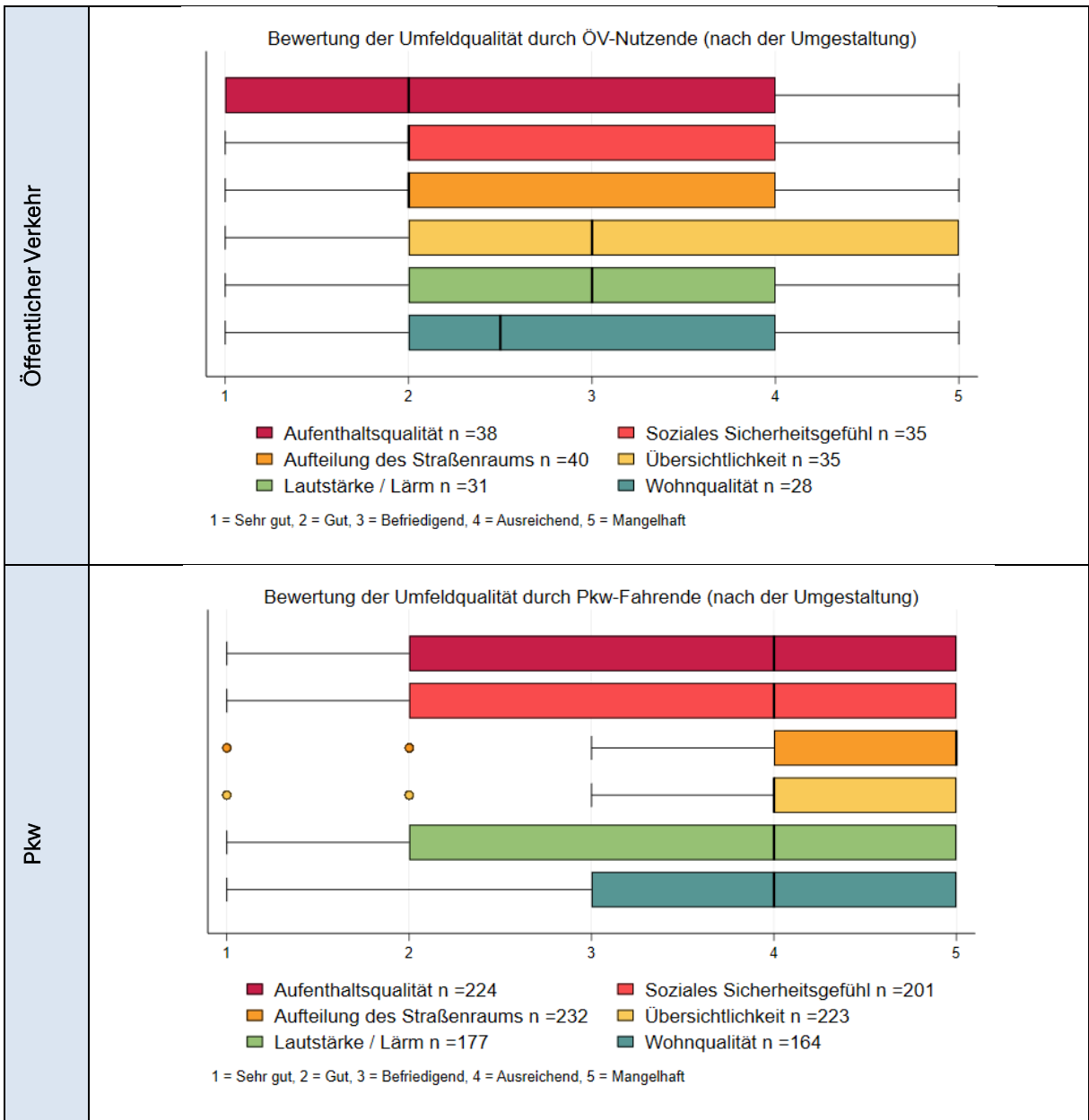




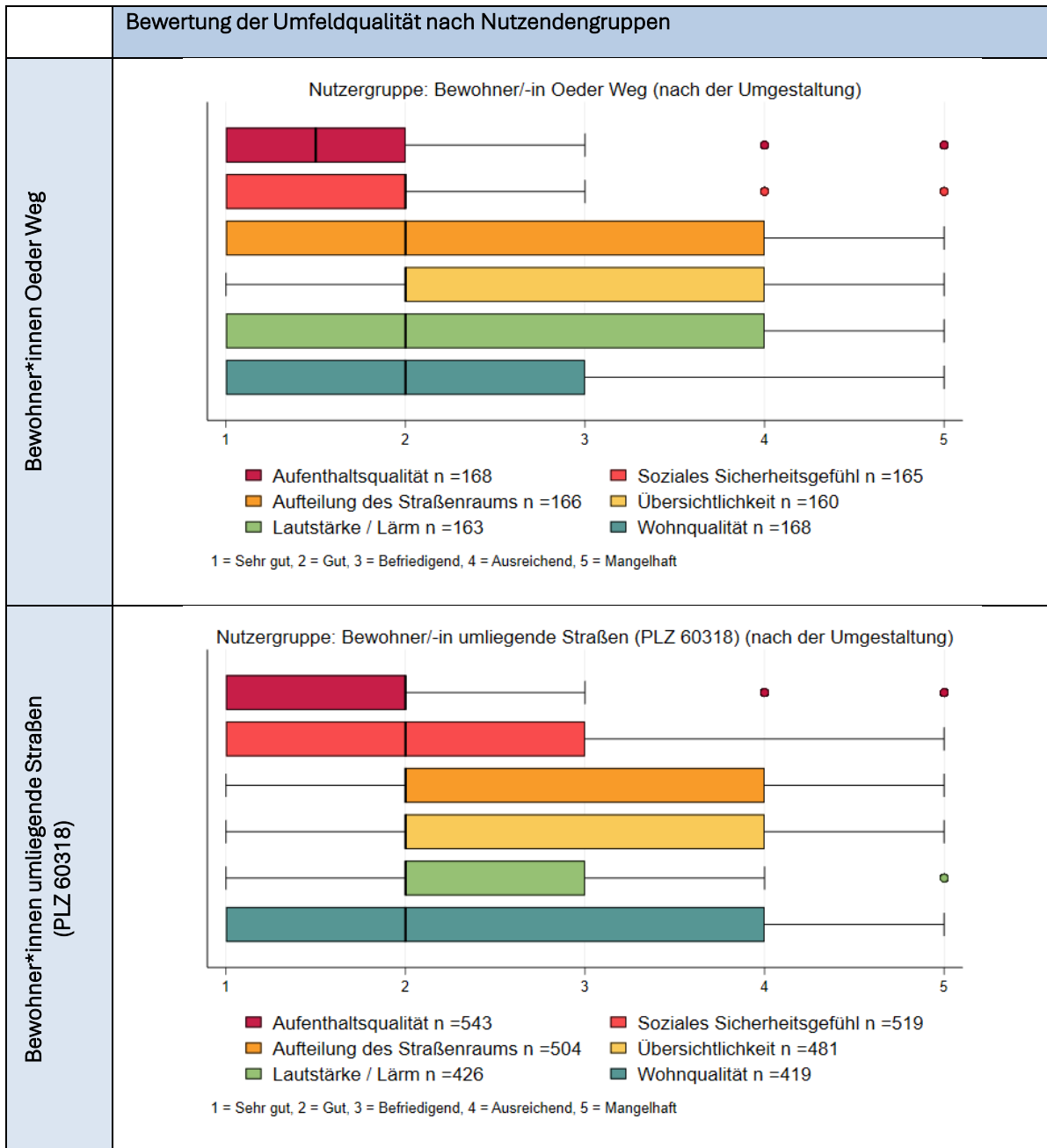


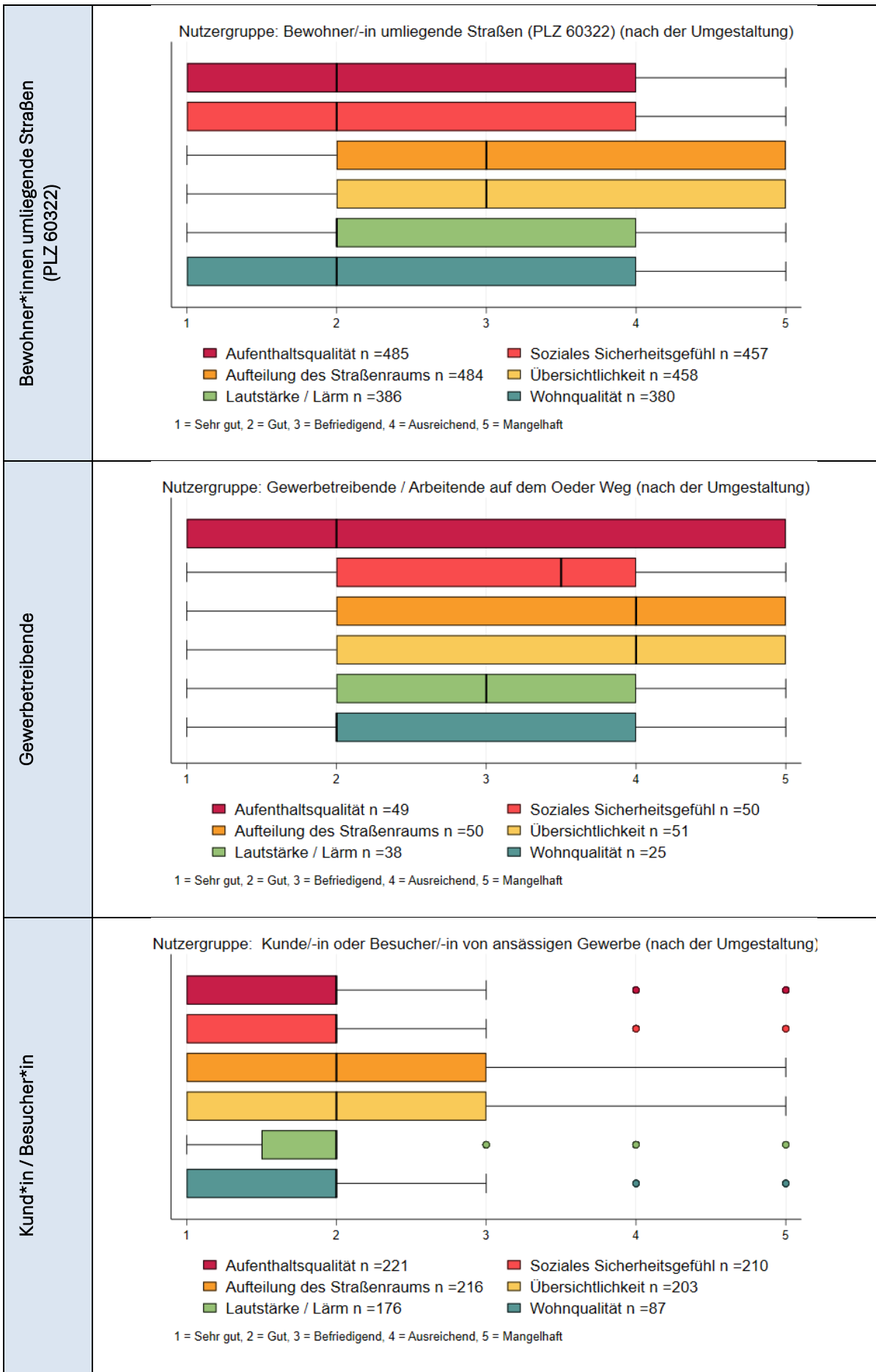
4.1.3 Nach Verkehrsmittel

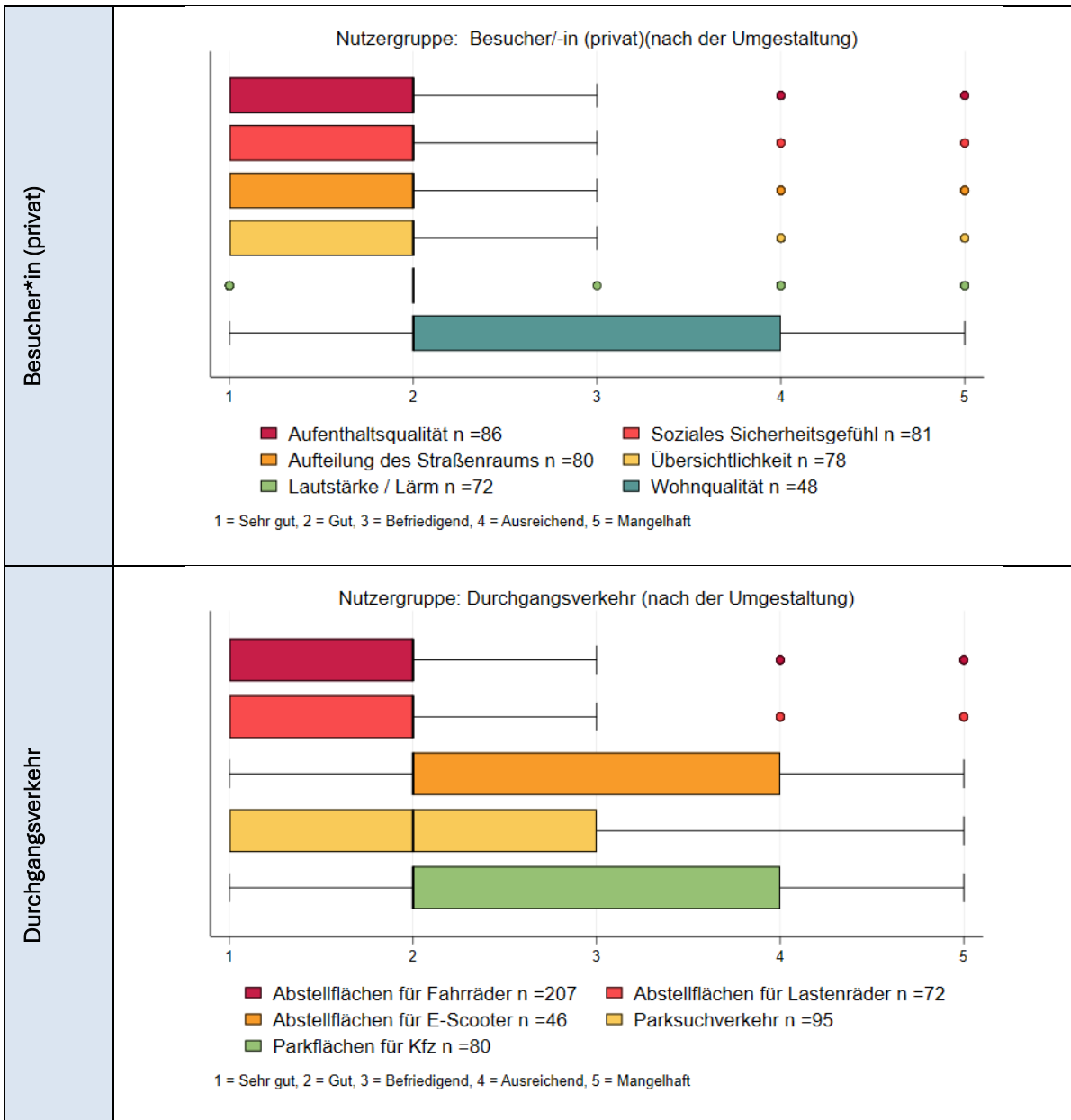




4.1.4 Nach Nutzendengruppen

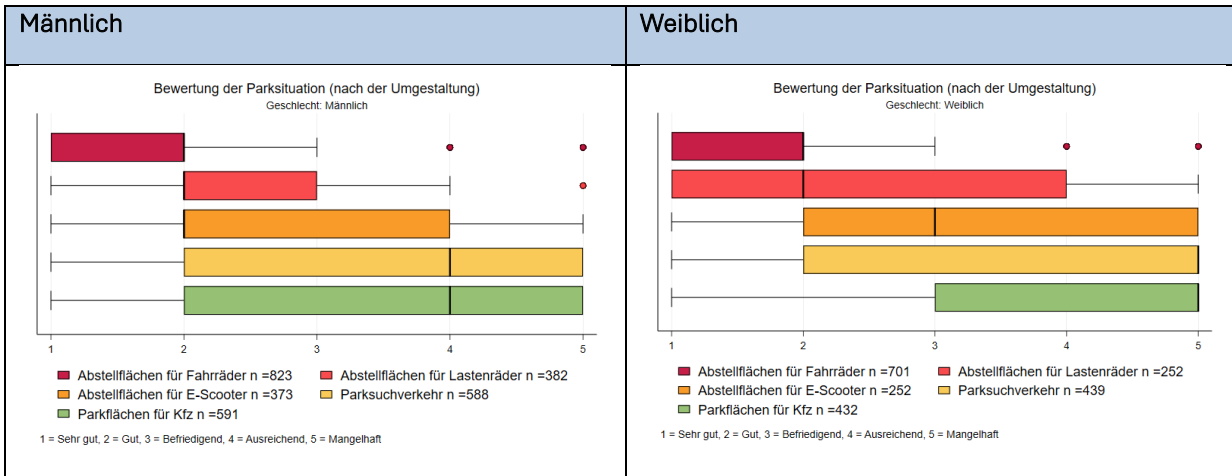




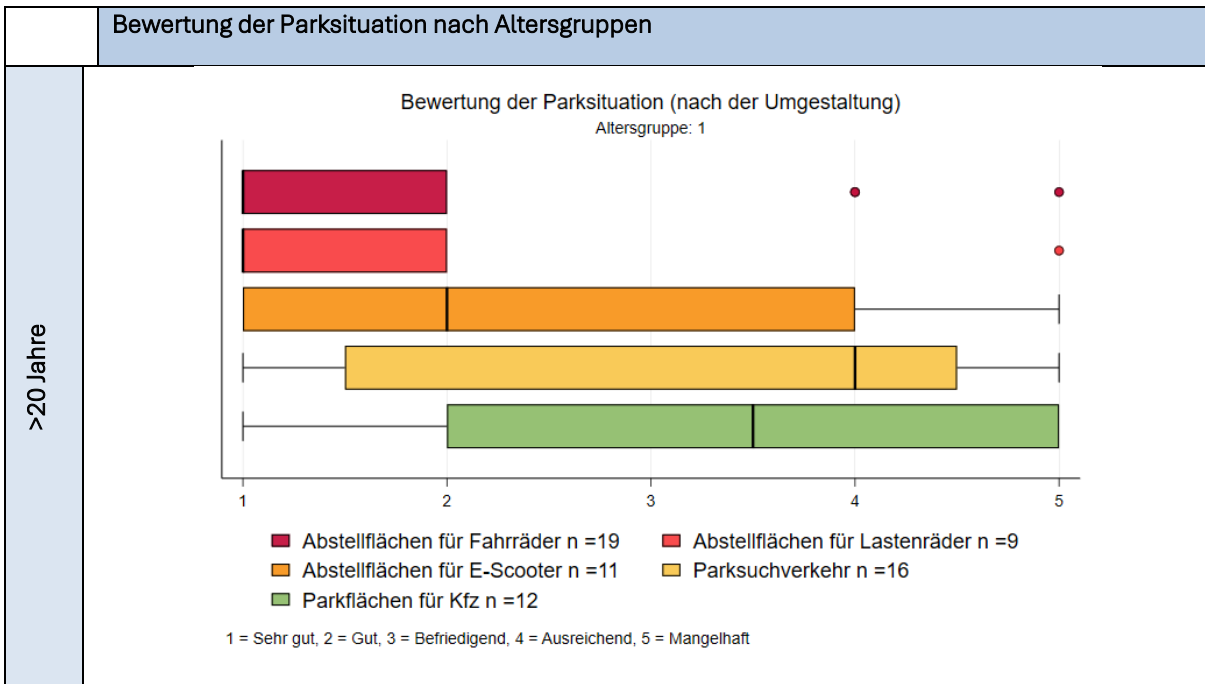


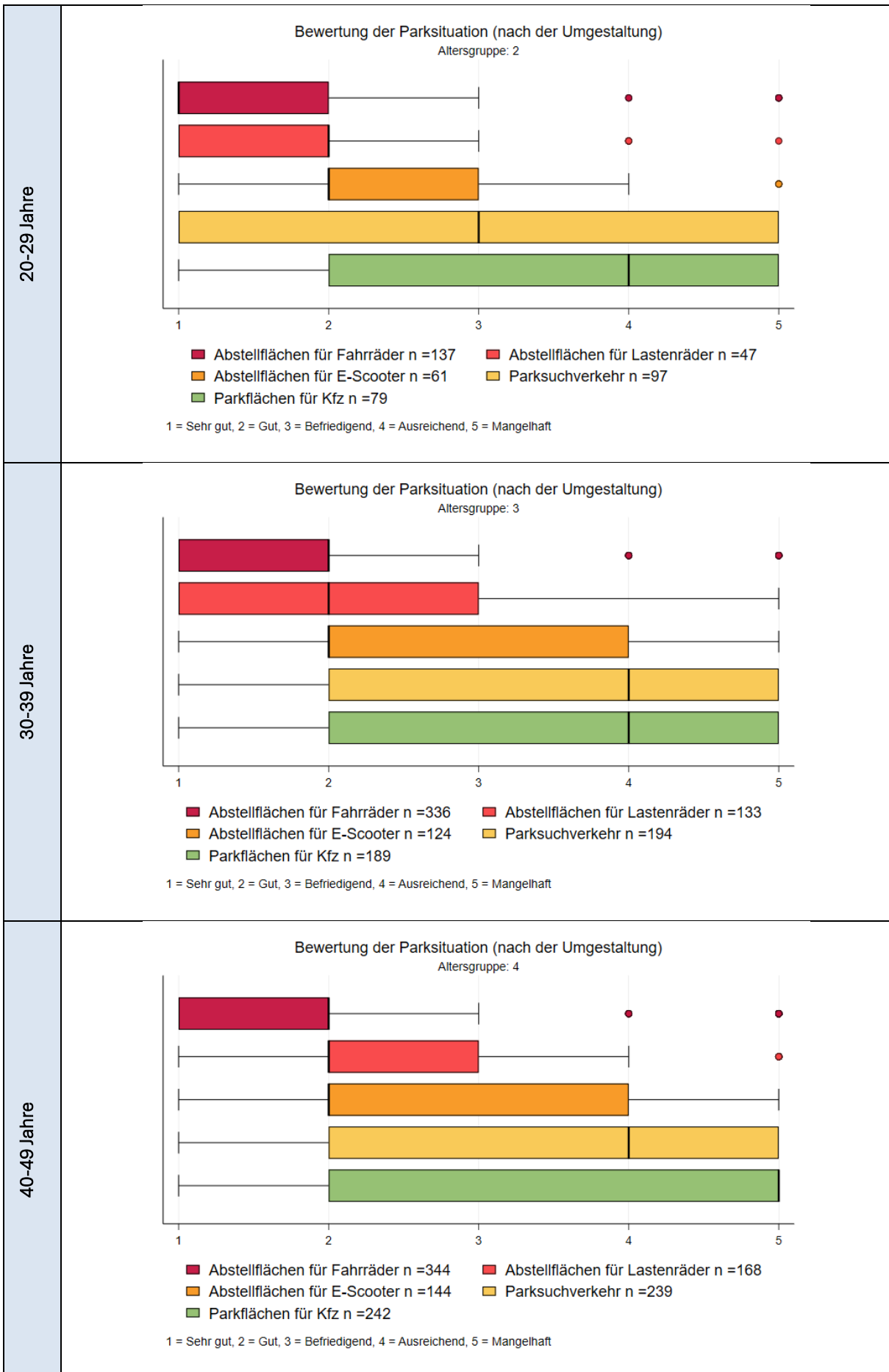
4.2 Bewertung der Parksituation

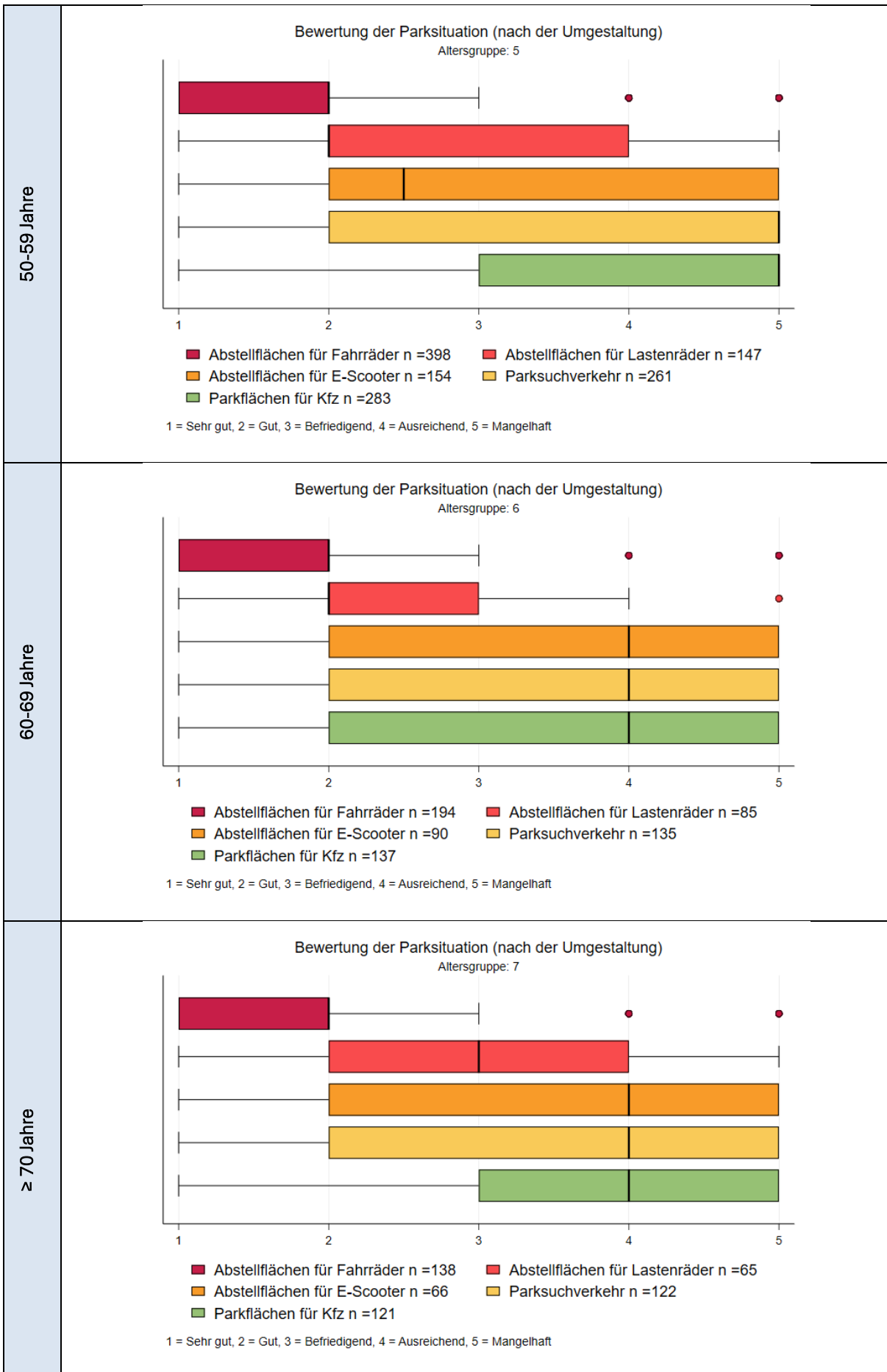
4.2.1 Nach Geschlecht



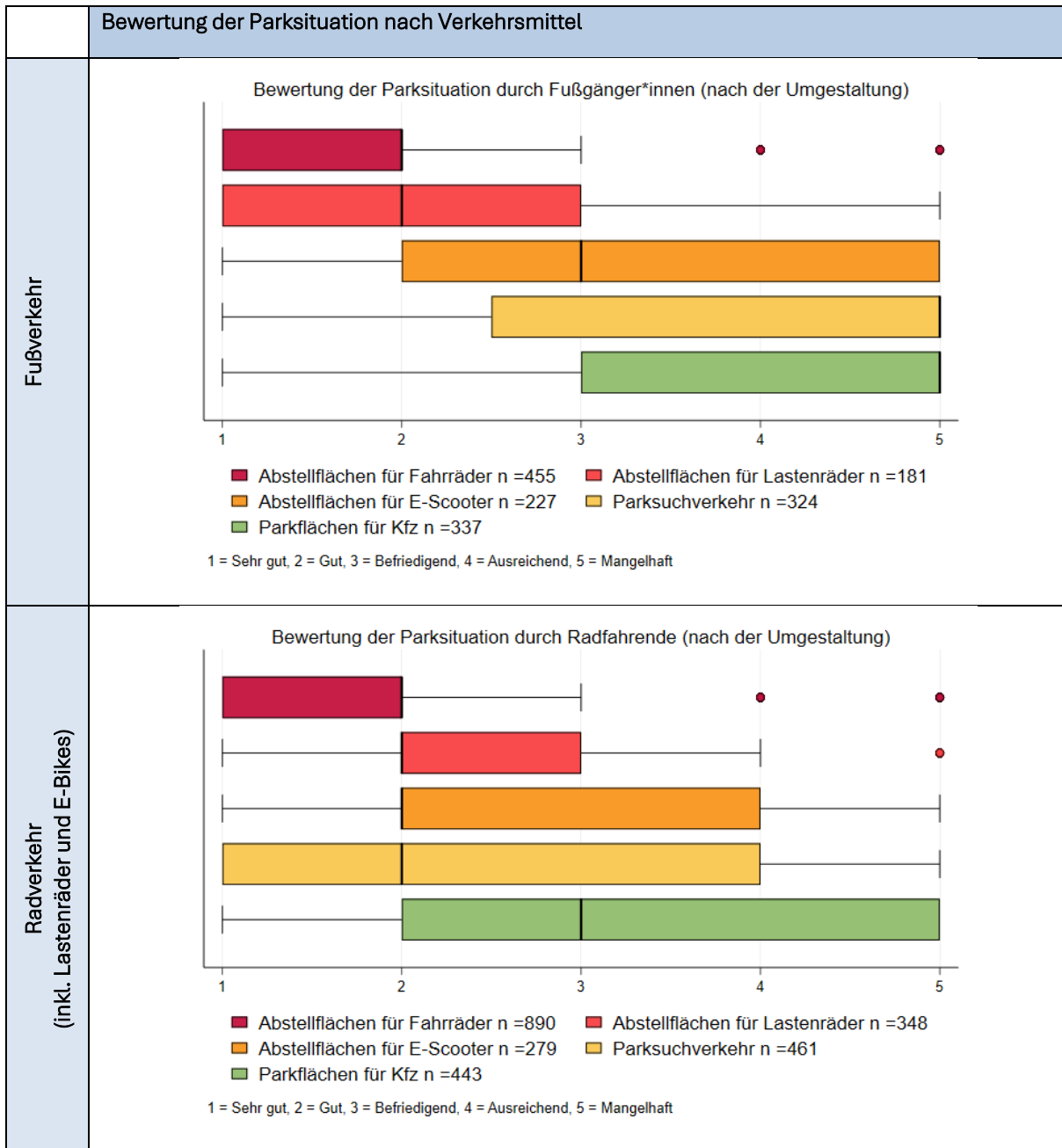
4.2.2 Nach Altersgruppen

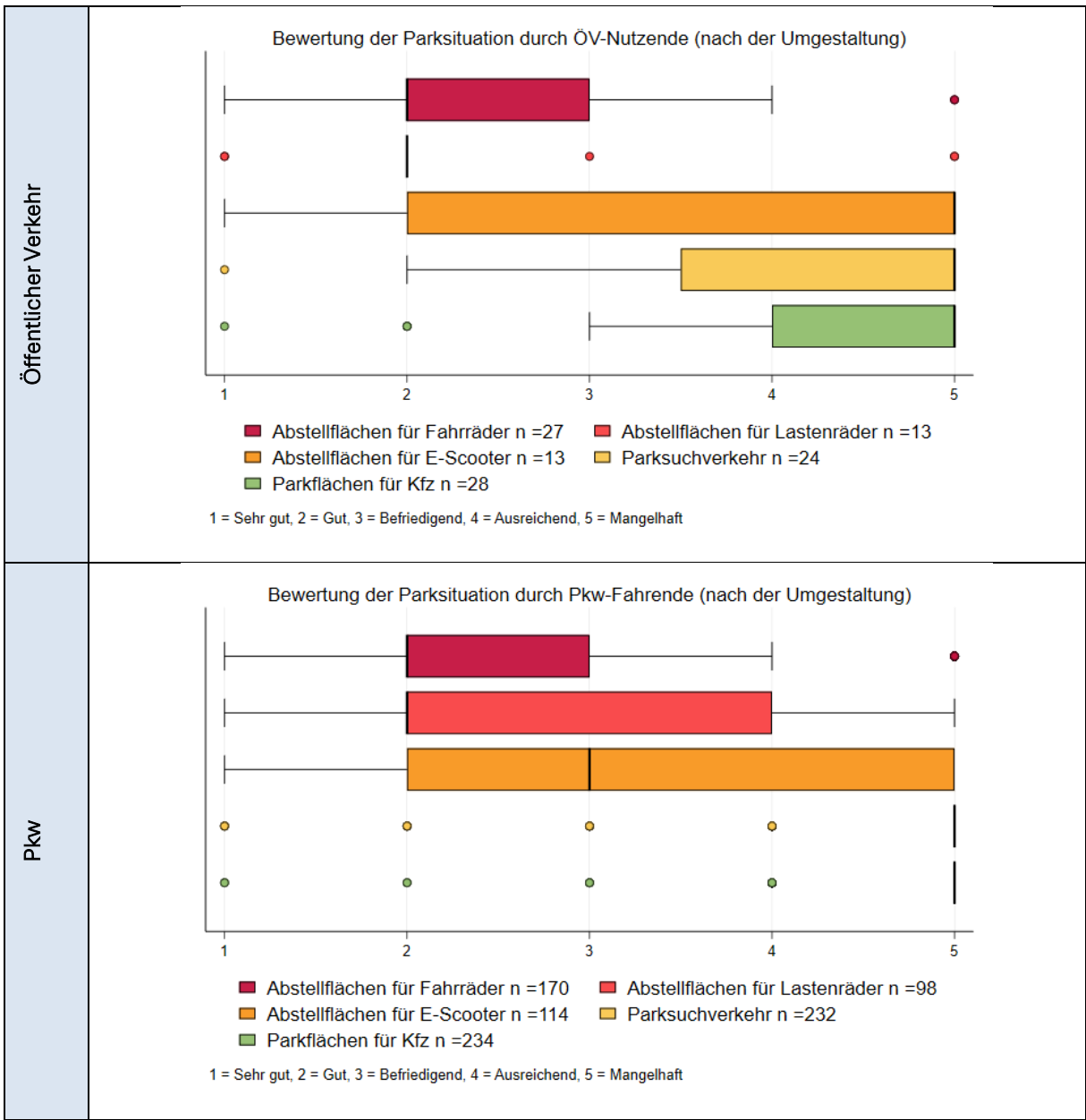




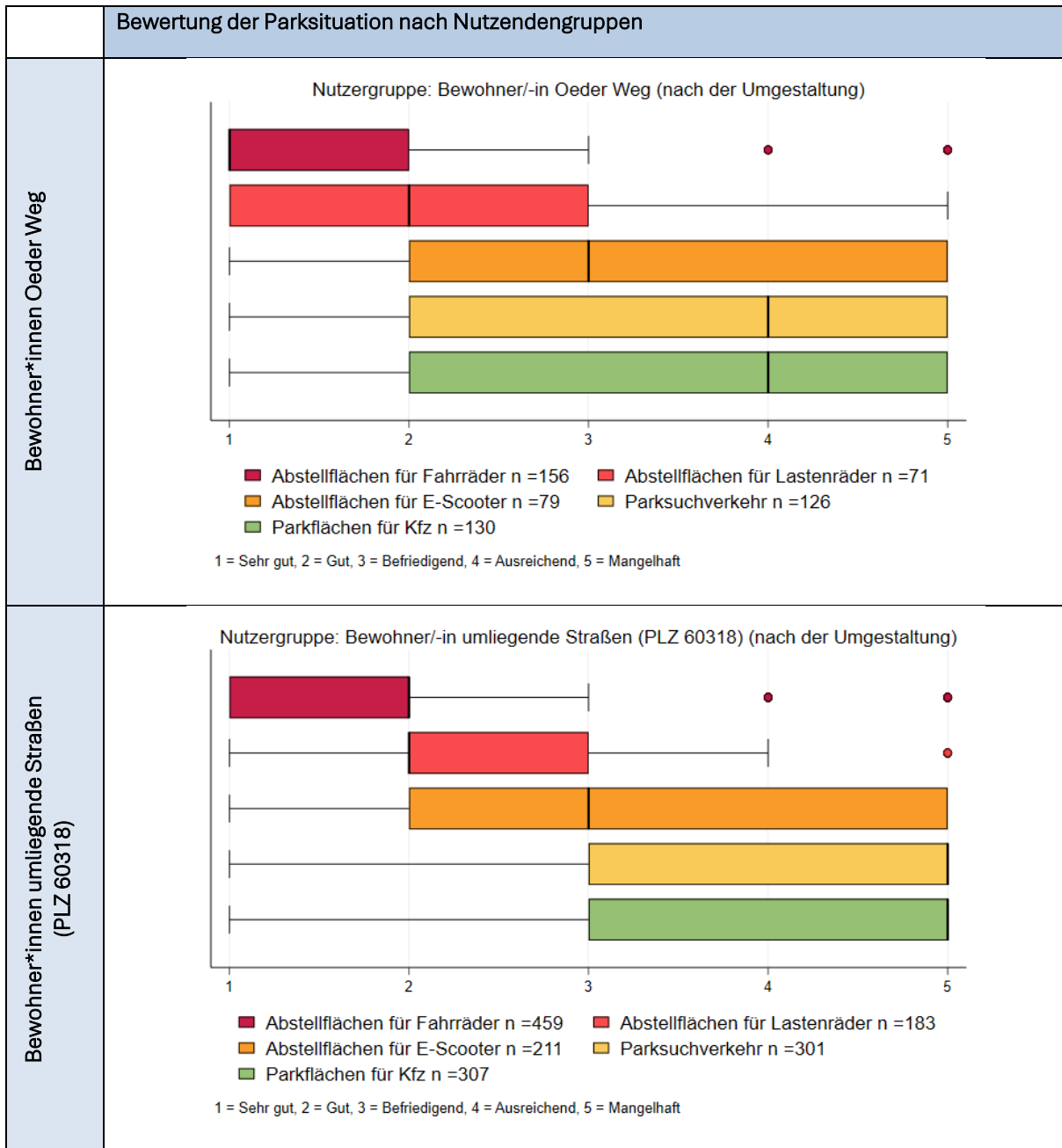


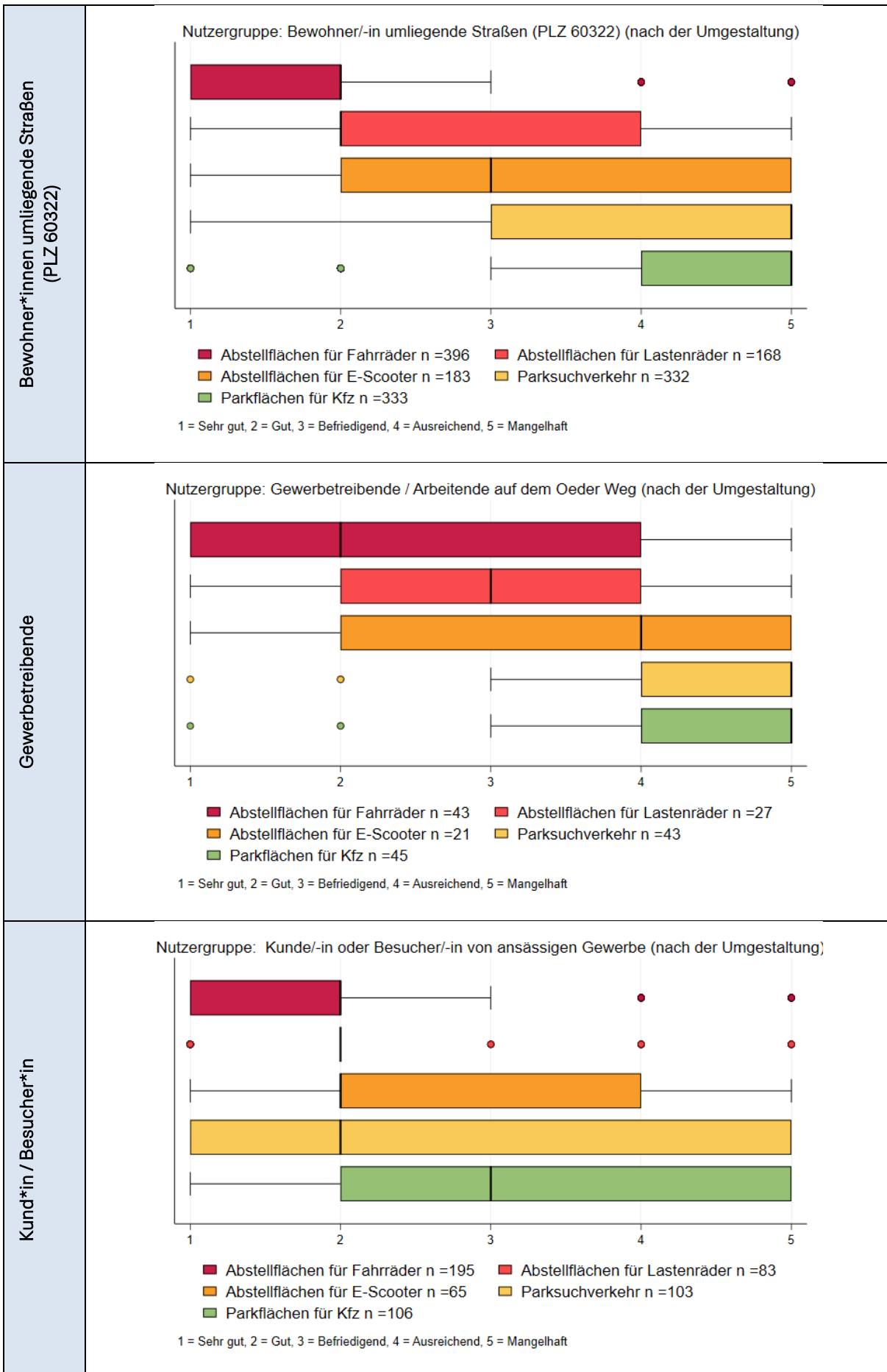
4.2.3 Nach Verkehrsmittel

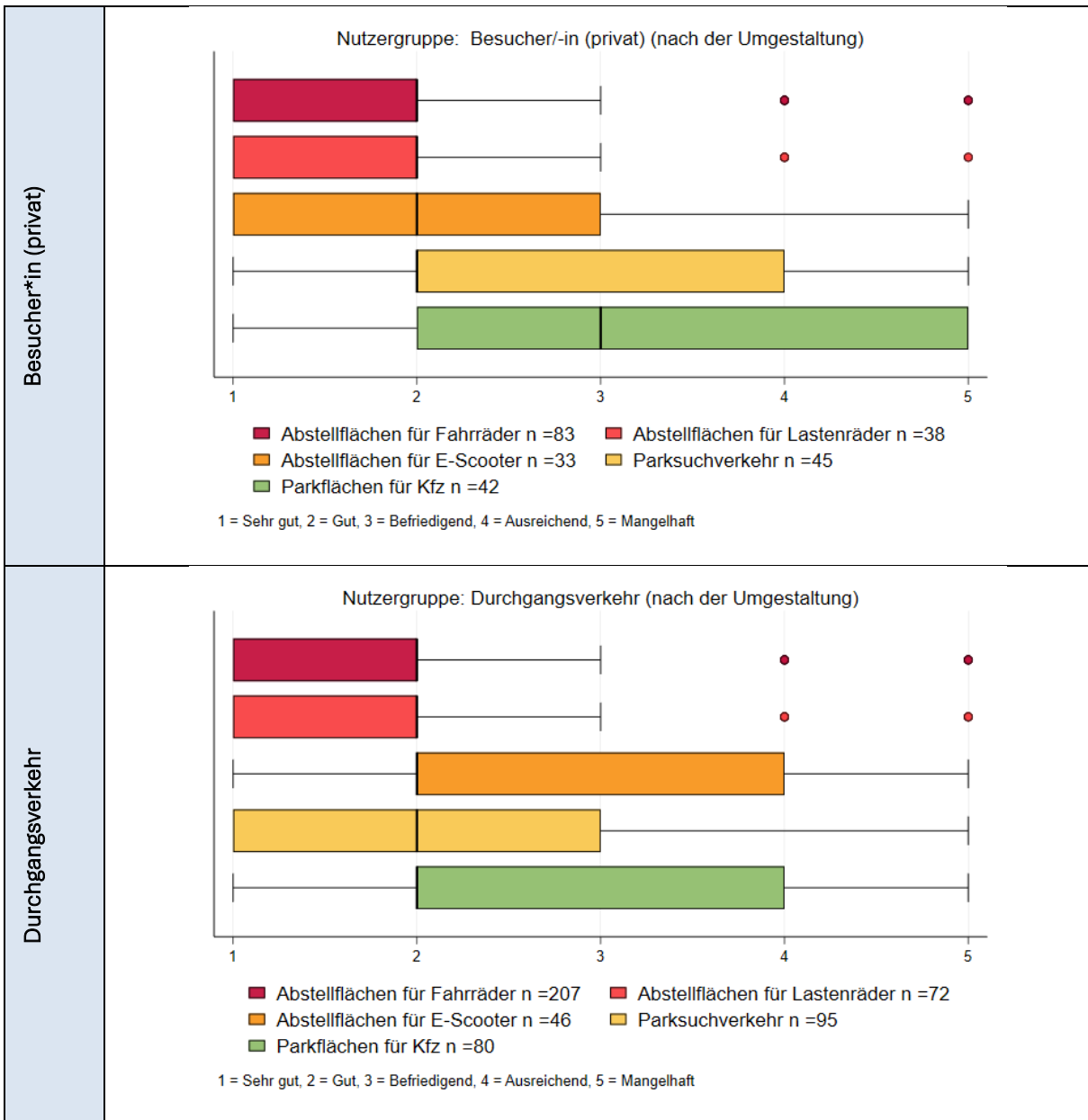




4.2.4 Nach Nutzendengruppen

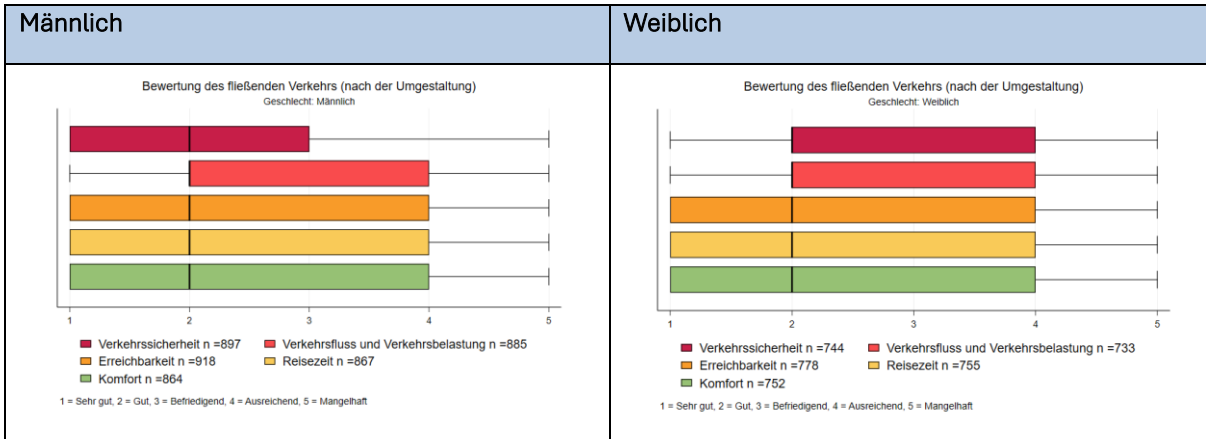




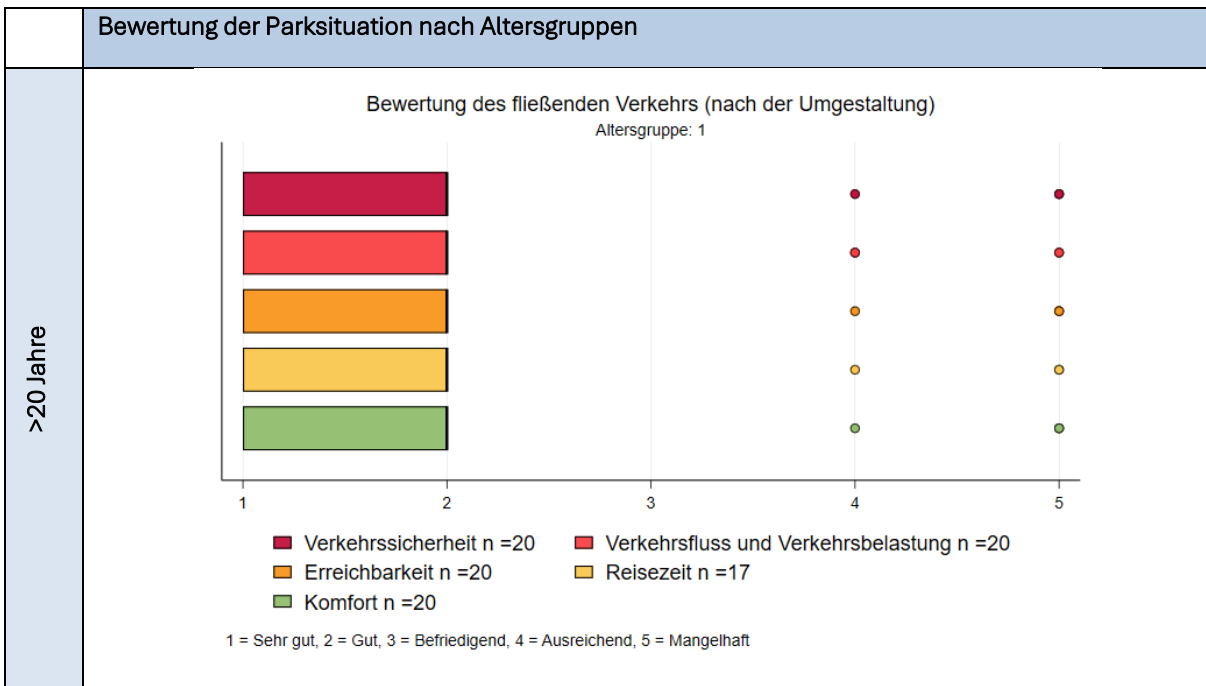


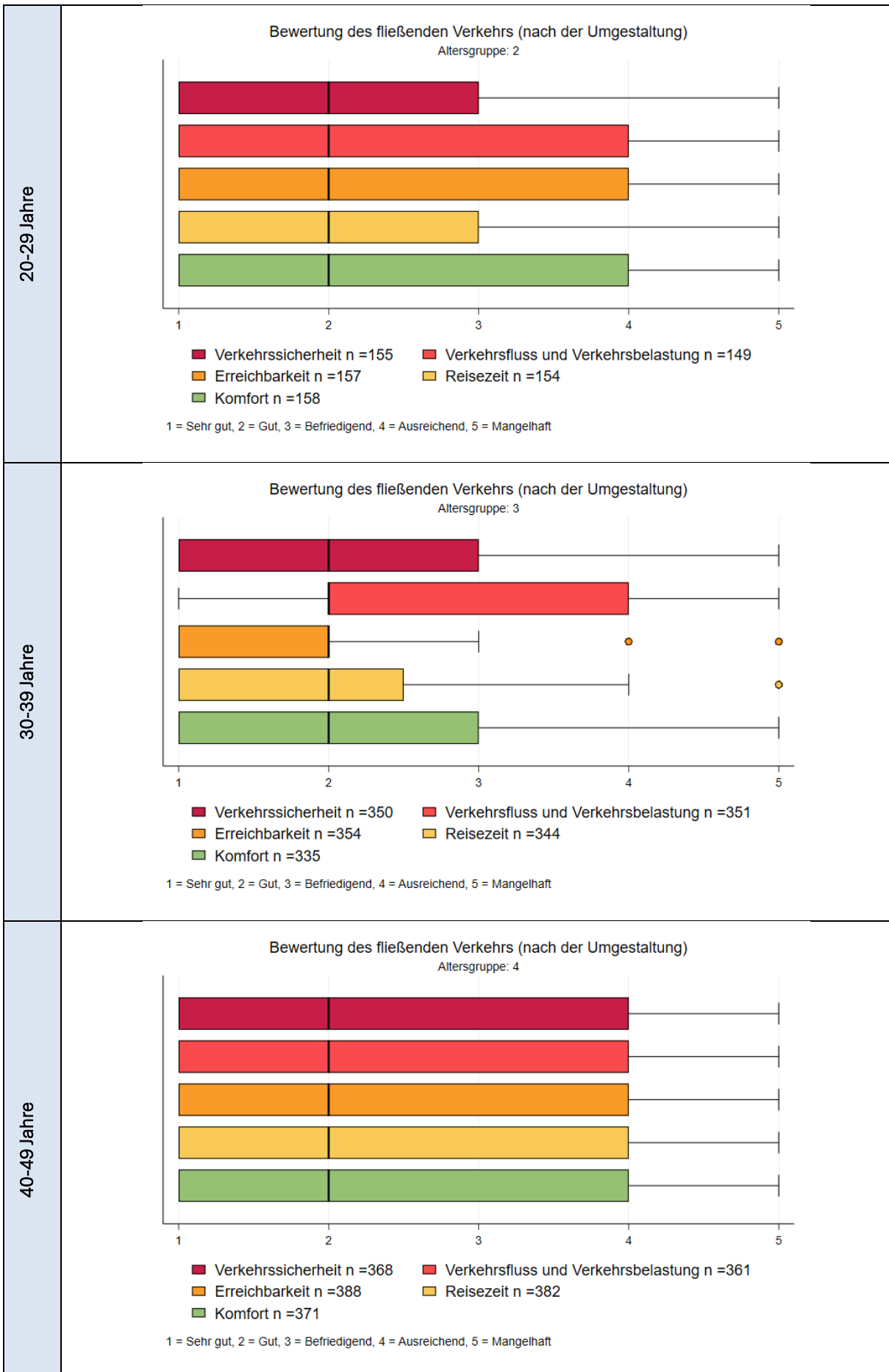
4.3 Bewertung des fließenden Verkehrs

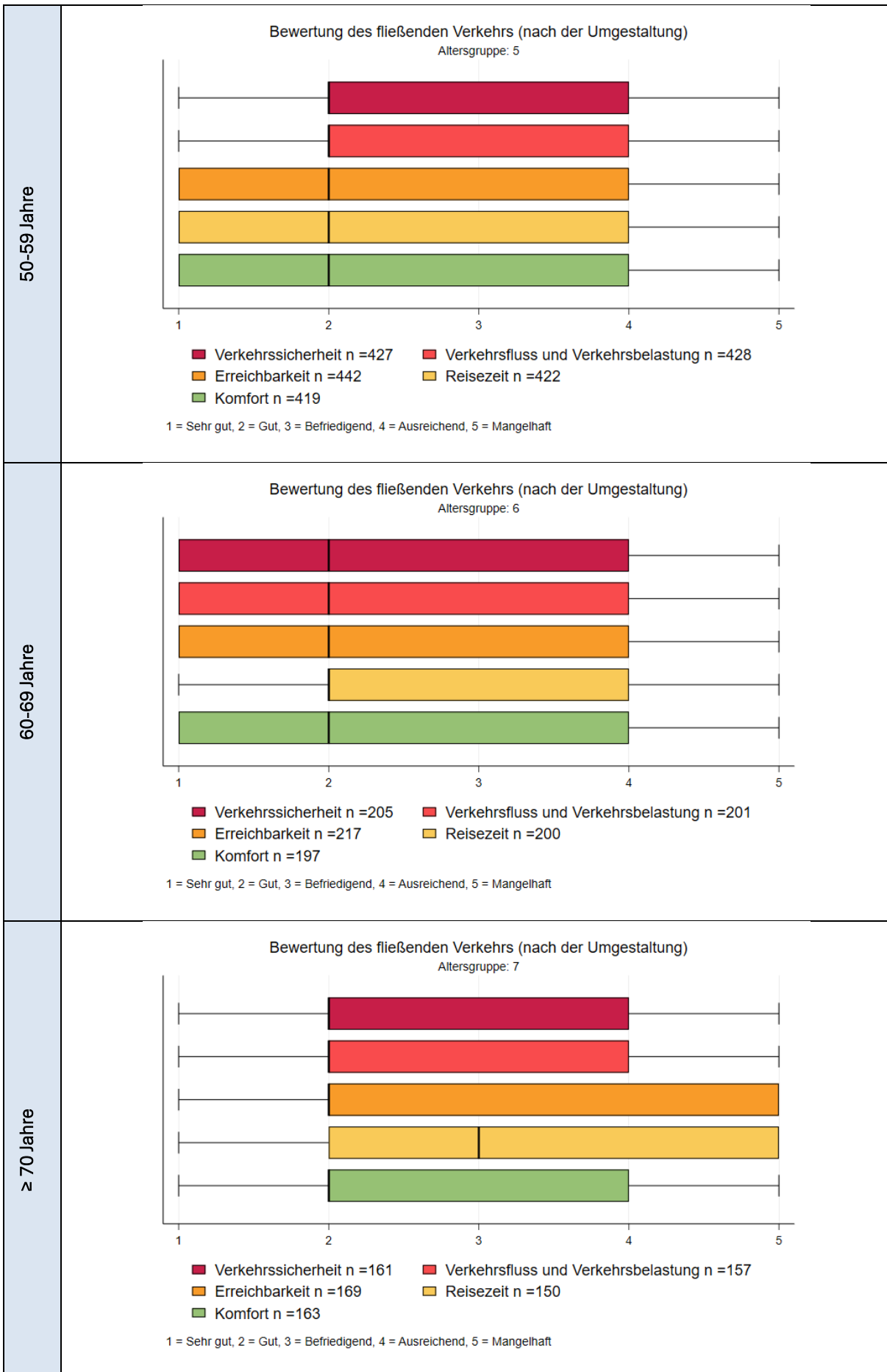
4.3.1 Nach Geschlecht



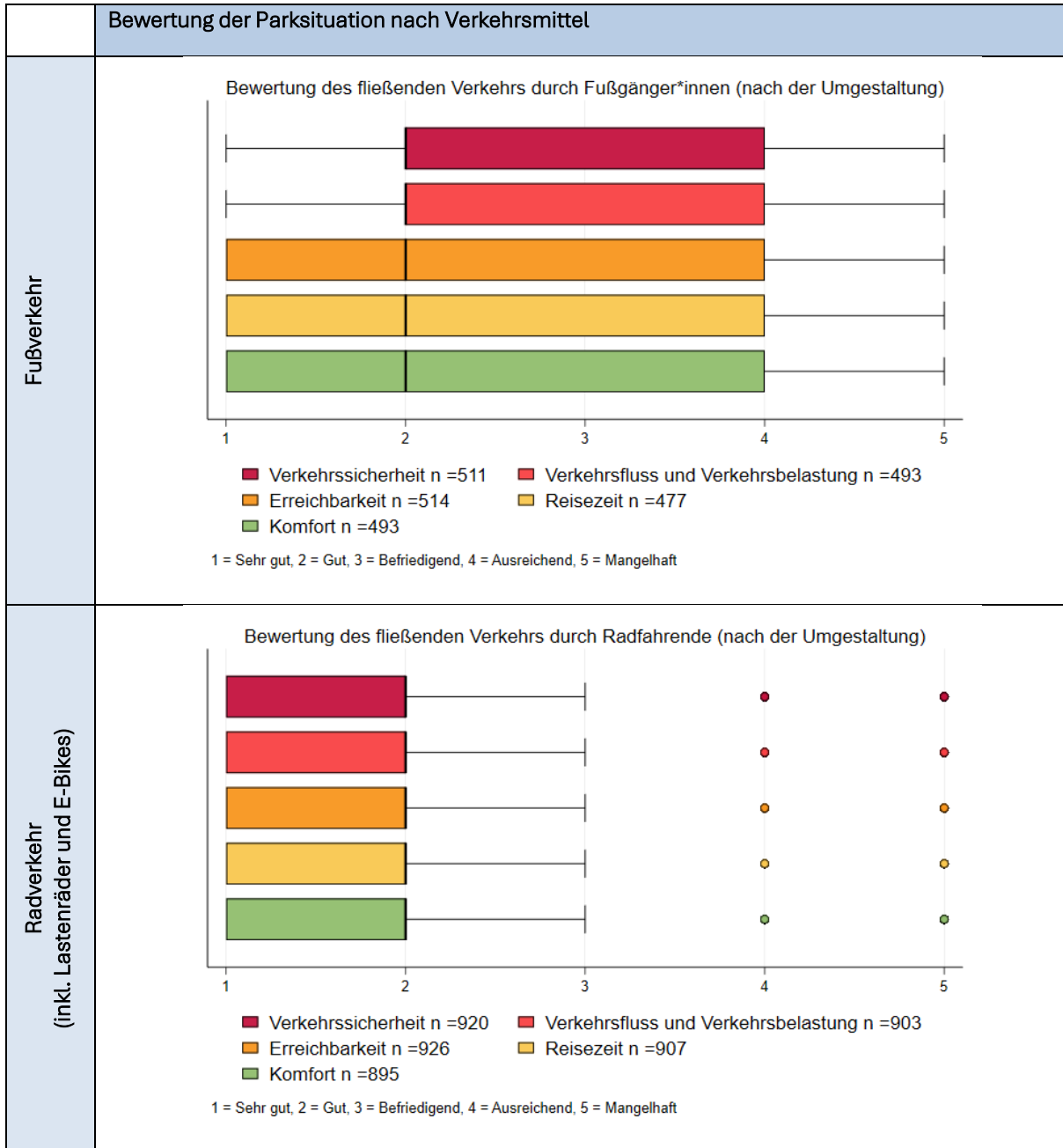
4.3.2 Nach Altersgruppen

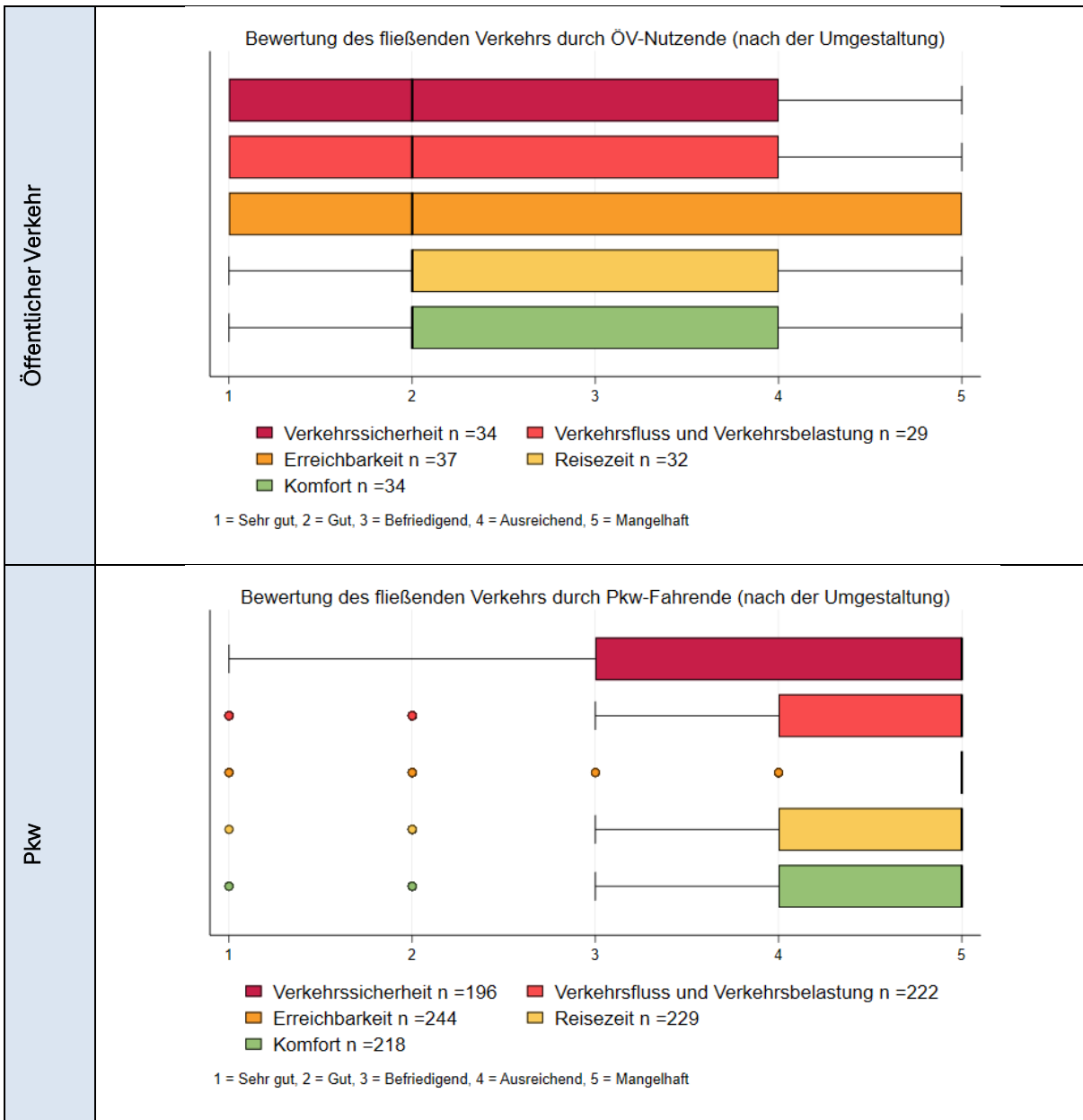




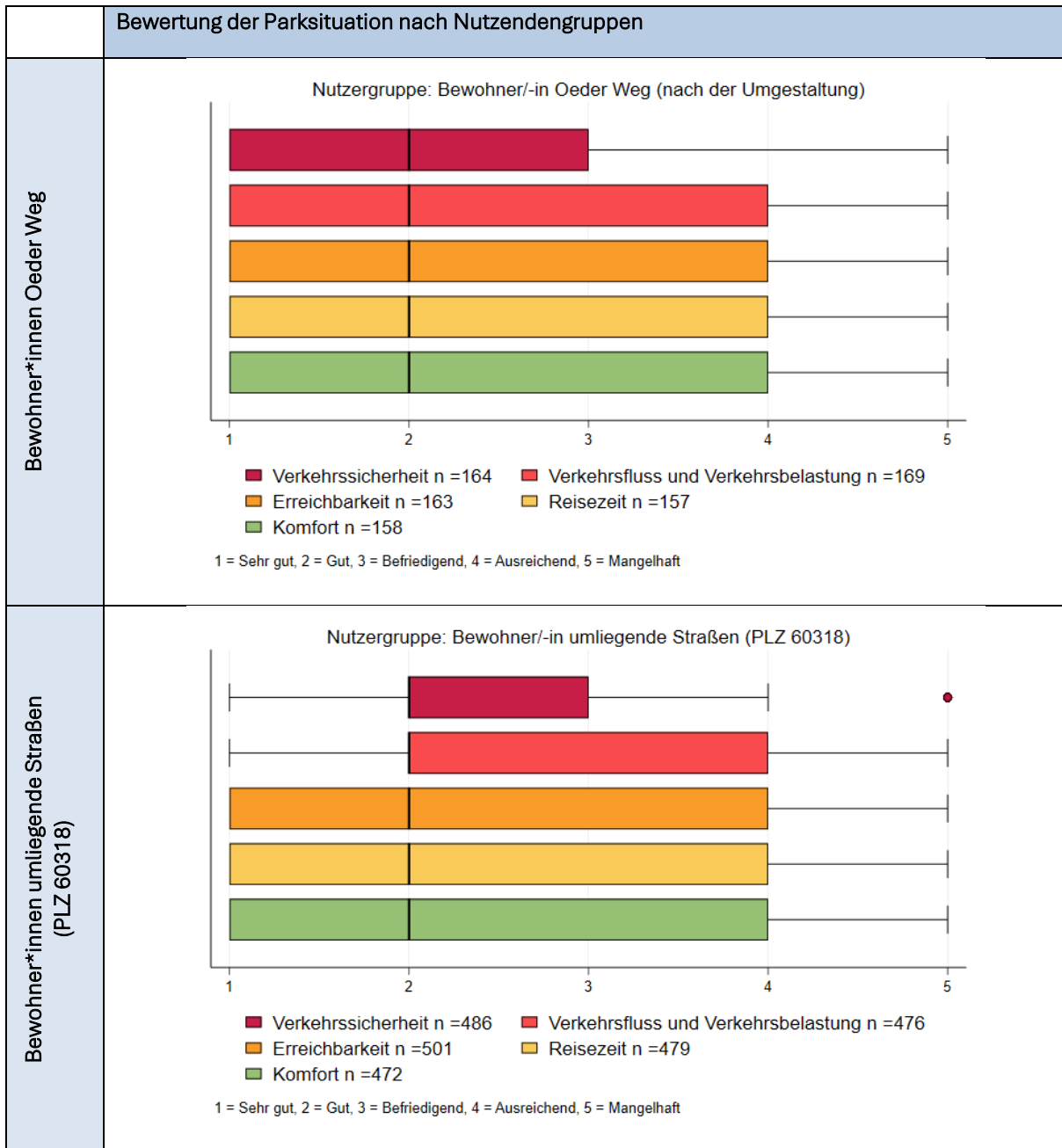


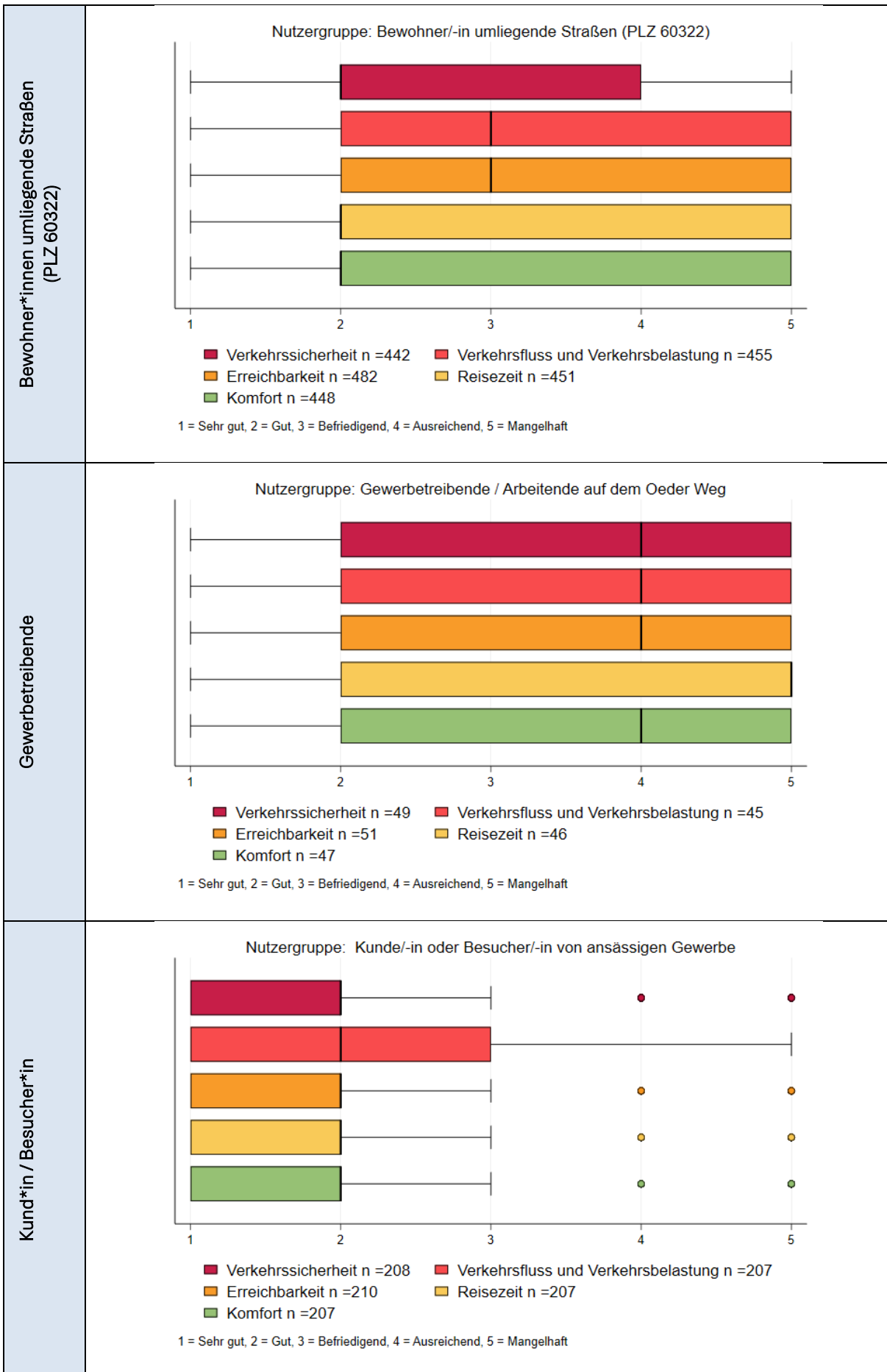
4.3.3 Nach Verkehrsmittel

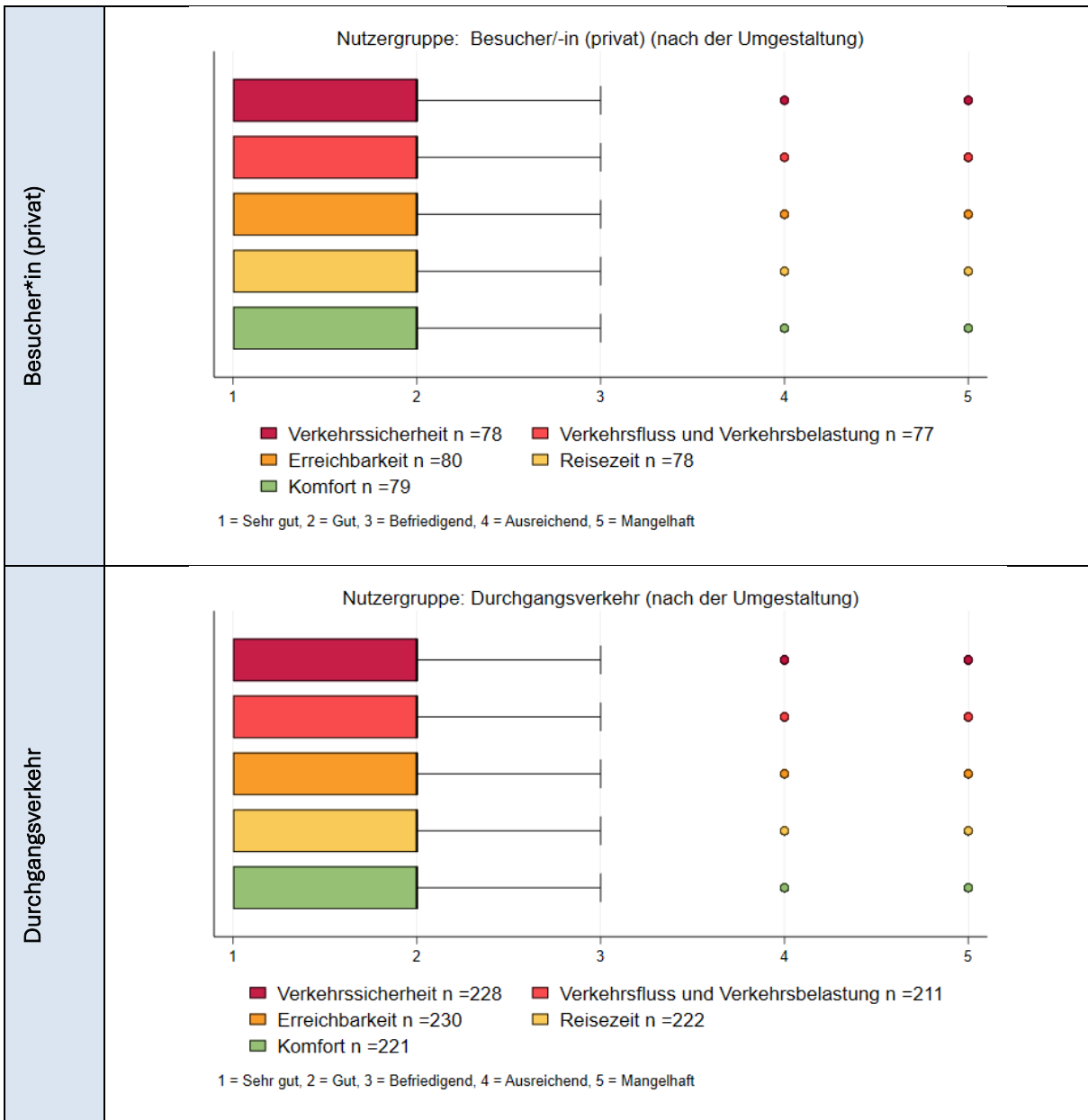




4.3.4 Nach Nutzendengruppen

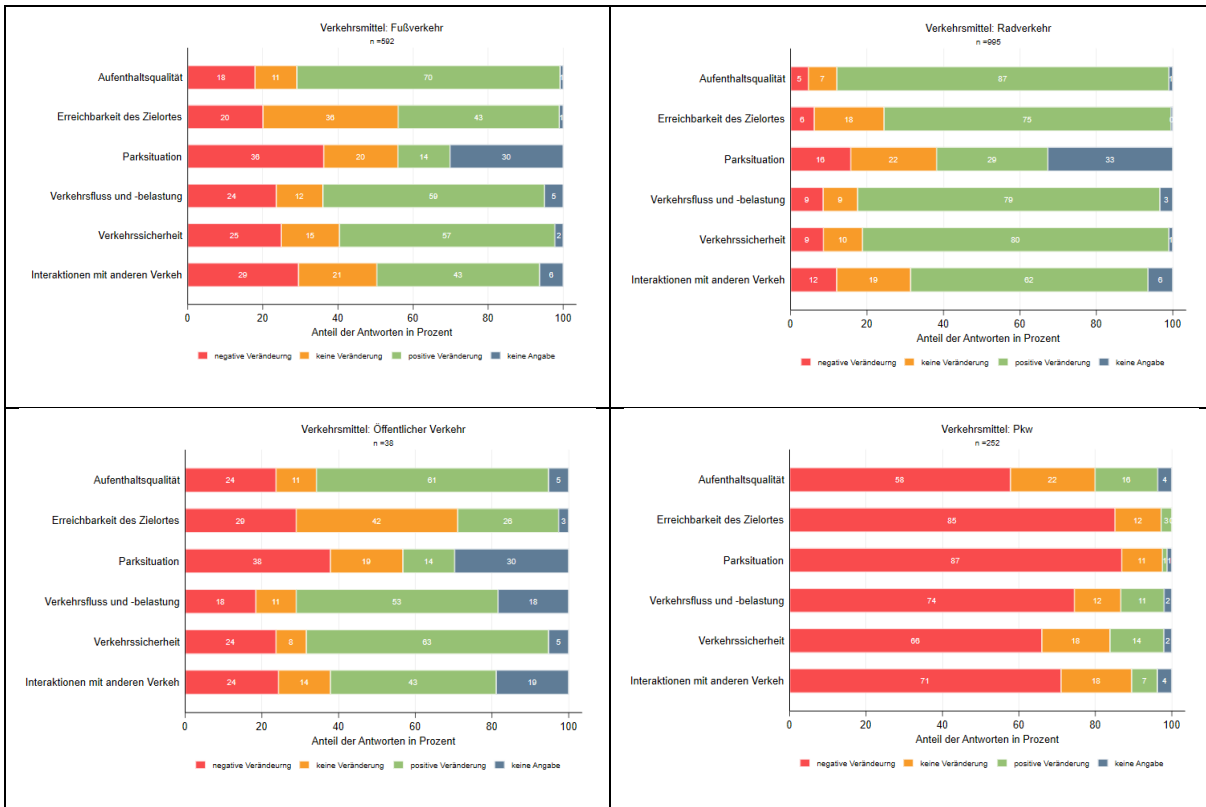




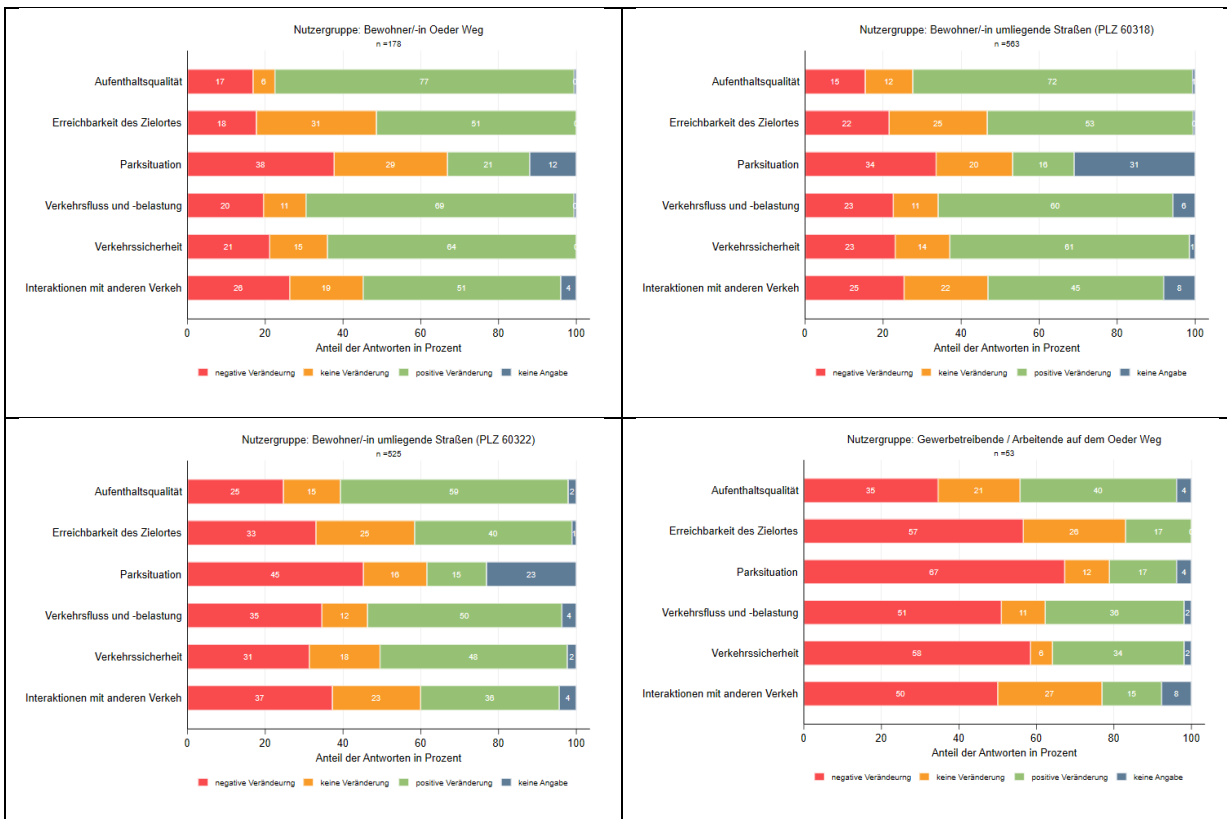


4.4. Bewertung der Einzelmaßnahme Fahrradstraße

4.4.1 Nach Verkehrsmitteln



4.4.2 Nach Nutzendengruppe





4.4.3 Freitextantworten: Hat sich Ihre Einstellung seit der Einführung geändert?

Ja, meine Einstellung ist positiver geworden (n=244): (Nennungen)	Ja, meine Einstellung ist negativer geworden (n=292): (Nennungen)
<p>Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität: Die Maßnahme wird als eine deutliche Steigerung der Lebensqualität wahrgenommen. Weniger Lärm, bessere Luft, mehr Grünflächen und Sitzgelegenheiten tragen zu einem angenehmeren Wohnumfeld bei. Die Straße wird als belebter und freundlicher empfunden. (117)</p>	<p>Zunehmende Rücksichtslosigkeit und Aggressivität unter den Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehende, aber auch gegenüber Autofahrer*innen. (132)</p>
<p>Verbesserte Sicherheit und Verkehrsberuhigung: Viele Befragte empfinden die Sicherheit für Radfahrende, zu Fuß Gehende und auch für Kinder als deutlich erhöht. Die Verkehrsberuhigung führt zu weniger Stress und mehr Sicherheit im Straßenverkehr. (99)</p>	<p>Umwege und erhöhter Verkehr in angrenzenden Wohngebieten als Folge der neuen Verkehrsführung, was wiederum zu mehr Lärm, Stau und Umweltbelastungen führt. (101)</p>
<p>Förderung des Fahrradverkehrs und Reduktion des Autoverkehrs: Viele Nutzende berichten von einem Anstieg der Fahrradnutzung und einer gleichzeitigen Reduktion des Autoverkehrs. Dies wird als positiv für die Umwelt und das Stadtbild wahrgenommen. (71)</p>	<p>Verschlechterung der Erreichbarkeit und der Parksituation, besonders für Autofahrer*innen und Anlieger*innen. Auch für Krankenwagen, Feuerwehr und Polizei ist die Straße schlecht erreichbar. (88)</p>

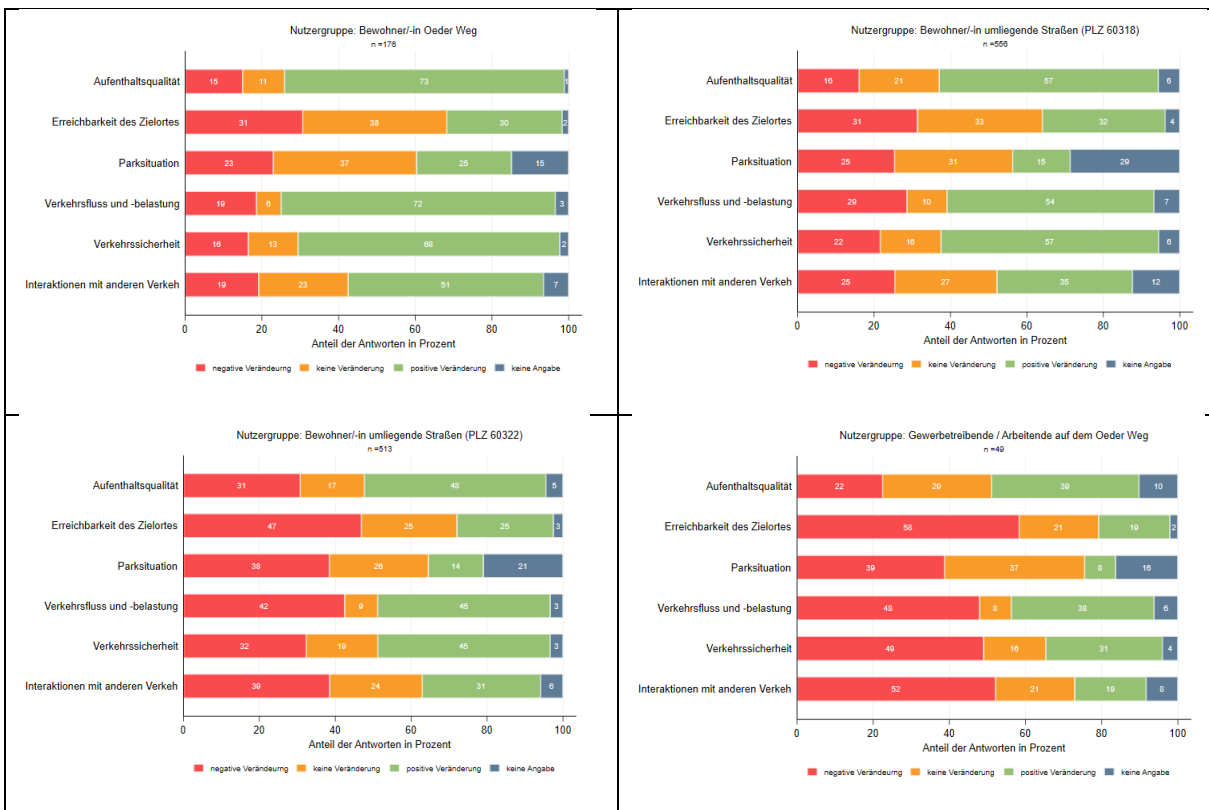
<p>Ästhetische Aufwertung des Straßenraums: Die gestalterischen Elemente wie Begrünung, Sitzmöbel und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen tragen zu einer ästhetischen Aufwertung des Straßenraums bei. Dies wird als Bereicherung für das Stadtbild empfunden. (36)</p>	<p>Negative Auswirkungen auf den lokalen Einzelhandel, durch die verringerte Erreichbarkeit und den Verlust von Parkplätzen. (62)</p>
<p>Erhöhte Rücksichtnahme und besseres Miteinander: Einige Kommentare betonen eine verbesserte Rücksichtnahme und ein besseres Miteinander unter den Verkehrsteilnehmenden. Die neue Verkehrsführung führt zu einem bewussteren und vorsichtigeren Umgang im Straßenverkehr. (26)</p>	<p>Schlechte Veränderung des Straßenbilds und der Atmosphäre, teilweise als Verschlechterung wahrgenommen, mit einer Zunahme von Gastronomiebetrieben auf Kosten des Einzelhandels. (59)</p>
<p>Verbesserungen für den Einzelhandel und Gastronomie: Einige Rückmeldungen beziehen sich auf eine verbesserte Situation für lokale Geschäfte und Gastronomie durch die gestiegene Aufenthaltsqualität und den Rückgang des Autoverkehrs. Dies führt zu mehr Kund*innen und eine lebendigere Atmosphäre. (20)</p>	
<p>Positive Veränderung der Verkehrsflüsse: Die Umleitung des Verkehrs und die daraus resultierende Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Wohngebieten wird positiv hervorgehoben. Dies trägt zu einer ruhigeren und sichereren Umgebung bei. (17)</p>	
<p>Allgemeine Antworten: Antworten, die sich positiv für die Fahrradstraße und die Maßnahmen äußern, jedoch nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. (29)</p>	<p>Allgemeine Antworten: Antworten, die sich negativ für die Fahrradstraße und die Maßnahmen äußern, jedoch nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. (61)</p>
<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Also Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich gegen die Maßnahmen äußern. (23)</p>	<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Also Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (7)</p>

4.5 Bewertung der Einzelmaßnahme Diagonalfilter Holzhausenstraße

4.5.1 Nach Verkehrsmitteln



4.5.2 Nach Nutzendengruppe





4.5.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=137): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=267): (Nennungen)
Verkehrsberuhigung und -sicherheit: Antworten, die sich auf die Abnahme des Verkehrs, die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende, zu Fuß Gehende, Kinder und ältere Menschen beziehen. (84)	Erhöhte Verkehrsbelastung und Umwege: Beschwerden über mehr Verkehr in den Seitenstraßen, längere Umwege und erhöhten Spritverbrauch. (153)
Fahrradfahren: Spezifische Erwähnungen des verbesserten Fahrradfahrens, der Sicherheit auf dem Rad, und der Nutzung des Fahrrads als Haupttransportmittel. (28)	Verschlechterte Verkehrssicherheit und Rücksichtslosigkeit: Äußerungen zu gefährlicheren Bedingungen für zu Fuß Gehende, rücksichtslosem Verhalten von Radfahrenden, und erhöhten Geschwindigkeiten von E-Fahrrädern. (54)
Lebensqualität: Äußerungen über die Zunahme der Lebensqualität, Ruhe und weniger Lärm. (24)	Negative Auswirkungen auf die Lebensqualität: Empfindungen einer verschlechterten Lebensqualität durch Umwege, Lärm und Verkehr in Wohngebieten. (50)
Allgemeine Zufriedenheit: Positive Bemerkungen allgemeiner Natur, die nicht speziell in die anderen	Zugänglichkeit und Erreichbarkeit: Probleme mit der Erreichbarkeit bestimmter Gebiete, insbesondere für Anwohnende und Besucher*innen. (39)

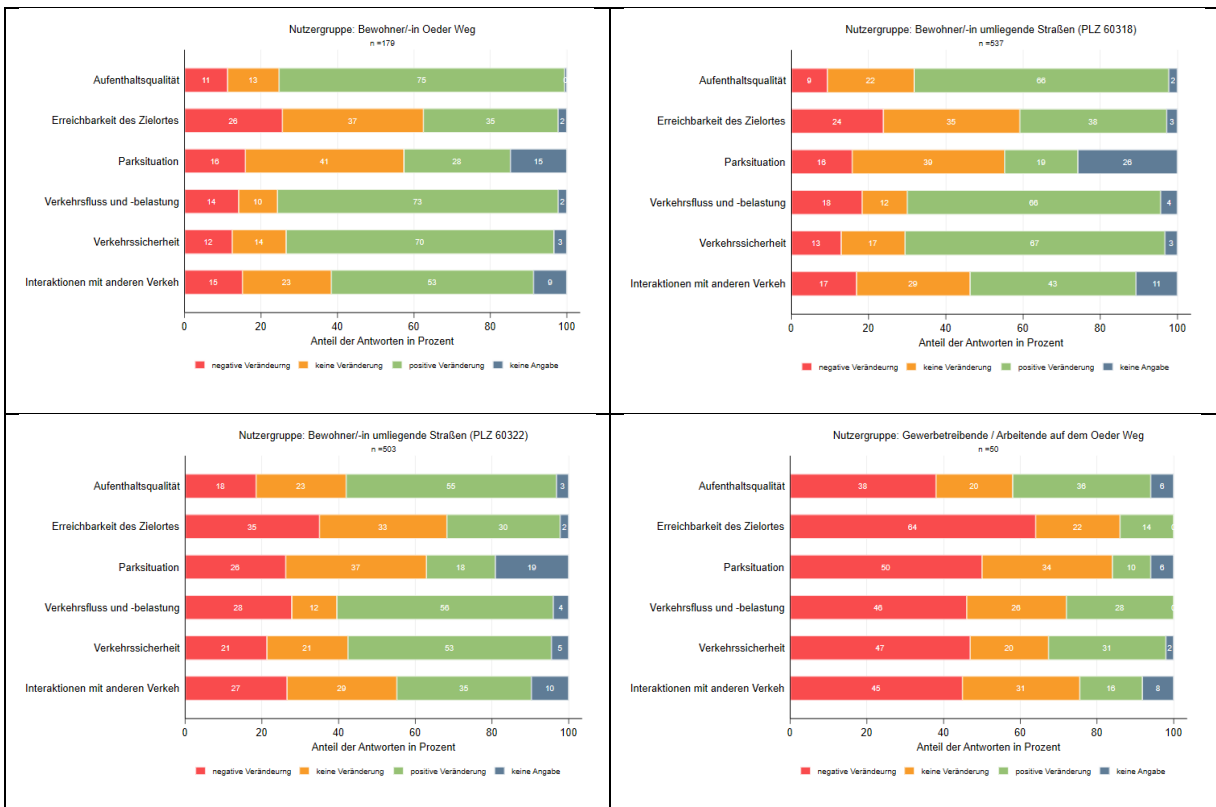
Kategorien fallen, aber eine generelle Zustimmung zur Maßnahme ausdrücken. (22)	
Parkplatzsituation: Positive Kommentare über die Veränderungen in der Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung. (3)	Soziale und kommunikative Spannungen: Hinweise auf erhöhte Aggressivität und Konfrontation zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie zwischen Befürworter*innen und Gegner*innen der Maßnahme. (13)
Anpassung an die Maßnahme: Erwähnungen darüber, wie sich die Menschen an die neue Verkehrssituation angepasst haben oder wie ihre ursprüngliche Meinung sich geändert hat. (9)	Missachtung der Maßnahme: Beobachtungen, dass Fahrzeuge die Sperre ignorieren oder darüber hinwegfahren. (12)
Sonstige Antworten: Antworten, die sich positiv für die Maßnahmen und u. a. auch der Fahrradstraße äußern, jedoch nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. (2)	
Weitere Antworten: Antworten, die nicht mindestens zu einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich gegen die Maßnahmen äußern. (11)	Weitere Antworten: Antworten, die nicht mindestens zu einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (65)

4.6 Bewertung der Einzelmaßnahme Zufahrtssperre Anlagenring

4.6.1 Nach Verkehrsmitteln



4.6.2 Nach Nutzendengruppe





4.6.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=158): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=153): (Nennungen)
Verkehrsberuhigung und -reduzierung: Kommentare zur Reduzierung des Autoverkehrs und zur beruhigten Verkehrssituation. (74)	Erhöhte Umwege und Kraftstoffverbrauch: Viele Nutzenden berichten von längeren Umwegen, die sie aufgrund der Sperrung fahren müssen, was zu einem höheren Kraftstoffverbrauch und mehr Zeitverlust führt. (52)
Verbesserte Sicherheit und Komfort für Radfahrende und zu Fuß Gehende: Erwähnungen von sichereren Bedingungen für Radfahrende, Zunahme der Radfahrenden, und bessere Bedingungen für zu Fuß Gehende. (51)	Gefährdung und Sicherheitsbedenken: Einige Teilnehmende äußern Besorgnis über die Sicherheit im Straßenverkehr, insb. in Bezug auf die Interaktion zwischen Fahrradfahrenden, zu Fuß Gehenden und dem restlichen Verkehr. (43)
Erhöhte Lebens- und Aufenthaltsqualität: Äußerungen über weniger Lärm, bessere Luftqualität, und eine angenehmere Umgebung für Anwohnende und Besucher*innen. (33)	Verkehrsverlagerung und -chaos auf umliegenden Straßen: Die Sperrung führt laut einigen Rückmeldungen zu mehr Verkehr und Chaos auf den umliegenden Straßen und Kreuzungen, was als gefährlich und belastend empfunden wird. (34)
Allgemeine Zufriedenheit und Akzeptanz der Maßnahme: Positive Bewertungen der Maßnahme	Unverständnis und Kritik an der Maßnahmenlogik: Einige Befragten äußern Unverständnis oder finden die Logik hinter der Maßnahme nicht

<p>insgesamt und der Anpassung der Menschen an die neue Verkehrssituation. (20)</p>	<p>nachvollziehbar. Sie hinterfragen den Sinn und Zweck der Veränderungen. (23)</p>
	<p>Verschlechterte Erreichbarkeit und Parkplatzsituation: Die Zugänglichkeit zu Wohnungen, Geschäften und Dienstleistungen scheint erschwert, zudem wird eine Verschlechterung der Parkplatzsituation wahrgenommen. (20)</p>
	<p>Negative Auswirkungen auf den lokalen Einzelhandel und Dienstleistungen: Die Befragten befürchten, dass die Zufahrtssperre negative Auswirkungen auf lokale Geschäfte und Dienstleister hat, insb. durch den Verlust von Laufkundschaft und erschwerte Lieferbedingungen. (16)</p>
	<p>Unzufriedenheit mit der Verkehrsführung und -sicherheit: Probleme mit der neuen Verkehrsführung, insb. in Bezug auf die Sicherheit und Übersichtlichkeit an Kreuzungen und in Wohnstraßen, werden häufig genannt. (16)</p>
<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht mindestens zu einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich gegen die Maßnahmen äußern. (29)</p>	<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht mindestens zu einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (41)</p>

4.7 Bewertung der Einzelmaßnahme Rotmarkierung Knotenpunkte

4.7.1 Nach Verkehrsmitteln



4.7.2 Nach Nutzendengruppe





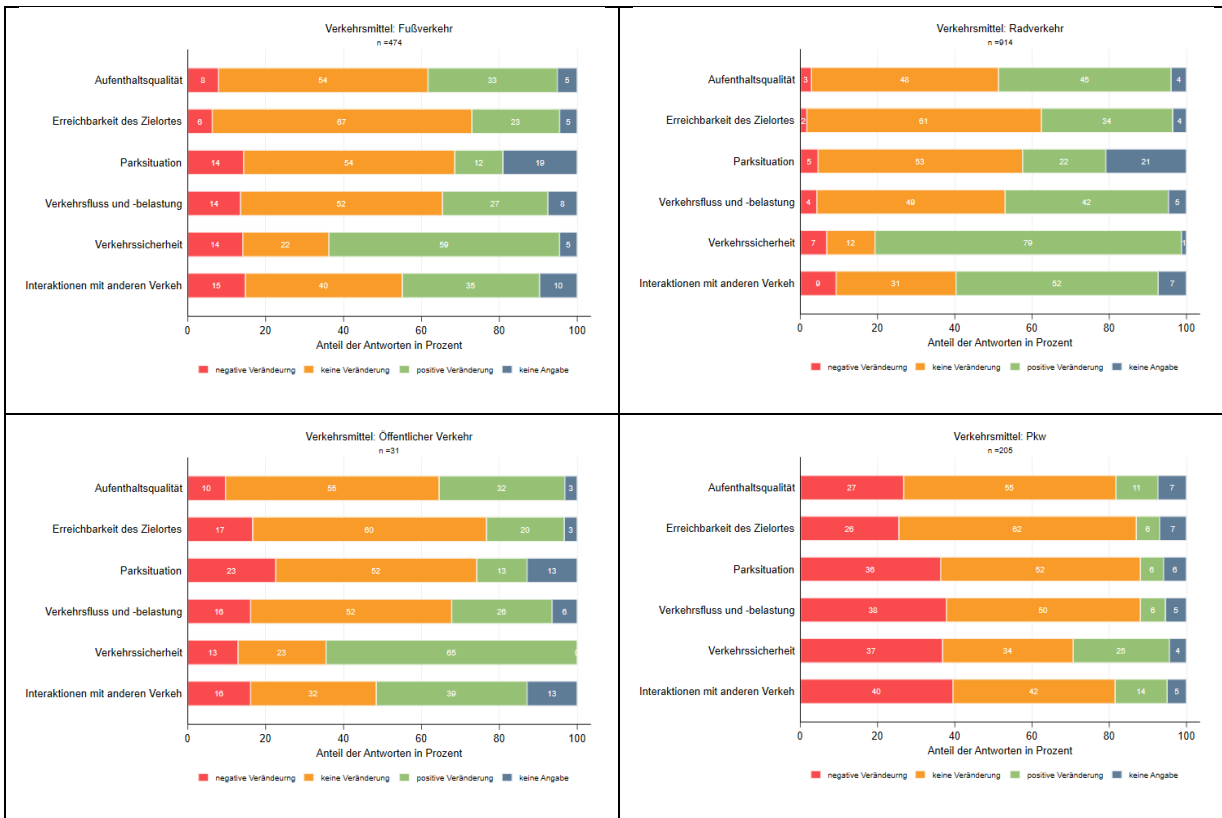
4.7.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=119): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=214): (Nennungen)
<p>Erhöhte Sicherheit und Rücksichtnahme: Viele Befragte berichten, dass sich durch die auffälligen Markierungen die Aufmerksamkeit der Autofahrer*innen erhöht hat, was zu vorsichtigerem und rücksichtsvollerem Fahren führt. Die Verkehrssicherheit, insb. für Radfahrende und zu Fuß Gehende, wird als deutlich erhöht wahrgenommen. Einige heben hervor, dass die Maßnahme zu einer allgemeinen Beruhigung des Straßenverkehrs beigetragen hat und sich positiv auf die Lautstärke des Verkehrs auswirkt. (71)</p>	<p>Effektivität und Ressourceneinsatz: Kritik wird an der Effektivität der Maßnahme geübt. Es wird kein erkennbarer Nutzen oder Verbesserung der Verkehrssicherheit gesehen, die den finanziellen Aufwand und die Ressourcenverwendung rechtfertigen würde. Die Maßnahme wird z. T. als Geldverschwendung betrachtet. (87)</p>
<p>Kritische und differenzierte Betrachtungen: Rückmeldungen thematisieren die anfängliche Irritation durch die roten Markierungen oder stellen die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen, wie bauliche Veränderungen oder eine generelle Verkehrsberuhigung, in den Raum. (16)</p>	<p>Verwirrung und Unklarheit: Nutzende berichten von Verwirrung und Unklarheit bezüglich der Bedeutung der roten Markierungen. Die fehlende rechtliche Verankerung in der StVO und die mangelnde Information über die genaue Funktion und Bedeutung dieser Markierungen führen zu Unsicherheit im Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. (79)</p>

<p>Verbesserte Verkehrsfluss und -struktur: Die Markierungen tragen zu einer klareren Strukturierung der Kreuzungsbereiche bei, was die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmenden erleichtert und zu einem sichereren und flüssigeren Verkehrsfluss führt. (16)</p>	<p>Ästhetik und Umweltaspekte: Die optische Gestaltung und die Farbwahl der roten Markierungen werden als unästhetisch und störend empfunden. Zusätzlich werden Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Materials und der langfristigen Auswirkungen auf das Stadtbild geäußert. (68)</p>
<p>Wahrnehmung und Akzeptanz: Anfangs skeptische Stimmen haben ihre Meinung geändert und kennen die positiven Effekte der Maßnahme an. Die visuelle Auffälligkeit der roten Farbe hat zu einer erhöhten Wachsamkeit und damit zu einer Verbesserung der Verkehrssituation beigetragen. (14)</p>	<p>Sicherheitsbedenken: Trotz der Intention die Sicherheit zu erhöhen, wird in den roten Markierungen ein Faktor der Unsicherheit gesehen. Insb. die Rutschfestigkeit bei Nässe und das Sicherheitsempfinden, das einige Verkehrsteilnehmenden durch die Markierungen entwickeln, werden kritisiert. (45)</p>
<p>Persönliches Sicherheitsempfinden: Nutzende fühlen sich durch die roten Markierungen persönlich sicherer beim Überqueren von Kreuzungen oder beim Radfahren. Dieses gestiegene Sicherheitsempfinden fördert wiederum die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. (13)</p>	<p>Verhaltensänderungen: Rückmeldungen deuten darauf hin, dass sich durch die Einführung der Markierungen das Verhalten bestimmter Gruppen (insb. Radfahrende) negativ verändert habe, indem sie sich durch die Markierungen bevorzugt oder im Recht fühlen, was zu Konflikten und gefährlichen Situationen führt. (35)</p>
<p>Sonstige Antworten: Antworten, die sich positiv für die Maßnahme und u. a. auch der Fahrradstraße äußern, jedoch nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. (9)</p>	<p>Bedürfnisse anderer Verkehrs-teilnehmenden: Es wird bemängelt, dass die Bedürfnisse und Sicherheiten anderer Verkehrsteilnehmenden, insb. von zu Fuß Gehenden und mobilitäts-eingeschränkten Personen, durch die Maßnahme nicht ausreichend berücksichtigt werde. (8)</p>
<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht mindestens zu einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern oder die eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich gegen die Maßnahmen äußern. (12)</p>	<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht mindestens zu einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern oder die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (15)</p>

4.8 Bewertung der Einzelmaßnahme Sicherheitstrennstreifen

4.8.1 Nach Verkehrsmitteln



4.8.2 Nach Nutzendengruppe





4.8.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=113): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=136): (Nennungen)
<p>Sicherheitserhöhung: Befragte betonen den signifikanten Sicherheitsgewinn für Radfahrende durch die Vermeidung von Unfällen, aufgrund unachtsam geöffneten Autotüren. Das Bewusstsein für den notwendigen Sicherheitsabstand zu parkenden Autos wurde erhöht. (60)</p>	<p>Kommunikationsdefizite: Es wird bemängelt, dass die Maßnahme und ihre Bedeutung nicht ausreichend kommuniziert wurden, was bei Radfahrenden, Autofahrenden und anderen Verkehrsteilnehmende zu Unklarheit und falscher Nutzung der Dooring-Zonen führt. (70)</p>
<p>Bedeutung der Kommunikation: Die Bedeutung einer klaren Kommunikation und Aufklärung über die Funktion und den Zweck der Sicherheitstrennstreifen wird hervorgehoben. Ein besseres Verständnis der Maßnahme führt zu einer höheren Akzeptanz und wirksameren Nutzung. (21)</p>	<p>Missverständnisse und Verwirrung: Befragte kritisieren Missverständnisse und Verwirrung über die Funktion und den Zweck der Dooring-Zonen. Viele Radfahrende interpretieren die Markierungen fälschlicherweise als Radweg und nutzen sie entsprechend, was die Gefahr von Dooring-Unfällen paradoxerweise erhöhen kann. (63)</p>
<p>Bewusstseinsbildung und Aufklärung: Trotz anfänglicher Unklarheiten über die Bedeutung der Sicherheitstrennstreifen hat die zunehmende Aufklärung zu einem positiven Umdenken geführt. Die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme wird nun erkannt und geschätzt. (17)</p>	<p>Verkehrsfluss und Sicherheitsrisiken: Rückmeldungen kritisieren, dass die Einführung der Dooring-Zonen den Verkehrsfluss beeinträchtigt und zu engeren Verkehrsverhältnissen führt, was wiederum die Sicherheitsrisiken für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. (53)</p>

<p>Positive Auswirkungen über Radfahrende hinaus: Rückmeldungen weisen darauf hin, dass die Maßnahme nicht nur Radfahrende, sondern auch Autofahrende beim sicheren Aussteigen unterstützt und generell zu einer beruhigten Verkehrssituation beiträgt. (10)</p>	<p>Effektivität und Notwendigkeit: Zweifel an der Effektivität und Notwendigkeit der Maßnahme werden geäußert, mit dem Argument, dass umsichtiges Verhalten beim Öffnen von Autotüren eigentlich eine Grundfähigkeit von Führerscheinbesitzenden sein sollte. Die Dooring-Zonen werden z. T. als Überregulierung und Ressourcen-verschwendung betrachtet. (39)</p>
<p>Verbesserte Interaktion zwischen Verkehrsteilnehmenden: Die Maßnahme trägt zu einem besseren Verständnis und respektvolleren Umgang zwischen Auto- und Radfahrenden bei. Die klarere Markierung von Park- und Fahrflächen führt zu weniger Konflikten und Gefahrensituationen. (9)</p>	<p>Platzverlust und Parkplatzmangel: Die Verringerung des verfügbaren Raums durch die Einführung der Dooring-Zonen wird als negativ empfunden, insbesondere in Bezug auf den Verlust von Parkplätzen und die dadurch entstehende Parkplatznot. (12)</p>
<p>Persönliche Sicherheitserfahrungen: Persönliche Erfahrungen mit "Dooring"-Unfällen und die daraus resultierende Angst vor solchen Ereignissen werde durch die Einführung der Sicherheitstrennstreifen gemildert. Das Gefühl der Sicherheit und des Schutzes wird als signifikant erhöht beschrieben. (9)</p>	<p>Negative Auswirkungen auf die Straßengestaltung: Die ästhetischen und praktischen Auswirkungen der Dooring-Zonen auf das Straßenbild und die Atmosphäre werden kritisiert. Die Markierungen werden als unansehnlich und die Umgestaltung insgesamt als Verschlechterung der städtischen Lebensqualität wahrgenommen. (6)</p>
<p>Sonstige Antworten: Antworten, die sich positiv für die Maßnahmen und unter anderem auch der Fahrradstraße äußern, jedoch nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. (19)</p>	
<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht mindestens zu einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern oder die eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich gegen die Maßnahmen äußern. (11)</p>	<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht mindestens zu einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern oder die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (24)</p>

4.9 Bewertung der Einzelmaßnahme Abstellanlagen für Fahrräder

4.9.1 Nach Verkehrsmitteln



4.9.2 Nach Nutzendengruppe





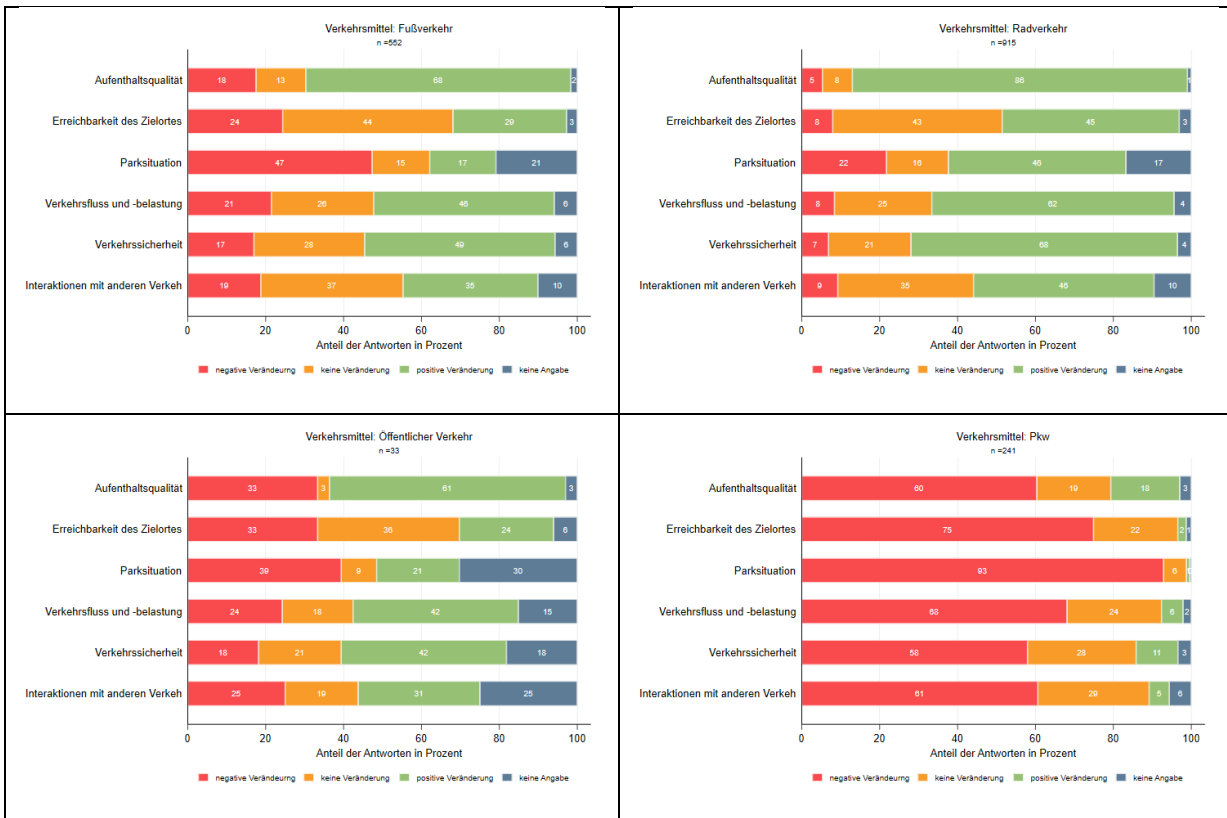
4.9.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=56): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=83): (Nennungen)
<p>Verbesserte Parkmöglichkeiten und Ordnung: Positiv hervorgehoben wird die Erhöhung der Anzahl an Fahrradstellplätzen, was zu einer spürbaren Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Radfahrenden führt und gleichzeitig für mehr Ordnung im Straßenraum sorgt, da Fahrräder weniger oft "wild" oder im Weg abgestellt werden. (31)</p>	<p>Platzverschwendung und mangelnde Nutzung: Kritik an der hohen Anzahl von Fahrradständern, die oft ungenutzt bleiben, was als Verschwendung von Platz und Ressourcen wahrgenommen wird. Es wird bemängelt, dass die Ständer an unsinnigen Orten platziert sind oder sogar den Verkehr behindern. (41)</p>
<p>Positive Auswirkungen auf die Stadtgestaltung: Befragte betonen die positiven Auswirkungen der Fahrradabstellanlagen auf die Stadtgestaltung und das Stadtbild. Weniger Fahrräder auf Gehwegen führen zu einem aufgeräumten und ansprechenden öffentlichen Raum. (11)</p>	<p>Reduzierung von Parkplätzen für Autos: Die Zunahme von Fahrradständern wird kritisch gesehen, weil sie auf Kosten von Pkw-Parkplätzen geht. Dies führt zu Unmut bei Anwohnenden und Besucher*innen, die nun längere Zeit nach einem Parkplatz suchen müssen. (27)</p>
<p>Sicherheit und Diebstahlschutz: Befragte äußern sich positiv über die gestiegene Sicherheit und den verbesserten Diebstahlschutz durch die Möglichkeit, Fahrräder an festen Anlagen sicher</p>	<p>Fehlende oder ineffektive Nutzung durch Radfahrende: Trotz der vermehrten Abstellmöglichkeiten wird beobachtet, dass Fahrräder und E-Scooter weiterhin unordentlich auf</p>

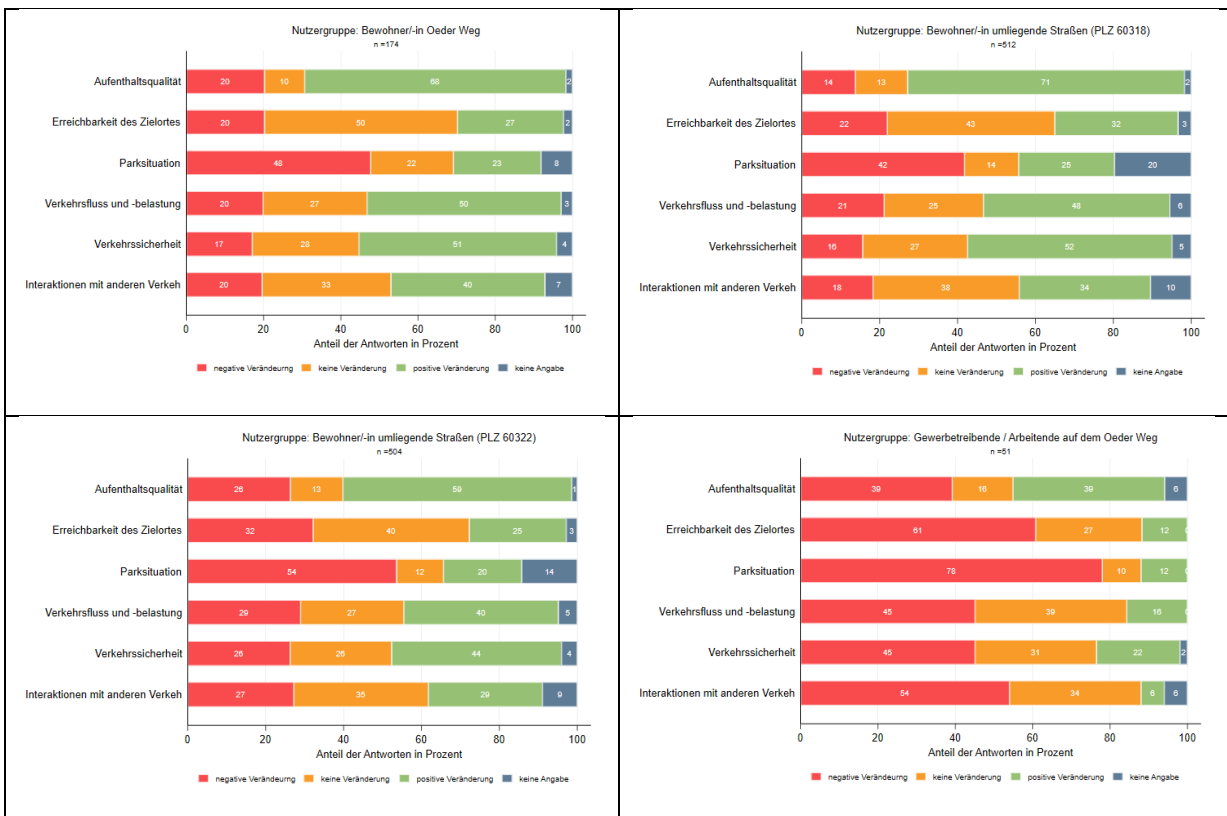
abzuschließen. Die Anlagen tragen dazu bei, das Risiko von Fahrraddiebstählen zu verringern. (10)	Gehwegen abgestellt werden, was die Intention der Maßnahme untergräbt. (18)
Förderung des Radverkehrs: Die Bereitstellung von mehr Abstellanlagen wird als wichtiger Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Attraktivitätssteigerung des Fahrrads als Verkehrsmittel gesehen. Die Maßnahme wird als Anreiz für mehr Menschen verstanden, das Fahrrad für alltägliche Wege zu nutzen. (6)	Konflikte mit zu Fuß Gehenden und Barrierefreiheit: Die Fahrradabstellanlagen werden vermeidlich so positioniert, dass sie den Gehweg blockieren oder die Sicht an Kreuzungen einschränken, was besonders für Menschen mit Kinderwagen oder Mobilitätseinschränkungen problematisch ist. (11)
Verbesserter Zugang zu Geschäften und Dienstleistungen: Die bessere Erreichbarkeit von Geschäften, Restaurants und anderen Dienstleistungen durch die Nähe der Abstellanlagen wird als großer Vorteil gesehen. Das Fahrradparken direkt vor dem Zielort wird als komfortabel und zeitsparend empfunden. (4)	Unklare oder fehlende Kommunikation: Befragte empfinden die Maßnahme als konzeptlos oder schlecht kommuniziert, insb. hinsichtlich der eigentlichen Funktion und des angestrebten Nutzens der Abstellanlagen. (10)
Verbessertes Sicherheitsgefühl und Komfort: Ein gesteigertes Sicherheitsgefühl und mehr Komfort beim Abstellen des Fahrrads sind ebenfalls werden als positive Aspekte verstanden. Nutzende schätzen es, ihr Fahrrad an einem fest definierten und als sicher empfundenen Ort abstellen zu können. (1)	Unzureichende Diebstahlsicherung und Wartung: Befragte sind der Meinung, dass die Abstellanlagen keinen ausreichenden Schutz vor Fahrraddiebstahl bieten oder dort abgestellte Fahrräder selten von der Stadt entfernt werden, wenn sie als Schrott gelten. (8)
	Ästhetische Bedenken: Die optische Wirkung der Fahrradständer wird als unästhetisch empfunden, was das Stadtbild negativ beeinflusst. (7)
Sonstige Antworten: Antworten, die sich positiv für die Maßnahmen und unter anderem auch der Fahrradstraße äußern, jedoch nicht mindestens zu einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. (7)	Sicherheitsbedenken: Bedenken, dass die Fahrradständer zu einer unübersichtlichen und gefährlichen Situation auf Straßen und Gehwegen führen, besonders wenn Fahrräder die Sicht verdecken oder den Verkehrsfluss behindern. (19)
Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich für die Maßnahmen äußern. (13)	Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (17)

4.10 Bewertung der Einzelmaßnahme Reduzierung Kfz-Parkflächen

4.10.1 Nach Verkehrsmitteln



4.10.2 Nach Nutzendengruppe





4.10.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=62): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=93): (Nennungen)
<p>Weniger Autos und positive Umweltwirkung: Die Verringerung der Parkflächen führt zu weniger Autos im Straßenbild, was als positiv für die Umwelt und die Aufenthaltsqualität gesehen wird. Die Förderung von Car-Sharing und die Reduzierung des PKW-Individualverkehrs werden begrüßt. (17)</p>	<p>Mangel an Parkplätzen und erhöhte Parkplatzsuche: Beschwerden beziehen sich auf die Schwierigkeit, Parkplätze zu finden, was zu erhöhtem Suchverkehr und Frustration bei Autofahrenden führt. (47)</p>
<p>Verbesserung der Aufenthalts- und Verkehrsqualität: Die Reduzierung der Kfz-Parkflächen hat den Verkehrsfluss verbessert und die Aufenthaltsqualität für Anwohnenden und Besucher*innen erhöht. Die Maßnahme wird als Beitrag zu einer lebenswerteren Stadt gesehen. (15)</p>	<p>Negative Auswirkungen auf Anwohnende und Geschäfte: Die Reduzierung der Parkflächen wird als schädlich für die Lebensqualität der Anwohnenden und die Umsätze lokaler Geschäfte gesehen, insb. da Kund*innen und Besucher*innen schwerer Parkplätze finden. (27)</p>
<p>Förderung von Außengastronomie und sozialem Leben: Die Reduzierung von Parkflächen hat Platz für Außengastronomie geschaffen, was die Lebensqualität erhöht und zur Belebung der Straße beiträgt. Die Maßnahme wird als Bereicherung für das soziale Leben angesehen. (12)</p>	<p>Verlagerung des Parkdrucks auf Seitenstraßen: Die Verlagerung des Parkdrucks in Seitenstraßen führt zu zusätzlicher Belastung und Unmut in Wohngebieten, die nicht direkt vom Oeder Weg betroffen sind. (16)</p>

<p>Schönere Gestaltung des öffentlichen Raums: Durch die Umgestaltung und Reduzierung der Parkflächen entsteht ein schöneres Straßenbild mit mehr Grünflächen und Sitzgelegenheiten, was zur allgemeinen Attraktivität des Viertels beiträgt. (9)</p>	<p>Ästhetische Bedenken und Unordnung: Die neuen Gestaltungselemente (z. B. Blumenkübel, Sitzgelegenheiten) werden als unästhetisch und teilweise als Müllablageplätze kritisiert. (14)</p>
<p>Mehr Platz und Sicherheit für Radfahrende: Die Maßnahme hat den Straßenraum für Radfahrende sicherer gemacht, indem Gefahren, wie das Öffnen von Autotüren oder knappes Überholen, reduziert wurden. Das Fahrradfahren wird als bequemer und stressfreier empfunden. (6)</p>	<p>Verschlechterung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit: In der Reduzierung der Parkflächen wird eine Gefahr für die Verkehrssicherheit gesehen und bemängeln, dass die Maßnahmen Barrierefreiheit und Zugänglichkeit verschlechtern. (13)</p>
<p>Mehr Gleichberechtigung im Verkehr: Die Maßnahme wird als Schritt zur Gleichberechtigung zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gesehen, indem der Raum gerechter zwischen Autos, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden aufgeteilt wird. (6)</p>	<p>Zunahme von Lärm und Unordnung: Es wird von einer Zunahme von Lärm und Unordnung berichtet, besonders abends und nachts, was die Wohnqualität beeinträchtigt. (13)</p>
<p>Förderung des Einzelhandels und lokale Wirtschaft: Es wird eine positive Auswirkung auf den Einzelhandel gesehen, da die Menschen nun eher mit dem Fahrrad anhalten und einkaufen, was die lokale Wirtschaft unterstützt. (2)</p>	<p>Mangelnde Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse: Besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Familien und ältere Menschen wird die Reduzierung der Parkflächen als besonders problematisch gesehen. (11)</p>
<p>Verbesserte Parkmöglichkeiten und Lebensqualität: Es wird empfunden, dass die Parkraumbewirtschaftung zu verbesserten Parkmöglichkeiten für Anwohnende geführt hat, obwohl für Gewerbetreibende und Dienstleister weniger Parkraum zur Verfügung steht. Die Reduktion von Parkflächen hat die Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert. (2)</p>	<p>Verlust der Vielfalt und Identität der Straße: Die Umgestaltung des Oeder Wegs wird als Verlust der bisherigen Identität und Vielfalt der Straße wahrgenommen, insbesondere durch die Zunahme von Gastronomiebetrieben. (9)</p>
<p>Sonstige Antworten: Antworten, die sich positiv für die Maßnahmen und u. a. auch der Fahrradstraße äußern, jedoch nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. (9)</p>	
<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische</p>	<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische</p>

Antwort liefern oder auch negativ sich für die Maßnahmen äußern. **(5)**

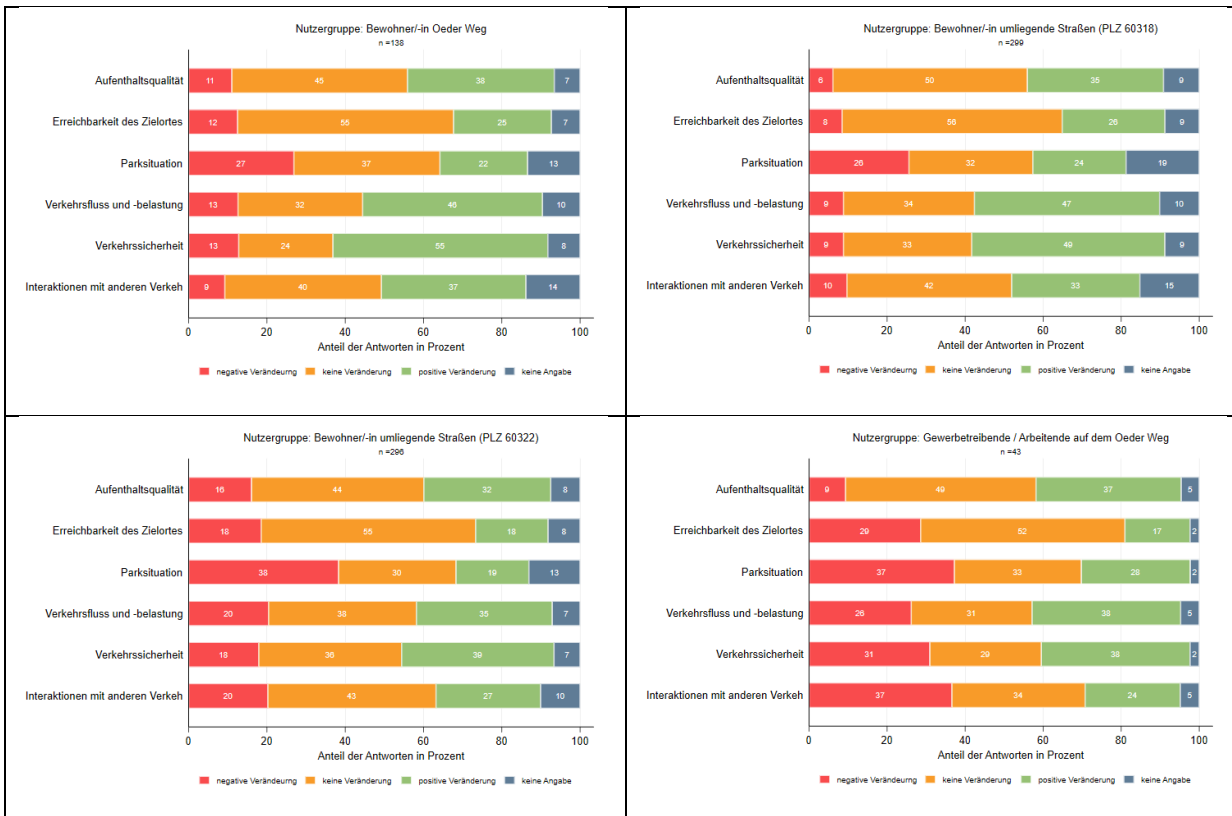
Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. **(27)**

4.11 Bewertung der Einzelmaßnahme Lieferzonen Wirtschaftsverkehr

4.11.1 Nach Verkehrsmitteln



4.11.2 Nach Nutzendengruppe





4.11.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=42): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=52): (Nennungen)
<p>Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses: Die Einrichtung von Lieferzonen wird als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gesehen, da Lieferfahrzeuge nicht mehr in zweiter Reihe parken und somit den Verkehrsfluss weniger behindern. Dies verringert Stress und gefährliche Situationen im Straßenverkehr. (26)</p>	<p>Kritik an der Umsetzung und Planung: Es wird bemängelt, dass die Lieferzonen nicht ausreichend, falsch platziert oder in ihrer Anzahl unzureichend sind. Die Bedürfnisse von Handwerker*innen und speziellen Lieferdiensten sind nicht ausreichend berücksichtigt. Zudem fehlt es an Kontrollen und Durchsetzung der Regelungen. (19)</p>
<p>Notwendigkeit weiterer Anpassungen: Befragte betonen die Notwendigkeit weiterer Anpassungen, wie die Erweiterung der Lieferzonen und stärkere Kontrollen gegen die Falschnutzung durch PKWs, um die Effektivität der Maßnahme zu erhöhen. (10)</p>	<p>Unzureichende Nutzung und Fehlbelegung: Lieferzonen werden oft von PKWs blockiert, wodurch die eigentliche Funktion untergraben wird. Die Zonen sind entweder überfüllt oder werden gar nicht erst von den Lieferdiensten genutzt, was weiterhin zu Verkehrsbehinderungen führt. (15)</p>
<p>Weniger Behinderungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende: Durch die speziell ausgewiesenen Zonen für den Lieferverkehr wird das wilde Parken auf Fahrradstreifen und Gehwegen reduziert, was zu</p>	<p>Negativer Einfluss auf Parkmöglichkeiten: Die Schaffung von Lieferzonen geht zu Lasten der allgemeinen Parkplätze, was besonders Anwohnende und Besucher*innen belastet. Die Maßnahme führt zu einer Verschärfung der</p>

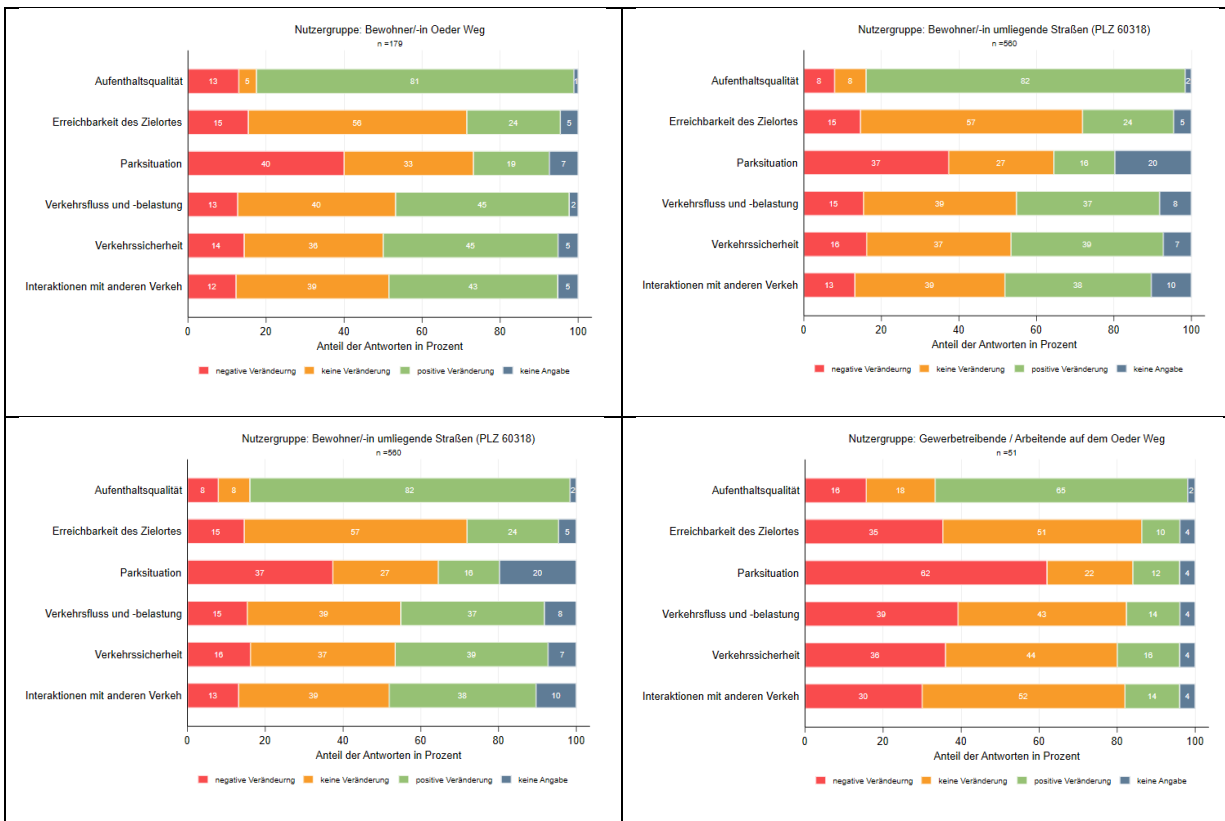
<p>weniger Behinderungen für Radfahrer und Fußgänger führt. (9)</p>	<p>Parkplatzsituation und erhöht den Parkdruck in den umliegenden Bereichen. (13)</p>
<p>Klarheit und Ordnung im Straßenraum: Die klare Kennzeichnung von Lieferzonen sorgt für mehr Ordnung im Straßenraum und verhindert das willkürliche Parken von Lieferfahrzeugen auf Fahrradwegen oder Gehwegen. (6)</p>	<p>Keine signifikante Verbesserung der Verkehrssituation: Trotz der Einrichtung von Lieferzonen parken Lieferfahrzeuge weiterhin in zweiter Reihe oder auf Gehwegen, was die Verkehrssituation und Sicherheit nicht wesentlich verbessert. Die Probleme des Lieferverkehrs bleiben bestehen. (11)</p>
<p>Unterstützung des lokalen Gewerbes: Die Maßnahme wird als positiv für das ansässige Gewerbe bewertet, da eine bessere Versorgung der Geschäfte ermöglicht wird und Lieferfahrzeuge ihre Waren effizienter zustellen können. (5)</p>	<p>Forderung nach flexibleren Regelungen: Vorschläge umfassen die Beschränkung der Lieferzonen auf bestimmte Zeiten und eine effektivere Nutzung des Raums, abhängig von Tageszeit und Bedarf. Es wird eine bessere Anpassung an die realen Anforderungen des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs gefordert. (7)</p>
<p>Bessere Nutzung des öffentlichen Raums: Die Schaffung von Lieferzonen wird als sinnvolle Nutzung des öffentlichen Raums angesehen, insbesondere dort, wo Parkflächen ohnehin knapp sind. Die Maßnahme fördert ein geordnetes und sicheres Abstellen von Lieferfahrzeugen. (4)</p>	<p>Wunsch nach umfassenderen Lösungen: Es wird der Bedarf nach einer ganzheitlicheren Verkehrsplanung ausgedrückt, die nicht nur die Interessen von Lieferverkehren berücksichtigt, sondern auch die von Anwohnenden, Einzelhandel und anderen Verkehrsteilnehmenden. Die aktuelle Maßnahme wird als isoliert und nicht ausreichend betrachtet. (7)</p>
<p>Positive Auswirkungen auf die Umwelt: Befragte sehen in der Maßnahme positive Effekte für die Umwelt, da durch die Reduzierung des Suchverkehrs und der Vermeidung von Halten in zweiter Reihe die Emissionen gesenkt werden (2)</p>	<p>Negative Auswirkungen auf den Einzelhandel und Gewerbe: Befragte sehen in der Maßnahme eine Benachteiligung des lokalen Einzelhandels und anderer Gewerbetreibender, da die Reduktion von Parkflächen die Erreichbarkeit und Kundenzufuhr einschränkt. Die Förderung der Gastronomie geht zulasten anderer Geschäfte. (6)</p>
<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich für die Maßnahmen äußern. (4)</p>	<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (3)</p>

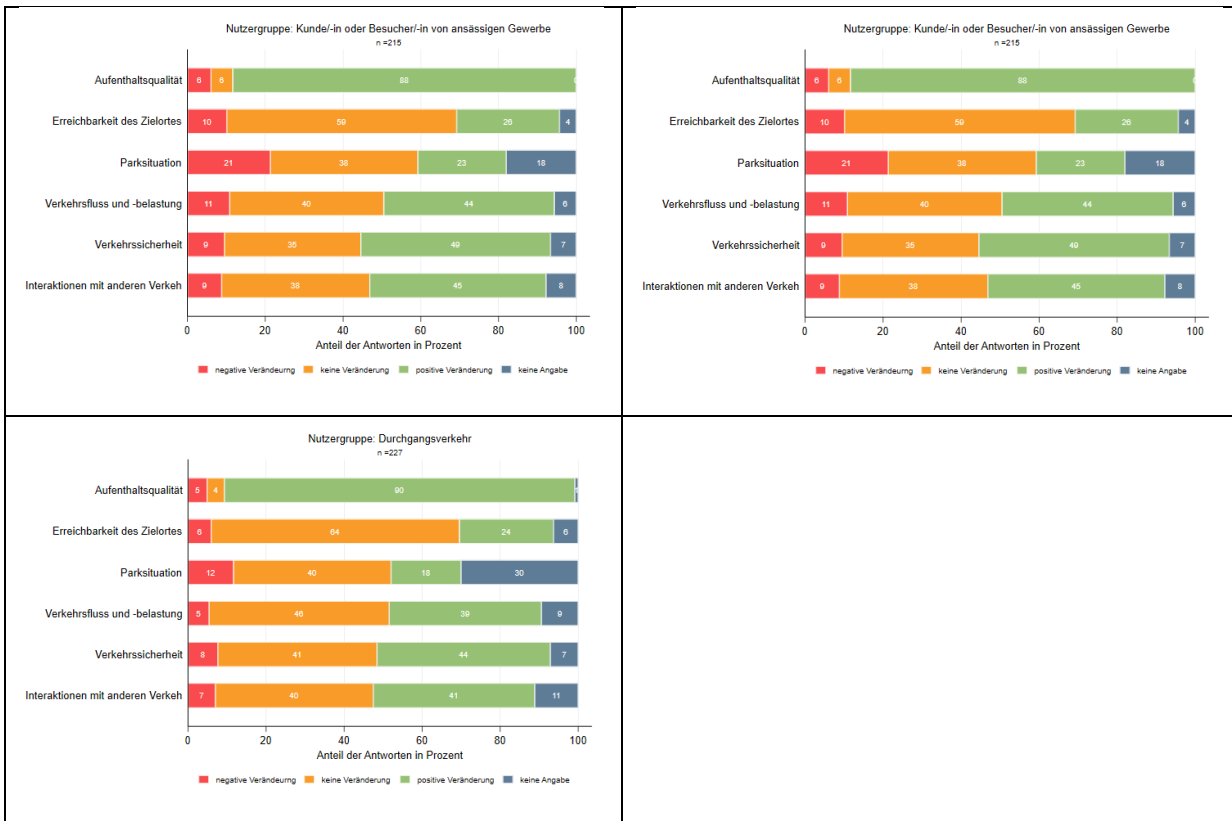
4.12 Bewertung der Einzelmaßnahme Multifunktionsflächen

4.12.1 Nach Verkehrsmitteln



4.12.2 Nach Nutzendengruppe





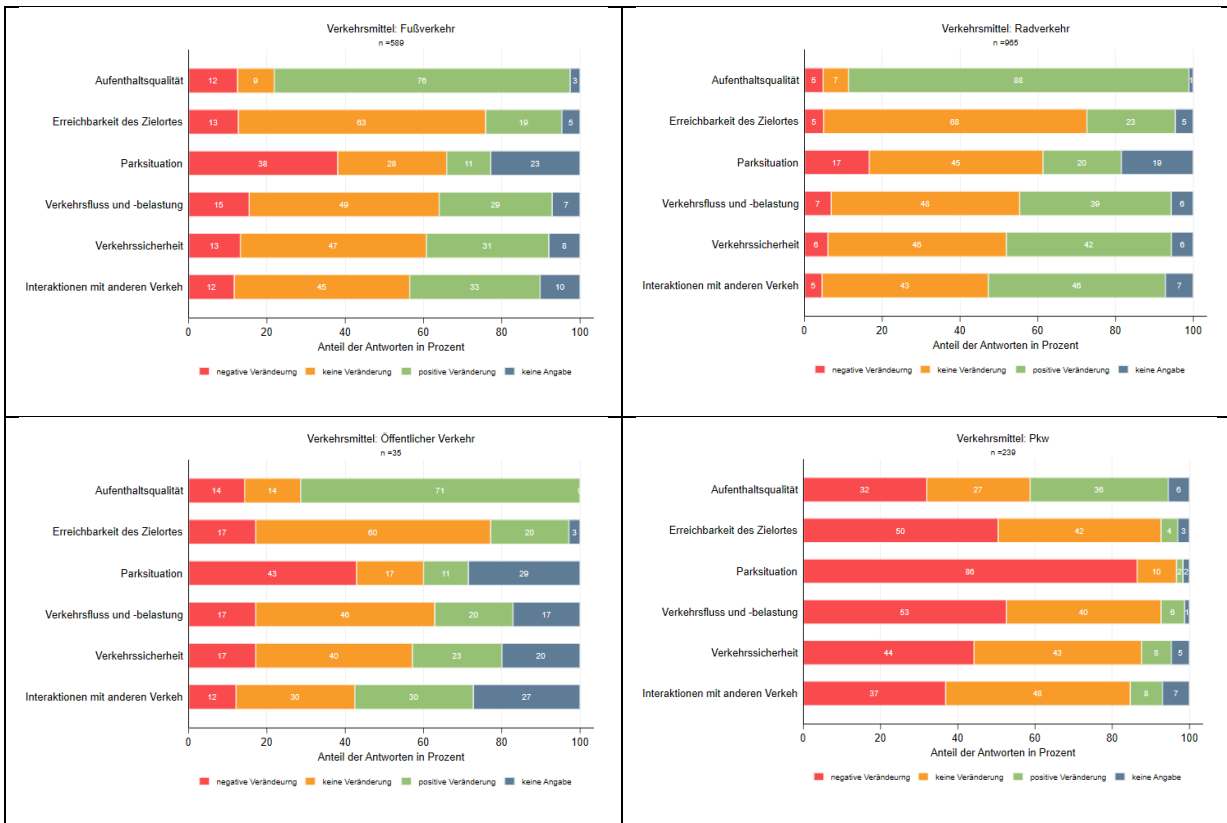
4.12.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=71): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=83): (Nennungen)
<p>Verbesserung der Lebensqualität und Aufenthaltsqualität: Mehr Leben auf der Straße und verbesserte Aufenthaltsqualität durch die Schaffung von Aufenthalts-, Verweil- und Gastronomiebereichen. Dies führt zu einer erhöhten Nutzung des öffentlichen Raums durch Zu Fuß Gehende und Radfahrende und schafft ein angenehmeres, belebteres Stadtbild. (55)</p>	<p>Fokus auf Gastronomie zu Lasten anderer Nutzungen: Die Wahrnehmung, dass die Maßnahme hauptsächlich der Ausweitung der Außengastronomie dient, auf Kosten der Allgemeinheit und anderer potenzieller Nutzungen der öffentlichen Räume. (28)</p>
<p>Förderung der Außengastronomie: Die Erweiterung der Außengastronomie durch Multifunktionsflächen wird als Bereicherung gesehen. Sie ermöglicht es Gastronomiebetrieben, mehr Gäste zu bewirten und trägt zur Belebung der Straße bei. (13)</p>	<p>Unzureichende Nutzung und Bedarfseinschätzung: Die Flächen werden als selten genutzt oder als nicht den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechend wahrgenommen, was Fragen nach der Sinnhaftigkeit und Effizienz der Maßnahme aufwirft. (23)</p>
<p>Reduzierung des Autoverkehrs und Lärms: Die Reduktion des Autoverkehrs und damit verbundener Lärm durch die Umnutzung von Parkplätzen wird als positiv empfunden. Dies trägt zu einer ruhigeren, angenehmeren Atmosphäre bei und steigert das</p>	<p>Müll- und Verunreinigungsprobleme: Vermehrte Vermüllung und Verunreinigung der Multifunktionsflächen und umliegenden Bereiche, wird teilweise durch fehlende oder überfüllte Müllbehälter verschärft. (20)</p>

Wohlbefinden der Anwohnenden und Besucher*innen. (11)	
Zunahme von Grün- und Pflanzenflächen: Die Begrünung der Multifunktionsflächen und die Anlage von Pflanzbereichen wird als positive Entwicklung hervorgehoben, die das Stadtbild verschönert und für eine angenehmere Umgebung sorgt. (11)	Negative Auswirkungen auf den Parkraum und Verkehr: Verlust von Parkflächen und erschwerte Parkplatzsituation für Anwohnende und Besucher*innen, sowie zusätzliche Verkehrsbehinderungen durch unzureichend geplante oder platzierte Multifunktionsflächen. (20)
Soziale Interaktion und Gemeinschaftsgefühl: Die Schaffung von Treffpunkten und Sitzgelegenheiten fördert die soziale Interaktion und stärkt das Gemeinschaftsgefühl unter den Anwohnende und Besucher*innen. (8)	Blockierung und Beeinträchtigung von zu Fuß Gehenden: Verspernte Gehwege und eingeschränkte Mobilität für zu Fuß Gehende, insb. für Menschen mit Kinderwagen oder Rollstühlen, durch unkontrollierte Nutzung der Flächen oder Ausbreitung der Außengastronomie. (14)
Verbesserte Müllentsorgung und Sauberkeit: Die Aufstellung zusätzlicher Abfallcontainer wird als Schritt in die richtige Richtung zur Verbesserung der Sauberkeit angesehen, auch wenn die Leistung der Stadtreinigung als verbesserungswürdig wahrgenommen wird. (2)	Gestaltung und Platzierung der Flächen: Teilweise als unpassend oder ästhetisch unbefriedigend empfundene Gestaltung der Flächen und Möblierung, was zu einer Verschandelung des Straßenbildes führt. (12)
Gestaltung und Möblierung: Die Gestaltung und Möblierung der Flächen werden als ansprechend und passend empfunden. Dies trägt zur Attraktivität und zum Wohlbefinden bei. (0)	Lärmbelästigung und nächtliche Störungen: Zunahme von Lärm und Störungen durch Feiernde und Betrunkene, insbesondere in den Nachtstunden, was die Lebensqualität der Anwohnenden beeinträchtigt. (11)
	Sicherheitsbedenken und Sicherheitsrisiken: Die Möblierung und Gestaltung der Flächen führt zu Sichtbehinderungen und kann Sicherheitsrisiken für Verkehrsteilnehmende, insb. für Kinder und Menschen mit Einschränkungen, erhöhen. (10)
Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich für die Maßnahmen äußern. (7)	Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (12)

4.13 Bewertung der Einzelmaßnahme Begrünung und Stadtmobiliar

4.13.1 Nach Verkehrsmitteln



4.13.2 Nach Nutzengruppe





4.13.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=72): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=97): (Nennungen)
<p>Nutzung und Akzeptanz: Positive Rückmeldungen betreffen die gute Annahme der Sitzmöglichkeiten und die erhöhte Nutzung der öffentlichen Räume durch die Bürger*innen. Die Maßnahme fördert demnach soziale Interaktionen und trägt zu einem belebten Stadtraum bei. (26)</p>	<p>Nutzung und Funktionalität: Kritik an der mangelnden Nutzung oder falschen Platzierung der Möbel, sowie an der Einheitlichkeit und Ästhetik des Stadtmobiliars. Die Maßnahmen werden als Geldverschwendung oder für den vorgesehenen Zweck ungeeignet empfunden. (40)</p>
<p>Ästhetik und Atmosphäre: Die Maßnahme trägt zu einer schöneren, einladenderen Atmosphäre bei und das Stadtbild wird aufgewertet. Begrünung und Stadtmobiliar werden als ästhetische Bereicherung wahrgenommen, die zum Verweilen einladen. (25)</p>	<p>Kritik an der Gesamtstrategie: Grundsätzliche Kritik an der Gesamtstrategie hinter der Maßnahme, mit der Auffassung, dass die Ressourcen besser in andere Projekte investiert worden wären, oder dass die Maßnahmen eine falsche Prioritätensetzung darstellen. (31)</p>
<p>Verbesserung der Aufenthaltsqualität: Die Maßnahme wird als Aufwertung der Aufenthaltsqualität gesehen, sowohl für Bewohner*innen als auch für Passant*innen. Die Möglichkeit, ohne direkten Konsum im Außenbereich zu verweilen, wird positiv hervorgehoben. (20)</p>	<p>Müll und Sauberkeit: Häufige Erwähnungen von Müll, Unrat und der Verschmutzung der Möbel und Begrünung. Die Problematik der Vermüllung durch Essensreste, Verpackungen und Zigarettenstummel wird betont, ebenso die unzureichende Sauberhaltung der Bereiche. (29)</p>

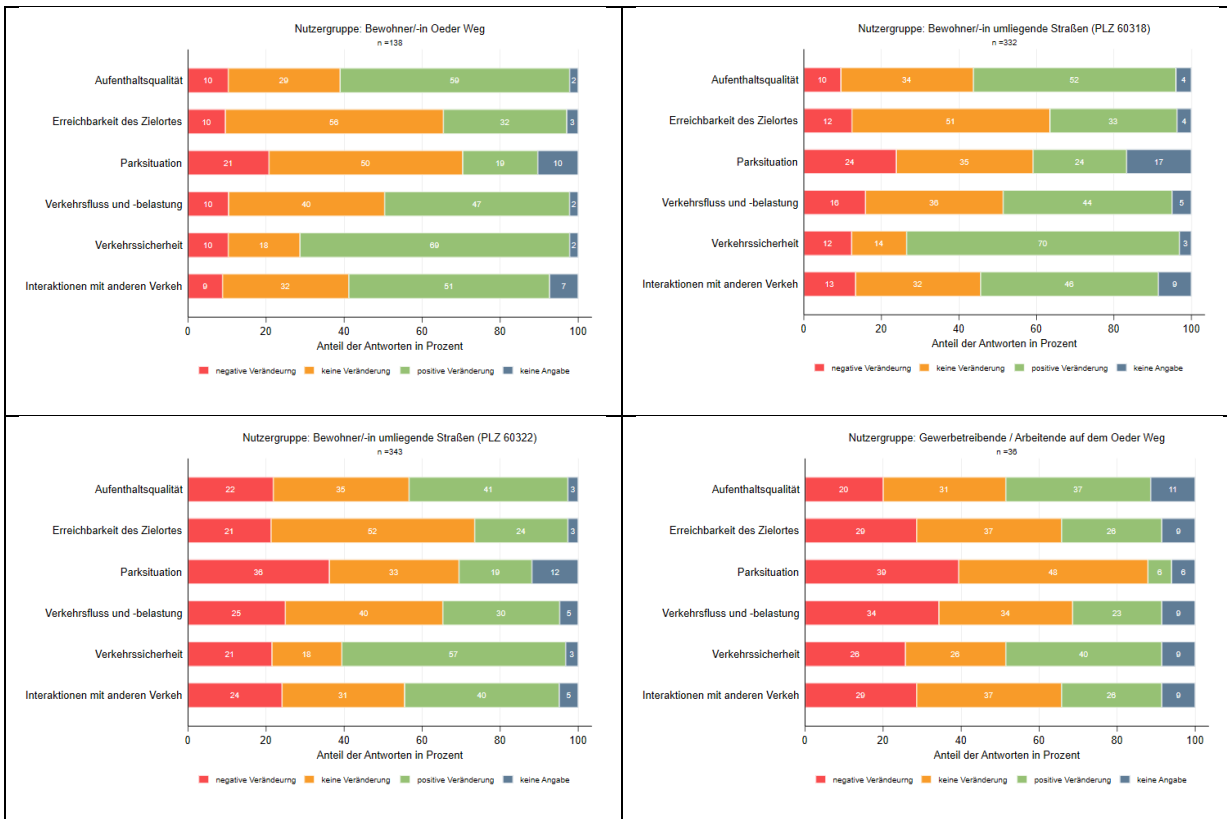
<p>Herausforderungen und Verbesserungsvorschläge: Trotz der positiven Entwicklung besteht Verbesserungspotenzial, z. B. in Bezug auf die Standortwahl der Parklets, die Pflege der Begrünung und die Notwendigkeit einer besseren Integration in das Gesamtkonzept der Stadtgestaltung. (14)</p>	<p>Ästhetik und Design: Ästhetische Bedenken und Kritik am Design der Möbel und Begrünung werden geäußert. Die Gestaltung wird als unpassend, hässlich oder nicht dem Stadtbild entsprechen empfunden. (23)</p>
<p>Lebensqualität und Freizeitwert: Die gestiegene Lebensqualität und der erhöhte Freizeitwert durch mehr Grünflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten wird betont. Dies wird besonders im Sommer geschätzt und trägt zu einem positiven Lebensgefühl bei. (12)</p>	<p>Soziale Probleme und Fehlnutzung: Beschwerden über die Nutzung der Möbel durch Obdachlose oder als Treffpunkt für unerwünschte Gruppen, inklusive der Verwendung als Schlafplatz und der dadurch verursachten sozialen Probleme. (14)</p>
<p>Mobilität und Verkehr: Antworten reflektieren die positiven Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Mobilität, insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Weniger Autos und mehr Raum für Menschen werden als Verbesserung empfunden. (8)</p>	<p>Lärm und Belästigung: Erhöhte Lärmbelästigung und Störungen durch Nutzende der Möbel und Begrünung, besonders nachts, werden als negativ empfunden. Probleme mit Lärm, Betrunkenen und unerwünschtem Verhalten in den Abend- und Nachtstunden. (14)</p>
<p>Umwelt- und Klimaschutz: Der Beitrag der Begrünung zum Umwelt- und Klimaschutz wird erwähnt, einschließlich saubererer Luft und der Reduzierung von Autoabgasbelastung. Die Begrünung trägt zu einem nachhaltigeren Stadtbild bei. (4)</p>	<p>Sicherheit und Übersichtlichkeit: Sorgen um die Sicherheit und Übersichtlichkeit im Straßenverkehr, insbesondere in Bezug auf die Sichtbehinderung durch die Begrünungselemente und Stadtmöbel. (13)</p>
	<p>Vandalismus und Haltbarkeit: Befürchtungen bezüglich Vandalismus und der langfristigen Haltbarkeit der Möbel und Begrünung. Sorgen, dass die Einrichtungen schnell beschädigt oder mit Graffiti beschmiert werden. (9)</p>
<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich für die Maßnahmen äußern. (5)</p>	<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (8)</p>

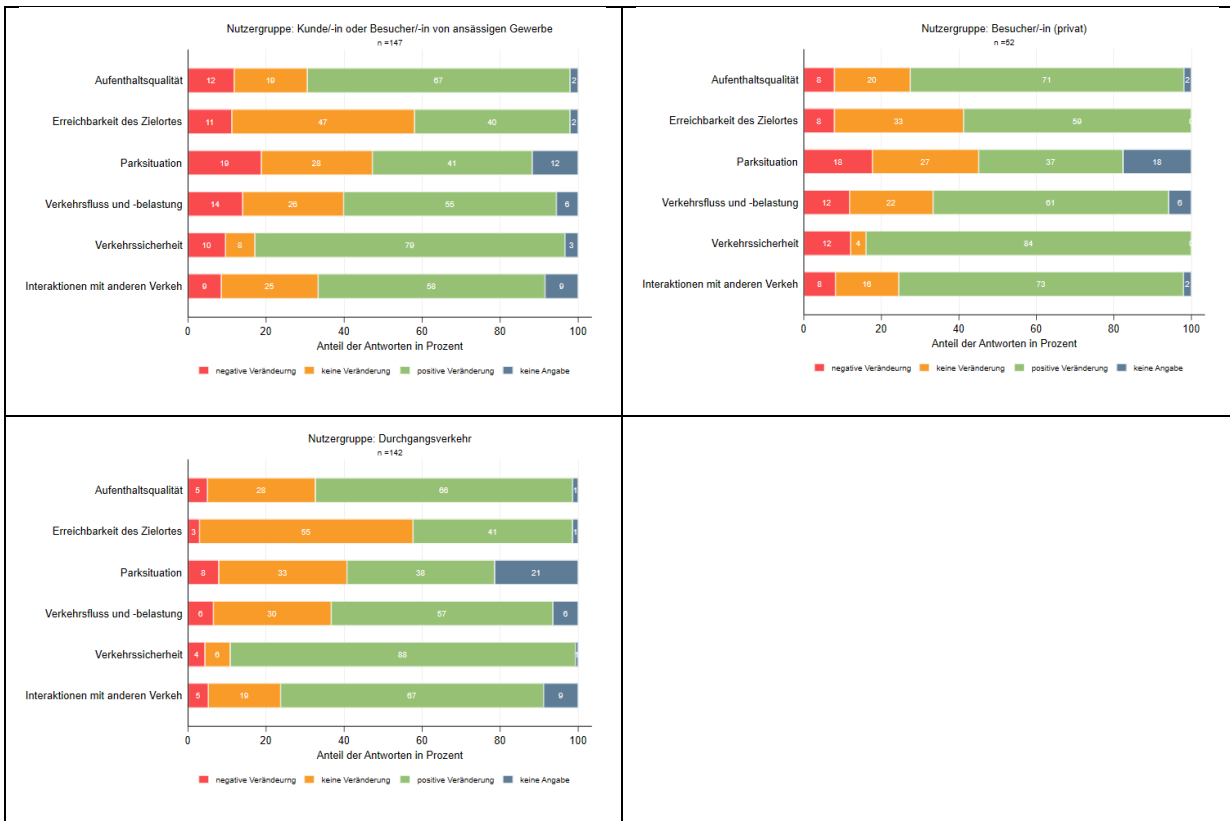
4.14 Bewertung der Einzelmaßnahme Vorgezogener Seitenraum

4.14.1 Nach Verkehrsmitteln



4.14.2 Nach Nutzendengruppe





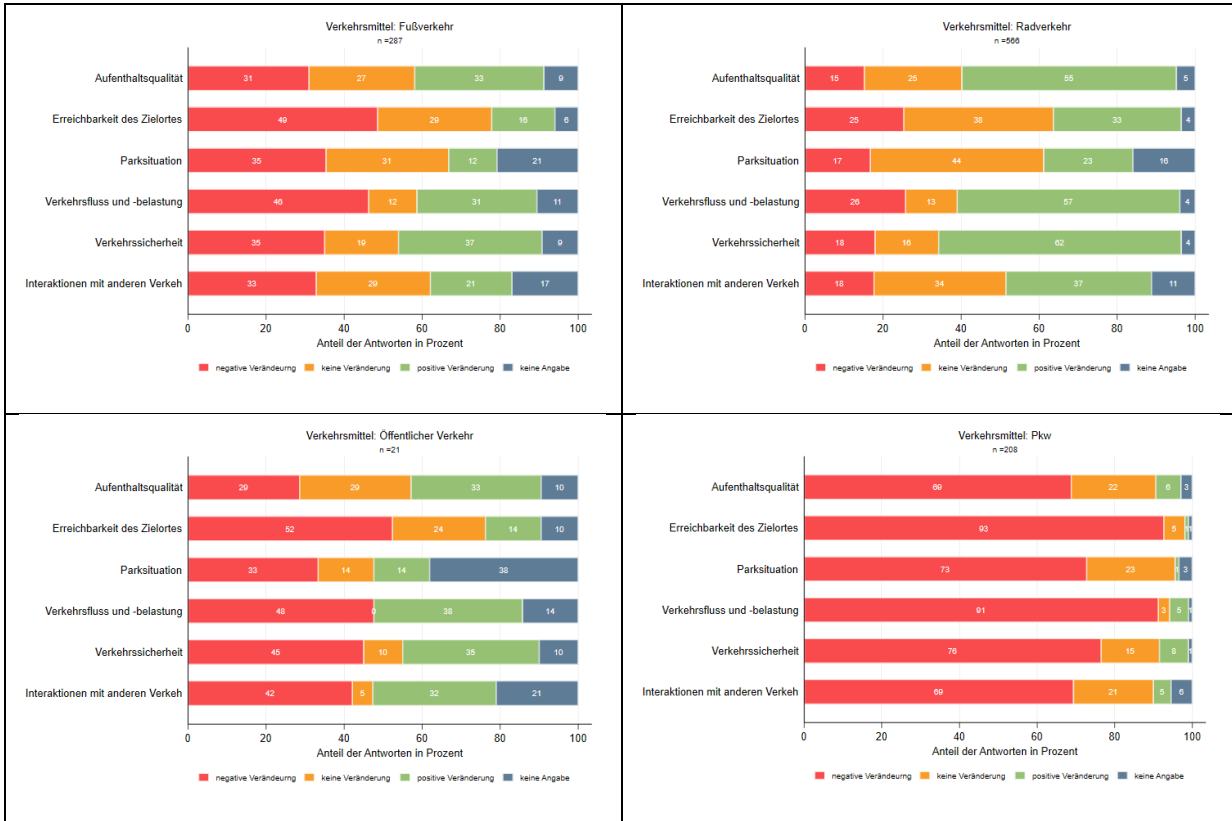
4.14.3 Freitextantworten: Was hat zur Änderung Ihrer Einstellung gegenüber der Maßnahme geführt?

Positive Nennungen (n=39): (Nennungen)	Negative Nennungen (n=55): (Nennungen)
Sicherheit und Sichtbarkeit: Erhöhte Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insb. für Kinder, zu Fuß Gehende und Radfahrende, durch verbesserte Sichtbarkeit und Verringerung der Gefahren, die von verdeckten Sichtfeldern durch parkende Autos ausgehen. (25)	Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss: Bedenken, dass die Maßnahme Verwirrung stiftet, den Verkehrsfluss behindert und zu Beinaheunfällen führt. Sorge, dass vorgezogene Seitenräume die Sicht verschlechtern und die Gefahr im Verkehr erhöhen. (26)
Parkraumnutzung und Parkraumgestaltung: Positive Rückmeldungen zur Gestaltung des Parkraums, insb. die Bereitstellung von Stellflächen für Lastenräder und die Verhinderung des Parkens in kritischen Bereichen wie Kurven, was zur Sicherheit beiträgt. (12)	Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden: Probleme mit falsch geparkten Fahrzeugen und E-Scootern, die die Funktionalität der Gehwegränder beeinträchtigen. Bedenken, dass die Maßnahme vorrangig Radfahrenden zugutekommt, während die Sicherheit und Bequemlichkeit für zu Fuß Gehenden vernachlässigt wird. (15)
Verbesserung der Straßenüberquerung: Erleichterung beim Überqueren der Straße für zu Fuß Gehende durch verkürzte Überquerungsstrecken und deutlich markierte Durchgänge, was zu einem sichereren und angenehmeren Aufenthalt im Straßenraum führt. (7)	Nutzung und Funktionalität: Mangelnde Nutzung der vorgezogenen Seitenräume, die oft als leer oder als unnötige Raumverschwendung wahrgenommen werden. Probleme mit der Zugänglichkeit und Durchgängigkeit für zu Fuß Gehende, besonders beim Überqueren der Straße. (14)

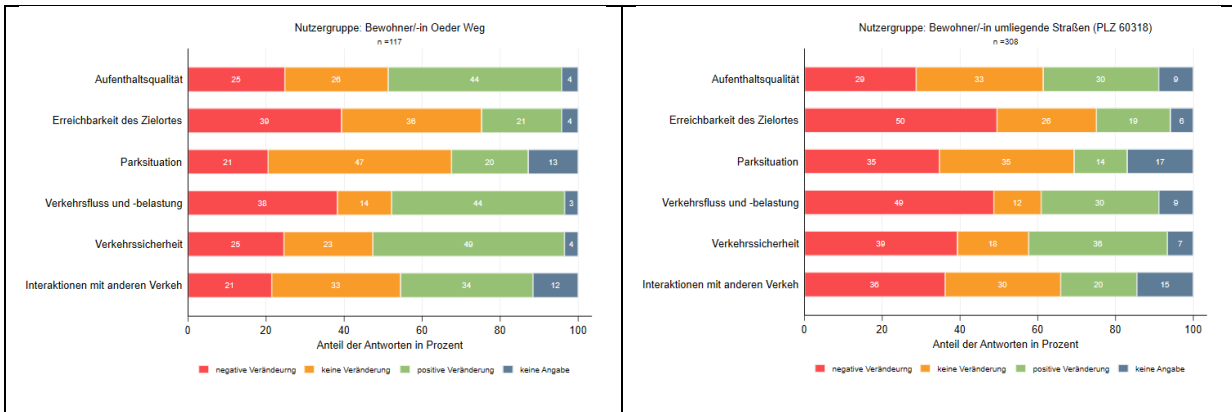
<p>Allgemeine Zufriedenheit und Akzeptanz: Eine generelle Zufriedenheit und Akzeptanz der Maßnahme, wobei Befragte ihre anfängliche Skepsis überwunden haben und die Vorteile der vorgezogenen Seitenräume und Gehwegnasen nun schätze (5)</p>	<p>Zusätzliche Belastungen: Wahrnehmung, dass die Maßnahme zusätzliche Belastungen für Anwohnende und Verkehrsteilnehmende schafft, ohne die versprochenen Sicherheitsvorteile zu liefern. Frustration über die Verschwendung von Ressourcen. Als übertrieben empfundene Regulierung des Straßenraums. (13)</p>
<p>Verkehrsberuhigung: Positive Wahrnehmung der Verkehrsberuhigung, die durch die Maßnahme erreicht wurde, mit einer allgemeinen Reduzierung der Geschwindigkeit des Verkehrs und einem sichereren und langsameren Verkehrsfluss. (4)</p>	<p>Design und Ästhetik: Kritik am optischen Erscheinungsbild, das als hässlich und billig empfunden wird. Unzufriedenheit mit der mangelhaften Umsetzung und der inkonsequenten Gestaltung. (8)</p>
<p>Einfluss auf den Einzelhandel und die Aufenthaltsqualität: Verbesserungen für den Einzelhandel durch mehr Publikum und eine angenehmere Atmosphäre im Straßenraum, was indirekt auch die wirtschaftliche Vitalität der betroffenen Bereiche stärkt. (2)</p>	<p>Auswirkungen auf Parkraum: Kritik, dass die Maßnahme primär zur Reduktion von Parkplätzen dient, ohne echten Mehrwert für die Verkehrssicherheit. Sorge um negative Auswirkungen auf den Einzelhandel durch den Verlust von Parkraum. (5)</p>
<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch negativ sich für die Maßnahmen äußern. (3)</p>	<p>Weitere Antworten: Antworten, die nicht zu mindestens einer der anderen Kategorien eingeordnet werden können. Antworten, die u. a. keine klare Aussage liefern, die eine ironische Antwort liefern oder auch positiv sich für die Maßnahmen äußern. (6)</p>

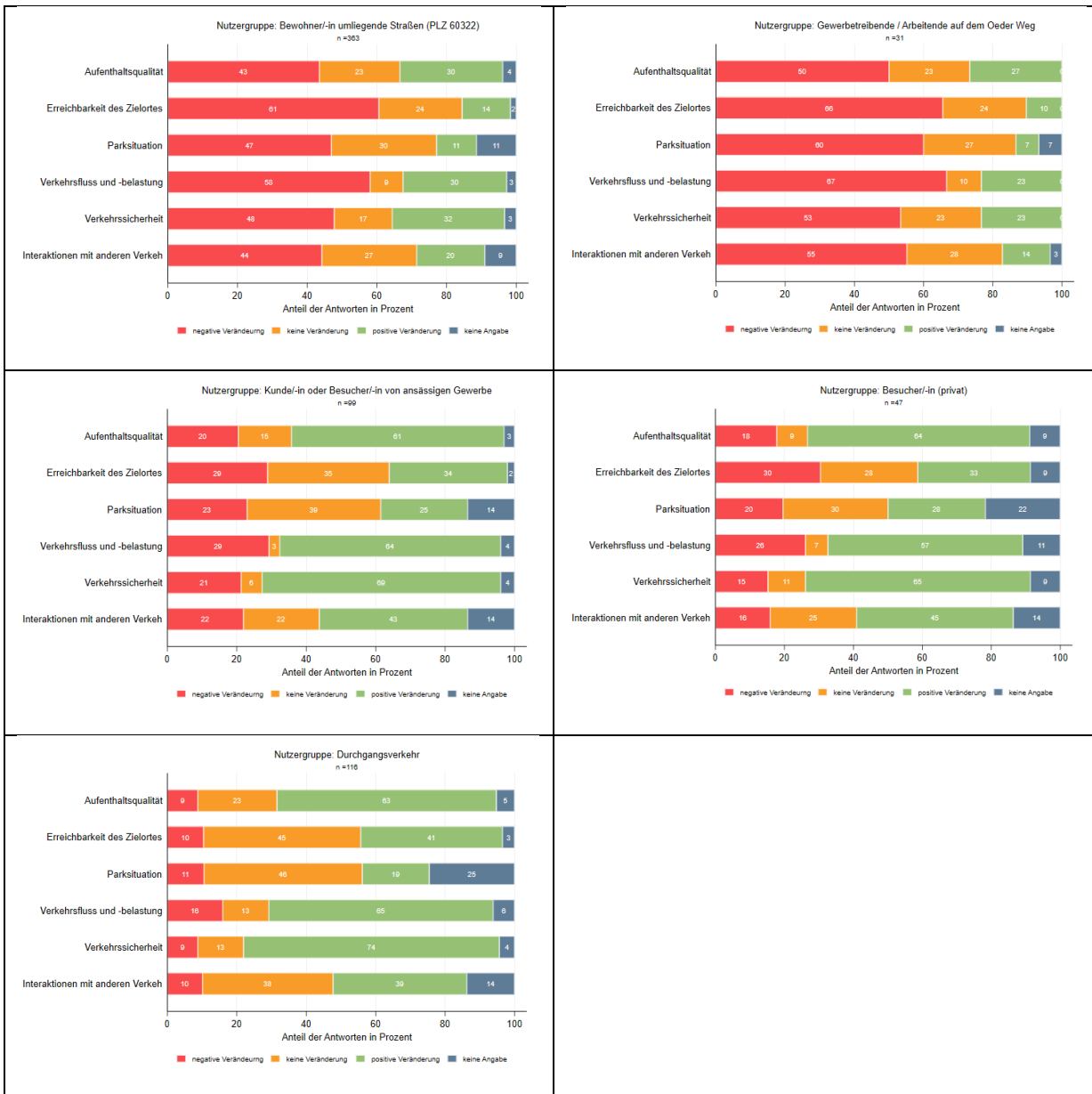
4.15 Bewertung der Einzelmaßnahme Verkehrliche Umgestaltung Cronstettenstraße

4.15.1 Nach Verkehrsmitteln



4.15.2 Nach Nutzendengruppe





Kontakt:

Frankfurt University of Applied Sciences

Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese

Nibelungenplatz 1

60318 Frankfurt am Main

E-Mail: knese@fb1.fra-uas.de

www.frankfurt-university.de/verkehr

www.ReLUT.de