

Sophie Ali Khogali, Aileen Behnel, Johann Kalbhenn, Patrick Kunz, Lara Sophie Wilhelmi

Auswirkungen fahrradfreundlicher Infrastruktur auf Gewerbetreibende

Eine qualitative Untersuchung zum Einfluss einer Fahrradstraße auf
Gewerbetreibende am Beispiel des Frankfurter Grüneburgwegs

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

Die Erstellung dieses Arbeitspapiers erfolgte im Rahmen der Forschungswerkstatt 2023 unter der Leitung von Prof. Dr. Martin Lanzendorf am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Die Autor*innen bedanken sich an dieser Stelle bei Prof. Dr. Martin Lanzendorf und für die Unterstützung. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt ausschließlich bei den Autor*innen.

Impressum

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Campus Westend
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG
D-60629 Frankfurt am Main

Email: mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de
Tel.: +49 (0)69-798-35179

ISSN: 2363-8133
DOI: 10.21248/gups.69039
urn:nbn:de:hebis:30:3-690394

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 39 (2023)

Redaktion: Marcus Klein

Zitierweise: Ali Khogali, S., Behnel, A., Kalbhenn, J., Kunz, P., Wilhelmi, L. S. (2023): Auswirkungen fahrradfreundlicher Infrastruktur auf Gewerbetreibende. Eine qualitative Untersuchung zum Einfluss einer Fahrradstraße auf Gewerbetreibende am Beispiel des Frankfurter Grüneburgwegs. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 39. Frankfurt a.M.

Inhalt

1.	Einleitung	5
2.	Forschungsstand	9
2.1	Zur Bedeutung des Radverkehrs für die Verkehrswende	9
2.2	Die Verkehrswende und ihre politischen Maßnahmen.....	10
2.3	Auswirkungen fahrradfreundlicher Infrastruktur auf umliegendes Gewerbe..	11
2.4	Akzeptierbarkeit verkehrsreduzierender Maßnahmen.....	13
3.	Darstellung der Methodik.....	15
3.1	Das leitfadengestützte Interview	15
3.2	Datenerhebung.....	16
3.3	Qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz	17
3.4	Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg	20
4.	Ergebnisse.....	23
4.1	Einzelfallzusammenfassungen.....	23
4.2	Zusammenfassung der Kategorien	36
4.3	Typisierung der Gewerbetreibenden	41
5.	Diskussion der Ergebnisse.....	47
5.1	Diskussion	47
5.2	Reflektion	52
6.	Fazit	55
	Literaturverzeichnis	59
	Anhang: Interviewleitfaden Fahrradstraße Grüneburgweg	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Grüneburgweg.....20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die Interviews.....17

Tabelle 2: Kategoriensystem zur Auswertung der Interviews.....19

Tabelle 3: Kategoriensystem zur Typisierung der Gewerbetreibenden41

Tabelle 4: Einteilung der Gewerbetreibenden in die Fälle.....43

Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen

1. Einleitung

Die Automobilität prägt seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Art und Weise der Fortbewegung vieler Menschen (MANDERSCHIED 2020: 50). Trotz der auch aktuell noch zu beobachtenden Dominanz der Automobilität und der sich aus dieser ergebenden autozentrierten Denkweise scheint der automobiler Diskurs vor dem Hintergrund der voranschreitenden Klimakrise vermehrt in Frage gestellt zu werden (ebd.: 39).

Deutschland zählt zu den 197 Staaten, die sich 2015 mit dem Pariser Klimaabkommen dazu verpflichtet haben, „den Klimawandel einzudämmen und die Weltwirtschaft klimafreundlich umzugestalten“ (BMZ o. J.: o. S.). Konkret bedeutet dies, einen globalen Temperaturanstieg von mehr als 1,5 Grad zu verhindern (ebd.). Der sechste Sachstandsbericht des Weltklimarats stellt jedoch fest, dass die Treibhausgasemissionen seit 2010 in allen wichtigen Sektoren weltweit ansteigen, wovon ein wachsender Anteil städtischen Regionen zugeschrieben werden kann (IPCC 2023: 1). Insbesondere der motorisierte Verkehr in der Stadt gilt als Treiber des Klimawandels und des Flächenverbrauchs (CREUTZIG et al. 2014: 603, CREUTZIG et al., 2020: 724, KUSS & NICHOLAS 2022: 1494). In Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) in Deutschland kann festgehalten werden, dass die Fahrleistung der Personenkraftwagen (PKW) von 1995 bis 2019 um 20,5 % angestiegen ist, was einer absoluten Zunahme der CO₂-Emissionen von 5,1 % entspricht (UMWELTBUNDESAMT 2023: o. S.). Aufgrund der pandemiebedingt geringeren Verkehrsleistung ergab sich zwar eine Emissionsminderung in den Jahren 2020 und 2021, die Emissionen des MIV überstiegen jedoch auch im Jahr 2021 die im Klimaschutzgesetz erlaubte Emissionsmenge pro Jahr von 3 Mio. Tonnen (BMWK 2022: 34). Der Bundesgerichtshof erklärte im Jahr 2021 die Abweichungen vom Klimaplan als verfassungswidrig und forderte die Bundesregierung auf, ihre Maßnahmen zu verschärfen und ihr Ziel einer vollständigen Dekarbonisierung einzuhalten (HUMMEL 2021: o. S.). Dies verdeutlicht, dass eine Transformation weg vom MIV und hin zu einem nachhaltigeren Verkehr nötig ist (RUHRORT 2017: 251f., MÜLLER & REUTTER 2022: 719, KUSS & NICHOLAS 2022: 1494). Die bisherige Entwicklung zeigt jedoch auch, dass die Reduzierung der Treibhausgasemissionen v.a. im Bereich des Verkehrssektors eine Herausforderung in Zeiten stetig wachsender CO₂-Emissionen darstellt (CREUTZIG et al. 2014: 603). In vielen Städten wird in diesem Sinne über eine Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten umweltfreundlicher Mobilität diskutiert (RUHRORT 2022: 3), um den Modal-Split-Anteil des MIV zu reduzieren und den des Umweltverbunds, bestehend aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr, zu steigern (LUBW o. J.: o. S.). Folglich spielt die Förderung des Fahrradverkehrs eine zentrale Rolle bei der Trans-

formation des Verkehrswesens, nicht zuletzt, da die Beliebtheit des Fahrrads in den letzten Jahren zugenommen hat (INFAS 2022: 16). Zeitgleich mit dem steigenden Modal-Split-Anteil des Fahrrads (ebd.) entstanden immer mehr Bürger:inneninitiativen, die sich für den Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur einsetzen (RUHRORT 2022: 3). Unter anderem initiierte die Bürger:inneninitiative „Radentscheid Frankfurt“ im Jahr 2018 eine Unterschriftensammlung mit dem Ziel, einen Bürger:innenentscheid über den Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur durchzusetzen (RADENTSCHEID FRANKFURT 2023: o. S.). Trotz einer erfolgreichen Unterschriftensammlung mit insgesamt rund 40.000 Unterschriften wurde der Bürger:innenentscheid Stadt aus rechtlichen Gründen abgelehnt (ebd.). Dennoch resultierte aus den anschließenden Verhandlungen zwischen dem Frankfurter Magistrat und der Initiative „Radentscheid Frankfurt“ ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Förderung fahrradfreundlicher Infrastruktur, das u.a. den Umbau von insgesamt elf Nebenstraßen in sogenannte Fahrradstraßen beinhaltet (ebd.). Umgesetzt wurde diese Maßnahme zunächst u.a. auf dem Oeder Weg im Frankfurter Nordend (ebd. 2022: o. S.) sowie abschnittsweise auf dem Grüneburgweg (LECLERC 2022: o. S.). Darüber hinaus wurden auf einigen wichtigen Frankfurter Hauptstraßen PKW-Fahrspuren zu Radwegen umgebaut, mit dem Ziel, den Radverkehr in Frankfurt zu fördern (ENERGIEREFERAT FRANKFURT o. J.: o. S.). V.a. in Hinblick auf den fortschreitenden Klimawandel betonen MÜLLER & REUTTER (2022: 735) die großen Potenziale einer Verkehrsverlagerung, da sie diese als eine besonders effektive und wirksame Maßnahme zur schnellen Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor ansehen. Insbesondere städtische Gebiete besitzen aufgrund ihrer dichten und durchmischten Siedlungsstruktur sowie der vielfältigen Mobilitätsoptionen gute Grundvoraussetzungen für eine Verkehrsverlagerung (BLANCK et al., 2017: 782, MÜLLER & REUTTER 2022: 719f.). Parallel zu potenziellen CO₂-Einsparungen durch einen gesteigerten Modal-Split-Anteil aktiver Mobilitätsformen konnte eine Reihe weiterer positiver Effekte durch eine verbesserte Fahrradinfrastruktur in Städten beobachtet werden (vgl. LANZENDORF et al. 2022). So konstatieren THIEMANN-LINDEN & METTENBERGER (2010: 2) neben einer gesteigerten Verkehrssicherheit auch positive Effekte auf die Lebensqualität der Anwohner:innen. Darüber hinaus führen sie aus, dass eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur einen positiven Einfluss auf das Umsatzpotenzial des lokalen Einzelhandels haben könne (ebd.). Auch nach Meinung des Verkehrsclubs Deutschlands haben Fahrradstraßen das Potenzial, die Attraktivität von Straßen zu steigern, mit positiven Auswirkungen auf Einzelhandel und Gastronomie (VCD 2021 o. S.).

Dennoch zeigen Studien aus den USA und Kanada, dass Gewerbetreibende sich um Kundschaft sorgen, welche mit dem PKW unterwegs ist, und fürchten, Umsatzeinbußen zu erleiden, sollte

diese Kundschaft ausbleiben (HANDY & VOLKER 2021: 427). Diese skeptische Einstellung Gewerbetreibender gegenüber der Implementierung von Fahrradstraßen scheint sich auch in Frankfurt beobachten zu lassen. So äußert sich der Präsident der Industrie- und Handelskammer Herr Caspar 2020 zu der Umgestaltung des Oeder Wegs kritisch: „[die erschwerte Erreichbarkeit] [Anm. d. Ver.] gefährdet den Bestand des vorhandenen Einzelhandels in dieser Straße erheblich“ (IHK 2020: o. S.).

Genau hier soll das Forschungsvorhaben ansetzen: Kerninteresse dabei ist es zu untersuchen, welchen Einfluss eine Umgestaltung von Straßenzügen zu Fahrradstraßen auf Gewerbetreibende hat. Zudem soll untersucht werden, wie auf die Auswirkungen reagiert wird, sowohl aus Angebots- als auch aus Kund:innensicht. Ferner wird untersucht, inwiefern potenziellen Herausforderungen begegnet werden kann. Aus dem dargelegten Forschungsinteresse stellt sich folgende Frage: *„Wie beeinflusst der Umbau einer Geschäftsstraße zur Fahrradstraße die geschäftlichen Aktivitäten der Gewerbetreibenden?“*

- 1. Wie nehmen die ansässigen Gewerbetreibenden die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße hinsichtlich ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Wirkung wahr?*
- 2. Welche Faktoren beeinflussen dabei die Akzeptanz der Gewerbetreibenden?*
- 3. Inwiefern wirkt sich der Umbau zu einer Fahrradstraße auf die Nachfrage bei verschiedenen ortsansässigen Gewerbetreibenden aus?*
- 4. Welche Implikationen lassen sich aus den Auswirkungen für künftige Umgestaltungen ableiten?*

Das Forschungsvorhaben ist wissenschaftlich relevant, da bisher zu den Auswirkungen des Umbaus zu Fahrradstraßen auf Gewerbetreibende und deren Wahrnehmung und Akzeptanz des Umbaus in Deutschland kaum geforscht wurde. Die gesellschaftliche Relevanz dieser Arbeit leitet sich – neben der vor dem Hintergrund des Klimawandels immer deutlicher werdenden Notwendigkeit einer Transformation des bestehenden Verkehrssystems – daraus ab, dass „die Verkehrswende nicht ohne hinreichende Akzeptanz aufseiten der Bevölkerung gelingen [kann]“ (BECKER & RENN 2019: 110).

Der Forschungsbericht ist wie folgt aufgebaut: Im zweiten Abschnitt wird der aktuelle Stand der Forschung dargestellt. Das dritte Kapitel des Forschungsberichtes stellt die verwendeten Forschungs- und Auswertungsmethoden und das Untersuchungsgebiet vor. Anschließend werden die Ergebnisse vorgestellt, bevor sie schließlich diskutiert und in Verbindung mit der bestehenden Forschung gebracht werden. Der Forschungsbericht schließt mit einem Fazit ab.

2. Forschungsstand

Im Folgenden wird der aktuelle Stand der Forschung dargestellt. Dabei wird zunächst auf die Bedeutung des Radverkehrs für die Verkehrswende eingegangen. Anschließend werden die Verkehrswende und ihre politischen und stadtplanerischen Maßnahmen zusammenfassend dargestellt. Ferner wird auf die Auswirkungen fahrradfreundlicher Infrastruktur auf das umliegende Gewerbe eingegangen. Abschließend wird die Akzeptierbarkeit PKW-verkehrsreduzierender Maßnahmen behandelt.

2.1 Zur Bedeutung des Radverkehrs für die Verkehrswende

Das Fahrrad erfreut sich in den letzten Jahren steigender Beliebtheit und wird insbesondere in europäischen Städten zunehmend genutzt (BUEHLER & PUCHER 2017: 691). Ein Vergleich von Städten weltweit zeigt, dass die Fahrradnutzung in Amsterdam und Kopenhagen am höchsten ist (ebd.). Auch in deutschen Städten nimmt der Anteil zu. Während 2017 der Modal-Split-Anteil des Fahrrads in Deutschland noch bei 7 % lag, sank er 2020 auf 5 % ab (INFAS 2022: 16). Im darauffolgenden Jahr wurde ein Anstieg um 4 Prozentpunkte auf 9 % verzeichnet (ebd.). Dies kann u.a. darauf zurückgeführt werden, dass durch die COVID-19-Pandemie, die einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität nahm (EISENMANN ET AL. 2021: 60), private Verkehrsmittel favorisiert wurden (CORMANN ET AL. 2022: 264). In Städten lag der Modal-Split-Anteil des Fahrrads 2021 mit 11 % um 6 Prozentpunkte höher als in ländlichen Regionen (INFAS 2022: 16). Es ist davon auszugehen, dass die Fahrradnutzung in den kommenden Jahren weiter steigen wird (BUEHLER & PUCHER 2021: 339). Im Zuge der COVID-19-Pandemie hat in vielen Städten der Ausbau der Fahrradinfrastruktur mehr Aufmerksamkeit erlangt (PURVES & WYSLING 2022: 8). Auf Bundesebene soll eine „nachhaltige [...] Mobilität ermöglicht“ (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN et al. 2021: 38) werden, um sich die positiven Eigenschaften des Fahrradverkehrs zunutze zu machen. So wird dem Radverkehr u.a. eine geringe lokale Umweltauswirkung zugeschrieben (CREUTZIG et al. 2020: 724), da bei der Nutzung kaum Lärmbelästigung und keine Luftverschmutzung verursacht und insgesamt weniger nicht-erneuerbare Ressourcen verbraucht werden als bei motorisierten Verkehrsmitteln (BUEHLER & PUCHER 2008: 497). Des Weiteren benötigt das Fahrradfahren nur einen Bruchteil der Flächen, die für die Nutzung und das Abstellen von Autos verwendet werden (ebd.).

Das Ziel der Bundesregierung ist es, dem städtischen Radverkehr mehr Aufmerksamkeit zu schenken (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN et al. 2021: 41), indem die finanziellen Mittel für den Radverkehr bis 2030 sichergestellt werden (ebd.). Diesem steht ein wachsender Modal-Split-Anteil des MIV von insgesamt 55 % im Jahr 2021 gegenüber (INFAS 2022: 16). Darüber hinaus sind

in letzter Zeit in großen Städten Deutschlands Bürger:inneninitiativen entstanden, die sich für einen Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur einsetzen (RUHRORT 2022: 3). Ein prominentes Beispiel hierfür ist der Volksentscheid Fahrrad, der in Berlin im Jahr 2016 insgesamt 100.000 Unterschriften für den Ausbau fahrrad- und fußgängerfreundlicher Infrastruktur sammelte (ebd.: 4). Ein großer Teil der Forderungen wurde im Berliner Mobilitätsgesetz festgehalten (ebd.).

2.2 Die Verkehrswende und ihre politischen Maßnahmen

Um den Verkehr in Städten nachhaltiger zu gestalten, gibt es von politischer Seite drei verschiedene Typen von Verkehrsmaßnahmen. Dazu gehören erstens Maßnahmen, mit denen eine Verkehrsvermeidung einhergeht (RUHRORT 2017: 28). Dies sind Maßnahmen, die dafür sorgen, dass weniger PKW-Verkehr entsteht (MSWVB 2002: 19). Zweitens gibt es Maßnahmen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung (RUHRORT 2017: 28). Diese fokussieren eine Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin zu Verkehrsmitteln des Umweltverbands (ebd.: 32). Drittens gibt es Verkehrsmaßnahmen, welche eine Effizienzsteigerung der existierenden Verkehrsmittel beabsichtigen (ebd.: 28). Dies sind Maßnahmen, die die negativen Auswirkungen des MIVs auf die Umwelt reduzieren sollen (ebd.: 31). In den letzten Jahren sind Städte dazu übergegangen, auf eine Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin zum Umweltverbund zu setzen. Pull-Maßnahmen zielen auf eine Änderung des Modal-Splits vom PKW hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln durch deren Attraktivierung (ebd.: 253). Ein Beispiel für eine Pull-Maßnahme ist eine häufigere Taktung des ÖPNVs (ebd.). Politische Maßnahmen mit dem Ziel der Reduzierung der Attraktivität des MIV sind als Push-Maßnahmen bekannt (ebd.: 254). Zu den sogenannten Push-Maßnahmen gehört beispielsweise die Wegnahme von PKW-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum (ebd.). Push-Maßnahmen, die die zu einer Deattraktivierung des MIVs führen, können gleichzeitig auch ein anderes Verkehrsmittel attraktiveren (ebd.: 255). Ein Beispiel hierfür ist der Ausbau von fahrradfreundlicher Infrastruktur auf Kosten von PKW-Infrastruktur (ebd.). Folglich kann die Umgestaltung von Straßen zu Fahrradstraßen als eine Mischung aus Push- und Pull-Maßnahmen angesehen werden. Als Fahrradstraße bezeichnen BALTABOL et al. (2020: 26) eine Straße, die „in der Regel dem Radverkehr vorbehalten“ ist. Hier ist auch der MIV zugelassen. Alle Verkehrsteilnehmer:innen müssen sich an eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h halten und Radfahrer:innen ist das Fahrradfahren nebeneinander erlaubt (ebd.). Dabei unterscheidet der Frankfurter Radentscheid grundsätzlich zwischen „fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ und „Fahrradstraßen“ (BALTABOL et al. 2020: 26). Mit fahrradfreundlichen Nebenstraßen sind alle Nebenstraßen gemeint, die sich für einen ausgeprägten

Fahrradverkehr eignen und eine sinnvolle und effektive Umgestaltung zu einer Fahrradstraße zulassen (BALTABOL et al. 2020: 13). Bis 2022 wurden in Frankfurt mehrere Straßen zu Fahrradstraßen umfunktioniert, etwa der Oeder Weg, der Kettenhofweg und der Grüneburgweg (RADENTSCHIED FRANKFURT 2022: o. S.).

LANZENDORF et al. (2022: 2479) konstatieren, dass der Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur auf der Friedberger Landstraße in Form der Umwidmung von PKW- zu Radfahrspuren zu einer Zunahme der regelmäßigen Fahrradnutzer:innen um 8 Prozentpunkte führte. Jedoch ist der Anteil des MIV stabil geblieben und die Nutzung des ÖPNV leicht zurückgegangen (ebd.). Ferner bewerten die Teilnehmer:innen der Studie die Implementierung als eine Verbesserung für Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen (ebd.). Vor der Umwidmung befand nur ein Viertel der Befragten die Verkehrssituation als gut oder sehr gut, ein Wert, der danach auf 42 % anstieg (ebd.). Nach Auffassung von 82 % der Radfahrer:innen ist die Verkehrssituation nach der Veränderung gut oder sehr gut, während es zuvor nur 10 % waren (ebd.). Ferner ist der Anteil der Fußgänger:innen, die die Situation als schlecht oder sehr schlecht bewerten, nach der Veränderung von 23 % auf 7 % gesunken (ebd.). Demgegenüber steht die Wahrnehmung, dass sich die Situation für den MIV und den ÖPNV verschlechtert hat (ebd.). Viele Befragte loben das durch die Umwidmung gesteigerte Sicherheitsgefühl sowie die verbesserte Aufenthaltsqualität (ebd.: 2483). Ferner haben sich den Befragten zufolge die Luftqualität und das Lärmniveau verbessert (ebd.).

2.3 Auswirkungen fahrradfreundlicher Infrastruktur auf umliegendes Gewerbe

Zur Frage, inwieweit Verkehrsmaßnahmen, die den Fahrradverkehr fördern, die Umsätze von umliegenden Gewerbetreibenden beeinflussen, gibt es für den deutschen Raum bislang wenige Studien. Allerdings gibt es für Nordamerika eine Vielzahl an Studien, die zeigen, dass weder die Anzahl der Kund:innen noch die Ausgaben pro Kund:in zurückgehen (VOLKER & HANDY 2021: 426). Ferner nimmt auch der Wert von Gewerbeimmobilien durch die Schaffung von Fahrrad- oder Fußgänger:inneninfrastruktur nicht signifikant ab (ebd.). Dies gilt auch für Fälle, in denen der Ausbau mit einem Wegfall von Parkplätzen einhergeht (ebd.). Vielmehr belegen Studien, dass Radfahrer:innen und Passant:innen pro Monat im Schnitt mehr Umsatz für Gastronomie und Einzelhandel generieren als Autofahrer:innen (ebd.). Lediglich bei größeren Einkäufen geben PKW-Fahrer:innen im Schnitt mehr Geld aus (ebd.: 407).

Dennoch scheinen Gewerbetreibende PKW-verkehrsreduzierende Maßnahmen eher negativ zu betrachten. Dies zeigt auch ein Projektbericht von ANTON & SEIBOLD (2022) zu den Auswirkungen von Fahrradstraßen auf das ansässige Gewerbe. Die Autor:innen setzen sich mit der

Frage auseinander, ob das Gewerbe auf dem Oeder Weg verkehrspolitische Pull-Maßnahmen eher als Push-Maßnahme akzeptiert und ob verkehrspolitische Maßnahmen mit Push- und Pull-Charakter mehr Zuspruch als reine Push-Maßnahmen erlangen (ANTON & SEIBOLD 2022: 6). Dabei kommen die Autor:innen im Einklang mit LEE & MARCH (2010) zum Ergebnis, dass solche Maßnahmen nur Erfolg haben, wenn die Akzeptanz der Bevölkerung und der Gewerbetreibenden gesichert werden kann (ebd.: 21). Entsprechend äußern sich viele der Gewerbetreibenden negativ zur Umgestaltung des Oeder Wegs. Im „Gesamtbild [wird] deshalb eine eher negative Einstellung des Gewerbes gegenüber den Maßnahmen festgestellt“ (ebd.: 24). Allgemein werden die (verkehrspolitischen) Maßnahmen für das eigene Gewerbe als beeinträchtigender wahrgenommen als für Anwohner:innen oder Kund:innen (ebd.). Gewerbetreibende gehen ferner von einer Verringerung des MIV, nicht aber von einer Zunahme des Fuß- oder Fahrradverkehrs aus (ebd.). Die Sorgen und Unzufriedenheit der Gewerbetreibenden können dabei eventuell auch auf eine mangelhafte Informationspolitik seitens der Stadt zurückgeführt werden, da sich die Gewerbetreibenden nicht ausreichend in die Planung eingebunden fühlen (ebd.: 25). Einen weiteren Erklärungsansatz für die negative Einstellung seitens der Gewerbetreibenden zu PKW-verkehrsreduzierenden Maßnahmen bietet SCHNEIDEMESSER (2022: 5). Er führt an, dass laut einer europaweit durchgeführten Studie weniger als ein Drittel der Kund:innen seine Einkäufe mit dem PKW erledigt. Die von ihm verwendeten Daten aus Befragungen von Besucher:innen und Einzelhändler:innen zeigen, dass eine Diskrepanz zwischen der Einschätzung der Händler:innen und der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung der Besucher:innen besteht (SCHNEIDEMESSER 2022: 14). So schätzen Händler:innen, dass ihre Kund:innen zu 52 % aus einer Entfernung von ein bis zwei Kilometer kommen. (ebd.). Dabei geben 51 % der Besucher:innen an, weniger als einen Kilometer entfernt zu wohnen (ebd.). Ebenso schätzen die befragten Händler:innen den Anteil der Kund:innen, die mit dem PKW anreisen, um knapp 15 Prozentpunkte höher ein als die tatsächliche, von Besucher:innen angegebene PKW-Nutzung (ebd.: 15). Dies führt SCHNEIDEMESSER (ebd.: 16f.) auf den „False Consensus Effect“ zurück. Darunter wird verstanden, dass die Wahrnehmung von Einzelhändler:innen zum Verkehrsverhalten ihrer Kund:innen wesentlich von ihren eigenen beeinflusst wird (ebd.: 17). Auffällig ist demnach, dass bei Händler:innen das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel der PKW ist, mit einem Anteil von 42,1 % (ebd.). „[D]ies [Anm. d. Ver.] könnte eine Erklärung für die Diskrepanzen zwischen der Einschätzung der Gewerbetreibenden zur Verkehrsmittelnutzung und den Angaben der Besucher:innen erklären: Sie schließen von sich selbst auf ihre Kund:innen“ (ebd.: 17).

Auch MONHEIM (2021: 2) plädiert dafür, die Wahrnehmung von Gewerbetreibenden in Innenstädten zu hinterfragen. Diese überschätzten oftmals die Bedeutung von Kund:innen, die mit dem PKW in die Innenstadt fahren. So seien es in deutschen Großstädten 29 % der Besucher:innen, die die Innenstädte per PKW erreichten (MONHEIM 2021: 5). Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass Ausgaben von Menschen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß einkaufen, auf das Jahr hochgerechnet höher ausfallen als jene von Menschen, die mit dem PKW einkaufen – auch wenn diese im Schnitt höhere Ausgaben pro Einkauf aufweisen (ebd.: 6). Dass PKW-Fahrer:innen pro Einkauf oftmals mehr Geld ausgeben, führt häufig dazu, dass ihre Relevanz für Innenstädte vom Einzelhandel überschätzt wird (ebd.). Hinzu kommt, dass laut MONHEIM (ebd.: 16) die Bedeutung der inneren Erreichbarkeit für den Einzelhandel oftmals unterschätzt werde. Unter der inneren Erreichbarkeit versteht MONHEIM (ebd.: 15), dass die Geschäfte in der Innenstadt, sobald Kund:innen vor Ort sind, gut zu Fuß erreichbar sind. Dies steht damit im Zusammenhang, dass der Besuch von Einkaufsstrassen eher als Freizeitgestaltung denn als reines Einkaufen verstanden werden muss, in dessen Zuge oft eine Vielzahl von Geschäften aufgesucht wird (ebd.: 13). Dadurch wird die Gestaltung jener Strecken, die zwischen den einzelnen Geschäften liegen, immer relevanter (ebd.: 16). Eine durch verkehrsreduzierende Maßnahmen gestiegene Aufenthaltsqualität kann nach MONHEIM (ebd.: 18) also weitaus mehr zu florierenden Innenstädten führen als eine erhöhte Erreichbarkeit durch den MIV.

2.4 Akzeptierbarkeit verkehrsreduzierender Maßnahmen

Wie bereits angedeutet, ist die Akzeptanz der Öffentlichkeit grundlegende Voraussetzung für eine sozial-ökologische Transformation des Verkehrs- und Mobilitätssystems (BECKER & RENN 2019: 110). So konnten einige Studien zeigen, dass dieser der ausschlaggebende Faktor für die erfolgreiche Implementierung verkehrspolitischer Maßnahmen ist (LANZENDORF et al. 2023: 2). Da in der vorliegenden Arbeit die Wahrnehmungs-, nicht aber die Handlungsebene untersucht wird, wird im Folgenden in Anlehnung an LANZENDORF et. al. (2023) mit dem Begriff der Akzeptierbarkeit gearbeitet. Akzeptierbarkeit kann dabei verstanden werden als „an (affirmative) attitude towards a measure and thus – in contrast to ‘acceptance’ – the term does not comprise a behavioural reaction but an evaluation of the expected outcomes of a measure“ (ebd.: 3). Dabei wird eine positive Einstellung gegenüber einer Maßnahme grundlegend durch die Erwartung Betroffener an die konkrete Maßnahme beeinflusst (BECKER & RENN 2019: 114). Neben den „individuellen“ und „kollektiven Auswirkungen“ ist hierbei v.a. die „wahrgenommene Verteilungsgerechtigkeit“ zu berücksichtigen (ebd.: 114). Maßgeblich für eine positive Einschätzung der „individuellen“ und „kollektiven Auswirkungen“ ist dabei, ob

Maßnahmen als Einschränkungen der Souveränität wahrgenommen werden (BECKER & RENN 2019: 114).

Ferner lässt sich beobachten, dass eine affirmative Einstellung weniger wahrscheinlich wird, wenn Betroffene das Gefühl haben, dass ihre persönliche Freiheit eingeschränkt wird (JAKOBSSON et al. 2000: 157). Zudem besteht ein Zusammenhang zwischen der Akzeptierbarkeit und der Frage, inwieweit Menschen sich mit einer Maßnahme identifizieren können (BECKER & RENN 2019: 115). Hierbei ist die lokale Identität ausschlaggebend. Wird eine Maßnahme als Verbesserung „und zum Selbstverständnis der Stadt [passend] [Anm. d. Ver.]“ (ebd.) wahrgenommen, wirkt sich dies positiv auf die Akzeptierbarkeit aus (ebd.). Darüber hinaus ist die Akzeptierbarkeit von Maßnahmen eng mit ihrem Nutzen für Individuen und Gruppen, mit denen sich identifiziert wird, sowie für das Allgemeinwohl verbunden (ebd.). Dabei wirken sich eine positive Risiko-Nutzen-Bilanz sowie der Beitrag einer Maßnahme zum Gemeinwohl positiv auf die Einstellung zu einer Maßnahme aus (ebd.: 116). Es ist dabei allerdings festzuhalten, dass, auch wenn das Ziel einer Maßnahme, z.B. der Klimaschutz, als sinnhaft eingeschätzt wird, dies nicht zwangsläufig zu einer hohen Akzeptierbarkeit einer Maßnahme führt (LANZENDORF et al. 2023: 3). Neben der Einschätzung der Kosten bzw. des Nutzens einer Maßnahme wird die Akzeptanzbereitschaft auch davon beeinflusst, ob die Verteilung der Kosten und Nutzen als fair wahrgenommen wird (ebd.). In ihrer Studie zur Akzeptierbarkeit von verkehrspolitischen Maßnahmen bestimmen SCHUITEMA et. al (2011: 68) drei Referenzpunkte, die von Betroffenen zur Beurteilung der Gerechtigkeit einer Maßnahme herangezogen werden. Im Kontext dieser Arbeit sind dabei v.a. der „intrapersonale“ sowie der „interpersonale Vergleich“ von Relevanz. Ersterer bezieht sich dabei auf den Vergleich der Erfahrungen, die eine Person vor und nach der Implementierung einer Maßnahme gemacht hat (ebd.: 69). Bei dem „interpersonalen Vergleich“ wird zur Bewertung der Fairness einer Maßnahme der Vergleich zu anderen Individuen oder Gruppen in der Gesellschaft herangezogen. Dies geschieht, indem die Auswirkungen, die eine Maßnahme auf die eigene Lebensrealität hat, mit jenen Auswirkungen verglichen werden, die sie auf andere Personen hat, um festzustellen, ob man im Vergleich zu anderen benachteiligt oder privilegiert ist (ebd.).

3. Darstellung der Methodik

Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden zur Beantwortung der Fragestellung insgesamt zwölf leitfadengestützte Interviews mit Gewerbetreibenden, die auf dem Abschnitt Mitte (zwischen Mitscherlichplatz und Reuterweg) und Ost (zwischen Reuterweg und Eschersheimer Landstraße) (vgl. BALTABOL ET AL. 2020: 32) des Grüneburgwegs ansässig sind, geführt und anschließend anhand der qualitativen Inhaltsanalyse nach KUCKARTZ (2016) ausgewertet. Untersucht wurde dabei die Wahrnehmung der ansässigen Gewerbetreibenden hinsichtlich der Umgestaltung des Grüneburgwegs zu einer Fahrradstraße. Neben der städtebaulichen und verkehrlichen Wirkung wurde untersucht, welche Faktoren die Akzeptanz der Fahrradstraße seitens der Gewerbetreibenden beeinflussen. Ferner wurden zu den Auswirkungen des Umbaus auf ihre geschäftlichen Aktivitäten geforscht. Die Entscheidung fiel auf ein qualitatives Forschungsdesign, da das Arbeiten mit qualitativen Methoden sich besonders eignet, um nah an der interviewten Person zu forschen und deren Sicht sowie Einstellung zu bestimmten Sachverhalten in Erfahrung zu bringen (MISOCH 2015: 2). Um das eigene Vorgehen transparent zu machen, werden im Folgenden die einzelnen Schritte der Datenerhebung und Auswertung dargestellt.

3.1 Das leitfadengestützte Interview

Wie bereits angeführt, gibt es im deutschsprachigen Raum wenig Forschung zu den Auswirkungen der Implementierung von Fahrradstraßen auf Gewerbetreibende. Da dementsprechend kaum wissenschaftliche Daten zu dem Thema vorliegen, wurde entschieden, leitfadengestützte qualitative Interviews zu führen, um anhand dieser einen detaillierten Einblick in die Wahrnehmung der betroffenen Gewerbetreibenden zu erhalten. Diese ist vor dem Hintergrund des Erkenntnisinteresses der Arbeit besonders relevant, da die Gewerbetreibenden durch ihre berufliche Tätigkeit in dem zu untersuchenden Feld unmittelbaren Zugang zu Informationen über die Auswirkungen der Maßnahme auf ihr Geschäft haben. Durch sie kann Wissen zu bestimmten Sachverhalten in Erfahrung gebracht werden, für welche sie Betriebswissen besitzen (PRYBORSKI & WOHLARB-SAHR 2014: 121).

Grundlage der Interviews ist dabei ein Leitfaden (s. Anhang 1), welcher anhand des Forschungsthemas konzipiert wurde (vgl. FROSCHAUER & LUEGER 2020: 56f.). Der Interviewleitfaden, mit dem das Interview thematisch gerahmt wird (MISOCH 2015: 66), diente dabei zunächst der Gesprächsvorbereitung und fungierte darüber hinaus als eine Art Erinnerungshilfe innerhalb der Interviews (FROSCHAUER & LUEGER 2020: 88). Um zu ermöglichen, dass die Interviewten für sie wichtige Schwerpunkte innerhalb des thematischen Rahmens setzen können,

wird versucht, eine starre Einhaltung der exakten Reihenfolge der einzelnen Interviewfragen zu vermeiden (PRZYBORSKI & WOHLARB-SAHR 2014: 126). Insgesamt wurden zwölf Fragen in drei Themenblöcken formuliert. Der erste Themenblock widmete sich der allgemeinen Einstellung zur Fahrradstraße sowie zur städtebaulichen und verkehrlichen Wirkung. Anschließend ging es um die Auswirkungen der Fahrradstraße auf die geschäftlichen Aktivitäten sowie um das Verhältnis zu anderen Gewerbetreibenden. Abschließend wurden im letzten Teil der Planungsprozess und mögliche Verbesserungsvorschläge für die Fahrradstraße thematisiert.

3.2 Datenerhebung

Für das Forschungsprojekt wurden Interviews mit Gewerbetreibenden auf dem Grüneburgweg geführt. In einem ersten Schritt wurden Informationskarten über das Vorhaben und die Kontaktdaten der Forschenden sowie ein Anschreiben, das den Interviewpartner:innen das Forschungsprojekt näherbringt, ausgedruckt. Anschließend wurden die potenziellen Interviewpartner:innen persönlich aufgesucht. Die Forschenden fragten, ob sie Teil dieser Studie zu den Auswirkungen der Fahrradstraße auf Gewerbetreibende sein und ein Interview mit uns führen wollen. Insgesamt 12 Gewerbetreibende haben zugestimmt (s. Tab. 1). Mit ihnen wurde ein Termin in den folgenden Wochen vereinbart. Außerdem wurden ihnen Informationskarten für eventuelle Rückfragen gegeben. Am Tag des Interviews wurde der grobe Ablauf des Interviews besprochen, um die Interviewpartner:innen auf die Themen vorzubereiten. Ferner wurde gefragt, ob die Forschenden das Interview, zwecks einer einfacheren Auswertung, digital aufzeichnen dürfen. Mit einer Einverständniserklärung wurde den Gewerbetreibenden die Sicherheit gegeben, dass ihre Äußerungen für keine anderen Zwecke als den Forschungsbericht verwendet werden. Die Interviews fanden im Zeitraum zwischen dem 15.03.2023 und dem 30.03.2023 statt. Das kürzeste Interview dauerte 12:54 Minuten, das längste 54:34 Minuten.

Tab. 1 – Übersicht über die Interviews.

Nr.	Gewerbeart	Datum des Interviews	Länge des Interviews	Umbau bzw. kein Umbau
1	Gastronomiebetrieb	15.03.2023	12 Minuten	Umgebaut
2	Einzelhandelsbetrieb	20.03.2023	13 Minuten	Nicht umgebaut
3	Einzelhandelsbetrieb	20.03.2023	14 Minuten	Umgebaut
4	Einzelhandelsbetrieb	20.03.2023	21 Minuten	Umgebaut
5	Einzelhandelsbetrieb	21.03.2023	19 Minuten	Umgebaut
6	Einzelhandelsbetrieb	21.03.2023	30 Minuten	Nicht umgebaut
7	Einzelhandelsbetrieb	22.03.2023	40 Minuten	Nicht umgebaut
8	Einzelhandelsbetrieb	22.03.2023	22 Minuten	Umgebaut
9	Einzelhandelsbetrieb	24.03.2023	15 Minuten	Umgebaut
10	Einzelhandelsbetrieb	28.03.2023	15 Minuten	Umgebaut
11	Einzelhandelsbetrieb	30.03.2023	12 Minuten	Nicht umgebaut
12	Einzelhandelsbetrieb	30.03.2023	54 Minuten	Umgebaut

3.3 Qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz

Die Auswertung der durchgeführten Interviews erfolgte, anschließend an die Transkription, nach DRESING & PEHL (2018). Als Auswertungsmethode entschieden sich die Forschenden für die Methode der qualitativen Inhaltsanalyse nach KUCKARTZ (2016). Ziel dieser Auswertungsmethode war es, durch das induktive sowie deduktive Bilden von Kategorien das Datenmaterial inhaltlich zu strukturieren (KUCKARTZ 2016: 101). Die in mehreren Phasen der Analyse gebildeten Kategorien stellten den Kern dieser Analyseform dar. Auf Basis aller Haupt- sowie Subkategorien wurde im Laufe des Prozesses ein Kategoriensystem erarbeitet, welches als Analysewerkzeug der qualitativen Inhaltsanalyse verstanden werden kann (ebd.: 38). Tabelle 2 zeigt das im Rahmen der Forschung entstandene Kategoriensystem. Die inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse erfolgte in sieben sich teils wiederholenden Forschungsphasen und wird im Folgenden zusammenfassend dargelegt (ebd.: 100ff.). Eingeleitet wird der Analyseprozess durch die Phase der initiierenden Textarbeit, während welcher die Transkripte intensiv studiert und besonders auffällige Passagen markiert werden (ebd.: 101). Auf Basis der Textarbeit sowie des Leitfadens und der die Arbeit anleitendem Forschungsfrage werden die ersten thematischen Hauptkategorien gebildet (ebd.: 102). Anschließend werden innerhalb des ersten Codierungsprozesses die einzelnen Textabschnitte den Hauptkategorien zugeordnet (ebd.: 104). Nachdem alle mit den gleichen Kategorien versehenen Textstellen zusammengestellt wurden, werden die Hauptkategorien ausdifferenziert (ebd.: 106). Dieser Schritt erfolgt induktiv, d.h., die Subkategorien werden aus dem Material herausgebildet. Anschließend wird das Material auf Basis der nun vollständigen und ausdifferenzierten Kategorien erneut codiert (ebd.: 101). Das so strukturierte Datenmaterial wird abschließend systematisch ausgewertet,

wobei die „eigentliche Analyse stattfindet“ (KUCKARTZ 2016: 118). Hierbei werden die verschiedenen Themen und Subthemen kategorienbasiert und entlang der Hauptkategorien ausgewertet (ebd.). Dabei werden in einem ersten Schritt die Ergebnisse der einzelnen Hauptkategorien mit Fokus auf die jeweiligen thematisierten Inhalte zusammengetragen. Anschließend erfolgt die Besprechung der einzelnen Haupt- und Subkategorien. Die Darstellung der Ergebnisse beinhaltet dabei Interpretationen der Autor:innen sowie beispielhafte Zitate aus den insgesamt 12 durchgeführten Interviews (ebd.:119).

Tab. 2 – Kategoriensystem zur Auswertung der Interviews.

1.	Wahrnehmung der Fahrradstraße hinsichtlich städtebaulicher und verkehrlicher Wirkung
1.1.	Bestehen
1.2.	Mobilitätsverhalten
1.2.1.	Eigenes
1.2.2.	Anderer
1.3.	Städtebauliche und Verkehrliche Wirkung
1.3.1.	Verfehltete Ziele
1.3.2.	Erwartete Wirkung
1.3.3.	Auf Anwohner:innen
1.3.4.	Auf Autofahrer:innen
1.3.5.	Auf Verkehrsfluss
1.3.6.	Auf Umwelt
1.3.7.	Erhöhte Sicherheit
1.3.8.	Verminderte Sicherheit
2.	Einflussfaktoren der Akzeptanz unter Gewerbetreibenden
2.1.	Allgemeine Stimmung
2.2.	Einstellung zur Fahrradstraße
2.3.	Verhältnis zu anderen Gewerbetreibenden
2.4.	Einstellung gegenüber Fahrradfahrenden und E-Scooter-Fahrenden
2.5.	Planungs- und Ausführungsprozess
2.5.1.	Informierung über Planungs-/Umbauprozess
2.5.2.	Kommunikation mit der Stadt
2.6.	Widerstand
2.6.1.	Gewerbe
2.6.2.	Anwohner:innen
3.	Auswirkungen der Fahrradstraße auf geschäftliche Aktivitäten
3.1.	Auswirkungen auf Geschäft
3.1.1.	Umsatz
3.1.2.	Erreichbarkeit
3.1.3.	Kund:innen
3.1.4.	Konsumverhalten
3.1.5.	Verweildauer
3.2.	Anpassungen an die Fahrradstraße
3.2.1.	Öffnungszeiten
3.2.2.	Angebot
4.	Implikationen für künftige Umgestaltungen
4.1.	Verbesserungsvorschläge

3.4 Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg

Die Untersuchung fand auf dem Grüneburgweg in Frankfurt am Main statt (s. Abb. 1). Bei diesem handelt es sich um eine „Geschäfts- und Quartierstraße“ (BALTABOL ET AL. 2020: 32), in der Gastronomiebetriebe, Geschäfte des Einzelhandels, eine Bank sowie eine Tankstelle ansässig sind. Wie in anderen Städten hat sich auch in Frankfurt eine Bürgerinitiative gegründet, die sich für den Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur einsetzt (BALTABOL et al. 2020: 9). Im Jahr 2018 wurde ein Bürger:innenentscheid initiiert, den über 40.000 Bürger:innen unterstützten. Dieser wurde jedoch aus rechtlichen Gründen abgelehnt (ebd.). An seine Stelle traten Verhandlungen mit der Stadt, die dazu führten, dass ein Großteil der Forderungen im Koalitionsvertrag festgeschrieben wurde (ebd.). Eine dieser Forderungen war der Umbau von Straßen zu Fahrradstraßen. 2022 wurde der Grüneburgweg zwischen der Fürstenberger Straße und dem Reuterweg zur Fahrradstraße umgebaut (JOURNAL FRANKFURT 2022: o. S.). 2023 soll nach Durchführung der Empirie der Abschnitt zwischen dem Reuterweg und der Eschersheimer Landstraße umgebaut werden (ebd.). Ein Blick in die Presse zeigt, dass der Umbau des Grüneburgwegs zu einer Fahrradstraße umstritten ist.



Abb. 1 – Untersuchungsgebiet Grüneburgweg (Eigene Darstellung mit QGIS).

So beschwerten sich Anwohner:innen darüber, dass auf der Straße die Hälfte aller Parkplätze gestrichen werden soll, von aktuell 106 auf 53 (HARTING 2023: o. S.). Auch der zusätzliche Parkverkehr, der durch die Sperrung in den Seitenstraßen des Grüneburgwegs entsteht, wird von der Anwohner:innenschaft beklagt (KIRCHHOFF 2023: o. S., HARTING 2023 o. S.). Allerdings gibt es auch Gewerbetreibende, die der Meinung sind, die Parkplatzsituation habe sich verbessert. Nicht nur die Anwohner:innen, sondern auch einige Gewerbetreibende auf dem Grüneburgweg sehen den Umbau zur Fahrradstraße kritisch (KIRCHHOFF 2023: o. S.). So führen mehrere Inhaber:innen ihre Umsatzeinbußen auf die Maßnahme zurück (ebd.). Häufig wurde argumentiert, dass aufgrund des geringeren PKW-Verkehrs weniger eingekauft werde, Radfahrer:innen und Fußgänger:innen also weniger Einnahmen pro Besuch brächten als der MIV (HANDY & VOLKER 2021: 402). Auch die als mangelhaft wahrgenommene Kommunikation seitens der Stadt Frankfurt am Main sorgt für Verärgerung unter den Gewerbetreibenden. Demgegenüber führe die Umgestaltung zu einer erhöhten Sicherheit für Kinder (HARTING 2023: o. S.). Nicht zuletzt ist der Beschluss zum Umbau auf politischer Ebene umstritten. So versuchen die Parteien BFF, CDU und FDP den Umbau zu verzögern und bezeichnen die städtische Verkehrspolitik als eine „Fahrraddiktatur“ (ebd.).

4. Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Interviews präsentiert. Dazu werden in einem ersten Schritt die zwölf Interviews in Einzelfallzusammenfassungen wiedergegeben. Es folgt eine Zusammenfassung der Codes, bevor abschließend eine Typisierung der Gewerbetreibenden mittels eines am Material erarbeiteten Kategoriensystems vorgenommen wird.

4.1 Einzelfallzusammenfassungen

Das erste Interview wurde mit I1 geführt. Das Gewerbe von I1 ist ein Gastronomiebetrieb und befindet sich bereits seit 47 Jahren auf dem Grüneburgweg (TI1 2023: Z. 10). Es ist auf dem umgebauten Teil der Straße ansässig. Allgemein findet I1, dass sich die Situation für Fahrradfahrer:innen auf dem Grüneburgweg seit dem Umbau zur Fahrradstraße bezüglich der Verkehrssicherheit und der Zugänglichkeit zur Innenstadt verbessert hat (ebd.: Z. 248). An der Gestaltung hat sich nach Ansicht von I1 noch nicht viel verändert, abgesehen von der Wegnahme von PKW-Parkplätzen. Er verweist auf die Begrünung im Oeder Weg, der bereits eine Fahrradstraße ist (ebd.: Z. 38f.).

Bezüglich der Auswirkungen auf die geschäftlichen Aktivitäten erklärt I1, dass sich die Erreichbarkeit des Geschäfts durch die Wegnahme von Parkplätzen seit der Einführung der Fahrradstraße verschlechtert hat (TI1 2023: Z. 16f.). Vor dem Umbau hatte I1 einen großen Kund:innenstamm, der mit dem PKW kam (ebd.: Z. 49ff.). Seit dem Umbau suchen weniger Kund:innen, die aus weiterer Entfernung bzw. mit dem PKW kommen, das Gewerbe auf (ebd.: Z. 49ff.) und es ist auch schwerer geworden, neue „Gäste“ (ebd. Z. 84ff.) anzuziehen. Zudem gibt es seit dem Umbau Probleme für den Lieferverkehr (ebd.: Z. 76ff.). Darüber hinaus glaubt I1, dass Gäste, die nicht mehr mit dem PKW kommen, auch nicht mit anderen Verkehrsmitteln anreisen und daher seinem Gewerbe fernbleiben (ebd.: Z. 91ff.). Allerdings erklärt I1, dass sich bei Besucher:innen, die zu seinem Gewerbe kommen, keine Veränderungen im Konsumverhalten ergeben haben. Ferner hat I1 sein Angebot seit dem Umbau des Grüneburgwegs nicht verändert (ebd.: Z. 97ff.). Die Außenbestuhlung, die vor dem Umbau bereits vorhanden war, konnte der Betrieb beibehalten (ebd.: Z. 112ff.). Allerdings ging dies mit langen Verhandlungen mit der „Straßenbehörde“ (ebd.: Z. 119) einher. Sein Verhältnis zu anderen Gewerbetreibenden beschreibt I1 als „kollegial“ (ebd.: Z. 138). I1 steht in Kontakt zu anderen Gewerbetreibenden und tauscht sich mit ihnen über die aktuelle Situation auf dem Grüneburgweg aus (ebd.: Z. 140ff.). Auf die anderen Gewerbetreibenden wirke sich die Fahrradstraße durch Einbußen bei der Kundenschaft negativ aus (ebd.: Z. 155ff.).

Grundsätzlich ist I1 mit der Kommunikation über den Umbau seitens der Stadt unzufrieden und fühlt sich übergangen (TI1 2023: Z. 169ff.). Er erfuhr vom Umbau lediglich aus der Zeitung und über Flyer (ebd.). Auch in den Planungsprozess wurde I1 nicht eingebunden (ebd.: Z. 184ff.). Ferner erklärt I1, dass sich kleinere Konflikte mit dem „Straßenbauamt“ (ebd.) während des Umbauprozesses ergaben (ebd.). Speziell nannte er eine Auseinandersetzung über die Außenbestuhlung, die ihm zunächst verboten werden sollte. Schließlich einigte man sich darauf, dass der „Status quo“ (ebd.: Z. 190) erhalten bleibt. Des Weiteren erklärt I1, dass er Parallelen zum Umbau- und Informationsprozess auf dem Oeder Weg sehe, da auch die am Grüneburgweg ansässigen Gewerbetreibenden kein Mitspracherecht bezüglich des Umbaus hätten (ebd.: Z. 233ff.). Abschließend erklärt er, dass er sich von Seiten der Stadt ein verständlicheres Konzept wünsche, da er nicht verstehe, wie die Verluste der Gewerbetreibenden ausgeglichen werden sollen (ebd.: Z. 247ff.), insbesondere weil der Grüneburgweg nicht an Attraktivität gewonnen habe (ebd.).

Das zweite Interview wurde mit I2 geführt. Hierbei handelt es sich um einen Inhaber eines Einzelhandelsgeschäftes. Es befindet sich zum Zeitpunkt des Interviews seit 39 Jahren auf dem Teil des Grüneburgwegs, der nicht umgebaut ist (TI2 2023: Z. 7). Grundsätzlich ist I2 nicht gegen eine Einführung von Fahrradstraßen (ebd.: Z. 12). Allerdings stoßen ihm die Wegnahme von PKW-Parkplätzen (ebd.: Z. 13) sowie der erschwerte Zugang zu einzelnen Geschäften auf dem bereits umgebauten Abschnitt auf (ebd.: Z. 20 f.), weshalb I2 gegen die Einführung der Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg ist (ebd.: Z. 12 f.). Gestalterisch hat sich laut I2 durch die Fahrradstraße nichts verändert, bis auf ein Schild, das darauf hinweist, dass der Grüneburgweg eine Fahrradstraße ist (ebd.: Z. 27). Bezüglich der erwarteten Auswirkungen auf seine geschäftlichen Aktivitäten erklärt I2, dass er eine allgemeine Veränderung auf dem Grüneburgweg wahrnimmt, die allerdings nicht erst mit der Fahrradstraße eingetreten sei, sondern bereits mit der Corona-Pandemie (ebd.: Z. 49f.). Im Moment ist es laut I2 noch zu früh, konkrete Auswirkungen auf seine geschäftlichen Aktivitäten zu prognostizieren, und er „schaut, wie die Situation sich ergibt“ (ebd.: Z. 61f.). Jedoch ist das Geschäft am Freitag und Samstag bereits geschlossen, da an diesen Tagen zu wenige Kund:innen das Geschäft aufsuchen (ebd.: Z. 119 ff.). Falls sich die Situation verschlechtern sollte, würde I2 das Geschäft noch an einem weiteren halben Tag schließen (ebd.: Z. 122f.). I2 verweist darauf, dass ein Teil der Kundschaft von außerhalb Frankfurts komme, und zudem teilweise älter sei, weshalb diese sein Gewerbe nicht mit dem Fahrrad aufsuchen (ebd.: 35ff.). I2 rät Kund:innen, mit dem Taxi zu kommen, jedoch bleiben viele von ihnen seinem Geschäft fern (ebd.: Z. 69ff.). Trotz seiner abwartenden Haltung befürchtet I2 für den Grüneburgweg eine ähnliche Entwicklung wie auf dem Oeder Weg, wo

die Umsätze laut Zeitungsberichten um „bis zu 50 % zurückgegangen“ sind (TI2 2023: Z. 64f.). Ferner erwartet er, dass sich die Gastronomie im Zuge des Umbaus auf dem Grüneburgweg ausbreiten und die Straße zu einer „Partymeile“ wird (ebd.: Z. 64ff.).

I2 hat ein gutes Verhältnis zu anderen Gewerbetreibenden auf der Straße und „komm[t] mit jedem gut aus“ (ebd.: Z. 133). Auch auf eine „Initiative“ gegen die Fahrradstraße ist I2 aufmerksam geworden (ebd.: Z. 164f.). I2 vermutet, dass sich die Fahrradstraße auf Gastronom:innen positiv auswirken wird, da diese sich auf der Straße ausbreiten können (ebd.: Z. 66). Jedoch glaubt er, dass auch ihnen die Kund:innen fehlen werden, die vorher mit dem PKW gekommen sind (ebd.: Z. 149). Über das Verhalten von Fahrrad- und E-Scooter-Fahrer:innen beschwert I2 sich, da diese oftmals ihr Fahrrad bzw. ihren E-Scooter vor dem Schaufenster abstellen (ebd.: Z. 99ff.). I2 fordert, dass Nutzungsgebühren nicht nur für PKW-Fahrer:innen, sondern auch für Fahrradfahrer:innen eingeführt werden (ebd.: Z. 110ff.). Die Umsetzung der Fahrradstraße auf dem bereits umgebauten Abschnitt empfindet er als „nicht gerecht“ (ebd.: Z. 20), da der Zugang zu Gewerben „geblockt“ (ebd.: Z. 21) sei. Vom Umbau des Grüneburgwegs erfuhr I2 durch einen „Aushang an der Tür“, die „Medien“ (ebd.: Z. 162f.) und einen Brief (ebd.). Ferner erzählt er von einer Informationsveranstaltung im Römer (ebd.: Z. 163ff.). Allerdings fühlt sich I2 nicht wirklich wahrgenommen und vor vollendete Tatsachen gestellt (ebd.: Z. 138ff.). Er berichtet, dass ihm seitens der Stadt ein PKW-Parkplatz vor seinem Geschäft zugesagt worden sei (ebd.: Z. 194ff.). Dieser stehe allerdings nicht ausschließlich Kund:innen seines Geschäfts, sondern auch anderen Menschen zur Verfügung. Daher befürchtet er, dass der PKW-Parkplatz in Zukunft auch von Kund:innen anderer Geschäfte genutzt wird (ebd.). Verbesserungsvorschläge für die Fahrradstraße hat I2 nicht (ebd.: Z. 191).

Das dritte Interview wurde mit I3 geführt. Beim Geschäft von I3 handelt es sich um ein Einzelhandelsgeschäft. Das Geschäft befindet sich bereits seit 22 Jahren auf dem Grüneburgweg und liegt auf dem Teil, der bereits zu einer Fahrradstraße umgebaut wurde. Allgemein spricht sich die Interviewpartnerin für mehr Fahrräder und weniger PKW in der Stadt aus und ist somit positiv gegenüber der Fahrradstraße eingestellt (TI3 2023: Z. 16ff.). Nach Beobachtung von I3 fahren seit Einführung der Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg weniger PKW mit zu hoher Geschwindigkeit (ebd.: Z. 16ff.). Durch die Fahrradstraße habe sich die Erreichbarkeit des Geschäfts nicht verändert. Die Personen, die mit dem PKW zum Geschäft kämen, seien weiterhin dazu in der Lage (ebd.: Z. 58ff.). Allerdings komme auch immer mehr Kundschaft nun zu Fuß oder mit dem Fahrrad (ebd.). Ferner seien keine Probleme mit der Warenlieferung entstanden (ebd.: Z. 165ff.). Auch auf das Angebot des Gewerbes hat die Fahrradstraße keinen Einfluss genommen (ebd.: Z. 70f.). Ebenso verhalte es sich mit der Verweildauer der Kund:innen im

Geschäft (TI3 2023: Z. 74f.). Des Weiteren sei es nicht zu Umsatzeinbußen gekommen (ebd.: Z. 45f.). Allerdings ist I3 unzufrieden mit der Kommunikation über die Umsetzung sowie mit dem Planungsprozess, da es hier keine Einbindung der Gewerbetreibenden am Grüneburgweg gegeben habe (ebd.: Z. 98ff.). Zwar fand laut I3 eine Ortsbeiratssitzung statt, jedoch sei der Umbau zu diesem Zeitpunkt bereits beschlossen gewesen (ebd.: Z. 121ff.). Als Verbesserungsvorschlag nennt I3 eine bessere Gestaltung der Lieferzonen (ebd.: Z. 152ff.). Hierbei bezieht sich I3 sich auf die Ladezonen an der Kreuzung des Grüneburgwegs mit dem Reuterweg (ebd.). Durch die Poller sei es zu schwer für die Gewerbetreibenden, ihre Ware auszuladen. I3 zufolge ist das Konzept der Fahrradstraße nicht umfassend genug (ebd.: Z. 134ff.). I3 erklärt, dass sie mit den anderen Gewerbetreibenden in Kontakt steht. Sie berichtet, dass andere Gewerbetreibende den Umbau als „schlimm“ wahrnehmen und die allgemeine Stimmung der Fahrradstraße gegenüber negativ sei (ebd.: Z. 85ff.).

Das vierte Interview wurde mit I4 geführt. Auch I4 betreibt ein Einzelhandelsgeschäft. Es befindet sich seit 10 Jahren auf dem Grüneburgweg und liegt auf dem Teil, der bereits zu einer Fahrradstraße umgebaut wurde. Grundsätzlich befürwortet I4 die Fahrradstraße. Allerdings kritisiert er die Wahl des Standorts (TI4 2023: Z. 9f.). I4 ist der Ansicht, dass eine „normal funktionierende und florierende“ (ebd.: Z. 8) Geschäftsstraße nicht für einen solchen Umbau geeignet sei. So werde den Gewerbetreibenden im Grüneburgweg „das Leben schwer“ gemacht (ebd.: Z. 10f.). Außerdem bemängelt I4, dass sich die Sicherheit der Fußgänger:innen verschlechtert habe (ebd.: Z. 26f.). Er beobachtet, dass durch die Zunahme des Radverkehrs viele Fahrradfahrer:innen auf den Bürger:innensteig ausweichen, da sie sich von dem „rücksichtslosen“ (ebd.: Z. 26) Fahrstil anderer Radfahrer:innen bedroht fühlten (ebd.: Z. 19f.). Die Sicherheit der Fußgänger werde darüber hinaus durch das Wegfallen eines Zebrastreifens gemindert (ebd.: Z. 42). Zusätzlich bemängelt I4 neben der roten Farbe auf dem umgebauten Teil (ebd.: Z. 38) die neu installierte Beleuchtung auf dem Grüneburgwegs (ebd.: Z. 44f.).

Die Auswirkungen auf sein Geschäft beschreibt I4 als negativ. Im Vergleich zu den Vorjahren lasse sich, so I4, ein deutlicher Umsatzrückgang beobachten (ebd.: Z. 78ff.). Allerdings hänge dies möglicherweise auch mit der COVID-19 Pandemie zusammen (ebd.). Die Rückgänge führt er in erster Linie auf die verschlechterte Erreichbarkeit des Geschäfts zurück (ebd.: Z. 74f.). I4 gibt an, dass ein großer Teil der Kundschaft außerhalb Frankfurts lebe und daher ausschließlich mit dem PKW fahre, um das Geschäft zu erreichen (ebd.: Z. 60f.). Die Kundschaft beklage daher oftmals die weggefallenen Parkplätze (ebd.: Z. 74). Der Umbau hat seiner Einschätzung nach die Verkehrsmittelnutzung der Kund:innen nicht verändert (ebd.: Z. 86). Er habe jedoch den Eindruck, dass einige seiner Stammkund:innen, die zuvor mit dem PKW angereist sind,

aufgrund der Sperrung und des Wegfalls von Parkplätzen sein Geschäft nicht mehr aufsuchen (TI4 2023: Z. 87). Diese Erfahrung würden viele der benachbarten Ladenbesitzer:innen teilen (ebd.: Z. 146ff.). Ausnahmen seien Gastronomiebetriebe, deren Außenfläche durch den Umbau zugenommen habe (ebd.: Z. 244f.). Zudem gibt I4 an, dass die benachbarten Wohnviertel negativ von dem Umbau betroffen seien, da der MIV durch den Umbau nicht abnehme, sondern sich auf die umliegenden Straßen verlagere (ebd.: Z. 199). Der Umbau führe dazu, dass Lieferfahrzeuge oftmals in der zweiten Reihe parken würden, wodurch die Sicherheit sowohl der Fahrradfahrer:innen als auch der Fußgänger:innen abnehme. I4 beschreibt sein Verhältnis zu den benachbarten Ladenbesitzer:innen als überwiegend positiv (ebd.: Z. 132). Die Kommunikation seitens der Stadt bewertet I4 als negativ. Er erklärt, dass er von der Stadt über den Umbau nicht informiert wurde, sondern über „Nachbarschafts-Talk“ (ebd.: Z. 174) davon erfuhr. Die Geschäftstreibenden sowie die Anwohner:innen seien „überhaupt nicht“ (ebd.: Z. 181) eingebunden worden. Gespräche mit Vertreter:innen aus der Politik oder den zuständigen Ämtern haben laut I4 erst stattgefunden, nachdem die Straße bereits umgebaut worden war (ebd.: Z. 185). I4 ist in der Vergangenheit zu Ortsbeiratssitzungen gegangen, hält dies jedoch mittlerweile für „relativ sinnlos“ (ebd.: Z. 201 ff.). Als Verbesserungsvorschlag nennt I4 den Verzicht auf die Wegnahme von Parkplätzen und den Rückbau der Durchfahrtssperre (ebd.: Z. 222ff.), da manche Geschäfte sonst nicht erreicht werden könnten (ebd.: Z. 260).

Das fünfte Interview wurde mit I5 geführt. Beim Geschäft von I5 handelt es sich um ein Einzelhandelsgeschäft mit Ausschank. I5 ist seit 12 Jahren am Grüneburgweg ansässig (TI5 2023: Z. 4). Sein Geschäft befindet sich auf dem bereits umgebauten Teil. Auswirkungen der Fahrradstraße konnte I5 zum Zeitpunkt des Interviews nicht spüren. I5 vermutet, dass sich diese erst im Zuge des Sommergeschäftes zeigen werden (ebd.: Z. 10). Die interviewte Person erhofft sich eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

I5 bemängelt, dass die Gestaltung der Straße nicht einheitlich sei (ebd.: Z. 37f.). Es fehle ein Gesamtkonzept für das Gebiet, einschließlich Grünanlagen, das die Aufenthaltsqualität verbessern könnte. Der Interviewte bemängelt ferner das Fehlen eines klaren Konzepts seitens der Stadt (ebd.: Z. 45). Als Geschäftsinhaber, der u.a. Wein ausschenkt, fühlt sich I5 unzureichend unterstützt und glaubt, dass die Situation ohne ein umfassendes und durchdachtes Konzept nicht besser wird. Zudem kann I5 keinen Vorteil für die Sicherheit von Radfahrer:innen erkennen (ebd.: Z. 91ff.), da das PKW-Verkehrsaufkommen nicht geringer, sondern nur in die Nebenstraßen umgeleitet werde (ebd.: Z. 90f.). So würden die Nebenstraßen für den Radverkehr gefährlicher (ebd.). Auch befürchtet I5, dass Radfahrer:innen nicht Kund:innen ersetzen, die mit dem PKW schwere Güter transportieren (ebd.: Z. 103 ff.).

I5 kritisiert die mangelhafte Erreichbarkeit des Geschäftes, welche er als „Katastrophe“ (TI5 2023: Z. 54) bezeichnet. Es geht ihm nicht nur um den Mangel an Parkplätzen, für den I5 als verkehrsberuhigende Maßnahme noch Verständnis hat. Das hauptsächliche Problem ist laut I5 die Diagonalsperre (ebd.: Z. 56f.). I5 erklärt, dass nicht nur Kund:innen aus dem südlichen Westend und dem Grüneburgweg bei ihm einkaufen, sondern auch viele Pendler:innen. Diese würden den Grüneburgweg und das Geschäft unter anderem über die Bockenheimer Landstraße erreichen (ebd.: Z. 60f.). Die Geschäftsentwicklung war laut I5 in den letzten zwölf Jahren stets positiv (ebd.: Z. 67ff.). Selbst die COVID-19-Pandemie, die Inflation sowie der Krieg hätten daran nichts geändert (ebd.). Erst mit dem Umbau des Grüneburgwegs zu einer Fahrradstraße habe sich die Situation geändert, massive Einschnitte im Verkauf seien die Folge (ebd.: Z. 80f.). Nicht zuletzt seien Abnahmemenge der Ware und der Umsatz davon negativ betroffen (ebd.: Z. 118f.). Ähnlich schätzt er die Situation auch für die umliegenden Geschäfte ein (ebd.: Z. 142f.). Es sei bereits ein E-Mail-Verteiler zur Absprache untereinander und mit Gewerbetreibenden auf dem Oeder Weg eingerichtet worden (ebd.: Z. 183f.). I5 kritisiert zudem die Kommunikation mit der Stadt über den Umbau des Grüneburgwegs (ebd.: Z. 160ff.). Die Gewerbetreibenden seien im Vorfeld nicht ausreichend über das Vorhaben der Stadt informiert worden (ebd.: Z. 157ff.). Es habe keine „proaktive Information“ gegeben (ebd.: Z. 222). Vielmehr müsse selbst recherchiert werden (ebd.: Z. 156f.). Als Verbesserungsvorschlag wird die Einrichtung von Sitzgelegenheiten in der Nähe von Gastronomiebetrieben genannt (ebd.: Z. 197ff.).

Das sechste Interview wurde mit I6 geführt. I6 betreibt wie fast alle anderen befragten Gewerbetreibenden ein Einzelwarengeschäft. Es existiert seit 2005 (TI6 2023: Z. 3) und liegt im noch nicht umgebauten Teil des Grüneburgwegs. I6 zeigt sich mit der Lage im Westend zufrieden, da hier Klientel angesprochen wird, welches sich nach den angebotenen hochwertigen Produkten sehne und sich diese leisten könne (ebd.: Z. 11ff.). Grundsätzlich spricht sich I6 nicht gegen eine Fahrradstraße aus (ebd.: Z. 21f.), er hat jedoch erhebliche Bedenken bezüglich des Fortbestehens seines Geschäftes (ebd.: Z. 20ff.). V.a. die Streichung von 60 Parkplätzen im Grüneburgweg hält I6 für unüberlegt (ebd.: Z. 25ff.), da dies auch zu erheblichen Problemen in der Warenlieferung führe (ebd.: Z. 34ff.). I6 wurde eine An- und Abladefläche auf der anderen Straßenseite in Aussicht gestellt, auf welcher ein kurzzeitiges Parken gestattet sei (ebd.: Z. 37f.). Er betont aber, dass es auf dem Grünburgweg morgens viel Verkehr gebe, welcher mit der Zeit der Warenlieferung zusammenfalle (ebd.: Z. 38f.). I6 äußert sich darüber besorgt, dass zwar die Stellflächen zu dieser Zeit frei seien (ebd.: Z. 43f.), die Waren allerdings über die Straße geschoben oder getragen werden müssten (ebd.: Z. 42f.). Er bietet auch einen Lieferdienst an (TI6 28

2023: Z. 34f., Z. 175f.), für welchen Fahrzeuge benötigt werden (ebd.: Z. 64f.). Da für I6 Qualität und Service an erster Stelle stehen (ebd.: Z. 234f.) und im Geschäft empfindliche Waren angeboten werden, sieht er eine Lieferung oder Abholung mit dem Fahrrad eher kritisch (ebd.: Z. 233ff.). Dies bedeutet für ihn v.a. höhere Verpackungskosten, da Waren dann besser verpackt werden müssten (ebd.: Z. 241ff.). I6 verdeutlicht, dass er willens ist, sich auf die Situation mit der Fahrradstraße einzustellen (ebd.: Z. 244ff.), und er bereits jetzt schon viele Kund:innen hat, welche mit Lastenfahrrädern zum Einkaufen kommen (ebd.: Z. 246). Aktuell sieht I6 aber keinen Vorteil in der Fahrradstraße, weder für sich noch für Radfahrer:innen (ebd.: Z. 123f.). Er vermutet, dass der PKW-Verkehr nicht abnehmen wird, da viele Berufstätige, die in der Umgebung arbeiten, trotz der Fahrradstraße mit dem PKW kommen würden (ebd.: Z. 113f.). Er erkennt keine gesteigerte Sicherheit für Radfahrer:innen (ebd.: Z. 413ff.), da viele PKW-Fahrer:innen mit überhöhter Geschwindigkeit auf der Straße fahren würden (ebd.: Z. 418f.). I6 sieht die Fahrradstraße als nachteilig für Einzelhändler:innen und mittelständische Unternehmen an (ebd.: Z. 123, Z. 285f.). Lediglich für die Gastronomie könnten sich seiner Einschätzung nach Vorteile ergeben, da diese neu gewonnene Plätze auf der Straße nutzen könnten (ebd.: Z. 310f.).

I6 ist allgemein mit dem Planungs- und Informationsprozess über den Umbau des Grüneburgwegs zur Fahrradstraße nicht zufrieden. I6 erfuhr nur durch „Hörensagen“ (ebd.: Z. 308) vom anstehenden Umbau, und Kund:innen sowie Nachbar:innen machten ihn darauf aufmerksam, dass es Versammlungen gebe, auf denen die Umgestaltung besprochen werde (ebd.: Z. 308ff.). Dort äußerte I6 zwar seine Bedenken in Zusammenhang mit dem Umbau (ebd.: Z. 264ff.). Auf diese sei jedoch nicht eingegangen worden (ebd.). Er empfindet es als eine „absolute Frechheit“ (ebd.: Z. 278), dass die Fahrradstraße nach zwei Jahren COVID-19-Pandemie nun umgesetzt werde (ebd.: Z. 276ff.). Abschließend erklärt er, dass es durchaus Kompromisse in Bezug auf die geplante Fahrradstraße geben könne (ebd.: Z. 388f.) und die Bedeutung einer Fahrradstraße hinsichtlich des Klimaschutzes offensichtlich sei (ebd.: Z. 390). Allerdings ist I6 der Meinung, dass es „großflächig bessere Lösungen“ gebe, um den Verkehr zu lenken (ebd.: Z. 391f.). I6 nennt die Idee eines PKW-Parkhauses für das Viertel (ebd.: Z. 399). Dies hätte laut I6 eine bessere Verkehrssteuerung ermöglicht (ebd.: Z. 402). Insgesamt befürwortet I6 das Konzept einer Fahrradstraße (ebd.: Z. 388f.). Er ist aber der Meinung, dass die Umsetzung nicht erfolgreich ist (ebd.: Z. 406).

Das siebte Interview wurde mit I7 geführt. Auch dieser Gewerbetreibende betreibt ein Einzelhandelsgeschäft. Das Gewerbe ist seit 2001 auf dem Grüneburgweg ansässig und befindet sich auf dem Teil, der noch nicht zu einer Fahrradstraße umgebaut wurde (TI7 2023: Z. 7). Daher

ist I7 sich bezüglich der Auswirkungen der Fahrradstraße unsicher und möchte den Umbau abwarten (TI7 2023: Z. 21f.). Generell sieht I7 in solchen städtebaulichen Veränderungen jedoch „immer irgendwie eine Herausforderung“ (ebd.: Z. 24f.), insbesondere in Bezug auf den Umsatz. I7 erwartet einen Umsatzrückgang von 20 bis 30 % (ebd.: Z. 165), was dazu führen könne, „dass man sich ernsthaft überlegen muss, ob man den Standort hält“ (ebd.: Z. 166f.). Zudem erwartet I7 aufgrund des Umbaus zur Fahrradstraße eine Ausbreitung der Gastronomie und einen Rückgang von Fachgeschäften (ebd.: Z. 168ff.). Wie auch bei vielen anderen Geschäften auf der Straße stamme die Kundschaft nicht nur aus Frankfurt, sondern aus dem ganzen Rhein-Main-Gebiet, weshalb der PKW ein beliebtes Verkehrsmittel der Kund:innen sei (ebd.: Z. 40f.). Zudem beobachtet I7, dass die Kund:innen mehrere Anlaufstellen haben, die mit dem PKW besser und schneller zu erreichen seien (ebd.: Z. 208f.). Hinzu kommt, dass das Gewerbe von I7 sensible Produkte anbietet, was den Transport mit dem Fahrrad erschwere (ebd.: Z. 222f.). Auch im Hinblick auf die Lieferungen sieht I7 große Schwierigkeiten, um die sich jedoch die Spediteure kümmern müssten (ebd.: Z. 384).

Die Gestaltung der Fahrradstraße beschreibt I7 als „[f]urchtbar [Anm. d. Ver.]“ (ebd.: Z. 64), was sich insbesondere auf die rote Farbe auf der Straße bezieht. In Bezug auf die Sicherheit ist I7 der Meinung, dass ein Umbau zur Fahrradstraße nicht notwendig sei, da er auch vor dem Umbau „gut in Frankfurt Rad gefahren“ (ebd.: Z. 121f.) sei und nie Probleme im Straßenverkehr gehabt habe. Zwar bewertet I7 die Einführung von Fahrradstreifen grundsätzlich positiv, der Grüneburgweg sei jedoch für solche Maßnahmen ungeeignet (ebd.: Z. 125). Den Austausch mit den anderen Gewerbetreibenden auf der Straße beschreibt I7 als gering (ebd.: Z. 250). Vom Umbau hat I7 durch die Sozialen Medien und Mund-zu-Mund-Propaganda erfahren (ebd.: Z. 296ff.). Von der Stadt wurde I7 nicht in den Prozess eingebunden. Auch sucht er nicht das Gespräch mit der Stadt, da er der Meinung ist, dass er nichts am Vorhaben ändern könne (ebd.: Z. 336ff.). Daher geht I7 davon aus, dass keine Kommunikation und kein Kompromiss möglich sei (ebd.). Wenn er negative Auswirkungen auf sein Geschäft aufgrund des Umbaus zur Fahrradstraße bemerkt, will er die Stadt verklagen (ebd.: Z. 334f.). Insgesamt findet I7 den Gestaltungsprozess trotzdem in Ordnung, da die Formalitäten eingehalten worden seien (ebd.: Z. 367ff.). Da I7 bereits vor dem Umbau mit dem Grüneburgweg als Standort zufrieden war, konnte I7 keine konkreten Verbesserungsvorschläge nennen (ebd.: Z. 419ff.).

Das achte Interview wurde mit I8 geführt. Bei dem Gewerbe von I8 handelt es sich um ein Einzelhandelsgeschäft. I8 ist seit 17 Jahren auf dem Grüneburgweg ansässig (TI8 2023: Z. 66), sein Geschäft befindet sich auf dem umgebauten Abschnitt der Straße. I8 ist der Fahrradstraße gegenüber „neutral“ (ebd.: Z. 8) eingestellt. Er selbst nutzt sowohl das Fahrrad als auch den

PKW (TI8 2023: Z. 7). Jedoch ist I8 der Meinung, dass das Vorgehen in Deutschland „sehr radikal“ (ebd.: Z. 10f.) sei, und verweist auf die Schweiz und Frankreich, die ihm zufolge bezüglich Fahrradstraßen bereits in einem weit fortgeschritteneren Stadium seien (ebd.: Z. 12f.). I8 bezweifelt, dass die in der Straße angebrachten Poller eine verkehrsberuhigende Wirkung haben (ebd.: Z. 263). Die rote Straßenmarkierung hält er nicht für wichtig. Sie hätte ihm zufolge auch grün sein können (ebd.: Z. 262f.).

I8 erklärt, dass sein Umsatz in dem halben Jahr seit dem Umbau der Straße stabil geblieben ist (ebd.: Z. 32f.). Ferner können laut ihm potenzielle Umsatzrückgänge nicht eindeutig auf die Fahrradstraße zurückgeführt werden, da der Krieg in der Ukraine (ebd.: Z. 44f.) und die „nächste Bankenkrise“ (ebd.: Z. 46) ebenfalls dazu beitragen würden. I8 versucht, mit den Konsequenzen gut umzugehen (ebd.: Z. 37f.). Jedoch sei das „Handling“ (ebd.: Z. 39) komplizierter geworden. So sei die Warenanlieferung beeinträchtigt, da die Suche nach einem Parkplatz beschwerlicher geworden sei (ebd.: Z. 61ff.). Dadurch habe er einen größeren Zeitaufwand (ebd.). Daher öffnet I8 sein Geschäft nun erst „um elf“ (ebd.: Z. 70). Ferner erklärt I8, dass seine Kund:innen „abgenervt“ (ebd.: Z. 34) seien. I8 gibt an, er hat viele Kund:innen, die aus größerer Entfernung kämen, z.B. aus Bad Homburg, Köln, Bonn oder Basel. Diese würden mit dem PKW anreisen (ebd.: Z. 83ff.). U.a. durch die beschwerlichere Parkplatzsituation habe sich zu seinem Bedauern die Zeit, die die Kund:innen in seinem Geschäft verbringen, verkürzt (ebd.: Z. 114). Laut I8 ist die allgemeine Stimmung auf der Straße „extrem schlecht“ (ebd.: Z. 120). Alle seien „noch gestresster, noch verrückter“ (ebd.: Z. 116f.) und es komme täglich zu Konflikten zwischen Fahrrad- und PKW-Fahrer:innen (ebd.: Z. 120ff.). Um sein Angebot an die Fahrradstraße anzupassen, führt I8 nun auch kleinere Gegenstände in seinem Laden (ebd.: Z. 4). Er verkauft u.a. größere Töpfe, die mit dem PKW transportiert werden müssten (ebd.: Z. 140ff.). Falls sich die Lage für sein Geschäft verschlechtern würde, könnte er aufgrund seiner Qualifikationen auch anderweitig Geld verdienen (ebd.: Z. 189ff.).

I8 befürchtet, dass auf dem Grüneburgweg eine Party-Meile entstehen könnte (ebd.: Z. 172ff.). Laut ihm stellt sich die Frage, welche Gewerbebetriebe auf der Straße ansässig sein sollen (ebd.: Z. 167). Derzeit sei der Grüneburgweg eine Straße mit vielen Einzelhändlern (ebd.: Z. 170ff.). I8 befürchtet, dass sich der Grüneburgweg zu einer Straße mit viel Gastronomie verwandeln wird, wie dies bereits auf dem Oeder Weg geschehen sei (ebd.: Z. 169ff.). Eine Ausbreitung von Gastronomiebetrieben auf dem Grüneburgweg werde durch den Umbau gefördert (ebd.: Z. 169ff.). Sein Verhältnis zu den anderen Gewerbetreibenden beschreibt I8 als kein „herzliches Miteinander“ (ebd.: Z. 186). Er nimmt wahr, dass es viele Initiativen gibt (ebd.: Z. 197f.). Es „rumort an allen Ecken und Enden“ (ebd.: Z. 286f.). Aus den Initiativen halte er sich allerdings

raus und kümmere sich lieber um sein eigenes Geschäft, da er glaube, nicht besonders viel Einfluss auf die Situation zu haben (TI8 2023: Z. 199ff.). Ferner geht I8 davon aus, dass sich der Umbau der Straße negativ auf andere Gewerbetreibende auswirkt (ebd.: Z. 204ff.).

Vom Umbau zur Fahrradstraße habe er erst drei Wochen vor der Umsetzung erfahren (ebd.: Z. 226f.). I8 beschwert sich darüber, von der Stadt weder rechtzeitig (ebd.: Z. 227f.) noch persönlich (ebd.: Z. 237ff.) über den Umbau in Kenntnis gesetzt worden zu sein. I8 erwähnt zwei Ortsbeiratssitzungen, an denen er aus Termingründen nicht teilnehmen konnte (ebd.: Z. 248ff.). Selbst wenn er teilgenommen hätte, hätte dies seiner Meinung nach keinen Einfluss gehabt (ebd.: Z. 248ff.). I8 hat das Gefühl, von der Stadt durch die Fahrradstraße belehrt zu werden, was ihm aufstoße (ebd.: Z. 259). Allgemein ist er mit dem Planungs- und Ausführungsprozess unzufrieden. Ihm zufolge sei die Planung „vom Schreibtisch passiert“ (ebd.: Z. 266). In Bezug auf Verbesserungsvorschläge erklärt I8, dass er die Poller und die Zufahrtssperren wieder entfernen würde (ebd.: Z. 297ff.). Nach seiner Meinung wäre es viel effektiver, Blitzer aufzustellen, um die Straße zu beruhigen (ebd.: Z. 303ff.).

Das neunte Interview wurde mit I9 geführt. I9 betreibt ein Einzelhandelsgeschäft. Das Geschäft ist seit fünf Jahren auf dem Grüneburgweg ansässig. Ihr Geschäft befindet sich auf dem Teil, der bereits zu einer Fahrradstraße umgebaut wurde (TI9 2023: Z. 4). Bis vor dem Umbau war I9 „sehr zufrieden“ (ebd.: Z. 9) mit dem Standort. Durch den Umbau sei die Situation auf dem Grüneburgweg kompliziert, da keine neuen Kunden dazukämen (ebd.: Z. 13ff.). Dies liege an der geringen Anzahl an Parkplätzen und an Personen, die zufällig vorbeikämen. Generell betont I9, dass der Zugang zum Viertel nun schwieriger sei (ebd.: Z. 87ff.). Dies sei problematisch, da sie nicht nur von Stammkunden leben könne (ebd.: Z. 30f.). In Bezug auf das Konsumentenverhalten gibt I9 an, dass weniger größere Produkte gekauft werden. Den Grund dafür sieht sie im Mangel an nahen Parkplätzen (ebd.: Z. 138f.), weshalb ihr die Nutzung der Lieferzonen durch Kund:innen egal ist (ebd.: Z. 226ff.). I9 erklärt, seit dem Umbau große (Umsatz-)Verluste gemacht zu haben (ebd.: Z. 53f.). Auch die Aufenthaltsqualität habe nicht von dem Umbau profitiert, da nur vereinzelt Bänke installiert worden seien (ebd.: Z. 74f.). Insgesamt sieht I9 „keine Vorteile von einer Fahrradstraße“ (ebd.: Z. 84).

Die Fahrradfahrenden stellen für I9 ein großes Problem dar, da diese die Verkehrsregeln nicht respektieren würden, aggressiv seien und die Sicherheit auf dem Grüneburgweg mindern würden (ebd.: Z. 60ff.). Außerdem konnte sie seit dem Umbau keine Zunahme des Fahrradverkehrs bemerken (ebd.: Z. 63ff.). Das Verhältnis zu anderen Gewerbetreibenden beschreibt I9 als kollegial (ebd.: Z. 169). Dies war auch vor dem Umbau so. Neu hinzu kommt laut I9, dass sich die Gewerbetreibenden gemeinsam über die Fahrradstraße beschwerten und Aktionen gegen die

Fahrradstraße organisieren (TI9 2023: Z. 170ff.). Die Kommunikation mit der Stadt ist, laut ihr, schlecht gelaufen, da die Umbauarbeiten mit einer Woche Vorlaufzeit zu kurzfristig angekündigt worden seien (ebd.: Z. 162). Zudem merkt sie an, dass nur durch den Austausch untereinander alle Gewerbetreibenden mit den aktuellen Informationen versorgt worden seien (ebd.: Z. 169ff.). Als Verbesserungsvorschläge nennt I9 stärkere Verkehrskontrollen, insbesondere für Fahrradfahrer:innen, Zebrastreifen für Schulwege, mehr Kommunikation (ebd.: Z. 213ff.) und eine Orientierung an Städten wie Zürich (ebd.: Z. 240ff.).

Das zehnte Interview wurde mit I10 geführt. Das Gewerbe ist ein Einzelhandelsgeschäft. I10 ist seit 17 Jahren am Grüneburgweg ansässig (TI10 2023: Z. 4). Das Geschäft liegt auf dem bereits umgebauten Teil des Grüneburgwegs. Den Standort empfand der Interviewpartner bisher immer als einen sehr guten (ebd.: Z. 11). Besonders das „finanziell besser [da stehende] [Anm. d. Ver.]“ Klientel (ebd.: Z. 12) des Westends mache diesen Standort für ihn interessant. Seit dem Umbau habe er jedoch mit Einbußen zu kämpfen. I10 spricht von einem Umsatzrückgang von 10 % (ebd.: Z. 92) und befürchtet, dass er mit den „10 Prozent, [...] jetzt noch ganz gut bedient“ sei und „es [...] sicherlich noch mehr“ würden (ebd.: Z. 96). Er verzeichne zudem eine Einbußung an Kundschaft von 12 % (ebd.: Z. 99). Dies führt er insbesondere auf die Durchfahrtssperre zurück (ebd.: Z. 99ff.).

Die Kundschaft setze sich aus Anwohner:innen, Handwerker:innen und Büroleuten zusammen. Die Struktur des Kundenstammes sei, auch nach dem Umbau, weitestgehend unverändert geblieben (ebd.: Z. 111). Kund:innen, welche zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs seien, kämen vorbei (ebd.: Z. 127) und auch ein gewisser Teil der Stammkund:innen nehme einen Umweg in Kauf, um im Geschäft weiterhin einzukaufen (ebd.: Z. 125f.). Lediglich die Pendler:innen, welche mit dem PKW kommen, würden nun wegfallen (ebd.: Z. 123ff.). I10 sieht den Grund für diesen Schwund in der Durchfahrtssperre, welche am oberen Ende des Grüneburgwegs installiert wurde (ebd.: Z. 157f.). Als Verbesserungsvorschlag nennt er den Rückbau der Durchfahrtssperre vor, denn damit „wäre uns vielleicht schon geholfen“ (ebd.: Z. 158f.). Die Wegnahme einiger PKW-Parkplätze im Grüneburgweg sieht I10 als nicht so problematisch an, da dies eher die Anwohner:innen betreffe (ebd.: Z. 161f.). Insgesamt sieht I10 das Problem für sich darin, dass der Grüneburgweg seit Umbau „deutlich weniger belebt ist als vorher“ (ebd.: Z. 164f.). Laut I10 emittieren PKW zwar Lärm, allerdings beleben sie ihm zufolge auch die Straße (ebd.: Z. 165f.).

Darüber hinaus ist er der Meinung, dass Politiker „angefangen [haben] [Anm. d. Ver.] in diese eine Richtung zu denken“ und, dass „unsere Politiker [...] von diesem Plan nicht abrücken

[werden]” (TI10 2023: 171ff.). I10 beklagt daher, dass die Meinung und Bedenken der Gewerbetreibenden im Vorfeld des Umbaus nicht eingeholt worden seien (ebd.: Z. 21f.) und er vor vollendete Tatsachen gestellt worden sei (ebd.: Z. 22). Auch Versuche, über Initiativen Gehör zu finden, seien erfolglos gewesen (ebd.: Z. 25). Eine Kommunikation mit der Stadt „war schlichtweg nicht vorhanden“ (ebd.: Z. 32). Tatsächlich wurde I10 lediglich durch andere Gewerbetreibende auf dem Grüneburgweg über den bevorstehenden Umbau zu einer Fahrradstraße informiert (ebd.: Z. 60ff.). Von der Vorgehensweise der Stadt fühlt sich I10 „wie vor den Kopf gestoßen“ (ebd.: Z. 62). Das Gefühl, dass Entscheidungen bereits im Vorfeld getroffen wurden, ist für I10 auch der Grund, warum er nicht an den Informationsveranstaltungen der Stadt teilnahm (ebd.: Z. 72). Zudem fanden diese üblicherweise abends statt, was jedoch mit seinem Arbeitsrhythmus – I10 arbeitet nachts beziehungsweise früh morgens – unvereinbar ist (ebd.: Z. 77f.).

Das elfte Interview wurde mit I11 geführt. Hierbei handelt es sich um einen Gewerbetreibenden des Einzelhandels. Das Geschäft befindet sich seit 1997 am Grüneburgweg. Es ist 2009 innerhalb des Untersuchungsgebietes umgezogen (TI11 2023: Z. 4f.). Aktuell befindet sich das Geschäft von I11 auf dem Teil des Grüneburgwegs, der noch nicht umgebaut wurde. Die erwarteten Veränderungen auf dem Grüneburgweg beschreibt I11 als problematisch, v.a. die geplante „Sperrtrasse“ (ebd.: Z. 17) und die Wegnahme von Parkplätzen für die Kundschaft (ebd.: Z. 248ff., Z. 12ff.). Andererseits lobt I11 die geplante Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (ebd.: Z. 248ff., Z. 65f.). Gegenüber Fahrradfahrer:innen hat I11 eine positive Einstellung. Er erhofft sich v.a. weniger Lärm und Abgase sowie mehr Verkehrssicherheit (ebd.: Z. 12ff., Z. 65ff.). Zu den Auswirkungen auf die geschäftlichen Aktivitäten möchte I11 sich noch nicht äußern (ebd.: Z. 159f.). Ferner sei es insbesondere für ältere Kund:innen problematisch, das Geschäft mit dem Fahrrad aufzusuchen (ebd.: Z. 42ff.). Des Weiteren kämen Kund:innen auch aus größeren Entfernungen (ebd.: Z. 55ff.). Für die Warenanlieferung erwartet I11 keine Benachteiligung, da das Geschäft an die Hauptstraße angebunden sei (ebd.: Z. 143ff.). Darüber hinaus befürchtet I11 Umsatzeinbußen, da v.a. Großeinkäufe von Kund:innen, welche mit dem PKW anreisen, wegfallen würden (ebd.: Z. 42ff.). Das Verhältnis zu anderen Gewerbetreibenden beschreibt I11 als gut. I11 wisse, dass fast alle anderen Gewerbetreibenden am Grüneburgweg die Fahrradstraße nicht gutheißen. Ferner habe I11 Kenntnis von einem Gewerbetreibenden, der mit verschiedenen Maßnahmen aktiv gegen die Fahrradstraße vorgehe (ebd.: Z. 110ff.). Mit der Kommunikation seitens der Stadt ist I11 unzufrieden. Informationen über den Umbau habe es im Voraus nicht gegeben. Er habe davon erst durch Kund:innen erfahren (ebd.: Z. 91ff.). Ferner wurde I11 als Gewerbetreibender nicht in den Planungsprozess eingebunden (ebd.: Z. 103ff.).

Auch I11 nennt den Rückbau der Diagonalsperre als einen Verbesserungsvorschlag, da diese die Warenlieferung erheblich erschwere und das Geschäft durch sie schlechter zu erreichen sei (TI11 2023: Z. 123ff.).

Das letzte Interview wurde mit I12 geführt. Wie bei den meisten anderen Gewerbebetrieben handelt es sich beim Gewerbe von I12 um ein Einzelhandelsbetrieb. Das Geschäft ist seit 1999 auf dem Grüneburgweg ansässig (TI12 2023: Z. 6). Es befindet sich auf dem Teil, der bereits zu einer Fahrradstraße umgebaut wurde. I12 bewertet die Fahrradstraße als für das Geschäft nachteilig und sieht zudem keine Vorteile für Fahrradfahrer:innen, da Verkehrssicherheit und „Komfort“ (ebd.: Z. 18ff.) nicht zugenommen hätten. Auch eine Zunahme des Fahrradverkehrs auf dem Grüneburgweg konnte I12 nicht beobachten (ebd.: Z. 189ff.).

Die Umgestaltung zur Fahrradstraße bedeutet für I12 eine Arbeitserschwerung, da Lieferungen nicht mehr direkt vor dem Laden entgegengenommen werden könnten, sondern an den ca. 25 Meter entfernten Lieferzonen, welche jedoch oft belegt seien (ebd.: Z. 48ff.). Durch den Wegfall von Park- und Haltemöglichkeiten hätten zudem Kund:innen nicht mehr die Möglichkeit, Waren vor dem Geschäft einzuladen. Ferner sei die Anzahl an Falschparker:innen stark gestiegen (ebd.). I12 kritisiert, dass die Polizei den Gewerbetreibenden und Kund:innen „teilweise rücksichtslos“ (ebd.: Z. 79) Strafzettel gebe, obwohl vor dem Umbau kommuniziert worden sei, dass die Lieferzonen auch von der Kundschaft genutzt werden dürfen (ebd.: Z. 80ff.). Diese komme größtenteils aus dem Westend sowie anderen Stadtteilen Frankfurts. Ein kleinerer Teil stamme aus dem Umland (ebd.: Z. 90ff.). Insbesondere Berufspendler:innen hätten vor dem Umbau den Grüneburgweg genutzt, um nach der Arbeit einzukaufen (ebd.). I12 erwartet, dass es seinem Geschäft durch den Wegfall von Kundschaft auf Dauer nicht möglich ist, „gewinnbringend zu wirtschaften“ (ebd.: Z. 188). Zudem befürchtet er, dass „einige dieser hier anrainenden Geschäfte das dauerhaft nicht überleben werden“ (ebd.: Z. 108f.). I12 beobachtet, dass die Fahrradstraße durch die rote Beschichtung bei Regen und Schnee besonders glatt und gefährlich sei (ebd.: Z. 140ff.). Außerdem sei ein erheblicher Parksuchverkehr entstanden, welcher zu einer Zunahme der Emissionen führe (ebd.: Z. 266ff.). Durch den Umbau würden kleinere Nebenstraßen voller und der Straßenverkehr unübersichtlicher (ebd.: Z. 279ff.). Als einzigen Vorteil nennt I12 die Installation von mehr Fahrradständern (ebd.: Z. 124f.).

Kontakt zu anderen Gewerbetreibenden besteht nur zu direkten Nachbar:innen. I12 tauscht sich mit ihnen über Neuigkeiten aus (ebd.: Z. 212f.). Die Nachbar:innen würden die negative Meinung zur Fahrradstraße teilen (ebd.: Z. 213ff.). Dies habe sich auch während verschiedener Ortsbeiratssitzungen gezeigt, die er besucht habe (ebd.: Z. 229ff.). Neben den Gewerbetreibenden

den seien auch die Anwohner:innen vom Umbau betroffen (ebd.: Z. 231). Das Verhältnis zwischen PKW-Fahrer:innen und Fahrradfahrer:innen auf dem Grüneburgweg beschreibt I12 als schwierig, was er unter anderem damit begründet wird, dass „die Radfahrer jetzt von der Stadt und vom ADFC gegen Autofahrer aufgehetzt werden“ (TI 12: Z. 168f.). I12 ist der Meinung, dass die Stadt bei der Planung und Umsetzung der Fahrradstraße nicht auf die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden eingegangen ist (ebd.: Z. 58ff.). Konkret schildert er ein Gespräch mit einem Politiker, bei dem unwahre Aussagen über den Umbau der Fahrradstraße gemacht worden seien, weshalb er sich hintergangen fühle (ebd.: Z. 450ff.). Insgesamt hält I12 „die gesamten Installationen, mit Ausnahme der Fahrradständer, für sinnlos, überflüssig und für alle nachteilig“ (ebd.: Z. 258ff.). Dementsprechend fällt es I12 schwer, konkrete Verbesserungsvorschläge zu nennen. Er würde einen Rückbau der Fahrradstraße bevorzugen (ebd.: Z. 417). I12 fordert außerdem, dass der ÖPNV weiter ausgebaut wird, damit Menschen sich auch über weitere Distanzen und wetterunabhängig ohne PKW fortbewegen könnten (ebd.: Z. 306ff., Z. 345). Zudem müssten Kreuzungen sicherer gestaltet werden, damit es nicht zu Kollisionen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen komme (ebd.: Z. 359ff.). In Anlehnung an andere Städte hält I12 Fahrradschnellwege für einen potenziellen Lösungsansatz, um die Stadt fahrradfreundlicher zu gestalten (ebd.). I12 hofft, die Stadt Frankfurt werde Interesse daran entwickeln, „dass ihre Geschäftswelt erhalten bleibt, dass also nicht ein großer Autoverkehr an peripher gelegene Einkaufszentren eintritt“ (ebd.: Z. 411f.). Die aktuelle Situation bezeichnet TI12 als „Lose-Lose-Situation“ (ebd.: Z. 415) für alle Akteur:innen.

4.2 Zusammenfassung der Kategorien

Größtenteils sind die befragten Gewerbetreibenden seit längerer Zeit auf dem Grüneburgweg ansässig. Es ergibt sich eine Zeitspanne von 1949 (TI12 2023: Z. 5) bis 2018 (TI9 2023: Z. 4). Unter den Interviewten gibt es einige, die selbst mit dem Fahrrad fahren (TI3 2023: Z. 16f., TI5 2023: Z. 91, TI7 2023: Z. 125f., TI8 2023: Z. 7, TI12 2023: Z. 12ff.).

Die städtebauliche Gestaltung der Fahrradstraße wird von den meisten Gewerbetreibenden kritisiert. Hier werden insbesondere die Durchfahrtssperre (TI4 2023.: Z. 222, TI5 2023: Z. 56f., TI10 2023: Z. 157f., TI11 2023: Z. 123ff.) und die rote Farbe der Fahrradstreifen genannt (TI4 2023: Z. 38, TI7 2023: Z. 64, TI8 2023: Z. 262f.). Außerdem kritisieren die Gewerbetreibenden die Wegnahme von Parkplätzen (TI1 2023: Z. 34ff, TI2 2023: Z. 13f., TI4 2023: 222, TI5 2023: Z. 42f., TI6 Z. 26ff., TI9 2023: Z. 88f., TI12 2023: Z. 47) und der Zebrastreifen (TI4 2023: Z. 41ff.) sowie eine fehlende Begrünung (TI1 2023: Z. 38f., TI5 2023: Z. 51). Einzelne Gewerbetreibende loben die städtebauliche Gestaltung. So werden die Installation von Fahrradbügeln

(TI3 2023: Z. 60f., TI12 2023: Z. 123) und die Anbringung von sogenannten „dooring-zones“ (TI4 2023: Z. 310f.) befürwortet.

Bezüglich des Verkehrsaufkommens merken die Gewerbetreibenden an, dass es im Zuge des Umbaus zu einer Verlagerung des PKW-Verkehrs auf die Nebenstraßen komme (TI4 2023: Z. 198, TI9 2023: Z. 93f., TI12 2023: Z. 285ff., TI5 2023: Z. 93ff.). Einzelne Interviewpartner:innen sind der Auffassung, dass sich das Verkehrsaufkommen auf dem Grüneburgweg selbst nicht deutlich verändert habe (TI4 2023: Z. 285, TI6 2023: Z. 118f.) und auch nicht mehr Fahrradfahrer:innen auf der Straße zu sehen seien (TI9 2023: Z. 63). I12, der sich detaillierter als die anderen Gewerbetreibenden zum Verkehrsaufkommen äußert, merkt an, dass der Parksuchverkehr wegen der Wegnahme von Parkplätzen zugenommen habe (TI12 2023.: Z. 272ff.) und die Zahl der Falschparker:innen gestiegen sei (ebd.: Z. 49).

Die Mehrheit der Gewerbetreibenden ist der Meinung, dass die Fahrradstraße zu keiner Steigerung der Verkehrssicherheit geführt habe bzw. diese sogar, u.a. durch die Wegnahme von Zebrastreifen (TI9 2023: Z. 98), abgenommen habe (TI4 2023: Z. 10ff., TI6 2023: 423f., TI12 2023: Z. 159). Laut I8 kommt es vermehrt zu Konflikten zwischen Fahrrad- und PKW-Fahrer:innen (TI8 2023: Z. 120ff.). Erstere sind nach Auffassung von zwei weiterer Gewerbetreibenden rücksichtslos (TI4 2023: Z. 24, TI2 2023: Z. 99ff.). I11 berichtet, zwei Unfälle zwischen PKW-Fahrer:innen und Fußgänger:innen beobachtet zu haben (TI11 2023: Z. 65ff.). Laut I12 ist seit dem Umbau die Kreuzung des Grüneburgwegs mit dem Reuterweg eine Stelle mit hohem Unfallpotenzial (TI12 2023: Z. 126ff.). Nur eine Minderheit von zwei Gewerbetreibenden hat den Eindruck, dass die Verkehrssicherheit für die Fahrradfahrer:innen zugenommen hat (TI1 2023: Z. 249ff., TI3 2023: Z. 29).

Für die Zukunft erwarten Gewerbetreibende, dass sich die Zusammensetzung der Gewerbe auf dem Grüneburgweg verändern wird. So werden Gastronom:innen nach Auffassung von mehreren Gewerbetreibenden von der Fahrradstraße profitieren (TI2 2023: Z. 65f., TI8 2023: Z. 172f., TI2 2023: Z. 65). Die Anzahl der Gastronomiebetriebe werde zunehmen (TI2 2023: Z. 72, TI8 2023: Z. 172f., TI2 2023: Z. 66), die der Einzelhandelsbetriebe abnehmen (TI2 2023: Z. 61ff., TI6 2023: Z. 127f., TI7 2023: Z. 165ff. TI8 2023: Z. 166ff.). Ferner würden Gastronom:innen ehemalige Parkplatzflächen nutzen (TI4 2023: Z. 237ff., TI5 2023: Z. 14). Außerdem werde die Erreichbarkeit der Betriebe zukünftig durch eine weitere Diagonalsperre auf dem Abschnitt zwischen Reuterweg und Eschenheimer Landstraße abnehmen (TI4 2023: Z. 257ff.).

Einige Gewerbetreibende schätzen den Grüneburgweg als einen guten Standort ein (TI6 2023: Z. 8, TI9 2023: Z. 9, TI10 2023: Z. 9). Prinzipiell hält ein Teil der Gewerbetreibenden eine

Fahrradstraße für ein sinnvolles Konzept (TI2 2023: Z. 12, TI3 2023: 16ff., TI6 2023: Z. 20ff., TI10 2023: Z. 26f.). Mehrheitlich haben die befragten Gewerbetreibenden allerdings eine negative Einstellung zur Fahrradstraße (TI1 2023: Z. 15ff., TI9 2023: Z. 82, TI12 2023: Z. 18f.), da sie entweder gänzlich kein Verständnis für die Fahrradstraße haben (TI9 2023: Z. 82ff.) oder die Umsetzung des Konzeptes im Grüneburgweg bemängeln (TI6 2023: Z. 25ff.). Laut ihnen entsteht auch kein Nutzen für Fahrradfahrer:innen (TI8 2023: Z. 51, TI12 2023: Z. 432), welcher die für die Gewerbetreibenden entstandenen Verluste aufwiegen würde.

Der Hauptkritikpunkt der Interviewpartner:innen betrifft den Planungs- und Ausführungsprozess. So wird bemängelt, dass sie in den Prozess nicht eingebunden worden seien (TI1 2023: Z. 215, TI6 2023: Z. 324, TI8 2023: Z. 263, TI10 2023: Z. 35ff., TI11 2023: Z. 104). Weder seien sie im Vorfeld über den Umbau informiert worden (TI1 2023: Z. 168, TI6 2023: 301ff., TI8 2023: Z. 247 ff., TI9 2023: Z. 198ff., TI10 2023: Z. 60ff.) noch sei auf ihre Bedürfnisse eingegangen worden (TI12 2023: Z. 58ff.). Lediglich I2 und I12 erklären, dass ihnen vor einiger Zeit bereits Informationen über Pläne zum Umbau mitgeteilt worden seien (TI2 2023: Z. 162f., TI2 2023: Z. 168f.).

Gewerbetreibende sammelten Informationen zum Umbau und Veränderungen über „Nachbarschafts-talk“ (TI4 2023: Z. 174) bzw. „Mund zu Mund Propaganda“ (TI10 2023: Z. 60) oder erhielten nur wenige Tage vor Baubeginn einen Informationsflyer von der Stadt (TI5 2023: Z. 174, TI9 2023: Z. 201). Die von der Stadt angebotenen Informationsveranstaltungen wurden nur von wenigen Gewerbetreibenden wahrgenommen (TI6 2023: Z. 261ff., TI11 2023: Z. 91 ff.), da diese sich teilweise mit den Öffnungszeiten der Geschäfte überschneiden hätten (TI8 2023: Z. 243ff., TI10 2023: Z. 76ff.), oder sie über die Veranstaltung nicht informiert worden seien (TI3 2023: Z. 104). Zudem wird bemängelt, dass die Veranstaltungen keinen Raum für Diskussionen geschaffen hätten (TI11 2023: Z. 91ff.). I11 ist sogar der Meinung, dass zu diesem Zeitpunkt bereits alle Entscheidungen festgestanden hätten (TI11 2023: Z. 96ff.). I6 äußert das Gefühl, dass die Fahrradstraße „über unseren Kopf hinweg entschieden und [...] auch über den Kopf der Westendbürger hinweg entschieden“ wurde (TI6 2023: Z. 271). Die Kommunikation wird durch die Gewerbetreibenden u.a. als „[m]iserabel [Anm. d. Verf.]“ (TI6 2023: Z. 253) und „schlichtweg nicht vorhanden“ (TI10 2023 Z. 32) beschrieben. U.a. wegen der mangelnden Einbeziehung der Gewerbetreibenden in Planung und Ausführung der Fahrradstraße formiert sich unter einigen von ihnen Widerstand (TI5 2023: Z. 184ff., TI8 2023: Z. 276f.). Die Angaben dazu reichen von einem Austausch unter Gewerbetreibenden des Grüneburgwegs und des Oeder Wegs über einen E-Mail-Verteiler (TI5 2023: Z. 190f.) bis hin zu eventuellen rechtlichen Schritten gegen die Stadt (TI7 2023: Z. 385, TI12 2023: Z. 432ff.).

Die befragten Gewerbetreibenden bewerten die Auswirkungen auf ihre geschäftlichen Aktivitäten überwiegend als negativ (TI1 2023: Z. 71, TI2 2023: Z. 74, TI10 2023: Z. 146, TI12 2023: Z. 18). Einige Interviewpartner:innen erklären, dass sie Umsatzeinbußen haben bzw. befürchten (TI4 2023: Z. 76, TI5 2023: Z. 128, TI7 2023: Z. 165, TI10 2023: 95f.). Die Umsatzeinbußen werden zum Teil auf die Fahrradstraße (TI4 2023: Z. 76), aber auch auf die COVID-19-Pandemie sowie die Inflation (TI8 2023 Z. 45f.) zurückgeführt. Hauptsächlich wird die Wegnahme von Parkplätzen kritisiert (TI1 2023: Z. 26 ff., TI2 2023: Z. 12ff., TI4 2023: Z. 222, TI6 2023: Z. 26ff., TI9 2023: Z. 88f., TI12 2023: 44ff.). Da viele Kund:innen der Befragten mit dem PKW kommen würden und diese nun erschwerter einen Parkplatz fänden, hielten sie sich den Geschäften fern (TI7 2023: Z. 28f.). Außerdem erklären mehrere Gewerbetreibende, dass ein Teil ihrer Kund:innen höheren Alters ist (TI2 2023: Z. 35f., TI5 2023: Z. 108f., TI6 2023: Z. 148, TI11 2023: Z. 48ff.). Diese Kund:innen seien nicht in der Lage, mit dem Fahrrad einzukaufen (TI2 2023: Z. 36f., TI11 2023: Z. 48ff.).

Oft erklären die Interviewpartner:innen, dass ihre Kund:innen mit dem Fahrrad ihr Geschäft aufsuchen (TI3 2023: Z. 58ff., TI4 2023: Z. 86f., TI5 2023: Z. 138, TI7 2023: Z. 223f., TI8 2023: Z. TI10 2023: Z. 129f.). Bezüglich der Herkunft der Kund:innen geben Gewerbetreibende an, dass sie sowohl „hier aus der Umgebung“ (TI1 2023: Z. 85f.) als auch aus verschiedenen Stadtteilen Frankfurts (TI4 2023: Z. 61, TI8 2023: 84f.) sowie aus weiter entfernten Orten wie bspw. Köln und Bonn (TI8 2023: Z. 84f.) kämen. I8 erklärt zu seinen Kund:innen: „[A]lle kommen natürlich nicht mit dem Fahrrad, sondern mit dem Auto“ (ebd.). I2 würde sein Geschäft noch einen weiteren halben Tag schließen, wenn ihm durch die Fahrradstraße noch mehr Kund:innen wegbrechen sollten (TI2 2023: Z. 102ff.). Weitere Gründe, warum Kund:innen die Geschäfte mit dem PKW aufsuchen, sind nach Angaben von Gewerbetreibenden der Transport von schwereren Gegenständen, wie etwa Weinkisten (TI4 2023: Z. 153f.) und Pflanzkübel (TI8 2023: Z. 129 ff.), sowie Wocheneinkäufe (TI11 2023: 44ff.). Durch die Wegnahme von Parkplätzen bleiben Kund:innen laut I12 oft im Halteverbot stehen (TI12 2023: Z. 82). Seit dem Umbau wirkten Kund:innen „noch gestresster“ (TI8 2023: Z. 116f.) und ihre Verweildauer in den Geschäften sei kürzer geworden (TI4 2023: Z. 53ff., TI8 2023: Z. 111ff.). Auch fehle den Geschäften die Kundschaft, die spontan mit dem PKW komme (TI9 2023: Z. 13ff.). Zudem werde die Gewinnung neuer Kund:innen durch die Wegnahme von Parkplätzen deutlich erschwert (ebd.: Z. 129ff.).

Neben den Auswirkungen auf die Kund:innenschaft wirke sich die Fahrradstraße auch erschwerend auf die Warenanlieferung aus. So könnten Lieferant:innen auf dem umgebauten Teil des Grüneburgwegs nur erschwert einen Parkplatz finden (TI1 2023 Z. 76ff.) und müssten sich in

eine Parkverbotszone (TI12 2023: Z. 38ff.) oder in die zweite Reihe stellen (TI4 2023: Z. 293). Auch die Poller, welche den Radweg von der PKW-Fahrspur trennten, und die rote Straßenmarkierung, die mit einem dortigen Halteverbot einhergehe, würden die Warenanlieferung behindern (TI12 2023: 32ff.). I3 betont, dass sich die Problematik der Warenlieferung von Gewerbe zu Gewerbe unterscheide (TI3 2023: 171ff.). Die Lieferzonenparkplätze würden ferner nicht nur von Lieferanten genutzt, sondern auch von Privatpersonen, Kund:innen und anderen Berufstätigen, beispielsweise Handwerker:innen (TI4 2023: 294ff., I9 2023: 226ff.). I8 erklärt, dass er seit dem Umbau länger für den Einkauf und die Ausladung der Ware brauche (TI8 2023: Z. 61ff.). Daher könne er sein Geschäft erst später öffnen (ebd.). Auf dem nicht umgebauten Abschnitt gibt es auch Gewerbetreibende, die bereits Probleme mit der Warenanlieferung haben (TI6 2023: Z. 33ff.) oder welche befürchten (TI7 2023: Z. 334). Zukünftig müssten Lieferanten aufgrund der Zufahrtssperre voraussichtlich die Ware über Umwege anliefern (ebd.: Z. 383ff.). Ferner haben bzw. befürchten Gewerbetreibende Probleme mit dem Ausladen ihrer Ware (TI6 2023: Z. 38ff., TI7 2023: Z. 331ff., TI8 2023: Z. 62f., TI12 2023: Z. 45ff.). Zwei Gewerbetreibende erklären, nicht über eine Lieferzone in unmittelbarer Nähe zu verfügen (TI7 2023: Z. 28f., TI12 2023: Z. 45ff.). Jedoch gibt es auch weniger negative Erfahrungen mit den Lieferzonen. So berichtet ein Gewerbetreibender, dass das Ordnungsamt kurzzeitiges Parken vor den Geschäften toleriere (TI3 2023: Z. 35ff.). Laut I3 und I10 verläuft die Warenanlieferung problemlos, da diese früh morgens erfolge und die Parkplatzsuche zu diesem Zeitpunkt nicht lange dauere (TI3 2023: Z. 156f., TI10 2023: Z. 180ff.).

Zum Verhältnis zu anderen Gewerbetreibenden äußern sich die Interviewpartner:innen unterschiedlich. So wird von einem “normal[en] [Anm. d. Ver.]” (TI7 2023: Z. 244 f.) bzw. guten Verhältnis berichtet (TI1 2023: Z. 138, TI2 2023: Z. 130ff., TI3 2023: Z. 85f., TI4 2023: Z. 130ff., TI9 2023: Z. 169 ff., TI12 2023: Z. 212 ff.). Einige stehen miteinander in Kontakt und tauschen sich aus (TI1 2023: Z. 138 ff., TI2 2023: Z. 130 ff., TI3 2023: Z. 85 ff., TI4 2023: Z. 130ff.). Unter den Gewerbetreibenden ist bekannt, dass es Initiativen gegen die Fahrradstraße gibt (TI2 2023: Z. 162 ff., TI8 2023: Z. 285 f., TI11 2023: Z. 110). Jedoch sind nicht alle daran interessiert (TI8 2023: Z. 285). Fast alle Interviewpartner:innen glauben, dass sich die Fahrradstraße negativ auf andere Gewerbetreibende am Grüneburgweg auswirkt (TI1 2023: Z. 149 ff., TI2 2023: Z. 149ff., TI3 2023: Z. 85, TI4 2023: Z. 140 ff., TI12 2023: Z. 212ff.). Zwei Geschäfte, die sich im umgebauten Abschnitt in der Nähe des Reuterwegs befinden, seien durch die Fahrradstraße besonders betroffen (TI2 2023: Z. 20f., TI4 2023: Z. 147f.). I9 äußert die Hoffnung auf baldige Änderungen bzw. eine Verbesserung der Situation, allerdings erwartet sie, dass dies für einige Gewerbetreibende zu spät geschehen wird (TI9 2023: Z. 171f.).

4.3 Typisierung der Gewerbetreibenden

Zur Verdichtung und besseren Einordnung der Untersuchungsergebnisse entschieden sich die Forschenden dazu, eine Typisierung der einzelnen Gewerbetreibenden vorzunehmen. Dadurch können Gemeinsamkeiten der Aussagen und der Einstellung der Gewerbetreibenden zur Fahrradstraße dargestellt werden. Für die Typisierung verglichen die Forschenden die einzelnen Interviews und leiteten anhand der Aussagen der Interviewpartner:innen Kategorien ab.

Tab. 3 – Kategoriensystem zur Typisierung der Gewerbetreibenden.

	Fahrradnutzung	Transportierbarkeit angebotener Ware	Handlungs- und Anpassungsstrategien	(erwartete) Auswirkungen	Einstellung zu FS Grüneburgweg	Einstellung zu FS allgemein
I 1	k. A.	Leicht transportabel	Keine Strategie	Erschwerte Gewinnung von neuen Kund:innen, Erschwerte Anlieferung von Ware	Neutral	Positiv
I 2	k. A.	Leicht transportabel	ggf. rechtliche Schritte	Erschwerte Gewinnung von neuen Kund:innen, Einbußen bei Laufkundschaft	Neutral	Neutral
I 3	Vorwiegend Fahrrad	Leicht transportabel	Aufklärung von Kundschaft über Notwendigkeit von FS Wünscht sich mehr Außengastro	Erhöhte Sicherheit und Aufenthaltsqualität	Positiv	Positiv
I 4	k. A.	Schwer transportabel	Keine Strategie	Einbußen bei Stammkundschaft, Erschwerte Neukunden Aqoise	Negativ	Positiv
I 5	Teils Fahrrad	Schwer / Leicht transportabel	Anpassung des Angebots, Austausch mit Stadt	Einbußen bei Stammkundschaft	Negativ	Neutral
I 6	k. A.	Leicht transportabel	ggf. Lieferverkehr	Einbußen bei Stammkundschaft	Negativ	Positiv
I 7	Teils Fahrrad	Schwer transportabel	ggf. Ausschank, Standortwechsel, Rechtliche Schritte	Einbußen bei Stammkundschaft	Negativ	Neutral
I 8	Vorwiegend Fahrrad	Schwer / Leicht transportabel	ggf. leichter transportable Ware, Standortaufgabe	erschwerter Anlieferung, Einbußen bei Stammkundschaft	Neutral	Neutral
I 9	k. A.	Schwer / Leicht transportabel	Keine Strategie	Einbußen bei Stammkundschaft	Negativ	Neutral
I 10	Teils Fahrrad	Leicht transportabel	ggf. Ausschank	Einbußen bei Stammkundschaft	Neutral	Positiv
I 11	Vorwiegend Fahrrad	Leicht transportabel	Keine Strategie	Verbesserte Lage für Fahrradfahrer:innen, Weniger Großeinkäufe	Neutral	Positiv
I 12	Fährt nie Fahrrad	Schwer transportabel	Widerstand, Austausch mit der Stadt, Rechtliche Schritte	Einbußen bei Stamm- und Laufkundschaft	Negativ	Neutral

Dabei entstanden folgende Kategorien: die eigene „Fahrradnutzung“, die „Transportierbarkeit der angebotenen Ware“, die „Handlungs- und Anpassungsstrategien“ und „(erwartete) Auswirkungen“ (s. Tab. 3).

Dabei ist anzumerken, dass die Fahrradnutzung in den geführten Interviews mit den Gewerbetreibenden nicht explizit abgefragt wurde, weshalb sieben der zwölf Befragten keine Angaben dazu machten. Gegliedert wurde die Kategorie „Fahrradnutzung“ in „fährt vorwiegend Fahrrad“, „fährt teils Fahrrad“ und „fährt nie Fahrrad“ (Tab. 3, Z. 1). Die Kategorie „Transportierbarkeit angebotener Ware“ wurde in „leicht transportabel“, d.h. leichte bzw. kleine Gegenstände sowie Speisen und Getränke, und „schwer transportabel“, gleichbedeutend mit schweren, sperrigen bzw. empfindlichen Waren, unterteilt (Tab. 3, Z. 2). Dabei trafen bei Gewerbetreibenden beide Ausprägungen zu, diese bieten sowohl leichte als auch schwere Waren zum Verkauf (TI8 2023: Z. 129ff.) an bzw. schwere Ware und einen Ausschank (TI5 2023: Z. 127f.). Der Bereitschaftsgrad der Gewerbetreibenden, ihr Warenangebot an die Fahrradstraße anzupassen, wird in der Kategorie „Handlungs- und Anpassungsstrategien“ beschrieben (Tab. 3, Z. 3). Darüber hinaus werden in der Kategorie „(erwartete) Auswirkungen“ die Einschätzungen und Beobachtungen der Befragten zu den direkten und indirekten Folgen, die der Umbau für ihr Geschäft und darüber hinaus für den Grüneburgweg hat, zusammengefasst (Tab. 3, Z. 4). Abschließend haben die Forschenden herausgearbeitet, wie die Gewerbetreibenden das Konzept der Fahrradstraße (Tab. 3, Z. 5) und die Umsetzung der Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg (Tab. 3, Z. 6) bewerten. Die Einstellungen wurden in „positiv“ (grün markiert), „neutral“ (blau markiert) und „negativ“ (rot markiert) unterteilt. Als positiv ordneten die Forschenden Einstellungen von Gewerbetreibenden ein, die das Konzept der Fahrradstraße und die Umsetzung der Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg gutheißen. Ferner stuften die Forschenden die Interviewpartner:innen als „neutral“ ein, wenn sie keine dezidierte Meinung zum Konzept und zur Umsetzung der Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg äußern. Darüber hinaus gilt die Einstellung als „neutral“, wenn die Interviewpartner:innen zwar das Konzept der Fahrradstraße befürworten, ihre Umsetzung auf dem Grüneburgweg aber kritisieren (vgl.: TI6 2023: Z. 20f., TI10 2023: Z. 18f.). Schließlich wird die Einstellung von Gewerbetreibenden als „negativ“ bewertet, wenn sie unzufrieden mit dem Konzept der Fahrradstraße und der Umsetzung auf dem Grüneburgweg sind. Auf Grundlage der Kategorien wurden fünf Fälle herausgearbeitet (s. Tab. 4). Die Kategorien basieren Gemeinsamkeiten in den Aussagen der Gewerbetreibenden, die ihre Akzeptanz der Fahrradstraße potenziell beeinflussen.

Tab. 4 – Einteilung der Gewerbetreibenden in die Fälle.

	Einstellung zu Fahrradstraße	eigene Fahrradnutzung	Warenangebot	Konsequenzen	Anpassungsstrategie	
1. Fall	Positive Einstellung zu FS	Fährt selbst viel Fahrrad	Leicht transportable Ware	Keine Einbußen durch FS	Anpassungswille / Keine Konsequenzen	I 3
2. Fall	Positive Einstellung zu FS	Fährt selbst viel Fahrrad	Leicht transportable Ware	Geringe(re) Einbußen bei Kundschaft	Anpassungswille / Keine großen Konsequenzen	I 8, I 10, I 11
3. Fall	Kritische Einstellung zu FS	k.A. zu Fahrradnutzung	Schwer / Leicht transportable Ware	Einbußen bei Stammkundschaft	Anpassung des Warenangebotes, Anpassung des Standortes	I 2, I 5, I 7
4. Fall	Kritische Einstellung zu FS	k.A. zu Fahrradnutzung / Fährt kein Fahrrad	Schwer transportable Ware	Einbußen bei Stammkundschaft, Erschwerte Warenanlieferung	Keine Strategie, Rechtliche Schritte gegen die Stadt	I 9 I 12
5. Fall	Positive Einstellung zu Konzept FS, Negative Einstellung zu FS Grüneburgweg	k.A. zu Fahrradnutzung	Schwer / Leicht transportable Ware	Einbußen bei Stammkundschaft, Erschwerte Waren(an)lieferung	keine Strategie	I 1 I 4 I 6

Dem ersten Fall wurde I3 zugeordnet. Fall 1 zeichnet sich durch eine positive Einstellung sowohl zum Konzept der Fahrradstraße als auch zur Umsetzung der Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg aus (TI3 2023: Z. 16). Die Interviewpartnerin gibt dabei an, selbst überwiegend Fahrrad zu fahren. Ihre Aussagen zum Mobilitätsverhalten betreffen v.a. das eigene. (ebd.: Z. 16f.). Dementsprechend befürwortet I3 den Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur, auch wenn dies mit einschränkenden Maßnahmen für PKW-Fahrer:innen einhergeht (ebd.: Z. 20). I3 bietet ausschließlich leicht transportable Waren an (ebd.: Z. 165). Bis zum Zeitpunkt des Interviews verzeichnete das Gewerbe keine Einbußen beim Umsatz oder bei der Kundschaft, sodass keine für das Geschäft negativen Auswirkungen aus dem Umbau resultieren (ebd.: Z. 50f., 155ff.). Die interviewte Person erklärt zudem, dass der Betrieb sich an den Umbau anpassen will (ebd.: Z. 62ff.). Darüber hinaus gibt die Befragte an, Kund:innen über die Notwendigkeit und Vorteile der Fahrradstraße Grüneburgweg aufzuklären (ebd.: Z. 48f.).

Auch Fall 2 zeichnet sich durch eine grundlegend positive Einstellung zur Fahrradstraße aus (TI8 2023: Z. 7ff., TI10 2023: Z. 19, TI11 2023: Z. 20f.). Die diesem Fall zugeordneten Interviewpartner:innen nutzen ebenfalls das Fahrrad als Fortbewegungsmittel (TI8 2023: Z. 7). Des Weiteren verkaufen auch sie leicht transportable Waren. Im Unterschied zum 1. Fall berichten Gewerbetreibende des 2. Falls von teilweise geringen Einbußen bei der Kundschaft (TI10 2023: Z. 92f., TI11 2023: Z. 85), meist bezogen auf Pendler:innen (TI8 2023: Z. 82ff., TI10 Z. 126, TI11 2023: 123ff), aber auch von stabilen Umsätzen (TI8 2023: Z. 32f.). Das aktuelle Geschäftskonzept scheint den Befragten adäquat für ein erfolgreiches Fortbestehen des Gewerbes. So werden keine (TI10 2023: Z. 142ff., TI11 2023: Z. 158f.) bzw. geringe Anpassungen an die

Fahrradstraße vorgenommen (TI8 2023: Z. 132ff.). Es besteht die Bereitschaft der Gewerbetreibenden, Anpassungsstrategien zu entwickeln, sollten sich negative Auswirkungen auf das Geschäft und die Umsätze abzeichnen (TI8 2023: Z. 190ff.). Dem 2. Fall werden die Interviewpartner:innen I8, I10 und I11 zugeordnet.

Dem 3. Fall wurden Interviewpartner:innen zugeordnet, die eine kritische Einstellung zur Fahrradstraße haben. Die Befragten geben zwar teilweise an, dass sie selbst das Fahrrad nutzen (TI5 2023: Z. 87, TI7 2023: Z. 118f.) und einige Elemente der Fahrradstraße als positiv erachten (TI2 2023: Z. 12, TI5 2023: Z. 9, TI7 2023: Z. 121f.). Trotzdem sind sie unzufrieden mit der konkreten Umsetzung der Fahrradstraße (TI2 2023: Z. 12f., TI5 2023: Z. 40ff., TI7 2023: Z. 60ff.). Ferner bieten sie eine Mischung aus leicht und schwer transportabler Ware an (TI2 2023: Z. 74, TI5 2023: Z. 46f.). Sie erwarten (TI7 2023: Z. 162) oder berichten von Einbußen bei der Kundschaft (TI5 2023: Z. 118f.), welche zum Teil aus größerer Entfernung anreist (TI7 2023: Z. 391f.). Als Anpassungsstrategie nennen die Gewerbetreibenden veränderte Öffnungszeiten (TI2 2023: Z. 122) oder sogar die Aufgabe des Standortes Grüneburgweg (TI7 2023: Z. 163f.). Dem 3. Fall wurden Interviewpartner:innen I2, I5 und I7 zugeordnet.

Die im 4. Fall zusammengefassten Gewerbetreibenden haben eine kritische Einstellung sowohl zum Konzept der Fahrradstraße (TI9 2023: Z. 82) bzw. zur Umsetzung auf dem Grüneburgweg (TI12 2023: Z.18ff.). Diese Befragten geben keine Auskunft über ihre Fahrradnutzung. Die Gewerbetreibenden bieten ausschließlich schwer transportable Ware an (TI9 2023: Z. 136, TI12 2023: Z. 73ff.). Sie verzeichnen Einbußen bei Stamm- und Laufkundschaft (TI9 2023: Z. 30f., 128ff.) und berichten von einer erschwerten Warenanlieferung (TI12 2023: Z. 35ff.). I9 gibt an, keine Anpassungsstrategien für ihr Geschäft zu haben (TI9 2023: Z. 151) und I12 äußert sich dazu nicht. Jedoch erwägt I12, sich eventuell gegen die Fahrradstraße rechtlich zu wehren (TI12 2023: Z. 424ff.). Diesem Fall ordnen die Forschenden die Interviewpartner:innen I9 und I12 zu.

Der 5. Fall stellt eine Besonderheit dar, da die zugeordneten Gewerbetreibenden zwar eine positive Einstellung zum Konzept Fahrradstraße haben (TI1 2023: Z. 15ff., TI4 2023: Z. 7ff., TI6 2023: Z. 388ff.), aber mit der Umsetzung auf dem Grüneburgweg unzufrieden sind (TI1 2023: Z. 15ff., TI4 2023: Z. 7ff., TI6 2023: Z. 20ff.). Ferner bieten sie teilweise schwer, teilweise leicht transportable Ware an. Sie geben keine Auskunft über ihre Fahrradnutzung. Ferner berichten die Betroffenen von Einbußen bei Kund:innen (TI1 2023: Z. 85f.) sowie einer erschwer-

ten Warenlieferung (TI1 2023: Z.76ff., TI4 2023: Z. 296ff., TI6 2023: 79ff.). Anpassungsstrategien lagen bei den Interviewpartner:innen I1 und I4 nicht vor (TI1 2023: Z. 129, TI4 2023: Z. 118). Diesem Fall wurden Interviewpartner:innen I1, I4 und I6 zugeordnet.

Die Betrachtung der fünf Fälle legt zunächst einen Zusammenhang zwischen dem eigenen Mobilitätsverhalten, d.h. der Fahrradnutzung der Gewerbetreibenden, und ihrer Einstellung zum Konzept sowie zur Umsetzung der Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg nahe. In den Fällen, in welchen die Befragten selbst viel Fahrrad fahren, liegt tendenziell eine positivere Einstellung zum Konzept der Fahrradstraße (TI3 2023: Z. 16ff., TI10 2023: Z. 19) und auch zur Umsetzung auf dem Grüneburgweg vor (ebd. Z. 29, TI11 2023: Z. 20f.). Wurde keine Auskunft über die eigene Fahrradnutzung gegeben, war die Einstellung zur Fahrradstraße eher kritisch (TI6 2023: Z. 32, TI9 2023: Z. 86f., TI12 2023: Z. 18ff.). Zudem lässt sich ein Zusammenhang zwischen dem Warenangebot und den Einbußen bei Stammkundschaft verzeichnen. Ein Angebot von schwer transportabler Ware bedeutet eher Einbußen bei Kundschaft (TI8 2023: Z. 84f., TI10 2023: Z. 99ff.). Wird leicht transportable Ware angeboten, sind Einbußen bei Kundschaft geringer und betreffen eher Laufkundschaft (TI1 2023: Z. 84f.).

5. Diskussion der Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse diskutiert. Dazu werden diese zunächst in Zusammenhang mit dem Forschungsstand gesetzt. Ferner werden die Resultate interpretiert. Die Diskussion zielt darauf ab, Gemeinsamkeiten der Ergebnisse mit dem Forschungsstand sowie Unterschiede zwischen beiden herauszuarbeiten. Schließlich erfolgt eine Reflektion des Forschungsprozesses und werden Anhaltspunkte für die zukünftige Forschung gegeben.

5.1 Diskussion

Die Ergebnisse haben gezeigt, dass viele ansässige Gewerbetreibende nichts gegen das Konzept einer Fahrradstraße einzuwenden haben und zudem die Vorteile einer Fahrradstraße anerkennen (TI1 2023: Z. 18ff., TI3 2023: Z. 29, TI6 2023: Z. 389ff.). Diese Erkenntnis deckt sich mit der aktuellen Entwicklung, bei der die Förderung fahrradfreundlicher Infrastruktur in den letzten Jahren stark zugenommen hat und immer mehr Bürger:inneninitiativen, die sich für den Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur einsetzen, entstanden sind (RUHRORT 2022: 3). Somit zeigt sich, dass die Fahrradstraße positiv bewertet wird. Auf der anderen Seite haben einige der befragten Gewerbetreibenden eine negative Einstellung zur Fahrradstraße. So wird der Sinn einer solchen Maßnahme nicht nachvollzogen und auch kein Nutzen für die Umwelt erkannt (TI4 2023: Z. 341ff., TI12 2023: Z. 406f.). Hier konnte ein Widerspruch zur Studie von BECKER & RENN (2019: 116) identifiziert werden. Diese belegt, dass sich eine positive Risiko-Nutzen-Bilanz sowie der Beitrag einer Maßnahme zum Gemeinwohl positiv auf die Einstellung zu einer Maßnahme auswirken. Es ist dabei festzuhalten, dass, auch wenn das Ziel einer Maßnahme als sinnvoll eingeschätzt wird, dies nicht zwangsläufig mit der Einstellung zur Umsetzung der Maßnahme am eigenen Ort einhergeht. (ebd.). Hier spiegeln sich also die Befürchtungen eines Gewerbetreibenden über Auswirkungen einer Maßnahme auf seine eigene Existenz wider. Diese gehen einher mit der Kritik der Gewerbetreibenden bezüglich des Planungs- und Ausführungsprozesses der Fahrradstraße (TI9 2023: Z. 49ff., TI10 2023: Z. 35ff.). Auch die HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN (o. J.: o. S.) beschreibt, dass Gewerbetreibende Sorgen über einen Einbruch des Umsatzes oder ein Fernbleiben von Kund:innen geäußert haben und damit auch den Wunsch, in Diskussionen und Planungen eingebunden zu werden. So kann auch angenommen werden, dass bei einem von Gewerbetreibenden akzeptierten Umbau zu einer Fahrradstraße die Wahrnehmung der städtebaulichen und verkehrlichen Wirkung stark verbessert werden könnte. Allerdings muss angemerkt werden, dass Informationsveranstaltungen bisher nur von wenigen Gewerbetreibenden wahrgenommen wurden (TI3 2023: Z. 110), was

wiederum das Gefühl der fehlenden Einbeziehung und einer Benachteiligung verstärkt. SCHNEIDEMESSER (2022: 10) konstatiert, dass die Diskrepanz zwischen der wissenschaftlichen Kenntnislage und der oft negativen Positionierung der Wirtschaft gegenüber Verkehrsmaßnahmen zugunsten der aktiven Mobilität besser verstanden werden muss. So kann es hilfreich sein, die ansässigen Gewerbetreibenden über Fakten aus der Forschung aufzuklären und so die Angst bezüglich befürchteter Umsatzeinbrüche etc. zu reduzieren. Dies könnte die Akzeptierbarkeit der Gewerbetreibenden gegenüber einer Fahrradstraße deutlich erhöhen.

Ebenfalls problematisch ist, dass die Gewerbetreibenden am Grüneburgweg immer wieder Diskussionen mit dem Straßenverkehrsamt und Politiker:innen führen (TI4 2023: Z. 185f.). Somit ist auch hier erkennbar, dass vor allem fehlendes Wissen der Gewerbetreibenden zu einer Ablehnung der Fahrradstraße führt. Bezüglich der Akzeptierbarkeit der Fahrradstraße wurde auch die Problematik der Lieferzonen genannt (TI6 2023: Z. 81f., TI12 2023: Z. 35ff.). Diese liegen teilweise auf der anderen Straßenseite der Geschäfte, sodass schwere Waren über die Straße getragen oder geschoben werden müssen. Dadurch ist es kompliziert, größere bzw. schwere Warenlieferungen in Empfang zu nehmen. Auch hier ist die fehlende Kommunikation zwischen Betroffenen und Planenden der Fahrradstraße sichtbar. So zeigt sich, dass durch eine Einbindung der Betroffenen solche Probleme vermieden werden können. Dadurch kann die Akzeptanz einer Fahrradstraße deutlich verbessert werden.

Es wird geschildert, dass der PKW-Verkehr durch die Fahrradstraße nicht abnimmt. (TI4 2023: Z. 196). LANZENDORF et al. (2022: 2479) stellen fest, dass der Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur auf der Friedberger Landstraße in Form von Fahrradspuren zwar zu einer Zunahme der regelmäßigen Fahrradnutzer:innen um acht Prozentpunkte geführt hat. Jedoch ist der Anteil des MIV stabil geblieben. Eine ausbleibende Abnahme des PKW-Verkehrs führt laut I4 dazu, dass der Nutzen der fahrradfreundlichen Infrastruktur zur Reduzierung des PKW-Verkehrs von Befragten nicht erkannt wird (TI4 2023: Z. 277f.). So ist es nachvollziehbar, dass einige Gewerbetreibende die Umgestaltung zur Fahrradstraße nicht akzeptieren. Die fehlende Akzeptanz kann dazu führen, dass einige Gewerbetreibende Widerstand gegen die Fahrradstraße leisten (TI7 2023: Z. 326f., TI11 2023: Z. 113, TI12 2023: Z. 233ff.).

Dies bestätigen auch ANTON & SEIBOLD (2022: 6) mit ihrem Forschungsbericht. Auf dem Oeder Weg scheinen Gewerbetreibende Maßnahmen, die auf eine Reduzierung des PKW-Verkehrs zielen, eher negativ zu betrachten (ebd.). Generell können die Wegnahme der Parkplätze und die Zufahrtssperre auf dem Grüneburgweg als Push-Maßnahmen identifiziert werden. Push-Maßnahmen verfolgen das klare Ziel, die Attraktivität des PKW zu mindern und den PKW-Verkehr zu reduzieren (RUHRORT 2017: 255). Da die Mehrheit der befragten Personen angibt,

entweder selbst PKW zu fahren bzw. eine Kundschaft zu haben, die den PKW nutzt, ist es folglich nachvollziehbar, dass die Mehrheit der Interviewpartner:innen den Wegfall von Parkplätzen (TI1 2023: Z. 34ff, TI2 2023: Z. 13f., TI4 2023: Z. 222, TI5 2023: Z. 42f., TI6 2023: Z. 26ff., TI9 2023: Z. 88f., TI12 2023: Z. 47) und die Durchfahrtssperre kritisiert (TI4 2023: Z. 222, TI5 2023: Z. 56f., TI10 2023: Z. 157f., TI11 2023: Z. 123ff.). Daran anknüpfend lässt sich ein Zusammenhang zwischen Personen, die selbst auf einen PKW angewiesen sind bzw. diesen nutzen, und Personen, die eine Abneigung gegenüber dem Wegfall von Parkplätzen und der Durchfahrtssperre haben, erkennen.

Insgesamt handelt es sich bei der Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg um eine Mischung aus Push- und Pull-Maßnahmen, da neben dem Wegfall von Parkplätzen und der Einrichtung der Durchfahrtssperre auch Maßnahmen ergriffen wurden, die die Attraktivität des Fahrrads fördern, wie z.B. das Aufstellen von Fahrradbügeln und die Markierungen für den Fahrradverkehr (vgl. RUHRORT 2017: 255, BALTABOL et al. 2020: 26). Es zeigt sich jedoch, dass auch Pull-Maßnahmen, die ursprünglich das Ziel verfolgen, die Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu steigern (RUHRORT 2017: 253), von den Gewerbetreibenden teilweise nicht angenommen werden.

Die Ergebnisse weisen außerdem Parallelen zur Studie von HANDY & VOLKER (2021: 427) auf, in der Gewerbetreibende in den USA und Kanada bezüglich des Ausbaus von Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur befragt wurden. Die interviewten Personen äußern ihre Bedenken über den Umbau. Sie befürchten Effekte wie das Ausbleiben von Kundschaft und Umsatzverluste (ebd.), welche auch in der vorliegenden Befragung genannt wurden (TI1 2023: Z. 49ff., TI2 2023: Z. 69ff., Z. 119ff., TI4 2023: Z. 78ff., Z. 87, TI5 2023: Z. 80f., Z.118f., TI7 2023: Z. 40, Z. 165ff., TI9 2023: Z. 13ff., Z.53f., TI10 2023: Z.92, Z.99, TI12 2023: Z. 188). In Zusammenhang mit dem Umbau des Oeder Wegs zu einer Fahrradstraße kritisiert der Präsident der Instituts- und Handelskammer Herr Caspar die Maßnahme als Gefahr für den Bestand des Einzelhandels (IHK 2020: o. A). Und auch seitens der Gewerbetreibenden des Oeder Wegs konnte eine „eher negative Einstellung des Gewerbes gegenüber den Maßnahmen festgestellt“ (ANTON & SEIBOLD 2022: 24) werden. Da die Interviewpartner:innen mehrheitlich die allgemeinen Auswirkungen auf ihre geschäftlichen Aktivitäten ebenfalls als negativ bewerten (s. Tab. 3, vgl. TI4 2023, TI5 2023, TI6 2023, TI7 2023, TI9 2023, TI12 2023), kann festgehalten werden, dass sich die vorliegenden Forschungsergebnisse in das bisherige von der Wissenschaft erfasste Stimmungsbild aus der Perspektive der Gewerbetreibenden einfügen. Wie auch in dem Forschungsbericht von ANTON & SEIBOLD (2022: 25) festgestellt, erwarten die befragten Gewer-

betreibenden eine weitere Reduzierung des MIVs. Auffällig ist, dass sowohl die Gewerbetreibenden auf dem Oeder Weg (ANTON & SEIBOLD 2022: 25) als auch die des Grüneburgwegs (TI4 2023: Z. 86, TI9 2023: Z. 63ff., TI10 2023: Z. 164f., TI12 2023: Z. 189ff.) teilweise keine Zunahme des Fuß- oder Fahrradverkehrs erwarten und sich folglich auch keinen Umsatzausgleich für die ausbleibenden PKW-Fahrer:innen erhoffen. Dementsprechend empfinden einige der befragten Gewerbetreibenden die Fahrradstraße als eine Bedrohung für die Existenz ihres Gewerbes (TI9 2023: Z. 53f., TI12 2023: Z.188). Die Studie von HANDY & VOLKER (2021: 426) betont jedoch, dass die Befürchtungen der Gewerbetreibenden in den USA und Kanada nicht eingetroffen sind, sondern weder die Anzahl der Kund:innen noch die Ausgaben pro Kund:in trotz des Wegfalls von Parkplätzen signifikant zurückgegangen sind. Inwiefern dies auf den Grüneburgweg übertragbar ist, kann im Rahmen dieser qualitativen Studie nicht eindeutig beantwortet werden. Die Mehrheit gibt jedoch an, Umsatzeinbußen zu erleiden, welche überwiegend auf die Fahrradstraße zurückgeführt werden. Vereinzelt werden genauere Angaben gemacht, so gibt I7 (2023: Z. 165) 20 bis 30 % und I10 (2023: Z. 95) 10 % Umsatzverlust an.

Nach SCHNEIDEMESSER (2022: 15) existiert eine grundlegende Diskrepanz zwischen der Wahrnehmung von Gewerbetreibenden zur Verkehrsmittelnutzung ihrer Kund:innen und den Angaben der Kund:innen dazu. In seiner Studie kommt er zu dem Ergebnis, dass Gewerbetreibende den Anteil der Kund:innen, die mit dem PKW anreisen, um knapp 15 Prozentpunkte höher einschätzen, als dies die Kund:innen tatsächlich angeben (ebd.). Als Erklärung für diese Diskrepanz sieht er das Mobilitätsverhalten der Gewerbetreibenden, welches mit rund 42,1% vom PKW dominiert wird (ebd.: 16). Folglich stellt er fest, dass die Gewerbetreibenden oftmals von sich selbst auf andere schließen und ihrer Kundschaft ebenfalls den PKW als häufigstes Verkehrsmittel zuordnen (ebd.). Die Auswertung der Interviews zeigt, dass auch bei den befragten Gewerbetreibenden des Grüneburgwegs der PKW ein beliebtes Verkehrsmittel ist (TI2 2023: Z. 79, TI6 2023: Z. 33ff., TI9 2023: Z. 220, TI10 2023: Z. 166ff., TI11 2023: Z. 44f., TI12 2023: Z. 12f.). Dies zeigt, dass das eigene Mobilitätsverhalten ein entscheidender Faktor für Wahrnehmung und Akzeptanz ist, und untermauert den Zusammenhang zwischen Personen, die selbst auf ein PKW angewiesen sind bzw. ihn nutzen, und Personen, die eine Abneigung gegenüber dem Wegfall von Parkplätzen und der Einrichtung der Durchfahrtssperre haben. Des Weiteren bewerten Einzelhändler:innen, die selbst das Fahrrad nutzen, das Konzept der Fahrradstraße sowie auch deren Umsetzung auf dem Grüneburgweg als neutral bis positiv (s. Tab. 3). Dagegen sind Einzelhändler:innen, welche das Fahrrad nicht nutzen oder dazu keine Angabe machten, fast immer neutral bis negativ zur der Fahrradstraße eingestellt (s. Tab. 3).

Auch MONHEIM (2021: 2) plädiert dafür, die Wahrnehmung von Gewerbetreibenden zu hinterfragen, da diese oftmals die Bedeutung von Kund:innen, die mit dem PKW anreisen, überschätzen (ebd.: 2). MONHEIM (ebd.: 6) führt aus, dass Ausgaben der Kund:innen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß kommen, insgesamt höher ausfallen als die Ausgaben von Kund:innen, die den PKW nutzen. Lediglich die Höhe der Ausgaben pro Einkauf ist bei der Kundschaft mit dem PKW durchschnittlich höher (ebd., HANDY & VOLKER 2021: 402). Da auch einige Gewerbetreibende angemerkt haben, dass die Kundschaft, die mit dem PKW kommt, größere Einkäufe tätigt und physisch größere sowie teurere Waren kauft (TI6 2023: Z. 233ff., TI7 2023: Z. 222f., TI8 2023: Z. 104ff., TI9 2023: Z. 138f., TI12 2023: Z. 48ff.), kann hier eine Übereinstimmung mit dem Forschungsstand festgestellt werden. Des Weiteren wurden neben dem Umbau des Grüneburgwegs zur Fahrradstraße vereinzelt weitere Faktoren genannt, die sich in den letzten Jahren negativ auf die geschäftlichen Aktivitäten ausgewirkt haben, wie beispielsweise die Corona-Pandemie und die Inflation (vgl. TI2 2023: Z. 49f.).

In Hinblick auf mögliche Verbesserungsvorschläge wünscht sich die Mehrheit der befragten Gewerbetreibenden, besser in den Prozess eingebunden zu werden und Informationen regelmäßig und vollständig zu erhalten. Auch ANTON & SEIBOLD (2022: 25) konstatieren, dass die Sorgen und Unzufriedenheit der Gewerbetreibenden auf eine mangelhafte Informationspolitik seitens der Stadt zurückgeführt werden können, da sich die Gewerbetreibenden nicht ausreichend in die Planung eingebunden fühlen. Dementsprechend können die Einbindung in den Planungsprozess und eine verbesserte Kommunikation als relevante Implikation für künftige Umgestaltungen interpretiert werden.

Aufgrund der mangelnden Akzeptanz ist es außerdem nicht überraschend, dass sich einige der Befragten Veränderungen der Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg wünschen. So erklärten zwei Gewerbetreibende, dass sich der Grüneburgweg grundsätzlich nicht für diese Maßnahme eigne und daher eine andere Straße gewählt werden solle (TI4 2023: Z. 9f., TI7 2023: Z. 125). Andere fordern ausschließlich den Rückbau, ohne ein Gegenkonzept zu nennen (TI10 2023: Z. 158f., TI12 2023: Z. 417), oder als Alternative eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und Blitzanlagen (TI8 2023: Z. 297ff.). Ferner wurden weitere Punkte genannt, die die Fahrradstraße auf dem Grüneburgweg optimieren könnten, wie z.B. Zebrastreifen, Verkehrskontrollen (TI9 2023: Z. 213ff.), günstigere Anbindung an den ÖPNV (TI12 2023: Z. 306ff., Z. 345) und mehr Grünanlagen (TI5 2023: Z. 37f.).

Auffällig ist, dass einige Gewerbetreibende auf Konflikte zwischen PKW-Fahrer:innen und Fahrradfahrer:innen hinweisen (TI9 2023: Z. 97ff., TI12 2023: Z. 166ff.). In einem Interview

wurde erwähnt, dass die Fahrradfahrer:innen von der Stadt gegen die PKW-Fahrer:innen aufgestachelt werden, was zu einer Zunahme von Konflikten führe (TI12 2023: Z. 168f.). Daher kann als eine weitere Implikation für künftige Umgestaltungen abgeleitet werden, dass ein Gemeinschaftsgefühl zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen gefördert werden sollte.

5.2 Reflektion

Die vorliegende Studie zu den Auswirkungen einer Fahrradstraße auf die geschäftlichen Aktivitäten der ortsansässigen Gewerbetreibenden bietet einen guten Einblick in die Entwicklung der geschäftlichen Aktivitäten und die Akzeptanz der genannten Personengruppe. So können die Ergebnisse dieser Studie auch auf Gewerbetreibende andernorts extrapoliert werden, da diese im Falle eines Umbaus der Straße zu einer Fahrradstraße mit denselben Herausforderungen umzugehen haben. Allerdings reichen 12 geführte Interviews nicht aus, um die vielseitigen Auswirkungen in Gänze auf alle Gewerbetreibenden zu beziehen. Dazu kann zukünftig eine Studie mit einer größeren Anzahl an geführten Interviews einen Beitrag leisten. Ferner wurden im Rahmen dieser Studie fast ausschließlich Einzelhändler:innen befragt. Zwar wurde auch bei Gastronomiebetrieben nach einem Interview gefragt, allerdings hat nur einer zugestimmt. Für zukünftige Befragungen wäre es daher wünschenswert, dass die Forschenden bei den Interviewanfragen stärker die Bedeutung der Interviewpartner:innen für eine Studie betonen, um so eine höhere Anzahl an Interviewpartner:innen aus der gastronomischen Branche zu gewinnen. Interessant wäre darüber hinaus eine Untersuchung der Auswirkungen auf mehr Gastronomiebetriebe als in der vorliegenden Studie, da sie potenziell besonders von Fahrradstraßen profitieren, sowie auf Dienstleistungsanbieter:innen. So wäre es möglich, ein breit gefächertes Bild zu den Auswirkungen auf Gewerbetreibende zu erhalten.

Anzumerken ist, dass der Zeitpunkt der Interviewführung nicht optimal war, da nicht alle Gewerbetreibenden genaue Auskünfte über die Auswirkungen geben konnten., da der Grüneburgweg zu diesem Zeitpunkt nicht vollständig zur Fahrradstraße umgebaut war. Interessant wäre daher eine erneute Untersuchung, sobald der Umbau abgeschlossen ist. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Auswirkungen sich potenziell erst einige Zeit nach dem Umbau zeigen könnten. Daher wäre es empfehlenswert, nicht direkt nach dem Umbau dazu zu forschen.

Ferner können bei der Erstellung des Interviewleitfadens für zukünftige Studien weitere Fragen hinzugefügt werden. Erst im Laufe des Forschungsprozesses hat sich herausgestellt, dass die Akzeptierbarkeit und das eigene Mobilitätsverhalten, neben den Auswirkungen auf die geschäftlichen Aktivitäten, eine zentrale Rolle spielen. Folglich ist es wünschenswert, weitere Fragen zur Akzeptierbarkeit der Fahrradstraße unter Gewerbetreibenden sowie zum eigenen

Mobilitätsverhalten der Gewerbetreibenden zu stellen, da gerade das eigene Mobilitätsverhalten die Einstellung der Befragten zu dem Umbau besonders stark zu beeinflussen scheint. Mit Hilfe eines erweiterten Interviewleitfadens könnten potenzielle Gründe für die geringe Akzeptanz der Maßnahme seitens der Interviewten detaillierter herausgearbeitet werden. So könnten die verantwortlichen Instanzen auf städtischer Ebene die Herausforderungen der Gewerbetreibenden besser verstehen, die Maßnahme entsprechend anpassen. Das könnte dazu führen, dass die Maßnahme mit höherer Wahrscheinlichkeit positiv betrachtet wird. Maßgeblich beeinflusst wird die Akzeptanz zudem durch die Art und Weise, wie die Maßnahme kommuniziert und umgesetzt wird. Daher wäre es interessant, nicht nur Gewerbetreibende, sondern auch Vertreter:innen aus verschiedenen Instanzen auf städtischer bzw. politischer Ebene sowie Vertreter:innen verschiedener Initiativen dazu zu interviewen.

6. Fazit

Ziel der Arbeit war es, zu untersuchen, welchen Einfluss der Umbau des Grüneburgwegs zu einer Fahrradstraße auf die Gewerbetreibenden hat. Konkret sollten die gesammelten Ergebnisse Einblicke in die Wahrnehmung der Gewerbetreibenden liefern und Rückschlüsse auf die Akzeptierbarkeit der Fahrradstraße und deren Auswirkungen auf das ortsansässige Gewerbe ermöglichen. Es galt Informationen über die geschäftlichen Aktivitäten der Gewerbetreibenden zu sammeln und mögliche Veränderungen bei der Nachfrage zu identifizieren, um zu erörtern, ob sich Implikationen für zukünftige Umgestaltungen ableiten lassen können. Die Relevanz ergibt sich aus der hohen Bedeutung, die der Transformation des Verkehrswesens in Bezug auf den Klimawandel zugesprochen wird. Eine wirksame Transformation erfordert die Akzeptanz der Bevölkerung, weshalb der Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit Erkenntnisse für weitere Umbaumaßnahmen liefern kann. Hinzu kommt, dass zu den Auswirkungen des Umbaus zu Fahrradstraßen auf Gewerbetreibende, deren Wahrnehmung und die Akzeptierbarkeit solcher Maßnahmen in Deutschland bisher kaum geforscht wurde. Um dies zu untersuchen, wurden zwölf leitfadengestützte qualitative Interviews mit Gewerbetreibenden des Grüneburgwegs geführt und anschließend mittels der qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet. So konnten Erkenntnisse gesammelt werden, die zunächst in zwölf Einzelfallzusammenfassungen wiedergegeben und anschließend anhand der gebildeten Codes zusammengefasst wurden. Abschließend erfolgte eine Typisierung der Gewerbetreibenden mittels eines am Material erarbeiteten Kategoriensystems.

Vor dem Umbau beschreiben die Gewerbetreibenden den Grüneburgweg als einen guten Standort, welcher sowohl von Bewohner:innen des nördlichen Westends als auch von Kund:innen aus größerer Entfernung aufgesucht wird. Ihr (Waren-)Angebot umfasst leicht und schwer transportable Waren. Seit der Umgestaltung zur Fahrradstraße verzeichnen die Gewerbetreibenden jedoch zu einem Großteil Einbußen bei Kundschaft und Umsatz sowie Einschränkungen im Lieferverkehr. Diese Aspekte können auf eine Reihe von Faktoren zurückgeführt werden. Genannt werden v.a. die Implementierung einer Durchfahrtssperre sowie die Wegnahme von 60 Parkplätzen auf dem Grüneburgweg. Die Durchfahrtssperre reduziert die Zahl der Pendler:innen, welche gezielt den Grüneburgweg für ihren Einkauf aufsuchen, und z.T. auch die der „Laufkundschaft“, welche spontan anhält. Die Wegnahme von Parkplätzen, welche kurzfristiges Halten erschwert, bedeutet für die Gewerbetreibenden erhebliche Probleme im Lieferverkehr, speziell für schwer transportable Ware. Die eingerichteten Lieferzonen können diesen Verlust nicht ausgleichen, da sie nicht immer in unmittelbarer Nähe zum Geschäft liegen bzw. von Falschparker:innen belegt werden. So muss häufig mehr Zeit für die Lieferung von Waren

veranschlagt werden. Ferner müssen andere Wege gewählt werden womit jedoch z.T. gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen wird. In Bezug auf die Teilfrage: *Inwiefern wirkt sich der Umbau zu einer Fahrradstraße auf die geschäftlichen Aktivitäten der ortsansässigen Gewerbetreibenden aus?* lässt sich somit festhalten, dass sich der Umsatz sowie das Aufkommen der Kundschaft reduziert haben. Die Ergebnisse zeigen, dass Unterschiede in geschäftlichen Aktivitäten sowohl zwischen der Zeit vor und nach dem Umbau als auch unter den einzelnen Gewerbetreibenden festgestellt werden können. Außerdem sehen sich einige der Gewerbetreibenden dazu gezwungen, Änderungen an ihren bisherigen geschäftlichen Aktivitäten vorzunehmen und sich an die neue Situation anzupassen. So kommt es zu Anpassungen von Öffnungszeiten und Warenangebot.

Hinsichtlich der Einstellung zur Fahrradstraße kann festgehalten werden, dass die wahrgenommenen negativen Auswirkungen auf die geschäftlichen Aktivitäten maßgeblich für die negative Einstellung zur Fahrradstraße Grüneburgweg verantwortlich sind. Auch die Ware, die die Gewerbetreibenden anbieten, scheint die Einstellung zur Fahrradstraße zu beeinflussen. Besonders die Interviewpartner:innen, die schwere und sensible Waren anbieten, sind dem Umbau gegenüber eher negativ eingestellt. Zusätzlich bemängeln sie eine Abnahme der Sicherheit, die sie überwiegend dem Fahrradverkehr zuschreiben. Nur einige wenige Gewerbetreibende geben an, keine Einbußen bzw. Auswirkungen auf ihre geschäftlichen Aktivitäten zu verzeichnen. Diese bieten größtenteils leicht transportable Waren oder einen Ausschank an. In diesen Fällen stehen die Gewerbetreibenden der Fahrradstraße Grüneburgweg eher positiv gegenüber. Sie loben eine erhöhte Sicherheit und eine Verbesserung der verkehrlichen Situation für Fahrradfahrer:innen. Zusammenfassend lässt sich zur Teilfrage: *Wie nehmen die ansässigen Gewerbetreibenden die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße hinsichtlich ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Wirkung wahr?* sagen, dass die Interviewpartner:innen die städtebauliche und verkehrliche Wirkung der Fahrradstraße eher negativ bewerten. Auch wenn der Großteil der Gewerbetreibenden vor dem Hintergrund der Klimakrise die dafür nötigen Maßnahmen, zu welchen auch die Fahrradstraßen gehören, als wichtig empfinden, ist die konkrete Umsetzung auf dem Grüneburgweg für die meisten nicht nachvollziehbar.

Auffällig ist, dass Gewerbetreibende, die gerne Fahrrad fahren, im Vergleich zu denen, die nicht bzw. eher selten das Fahrrad nutzen, dazu tendieren, den Umbau eher positiv zu sehen. Es zeigt sich, dass das eigene Mobilitätsverhalten eine hohe Relevanz für die Akzeptierbarkeit von verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie der Fahrradstraße spielt. Die Präferenz des PKW ist unter den Gewerbetreibenden zwar weiterhin stark ausgeprägt, wird jedoch in einzelnen Fällen kritisch hinterfragt.

Konkret richtet sich die Kritik aller Gewerbetreibenden an die Informierung über den Umbau seitens der Stadt, da sie sich mehrheitlich als nicht ausreichend informiert gefühlt haben. Ferner kritisieren fast alle Befragten, dass sie bei der Planung nicht miteinbezogen wurden. Im Hinblick auf die Teilfrage: *Welche Faktoren beeinflussen dabei die Akzeptanz der Gewerbetreibenden?* lässt sich somit konstatieren, dass das eigene Mobilitätsverhalten sowie Informierung, Kommunikation und Mitspracherecht in Bezug auf die Maßnahme einen großen Einfluss auf die Akzeptierbarkeit der Fahrradstraße haben. Die meisten Probleme haben die Gewerbetreibenden nicht mit dem Konzept der Fahrradstraße, sondern mit der Umsetzung vor Ort und den daraus resultierenden Herausforderungen. Folglich kann in Zusammenhang mit der Teilfrage: *Welche Implikationen lassen sich aus den Auswirkungen für künftige Umgestaltungen ableiten?* festhalten, dass insbesondere die Kommunikation mit der Stadt und die Einbeziehung der Gewerbetreibenden in den Prozess einen hohen Stellenwert einnimmt und bei künftigen Umbauten optimiert werden muss.

In Bezug auf die übergeordnete Forschungsfrage: *Wie beeinflusst der Umbau einer Geschäftsstraße zur Fahrradstraße die geschäftlichen Aktivitäten der Gewerbetreibenden?* lässt sich abschließend konstatieren, dass es eindeutig zu einer Veränderung der geschäftlichen Aktivitäten kommt. Häufig kommt es zu Umsatzeinbußen, Herausforderungen im Lieferverkehr und zum Verlust von Kund:innen. Einige Gewerbetreibende erklären, dass sie aufgrund des Umbaus Risiken für das Fortbestehen ihres Gewerbes bzw. der Geschäfte anderer Inhaber:innen sehen. Zudem haben Gewerbetreibende erklärt, dass sie eine Veränderung in der Zusammensetzung der Gewerbe am Grüneburgweg erwarten. Sie gehen von einer Zunahme der Anzahl an Gastronomiebetrieben und einem Rückgang der Anzahl an Einzelhandelsgeschäften aus. Einzelne Gewerbetreibende haben gezielte Anpassungsmaßnahmen vorgenommen wie beispielsweise den Verkauf von handlicherer Ware sowie eine Änderung der Öffnungszeiten.

Literaturverzeichnis

- ANTON, S. & F. SEIBOLD (2022): Projektbericht. Neuverteilung des öffentlichen Raums. Eine quantitative Untersuchung zur Akzeptanz städtebaulicher verkehrlicher Veränderungen durch das Gewerbe am Beispiel des Oeder Wegs in Frankfurt am Main.
- BALTABOL, B., R. FALLER, T. HEDDERICH, A. HEGERFELD, J. HENZEL, W. HEPP, K. KNACKER, J. KORENKE, M. MÜLLER, H. NICKEL, M. SCHULZ (2020): Frankfurter Fahrradstraße. Vorschläge zur Umgestaltung Frankfurter Nebenstraßen. www.radentscheid-frankfurt.de/wp-content/uploads/2020/05/Die-Frankfurter-Fahrradstra%C3%9Fen-Brosch%C3%BCre_100dpi.pdf (Stand: 2020-02-19) (Zugriff: 2022-11-25).
- BECKER, S. & O. RENN (2019). Akzeptanzbedingungen politischer Maßnahmen für die Verkehrswende: Das Fallbeispiel Berliner Mobilitätsgesetz. In: FRAUNE, C., S. GÖLZ, M. KNODT, K. LANGER, (Hrsg.) Akzeptanz und politische Partizipation in der Energietransformation. Energietransformation. Springer VS: Wiesbaden.
- BLANCK, R., R. CYGANSKI, M. PETER, T. MOCANU, A. WOLFERMANN, W. ZIMMER (2017): Renewbility: Options for a decarbonisation of the transport sector up to 2050. www.eceee.org/library/conference_proceedings/eceee_Summer_Studies/2017/4-mobility-transport-and-smart-and-sustainable-cities/renewbility-options-for-a-decarbonisation-of-the-transport-sector-up-to-2050/ (Stand: 2017) (Zugriff: 2023-02-14).
- BUEHLER R. & J. PUCHER (2017): Cycling towards a more sustainable transport future. In: *Transport Reviews* 37, 6, 689-694, doi: 10.1080/01441647.2017.1340234.
- BUEHLER R. & J. PUCHER (2021): COVID-19 Impacts on Cycling, 2019-2020. In: *Transport Reviews* 41, 4, 393-400, doi: 10.1080/01441647.2021.1914900.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND KLIMAWANDEL (BMWK) (2022): Klimaschutz in Zahlen. Aktuelle Emissionstrends und Klimaschutzmaßnahmen in Deutschland. Klimaschutz in Zahlen Ausgabe 2022. www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Klimaschutz/klimaschutz-in-zahlen.pdf?__blob=publication-File&v=8 (Stand: 2022-07) (Zugriff: 2023-02-14).
- BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFTLICHE ZUSAMMENARBEIT UND ENTWICKLUNG (BMZ) (o. J.): Klimaabkommen von Paris. www.bmz.de/de/service/lexikon/klimaabkommen-von-paris-14602 (Zugriff: 2023-02-14).
- BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FREIE DEMOKRATISCHE PARTEI, SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI (2021): Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen und den Freien Demokraten (FDP). www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf (Stand: 2023-12-07) (Zugriff: 2023-02-16).
- CORMAN, F., A. D. MARRA & L. SUN (2022): The impact of COVID-19 pandemic on public transport usage and choice: Evidences from a long-term tracking study in urban area. In: *Transport Policy* 116, 258-268, doi: 10.1016/j.tranpol.2021.12.009.
- CREUTZIG, F., X. CRUZ-NÚÑEZ, M. D'AGOSTO, D. DIMITRIU, M.J. FIGUEROA MEZA, L. FULTON, S. KOBAYASHI, O. LAH, A. MCKINNON, P. NEWMAN, M. OUYANG, R. SCHAEFFER, J. J. SCHAUER, R. SIMS, D. SPERLING, G. TIWARI (2014): TRANSPORT. In: O. EDENHOFER, R. PICHs-MADRUGA, Y. SOKONA, E. FARAHANI, S. KADNER, K. SEYBOTH. In: ADLER, A., I. BAUM, S. BRUNNER, O. EDENHOFER, P. EICKEMEIER, E. FARAHANI, S. KADNER, B. KRIEMANN, J. C. MINX, R. PICHs-MADRUGA, J. SAVOLAINEN, S. SCHLÖMER, K. SEYBOTH, Y. SOKONA, C. VON STECHOW, T. ZWICKEL (Hrsg.): *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press. 599-670.
- CREUTZIG, F., A. JAVAID, Z. SOOMAUROO, S. LOHREY, N. MILOJEVIC DUPONT, M, A. RAMAKRISHNAN, M. SETHI, L. LIU, L. NIAMIR, C. B. D'AMOUR, U. WEDDIGE, D. LENZI, M. KOWARSCH, L. ARNDT, L. BAUMANN, J. BETZIEN, L. FONKWA, B. HUBER, E. MENDEZ, A. MISIOU, C. PEARCE, P. RADMAN, P. SKALOUD, J. M. ZAUSCH (2020): Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights, *Transport Reviews* 40, 6, 711-733, doi: 10.1080/01441647.2020.1762795.
- DRESING, T. & T. PEHL (2018): *Praxisbuch Interview, Transkription & Analyse. Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende*. Marburg.
- EISENMANN, C., B. LENZ, C. NOBIS, V. KOLAROVA & C. WINKLER (2021): Transport mode use during the COVID-19-19 lockdown period in Germany: The car became more important, public transport lost ground. In: *Transport Policy* 103, 60-67, doi: 10.1016/j.tranpol.2021.01.012.
- ENERGIEREFERAT FRANKFURT (o. J.): Klimaschutz auf zwei Rädern – Radfahren in Frankfurt. klimaschutz-frankfurt.de/radfahren-in-frankfurt-strecken-und-mehr/ (Zugriff: 2023-02-15).

- FROSCHAUER, U. & M. LUEGER (2020²): Das qualitative Interview: zur Praxis interpretativer Analyse sozialer Systeme. UTB: Stuttgart.
- HANDY, S. & M. B. J. VOLKER (2021): Economic impacts on local businesses of investments in bicycle and pedestrian infrastructure: a review of the evidence. In: *Transport Reviews* 41, 4, 401-431, doi: 10.1080/01441647.2021.1912849.
- HUMMEL, T. (2021): Signal an die Klima-Justiz. Süddeutsche Online. www.sueddeutsche.de/politik/bundesverfassungsgericht-klimaklage-signal-gerichte-1.5280551 (Stand: 2021-04-30) (Zugriff: 2023-02-14).
- INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER FRANKFURT AM MAIN (IHK) (2020): Oeder Weg als intakte Einkaufs- und Nahversorgungsstraße erhalten. <https://www.frankfurt-main.ihk.de/presse/pressemeldungsarchiv2020/oederweg-intakte-einkaufs-und-nahversorgungsstrasse-5304982>. (Stand: 2020-11-27) (Zugriff: 2023-09-22).
- INSTITUT FÜR ANGEWANDTE SOZIALWISSENSCHAFT (INFAS) (2022): Mobilitätsreport Hessen, Corona-Pandemie und unsere Alltagsmobilität. wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2022-01/infas_mobilitaetsreport_06_he_7331_20220117.pdf (Stand: 2022-01-15) (Zugriff: 2022-07-11).
- IPCC DEUTSCHE KOORDINIERUNGSSTELLE (IPCC) (2023): Sechster IPCC-Sachstandsbericht (AR6) Beitrag der Arbeitsgruppe III: Minderung des Klimawandels. Hauptaussagen aus der Zusammenfassung für die politische Entscheidungsfindung (SPM). Berichte aus dem sechsten Berichtszyklus (2015-2023) www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-WGIII.pdf (Stand: 09.01.2023) (Zugriff: 2023-02-14).
- JAKOBSSON, C., S. FUJII, T. GÄRLING (2000): Determinants of private car users' acceptance of road pricing. In: *Transport Policy*, 7, 2, 153-158, doi: doi.org/10.1016/s0967-070x(00)00005-6.
- JOURNAL FRANKFURT (2022): Fahrradstraße. Umgestaltung des Grüneburgwegs beginnt. www.journal-frankfurt.de/journal_news/Mobilitaet-77/Fahrradstrasse-Umgestaltung-des-Grueneburgwegs-beginnt-39586.html (Stand: 2022-08-12) (Zugriff: 2023-01-17).
- KUCKARTZ, U. (2016³): Qualitative Inhaltsanalyse: Methoden, Praxis, Computerunterstützung. Beltz Juventa, Weinheim.
- KUSS, P. & K. A. NICHOLAS (2022): A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management. *Case Studies on Transport Policy*, 10, 3, 1494-1513, doi: 10.1016/j.cstp.2022.02.001.
- LANDESANSTALT FÜR UMWELT BADEN-WÜRTTEMBERG (LUBW) (O. J.): Förderung des Umweltverbunds. www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/foerderung-umweltverbund#:~:text=Ein%20gutes%20Beispiel%20daf%C3%BCr%20sind,und%20ein%22Fahrradverleih%20angegliedert%20ist.&text=Eine%20weitere%20M%C3%B6glichkeit%2C%20den%20Radverkehr,ist%20die%20Ausweisung%20von%20Fahrradstra%C3%9Fen (Stand: 2022) (Zugriff: 2022-12-18).
- LANZENDORF, M., C. SCHEFFLER, L. TROST, S. WERSCHMÖLLER (2022): Implementing bicycle friendly transport policies: Examining the effect of an infrastructural intervention on residents' perceived quality of urban life in Frankfurt, Germany. In: *Case Studies on Transport Policy*, 10, 4, 2476-2485, doi: 10.1016/j.cstp.2022.10.014.
- LANZENDORF, M., A. BAUMGARTNER, N. KLINNER (2023): Do citizens support the transformation of urban transport? Evidence for the acceptability of parking management, car lane conversion and road closures from a German case study. In: *Transportation* 1-29, doi: 10.1007/s11116-023-10398-w.
- LEE, A. & A. MARCH (2010): Recognising the economic role of bikes: sharing parking in Lygon Street, Carlton. *Australian Planner* 47, 2, 85-93 doi: 10.1080/07293681003767785.
- LECLERC, F. (2022): Frankfurt: Der Grüneburgweg wird zur Fahrradstraße. *Frankfurter Rundschau*. www.fr.de/frankfurt/frankfurt-der-grueneburgweg-wird-zur-fahrradstrasse-91749400.html (Stand: 2022-08-26) (Zugriff: 2023-08-11).
- MANDERSCHIED, K. (2020): Antriebs-, Verkehrs-, oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobildispositivs. In: BRUNNENGRÄBER, A. & T., HAAS (Hrsg.): Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität. Bielefeld: transcript Verlag, 37-67, doi: 10.14361/9783839451656-003.
- MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR BRANDENBURG (MSWVB) (2002): Integriertes Verkehrskonzept 2002. http://agsv.brandenburg.de/media_fast/4055/Integriertes_Verkehrskonzept_2002.pdf (Stand: 2002-10) (Zugriff: 2023-09-21).
- MISOCH, S. (2015): Qualitative Interviews. De Gruyter: Berlin; Boston.
- MONHEIM, R. (2021): INNENSTADTEINZELHANDEL IM SPANNUNGSFELD ZWISCHEN ÄÜßERER UND INNERER ERREICHBARKEIT AUS SICHT SEINER BESUCHER. In: GIES, J., HUBER, F., MIETZSCH, O., C., REUTTER, U., RING-

- WALD, SAARY, R., K., SCHWEDES, O. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität (03/2022, S. 1-21). Heidelberg: Wichmann Verlag.
- MÜLLER, M. & O. REUTTER (2022): Course change: Navigating urban passenger transport toward sustainability through modal shift, *International Journal of Sustainable Transportation* 16, 8, 719-743, doi: 10.1080/15568318.2021.1919796.
- PRYBORSKI, A. & M. WOHLARB-SAHR (2014⁴): *Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch*. München: De Gruyter Oldenburg Verlag.
- PURVES, R. S. & L. WYSLING (2022): Where to improve cycling infrastructure? Assessing bicycle sustainability and bikeability with open data in the city of Paris. In: *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 15, 100648, doi: 10.1016/j.trip.2022.100648.
- RADENTSCHIED FRANKFURT (2020): *Frankfurter Fahrradstraße. Vorschläge zur fahrradfreundlichen Umgestaltung Frankfurter Nebenstraßen*. www.radentscheid-frankfurt.de/2020/05/frankfurter-fahrradstrasse-unsere-vorschlaege-zur-fahrradfreundlichen-umgestaltung-frankfurter-nebenstrassen/ (Stand: 2020-05-26) (Zugriff: 2023-02-15).
- RADENTSCHIED FRANKFURT (2022): Die erste „Frankfurter Fahrradstraße“! www.radentscheid-frankfurt.de/2022/05/umgestaltung-oeder-weg/ (Stand: 2022-05-03) (Zugriff: 2022-12-13).
- RADENTSCHIED FRANKFURT (2023): Über uns. www.radentscheid-frankfurt.de/ueber-uns/#chronik (Stand: 2023) (Zugriff: 2023-01-30).
- RUHRORT, L. (2017): *Transformation im Verkehr: Erfolgsbedingungen für verkehrspolitische Schlüsselmaßnahmen*. Wiesbaden: Springer VS.
- RUHRORT, L. (2022): Can a rapid mobility transition appear both desirable and achievable? Reflections on the role of competing narratives for socio-technical change and suggestions for a research agenda. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, doi: 10.1080/13511610.2022.2057935.
- SCHNEIDEMESSER, D. (2022): Einkauf und Verkehr – tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Besucher:innen von Einkaufsstraßen im Vergleich zu Einschätzungen von Einzelhändler:innen. In: GIES, J., HUBER, F., MIETZSCH, O., C., REUTTER, U., RINGWALD, SAARY, R., K., SCHWEDES, O. (Hrsg.), *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität (03/2022, S. 1-23)*. Heidelberg: Wichmann Verlag.
- SCHUITEMA, G., L. STEG., M. VAN KRUINING (2011): When Are Transport Pricing Policies Fair and Acceptable?. In: *Soc Just Res* 24, 66–84.
- THIEMANN-LINDEN, J. & T. METTENBERGER (2010): Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. publish.fid-move.qucosa.de/api/?tx_dpf%5Bqid%5D=qucosa%3A82139&tx_dpf%Baction%5D=attachment&tx_dpf%5Battachment%5D=ATT-0 (Stand: 2011) (Zugriff: 2023-08-14).
- UMWELTBUNDESAMT (2023): Spezifische Emissionen im Straßenverkehr. www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher (Stand: 2023-04-28) (Zugriff: 2023-09-22).
- VERKEHRSLUB DEUTSCHLAND HESSEN E.V. (VCD) (2021): Wichtige Schritte für mehr Aufenthaltsqualität: VCD begrüßt die Planungen für Grüneburg- und Kettenhofweg im Frankfurter Westend. hessen.vcd.org/der-vcd-vor-ort/frankfurt-rhein-main/wichtige-schritte-fuer-mehr-aufenthaltsqualitaet-vcd-begruesst-die-planungen-fuer-grueneburg-und-kettenh (Stand: 2021-11-26) (Zugriff: 2023-01-18).

Anhang: Interviewleitfaden Fahrradstraße Grüneburgweg

Eisbrecherfrage: Wie lange sind Sie schon an dem Grüneburgweg ansässig?

1.) Bewertung der Umgestaltung hinsichtlich städtebaulicher und verkehrlicher Wirkung

- Wie finden Sie den Umbau des Grüneburgwegs zu einer Fahrradstraße?
- Denken Sie, dass Ihr Geschäft durch die Umgestaltung schlechter für Ihre Kundschaft erreichbar ist?
- Wie finden Sie die neue Gestaltung des Grüneburgwegs? (hier Bezug Straße / Städtebau, unten Geschäft)

2.) Auswirkungen der Umgestaltung auf die geschäftliche Aktivität

- Wie könnte sich der Umbau der Straße auf Ihr Geschäft auswirken?
- Welche Vor- und/oder Nachteile erwarten Sie?
- Wie könnte sich die Umgestaltung des Grüneburgwegs auf Ihre Kundschaft auswirken?
 - Erwarten Sie Veränderungen Ihres Kundenstamms?
 - Rechnen Sie mit Veränderungen der Verkehrsmittel, mit denen die Kundschaft zu Ihrem Geschäft/Restaurant/Café kommt?
 - Erwarten Sie Veränderungen des Kauf- bzw. Konsumverhaltens?
 - Glauben Sie, dass die Kundinnen und Kunden mehr Zeit in Ihrem Geschäft/Restaurant/Café verbringen werden?
- Haben Sie vor, aufgrund der Umgestaltung etwas an Ihrem Geschäft zu ändern?
- Wie ist Ihr Verhältnis zu den anderen Gewerbetreibenden auf der Straße?
- Erwarten Sie Veränderungen bei den anderen Gewerbebetrieben in der Straße? Welche Auswirkungen denken Sie hat der Umbau auf andere Gewerbetreibende auf der Straße?

3.) Implikationen für künftige Umgestaltungen

- Wie haben Sie von dem Umbau erfahren?
 - Gab es Informationsveranstaltungen?
 - Wurden Sie von der Stadt in den Prozess des Umbaus integriert? (Folgend: Woran liegt das?)
 - Sind Sie mit dem Ablauf des Gestaltungsprozesses der Fahrradstraße zufrieden? (Folgend: Woran liegt das?)
- Haben Sie Verbesserungsvorschläge, von denen sich positive Auswirkungen auf Ihr Geschäft versprechen?

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität. Online erhältlich unter: <https://tinygu.de/Mobilitaet>

In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

38. Baumgartner, A. (2023): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Mobilität im Quartier“ in Frankfurt am Main und Darmstadt. <https://tinygu.de/AP38>
37. Bücher, J. (2023): Indikatoren gestützte Ansätze zur nachhaltigen urbanen Mobilität: Ergebnisse einer Literaturanalyse. <https://tinygu.de/AP37>
36. Trost, L. (2023): Die private Lastenradnutzung – Statussymbol oder Alternative zum eigenen Auto? Eine qualitative Untersuchung der instrumentellen, affektiven und symbolischen Motive. <https://tinygu.de/AP36>
35. Rozynek, C.; Mattioli, G.; Aberle, C. (2023): Was darf die ÖPNV-Nutzung im Kontext sozialer Teilhabe kosten? Ideen für Indikatoren der ÖPNV-Erschwinglichkeit. <https://tinygu.de/AP35>
34. Sommer, C.; Henkel, F.; Fischer, A.; Lanzendorf, M.; Rozynek, C.; Engbers, M.; Geschwinder, K.; Gapski, J.; Dietrich-, A.-M.; Meier, N. (2023): Social2Mobility Policy Brief. Mobilitätsarmut verhindern. Wie kann soziale Teilhabe durch Mobilität im Rahmen von integrierter Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung ermöglicht werden? <https://tinygu.de/AP34>
33. Baumgartner, A. (2022): Akzeptierbarkeit und Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume: Ergebnisse einer quantitativen Haushaltsbefragung über die Umwandlung von Auto- in Fahrradspuren in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP33>
32. Baumgartner, A.; Klinner, N.; Kraus, M.; Möhle, M. (2022): Methodenbericht zur Akzeptanzuntersuchung verkehrspolitischer Maßnahmen zur Neuaufteilung öffentlicher Räume in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP32>
31. Haj Eissa, E.; Kitlar, A.; Weith, A. (2022): Eine Randnotiz der Gesellschaft. Der mediale Diskurs mobilitätsbedingter sozialer Teilhabe in Pandemiezeiten. <https://tinygu.de/AP31>
30. Will, F. (2022): Individuell mobil, gemeinsam befördert. Geteilte on-demand Fahrdienstleistungen als Bestandteil des städtischen Mobilitätssystems. <https://tinygu.de/AP30>
29. Schluckebier, K. (2021): Intersections in contemporary traffic planning. Introducing a situationist approach for enacting different mobilities. <https://tinygu.de/AP29>
28. Scheffler, C.; Trost, L.; Werschmöller, S. (2021): Auswirkungen verbesserter (Rad-)Infrastruktur auf die Lebensqualität der Anwohnenden – Eine Vorher-Nachher-Untersuchung am Beispiel der Friedberger Landstraße in Frankfurt a. M. <https://tinygu.de/AP28>
27. Kolb, E. (2021): Does the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) of the European Union guarantee successful citizen participation?. <https://tinygu.de/AP27>
26. Klinner, N.; Kraus, M. (2021): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://tinygu.de/AP26>
25. Klein, M.; Klinger, T.; Lanzendorf, M. (2021): Nachhaltige Mobilität in Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. <https://tinygu.de/AP25>
24. Baumgartner, A.; Fischer, L.; Welker, J. (2020): Die Wirkung des Mobilitätsdesigns auf die Nutzung und Wahrnehmung von Fahrradstraßen: Untersuchungen anhand eines Fallbeispiels in Offenbach am Main. <https://tinygu.de/AP24>
23. Rozynek, C.; Schwerdtfeger, S.; Lanzendorf, M. (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. <https://tinygu.de/AP23>
22. Blitz, Andreas (2020): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Unterwegs in Offenbach“. <https://tinygu.de/AP22>

21. Kliner, N. (2020): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. <https://tinygu.de/AP21>
20. Kirschner, F. (2019): Methodik zur Haushaltsbefragung „Quartiersentwicklung und Mobilität in Frankfurt-Bornheim“. <https://tinygu.de/AP20>
19. Blechschmidt, A.; Czowalla, L.; Lanzendorf, M. (2018): Fahrrad und öffentlichen Verkehr gemeinsam denken: die Verknüpfung von Fahrradmobilität mit öffentlichem Verkehr als Beitrag zu Daseinsvorsorge und Klimaschutz. Ein Handlungsleitfaden für Bund, Länder, Kommunen sowie Mobilitätsdienstleister. <https://tinygu.de/AP19>
18. Czowalla, L.; Blechschmidt, A.; Busch, D.; Fromberg, A.; Grün, C.; Gwiasda, P.; Hartmann, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Handlungsansätze zur verbesserten Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr. Eine vertiefende Analyse von vier Fallstudien. <https://tinygu.de/AP18>
17. Selzer, S. (2018): Zu Fuß unterwegs – Konflikte der Raumaufteilung für Fußgänger*innen im öffentlichen Straßenraum am Beispiel der Schweizer Straße in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP17>
16. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Motive des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein. <https://tinygu.de/AP16>
15. Czowalla, L.; Busch, D.; Fromberg, A.; Gwiasda, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Neuere Entwicklungen zur Integration von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr in Deutschland: Überblick zum Stand des Wissens und der Praxis. <https://tinygu.de/AP15>
14. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Dokumentation von Best-Practice-Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. <https://tinygu.de/AP14>
13. Selzer, S.; Kruse, C.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2016): Integration von Fernbuslinienangeboten. Anforderungen an und Handlungsoptionen für städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme. Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main. <https://tinygu.de/AP13>
12. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Mehler, F.; Lanzendorf, M. (2016): Fahren ohne gültigen Fahrschein. Stand der Forschung und medialer Diskurs. <https://tinygu.de/AP12>
11. Schubert, S. (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. <https://tinygu.de/AP11>
10. Blechschmidt, A. (2016): Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. <https://tinygu.de/AP10>
9. Klinger, T.; Deffner, J.; Kemen, J.; Stein, M.; Lanzendorf, M. (2016): Sharing-Konzepte für ein multioptionales Mobilitätssystem in Frankfurt/Rhein/Main. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Schlussbericht. <https://tinygu.de/AP9>
8. Schäfer, P. K. et al. (2016): Elektromobilität als Motor für Verhaltensänderung und neue Mobilität. Abschlussbericht des Gesamtvorhabens „Sozialwissenschaftliche und ökologische Begleitforschung in der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“. <https://tinygu.de/AP8>
7. Prill, T. (2015). Pedelects als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. <https://tinygu.de/AP7>
6. Rolfmeier, S. (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. <https://tinygu.de/AP6>
5. Belz, M. (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. <https://tinygu.de/AP5>
4. Blechschmidt, A.; Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätserhebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. <https://tinygu.de/AP4>
3. Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzung regionaler Mobilitätsdaten -Möglichkeiten zur Kombination und Harmonisierung der regionalen Mobilitätsdaten des Rhein-Main-Panels mit anderen Mobilitäts- und Strukturdaten. <https://tinygu.de/AP3>

2. Belz, M.; Höner, S.; Kruse, C.; Rolfmeier, S.; Schroer, M. (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. <https://tinygu.de/AP2>
1. Lanzendorf, M.; Schönduwe, R. (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. <https://tinygu.de/AP1>

