

Impulsforum
MOBILITÄT
FrankfurtRheinMain

Bericht zum

Impulsforum
MOBILITÄT
FrankfurtRheinMain

**Ein erster Schritt
zum Masterplan**

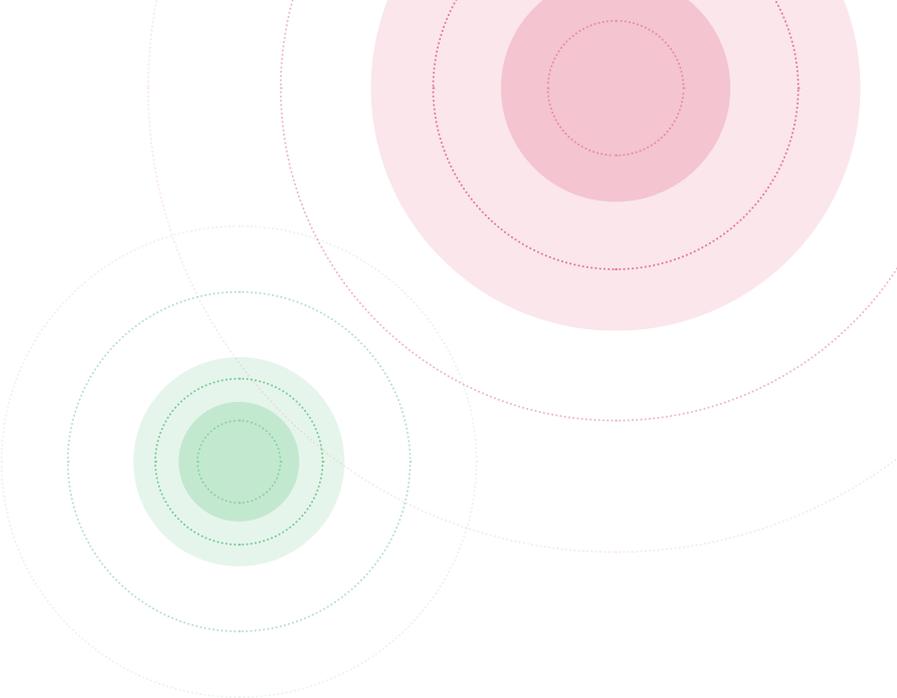
Regionalverband
FrankfurtRheinMain



Impulsforum
MOBILITÄT
FrankfurtRheinMain



Inhalt



- 3 Vorwort
- 4 Fünf Forderungen für die
Mobilitätsregion FrankfurtRheinMain
- 8 Mehrgleisig fahren!
Ein erster Fahrplan
- 12 Schlaglichter Impulsforum
 - 12 Mobilitätstrends in Deutschland
 - 14 Mobilität in FrankfurtRheinMain
 - 18 Masterplan Mobilität
 - 22 Weichenstellung für die Region



Vorwort

Attraktive Arbeitsplätze und eine hohe Lebensqualität wirken wie ein Magnet. Die Metropolregion FrankfurtRheinMain wächst und boomt. Das ist gut so! Doch steigende Bevölkerungszahlen und wachsende Wirtschaftskraft führen auch zu mehr Verkehr in der Region. So sind unsere Straßen und Schienen bereits vielfach überlastet, Staus und Verspätungen gehören längst zum Alltag. Zudem beschäftigen uns die ökonomischen, ökologischen und gesundheitlichen Kosten unserer Mobilität mehr denn je.

Wie wollen wir also unsere Mobilität künftig gestalten? Und wie schaffen wir hierfür eine passende zukunfts- und tragfähige Verkehrsinfrastruktur? Es ist essenziell, auf diese Fragen schnelle und vor allem die richtigen Antworten zu finden, denn es geht um die Leistungsfähigkeit und die Lebensqualität unserer Region. Gemeinsam mit Verantwortlichen aus Politik und den Verkehrsgesellschaften haben wir beim Impulsforum Mobilität FrankfurtRheinMain, das am 22. August 2018 in Frankfurt stattfand, über diese Themen diskutiert. Unser Dank gilt allen Teilnehmenden für ihre wertvollen Impulse. Die vorliegende Publikation fasst die Schlaglichter und wichtigsten Ergebnisse zusammen.

Unser Fazit: Wir wollen die Straßen- und Schieneninfrastruktur optimieren und ausbauen. Wir setzen auf einen starken öffentlichen Personennahverkehr, fördern neue Mobilitätsarten und machen uns für eine kluge Vernetzung der Verkehrsträger stark. Darüber hinaus sorgen wir für eine bessere Verzahnung von Flächennutzungs- und Verkehrsplanung und sprechen uns in unseren Gremien für die Erarbeitung eines Masterplans Mobilität aus.

Wir brauchen einen gemeinsamen und integrierten Ansatz für eine ganzheitliche Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in FrankfurtRheinMain. Im Lateinischen bedeutet „impulsus“ Antrieb. Nehmen wir also das Impulsforum und seine Ergebnisse wörtlich: Damit die Region auch in Zukunft mobil bleibt, müssen wir jetzt gemeinsam die Weichen stellen.



Thomas Horn
Verbandsdirektor



Rouven Kötter
Erster Beigeordneter

Fünf Forderungen für die Mobilitätsregion FrankfurtRheinMain



1

Unnötigen Verkehr reduzieren

Wir müssen uns den Herausforderungen stellen und den Status quo ehrlich bewerten. Ob auf der Straße oder der Schiene: **Unsere Verkehrsinfrastrukturen** sind überlastet. Staus und Verspätungen sind besonders zu Stoßzeiten längst Alltag in der Region. Während in den Städten die **Lärm- und Schadstoffbelastung** zusätzlich zum Problem wird, hängt die Mobilität in der Fläche der Region noch immer vom Besitz eines PKW ab.

Die lokale und punktuelle Zunahme des Radverkehrs, die neue Sharing-Kultur und der technologische Fortschritt bei alternativen Antriebstechniken oder im automatisierten Verkehr allein werden bei diesen Problemstellungen

keine Abhilfe schaffen. Für ein leistungsfähiges, effizientes und nachhaltiges Mobilitätssystem führt an einer generellen **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs**, dem mutigen **Ausbau von Infrastruktur und Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**, sowie der grundsätzlichen **Verkehrsvermeidung durch eine robuste Flächennutzungsplanung** mit einer engen Verzahnung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung kein Weg vorbei. Um diesen strukturellen Herausforderungen besser gerecht zu werden, müssen wir auf kommunaler und regionaler Ebene eine **gemeinsame Strategie** mit konkreten kurz- wie langfristigen Maßnahmen entwickeln.



2

ÖPNV stärken

Nur durch ein engmaschiges und leistungsfähiges Nahverkehrsnetz können wir den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖPNV erreichen. Doch die Schieneninfrastruktur in FrankfurtRheinMain ist bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze gelangt. **Es ist daher notwendig, verstärkt in die Takterhöhung sowie die Infrastruktur des ÖPNV zu investieren.**

Gerade bei hochfrequentierten, zentralen Strecken bietet die **Entflechtung von Fern- und Nahverkehr** durch getrennte Schienen Potenzial. Das Projektbündel **FrankfurtRheinMain Plus** definiert die wesentlichen kurz- und mittelfristigen Maßnahmen. Die weitere Optimierung, der Ausbau oder die Reaktivierung von **Verbindungen ins Umland** sind ein zusätzlicher Baustein, um den ÖPNV in der Fläche attraktiver zu machen und damit den Verkehrsdruck auf den Straßen zu mindern.

Es ist bekannt, dass die Struktur des Verkehrsnetzes mit überwiegend sternförmig auf den Verkehrsknoten Frankfurt-Hauptbahnhof zulaufenden Verbindungen nicht zum polyzentrischen Charakter der Metropolregion passt. Viele Pendler müssen die Frankfurter Innenstadt nur deshalb durchfahren, weil es kaum direkte **Tangentialverbindungen in der Region** gibt. Deshalb gilt es, über die in der Planung befindliche Regionaltangente West hinaus durch die Ergänzung einer Regionaltangente Ost und Süd einen kompletten **Schienenring um Frankfurt** zu schaffen. Dieses zentrale Schlüsselprojekt für das Verkehrssystem der Zukunft muss jetzt konkret angegangen werden. Ein Kernproblem sind Planungs- und Umsetzungszeiträume, die bis zu mehreren Jahrzehnten dauern können. Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen sind daher dringend geboten.



3

Neue Mobilitätsarten fördern und vernetzen

Die Mobilität in der Metropolregion ist im Wandel: Neue Mobilitätsformen entwickeln sich und gewinnen an Popularität, das individuelle Nutzungsverhalten wird immer differenzierter. Diesen **Kultur- und Bewusstseinswandel** wollen wir aktiv **unterstützen**.

Kluge Mobilitätsketten mit gut verknüpften Verkehrsträgern werden dabei immer wichtiger. Eine bessere Vernetzung der Mobilitätsarten nicht nur mittels digitaler Auskunft-, Buchungs-, oder Leitsysteme, sondern auch durch den **Aufbau integrierter „Umstiegszentren“** ermöglicht ein effizienteres und nutzerorientierteres Verkehrssystem. Die **Planung und Schaffung eines regionalen Netzes aus multimodalen, barrierefreien Mobilitätszentren** ist ein zentraler Schlüssel auf diesem Weg. Solche Park-and-Ride-Stationen ermöglichen nicht nur ein Umsteigen zwischen Fahrrad, PKW und ÖPNV, sondern integrieren auch Ausleih- oder Ladeangebote. Die **Planung und Umsetzung von Radschnellwegen** sowie die fortschreitende Einrichtung von klassischen Radwegen sind weitere wichtige Bausteine eines multimodalen Verkehrssystems. Auch die Verbesserung fußläufiger Verbindungen in den Zentren kann einen Beitrag zur Verkehrsreduktion leisten.

4

Gemeinsam und strukturiert vorgehen

Die Frage nach der Mobilität der Zukunft kann nicht gesondert für jede Kommune oder über die jeweils zuständigen regionalen Gesellschaften beantwortet werden, sondern erfordert ein gemeinsames Vorgehen. Das individuelle Mobilitätsverhalten ist größtenteils strukturabhängig. Um bei den anstehenden verkehrlichen Herausforderungen keinen Dualismus Stadt gegen Land zu schaffen, ist daher ein gemeinsamer Blick auf das regionale Verkehrssystem als Ganzes gefragt. Der Impulskongress hat gezeigt, wie wichtig ein **gutes Zusammenspiel aus Flächen- und Verkehrsplanung** ist und dass es auch hier noch Verbesserungspotenzial gibt. Genau das kann ein **Masterplan Mobilität für die gesamte Region** leisten. Es ist Zeit für ein integriertes Planwerk, welches alle Mobilitätsarten und Verkehrsträger sowie deren sinnvolle Verknüpfung umfasst.

Das Rad muss hierbei nicht komplett neu erfunden werden. Vielmehr könnten wir bereits zahlreich vorhandene **sektorale Verkehrspläne und kommunale Konzepte zusammenführen**, aufeinander abstimmen und ergänzen. Der Prozess hin zum Masterplan Mobilität sollte jedoch nicht nur der Abstimmung über gemeinsame Ziele und der Verzahnung kommunalen Handelns mit dem der Verkehrsträger dienen. Es gilt auch, einen konkreten **Aktionsplan für die nachhaltige Mobilität der Zukunft in der Region aufzustellen**.

Nur eine **gemeinsame Vision, abgestimmte Ziele und passende Maßnahmen** werden im Respekt für die jeweiligen individuellen Entwicklungsinteressen und Kompetenzen den komplexen Zusammenhängen eines funktionalen Raums gerecht und am Ende zum gewünschten Ergebnis führen.



5

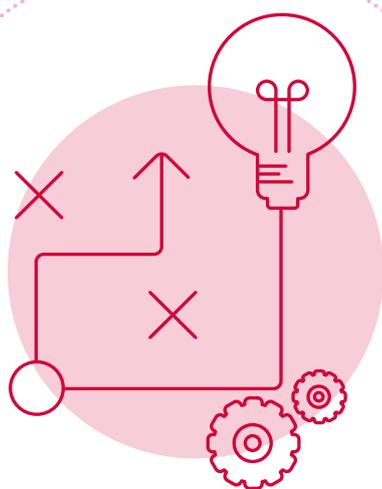
Bürgerbeteiligung leben

Mobilität ist nicht nur eine elementare Notwendigkeit, sondern auch ein individuelles Bedürfnis und ein Ausdruck der persönlichen Freiheit. Daher besitzt die gute und schnelle Erreichbarkeit von Schulen, Ausbildungsstätten oder des Arbeitsplatzes, aber auch von Einkaufsmöglichkeiten und Behörden für die meisten Menschen Vorrang. Das gilt ebenso für Sport- und Freizeitstätten, kulturelle Einrichtungen sowie den Freundeskreis und die Familie. Damit die gemeinsame Vision eines nachhaltigen Masterplans Mobilität Realität werden kann, sollten die unterschiedlichen Mobilitätsangebote immer passgenau auf die Menschen zugeschnitten sein. Ein Plan, der an ihren Bedürfnissen vorbeigeht, kann nicht funktionieren. Deshalb sollte **die Bevölkerung unbedingt in die Planung eingebunden werden.**

Erst, wenn die Region Frankfurt-RheinMain eine **gemeinsame Vision für die Mobilität von morgen** besitzt und die einzelnen Schlüsselprojekte in einen **Masterplan Mobilität** eingebunden sind, wird es leichter sein, die Menschen von dessen Notwendigkeit und Nutzen zu überzeugen.

Mehrgleisig fahren! Ein erster Fahrplan

Auf Grundlage der Diskussionsergebnisse des Impulsforums entwickelten der Verbandsdirektor und Planungsdezernent Thomas Horn sowie der Erste Beigeordnete und Mobilitätsdezernent Rouven Kötter einen ersten Fahrplan und erläuterten, wohin der Regionalverband FrankfurtRheinMain steuern möchte.

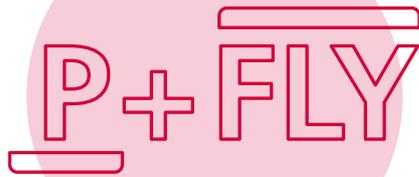


Planung beschleunigen

Vor allem die Planungsprozesse sollten künftig deutlich effizienter gestaltet und damit beschleunigt werden. Insbesondere für die Planung von Infrastrukturvorhaben gibt es zahlreiche Ansatzpunkte, um diese schlanker und schneller zu machen. Der Regionalverband lässt hierzu derzeit ein Gutachten erstellen, das Anfang 2019 veröffentlicht werden soll.

„Wir können und wollen Planungszeiträume von dreißig und mehr Jahren nicht mehr akzeptieren. Mit Blick auf die überregionale Bedeutung des Verkehrsknotens Frankfurt arbeiten wir gemeinsam mit den Landesregierungen der Metropolregion daran, Rahmenbedingungen und Planungsverfahren für FrankfurtRheinMain deutlich zu optimieren.“

(Verbandsdirektor Thomas Horn)



P + FLY

Tragfähige Schnelllösungen entwickeln

Es wird noch Jahre dauern, bis die geplanten und notwendigen ÖPNV-Neubaustrecken und Tangenten – zu denen auch der Schienenring um Frankfurt gehört – fertig sind. Da jedoch bereits heute Lösungen gefragt sind, sollen das Park-and-Ride-Angebot erhöht, Busse und Sammeltaxis „on demand“ eingesetzt, aber auch andere Lösungen entwickelt werden. So will der Regionalverband unter dem Motto „Park & Fly – vom Park-and-Ride-Parkplatz mit der Seilbahn in die Stadt“ die erste Seilbahn in FrankfurtRheinMain anstoßen.

„Die urbane Seilbahn ist ein wichtiger Baustein für die Mobilität der Zukunft.“

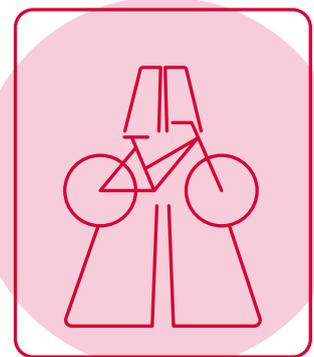
(Verbandsdirektor Thomas Horn)

Auch die vom Regionalverband initiierten Radschnellwege, die in das insgesamt 2.500 Kilometer lange Radroutennetz eingebunden werden sollen, werden einen wesentlichen Beitrag zu einem nachhaltigeren und vielfältigeren Mobilitätsangebot in der Region leisten.

„Radschnellwege können sehr hilfreiche Bausteine in der Umsetzung der Verkehrswende sein. Daher treiben wir konsequent deren Ausbau voran.“

(Erster Beigeordneter Rouven Kötter)

Der Regionalverband wird die Voraussetzungen sowohl für langfristige als auch kurzfristige Lösungen im Regionalen Flächennutzungsplan 2030 berücksichtigen.



Masterplan Mobilität

„Ohne einen Masterplan werden wir der Zeit immer hinterher sein. Das haben die Diskussionen im Impulsforum deutlich gemacht.“

(Erster Beigeordneter Rouven Kötter)

Der Regionalverband arbeitet intensiv an der Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans mit Zeithorizont 2030. Um die Region FrankfurtRheinMain langfristig mobil zu halten, ist jedoch eine deutlich längere Planung notwendig. **Doch die aktuellen Verkehrsprobleme benötigen eine sofortige Lösung.** Auch mittelfristige Vorhaben wie die FrankfurtRheinMain-Plus-Projekte oder die Regionaltangenten sollten möglichst schnell realisiert werden. Gleichzeitig gilt es, Strategien zu entwickeln, wie Mobilität langfristig gesichert und nachhaltig gestaltet werden kann.

Es ist eine komplexe Aufgabe, für alle Vorhaben die passenden Strategien und Maßnahmen zu entwickeln und in Einklang zu bringen. Gleichzeitig müssen die richtigen Akteure zusammengebracht, vorhandene Konzepte und Ideen berücksichtigt und auch die Bürgerinnen und Bürger der Region mitgenommen werden.

„Wenn wir einen Masterplan Mobilität für unsere Region erstellen, dann machen wir keine halben Sachen.“

(Erster Beigeordneter Rouven Kötter)

Wichtige Voraussetzungen seien politischer Wille und stabile Partnerschaften zwischen Regionalverband, Kreisen und Kommunen und den Verkehrsträgern. So gab es in den letzten Monaten bereits erste Gespräche und Schritte. Dabei zeigte sich, dass der Masterplan Mobilität zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen erfordert.

„Es ist unser erklärtes Ziel, die Voraussetzungen für einen echten Masterplan zu schaffen und über unsere Gremien die notwendigen Ressourcen bereitzustellen.“

(Erster Beigeordneter Rouven Kötter)



Schlaglichter Impulsforum

Mobilitätstrends in Deutschland

Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“

Impuls von Robert Follmer, Bereichsleiter Mobilitäts- und Regionalforschung, Forschungsinstitut INFAS

Das Überraschende ist das Gleichbleibende: Im Vergleich zu den letzten Erhebungen von 2002 und 2008 veränderte sich der Anteil der Wege am Gesamtvolumen, die zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto oder per ÖPNV zurückgelegt wurden (Modal Split) kaum. So lässt sich die zentrale Botschaft des Vortrags von Robert Follmer zusammenfassen, der die infas-Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ präsentierte. Sein Fazit: Es ist zwar eine leichte Tendenz zu mehr Nutzung von Fahrrad und ÖPNV feststellbar, das Auto als Verkehrsmittel der Wahl dominiert jedoch weiterhin.

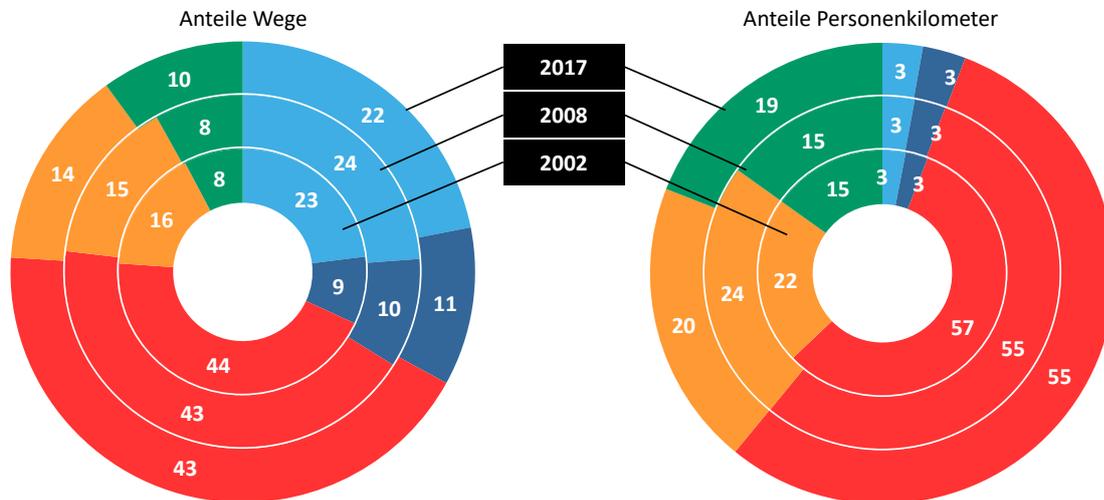
Die wesentlichen Kennzahlen im Überblick:

- Der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs in absolvierten Personenkilometern ist von 15 auf 19 Prozent gestiegen, der mit dem Auto gefahrene Anteil dagegen von 79 auf 75 Prozent zurückgegangen.
- Obwohl die meisten Wege noch Einkaufs- und Freizeitwecken dienen, hat sich der Anteil der beruflich bedingten Wege von 27 auf 34 Prozent erhöht.
- Für die mit dem Auto zurückgelegten Strecken werden in Deutschland mehr als 43 Millionen Pkw genutzt. Der Anteil an privaten Haushalten mit einem oder mehreren Autos bleibt mit 78 Prozent weiterhin auf einem hohen Niveau.
- Carsharing-Angebote werden dagegen noch nicht häufig nachgefragt. Von den registrierten Mitgliedern bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern nutzen mehr als die Hälfte das Angebot seltener als einmal im Monat.
- 36 Prozent der Menschen fahren mehr oder weniger regelmäßig mit Bussen und Bahnen. Dennoch ist die Einstellung der Nutzer zum ÖPNV im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln insgesamt am schlechtesten. Zu Fuß gehen, Autofahren und Fahrradfahren sind deutlich beliebter.

Modal Split-Entwicklung in Deutschland – auf den ersten Blick stabil



Angaben in Prozent



(Quelle: Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“, Präsentation von Robert Follmer, Forschungsinstitut INFAS)

Es ist zwar eine leichte Tendenz zu mehr Nutzung von Fahrrad und ÖPNV feststellbar, das Auto als Verkehrsmittel der Wahl dominiert jedoch weiterhin.

Mit Blick auf die Zukunft deuten diese Zahlen laut Follmer auf das große Potenzial eines wesentlich leistungsfähigeren und verlässlicheren ÖPNVs hin. Die moderaten Verschiebungen im Mobilitätsverhalten hin zu neuen Mobilitätsformen sowie einer Sharing-Kultur seien wichtige Anknüpfungspunkte für einen Bewusstseinswandel, der langfristig das individuelle Nutzerverhalten positiv beeinflussen könnte. Unterstützt werden müsse dies durch ein Umdenken bei der Stadt- und Raumplanung.





Schlaglichter Impulsforum

Mobilität in FrankfurtRheinMain

**Ein leistungsfähiger, nachhaltiger und zukunfts-
fähiger ÖPNV für FrankfurtRheinMain –
Problemstellungen und Schlüsselprojekte**

**Impulsvortrag von Peter Forst, Bereichsleiter
Netzentwicklung und Schienenverkehr,
Rhein-Main-Verkehrsverbund**

Ein Ausbau der Infrastruktur steht für eine Qualitätsverbesserung des ÖPNV im Zentrum – das machte Peter Forst in seinem Vortrag deutlich. Für die Metropolregion seien dazu im Bundesverkehrswegeplan 2030 wesentliche Maßnahmen als vordringlicher Bedarf gekennzeichnet. Dazu gehören unter anderem die Neubaustrecken Hanau–Fulda/Erfurt und Rhein/Main–Rhein/Neckar sowie der Knoten Frankfurt. Zu letzterem wurden Anfang November die entsprechenden Maßnahmen in der Knotenstudie des Bundesverkehrsministeriums definiert. Aus diesem Projektbündel ergeben sich laut Forst neue Chancen für den schienengebundenen Nahverkehr in der Region.

Die Ausrichtung des Schienennetzes auf den Frankfurter Hauptbahnhof ist dabei nach wie vor wichtig, erfordert jedoch Netzschlüsse und tangentielle Ergänzungen, um die Mobilität im ÖPNV zu erhöhen. Der Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV enthält entsprechende Maßnahmen, zu der Verlängerungen der U2 nach Bad Homburg und der U5 zur S-Bahn-Station

Frankfurter Berg sowie die geplante Regionaltangente West gehören. Ferner soll die Elektrifizierung der Taunusbahn und eine weitere Modernisierung des Regionalnetzes – unter anderem durch die Elektrifizierung der Niddertalbahn und Reaktivierung der Horlofftbahn – direktere Anbindungen aus der Region an das Stadtzentrum von Frankfurt ermöglichen und hierdurch den ÖPNV attraktiver machen. Ansätze für eine strategische Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs zeigt die Netzvision 2030+. Diese fußt auf dem Ausbauprogramm Frankfurt RheinMain plus sowie den Maßnahmen aus dem Bedarfsplan des Bundes für das Gebiet des RMV. Die Vorlage eines ersten Entwurfs wird Ende nächsten Jahres erwartet.

Trotz der insgesamt hohen Auslastung gebe es auf manchen Strecken noch Kapazitätsreserven. Die Siedlungsentwicklung sollte daher vorrangig an diesen Strecken erfolgen. Eine entsprechende Verzahnung von Flächennutzungs- und Nahverkehrsplan sei dabei wünschenswert.

Vordringliche Maßnahmen für ein nachhaltiges und effizientes Straßennetz in FrankfurtRheinMain

Impulsvortrag von Burkhardt Vieth, Präsident Hessen Mobil

Hessen weist die höchste Verkehrsbelastung in Deutschland auf, betonte Burkhardt Vieth in seinem Vortrag zu den Herausforderungen im Straßenverkehr. So liege die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung mit 66.000 Kraftfahrzeugen pro Tag etwa 30 Prozent über dem Bundesdurchschnitt. Dabei sei das Rhein-Main-Gebiet mit Spitzenwerten von bis zu 200.000 Fahrzeugen am Tag besonders hoch belastet. Daneben gibt es vor allem strukturelle Herausforderungen, auf die Hessen Mobil bei der Sicherung der Mobilität im hessischen Straßennetz trifft. Dazu zählen ein erhöhtes Bauvolumen mit zirka 850 Millionen EUR allein im Jahr 2017, das starke Verkehrswachstum und ein steigender Verwaltungsaufwand, aber auch die vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Personalabbau von 40 Prozent seit 1990. Eine besondere Herausforderung sei die Neuorganisation der Bundesfernstraßenverwaltung, welche die Zuständigkeiten für die Autobahnaufgaben ab 2021 auf den Bund verlagern wird.

Wesentliche Handlungsfelder für ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz sind für Burkhardt Vieth die Konzentration auf priorisierte Straßenbauprojekte, der Einsatz innovativer Instrumente der Verkehrssteuerung und Vernetzung der Verkehrsteilnehmer und der Einsatz eines modernen Baustellenmanagements zur Reduzierung von Störungen. In der Region FrankfurtRheinMain gebe es innovative Instrumente zur Streckenbeeinflussung, die zur Stauvermeidung und Emissionsminderung beitragen und bereits zu einem 30-prozentigen Rückgang schwerer Unfälle geführt hätten. Zudem würden Projekte für eine intelligente Mobilität durchgeführt. Dazu gehöre „ELISA“, ein Feldversuch zur Erprobung elektrischer Antriebe bei schweren Nutzfahrzeugen mit Energiever-

sorgung per Oberleitung auf der A5 zwischen den Anschlussstellen Langen/Mörfelden und Weiterstadt.

Als zentrale Punkte zur Schaffung einer leistungsfähigen, nachhaltigen und zukunftssicheren Mobilität in der Region benannte Vieth zudem die Überwindung von Hemmnissen bei der Baurechtserlangung, den Infrastrukturausbau – vor allem der Autobahnen samt Knoten – sowie die Verknüpfung der Verkehrsträger. Des Weiteren solle ein „Kümmerer“ für eine zukunftsorientierte Gestaltung des Mobilitätsangebotes bestimmt werden.

Die Region FrankfurtRheinMain im Bundesverkehrswegeplan

Von den 92 hessischen Straßenbauprojekten mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan liegen 39 im Gebiet des Regionalverbandes. Ihr Investitionsvolumen: rund 3 Milliarden Euro. Aktuell gibt es zudem 13 laufende Erhaltungsmaßnahmen mit einem Volumen von mehr als 5 Millionen Euro, u. a. am Wiesbadener Kreuz und der A3 bei Seligenstadt. Bis 2021 sind weitere 8 Maßnahmen geplant. Auch 23 Radwegeprojekte in der Region sind derzeit in Planung, 21 davon mit anvisiertem Baubeginn bis 2023.



Hessen weist die höchste Verkehrsbelastung in Deutschland auf. Dabei ist das Rhein-Main-Gebiet mit Spitzenwerten von bis zu 200.000 Fahrzeugen am Tag besonders hoch belastet.

Masterplan Mobilität

**Mobilitätsplan FrankfurtRheinMain –
integriert, zukunftsweisend,
umsetzungsorientiert**

**Impulsvortrag von Heike Mühlhans,
Geschäftsführerin ivm GmbH**

Der Wandel des individuellen Mobilitätsverhaltens, neue Fortbewegungsformen und Klima- sowie Umweltschutzziele machen eine ganzheitliche Betrachtungsweise der Entwicklung des Verkehrssystems notwendig, unterstrich Heike Mühlhans in ihrem Vortrag. Der letzte Generalverkehrsplan, den der damalige Umlandverband im Jahr 2000 erstellte, sei noch ein sektoraler Entwicklungsplan gewesen, der an erster Stelle die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und des ÖPNV gewährleisten sollte. Ein Masterplan Mobilität bedeute daher einen Paradigmenwechsel hin zu einer Orientierung an den Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Nutzer, aber auch der Wirtschaft, und setze dies um in eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsträger – inklusive neuer Mobilitätsformen, ihrer Vernetzung und entsprechender Querschnittsaufgaben.

Ein solcher Masterplan kann laut Mühlhans helfen, eine gemeinsame inhaltliche Ausrichtung und Vision aller relevanten Akteure in der Region – den Kommunen, Verkehrsdienstleistern und regionalen Gesellschaften – zu erlangen. Entscheidend sei, daraus am Ende eine gemeinsame konkrete und langfristige Handlungsagenda abzuleiten. Es gehe nicht darum, Zuständigkeiten zu verändern, sondern Ziele und Vorhaben zum Wohle der gesamten Region und anhand der Erfordernisse eines funktional zusammenhängenden Raumes zu harmonisieren.



Ein Masterplan Mobilität sei daher kein „Dokument“, sondern ein verstetigter Abstimmungsprozess, der als verbindender Referenzrahmen auch für sicht- und messbare Ergebnisse Sorge. Die strategischen Oberziele würden dazu in entsprechende Handlungsfelder integriert, die letztendlich in einen Maßnahmenkatalog mündeten, der bestehenden Strategien und Vorhaben auf der kommunalen Ebene Rechnung trage.

Die ivm GmbH hat, so Mühlhans, bereits alle bestehenden Planwerke im Verkehrsbereich zusammengetragen und dabei eine beeindruckende Vielzahl festgestellt. Diese Ausgangslage spreche nicht gegen, sondern für einen regionalen Mobilitätsmasterplan, bilanzierte die Geschäftsführerin, da dieser auf den bestehenden Konzepten vor Ort aufbaue und diese sinnvoll zusammenführen könne. Derzeit würde eine entsprechende Übersicht aktualisiert, die in Kürze als wichtige Grundlage vorliegen soll.



Als entscheidende Erfolgsfaktoren für die Effizienz des Prozesses mit einer Dauer von rund 1,5 Jahren identifizierte Christoph Karius die umfangreiche und frühzeitige Einbindung der Bürger ...



Der Masterplan Mobilität KielRegion – Erfahrungen aus dem Aufstellungsprozess

Impulsvortrag von Christoph Karius, KielRegion GmbH

Christoph Karius von der KielRegion GmbH berichtete von den Erfahrungen aus der Aufstellung des Masterplans Mobilität in der Region Kiel, den die Stadt Kiel sowie die Landkreise Plön und Rendsburg-Eckernförde von 2016 bis 2018 erarbeitet hatten. Ausgangspunkt war die Verkehrsverflechtung einer polyzentrischen Region für einen überkommunalen Entwicklungsansatz in der Region Kiel. Nachdem in einer Vorstudie die Beteiligung und Finanzierung des Planes geklärt wurde, erfolgte laut Karius eine erste Status-Quo-Analyse, die sich auch mit bestehenden Plänen und Konzepten sowie möglichen Synergien befasste. Im Anschluss seien in einem Zielkonzept zunächst qualitative und quantitative Ziele definiert worden, wie zum Beispiel eine Verschiebung der Verkehrsarten im Modal Split vom Auto zum ÖPNV. Daraus habe sich eine regionale Handlungsstrategie abgeleitet, die verbindlich in allen politischen Gremien der beteiligten Akteure beschlossen worden sei und konkrete Maßnahmen und Verantwortlichkeiten bis ins Jahr 2035 festlegte.

Als Beispiel für eine solche Maßnahme stellte Christoph Karius die Einführung von multimodalen Mobilitätsstationen vor, die als gemeinsames Produkt gleich einem Baukasten an verschiedenen Stellen in der Region etabliert werden sollen. Zurzeit laufe deren Umsetzung an. Dazu sei unter anderem auch ein vierköpfiges Mobilitätsmanagement für die Region neu geschaffen und ein regionales Verkehrsmodell entwickelt worden. Die Finanzierung erfolgte laut Karius über die beteiligten Kommunen, aber auch aus Fördergeldern des Bundes. Für die Maßnahmen gebe es ein gemeinsames regionales Budget.

Als entscheidende Erfolgsfaktoren für die Effizienz des Prozesses mit einer Dauer von rund eineinhalb Jahren identifizierte Christoph Karius die umfangreiche und frühzeitige Einbindung der Bürger und aller relevanten Akteure mittels Beteiligungsforen wie Planungswerkstätten, Regionalkonferenzen oder Experteninterviews. Grundlage sei ein frühzeitiges Bekenntnis der politischen Entscheider für diesen gemeinsamen Prozess und eine angemessene personelle und finanzielle Ausstattung. Eine entsprechende Steuerungsgruppe, der „Projektbeirat“, habe für einen reibungslosen, eng getakteten Ablauf gesorgt und insbesondere auf die Vermeidung von Doppelstrukturen geachtet. Da auch kurzfristige oder bereits angestoßene Maßnahmen Teil des Entwicklungsprozesses waren, seien schon während des Prozesses erste motivierende Umsetzungsergebnisse sichtbar geworden.

Podiumsdiskussion: Weichenstellung für die Region

**Dr. André Kawai, Geschäftsführer
Rhein-Main-Verkehrsverbundes,**

... betonte, dass ein realistischer Blick notwendig sei. So mangle es an Flächen für große Entwicklungssprünge. Vor einer Beschäftigung mit einer emissionsfreien Mobilität gelte es, den riesigen Nachholbedarf an Infrastrukturmaßnahmen aufzuholen. Die Entmischung von Fern- und Nahverkehr sei im ÖPNV zentral. Die Politik dürfe sich aber auch in einem traditionellen Autoland wie Deutschland nicht um heikle Fragen wie Tempolimits, eine konsequente Parkraumbewirtschaftung oder Fahrverbote für alte Diesel drücken. Der RMV hingegen werde auf ein einheitliches Ticketing hinarbeiten, das in drei bis vier Jahren Realität werden könne. Seine Vision sei eine App für alle Mobilitätsdienste in der Region. Aktuell stehe aber die Anbietervielfalt einer sinnhaften Lösung entgegen – da müsse sich die öffentliche Hand zusammen mit ihren großen Partnern einmischen. Man brauche insgesamt einen „ordentlichen Konsens für die Mobilität der Zukunft“, der die Kommunen mit den regionalen Akteuren verzahne. Dr. Kawai sprach sich auch für eine Abschaffung von Doppelprüfungen und der Straffung von Instanzen im Planungs- und Genehmigungsverfahren aus.

„Eigentlich haben wir hier alles, um unsere Verkehrssysteme fit für die Zukunft zu machen. Nur eines haben wir hier im verdichteten Ballungsraum nicht: Platz, Flächen und Raum für einen weiteren Ausbau. Deshalb müssen wir künftig deutlich intelligenter unterwegs sein. Und dafür braucht es einen Plan für übermorgen.“



„Natürlich verschließen wir uns der Einführung von Elektrobussen nicht – aber bitte sortiert, technisch reif und bezahlbar.“

Claudia Jäger, Erste Kreisbeigeordnete des Landkreises Offenbach,

... sprach sich für die Schaffung neuer Tangentialverbindungen in der Region aus. Am Beispiel der durchschnittlichen S-Bahn Verspätungen in ihrem Landkreis verdeutlichte sie die problematische Struktur eines sternförmigen Verkehrssystems und zeigte die Möglichkeiten einer Direktverbindung des Landkreises Offenbach nach Frankfurt-Süd und weiter bis zum Flughafen auf. Eine solche südliche S-Bahntangente würde das Nadelöhr Hauptbahnhof Frankfurt sowie den gesamten S-Bahn-Tunnel entlasten und Kombinationsmöglichkeiten mit einer großräumigeren Querverbindung bis in den Raum Aschaffenburg/Miltenberg bieten. Auch der Radverkehr sei inzwischen ein wesentliches Element im Verkehrssystem geworden. Daher habe sich der Landkreis Offenbach für den Radschnellweg Frankfurt–Darmstadt eingesetzt. Bei emissionsfreier Mobilität, beispielsweise durch Elektrobusse im ÖPNV, läge der Ball nun im Spielfeld der Industrie. Entsprechende Pilotprojekte seien wichtig und notwendig. Bei der Frage nach den Potenzialen eines automatisierten Verkehrs reagierte Jäger dagegen eher zurückhaltend.

Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Großprojekte Mitte, DB Netz AG,

... verwies auf das Projektbündel FrankfurtRheinMain Plus, mit dem es einen Fahrplan für die mittelfristige Ertüchtigung des Schienenverkehrs in der Region und darüber hinaus gebe. Es liefere jedoch auch für die Zeit nach 2030 keine Antworten. Daher sei wichtig, nicht nur auf den Regionalverkehr zu schauen. Auch ein Ausbau der Fernverkehrsstrecken schaffe neue Kapazitäten auf den bestehenden Strecken für den Nahverkehr oder verbessere Anschlussmöglichkeiten. Bolte zeigte sich zuversichtlich, dass die Studie des Bundes zum Knoten Frankfurt entscheidende Impulse für den kurzfristigen Ausbau des wichtigsten deutschen Bahnknotens gibt. Für ihn ist die Verknüpfung von Verkehrsträgern eine entscheidende Stellschraube für die Zukunft. Optimal für den besseren Anschluss des ländlichen Raumes wären Park and Ride-Stationen an allen größeren S-Bahnhöfen für das Fahrrad und den PKW. Neben solchen Umstiegsangeboten könne eine Mobilitätskarte, mit der man aus einer Hand spontan von Tür zu Tür fahre, die Stärke des motorisierten Individualverkehrs – Einfachheit und Flexibilität – ausgleichen. Zentrale Herausforderung sei aber der Infrastrukturausbau. Ohne diese Grundlage blieben die Möglichkeiten der Vernetzung und Digitalisierung obsolet. Deshalb brauche es unbedingt ein Planungsbeschleunigungsgesetz, wie es die Bundesregierung in Berlin vorbereite. Man sei durchaus umsetzungsfähig, sehe sich aber in der Planfeststellung mit einem fehlenden Konsens zum Infrastrukturausbau konfrontiert. Stattdessen würden Partikularinteressen zu oft den Fortschritt zum Allgemeinwohl hemmen.

„Wir brauchen: Infrastruktur, Infrastruktur
und Infrastruktur. Sonst können Sie digital
vernetzt im Stau stehen.“





„Ein gemeinsames Leitbild für die funktional zusammenhängende Region wird am Ende allen zu Gute kommen, weil so einzelne Maßnahmen und Projekte als Teil eines Ganzen erkennbar werden. Mit einer erkennbaren Linie kann die Notwendigkeit von Maßnahmen besser kommuniziert werden und letztendlich kann somit auch die Akzeptanz in der Gesellschaft und bei den Menschen in der Region hierfür gefördert werden.“

Heike Mühlhans, Geschäftsführerin ivm GmbH,

... unterstrich, dass eine Verkehrsplanung, die nur auf Infrastruktur oder spezifische Teilbereiche fokussiert sei, den Herausforderungen einer modernen Mobilität nicht gerecht werde. Es brauche einen ganzheitlichen Ansatz, der klassische Verkehrswegeplanung mit der Förderung neuer Mobilitätsformen verzahne und einen Gleichklang zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ermögliche. Deshalb sei es sinnvoll, die Vielzahl an Verkehrsplänen und Entwicklungsstrategien in der Region in einem Masterplan Mobilität zusammenzuführen. So könne man ein Sofortprogramm an kurzfristigen Maßnahmen, aber auch eine gemeinsame Vision für die Mobilitätsregion der Zukunft erarbeiten. Zentrale Herausforderung sei, mehr Menschen zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel als das Auto zu bewegen. Doch dafür müsse der ÖPNV attraktiver werden. Weil die meisten Sharing-Angebote von unterschiedlichen Dienstleistern am Markt organisiert würden, konzentrieren sich diese laut Mühlhans nur auf attraktive Ballungszentren. Ein Netz an Mobilitätsstationen mit Ausleih- und Abstellmöglichkeiten für das Auto und das Fahrrad könne dagegen dazu beitragen, diese Angebote in die Fläche zu tragen.



Herausgeber

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Der Regionalvorstand
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
www.region-frankfurt.de

Kontakt

Abteilung Metropolregion,
Regionalentwicklung und Europa
Telefon: +49 69 2577-1435
E-Mail: mobilitaet@region-frankfurt.de

Redaktion

Susanna Caliendo
Sebastian Schöneck
Joachim Wempe

Gestaltung

DBF Designbüro Frankfurt, Frankfurt

Fotos

Schmott GbR, Frankfurt

Druck

Kümmel KG, Hainburg

© 2019 Regionalverband FrankfurtRheinMain