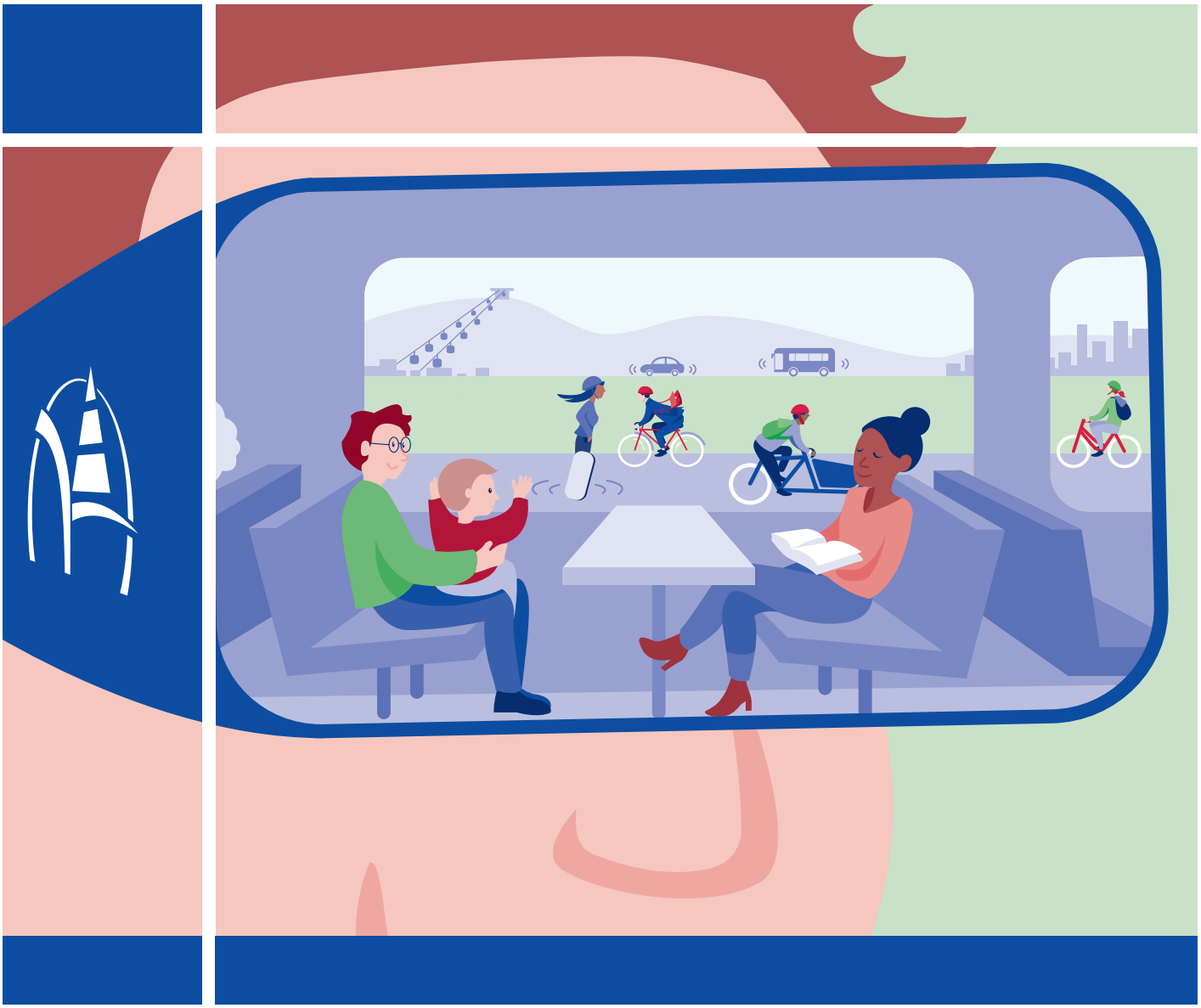


FrankfurtRheinMain in Bewegung

Die Mobilitätsstrategie für die Region

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Inhalt

Bewegungsqualität für unsere Region **4**

1 Ein großes Projekt: Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain **6**
1.1 Gemeinsamer Antrag, einstimmiger Beschluss: die Regionalpolitik handelt 6
1.2 Starkes Signal für und in die Region: das Impulsforum Mobilität 7
1.3 Ressourcen werden bereitgestellt: Das Team Mobilität nimmt die Arbeit auf 7

2 Jedes Projekt braucht ein Fundament **8**
2.1 Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain 8
2.2 Die Rolle der Kreise und der räumliche Bereich der Mobilitätsstrategie 9
2.3 So funktioniert Mobilität in FrankfurtRheinMain heute 11
2.4 Digitalisierung macht´s möglich 18

3 Beteiligen **20**
3.1 Bürgerbeteiligung schafft Akzeptanz 20
3.2 Fachleute der Region einbinden 22

4 Ziel 2030: Verkehrswende FrankfurtRheinMain **24**

5 Maßnahmenpakete **26**
5.1 Lückenloses Radwegenetz 26
5.2 Multimodale Orte 31
5.3 Wiederentdeckter Fußverkehr 35
5.4 Schienenorientierte Siedlungsentwicklung 41
5.5 Maßgeschneiderter ÖPNV 43
5.6 Gebündelter Wirtschaftsverkehr 46
5.7 Organisierte Mobilitäts- und Verkehrswende
– noch nicht bewertete Vorschläge aus der Fachbeteiligung 49

6 Die nächsten Schritte **50**

7 Die Mobilitätsstrategie auf einen Blick **52**

8 Dank **54**

9 Quellen und Abkürzungen **55**

Bewegungsqualität für unsere Region

Unsere polyzentrische Region ist von permanenter Bewegung und Dynamik geprägt. Dennoch erleben wir häufig Stillstand oder Schneckentempo – im Stau, in vollen Zügen oder beim Bau wichtiger Infrastrukturprojekte.

Die in den letzten zwei Jahren von den engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Regionalverbands FrankfurtRheinMain erarbeitete Mobilitätsstrategie wird vieles davon nicht ändern können. Der Regionalverband kann weder den Schienenring um Frankfurt noch den Fernbahntunnel unter der Mainmetropole bauen. Er kann den Ausbau der S-Bahn nicht beschleunigen und kein eigenes Geld in den Öffentlichen Personennahverkehr stecken.

Aber der Regionalverband hat eine ganz entscheidende Stärke: den Arbeitsauftrag seiner 75 Mitgliedskommunen. Die Städte und Gemeinden des Ballungsraums FrankfurtRheinMain haben diese Mobilitätsstrategie einstimmig gefordert, weil sie nicht länger warten, sondern gemeinsam handeln wollen.

Handeln! Genauso haben wir auch unseren Auftrag verstanden: Die Mobilitätsstrategie ist keine theoretische Abhandlung mit kaum enden wollender Grundlagenarbeit über Verkehr und Mobilität geworden. Sie enthält auch keinen Mangel- und Forderungskatalog, was bisher noch nicht getan wurde und was noch alles getan werden müsste.

Das vorliegende Werk enthält eine klare Vision, die wir in den kommenden Jahren mit unseren Kommunen gemeinsam umsetzen können, wollen und werden. Wir wollen Bewegungsqualität erreichen, von jedem Ort der Region aus, auf allen Strecken und Wegen. Dafür benennen wir in dieser Mobilitätsstrategie konkrete Maßnahmen, mit deren Hilfe Mobilität für alle erreicht wird, unnötiger Verkehr vermieden und der nötige Verkehr besser gestaltet werden kann.

Sobald diese Mobilitätsstrategie von der Verbandskammer des Regionalverbands beschlossen ist, werden wir gemeinsam mit unseren Kommunen an der Umsetzung dieser Vision weiterarbeiten. Dies wird uns gelingen, wenn wir keine Einheits-Mobilitätslösungen über alle Kommunen legen, sondern die für den jeweiligen Ort passenden Werkzeuge anwenden. Unsere Städte und Gemeinden sind sehr unterschiedlich und brauchen maßgeschneiderte Lösungen, eingebettet in einen regionalen Kontext. Damit können wir wirksame, zukunftweisende Angebote für die Menschen in FrankfurtRheinMain schaffen.

Diese Mobilitätsstrategie strebt einen Dreiklang an:

- Sie benennt die Vision, die wir gemeinsam erreichen wollen.
- Sie zeigt die erprobten Werkzeuge und Maßnahmen auf, mit denen man diese Vision erreichen kann.
- Sie stellt nicht das Ende des Prozesses dar, sondern dessen Anfang: Gemeinsam mit den Kommunen der Region sollen maßgeschneiderte Lösungen aus den erprobten Werkzeugen erarbeitet und umgesetzt werden, um die gemeinsame Vision für die gesamte Region zu erreichen.

Die Region braucht keinen weiteren Papiertiger, der in den Regalen der Fachleute einstaubt. Wir brauchen politischen Willen, um Verkehr und Mobilität gemeinsam zu gestalten und alles dafür zu tun, gute Ideen und Maßnahmen zügig umzusetzen.

Dabei verfolgt die Mobilitätsstrategie einen klaren Kompass und setzt drei Forderungen als grundsätzliche Bedingungen, die der Gestaltung von Raum und Mobilität dienen:

Mobilität für alle

Mobilität darf Menschen nicht ausgrenzen. Mobilität sollte daher folgende Ansprüche erfüllen:

- **Bezahlbar:** Allen Menschen ist ein Zugang zu ermöglichen, unabhängig von Einkommen und Vermögen. Damit sind nicht zwingend kostenlose, jedoch erschwingliche Tarife gemeint.
- **Barrierefrei:** Menschen sollen unabhängig von ihren körperlichen oder Sinneseinschränkungen ohne Hindernisse am Verkehr teilnehmen können.
- **Erreichbar:** Allen Menschen sind geeignete Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote in angemessener Nähe zur Wohnung, in zeitlicher Verfügbarkeit und unter Wahrung einer lückenlosen Information hierüber vorzuhalten. Diese sind geeignet in ein Mobilitätsnetz einzubinden.

Unnötigen Verkehr vermeiden

Diese Forderung stand bereits vor der Covid-19-Pandemie in unserem Mobilitätsstategie-Entwurf. Das Jahr 2020 hat Entwicklungen in diesem Bereich jedoch erheblich beschleunigt und in den Fokus gerückt: Unnötige Fahrten sind zu vermeiden. Dies erfolgt mit der Mobilitätsstrategie unter Beachtung der nachfolgenden Prämissen:

- **Direkt:** Viele Emissionen entstehen durch Umwege, insbesondere im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs. Verkehrsnetze können durch geeignete Lückenschlüsse optimiert und so Umwege vermieden werden. Dies ist gleichermaßen wichtig für den Autoverkehr, den Öffentlichen Verkehr, das Radfahren und das Zufußgehen.
- **Kompakt:** Je kompakter und in der Nutzung durchmischter Siedlungsstrukturen sind, desto weniger besteht die Notwendigkeit, längere Entfernungen mit dem privaten Pkw zurückzulegen.
- **Bewusst:** Ein Umdenken der Menschen bezüglich der Notwendigkeit von Fahrten oder der Nutzung alternativer Wegeketten ist notwendig, bedeutet aber mehr als nur die tägliche Entscheidung für die Wahl des Verkehrsmittels. Auch die vielen Arbeitgeber können dazu beitragen, die beruflich bedingte Mobilität ihrer Beschäftigten zu verbessern und zu reduzieren.

Nötigen Verkehr gestalten

Wenn es uns gelingt, unnötigen Verkehr zu vermeiden, entsteht mehr Raum für die Gestaltung des nötigen Verkehrs – ressourcenschonend, flächensparend und mit möglichst wenig Auswirkungen auf die Umgebung:

- **Umweltfreundlich:** Ziel ist die Einsparung von Verkehrsflächen und die Reduktion von Emissionen an der Quelle bzw. dem Eintrag vor Ort.
- **Umfeldgerecht:** Fast überall ist Durchgangsverkehr. Ungeachtet des Verkehrsmittels sind Verkehrswege und -führungen so zu gestalten, dass sie sich gut in das Umfeld einfügen und den vorhandenen Nutzungen Rechnung tragen mit dem Ziel, lebenswerte und attraktive Räume zu schaffen.
- **Sicher und verlässlich:** Sicherheit und Verlässlichkeit im Verkehr bedingen sich gegenseitig und sorgen dafür, dass Menschen gerne, ohne Unbehagen und Vorbehalte am Verkehr teilnehmen. Dies gilt für alle Verkehrsträger und alle Verkehrsmittel in gleichem Maße.
- **Wirtschaftlich:** Bei allen Bestrebungen zu einer Mobilitätswende muss die Beanspruchung der meist öffentlichen Gelder wirtschaftlich erfolgen. Nutzen-Kosten-Verhältnisse bilden dies ab; bei Kosten bzw. Nutzen sind jedoch alle relevanten nicht-monetären Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

Das Ziel, von jeder Haustür eines besiedelten, zusammenhängenden Ortes der Region innerhalb von fünf Gehminuten ein öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot zu erreichen, verbindet viele der vorgenannten Punkte. Die Attraktivität von Mobilitätsangeboten hängt stark von ihrer fußläufigen Erreichbarkeit ab. Innerhalb von fünf Gehminuten eine Bushaltestelle oder einen Bahnhaltepunkt mit attraktiver Taktung, eine Mobilitätsstation oder einen anderen Ort des Weiterkommens zu erreichen, erhöht die Akzeptanz der Angebote als echte Alternative zur Nutzung des privaten Pkw. Dieses Ziel gilt es in besonderem Maße im ländlich geprägten Teil der Region zu erreichen. Aber auch in städtisch geprägten Siedlungsgebieten der Region gibt es Bereiche, wo dies noch nicht der Fall ist, wie Analysen des Regionalverbands zeigen. Es gibt viel zu tun – in den Städten und im Umland, auf allen Strecken.

Darauf basierend ergibt sich unsere Vision für Mobilität in FrankfurtRheinMain:

FrankfurtRheinMain erreicht Bewegungsqualität für alle. Von jedem besiedelten Ort der Region ist innerhalb von fünf Gehminuten ein Mobilitätsangebot zu erreichen.
Unnötiger Verkehr wird vermieden, notwendiger Verkehr wird umweltfreundlich und umfeldgerecht gestaltet.

Kurzum:
FrankfurtRheinMain wird die Fünf-Minuten-Region.

Wenn wir alle daran mitarbeiten, kann diese Vision Wirklichkeit werden.

Die eigentliche Arbeit geht jetzt erst los. Wir freuen uns darauf!

Rouven Kötter
Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

1. Ein großes Projekt: Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain

1.1 Gemeinsamer Antrag, einstimmiger Beschluss: die Regionalpolitik handelt

April 2018: Die Verbandskammer des Regionalverbands FrankfurtRheinMain beschließt einstimmig, dass der Verband einen „Masterplan Mobilität" für die Region erarbeiten soll. In der Begründung heißt es dazu:

> *Die Region FrankfurtRheinMain ist eine Wachstumsregion. Dieses Wachstum bezieht sich nicht nur auf die Bevölkerung, die Arbeitsplätze und die Wirtschaftsdaten, sondern vor allem auch auf den Verkehr. Dies gilt sowohl für den Binnenverkehr wie auch für den Transitverkehr. Allerdings ist die Verkehrsinfrastruktur vielerorts bereits heute an ihre Grenzen gestoßen. Das gilt für den Straßenverkehr und für den schienengebundenen Verkehr.* […]
>
> *Der Regionalverband bereitet derzeit mit der Regionalversammlung Südhessen den neuen Regionalen Flächennutzungsplan vor, in dem dargestellt wird, wo neue Wohn- und Gewerbegebiete entstehen können. Diese Planung muss nicht nur die aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wichtigen Aspekte beachten, sondern vor allem auch unter dem Gesichtspunkt guter Anbindung an das Straßen- und Verkehrsnetz erfolgen.*

Auch im Rahmen der Fortschreibung des Gesetzes über die Metropolregion wird dazu folgende Stellungnahme abgegeben:

> *„Deshalb sollte der Regionalverband […] als weitere gesetzliche Kernaufgabe nach § 8 MetropolG auch die Aufstellung und Änderung des Generalverkehrsplans für das Gebiet des Ballungsraumes FrankfurtRheinMain erhalten."*

Leider ist der Gesetzgeber dieser Forderung bisher nicht gefolgt. Da dem Regionalverband die Umsetzungskompetenz für einen Generalverkehrsplan/Masterplan fehlt, der entsprechende Infrastrukturmaßnahmen sowohl im Straßen- als auch im Schienenbau festlegt, wird seitens des Regionalvorstandes ein anderer, pragmatischer Ansatz gewählt: Es wird eine Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain erarbeitet, die für die Region messbare Verkehrs- sowie Klimaziele definiert und aufzeigt, wie diese Ziele anhand beispielhafter, konkreter Maßnahmenpakete zu erreichen sind.

1.2 Starkes Signal für und in die Region: das Impulsforum Mobilität

> *Wir brauchen einen gemeinsamen und integrierten Ansatz für eine ganzheitliche Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in FrankfurtRheinMain.*
>
> Auszug aus dem Bericht zum Impulsforum Mobilität

August 2018: Der Regionalverband richtet gemeinsam mit den Verkehrsakteuren und politischen Entscheidungsträgern der Region das „Impulsforum Mobilität" aus. Als Ergebnis wird unter anderem festgehalten, den Öffentlichen Personennahverkehr zu stärken und neue Mobilitätskonzepte zu fördern. Eine intelligente Vernetzung der vorhandenen Verkehrsträger und -mittel wird ebenso angestrebt wie eine bessere Verzahnung von Flächennutzungs- und Verkehrsplanung.

Einfach den
QR-Code
scannen!

1.3 Ressourcen werden bereitgestellt: Das Team Mobilität nimmt die Arbeit auf

> *Es ist unser erklärtes Ziel, die Voraussetzungen für eine Mobilitätsstrategie zu schaffen und über unsere Gremien die notwendigen Ressourcen für dessen Umsetzung bereitzustellen.*
>
> Rouven Kötter im Januar 2019

Januar 2019: Der Regionalvorstand richtet mit hauseigenem Personal die Stabsstelle Mobilität ein und stellt finanzielle Mittel bereit.

Der Erste Beigeordnete und zuständige Mobilitätsdezernent Rouven Kötter gibt dem frisch zusammengestellten Team drei Bedingungen mit auf den Weg:

1. Das Werk muss innerhalb von zwei Jahren intern wie extern abgestimmt und erarbeitet sein, damit er den politischen Gremien erneut zum Beschluss vorgelegt werden kann.
2. Es darf kein Papiertiger erzeugt werden, der in den Regalen verstaubt, während sich auf den Straßen und Schienen nichts verbessert.
3. Bürgerbeteiligung und Fachbeteiligung bilden zentrale Bausteine.

Stabsstelle Mobilität bei der Arbeit

2. Jedes Projekt braucht ein Fundament

2.1. Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain

Zu Beginn eines jeden Veränderungsprozesses sollte eine solide Bestandsanalyse, einhergehend mit einer entsprechenden Datensammlung und -auswertung, stehen. Daher stand auch bei der Mobilitätsstrategie die Frage im Raum, ob die Beauftragung einer Untersuchung der Mobilität in der Region vorzuschalten ist, bevor die Stabsstelle die eigentliche Arbeit an der Mobilitätsstrategie angehen sollte.

Drei Argumente haben gegen diese Beauftragung gesprochen:

- Es liegen bereits zahlreiche, fachlich ausgezeichnete Analysen mit den entsprechenden Ideen und Vorschlägen im Themenfeld Mobilität für die Region vor. Dass ausreichend Wissen und Erfahrung über das Wie und das Woher der Mobilität vorhanden ist, haben auch die hinzugezogenen Expertinnen und Experten bestätigt. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine neue Untersuchung auch bahnbrechend neue Erkenntnisse generiert hätte, war also äußerst gering.
- Das hierfür notwendige Ausschreibungsverfahren und die Wartezeit auf die Ergebnisse hätten einen nicht unerheblichen Teil der Erstellungszeit von zwei Jahren beansprucht.
- Die damit verbundenen Kosten hätten ebenfalls einen großen Anteil des Projektbudgets verbraucht.

Die beiden letzten Argumente wären natürlich durch eine längere Projektlaufzeit und ein größeres Budget zu entkräften gewesen.

Aber nachdem die Auswertung von über 20 regionalen Veröffentlichungen zu den Themen Mobilität und Verkehr seit dem Jahr 2011 (darunter Zukunftsstudien, Analysen, Berichte, Konzepte, Handlungsempfehlungen und Leitfäden) nochmals deutlich gemacht hat, dass es an guten Ideen und Empfehlungen für eine zukunftweisende Mobilitätsentwicklung in FrankfurtRheinMain nicht mangelt, konnte die zu beantwortende Frage nur lauten:

Was bringt unsere Region wirklich in Bewegung und wie kann dies zügig umgesetzt werden?

Selbstverständnis

Die Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain ist der Fahrplan mit überörtlicher Bedeutung, der die Mobilitäts- und Verkehrswende in der Region einleiten soll. Sie wurde nicht allein und im stillen Kämmerlein erarbeitet, sondern gemeinsam mit zahlreichen kompetenten Akteuren in ständiger, transparenter Kommunikation des Sachstands in der Öffentlichkeit. Die Mobilitätsstrategie versteht sich als Prozess, der nicht mit seinem Beschluss endet, sondern dann erst richtig loslegen will.

Jetzt machen

Eine Maxime der Mobilitätsstrategie war und ist „Jetzt machen". Damit sind sowohl das Selbermachen als auch das Anstiften zum „Jetzt-machen" gemeint. Geforscht wird genug, analysiert wird noch mehr, gefordert wird immer. Für wirksame Maßnahmen gelten andere Faktoren: Wie oft musste darüber entschieden werden? Wurde die Maßnahme begonnen oder blieb sie bislang Theorie? Wieviel ist bereits realisiert? Wie lange hat es bis zur Fertigstellung gedauert? Daran lässt sich auch der Erfolg von Plänen messen.

Entsprechend wurde mit einigen Strategien und Projekten auch nicht bis zum finalen Beschluss der Mobilitätsstrategie gewartet. Sie wurden schon während der Erarbeitungsphase parallel auf den Weg zur Umsetzung gebracht. Es gilt schließlich, keine unnötige Zeit zu verlieren.

Mut zur Lücke

Eine Strategie, die versucht, alle existierenden Informationen, erstrebenswerten Ziele und notwendigen Maßnahmen zu enthalten, die beim Thema Mobilität berücksichtigt werden können, ist zum Scheitern verurteilt. Der Anspruch auf Vollständigkeit wird somit erst gar nicht erhoben. Auch, dass eine Institution im Alleingang die regionale Verkehrswende erwirken wird, ist schlicht eine Illusion. „Mut zur Lücke" eröffnet daher Chancen. Lücken eröffnen Spielräume für alle im Akteursnetzwerk der Region, als dessen Teil der Regionalverband sich sieht. Und je mehr Partner sich mit ihren Erfahrungen und Fähigkeiten bei der Ausfüllung erkannter Lücken einbringen, umso größer ist die Chance auf das Erleben unserer Vision von der Bewegungsqualität.

„Jetzt machen“ und „Mut zur Lücke“ bedeuten auch, sich bei noch nicht in Umsetzung befindlichen Maßnahmen und Projekten als verantwortlicher Kümmerer in Stellung zu bringen. Natürlich ist die vorherige Abstimmung mit allen relevanten Akteuren wichtig. Nicht nur, um mögliche Bedenken auszuräumen, sondern auch, um Erfahrungen zu teilen oder die Mitwirkung der Akteure zu erörtern. Alle kämpfen mit Ressourcenproblemen. Da ist der Rollenwechsel oder die Rollenteilung ein geeignetes Instrument, um weiterzukommen.

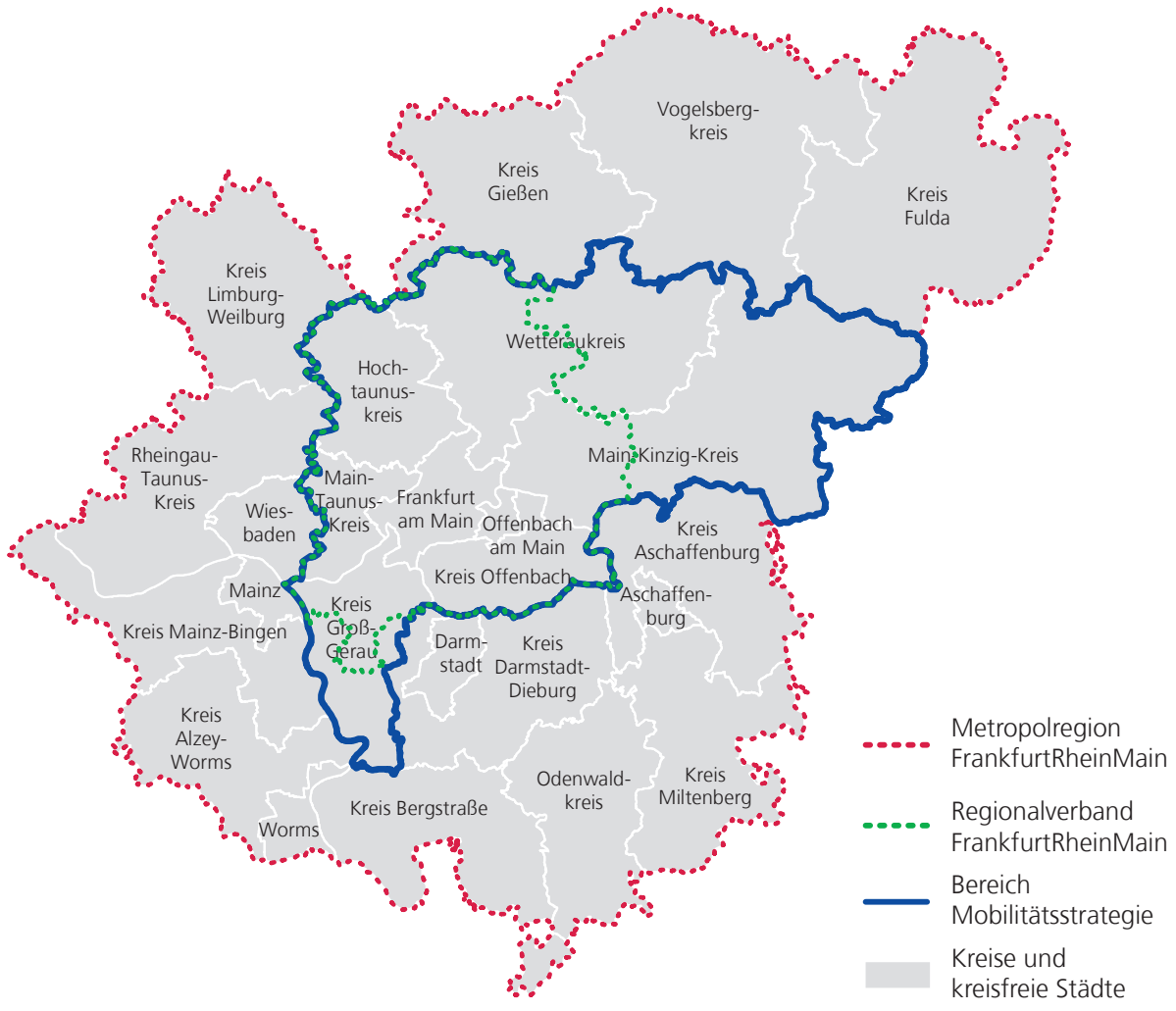
2.2. Die Rolle der Kreise und der räumliche Bereich der Moblilitätsstrategie

Die Kreise sind starke Partner der Mobilitäts- und Verkehrswende in FrankfurtRheinMain. Nicht nur als wichtige Aufgabenträger im Verkehr, sondern auch durch ihr verkehrspolitisches Handeln und ihre Vorbildfunktion – etwa mit Beschlüssen zu Kreisverkehrsentwicklungskonzepten – wirken sie stark und multiplikativ in ihre kreisangehörigen Kommunen hinein.

Um Doppelarbeiten zu vermeiden, bestehende Netzwerke zu nutzen und von bereits laufenden Aktivitäten zu lernen, erweiterte die Mobilitätsstrategie die administrativen Grenzen des Verbandsgebiets: Somit werden die 75 Verbandskommunen um die insgesamt 33 nicht verbandsangehörigen Kommunen der Kreise Groß-Gerau, Main-Kinzig und Wetterau erweitert und hinsichtlich geeigneter Maßnahmen mit betrachtet.

Und kurz vor der Fertigstellung dieser Mobilitätsstrategie avanciert der Regionalverband vom Pflichtverband zum Freiwilligenverband: Von den 33 Kommunen haben bereits fünf ihren Beitritt zum Verband beschlossen.

Räumlicher Bereich Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain



Wetteraukreis
- Altenstadt
- Bad Nauheim
- Bad Vilbel
- Büdingen
- Butzbach
- Echzell
- Florstadt
- Friedberg (Hessen)
- Gedern
- Glauburg
- Hirzenhain
- Karben
- Kefenrod
- Limeshain
- Münzenberg
- Nidda
- Niddatal
- Ober-Mörlen
- Ortenberg
- Ranstadt
- Reichelsheim (Wetterau)
- Rockenberg
- Rosbach vor der Höhe
- Wölfersheim
- Wöllstadt

Main-Kinzig-Kreis
- Bad Orb
- Bad Soden-Salmünster
- Biebergemünd
- Birstein
- Brachttal
- Bruchköbel
- Erlensee
- Flörsbachtal
- Freigericht
- Gelnhausen
- Großkrotzenburg
- Gründau
- Hammersbach
- Hanau
- Hasselroth
- Jossgrund
- Langenselbold
- Linsengericht
- Maintal
- Neuberg
- Nidderau
- Niederdorfelden
- Rodenbach
- Ronneburg
- Schlüchtern
- Schöneck
- Sinntal
- Steinau an der Straße
- Wächtersbach

Kreis Offenbach
- Dietzenbach
- Dreieich
- Egelsbach
- Hainburg
- Heusenstamm
- Langen (Hessen)
- Mainhausen
- Mühlheim am Main
- Neu-Isenburg
- Obertshausen
- Rödermark
- Rodgau
- Seligenstadt

Kreis Groß-Gerau
- Biebesheim am Rhein
- Bischofsheim
- Büttelborn
- Gernsheim
- Ginsheim-Gustavsburg
- Groß-Gerau
- Kelsterbach
- Mörfelden-Walldorf
- Nauheim
- Raunheim
- Riedstadt
- Rüsselsheim am Main
- Stockstadt am Rhein
- Trebur

Main-Taunus-Kreis
- Bad Soden am Taunus
- Eppstein
- Eschborn
- Flörsheim am Main
- Hattersheim am Main
- Hochheim am Main
- Hofheim am Taunus
- Kelkheim (Taunus)
- Kriftel
- Liederbach am Taunus
- Schwalbach am Taunus
- Sulzbach (Taunus)

Hochtaunus-Kreis
- Bad Homburg vor der Höhe
- Friedrichsdorf
- Glashütten
- Grävenwiesbach
- Königstein im Taunus
- Kronberg im Taunus
- Neu-Anspach
- Oberursel (Taunus)
- Schmitten
- Steinbach (Taunus)
- Usingen
- Wehrheim
- Weilrod

Kreisfreie Städte
- Frankfurt am Main
- Offenbach am Main

2.3. So funktioniert Mobilität in FrankfurtRheinMain heute

Kennzahlen

Vergleicht man anhand ausgewählter Indikatoren das Regionalverbandsgebiet mit dem Gebiet der Mobilitätsstrategie, lässt sich Folgendes feststellen:

- Während sich die Gesamtfläche nahezu verdoppelt, nimmt der prozentuale Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche insgesamt ab.
- Die von 75 auf 108 angewachsene Zahl der Kommunen lässt die Einwohnerzahl um rund 334.000 Menschen eher moderat anwachsen, während die Einwohnerdichte um rund ein Drittel deutlich abnimmt. Zusätzlich bleibt festzuhalten, dass sich die positive Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre in der gesamten Region fortsetzt. Die Zuwächse sind in den Städten Frankfurt am Main und Offenbach am Main sowie in den Kreisen Main-Taunus, Groß-Gerau und Offenbach stärker als in den Kreisen Hochtaunus, Wetterau und Main-Kinzig.
- Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigt um knapp 100.000 Personen an und führt insgesamt zu einer niedrigeren Arbeitslosenquote.
- Das Gebiet der Mobilitätsstrategie ist insgesamt weniger dicht besiedelt, verfügt über ländlich geprägte Strukturen und steht in seiner Wirtschaftskraft dem Ballungsraum FrankfurtRheinMain in nichts nach.

Indikator	Jahr	Metropolregion FrankfurtRheinMain	Regionalverband FrankfurtRheinMain	Gebiet der Mobilitätsstrategie
Kommunen		463	75	108
Fläche (in Quadratkilometer)	2018	14.753	2.458	4.305
Anteil Siedlungs- und Verkehrsfläche (in Prozent)	2018	17,8	28,8	22,0
Einwohner	2019	5.808.518	2.394.941	2.729.562
Einwohnerdichte (Einwohner pro Quadratkilometer)	2018	392	967	630
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort)	2019	2.438.254	1.210.248	1.306.029
- darunter im Dienstleistungsbereich	2019	1.881.307	1.001.382	1.064.867
Arbeitslose (im Jahresdurchschnitt)	2019	137.472	59.467	65.445
- Quote (in Prozent)	2019	4,3	> 4,7	4,5
Bruttoinlandsprodukt (in Mrd. Euro)	2016	261	132	144
- je Einwohner (in Euro)	2016	45.591	56.424	53.885
Kaufkraftindex (Deutschland = 100)	2016	110	115	112

Quellen:
Statistische Landesämter Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern; Bundesagentur für Arbeit; GfK; Regionales Monitoring des Regionalverbandes

Pendlerverflechtungen in der Region FrankfurtRheinMain

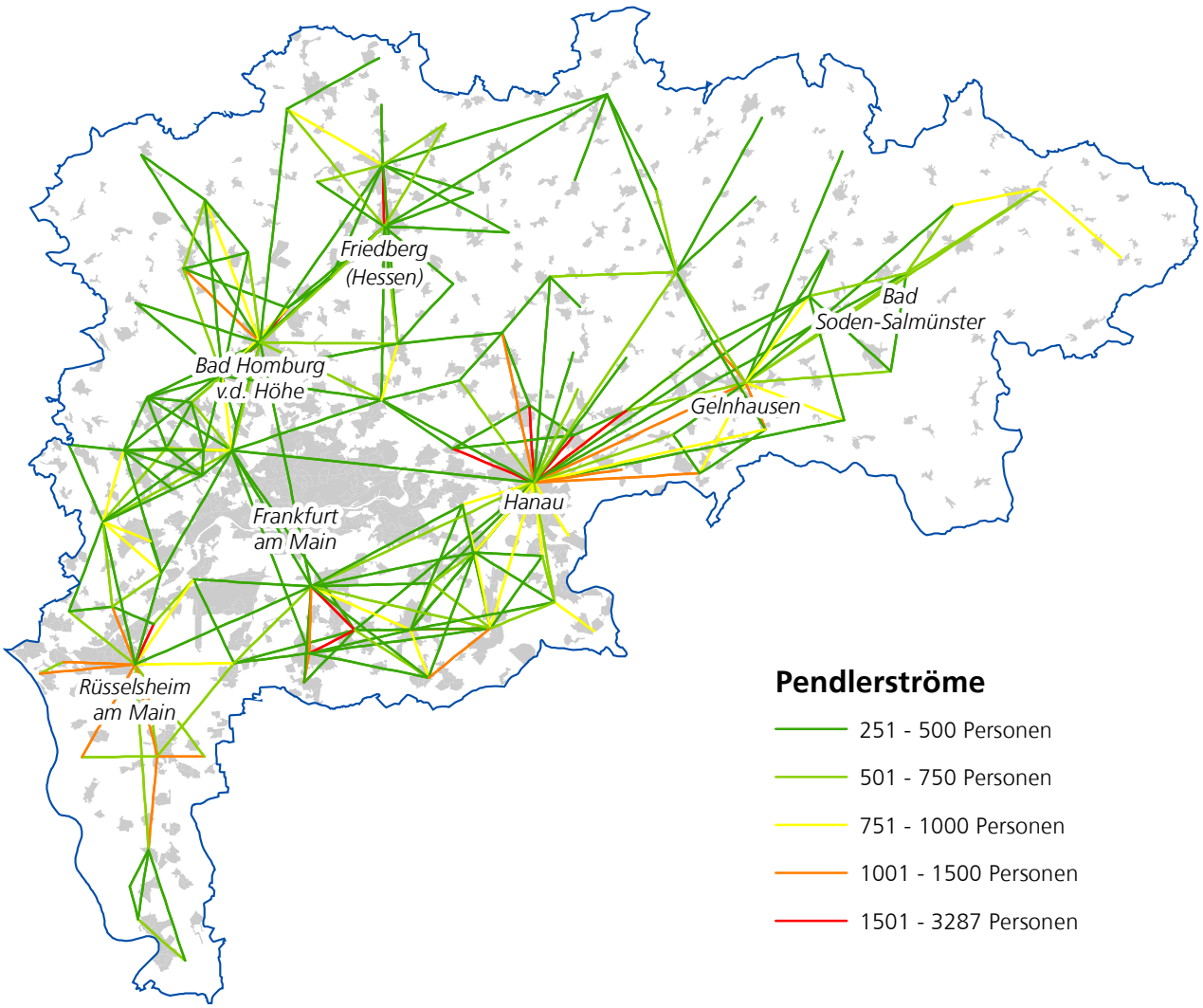
Pendelnde im Sinne der Beschäftigungsstatistik sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort sich vom Wohnort unterscheidet. Die Stadt Frankfurt am Main bleibt nach wie vor der stärkste Auslöser für Pendlerbewegungen in der Region. Dabei ist Frankfurt nicht immer das Ziel: Insbesondere auf der Schiene ist der Frankfurter Hauptbahnhof für viele der hier täglich ankommenden Personen nur ein Ort des Transits.

Die täglich zurückgelegten Wege beanspruchen aber nicht nur die Verkehrsinfrastrukturen, die zur oder durch die Mainmetropole führen. In der Region generieren zahlreich vorhandene weitere Arbeitsplatzschwerpunkte, Einrichtungen mit überkommunaler Bedeutung wie Schulen oder Krankenhäuser sowie beliebte Destinationen zu Zwecken der Erholung und sonstiger Freizeitaktivitäten ebenso starke Verflechtungen zwischen den kleineren und mittelgroßen Städten und Gemeinden.

! Hinweis

Die dargestellten Auswertungen lassen keine Rückschlüsse auf die Wahl des benutzten Verkehrsmittels zu. Tatsache ist jedoch: je kleinstädtischer und dörflicher die Strukturen sind, desto mehr tritt der privat genutzte Pkw als das meistgenutzte Verkehrsmittel in den Vordergrund.

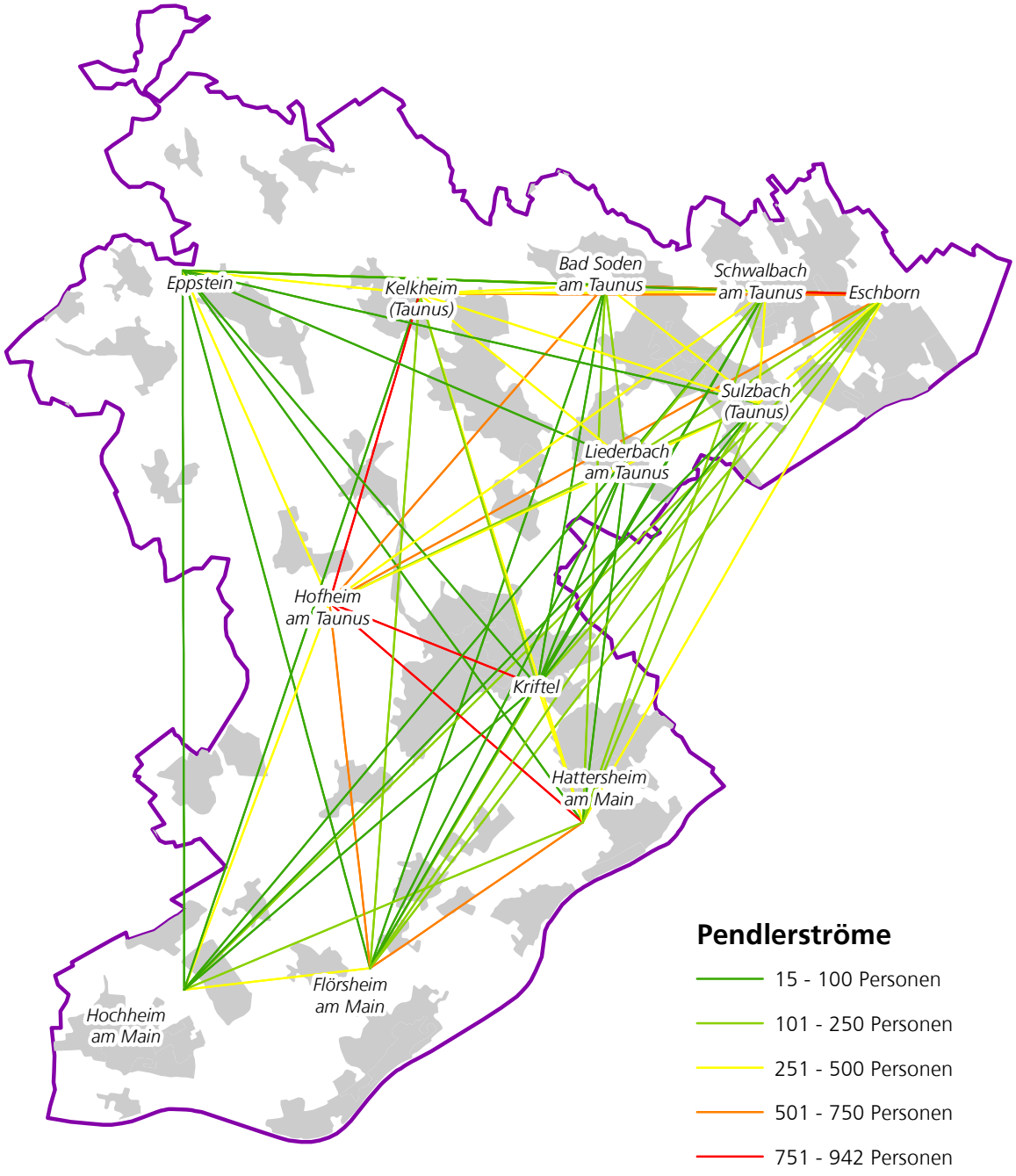
Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Gebiet der Mobilitätstrategie (ohne Frankfurt am Main und Offenbach am Main)



Die Auswertung der Pendlerströme zeigt, wie stark Städte und Gemeinden regional in engem verkehrlichem Austausch stehen. Dadurch rückt ein Thema weiter in den Vordergrund, dessen Beachtung und vor allem dessen Lösungen von entscheidender Bedeutung für die Verkehrswende in der Region sein werden: die Mobilität abseits der großen, meist auf Frankfurt am Main oder Offenbach am Main gerichteten radialen Verkehrsachsen sowie im ländlich geprägten Raum.

Die Entscheidung, bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie das Betrachtungsgebiet zu erweitern, ist also im Hinblick auf die Pendlerströme konsequent. Der ausgewählte Blick auf die Pendlerverflechtungen innerhalb des Main-Taunus-Kreises untermauert die Aussagen auf Kreisebene: Vielfältige und nennenswerte Pendlerströme zwischen zahlreichen Orten des Kreises dokumentieren den polyzentrischen Charakter der Region.

Viel Bewegung auch zwischen den Kommunen: Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Main-Taunus-Kreis



Wie die Bevölkerung unterwegs ist – Mobilität in Deutschland (MiD) 2017

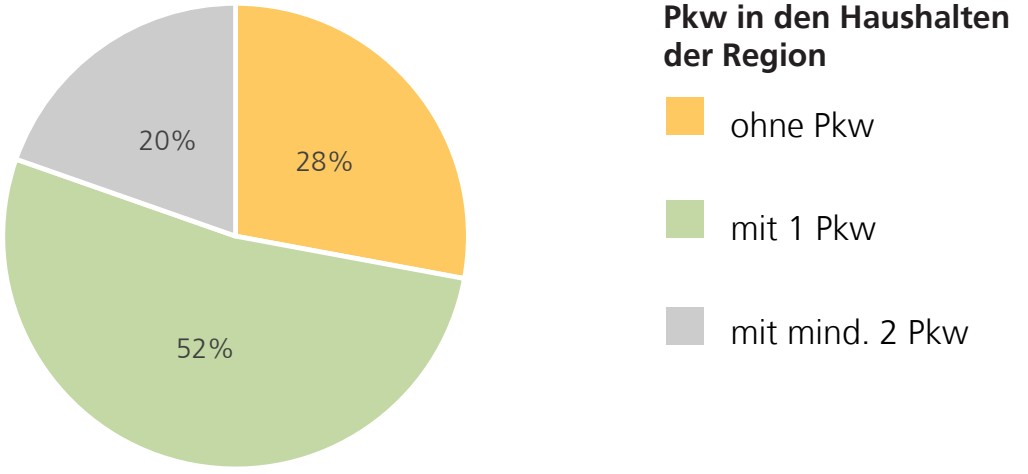
Die nachfolgenden Angaben entstammen der repräsentativen Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017, an der sich der Regionalverband mit einer erhöhten Stichprobe beteiligt hat. Dank dieser Beteiligung konnten differenzierte Aussagen zur Region getroffen werden, die bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie sehr hilfreich waren.

! Hinweis

Die Ergebnisse dieser Haushaltsbefragung standen vor der Entscheidung der Gebietserweiterung und sogar vor dem Beschluss zur Mobilitätsstrategie und beziehen sich daher auf das Gebiet der 75 Kommunen im Regionalverbandsgebiet. Zur Übertragung auf die nun betrachteten 108 Kommunen muss aber niemand in die Glaskugel schauen: Alle Prozentzahlen werden sich zugunsten des Pkw verschieben. Es gibt nachweislich starke Verflechtungen zwischen den städtischen und ländlichen Teilräumen. Die Verkehrsprobleme auf den Straßen der großen Städte werden zu beachtenden Anteilen von den Einpendlern aus allen Teilen der Region verursacht. Eine Ausdehnung der Moblilitätsstrategie auf ländliche Gebiete außerhalb des aktuellen Verbandsgebietes ist daher sinnvoll, um den Kern der Region zu entlasten. Es zeigt sich auch hier, dass die Herausforderungen in Stadt und Land zwar unterschiedlich sind, wir diese aber in einem gemeinsamen, regionalen Verbund sinnvoll miteinander verknüpfen und leichter bewältigen können.

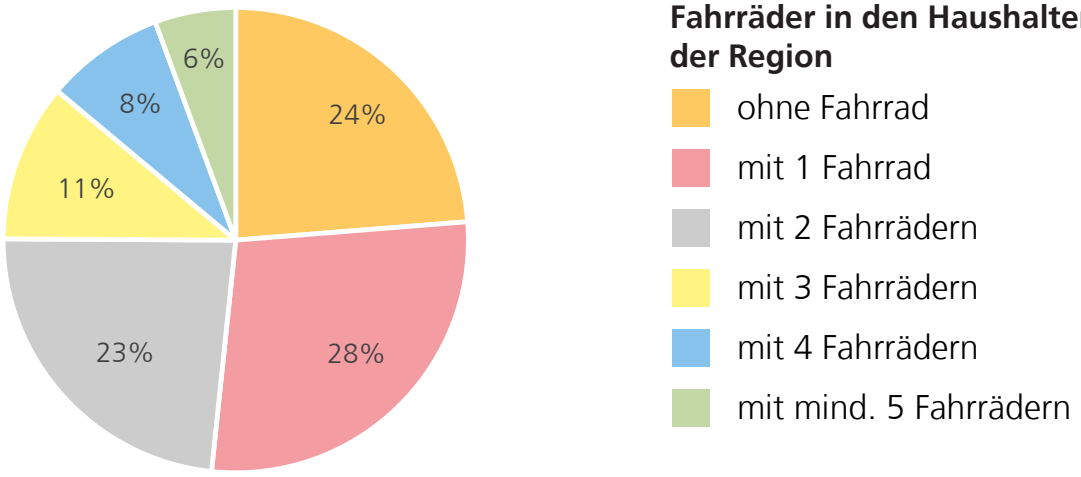
Viel Beachtung wird dem Berufs- und Ausbildungsverkehr geschenkt. Beide Zwecke machen rund ein Viertel aller Alltagswege aus. Drei Viertel der Wege fallen auf die freie Zeit, den Einkauf und andere Erledigungen im Alltag. Hier ist es wichtig, dass sowohl das Rad- als auch das Fußwegenetz neben dem ÖPNV-Angebot eine Alternative bieten. Denn nicht alle Menschen haben oder wollen Zugriff auf den Pkw. Verbandsweit ist rund ein Viertel der Haushalte nicht motorisiert.

Ein beispielhafter Blick auf die Statistik zum Pkw-Besitz zeigt: 72 Prozent der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw, dementsprechend besitzen 28 Prozent keinen. Da in den meisten Haushalten mehr als eine Person lebt, ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der Bevölkerung seinen Alltag ohne Pkw gestaltet. Daraus ergibt sich die klare Notwendigkeit, alternative Verkehrsangebote zu stärken und auszubauen, um der Forderung „Mobilität für alle“ gerecht zu werden.



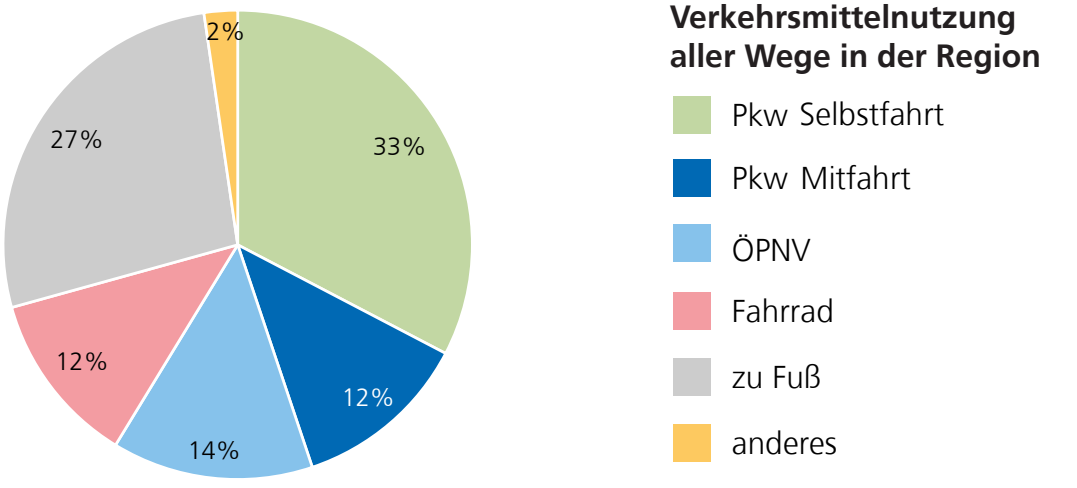
Basis: 4.166 Haushalte, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

Aktuell richtet sich der Fokus neben dem ÖPNV auf das Fahrrad als zentrales Element für die Mobilität der Zukunft. Auch in der Mobilitätsstrategie nimmt der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur einen wichtigen Platz ein. Die Erhebung des Fahrradbesitzes in der Region zeigt, dass in rund einem Viertel aller Haushalte gar kein Fahrrad vorhanden ist. Die Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten für Radfahrende ist eine sinnvolle Maßnahme, aber sie wird alleine nicht ausreichen.



Basis: 4.166 Haushalte, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

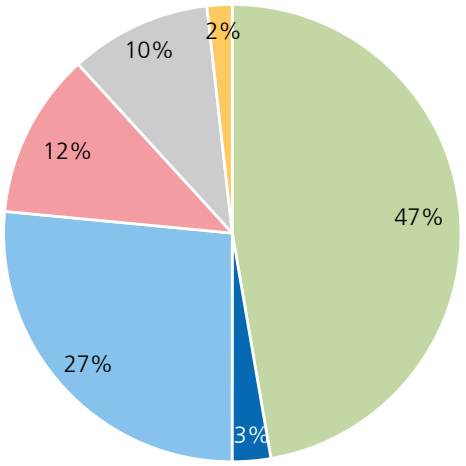
Ein wichtiger und anerkannter Indikator für die Bestandsaufnahme des Mobilitätsverhaltens bildet der sogenannte Modal-Split. Dahinter verbirgt sich die Aufteilung der täglichen Wege auf die genutzten Verkehrsmittel. Nachfolgend ist die Anzahl der Wege der in der Region lebenden Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag dargestellt. Der Pkw vereint etwas weniger als die Hälfte aller Wege auf sich (47 Prozent), gefolgt von den Wegen zu Fuß (27 Prozent). Öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV) erreichen 14 Prozent. Das Fahrrad liegt mit 12 Prozent knapp darunter.



Basis: 25.515 Wege, inkl. Wirtschaftsverkehr, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

Im Berufsverkehr liegen die Anteile des Pkw noch höher. Dies liegt unter anderem an den im Vergleich zu anderen Verkehrszwecken relativ hohen Wegedistanzen, auch bedingt durch die in ländlicheren Teilräumen geringeren Qualitäten des ÖPNV-Angebots. Allerdings sind 53 Prozent der Arbeitswege unter zehn Kilometer lang. Dies zeigt die Grafik weiter unten mit der Einteilung der zurückgelegten Distanzen nach Entfernungsklassen. Sie verdeutlicht auch den relativ hohen Anteil kurzer Wege beim Einkauf. Für das tägliche Einkaufen bedeutet dies, dass ein gutes Angebot an Einzelhandel im Wohnumfeld angenommen wird. Für den Berufsverkehr kann festgehalten werden, dass der Ausbau des ÖPNV und der Bau von Radschnellwegen Verlagerungsgewinne bringen können. Die zuvor aufgezeigten Pendlerverflechtungen bestätigen diese Annahme ebenfalls.

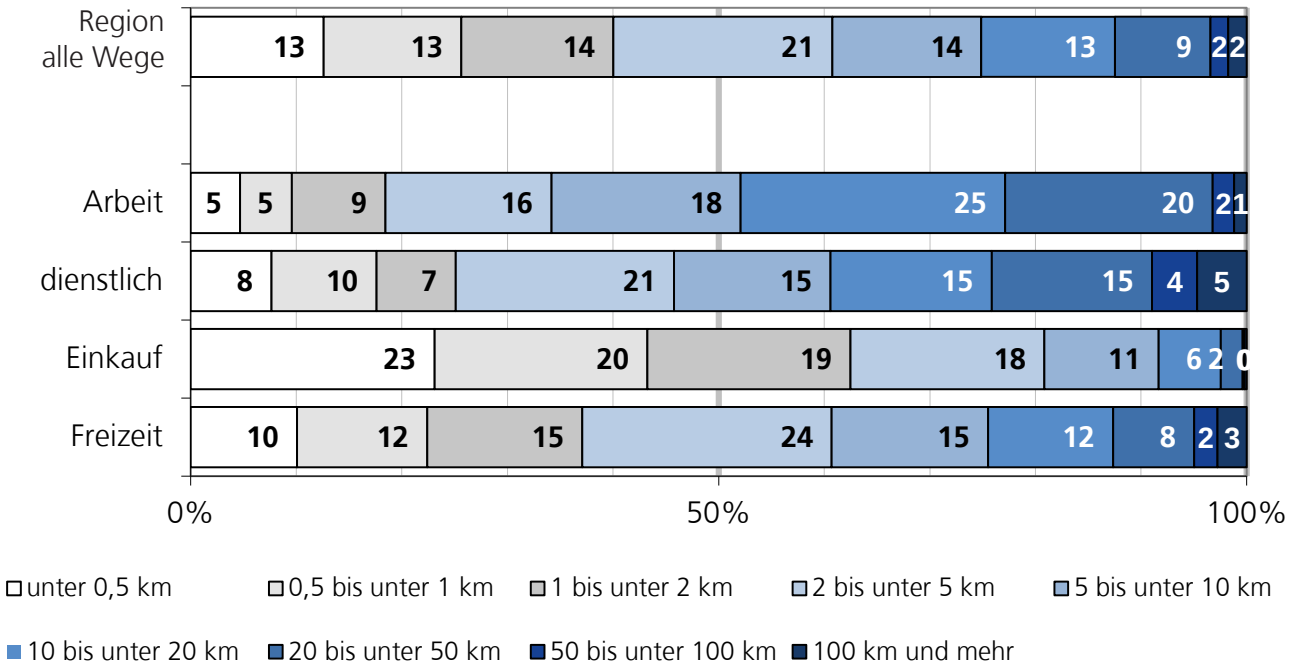
Verkehrsmittelnutzung in der Region für Wege zur/von der Arbeit



- Pkw Selbstfahrt
- Pkw Mitfahrt
- ÖPNV
- Fahrrad
- zu Fuß
- anderes

Basis: 3.791 Wege von/zur Arbeit, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

Wegedistanzen in der Region nach Wegezweck



Basis: 25.103 Wege, inkl. Wirtschaftsverkehr, Region
Quelle: MiD 2017, Auswertung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

Die hier nur auszugsweise dargestellten Strukturdaten unterstreichen: Die Mobilitätsströme der Region verlaufen nicht sternförmig in die großen Zentren, sondern bilden ein weit verzweigtes Netz an Alltagsverkehren auf allen vorhandenen Verkehrsträgern. Das Verkehrsmittel Auto nimmt dabei nach wie vor die dominierende Rolle ein. Das Straßennetz hat die Kapazitätsgrenze jedoch längst überschritten, wie die Bürgerinnen und Bürger täglich im Radio hören und besonders zu den Hauptzeiten auf den Straßen selbst erleben müssen.

Wenn die Region im Wortsinne in Bewegung bleiben will, dann muss sich der Modal-Split signifikant zugunsten anderer Verkehrsmittel ändern. Jede ermöglichte Entlastung auf der Straße schafft Platz und weniger Stau für alle, die auf das Auto angewiesen sind.

Wir müssen daher den Bedürfnissen und Verkehrsströmen entsprechende Alternativen anbieten und so die Abhängigkeit vom Pkw verringern. Es soll nicht in erster Linie um Verbote und Verdrängung gehen, sondern um attraktive Alternativen und Angebote. Klar ist aber auch: Ganz ohne verkehrspolitische Steuerungsinstrumente, die auch Restriktionen oder Verbote kennen, wird die Mobilitätswende nicht gelingen. Zu diesem Themenfeld wurde intensiv in der Fachbeteiligung beraten. Hier wurde sich auf den Vorschlag geeinigt, eine Studie zur regionalen Wirkungsfähigkeit solcher Instrumente als Entscheidungsgrundlage für die Politik zu beauftragen, gebündelt zur Maßnahme M21 im Kapitel 5.7 der Moblilitätsstrategie.

Die Mobilitätswende in der Region FrankfurtRheinMain kann nur gelingen, wenn die Straßen entlastet werden. Das wiederum gelingt nur durch eine Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs, der Radinfrastruktur und weiterer Bausteine, die im Folgenden noch erläutert werden.

2.4. Digitalisierung macht's möglich

Alle reden darüber: Digitalisierung. Kein Wunder, denn durch die Umwandlung analoger in digitale Prozesse werden fast alle unsere Lebensbereiche verändert. Digitalisierung ermöglicht zahlreiche Innovationen, mit denen Chancen, aber auch Herausforderungen einhergehen, die zu Recht lebhaft diskutiert werden. Notwendige Infrastrukturen müssen vielerorts noch geschaffen, belastbare digitale Anwendungen und Dienstleistungen entwickelt und eingeführt sowie Daten unter Wahrung der Datensicherheit bereitgestellt werden. Daher sollte Digitalisierung trotz aller Begeisterung nie Selbstzweck, sondern immer ein technisches Mittel zum Erreichen definierter Ziele sein.

Für Verkehr und Mobilität in der Region FrankfurtRhein-Main bietet die Digitalisierung eine Vielzahl an Möglichkeiten. Verkehre können beispielsweise reduziert oder gelenkt werden. Die Veränderungen in der Arbeitswelt 4.0, wie sie durch die Covid-19-Pandemie vor allem im Dienstleistungssektor sichtbar und beschleunigt wurden, werden mobile und flexible Arbeitsmodelle begünstigen. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass einige dienstliche Termine auch langfristig via Videokonferenz stattfinden werden und die Zahl der beruflich bedingten Reisen dadurch dauerhaft reduziert wird.

Der weiterhin notwendige Verkehr lässt sich dank digitaler Systeme effizienter, klima- und gesundheitsfreundlicher gestalten. Dazu tragen die Entwicklung des automatisierten und vernetzten Fahrens, intelligente Verkehrsmanagementsysteme für Straße und Schiene und der Trend zur Sharing-Mobilität bei. Aus kommunaler Perspektive erschließen sich weitere Potenziale – beispielsweise durch Anwendungen zum „Smart Parking" (intelligentes Parken) oder „Smart Charging" (intelligentes Laden).

Die neue Welt der digitalen Dienstleistungen rückt durch den Aufbau und die Vernetzung digitaler Auskunfts- und Ticketing-Systeme sowie die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger in integrierten Mobilität-Apps („Seamless Mobility") die Bedürfnisse des Nutzers in den Fokus. Individuelle Mobilität wird unabhängiger vom privaten Pkw, ganz im Sinne der im vorigen Kapitel beschriebenen Zielsetzung. Darüber hinaus versprechen digitale Technologien erhebliche Sicherheitsgewinne und nicht zuletzt eine Verbesserung des Mobilitätsangebots im ländlichen Raum – etwa durch Angebote im Bereich „Mobility on Demand" (Nahverkehr auf Abruf anstatt nach Fahrplan). Diese Entwicklungen werden den öffentlichen Nahverkehr deutlich stärken, wie erfolgreiche Beispiele bereits zeigen.

Um diese Potenziale nutzen zu können, bilden eine leistungsfähige Breitbandinfrastruktur und eine gute mobile

Datenverfügbarkeit die notwendige Voraussetzung. Deshalb gilt es, den Glasfaserausbau und die Einführung von 5G in FrankfurtRheinMain mit Hochdruck flächendeckend voranzutreiben.

Aber auch darauf aufbauende digitale Infrastrukturen wie etwa elektronische Verwaltungssysteme, standardisierte Datenschnittstellen und zentrale Datenplattformen sind für eine intelligente Mobilität in der „Smart Region" erforderlich. Die Verfügbarkeit und Nutzungsmöglichkeit von Daten wird dabei zur neuen Währung im digitalen Zeitalter. Und es braucht zeitgemäße politische Rahmensetzungen, um den Zugang und Austausch von Verkehrsdaten rechtssicher und fair organisieren zu können. Dabei geht es bei der Normsetzung, die inzwischen vor allem auf der Ebene der Europäischen Union stattfindet, nicht nur um Wettbewerbsfragen. Es geht auch – insbesondere mit Blick auf die Speicherung personenbezogener Bewegungsdaten oder die Erstellung von Bewegungsprofilen – um die Wahrung der Datensicherheit. Die Bereitschaft der Gesellschaft zur Schaffung digitaler Infrastrukturen und zur Umsetzung digitaler Anwendungen spielt hierbei eine zentrale Rolle. Dazu gehört auch der Erwerb digitaler Fähigkeiten in der Bevölkerung, in Verwaltungen und Unternehmen.

Unser Beitrag zu einer digitalen und mobilen Region der Zukunft

All das erfordert eine ausreichende digitale Infrastruktur als Basis. Mit dem regionalen Zusammenschluss der »Gigabitregion FrankfurtRheinMain« aus neun Landkreisen und drei kreisfreien Städten der Metropolregion soll daher der Glasfaserausbau in der Region als Grundstein für digitale Anwendungsfelder unter anderem im Bereich Verkehr und Mobilität forciert werden. Denn nur ein flächendeckender, hochleistungsfähiger Glasfaserausbau ermöglicht es, einen starken und schnellen Mobilfunk in allen Raumkategorien und entlang von Verkehrswegen und damit zukünftige digitale Verkehrs- und Mobilitätslösungen sowie Innovationen in anderen Anwendungsfeldern zu etablieren.

Oft schlägt dem digitalen Wandel und dem Ausbau digitaler Infrastruktur, seien es Glasfaserkabel, der Mobilfunkstandard 5G oder die für jede Anwendung notwendigen Rechenzentren, Skepsis entgegen. Dieses Problems ist sich der Regionalverband bewusst. Mit seiner Arbeit möchte der Regionalverband solche Bedenken aktiv aufgreifen und das Bewusstsein für die Notwendigkeit dieser Entwicklungen, die eine Grundlage für eine lebenswerte und wettbewerbsstarke Region der Zukunft bilden, durch passende Kampagnen, Informationsveranstaltungen und eine entsprechende Positionierung fördern.

Parallel zu seinen Aktivitäten im Bereich Infrastruktur erarbeitet der Regionalverband FrankfurtRheinMain eine Digitalisierungsstrategie. Ziel ist es, die Kommunen mit Fachwissen sowie der Erfahrung in den verbandseigenen Kernkompetenzen wie Planung, Mobilität oder der Akquise von Fördermitteln umsetzungsorientiert zu unterstützen.

Ein digitaler Fördermittel-Kompass befindet sich in der Ausarbeitung. Im Rahmen dieser Strategie sollen außerdem der Austausch auf regionaler wie überregionaler und europäischer Ebene gefördert werden, um die Herausforderungen einer digitalen Zukunft gemeinsam erfolgreich zu meistern. Insbesondere Verwaltungen kleinerer Gebietskörperschaften stehen beispielsweise vor der Hürde, verwaltungsrechtliche Vorgaben der Europäischen Union oder des Bundes umsetzen zu müssen. Das Europabüro der Metropolregion FrankfurtRheinMain im Haus des Regionalverbandes vertritt in Brüssel die Interessen der Region und begleitet alle relevanten politischen Rahmensetzungen zum Thema Digitalisierung und Breitbandausbau.

All diese Arbeitspakete und Maßnahmen zur Digitalisierung sind notwendig, um die Mobilität der Zukunft im Sinne der Ziele der Mobilitätsstrategie erreichen zu können. Die beste Mobilitäts-App ist im „Funkloch" zwecklos. Die beste Umstiegsmöglichkeit von der Bahn auf ein Leihfahrzeug sinnlos, wenn ich sie nicht buchen, nutzen und abrechnen kann. Die fortschreitende Digitalisierung ist daher ein Grundpfeiler zahlreicher Maßnahmen, die im Folgenden noch beschrieben werden. Da der Regionalverband diesen Themenkomplex jedoch gemeinsam mit kompetenten und umsetzungswilligen Partnern bereits intensiv bearbeitet, werden die Arbeitsschritte zur Digitalisierung nicht als eigenständige Bausteine der Mobilitätsstrategie aufgelistet. **Die vernetzte Region ist vielmehr eine notwendige Bedingung für die weitere Arbeit an der Umsetzung der Mobilitätsstrategie.**

www.region-frankfurt.de/digitalisierung

3. Beteiligen

Wie bereits in Kapitel zwei unter dem Begriff „Selbstverständnis“ beschrieben, entstand diese Mobilitätsstrategie nicht in einem stillen Kämmerlein im Haus der Region. Jeder konnte mitmachen, mitdiskutieren und seine Erfahrungen, Ideen und Vorstellungen einbringen.

Schließlich werden selbst die besten Ideen nur dann erfolgreich sein, wenn sie von den Menschen, die sie betreffen, auch mitgetragen und angenommen werden. Die Verkehrswende beginnt im Kopf der Verkehrsteilnehmer. Daher war es von Beginn an das Ziel der Mobilitätsstrategie, möglichst viele Verkehrsteilnehmer auch zu Teilnehmenden und Mitwirkenden an der Erstellung dieser Strategie zu machen. Aber selbstverständlich sollte auf diesem Wege auch das Fach- und Spezialwissen angezapft werden, das in unserer Region in großem Maße vorhanden ist. Für einen erfolgreichen Beteiligungsprozess wurden in der Mobilitätsstrategie deshalb genügend Zeit und Budget für die Entwicklung zielgruppengerechter Beteiligungsformate und ein professionell begleitetes Kommunikationskonzept bereitgestellt.

Hierbei zeigte sich, dass die Bürgerinnen und Bürger einen direkten, lokalen Bezug mit konkreten Projektideen einbrachten. Die Fachakteure richteten den Fokus eher auf eine abgestimmte, strategische Bündelung verschiedener Ansätze zu stimmigen Maßnahmen und eröffneten gleichzeitig die Möglichkeit zur Zusammenarbeit unterschiedlichster Akteure.

Das vorweggenommene Fazit lautet daher: **Eine echte Mobilitätswende erreichen wir nur, wenn alle eingebunden sind und niemand ausgeschlossen ist.** Die Forderung „Mobilität für alle“ galt auch für den gewählten Beteiligungsprozess und wird auch für die weitere Umsetzung gelten.

3.1. Bürgerbeteiligung schafft Akzeptanz

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger war einer der zentralen Bausteine bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie.

Das Konzept fußte auf zwei Formen der Beteiligung: Bürgerforen vor Ort sowie der Möglichkeit, sich unabhängig von diesen Terminen jederzeit auch online einbringen zu können. Der Zeitplan sah vor, insgesamt fünf Bürgerforen auszurichten, eines in jeder Himmelsrichtung der Region sowie eine Veranstaltung mitten in Frankfurt, auf dem zu der Zeit noch gesperrten nördlichen Mainufer. Es war geplant, im öffentlichen Raum

einen sich weiterentwickelnden Zwischenstand zu präsentieren und diesen mit möglichst vielen interessierten, engagierten Personen weiterzuentwickeln. Leider haben die Einschränkungen der Covid-19-Pandemie diese auf persönlichen Kontakten, direkten Gesprächen und Diskussionen basierenden Planungen durchkreuzt und die zweite Form der Beteiligung in den Fokus gerückt: die Online-Beteiligung. Auf dem Internetauftritt des Regionalverbandes wurde ein Bereich erstellt, in dem neben Kurzberichten zu den durchgeführten zwei Bürgerforen auch die Eingabe von weiteren Ideen und Vorschlägen ermöglicht wurde. Jeder einzelne Vorschlag wurde inhaltlich geprüft und in regelmäßigen Abständen einer wachsenden Liste hinzugefügt.

Die durchgeführten Bürgerbeteiligungsforen in Niderau und Egelsbach zeigten jedoch, dass der persönliche Kontakt bei einem solchen Prozess von enormer Bedeutung ist, um Ideen aufzunehmen, zu begeistern und Besucher in Akteure zu verwandeln. Deshalb ist geplant, solche Veranstaltungen im weiteren Umsetzungsprozess wieder aufzugreifen und regelmäßig durchzuführen, wenn es die Rahmenbedingungen wieder zulassen. Dabei soll an das im Folgenden beschriebene, erfolgreich erprobte Konzept angeknüpft werden.

Unter dem Motto „Menschen gestalten die bewegte Region – heute für morgen“ startete im November 2019 der Beteiligungsprozess. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollten nicht mit Vorträgen und Frontalbelehrungen gelangweilt werden. Vielmehr sollten sie sich wohl fühlen, sich viel bewegen, selbst Themen rund um Verkehr und Mobilität an verschiedenen Stationen entdecken und sich ohne Hemmschwelle im direkten Gespräch einbringen können. Dafür wurde ein eigenes Raumkonzept mit interaktiven Elementen entworfen. Neugierde weckten die vier Mobilitätsinseln (Wende im Kopf, Machen, Prozess und Sonstiges), an denen die Besucher ihre Vorstellungen, Ideen und Ansätze für die Verkehrswende in unserer Region einbringen konnten.

Als besonderer Ort, sich einzubringen, diente das Rote Sofa. Nach dem Motto „Was ich Sie schon immer mal fragen wollte …“, konnten sich die Teilnehmenden ihren Wunschkandidaten mit aufs Sofa nehmen, der dann – freilich für alle – Rede und Antwort stand.

Der Beteiligungsprozess hat gezeigt, wie breit und ganzheitlich das Thema Mobilität von der interessierten Öffentlichkeit wahrgenommen und mit Freude am Detail diskutiert wird.

Der ÖPNV soll durch attraktive Fußwege besser erreicht werden.

Mit einer Schnellbuslinie Friedberg – Büdingen wäre der Osten der Region besser angebunden.

Alle Menschen der Region sind eingeladen, jederzeit die Mobilitätsstrategie kennenzulernen und sich über das Online-Beteiligungsformular mit weiteren Ideen in den Prozess einzubringen. Die Arbeit ist schließlich noch lange nicht abgeschlossen.

Das Beteiligungsformular ist auf dem Internetauftritt des Regionalverbandes oder direkt über diesen

QR-Code

erreichbar:

3.2. Fachleute der Region einbinden

In der Region FrankfurtRheinMain ist eine Vielzahl von Fachleuten tätig, die sich zum Teil aus ähnlichen, zum Teil aber auch aus unterschiedlichen Interessen und Beweggründen mit den Themen Mobilität und Verkehr beschäftigen. Dabei sind ihre Strukturen und Kulturen ebenso vielfältig wie ihre vorhandenen Kompetenzen und Zuständigkeiten.

Der Baustein Fachbeteiligung im Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain berücksichtigte die Vielfalt der Akteure, indem er als fortlaufender Prozess angelegt war und auf die Bereitschaft zur Zusammenarbeit setzte. Wohl wissend, dass auch Ziel- und Kompetenzkonflikte möglich sind, wurden diese offen thematisiert. Dies trug dazu bei, die weiteren Interessen besser zu verstehen oder sogar neue Synergien zu entwickeln.

Wie lautet das Rezept, die Stärken der Region bestmöglich zu nutzen und zugleich die wachsenden Herausforderungen nachhaltig zu meistern? Der Verband setzt hier auf Wissensaustausch, Service bei Informationen und Daten sowie einen kontinuierlichen und offen geführten Dialog über die eigenen, der anderen und gemeinsamen Ziele und Perspektiven.

Die Fachbeteiligung war als iterativer, fortlaufender und interdisziplinärer Prozess angelegt und bestand aus drei Formaten:

Interner Fachaustausch

Die Mobilitätsstrategie ist ein gemeinsames Produkt aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Regionalverbands. Ziel war es, die Perspektiven aller Fachrichtungen im Haus in den Erstellungsprozess einfließen zu lassen. Hierzu gehören neben den Fachabteilungen auch die Bereiche Personal, Finanzen und Kommunikation. Zu diesem Zweck wurden in der ersten Phase der Mobilitätsstrategie interne Gespräche mit den Abteilungen des Verbands geführt, in denen sich über die möglichen Inhalte einer Mobilitätsstrategie für die Region FrankfurtRheinMain ausgetauscht wurde. So gelang eine ganzheitliche Herangehensweise, welche die inhaltliche Qualität dieses Strategie anhob.

Expertengespräche

Die Mobilitätsstrategie sollte von Beginn an die bereits bestehenden Handlungsansätze und Aktivitäten in der Region einbeziehen. Bilaterale Austauschgespräche mit relevanten Akteuren trugen zu mehr Wissen und einem besseren Verständnis über die jeweiligen Strukturen, Aufgaben und Tätigkeiten des Gegenüber bei. Und es gab wertvolles Feedback zu den bis dahin erarbeiteten Inhalten der Mobilitätsstrategie, zudem wurden Perspektiven einer zukünftigen Zusammenarbeit ausgelotet. Mit rund 30 Personen wurden Expertengespräche geführt.

© HOLM GmbH

Online-Fachbeteiligungsrunden

In kleinen, moderierten Runden diskutierten bis zu zehn Teilnehmende rund 90 Minuten lang zu drei ausgewählten Themenfeldern. Die Fachakteure sollten dabei möglichst konkret inhaltliche Ziele ableiten und gegebenenfalls auch Zielkonflikte benennen, die sich daraus ergeben können. In einer Schlussrunde wurde das Themenspektrum nochmals breit geöffnet: Welche weiteren inhaltlichen Ziele sollten aus Sicht der Teilnehmenden auch Eingang in die Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain finden? Die Diskussion und die Ziele aus der jeweiligen Schlussrunde flossen als Grundlage in die Themenfelder der nächsten Runden ein.

Die Ergebnisse der Fachbeteiligung bestätigten: Wie die Bürgerbeteiligung gelangt auch diese Beteiligung nicht mit einem Beschluss über die Mobilitätsstrategie zum Ende, vielmehr wird sie als fortlaufender Prozess gerade bei der Umsetzung des Mobilitätsstrategie weitergeführt.

Der Regionalverband will so viele Fachleute wie möglich an diesem Prozess beteiligen. Daher ist es auch weiterhin möglich, sich mit Zielvorstellungen und Hinweisen online über ein Kontaktformular auf der Homepage des Regionalverbandes oder direkt per E-Mail (mobilitaet@region-frankfurt.de) einzubringen.

Oder einfach den

QR-Code

scannen:

Die Fachleute haben einen wertvollen Beitrag zur Mobilitätsstrategie geleistet. Gleichzeitig ist allen bewusst, dass die in diesen Runden diskutierten Ziele und Maßnahmen lediglich einen Ausschnitt der zahlreich vorhandenen verkehrlichen Probleme und Herausforderungen in FrankfurtRheinMain darstellen. Umso wichtiger ist es, sowohl bei der Umsetzung bereits bestehender Maßnahmenpakete als auch bei der Entwicklung neuer Maßnahmenpakete die Beteiligung der Fachakteure weiterhin sicherzustellen. Denn nur gemeinsam mit vielen Macherinnen und Machern der Region können die notwendigen Schritte hin zu einer Verkehrswende angegangen werden.

4. Ziele 2030: Mobilitäts- und Verkehrswende FrankfurtRheinMain

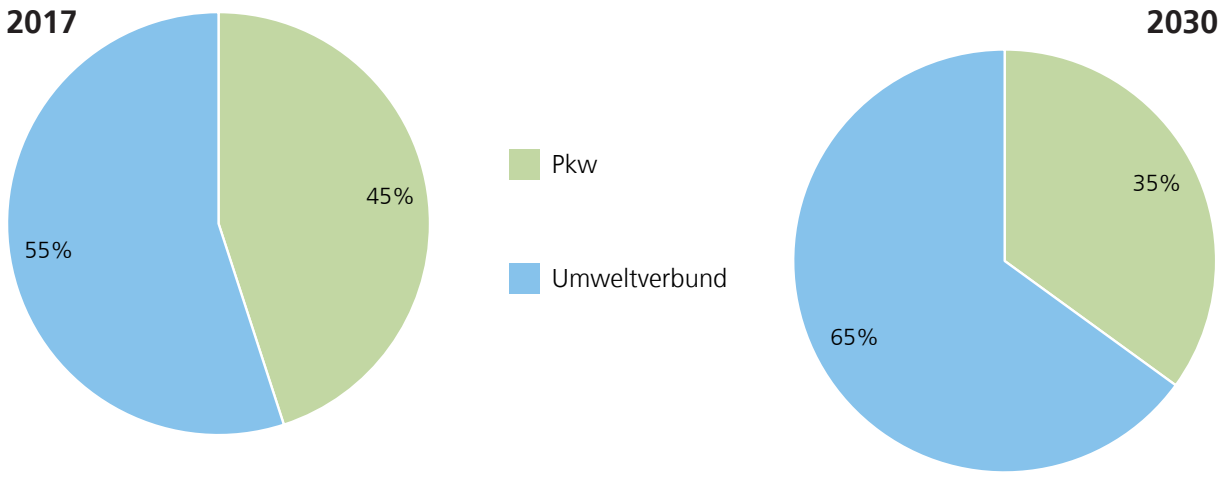
Mit dem Anspruch, die Verkehrswende einzuleiten, ist diese Strategie eingestiegen. An diesem Anspruch soll sich die Mobilitätsstrategie auch messen lassen. „Mobilität für alle“, „unnötigen Verkehr vermeiden“ und „notwendigen Verkehr gestalten“ geben vor, wie diese Vision zu erreichen ist. Lässt sich messen, ob die Region auf dem richtigen Weg ist?

2030 soll eine spürbare Veränderung im alltäglichen Verkehrsgeschehen erreicht sein. Aber letztlich ist das eine subjektive Wahrnehmung. Diese ist nicht zu vernachlässigen – wir wollen, dass die Menschen der Region im Jahr 2030 weniger im Stau stehen, weniger Wege zurücklegen müssen und sich über einen Zugewinn an Bewegungsqualität freuen. Um den Erfolg eines solchen Vorhabens bewerten zu können, benötigt man aber auch einen objektiven Bewertungsmaßstab. Für eine Bewertung des mittelfristigen Erfolgs der Mobilitätsstrategie soll daher der Modal-Split genutzt werden, der durch die Fortschreibung der Studie „Mobilität in Deutschland“ neutral ermittelt wird. Außerdem sollen die verkehrsbedingten Umweltbelastungen ermittelt und bewertet werden.

Im Jahr 2030 hat sich im Modal-Split der Region FrankfurtRheinMain der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) auf 65 Prozent erhöht.

Die Menschen in der Region FrankfurtRheinMain legen heute zu 55 Prozent ihre Wege zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr bzw. anderen Verkehrsmitteln zurück. Um eine Entlastung der Straßen und eine allgemeine Entspannung der Verkehrssituation zu erreichen, wird als Ziel gesetzt, diesen Anteil bis 2030 um 10 Prozent auf 65 Prozent zu erhöhen.

Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030



Quelle: MiD 2017 und eigene Berechnung/Zielsetzung von Regionalverband FrankfurtRheinMain

Mobilitäts- und Verkehrswende FrankfurtRheinMain bedeutet auch die Erfüllung der Klimaschutzziele und die Gewährleistung wirtschaftlicher Prosperität

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist eine der zentralen Voraussetzungen für wirtschaftlichen Erfolg. Bei der Frage nach den wichtigsten harten Standortfaktoren landen die verkehrliche Anbindung, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger und der vorhandenen Hub- und Gateway-Funktionen stets auf den vordersten Plätzen. Für den Standort FrankfurtRhein-Main gilt dies im Besonderen: Gerade die Lage im Herzen Europas hat den hohen Ausbaugrad der verkehrlichen Infrastrukturen mit den vorgenannten Funktionen begünstigt und hält die Region als hervorragend geeigneten Standort für den Austausch von Waren, Dienstleistungen und Kapital für Menschen aus aller Welt hoch im Kurs. Die Folge: Immer mehr Menschen- und Warenströme verursachen in der Region ausreichend mehr Verkehr im System. Dass der Ausbau des vorhandenen Verkehrssystems nicht annähernd mit dem Wachstum der Region Schritt hält, ist nur eine Facette des Problems. Es sind die gewachsenen

Mobilitätsansprüche der Menschen und die durch Digitalisierungsprozesse ermöglichte Selbstverständlichkeit, Güter und Waren weltweit rund um die Uhr verfügbar zu machen, die dazu führen, dass das einst so gut funktionierende Verkehrssystem neben Kapazitätsproblemen auch Anpassungsprobleme hat. Der Verkehrssektor hat aber nicht nur bei den Menschen und der Wirtschaft enorme Herausforderungen zu meistern. Global betrachtet, sieht er sich mit einem weitaus größeren Problem konfrontiert: Bislang trägt er nämlich nicht zum Klimaschutz bei.

Mit 30 Prozent Endenergieverbrauch stellt der Verkehrssektor 2018 den größten Energieverbraucher in Deutschland. Der ungebrochen hohe Energieverbrauch und die nahezu konstant gebliebenen CO_2-Emissionen gefährden die Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele, die die Bundesregierung beschlossen hat und zu denen sich das Land Hessen, der Regionalverband und zahlreiche seiner Mitgliedskommunen verpflichtet haben.

Mit einem Anteil von 19 Prozent (2018) belegt der Verkehrssektor bundesweit den 3. Platz unter den größten Verursachern von Treibhausgasemissionen, insbesondere durch den Verkehrsträger Straße. Eine Ursache liegt in der nach wie vor dominanten Verwendung fossiler Kraftstoffe. Für den Antriebszweck wird zu 90 Prozent auf Mineralöl zurückgegriffen. Die Alternativen Biokraftstoff, Strom oder Wasserstoff fristen beim verbleibenden Rest von 10 Prozent ein Nischendasein. Auch in der langjährigen Bilanz sieht es schlecht aus: Gegenüber dem Stand von 1990 sind die Treibhausgasemissionen in Deutschland nahezu unverändert geblieben. Die Mobilitätsstrategie nimmt daher eine weitere Zielgröße auf, an der sich die Wirkungen der Maßnahmen messen lassen müssen.

Angesichts des von der hessischen Landesregierung ausgegebenen Ziels, die Treibhausgasemissionen im Land Hessen bis zum Jahr 2025 um 40 Prozent gegenüber dem Wert des Jahres 1990 zu senken, weiß die Region FrankfurtRheinMain um ihre besondere Stellung und Verantwortung und folgt diesem Wert nicht nur, sondern erhöht ihn.

Im Jahr 2030 sind die Treibhausgasemissionen in der Region FrankfurtRheinMain um 55 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 reduziert.

Dabei werden die von den Vereinten Nationen (UN) beschlossenen **17 Ziele für nachhaltige Entwicklung** (englisch: Sustainable Development Goals, SDGs) betrachtet, welche bis zum Jahr 2030 der weltweiten Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene dienen sollen.

Auch das von der Verbandskammer des Regionalverbandes bereits Ende 2016 beschlossene Regionale Energiekonzept FrankfurtRheinMain enthält zahlreiche Maßnahmen, die eng verzahnt mit den Maßnahmen der Mobilitätsstrategie umgesetzt werden.

www.klimaenergie-frm.de

5. Maßnahmenpakete

Nachdem die Vision für die Mobilität der Zukunft in unserer Region festgelegt, der Rahmen geklärt und die Ziele definiert sind, geht es nun darum, mit welchen Maßnahmen dieses ambitionierte Vorhaben angepackt werden kann. Dieses Kapitel ist ein Werkzeugkasten und zeigt unterschiedliche Möglichkeiten auf. Viele davon sind bereits erprobt und in Pilotprojekten als erfolgreich befunden worden. Nicht alle sind für jede Kommune anwendbar oder sinnvoll. Aber es zeigt sich, dass es eine ausreichende Anzahl an Möglichkeiten gibt, um konkret etwas zu bewegen. Es nutzt nichts, nur nach dem großen Wurf zu rufen oder Jahrhunderprojekte zu forden. Wir müssen im Kleinen beginnen und dort ansetzen, wo man etwas bewegen kann. Es gibt zahlreiche solcher Ansatzpunkte, wie die folgenden Seiten zeigen werden.

Für die Mobilitätsstrategie wurden 23 Maßnahmen herausgearbeitet, die beispielhaft aufzeigen, wie die Verkehrs- und Mobilitätswende konkret und möglichst sofort angepackt werden kann.

Die größte Chance auf zügige Realisierung besteht, wenn für die Maßnahme ein verantwortlicher „Kümmerer“ benannt werden kann, wenn eine inhaltliche Grundlage vorliegt (etwa ein Gesetz, ein Konzept, eine Studie) und idealerweise die Finanzierung gesichert ist. Nicht für sämtliche 23 Maßnahmen der Mobilitätsstrategie sind alle diese Bedingungen erfüllt. Vier Maßnahmen tragen daher noch den Stempel „Kümmerer gesucht!“ Gleichzeitig wird damit auch ein Blick in die Zeit nach dem Beschluss der Mobilitätsstrategie geworfen, denn es soll nahtlos weitergehen: mit der Schaffung der noch fehlenden Voraussetzungen, der Realisierung der bereits entwickelten vieler neuer kleiner wie großer Maßnahmen, vor allem aber mit der Entwicklung vieler neuer Maßnahmen, die die Region in Bewegung halten und sie der Vision von der Bewegungsqualität wieder ein gutes Stück näher bringen.

Die Maßnahmen M1 bis M23, die im Folgenden vorgestellt werden, lassen sich sieben Themenbereichen zuordnen:

1. Lückenloses Radwegenetz
2. Multimodale Orte
3. Wiederentdeckter Fußverkehr
4. Schienenorientierte Siedlungsentwicklung
5. Maßgeschneiderter ÖPNV
6. Gebündelter Wirtschaftsverkehr
7. Organisierte Mobilitäts- und Verkehrswende

5.1. Lückenloses Radwegenetz

M1: Schließung der Lücken im überörtlichen Fahrradroutennetz, dargestellt im Regionalen Flächennutzungsplan RegFNP

Für viele Radfahrende endet die Fahrt in die Nachbarkommune bereits an der eigenen Stadt- bzw. Gemeindegrenze oder an schwer oder gar nicht zu überwindenden Zäsuren wie kreuzende Landstraßen, Schienentrassen und Autobahnen. Die Alternativen bedeuten: lange Umwege, lebensgefährliches Queren, querfeldein über Schotterpisten und Wirtschaftswege oder der unfreiwillige Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel.

Nur ein lückenlos geschlossenes, überörtliches Radwegenetz lässt die Idee von der Region der kurzen Wege lebendig werden, etwa für Radpendelnde aus Kelkheim auf dem Weg zur Arbeit nach Frankfurt-Höchst oder für Liederbacher, die sich mit Freunden aus Frankfurt-Unterliederbach zum Kinobesuch im Main-Taunus-Zentrum verabreden.

Deutschlandweit einmalig ist die Erfassung der überörtlichen Radrouten im Regionalen Flächennutzungsplan in der Region FrankfurtRheinMain. Hier sind sowohl die vorhandenen Strecken dargestellt als auch die geplanten oder anders ausgedrückt: die heutigen Lücken im Netz. Rund 600 Kilometer des insgesamt 2.500 Kilometer umfassenden Netzes sind noch nicht gebaut.

Bislang beschränkte der Regionalverband seine Tätigkeit in diesem Bereich auf die planerische Darstellung der Radrouten. Dank eines einstimmigen Beschlusses der Verbandskammer im Juni 2019 wird der Regionalverband künftig seine Mitgliedskommunen auch beim Bau der geplanten Strecken unterstützen.

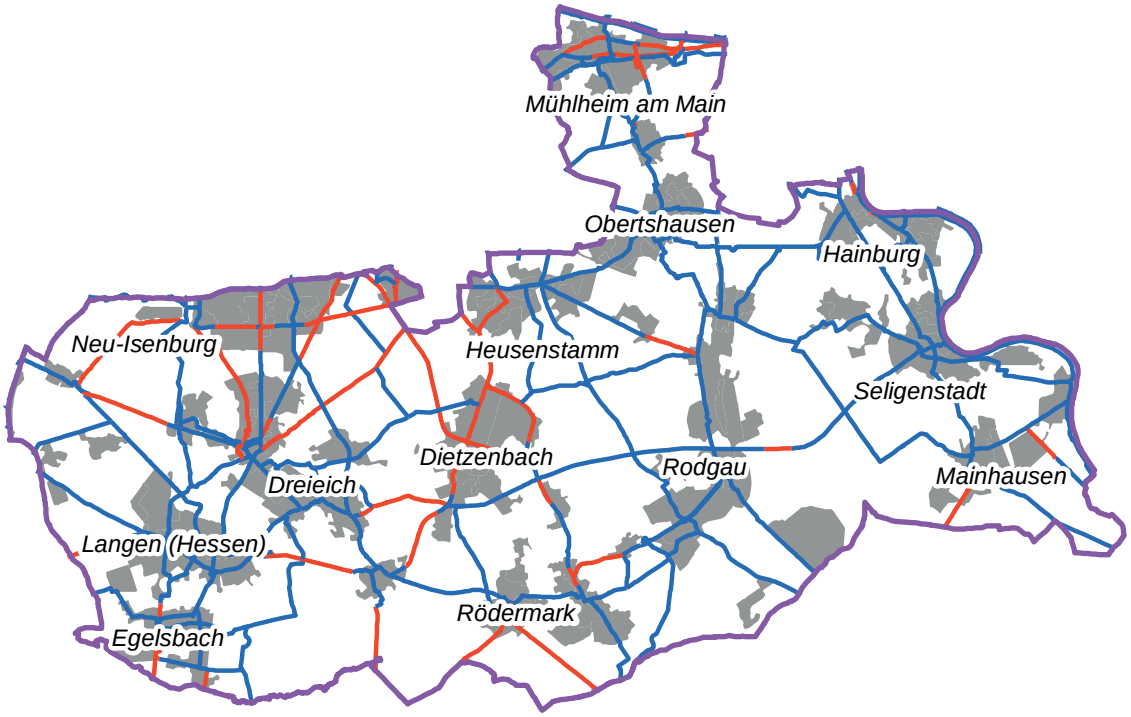
Jede Fahrt auf dem überörtlichen Radwegenetz bringt Entlastung auf dem strapazierten Straßennetz. Gleichzeitig dienen die überörtlichen Radrouten als Zubringer sowohl zu den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs als auch zu den in Planung und Bau befindlichen Radschnellwegen, die als Premiumprodukte Bestandteile des Netzes sind (siehe M2).

Die Maßnahme zielt zuerst auf die Lückenschließungen zwischen den Kommunen, wobei die Lückenschlüsse innerhalb einer Kommune ebenso wichtig, oftmals aber bereits durch das kommunale Radwegekonzept in Bearbeitung sind. Aber auch hier wird der Verband Unterstützung bieten, wenn dies von den Kommunen gewünscht wird.

Fahrplan:

- Aktualisierung des Gesamtnetzes in Abstimmung mit allen Kommunen
- Erfassung aller Netzlücken
- Erarbeitung eines Kriterienkatalogs „überörtliche Lücken“ auf Kreisebene
- Bewertung der Lücken
- Erstellung einer Rangliste „Erstes Lückenschlussprogramm überörtliche Radwege FrankfurtRheinMain“
- Abstimmung mit den relevanten Akteuren
- Akquise von Fördermitteln
- Ausschreibung von Planungs- und Bauleistungen
- Vergabe
- Bau

Überörtliche Fahrradrouten im Kreis Offenbach



Länge Netz Kreis Offenbach: 423 km

- davon Bestand: 335 km
- davon Planung: 87 km

Anzahl Lücken: 55

- davon überörtliche: 20

Fahrradroute – Bestand
Fahrradroute – Planung
Kreis Offenbach

M1: Überörtliche Fahrradrouten

Art der Maßnahme	Planung und Bau
Grundlage	Überörtliche Fahrradrouten im Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP)
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

M2: Bau der Radschnellwege FrankfurtRheinMain (FRM 1–9)

Die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern eröffnet neue Perspektiven hinsichtlich der Reichweiten des Radverkehrs, da Entfernungen schneller und komfortabler zurückgelegt werden können. Pendlerinnen und Pendler, die von Hanau über Maintal nach Frankfurt fahren wollen, könnten daher mit dieser neuen Fahrradgeneration ähnlich schnell unterwegs sein wie Autofahrer im Berufsverkehr. Da ist die Parkplatzsuche noch nicht einmal berücksichtigt. Doch im bestehenden Radwegenetz erschweren Engstellen, umwegige Führungen oder Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern den Radfahrern die gute Fahrt.

Genau hier setzen Radschnellwege an, denn mit ihrem hohen Ausbaustandard ermöglichen sie zügiges und sicheres Radfahren, sodass auch Distanzen bis 15 Kilometer und mehr für Radfahrpendler problemlos „erfahrbar" werden. Dabei sind sie vor allem für die viel genutzten Pendlerkorridore vorgesehen, da sie mit ihren komfortablen Breiten auf Strecken wie von Eschborn nach Frankfurt den potenziell bis zu 5.500 Radfahrpendlern pro Tag problemlos Platz bieten können. Pendelnde, deren Fehlen in den Bussen und Bahnen sowie auf den Straßen positiv zu spüren sein wird. Für die erste Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt (FRM 1) hatte der Regionalverband die Rolle des Prozesskoordinators bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie übernommen. Dankenswerterweise wurde mit der Regionalpark RheinMain Südwest gGmbH ein Kümmerer gefunden, der die Umsetzung der Machbarkeitsstudie verfolgt und dank einer pragmatischen, umsetzungsorientierten Vorgehensweise unter der Führung des Kelsterbacher Bürgermeisters Manfred Ockel bereits erste Bauabschnitte fertigstellen konnte.

Für zwei weitere Radschnellwege, Friedrichsdorf – Frankfurt (FRM 5) und Hanau – Frankfurt nordmainisch (FRM 7), liegen mittlerweile ebenfalls Machbarkeitsstudien vor, die unter der Federführung des Regionalverbandes gemeinsam mit allen begünstigten Kommunen erarbeitet wurden. Hier stellt sich nun die Frage: Wie werden aus Machbarkeitsstudien echte Radwege?

> *Auf Machbarkeitsstudien kann man nicht Rad fahren.*
>
> Rouven Kötter

Ebenso wie bei den überörtlichen Radrouten (M1) hat die Verbandskammer im Juni 2019 auch hier einen Paradigmenwechsel beschlossen: Endete die Zuständigkeit des Verbandes bislang mit der Übergabe einer fertiggestellten Machbarkeitsstudie an die Kommunen, so soll der Verband künftig auch bei der Umsetzung der Radschnellwege Verantwortung übernehmen und den Bau als Projektkoordinator durchführen. Die Vorbereitungen für die Umsetzungsphasen von FRM 5 und FRM 7 laufen bereits.

Eine im April 2019 veröffentlichte Studie des Landes Hessen zeigt Potenzialkorridore für Radschnellwege in ganz Hessen auf. Das größte Potenzial gibt es demnach im Ballungsraum FrankfurtRheinMain. Der Regionalverband hat daraus insgesamt neun Korridore inklusive der bereits laufenden drei Projekte identifiziert, in denen Radschnellwege in der Region realisiert werden sollen. Als Ergebnis steht ein sternförmiges Netz, das die Umlandkommunen stärker per Fahrrad an das Ballungszentrum anschließen soll, aber auch die Vernetzung der Kommunen untereinander optimieren wird.

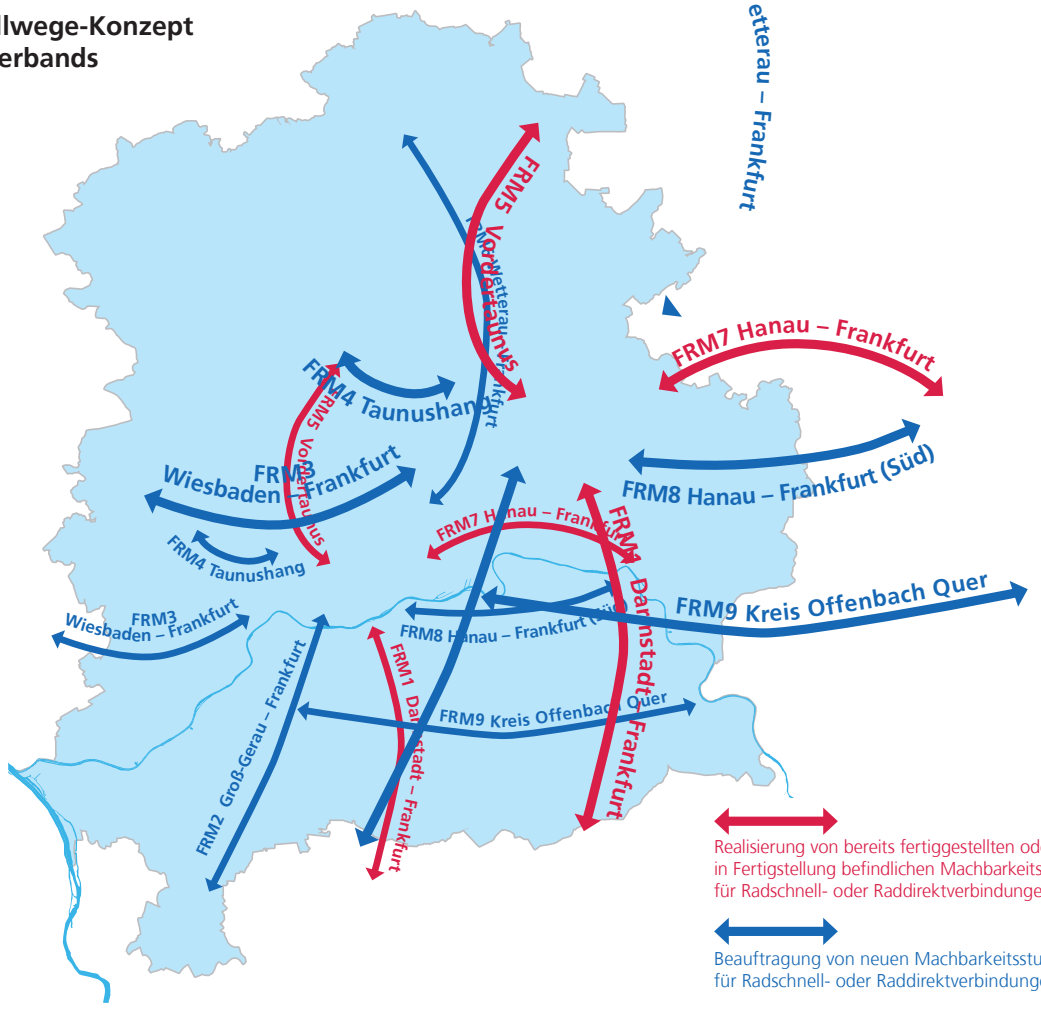
Die weiteren Projekte sind:

- FRM 2 Groß-Gerau – Frankfurt
- FRM 3 Wiesbaden – Frankfurt
- FRM 4 Taunushang
- FRM 6 Wetterau – Frankfurt
- FRM 8 Hanau – Frankfurt südmainisch
- FRM 9 Kreisquerung Offenbach

Der Korridor FRM 2 wird auf eigenen Wunsch hin federführend vom Kreis Groß-Gerau umgesetzt. Hier ist der Regionalverband beratend und unterstützend beteiligt.

Für alle weiteren Korridore hat der Regionalverband die Rolle des Projektkoordinators zur Erstellung der jeweiligen Machbarkeitsstudien übernommen. Um keine Zeit

Das Radschnellwege-Konzept des Regionalverbands



Unterzeichnung der Absichtserklärung FRM 6

zu verlieren und Ressourcen zu bündeln, werden alle Korridore parallel bearbeitet. Das Ziel der Machbarkeitsstudien ist nicht das Herausarbeiten der theoretisch besten Wegeführung. Vielmehr soll gemeinsam mit den Projektpartnern und flankiert von einer umfangreichen Bürger- und Fachbeteiligung der Weg gefunden werden, der sich gut eignet und gleichzeitig eine hohe Realisierungschance hat. Es werden keine Pläne für die Schublade erarbeitet. Ziel aller Machbarkeitsstudien soll die anschließende Realisierung eines Radschnellwegs sein.

Auch wenn nicht alle Radschnellwege auf einmal und in einem Stück gebaut werden können, ist festzuhalten, dass auch Teilabschnitte bereits eine hohe Sogwirkung entfalten und viele Radpendelnde anziehen. Nicht jeder muss vom Start eines gebauten Radschnellweges bis zu seinem Ende fahren. Jeder gebaute Abschnitt stellt eine erhebliche Attraktivitätssteigerung der Radinfrastruktur dar.

Die Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt

Unterzeichnung der Absichtserklärung FRM 9

Ziel dieser Maßnahme ist der Bau aller neun Radschnellwege auf ihrer gesamten Streckenlänge.

Fahrplan:

- Beschlüsse Machbarkeitsstudie
- Fördermittelakquise/Vergabe/Durchführung der Machbarkeitsstudie
- Beschlüsse zur Planung
- Fördermittelakquise/Vergabe/Durchführung der Planungsleistungen (inkl. Genehmigungsverfahren)
- Beschlüsse zum Bau
- Fördermittelakquise/Vergabe/Durchführung der Bauleistungen

Radschnellwege ...

... sind zieldirekte, hochwertige und leistungsstarke Verbindungen im Radwegenetz, deren Führungsformen Geschwindigkeiten bis zu 30 Stundenkilometer ermöglichen. Sie sind für das Fahren in einer Richtung mindestens drei Meter breit; wird in beide Richtungen geradelt, sind es vier Meter. Der Fußverkehr wird getrennt geführt und die Oberflächen zeichnen sich durch eine hohe Qualität aus. Radschnellwege sind beleuchtet und sollten an Knotenpunkten möglichst bevorrechtigt gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern sein.

M2: Radschnellwege

Art der Maßnahme	Planung und Bau
Grundlage	Beschlüsse der Verbandskammer, Juni und September 2019
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

5.2. Multimodale Orte

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M3: Entwicklung eines Konzepts mit Umsetzungsstrategie für Mobilitätsstationen

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen werden anspruchsvoller, die Mobilitätsangebote der Dienstleister werden vielfältiger. Während die Bedürfnisse in allen Teilräumen der Region gleich hoch sind, nimmt die Vielfalt der Angebote mit Entfernung zum städtisch geprägten Raum ab.

Mit den Möglichkeiten der Digitalisierung können heute bereits die klassischen Mobilitätsangebote des Öffentlichen Nahverkehrs mit den neuen Mobilitätsangeboten wie On-Demand-Verkehren oder dem Teilen von Verkehrsmitteln intelligent vernetzt werden. Die Digitalisierung ist also eine wichtige Grundlage, um modernen Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden. Wer allerdings diese hochwertigen Angebote, auf die man jederzeit und von überall mithilfe des eigenen, vertrauten Smartphone zugreifen kann, real nutzen möchte, erlebt oft eine starke Enttäuschung bei der Ankunft in der gebauten Wirklichkeit: Mobilitätsangeboten fehlt es an städtebaulicher Struktur und Ordnung. In der Region FrankfurtRheinMain gilt dies gleichermaßen für ländliche wie für städtische Strukturen. Beide Räume – der physische und der digitale – leisten nur im Zusammenwirken einen entscheidenden Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds. Die Lösung für den physischen Raum ist die Mobilitätsstation.

Mobilitätsstationen ...

... sind gut zu erreichende, durch einheitliche Gestaltung regional wiedererkennbare und in ihrer Fläche räumlich verträgliche Orte im öffentlichen Raum, die das meist bestehende Mobilitätsangebot um weitere Mobilitätsangebote bedarfsgerecht ergänzen.

In der Region FrankfurtRheinMain gibt es bereits verschiedene konzeptionelle Ansätze zur Förderung der Verknüpfung von Verkehrsträgern. Diese beschränken sich jedoch entweder auf die Kombination ausschließlich zweier Verkehrsträger oder beinhalten nur sehr allgemeine Hinweise zu wünschenswerten Verknüpfungsqualitäten von ÖPNV-Haltepunkten. Hinzu kommen Modellstandorte, die im Ansatz die hohe Verknüpfungsqualität einer Mobilitätstation aufweisen, deren Wirkung jedoch auf ein kleines Gebiet begrenzt ist.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Regionalverband FrankfurtRheinMain entschlossen, die durch eine Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) ermöglichten Ressourcen zu nutzen und den Baustein Mobilitätsstationen „Raum für moderne Mobilitiät – RaMo“ zu ergänzen. Ziele sind:

- die Erarbeitung eines Konzepts für Mobilitätsstationen im regionalen Maßstab,
- die Prüfung der Integration dieses Konzepts als Baustein im Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP),
- die Entwicklung einer Dachmarke sowie
- die Umsetzung des Konzepts bis Ende 2023.

Denn nur ein regionales Netz an Mobilitätsstationen ermöglicht alle Vorteile der Multimodalität. Bürgerinnen und Bürger aus Rockenberg haben dann die Möglichkeit, auch nachts mit einem Carsharingauto aus Friedberg nach Hause zu kommen. Berufspendler aus Frankfurt auf dem Weg zur Arbeit nach Ginsheim-Gustavsburg können die letzte Meile nach Ankunft mit der Bahn mit einem Leihfahrrad bewältigen und auf dem Rückweg nach der Bahnfahrt mit einem Lastenfahrrad einkaufen fahren.

In einem ersten Schritt wurden geeignete Standorte für Mobilitätsstationen identifiziert und hinsichtlich ihrer Lage kategorisiert. Um direkt von Beginn an Erfahrungen zu sammeln, beinhaltet das Projekt die Erarbeitung eines Planungskonzepts an einem Modellstandort. Neben Fragen des Standortes werden unter anderem Fragen zur Einbindung von Akteuren, zu einem einheitlichen Buchungssystem, zum Betreibermodell, zur Logistik und zur Möglichkeit der Integration der Stationen in den Regionalen Flächennutzungsplan geklärt. Geprüft wird die Darstellung von Mobilitätsstationen unter 5.000 Quadratmeter mittels Symbolen. Während der begleitenden Kommunikations- und Beteiligungsprozesse wird – als Baustein des zukünftigen Marketings – eine Dachmarke für die Mobilitätsstationen entwickelt und ein öffentlicher Ideenwettbewerb für den Modellstandort durchgeführt. Wissenschaftlich begleitet wird das Projekt durch die Hochschule RheinMain.

M3: Mobilitätsstationen

Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage	BMBF-Förderprojekt „Raum für neue Mobilität“, Arbeitsergebnisse des Netzwerks Mobilitätsstationen
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M4: Etablierung des regionalen Netzwerks Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind Verknüpfungspunkte vielfältiger Angebote. Um alle beteiligten Akteure zusammenzubringen, hat der Regionalverband das Netzwerk Mobilitätsstationen initiiert. Aktivitäten und Ressourcen in der Region sollen so einfacher gebündelt und damit die Rahmenbedingungen für die flächenwirksame Umsetzung von Mobilitätsstationen geschaffen werden. Durch die Zusammenarbeit sollen Synergien erzeugt werden, um die Vorhaben im Verbandsgebiet im Bereich Verkehr und Mobilität aus einer überregionalen Perspektive zu beleuchten. Eine integrative Zusammenschau der unterschiedlichen Engagements eröffnet neue Wege der überregionalen Zusammenarbeit. Ziel des Netzwerks ist der regelmäßige Austausch – zunächst einmal pro Quartal – und die gemeinsame Erarbeitung von Fragestellungen in Fachworkshops.

In diesen werden mit Beteiligten der regionalen Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden, Mobilitätsdienstleistern, lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNOs), Interessengemeinschaften, Verbänden und Beratungsunternehmen in Kleingruppen grundlegende Definitionen und Anforderungen formuliert, um ein gemeinsames Zielbild auzuarbeiten. Aufgrund der Ergebnisse des Netzwerkes durch Diskussionen, Erkenntnissen aus vorgestellten Best-Practice-Beispielen anderer Regionen und erarbeiteten Fragestellungen soll ein mit den zentralen Akteurinnen und Akteuren abgestimmter Maßnahmenplan beschlossen werden, welcher sich einem fortlaufenden Monitoring durch die Fachebene unterzieht.

Auftaktveranstaltung Netzwerk Mobilitätsstationen

Präsentation von Ergebnissen der Gruppenarbeit beim ersten Netzwerktreffen

M4: Netzwerk Mobilitätsstationen

Art der Maßnahme	Netzwerk
Grundlage	Arbeitspakete und Ergebnisse des BMBF-Förderprojekts „Raum für neue Mobilität“ im Bundeswettbewerb „Mobilitätswerkstatt 2025“
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M5: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen

Zahlreiche Haltepunkte des ÖPNV in der Region verfügen über zu wenig Möglichkeiten oder veraltete Anlagen zum Abstellen eines Fahrrads. Zudem sind viele Anlagen schlecht einsehbar, schwer zugänglich und unzureichend ausgeleuchtet, weisen keine Überdachung auf oder bieten rostige „Felgenklemmen", die das Fahrrad eher beschädigen als einen sicheren Stand zu bieten.

Um mehr Menschen für die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur ÖPNV Haltestelle zu gewinnen, bedarf es anderer Qualitäten: Mit ausreichend Abstand zueinander aufgestellte, überdachte Radbügel ermöglichen ein sicheres Abstellen und leichtes Anschließen des Rades. Auch buchbare, abschließbare Fahrradboxen, die das wertvolle Fahrrad für Dritte nicht mehr zugänglich machen, werden gerade von Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrern verstärkt nachgefragt. Nur wer sicher sein kann, sein Fahrrad nach der Rückkehr wieder unbeschädigt vorzufinden, wird für den Weg zum Haltepunkt weiterhin das Fahrrad wählen. Gut ausgestattete Abstellanlagen, möglichst nah am Haltepunkt verortet, erhöhen den deren Einzugsbereich und steigern die Anzahl der Fahrgäste.

Der Regionalverband unterstützt seine Kommunen, den Bedarf an Abstellanlagen zu ermitteln, sie zu planen, auszuschreiben und aufzustellen. Ein weiterer Aspekt der Unterstützung besteht aus der Akquise von Fördermitteln, die das Land Hessen bereitstellt. Über das Mobilitätsfördergesetz (Bagatellgrenze 100.000 Euro) und die Nahmobilitätsrichtlinie (Bagatellgrenze 20.000 Euro) lässt sich so eine Förderung von mindestens 60% erreichen. Um personelle und finanzielle Ressourcen zu sparen, sind Sammelanträge von mehreren Kommunen sinnvoll. Der Regionalverband tritt hier als Antragsteller solcher Bike+Ride-Sammelanträge auf und bleibt bis zum Verwendungsnachweis auch Ansprechpartner für das Land. Das entlastet die begünstigten Kommunen erheblich.

Überdachte Radabstellanlage in Kelkheim-Münster

Das Engagement des Regionalverbandes führte bereits an 32 Standorten in 16 Kommunen zur Aufstellung von insgesamt 595 Radabstellplätzen und 136 schließbare Fahrradboxen. Der nächste Sammelantrag befindet sich aktuell in der Ausführung, weitere sollen folgen.

Die Realisierung von Bike+Ride-Anlagen erfolgt nach folgenden Fahrplan:

- Bedarfsermittlung
- Anmeldung der Maßnahme
- Antragstellung
- Interessensbekundungsverfahren und Ausschreibung
- Aufstellung
- Abnahme
- Abrechnung

M5: Bike+Ride-Anlagen

Art der Maßnahme	Planung und Bau
Grundlage	Voruntersuchungen des Regionalverbandes
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

ivm kümmert sich!

M6: Weiterentwicklung regionales Park+Ride-Konzept

Für viele Wege lässt sich die Nutzung des privaten Pkw nicht vermeiden. Gleichzeitig erhöhen gesetzliche Vorgaben, etwa zur Reinhaltung der Luft, den Handlungsdruck, den drohenden Fahrverboten in den Städten entgegenzuwirken.

Die Möglichkeit, nahe dem eigenen Wohnort auf den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) umzusteigen, soll verbessert werden, indem durch zusätzliche, intermodale Angebote und dezentrale P+R-Anlagen die Verknüpfung von Fuß-, Rad-, Auto- und öffentlichem Personenverkehr erleichtert wird. Die Strecken, die mit dem privaten Pkw zurückgelegt werden, verkürzen sich damit beträchtlich. Dadurch werden Staubereiche zu Hauptverkehrszeiten entlastet, die Nutzung der Angebote des öffentlichen Verkehrs gefördert und ein Beitrag zum Schutz von Umwelt und Klima geleistet.

Entsprechend des verbundweiten P+R-Maßnahmenplans des RMV ist ein mehrstufiges System zur Optimierung der Anbindung vorgesehen.

- Stationen mit eher nahräumlichem und lokalem Einzugsbereich (weniger als 5 Kilometer)
- Stationen mit interkommunalem Einzugsbereich und zur Anbindung weiter entfernter Siedlungsgebiete (mehr als 5 Kilometer)

Jede Haltestelle des regionalen Schienenverkehrs soll ein Basisangebot von 10 P+R-Stellplätze aufweisen.

Im Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP) werden Park+Ride-Plätze ab einer Fläche von 5000 Quadratmetern dargestellt. Für die Neuaufstellung ist vorstellbar, diese Mindestanforderung auch auf die Ausweisung entsprechend großer Parkhäuser anzuwenden.

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrsangebotes, die Umsetzung des regionalen Konzepts für Mobilitätsstationen und die Verknappung von Parkraum in den Innenstädten sind komplementäre Maßnahmen, die für die Annahme des Angebots von großer Bedeutung sind.

Fahrplan:

- RMV-weite Analyse der Stationen mit Bedarfsermittlung und Bewertung für Ausbau, Neubau, Umwidmung und Optimierung der Anbindung
- Ansprache der Kommunen
- Umsetzungskonzept kurz- und mittelfristig
- Gesamtkonzeption zur Förderung von P+R- und zur intermodalen Verknüpfung an SPNV-Stationen
- Integration relevanter Flächen in den Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP)
- Datenmanagement und Erweiterung der digitalen Plattform zu Park+Ride-Plätzen
- Vorbereitung eines Förderantrags im Rahmen des Bundesprogramms „Saubere Luft“

© Sabine Müller

M6: Regionales Park+Ride-Konzept

Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage	Regionaler Nahverkehrsplan, Maßnahmenplan Park+Ride, Voruntersuchungen der ivm
Weitere Infos	www.ivm-rheinmain.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

5.3. Wiederentdeckter Fußverkehr

M7: Gründung des Fußverkehrsforums Rhein-Main

Um dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit zu widmen und nach Konzepten und planerischen Lösungen zu suchen, wie Fußgänger aller Altersgruppen sicher, bequem und durchgängig in den Städten und Gemeinden der Region unterwegs sein können, wurde im Spätsommer 2020 das Fußverkehrsforum Rhein-Main gegründet. Zu diesem Zweck kamen Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Verbände wie FUSS e.V., Verkehrsclub Deutschland, aber auch ADFC Hessen und Verkehrsplanende aus den Verbandskommunen im Haus der Region zusammen. Im halbjährlichen Turnus soll das Fußverkehrsforum den Wissens- und Fachaustausch fördern, den Teilnehmenden die vielfältigen Blickwinkel und Herausforderungen der anderen zeigen – von Kommunen über Fachverbände und Lobbyorganisationen bis hin zur Polizei –, laufende Aktivitäten und Initiativen vernetzen und neue Ideen und Maßnahmen für mehr und guten Fußverkehr erarbeiten und initiieren. Vorbild des Formats ist das erfolgreiche „RADforum RheinMain“, in dem sich Radverkehrsakteure seit 17 Jahren austauschen und die regionalen Aktivitäten und Planungen koordinieren.

M7: Fußverkehrsforum Rhein-Main	
Art der Maßnahme	Netzwerk
Grundlage	Kooperation mit der AGNH und dem FUSS e.V.
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

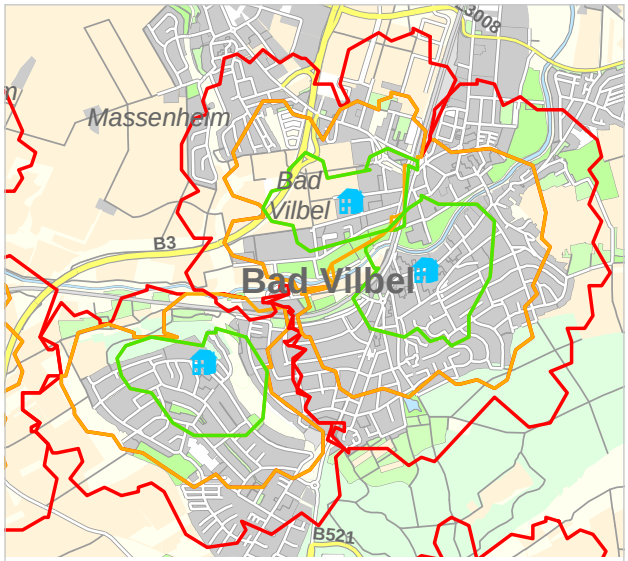
REGIONALVERBAND kümmert sich!

M8: Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen

Die Lebensqualität von Wohnquartieren bemisst sich nicht zuletzt daran, wie gut die fußläufige Erreichbarkeit von Zielen und Angeboten des täglichen Bedarfs ist. Durch effiziente Raum- und Verkehrsstrukturen können die Abhängigkeit von der Nutzung eines privaten Pkws und das Verkehrsaufkommen sowie der Verbrauch wertvoller Flächen deutlich reduziert werden. Kurze Wegeverbindungen in den Siedlungsquartieren leisten zudem einen wichtigen Beitrag zu einer energieeffizienten, klimagerechten und lebendigen kommunalen Entwicklung.

Um die fußläufige Versorgungssituation zu untersuchen, hat der Regionalverband bereits im Jahr 2013 in seinem Geographischen Informationssystem (GIS) ein Fußwegenetz erstellt, das jährlich fortgeschrieben wird. Vereinfacht gesagt, wurden von allen Straßen und Wegen zunächst die für Fußgänger nicht nutzbaren Strecken – Autobahnen und Kraftfahrstraßen – gekennzeichnet, alle anderen Strecken bilden das Fußwegenetz. Dessen Analyse erfolgt, indem für jeden Abschnitt eine Streckenlänge sowie je nach Nutzerprofil eine Wegezeit hinterlegt wird. Die Nutzerprofile enthalten durchschnittliche Gehzeiten (Kilometer pro Stunde) für Menschen in verschiedenen Altersklassen sowie mit Mobilitätseinschränkungen. So ermöglicht das Fußwegenetz im GIS ein Fußgängerrouting und die Ableitung von Einzugsbereichen, die als Isolinien gleicher Entfernung oder Gehzeit dargestellt werden können.

In die Analyse werden alle wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge einbezogen. Diese sind im GIS als Punktinformationen, sogenannte Points of Interest (POI), hinterlegt. Sie beinhalten Schulen, Kindergärten, Sporteinrichtungen, Supermärkte, Bürgerhäuser, Arztpraxen, Apotheken sowie Bushaltestellen und Schienenhaltepunkte. Für diese POI können die fußläufigen Erreichbarkeiten berechnet und grafisch dargestellt werden.



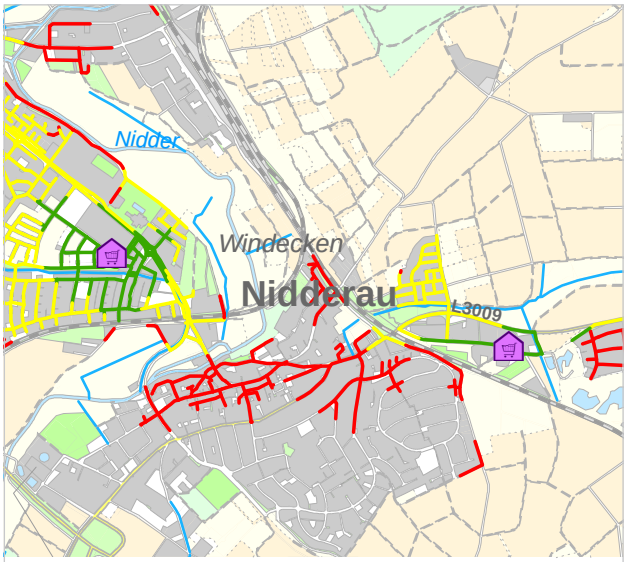
Fußläufige Erreichbarkeit Grundschulen

Entfernung zur nächstgelegenen Grundschule dargestellt als Einzugsbereiche in Meter

Grundschule

Entfernung in Metern

- bis 400
- 400 bis 800
- 800 - 1200



Fußläufige Erreichbarkeit Lebensmittelhandel

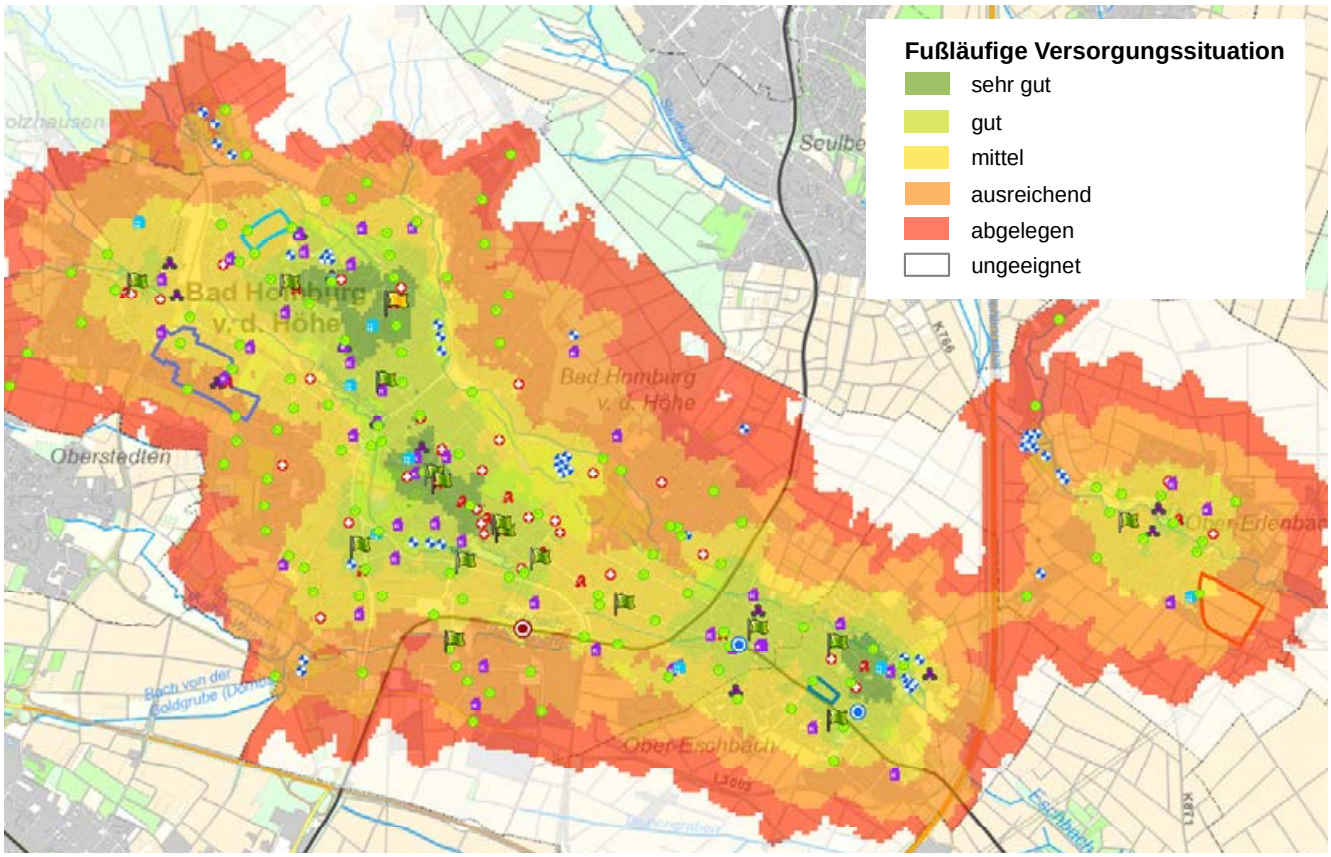
Gehzeit zum nächstgelegenen Lebensmittelhandel dargestellt im Fußwegenetz in Minuten - moderates Gehtempo -

Lebensmittelhandel

Gehzeit in Minuten

- bis 5
- 5 bis 10
- 10 bis 15

Ausgehend von der Grundannahme, dass Menschen höchstens 1200 Meter zu Fuß gehen, um Einrichtungen zur Daseinsvorsorge zu erreichen – bei größeren Distanzen wird ein anderes Verkehrsmittel gewählt –, wird die zu betrachtende Fläche mithilfe eines 200-Meter-Rasters in Erreichbarkeitsklassen aufgeteilt. So entsteht eine Karte, die Räume schlechter Erreichbarkeit, solche mit Handlungsbedarf zur Verbesserung des Fußwegenetzes und solche mit guter Erreichbarkeit erkennbar macht. Den Kommunen des Regionalverbandes wird diese Analyse zur Verfügung gestellt.



Beispiel der fußläufigen Versorgungssituation in Bad Homburg vor der Höhe 2016

M8: Fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen

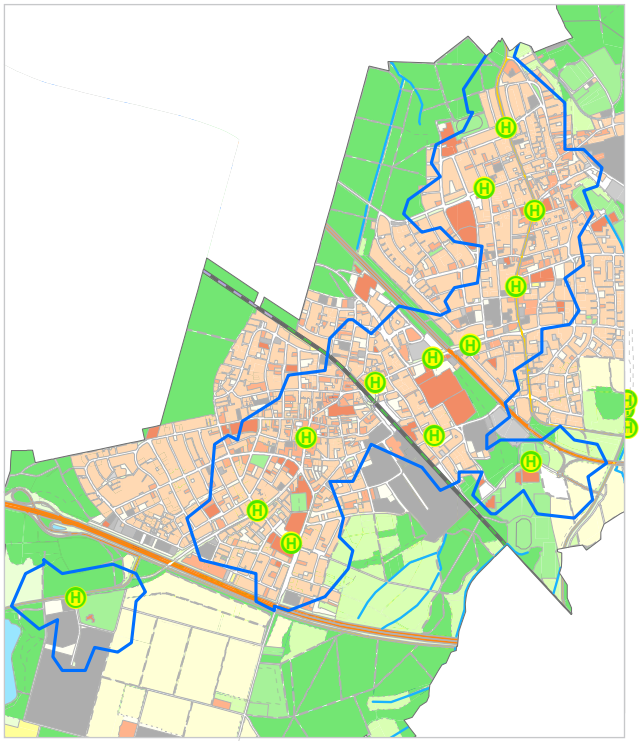
Art der Maßnahme	Analyse
Grundlage	Hauseigene Analyse fußläufiger Erreichbarkeiten
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M9: In fünf Minuten fußläufig ein Mobilitätsangebot erreichen

In fünf Minuten ein über die eigenen Füße hinausgehendes Mobilitätsangebot in Form von ÖPNV- und/oder Sharing-Angeboten erreichen zu können, stellt eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw dar. In diversen Kommunen des Gebiets der Mobilitätsstrategie besteht diese Möglichkeit flächendeckend über das gesamte Stadtgebiet bisher nicht.

Der Regionalverband hat für seine Mitgliedskommunen dazu eine Analyse mit der Fragestellung „In fünf Minuten fußläufig an einem Mobilitätsangebot ankommen. Wo geht es und wo geht es nicht?“ durchgeführt. Hierbei geht es ausdrücklich nicht um eine zeitliche Komponente, die für die Menschen zumutbar erscheint, sondern um eine Qualität, die die Nutzung anderer Mobilitätsangebote über das eigene Auto hinaus äußerst attraktiv erscheinen lässt.



Innerhalb von fünf Gehminuten an einem Mobilitätsangebot ankommen – im blau markierten Bereich geht es!

Ausgehend vom bestehenden ÖPNV-Netz sowie den unterschiedlichen lokalen Sharing-Angeboten wurden mit Hilfe eines Geographischen Informationssystems die Siedlungsflächen ermittelt, die in der genannten Zeit zu Fuß erreichbar sind. Hierbei wurden tatsächlich nutzbare Wegebeziehungen berücksichtigt. Heraus kam, dass in knapp 80 Prozent der Innenbereiche des Verbandsgebietes die Erreichbarkeit zumindest eines der genannten Mobilitätsangebote gegeben ist. Die restlichen gut 20 Prozent gilt es nun gemeinsam mit den betroffenen Mitgliedskommunen zu bewerten und falls möglich Maßnahmen zu entwickeln, die einen effizienten Lückenschluss zulassen. Denkbar wären etwa lokal leicht veränderte Linienwege von Bussen, die Errichtung von Sharing-Stationen oder aber auch einer Mobilitätsstation, an der unterschiedliche Mobilitätsangebote gebündelt verfügbar sind. Der Regionalverband hat bereits ein umfangreiches Netzwerk von Fachleuten auf dem Gebiet des ÖPNV, der Sharing-Systeme und der Mobilitätsstationen aufgebaut und steht den Kommunen im Gebiet der Mobilitätsstrategie beratend und unterstützend zur Seite.

M9: Die Fünf-Minuten-Region

Art der Maßnahme	Analyse
Grundlage	Analyse fußläufiger Erreichbarkeiten, POI: Mobilitätsangebote
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M10: Konzept zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen

Siedlungsentwicklung erfolgte lange Zeit überörtlich entlang von Verkehrswegen wie etwa Bahntrassen. Die Menschen siedelten sich hier an, da über die Schiene sowohl Wirtschaftsgüter als auch Personen gut befördert werden konnten. Innerörtlich hingegen spielte der lokale Bahnhof in der Siedlungsentwicklung von Städten und Gemeinden in den zurückliegenden Jahrzehnten eine oftmals untergeordnete Rolle. Dies hatte zur Folge, dass die fußläufigen Beziehungen zum Bahnhof und zwischen einzelnen Siedlungsquartieren weniger beachtet und sie bisweilen planerisch vernachlässigt wurden. Es gibt aber auch Positivbeispiele wie der Bahnhaltepunkt Offenbach Ost oder Rosbach vor der Höhe, die aus unterschiedlichsten Richtungen erschlossen wurden.

Zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr müssen Haltepunkte jedoch gut erreichbar sein. Deshalb soll die fußläufige Erreichbarkeit der im Gebiet der Mobilitätsstrategie gelegenen Schienenhaltepunkte in einem mehrstufigen Prozess bis Ende 2023 analysiert und mit den Standortkommunen beraten werden. Neben einer Klassifizierung der Lage von Bahnhalten, beispielsweise in „zentralörtlich“ oder „peripher“, sollen auch Wegebeziehungen von/zu P+R-Anlagen und Bushaltestellen untersucht sowie Hauptfußgängerströme definiert werden. Die qualitative Ausgestaltung von Zuwegungen zu Bahnhaltepunkten soll ebenso Berücksichtigung finden wie diverse Kriterien zur Barrierefreiheit. So soll der Zugang zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SPNV) für die Menschen in der Region attraktiver gestaltet werden. Hierbei ist eine enge Abstimmung mit den Standortkommunen und Stationsbetreibern notwendig.

Haltepunkte (Offenbach-Ost, Rosbach vor der Höhe, re.) können durch vielfältige Qualitäten bei der Zugänglichkeit punkten und Lücken bei der Erschließung schließen

M10: Fußläufige Erreichbarkeit von Bahnhöfen

Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage	Nahverkehrsplan RMV, Analyse fußläufiger Erreichbarkeiten, Beschluss der Verbandskammer, Juli 2020
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

Aufgabenträger kümmern sich!

M11: Barrierearmer Ausbau aller Schienenhaltepunkte

Ob Rollstuhlfahrer, Senioren, die auf die Benutzung eines Rollators angewiesen sind, Menschen mit motorischen oder sensorischen Einschränkungen, Eltern mit Kinderwagen oder Fahrgäste, die einfach viel Gepäck mit sich führen: All diese Personengruppen sind bei ihren alltäglichen Wegen auf einen möglichst barrierefreien Personennahverkehr auf der Schiene angewiesen. Dies kann Informationen zu Fahrplänen ebenso betreffen wie den Weg zum Bahnhof, dessen Ausstattung oder den Übergang auf andere Verkehrsmittel. Entsprechende Vorgaben sind in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sowie im Personenbeförderungsgesetz sowohl für den schienengebundenen Nahverkehr als auch für den ÖPNV auf der Straße enthalten.

Eine vollständige Barrierefreiheit ist jedoch rechtlich nicht klar definiert. Für den Rhein-Main-Verkehrsverbund ist die Autonomie des Fahrgasts Maßstab für die Gestaltung von Barrierefreiheit. Die Mobilitätsstrategie möchte die Kommunen und Nahverkehrsbetriebe dabei unterstützen, allen Menschen eine einfache und unkomplizierte Nutzung der Schienenhaltepunkte zu ermöglichen. Beispiele sind etwa höhengleiche Ein- und Ausstiege, taktile Leitstreifen oder die Ankündigung des nächsten Haltepunktes im Schienenfahrzeug.

Wie auch die Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Schienenhaltepunkten der Bahn/Tram (siehe M10) soll die Beseitigung von Barrieren, die der ÖPNV-Nutzung im Weg stehen, gemeinsam mit den Kommunen im Gebiet der Mobilitätsstrategie, dem RMV, den lokalen Aufgabenträgern und den Stationsbetreibern erreicht werden.

Schienenhaltepunkt „Musterschule" der U5 Richtung Preungesheim mit höhengleichem Ein- und Ausstieg, taktilem Leitstreifen und optischem Fahrtzielanzeiger

M11: Barrierearmer Ausbau aller Schienenhaltepunkte	
Art der Maßnahme	Planung und Bau
Grundlage	Gesetzliche Vorgabe, Regionaler Nahverkehrsplan und weitere Nahverkehrspläne

5.4. Schienenorientierte Siedlungsentwicklung

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M12: Ausweisung neuer Baugebiete vorrangig maximal 2.000 Meter von einem Schienenhaltepunkt entfernt

Die Siedlungsentwicklung im Gebiet der Mobilitätsstrategie orientierte sich in den vergangenen Jahrzehnten nicht immer prioritär entlang vorhandener Verkehrsachsen wie etwa Schienenstrecken.

Schienenverkehr ist umweltfreundlich, für alle ohne Zugangsbeschränkung nutzbar und erlaubt flächenschonende Mobilität von Menschen und Gütern über größere Distanzen. Viele Schienenhaltepunkte dienen als Motor für die Siedlungsentwicklung, dort entwickeln sich attraktive Standorte für Wohn- und Gewerbeansiedlungen. Gewerbegebiete wiederum bedürfen einer Schienenerschließung für Beschäftigte und für den Gütertransport. Dies beugt Lkw-Fahrten durch sensible Ortslagen vor.

Soweit vor Ort umsetzbar, soll zukünftig die Ausweisung von neuen Baugebieten im Interesse der Verzahnung von Siedlung und Schienenachsen in der Regel nicht weiter als 2.000 Meter von bestehenden Schienenhaltepunkten erfolgen. Weiterhin ist auch in der Nähe bereits bestehender Siedlungen zu prüfen, ob das existierende Schienennetz im Zuge der Siedlungsentwicklung um weitere Haltepunkte sinnhaft ergänzt werden kann. Auch für den Bau komplett neuer Schienenstrecken darf es keine Denkverbote geben.

M12: Lage neuer Baugebiete bei Schienenhaltepunkten	
Art der Maßnahme	Vorbereitende Bauleitplanung
Grundlage	Regionaler Flächennutzungsplan und weitere Flächennutzungspläne
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

M13: Bau des Schienenrings um Frankfurt am Main

RMV kümmert sich!

Mit der Fertigstellung der Regionaltangente West (RTW) wird es nicht getan sein. Um die Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Schienenpersonenverkehrs gegenüber dem privaten Pkw noch deutlicher zu erhöhen und damit den Hauptbahnhof Frankfurt als Transitort spürbar zu entlasten, braucht die Region FrankfurtRheinMain auch die Regionaltangente Ost (RTO) sowie die ergänzenden Lückenschlüsse Süd und Nord. Nur mit einem geschlossenen Schienenring um die Mainmetropole kann sich die Schiene als das Rückgrat leistungsfähiger Infrastruktur in der Region behaupten. Wesentlich für die Leistungsfähigkeit der Schiene im Bereich des Knotens Frankfurt am Main ist der Fernbahntunnel sowie weitere Maßnahmen in anderen anderen Teilen der Region, darunter Reaktivierung der Horlofftalbahn und die Elektrifizierung und der Ausbau der Niddertalbahn. Zudem tragen viele Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans wie zum Beispiel die nordmainische Ausbaustrecke oder die Neu-/Ausbaustrecken Frankfurt – Mannheim und Frankfurt – Fulda zu einer Verbesserung der Schieneinfrastruktur bei.

M13: Schienenring um Frankfurt am Main	
Art der Maßnahme	Baumaßnahme
Grundlage	Regionaler Flächennutzungsplan, Regionaler Nahverkehrsplan, FrankfurtRheinMain^{Plus}
Weitere Infos	www.frmplus.de

5.5. Maßgeschneiderter ÖPNV

Nahverkehrs-organisationen kümmern sich!

M14: Aufbau von On-Demand-Verkehrssystemen in der Region

Gerade in ländlich geprägten Räumen ist das ÖPNV-Angebot oftmals wenig attraktiv. Es verkehren meist nur wenige Linien in einem weitmaschigen Takt. Vor allem in den Tagesrand- und Nachtstunden stellt der öffentliche Personennahverkehr keine echte Alternative zum privaten Pkw dar. Auch in urbanen Räumen ergibt sich aus den bestehenden Anrufsammeltaxis und Rufbussen oft nur ein starres, für den Fahrgast wenig brauchbares Konstrukt. Feste Linienwege im Stundentakt oder höher lassen auch hier die Menschen lieber auf ihr privates Fahrzeug zurückgreifen, anstatt den ÖPNV zu nutzen.

Hier können On-Demand-Systeme, die bereits in einigen Teilregionen des Gebiets der Mobilitätsstrategie im Einsatz sind, eine attraktive Alternative darstellen. So bietet beispielsweise der „Hopper" der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach eine Ergänzung zum bestehenden ÖPNV und wartet dabei mit einem Höchstmaß an Flexibilität auf. Dieses neuartige On-Demand-Angebot passt sich an die Bedürfnisse seiner Nutzer an und verkehrt ohne einen starren Fahrplan, indem Fahrtenwünsche unterschiedlicher Kunden sinnhaft miteinander verknüpft und somit Synergien geschaffen werden.

Hierfür sind die Fahrgäste auch bereit, ein erhöhtes Fahrtentgelt zu entrichten. Je flexibler die Angebote sind, desto mehr verliert die Nutzung des eigenen Pkw an Attraktivität. Eine insbesondere hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit abgestimmte Einführung dieses Angebots in allen sechs Kreisen der Region, welche die Eigenmarken der lokalen Nachverkehrsorganisationen bewahrt, kann einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrswende leisten.

© pineda-fotografie/kvgOF

M14: Regionsweite On-Demand-Systeme	
Art der Maßnahme	Angebotserweiterung
Grundlage	Regionaler Nahverkehrsplan, lokale Nahverkehrspläne
Weitere Infos	www.kgof-hopper.de

RMV kümmert sich!

M15: Ausbau des Schnellbusliniennetzes in der Region

Große Teile des ÖPNV-Netzes im Gebiet der Mobilitätsstrategie sind auf die Frankfurter Innenstadt als Zielgebiet ausgerichtet. Dies hat zur Folge, dass Fahrtrelationen in andere Mittel- und Oberzentren der polyzentrischen Region FrankfurtRheinMain nur mit Umsteigebeziehungen in der Frankfurter Innenstadt oder dem Hauptbahnhof Frankfurt möglich sind. Dies führt zu langen Fahrt- und regelmäßigen Wartezeiten.

Schnellbuslinien können hier Abhilfe leisten, da sie oftmals auf den Tangentialen des Ballungsraumes verkehren und nicht in den Bereich der Frankfurter Innenstadt führen. Beispiele sind die X17 (Hofheim – Hattersheim – Frankfurt Flughafen Terminal 1 – Neu-Isenburg) oder die X27 (Königstein – Kronberg – Oberursel – Bad Homburg – Karben – Nidderau). Zudem stellen solche Buslinien eine gute Alternative zu (noch) nicht vorhandenen S- und Regionalbahnlinien dar, weil auch mit diesem Verkehrsmittel regionale Distanzen zügig überbrückt werden können.

Im Gegensatz zu Schienenstrecken sind sie deutlich schneller zu realisieren, da sie auf bereits existierender Verkehrsinfrastruktur betrieben werden und Haltestellen flexibel angepasst werden können. Für einen effizienten Betrieb und um eine wirkliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu sein, benötigen Schnellbusse jedoch gerade im hochverdichteten Raum und auf verkehrlich stark frequentierten Streckenabschnitten eigene Busspuren, die generelle Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit gewährleisten. Gerade entlang der späteren Trassen eines Schienenrings um Frankfurt herum können Schnellbuslinien eine kurzfristig einzurichtende attraktive Alternative zum Pkw sein.

© Jana Kay

M15: Schnellbusliniennetz

Art der Maßnahme	Angebotserweiterung
Grundlage	Regionaler Nahverkehrsplan
Weitere Infos	www.rmv.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M16: Entwicklung urbaner Seilbahnen

Seilbahnen gondeln nicht nur zu Erholungsgebieten in die Berge, sondern können auch in Ballungsräumen als Bestandteil eines integrierten Mobilitätskonzepts für den Alltagsverkehr von Nutzen sein. Dies wurde durch die Beiträge auf dem ersten Seilbahntag des Regionalverbands im Frühjahr 2019 deutlich.

Verbandsdirektor Thomas Horn, 1. Seilbahntag 2019

Urbane Seilbahnen überwinden topografische Barrieren, aber auch Flüsse oder Autobahnen – und dies bei hoher Beförderungsleistung. Gerade für oft und zahlreich besuchte Ziele wie Flughäfen, Multifunktionsarenen, Universitätsstandorte oder große Gewerbegebiete, deren verkehrliche Anbindung zu bestimmten Tageszeiten deutlich an die Kapazitätsgrenzen gelangt, können sich urbane Seilbahnen als ergänzendes Element bewähren oder auch als Zwischenlösung für Infrastrukturvorhaben mit langen Planungs- und Bauzeiten dienen. Kurze Planungszeiten, niedrige Baukosten und nicht zuletzt der geringe Flächen- und Ressourcenverbrauch sprechen für den Verkehrsträger. Als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Netz lassen sich Seilbahnen leicht in die Angebotsstruktur kommunaler Verkehrssysteme integrieren.

Erste Untersuchungen zu möglichen Streckenführungen zeigen die Einsatzmöglichkeiten für urbane Seilbahnen in der Region auf: Potenzial bietet zum Beispiel die Strecke vom künftigen Terminal 3 des Flughafens über Zeppelinheim, Neu-Isenburg, dem Waldparkplatz am Stadion Frankfurt bis zum S-Bahnhof Louisa. Mit der Realisierung einer solchen Linie ließen sich bisher hochfrequentierte Knotenpunkte deutlich entlasten.

Der Rahmen für die Finanzierung ist ebenfalls günstig: Durch die Anpassung des Hessischen Mobilitätsfördergesetzes (MobFG) und mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist die Förderfähigkeit urbaner Seilbahnen gewährleistet.

M16: Urbane Seilbahnen

Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage:	Voruntersuchungen des Regionalverbands mit der University of Applied Sciences h_da
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

5.6. Gebündelter Wirtschaftsverkehr

REGIONALVERBAND kümmert sich!

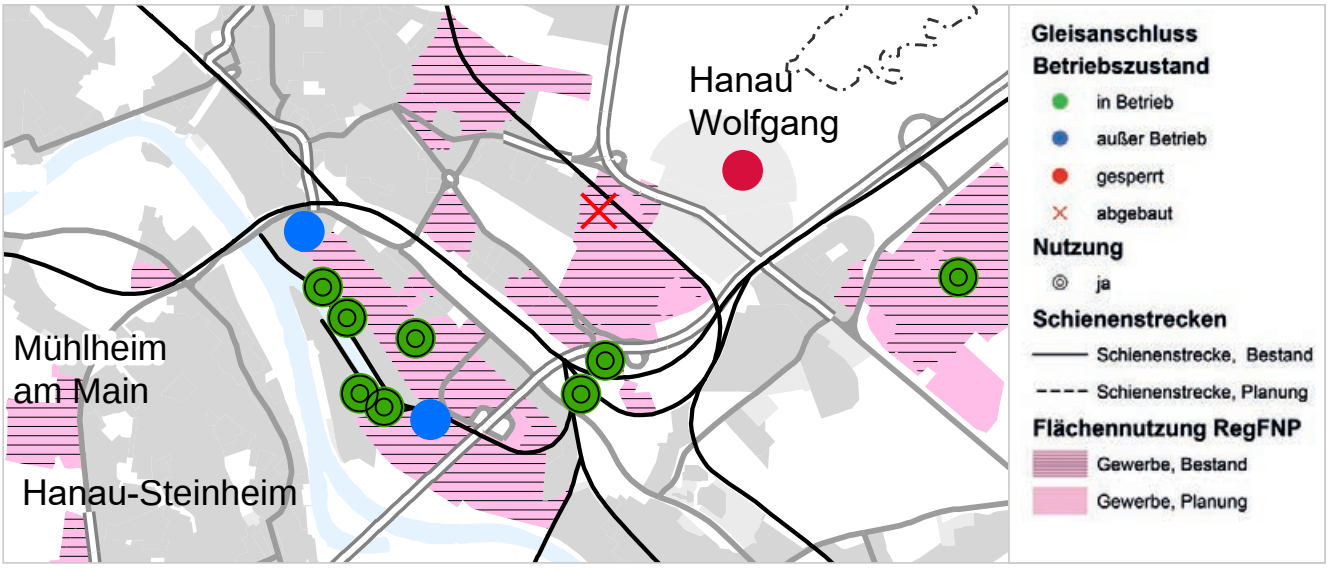
M17: Prüfung des Potenzials der Gleisanschlüsse in der Region für mehr Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene

Die bundesweite, von über 40 Fachverbänden und Institutionen unterzeichnete Gleisanschlusscharta hat zum Ziel, die rechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse im Güterverkehr zu verbessern. Der Regionalverband ist Mitunterzeichner. Bis 2030 sollen alle rund 110 Industriegleise und Gleisanschlüsse der Region im Hinblick auf ihre Reaktivierung oder Ausweitung der Bedienung überprüft sein. Weiterhin wird der Regionalverband gemeinsam mit anderen Akteuren dafür sorgen, dass die bundesweite Gleisanschlussförderrichtlinie attraktiver gestaltet wird.

Die Zahl der Gleisanschlüsse, die einen direkten Anschluss eines oder mehrerer Unternehmen an das Schienennetz bieten, ist in den letzten 25 Jahren dramatisch zurückgegangen. Zudem werden nicht alle der noch vorhandenen Anschlüsse auch genutzt. Die Gründe sind vielfältig: die (Teil-)Verlagerung auf die Schiene wird als nicht notwendig oder nicht wirtschaftlich angesehen, die Vorteile sind nicht bekannt oder erfolgte Versuche einer Reaktivierung sind am Fehlen eines Ansprechpartners oder dem komplexen Verfahren gescheitert. Nicht zuletzt spielt auch die Gewohnheit eine zentrale Rolle: der Verkehrsträger Straße mit dem Lkw als Transportmittel ist vertraut, die Risiken etwa durch Stauzeiten oder Unfälle allgemein akzeptiert, die entstehenden Belastungen für Umwelt und Mensch bleiben ohne direkte Konsequenzen.

Die nächsten Schritte umfassen:

- Inkrafttreten der neuen Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes
- Prüfung erster Gleisanschlüsse durch den Regionalen Schienencoach in der Pilotphase (siehe M18)
- Fortsetzung des bereits seit Jahren bestehenden Austauschs der Akteure in der Region und dadurch Prüfung weiterer Gleisanschlüsse
- Fortschreibung der Karte Gewerbeflächen und Gleisanschluss



Viele Gleisanschlüsse in der Region werden genutzt. Im Kartenausschnitt für Hanau sind diese grün darstellt. Alle anderen Gleisanschlüsse sind aus unterschiedlichen Gründen nicht nutzbar, können jedoch mit geringem Aufwand aktiviert werden.

M17: Gleisanschlüsse	
Art der Maßnahme	Analyse
Grundlage	Regionale Schienenstrategie des Verbandes, Karte Gewerbeflächen mit Gleisanschluss
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M18: Regionaler Schienencoach für mehr Güter auf die Schiene und bessere Erreichbarkeit für Fahrgäste

Der zuverlässige Transport von Gütern zur Sicherstellung von Produktionsprozessen sowie der Ver- und Entsorgung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Region FrankfurtRheinMain. Er findet derzeit zu etwa 80 Prozent auf der Straße statt und führt zu Umweltbelastungen wie beispielsweise Lärm und Luftverschmutzung mit zum Teil erheblichen Beeinträchtigungen der örtlichen Lebensqualität. Der Regionalverband hat für das Gebiet der Mobilitätsstrategie einen Regionalen Schienencoach engagiert, um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern und Chancen für die Entwicklung von Schienenstrecken auszuloten. Ziel ist, nicht nur die Güter-, sondern auch die Personenverkehrsnachfrage auf der Schiene zu steigern. Mit dem Regionalen Schienencoach soll insbesondere den Kommunen ein Ansprechpartner zur Seite gestellt werden, der diese unter anderem bei der Aktivierung oder Wiederinbetriebnahme von Gleisanschlüssen bzw. Schienenstrecken berät, an die zuständigen Stellen vermittelt und Informationen zu Fördermitteln bereithält.

Hierunter fallen auch kleinere Ertüchtigungsmaßnahmen von Schieneninfrastruktur wie z. B. Verbesserung des Taktes durch Schaffung von Begegnungsverkehr an Bahnhöfen bei eingleisigen Strecken.

Folgende Aufgaben erfüllt der Schienencoach ab Ende 2020:

- Marktbeobachtung und -einschätzung
- Abschätzung des Potenzials für mehr Güter auf die Schiene bei in Frage kommenden Standorten (einzelne Unternehmensansiedlung oder ganze Gewerbegebiete) sowie bezüglich Personenverkehrsnachfrage für Siedlungsflächen im Einzugsbereich von Schienenhaltepunkten
- Beratung von Kommunen und Unternehmen bei der Planung und Erhaltung von Gleisanschlüssen und Schienenstrecken mit Unterstützung bei Verfahrensfragen
- Fördermittelberatung für Kommunen und Unternehmen und Unterstützung bei der Auswahl des geeigneten Bahnspezialisten, des Spediteurs oder des Eisenbahnbetreibers.

Die Beratungsleistung ist nicht auf Kommunen mit einem direkten Anschluss an die Schiene beschränkt. Auch im kombinierten Verkehr liegen wesentliche Potenziale, die es zu erschließen gilt.

Mit dem Schienencoach Potenziale für Bahnstrecken und Gewerbeerschließungen nutzen
Orte: Mainova in Frankfurt am Main und Strecke Frankfurt am Main – Grävenwiesbach

M18: Regionaler Schienencoach

Art der Maßnahme	Beratung
Grundlage	Regionale Schienenstrategie des Verbandes, Karte Gewerbeflächen mit Gleisanschluss, Beschluss der Verbandskammer, Juli 2020
Weitere Infos	www.region-frankfurt.de

REGIONALVERBAND kümmert sich!

M19: Erarbeitung eines regionalen Wirtschaftsverkehrskonzepts

Das Leben aller in der Region lebenden Menschen ist von Warenströmen begleitet. Egal, ob diese im Supermarkt in Butzbach, beim Bäcker in Steinbach oder online aus der Wohnung in Offenbach einkaufen, es müssen hierfür Güter transportiert, Abfälle entsorgt und Mitarbeiter bewegt werden. Der somit entstehende Wirtschaftsverkehr ist notwendig, stellt die Region FrankfurtRheinMain jedoch vor Herausforderungen. Die innerstädtischen Lieferverkehre, nicht zuletzt verursacht durch den Online-Handel, nehmen deutlich zu, ebenso wie die Lkw-Fahrten in den Zuläufen großer Gewerbe- und Industriegebiete der Peripherie. Häufig fehlt es hier an einer abgestimmten Steuerung.

Örtliche Maßnahmen können dabei nur Teillösungen darstellen, da diese die weit vernetzten Prozesse im Wirtschaftsverkehr nicht vollständig adressieren können. Eine optimierte Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs kann daher nur durch einen regionalen Strategieansatz erreicht werden, welcher auf praxisnahen Handlungsempfehlungen basiert.

Einen solchen Ansatz stellt das regionale Wirtschaftsverkehrskonzept dar, welches konkrete Maßnahmen für eine verbesserte Situation im Wirtschaftsverkehr enthalten wird. Gemeinsam mit den relevanten Akteuren werden u.a. für die Bausteine Bündelung von Verkehren, Belieferung über Mikrodepots, Einrichtung von Ladezonen, Logistikflächenmanagement, Sicherung / Ausbau von multimodalen Logistikstandorten regionale Lösungsstrategien mit Umsetzungsperspektive aufgezeigt. Somit ist dieses Konzept für eine überörtliche Verkehrsoptimierung ebenso wie für die Reduktion des innerörtlichen Verkehrs maßgebend. Die Kommunen sollen dabei angehalten werden, Bündelung von Warenströmen bei der Vorortbelieferung von privaten Haushalten sowie Geschäften anzugehen. Die erarbeiteten Inhalte des Konzepts sollen zudem, soweit zielführend, in regionale Planwerke wie den Regionalen Flächennutzungsplan einfließen.

Fahrplan:

- Einrichtung einer Steuerungsgruppe
- Identifizierung von Anforderungen unter Begleitung der Steuerungsgruppe
- Ausarbeitung des Konzepts

Mit dem Wirtschaftsverkehrskonzept sollen beispielsweise Lieferfahrten gebündelt werden, damit die Innenstädte entlastet werden

M19: Regionales Wirtschaftsverkehrskonzept

Art der Maßnahme	Konzept
Grundlage:	Positionspapiere der Wirtschaft

5.7. Organisierte Mobilitäts- und Verkehrswende – noch nicht bewertete Vorschläge aus der Fachbeteiligung

M20: Regionaler Zustandsbericht zur Verkehrsinfrastruktur

Um den Bedarf an notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur einzuordnen, ist der Zustand aller Straßen, Brücken, Schienenwege etc. zu erfassen und zu bewerten. Diese Zustandsberichte sollen alle drei Jahre erstellt und veröffentlicht werden.

M21: Studie zur regionsweiten Wirkung verkehrlicher Ordnungsinstrumente

Kann die Mobilitätswende nur durch (Um)Bau, Neuaufteilung und alternative Angebote alleine gelingen? Oder braucht sie flankierende ordnungspolitische Maßnahmen? Eine Überprüfung der Wirksamkeit von solchen Maßnahmen wie z. B. die Regio-Maut, Tempo 30 innerorts, einer regionalen Umweltzone, einem Tempolimit auf Autobahnen, einer Nahverkehrsabgabe sowie einer regionalen Parkraumbewirtschaftung schafft die inhaltliche Entscheidungsgrundlage für ein abgestimmtes politisches Handeln. Eine europaweite Betrachtung erfolgreich laufender Maßnahmen und solcher, die weniger erfolgreich verlaufen sind, soll bei der Einordnung helfen.

M22: Überregionales verkehrliches Datenmodell unter Beteiligung aller Verkehrsträger und mit Integration relevanter Daten dieser Verkehrsträger

Zur Abbildung des Verkehrsgeschehens und der Wechselwirkungen mit Siedlungsmaßnahmen ist ein integriertes Siedlungs- und Verkehrsplanungsmodell erforderlich, das alle überörtlich relevanten Landverkehrsträger betrachtet. In diesem Modell sollen auch verkehrs- und umweltpolitische Instrumente Eingang in die Betrachtung finden. Die Grundlagen hierfür sind in der Region vorhanden.

Dazu gehört auch die Einrichtung eines regionalen und verkehrsträgerübergreifenden Baustellenmanagements.

M23: Einrichtung eines regionalen Mobilitätsfonds

Gute Ideen für Projekte und Maßnahmen, welche die Zukunft der Mobilität gestalten können, gibt es in der Region viele. Voraussetzung für deren Umsetzung ist, neben engagierten Akteuren und mutigen Entscheidungen, eine gesicherte Finanzierung. Häufig sind hier Fördermittel notwendig, welche die fehlenden Finanzmittel ausgleichen. Deren Beantragung beinhaltet jedoch einige Hürden wie zum Beispiel die Bereitstellung von Eigenmitteln, Bagatellgrenzen oder aufwendige Antragstellungen.

Für Fälle, bei denen die Umsetzung von Maßnahmen an solchen Hürden zu scheitern droht, muss ein geeignetes Finanzierungsinstrument geschaffen werden. Neben einer schnellen und unkomplizierten Beantragung von Fördermitteln sollte dieses nicht nur eine direkte Maßnahmenfinanzierung ermöglichen, sondern auch die für die meisten Förderprogramme notwendigen Eigenmittel bereitstellen können.

Der regionale Mobilitätsfonds soll das Portfolio der vorhandenen Fördertöpfe ergänzen und die beschriebenen Anforderungen erfüllen. Zudem soll seine Mittelausstattung über Akteure des öffentlichen und privaten Sektors erfolgen, welche Interesse an der Verbesserung der Mobilitätssituation in der Region haben.

6. Die nächsten Schritte

Wir haben im Eingangskapitel dieser Mobilitätsstrategie eine mutige Mobilitätsvision für FrankfurtRheinMain benannt und anschließend Ziele dazu formuliert. Außerdem wurden konkrete Maßnahmen aufgelistet, mit denen wir der Vision näher kommen und sie in Realität verwandeln können. Oftmals enden solche Publikationen genau an dieser Stelle. Mit der Beschlussfassung über die Mobilitätsstrategie in der Verbandskammer geht die Arbeit für den Regionalverband FrankfurtRheinMain und seine Auftraggeber, die Mitgliedskommunen, allerdings erst richtig los. Eine Mobilitätsstrategie mit guten Ideen ist noch keine Mobilitätswende. Aber sie kann das Startsignal dafür sein, und genau so wollen wir sie auch verstanden wissen. Der Arbeitsauftrag der Mitgliedskommunen war klar und deutlich: Es soll angepackt und umgesetzt werden.

In Kapitel fünf wurde aufgezeigt, mit welchen Maßnahmen grundsätzlich ein Beitrag zur weiteren Umsetzung der Verkehrswende geleistet werden kann. Nun soll dieser Werkzeugkasten in die Mitgliedskommunen und Teilregionen transportiert werden. Die jeweils individuell passenden Werkzeuge können dann gemeinsam ausgesucht und genutzt werden.

Die Mobilität in der Region FrankfurtRheinMain wird heute weder den Bedürfnissen der Menschen noch den Anforderungen der Wirtschaft noch denen des Klimaschutzes gerecht. Dies wollen wir gemeinsam mit allen Kommunen und den dort lebenden Menschen sowie den zahlreichen weiteren Akteuren und Organisationen aus dem Verkehrsbereich ändern. Unverzüglich und nicht erst in Jahrzehnten.

Deshalb wird der Regionalverband direkt nach Beratung und Beschluss dieser Mobilitätsstrategie an die Umsetzung der Maßnahmen gehen, bei denen er als „Kümmerer“ vorgesehen ist. Bei den anderen Maßnahmen werden die vorgesehenen Kümmerer vom Team des Regionalverbands bestmöglich unterstützt, nicht gefundene werden gesucht.

Wir erreichen die Mobilitätswende und damit die Realisierung der Vision für FrankfurtRheinMain nicht nur mit großen Infrastrukturmaßnahmen, die Jahrzehnte für die Fertigstellung benötigen, über die man aber wunderbar schimpfen und sie als Ausrede nutzen kann. Vielmehr bedarf es auch vieler kleiner Schritte, um ans Ziel zu gelangen, bei jedem einzelnen von uns und auch als gemeinsame Kraftanstrengung. Jeder dieser kleinen Schritte wird helfen. Wichtig ist, dass wir heute noch anfangen und nicht beim Warten auf den großen Wurf vergessen, den ersten Schritt zu gehen.

In eigener Sache

Mobilität beim Regionalverband FrankfurtRhein-Main

Der Regionalverband möchte nicht nur als Teil seiner fachlichen Arbeit die Verkehrswende in der Region voranbringen, sondern auch als Arbeitgeber mit Vorbildfunktion einen Beitrag leisten. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements wurden verschiedene Angebote zur Förderung einer nachhaltigen Mitarbeitermobilität eingeführt.

Einführung Premium-Jobticket und BahnCard-Erstattung

Um den Mitarbeitenden Alternativen bei der Verkehrsmittelwahl nicht nur für ihren Weg zur Arbeit, sondern auch in ihrer alltäglichen Mobilität zu bieten, stellt der Regionalverband ein sogenanntes Premium-Jobticket. Mit diesem Ticket, das alle Mitarbeitenden des Regionalverbandes erhalten, kann nicht nur die Strecke zum Arbeitsplatz befahren werden, sondern der gesamte Bereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Eine Mitnahmeregelung am Wochenende sowie montags bis freitags nach 19 Uhr bietet auch den Familien die Möglichkeit, den ÖPNV zu nutzen. Durch die Nutzung des Tickets für Dienstfahrten spart der Regionalverband zudem erheblichen Personalaufwand bei Reisekostenabrechnungen.

Zur Förderung nachhaltiger Mobilität auf Dienstreisen erstattet der Regionalverband seinen Mitarbeitern die Anschaffung einer BahnCard. Dabei wird die erlangte Ermäßigung bei Tickets für Dienstreisen den Mitarbeitenden nach jeder Fahrt erstattet, bis insgesamt die Höhe des Anschaffungspreises der BahnCard erreicht ist. Durch die Möglichkeit, die BahnCard auch für Privatreisen zu nutzen, entsteht auch hier ein Anreiz zur Änderung des persönlichen Mobilitätsverhaltens.

Umsetzung der Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber"

Der Regionalverband hat eine Reihe von „fahrradfreundlichen" Maßnahmen umgesetzt, um das Pendeln mit dem Fahrrad attraktiver zu gestalten. Hierzu gehören unter anderem Duschen und Umkleidemöglichkeiten, sichere Abstellanlagen, Beratung und Information sowie die Bereitstellung von Dienstfahrrädern. Um das Engagement zu verstetigen, ist der Regionalverband dabei, sich als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber" zertifizieren zu lassen.

Gewährung eines Gehaltsvorschusses zum Erwerb eines Fahrrads

Für das Pendeln mit dem Fahrrad auf langen Strecken sind hochwertige Fahrräder von großer Relevanz. Insbesondere E-Bikes und Pedelecs spielen hier eine immer wichtigere Rolle. Um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Erwerb eines solchen zu unterstützen, können diese seit Juni 2020 einen zinslosen Gehaltsvorschuss in Höhe von 3.000 Euro für den Kauf eines Fahrrads beantragen. Sie haben dann bis zu zwei Jahre Zeit, den Vorschuss in Raten zurückzuzahlen.

Die Teilnahme an Aktionen wie „JobRad", bei denen Räder vom Arbeitgeber angeschafft werden und dies über eine Entgeltumwandlung ausgeglichen wird, sind im öffentlichen Dienst leider aktuell nicht möglich. Privatrechtliche Arbeitgeber haben hier mehr Möglichkeiten, ihren Mitarbeitern Fahrräder zur Verfügung zu stellen.

Bereitstellung einer multimodalen Dienstflotte

Der Regionalverband verfügt über eine divers ausgestattete Fahrzeugflotte, die vom herkömmlichen Pkw über Pedelec, Fahrrad, Lastenrad und E-Scooter mannigfaltige Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Dienstfahrten bietet. Die Fahrzeuge können während der Arbeitszeit für Dienstgänge geliehen werden. Auch das oben genannte Job-Ticket und die BahnCard bilden einen Teil der Dienstflotte des Regionalverbandes.

Einführung des mobilen Arbeitens

Beim Regionalverband gibt es bereits seit einigen Jahren die Möglichkeit, in Ausnahmefällen dienstliche Aufgaben zu Hause zu verrichten. Voraussetzung ist, dass dienstliche Erfordernisse oder arbeitsökonomische Gründe vorliegen und die jeweilige Abteilungsleitung dies genehmigt. In der Phase der coronabedingten Kontaktbeschränkungen hat der Regionalverband alle Mitarbeitenden ins mobile Arbeiten entsandt. Anschließend wurde ab Juli 2020 ermöglicht, an zwei Tagen pro Woche (montags und freitags) mobil zu arbeiten. Es wird weitergehend geprüft, ob das mobile Arbeiten in eine allgemein gültige Dienstvereinbarung umgewandelt werden kann. Beim mobilen Arbeiten erfolgt das Arbeiten an keinem festgelegten Ort, sondern kann beispielsweise auch auf Dienstfahrten im Zug geschehen. Dies erspart Wege zum Arbeitsort für Aufgaben, die nicht zwingend im Büro erledigt werden müssen. Voraussetzung für mobiles Arbeiten ist die Erreichbarkeit der Mitarbeitenden via Internetzugang und Telefon.

7. Die Mobilitätsstrategie auf einen Blick

Die Vision

FrankfurtRheinMain erreicht Bewegungsqualität für alle. Von jedem besiedelten Ort der Region ist innerhalb von fünf Gehminuten ein Mobilitätsangebot zu erreichen. Kurzum: FrankfurtRheinMain wird die Fünf-Minuten-Region.

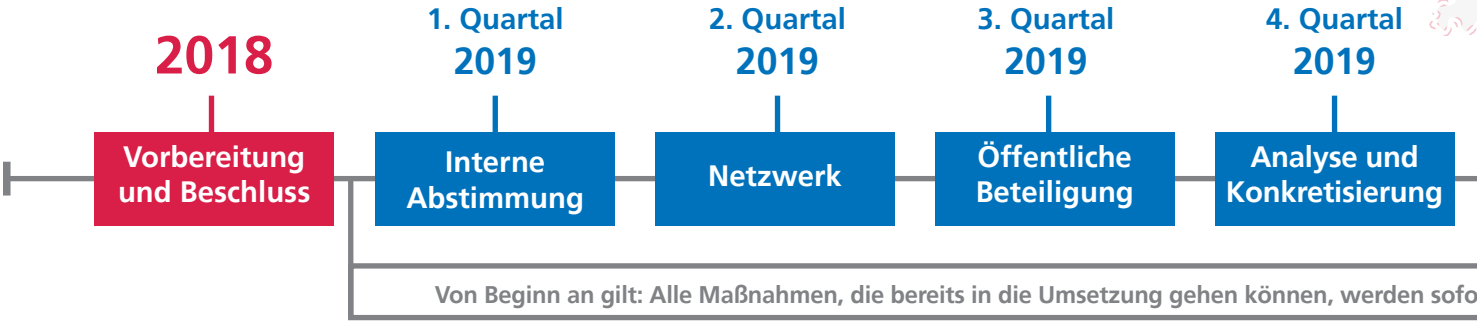
Die Forderungen

- Mobilität für alle: barrierefrei – bezahlbar – erreichbar
- Unnötigen Verkehr vermeiden: direkt – kompakt – bewusst
- Nötigen Verkehr gestalten: umweltfreundlich – umfeldgerecht – sicher – verlässlich – wirtschaftlich

Das Selbstverständnis

- Fahrplan, der die Mobilitäts- und Verkehrswende einleitet
- Gemeinsam als Region
- Fortlaufender Prozess
- Jetzt machen und anstiften zum Jetzt-Machen

Der Weg zur Mobilitätsstrategie



Die Maßnahmenpakete

- Lückenloses Radwegenetz
- Multimodale Orte
- Wiederentdeckter Fußverkehr
- Schienenorientierte Siedlungsentwicklung
- Maßgeschneiderter ÖPNV
- Gebündelter Wirtschaftsverkehr
- Organisierte Mobilitäts- und Verkehrswende

Nach der Strategie

- Umsetzung des »Werkzeugkastens«
- Maßgeschneiderte Lösungen
- Gemeinsam mit den Kommunen und Partnern in der Region
- Die Arbeit geht jetzt erst richtig los

Die Partner der Mobilitätsstrategie

- Kommunen und Kreise
- Institutionen und Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung
- Verbände und Mobilitätsdienstleister
- Bürgerinnen und Bürger der Region
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Regionalverbands

1. Quartal 2020	2. Quartal 2020	3. Quartal 2020	4. Quartal 2020	2021
Vorentwurf	Fachliche Abstimmung	Entwurf	Einbringung in die Gremien	Beschluss und Umsetzung

rt gestartet – auch vor Fertigstellung und dem Beschluss des Gesamtwerks Mobilitätsstrategie

8. Dank

Dass die vorliegende Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain in nur knapp zwei Jahren erstellt werden konnte, ist das Ergebnis einer breit angelegten und sehr fruchtbaren Zusammenarbeit auf vielen Ebenen.

Deshalb bedanken wir uns ganz herzlich für die wertvollen Ratschläge und kritischen Hinweise, die fachliche Beratung, den Wissensaustausch und das Teilen von Informationen und Daten, aber auch für Motivationsschübe zur rechten Zeit und das Mittragen von Entscheidungen

- bei den politischen Gremien des Regionalverbandes
- bei den 108 Kommunen und sechs Kreisen im Gebiet der Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain
- sowie bei den Kolleginnen und Kollegen der Fachebene und der Verbände: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Hessen e.V.; Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität AGNH des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; der Bau- und Planungsämter im Regionalverbandsgebiet; Bayernhafen GmbH & Co. KG Aschaffenburg; Benz + Walter GmbH; book-n-drive mobilitätssysteme GmbH; Cassini Consulting AG; DB Netz AG; FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland; Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG); Hochschule Darmstadt, Fachbereich Bauingenieurswesen; Hochschule RheinMain, Fachgruppe Mobilitätsmanagement; House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH; Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main; Infraserv Logistics GmbH; Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH; ioki GmbH; ivm Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH; Karlsruher Institut f.Technologie (KIT), Institut f. Technikfolgenabschätzung u. Systemanalyse (ITAS); KVG Main-Kinzig mbH; Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau (LNGV); mobileeee GmbH; Netzwerk Mobilitätsstationen; RADforum RheinMain; Regierungspräsidium Darmstadt, Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung, Bauwesen; Regionale Austauschplattform „Güter auf die Schiene"; Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH; Speditions- und Logistikverband Hessen und Rheinland-Pfalz e.V.; TU Braunschweig, Institut für Vergleichende Regierungslehre und Politikfeldanalyse (CoPPP); Verband der Chemischen Industrie e. V. (VCI) Hessen; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e. V.; Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU) e. V.; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Hessen e.V.

Ein besonderer Dank gilt allen Kolleginnen und Kollegen des Regionalverbands. Die Beiträge der Abteilung Planung beim Thema Regionale Ebene, der Abteilung Klima, Energie und Nachhaltigkeit bei den Themen Klimaschutz und Energiewende sowie der Abteilung Metropolregion, Regionalentwicklung und Europa beim Thema Digitalisierung haben die Mobilitätsstrategie um zentrale Aspekte der Mobilitäts- und Verkehrswende ergänzt, die gerade bei der Umsetzung weiter mitgedacht werden müssen. In gleichem Maße hat die wertvolle Unterstützung bei Organisations-, Personal- und Budgetangelegenheiten und bei den Gestaltungs- und Formulierungsfragen dieser Stategie organisatorisch, grafisch und redaktionell mitgeprägt: **Die vorliegende Mobilitätsstrategie ist ein Gemeinschaftswerk des gesamten Hauses.**

Nicht zuletzt möchten wir uns bei den Bürgerinnen und Bürgern unserer Region für die konstruktiven Ideen und Vorschläge zur Verbesserung der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in FrankfurtRheinMain bedanken.

Ausgeklügelte Planungen und ausgearbeitete Maßnahmen werden nur dann greifen und zu einer wirksamen Verkehrswende führen, wenn sie von Ihnen, liebe FrankfurtRheinMainerInnen, auch mitgetragen und angenommen werden!

Stabsstelle Mobilität
Regionalverband FrankfurtRheinMain

9. Quellen und Abkürzungen

Auswahl: Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs (Hrsg.): Verkehrsinfrastruktur in Hessen - Status Quo 2016. Position der Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern. IHK Frankfurt am Main (2017). BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2011, Bonn (2012). BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2017, Bonn (2017). BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, Berlin (2016). FES – Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten. Konzept für eine Mobilitätsstrategie. Bonn (2017). Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Mobilitätsbericht 2016: Leitlinien – Entwicklungen – Perspektiven, Wiesbaden (2016). IHK Frankfurt am Main (Hrsg.): Hessen 2030 - Zukunft gestalten, Infrastruktur - Wege für morgen. Veranstaltungsdokumentation. Frankfurt am Main (2013). IHK Frankfurt am Main (Hrsg.): Zukunft der Mobilität in FrankfurtRheinMain. Dokumentation eines Expertenworkshops. Frankfurt am Main (2011). IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (Hrsg.): Mobilitätsmasterplan FrankfurtRheinMain. Handlungsempfehlungen für eine mobile Region. Frankfurt am Main (2011). Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (Hrsg.) Leitbild für die Mobilität der Zukunft im Kreis Offenbach. Bericht von 2013 bis 2018 für den Kreis Offenbach - zusammengestellt von: Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann. Offenbach (2020). Regierungspräsidium Darmstadt (Hrsg.): Regionales Entwicklungskonzept (REK) für Südhessen. Darmstadt (2019). RMV – Verbundweiter Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbund (Hrsg.) für die Region FrankfurtRheinMain. Frankfurt am Main (2014). VCD – Verkehrsclub Deutschland (Hrsg.): Wir fordern die Verkehrswende! Zehn Kernforderungen zur Bundestagswahl 2017. Berlin (2017). Wirtschaftsinitiative PERFORM (Hrsg.) der IHKs und Handwerkskammern der Metropolregion: Für eine zukunftsfähige Mobilität in FrankfurtRheinMain. Forderungen und Vorschläge. IHK Darmstadt Rhein Main Neckar (2017).

Abkürzung	Bedeutung	Abkürzung	Bedeutung
AGNH	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen	MiD	Mobilität in Deutschland
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit	POI	Points of Interest
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie	RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
Destatis	Statistisches Bundesamt	RTO	Regionaltangente Ost
FRM	FrankfurtRheinMain	RTW	Regionaltangente West
HFM	Managementgesellschaft für Hafen und Markt	RV	Regionalverband
HOLM	House of Logistics and Mobility	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation	UBA	Umweltbundesamt

Datengrundlagen

Seite 12, Abbildung: Pendlerströme der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Gebiet der Mobilitätsstrategie (ohne Frankfurt am Main und Offenbach am Main)
Seite 13, Abbildung: Pendlerströme der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Main-Taunus-Kreis
Datengrundlagen: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Pendlerdaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Gemeinden. Stand: 30.06.2019
Siedlungsflächen nach CORINE Land Cover – CLC 2018 © GeoBasis-DE / BKG 2020
Seite 27, Abbildung: Überörtliche Fahrradrouten im Kreis Offenbach
Datengrundlagen: Überörtliche Fahrradrouten im Kreis Offenbach für den RegFNP2030, Stand 2020
Siedlungsflächen nach CORINE Land Cover – CLC 2018 © GeoBasis-DE / BKG 2020
Seite 36, Abbildung (links): Fußläufige Erreichbarkeit Grundschulen
Datengrundlagen: Grundschulen, Hessisches Statistisches Landesamt 2019, Auszug POI's Regionalverband FrankfurtRheinMain
Fußgängernetz: ATKIS-Basis-DLM, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG) 2012 bis 2019.
Ergänzungen gemäß DOP 2017/2018 und OpenStreetMap. Berechnung mit ArcGIS Network Analyst, ESRI
Kartenhintergrund: Städtekarte Regionalverband FrankfurtRheinMain 2017
Seite 36, Abbildung (rechts): Fußläufige Erreichbarkeit Lebensmittelhandel
Datengrundlagen: Lebensmittelhandel, Recherche 2018, Auszug POI's Regionalverband FrankfurtRheinMain
Fußgängernetz: ATKIS-Basis-DLM, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG) 2012 bis 2019.
Ergänzungen gemäß DOP 2017/2018 und OpenStreetMap. Berechnung mit ArcGIS Network Analyst, ESRI
Kartenhintergrund: Städtekarte Regionalverband FrankfurtRheinMain 2017
Seite 37, Abbildung: Fußläufige Versorgungssituation in Bad Homburg v.d.H. 2016
Datengrundlagen: Bildung: Recherche Regionalverband FrankfurtRheinMain 2015
Mobilität: RMV 2015; Gesundheit: POIs Nexiga 2015; Versorgungszentren, Kultur, Freizeit/Sport: Stadt Bad Homburg v.d.H.
Fußgängernetz: ATKIS-Basis-DLM, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG) 2012 und 2015.
Ergänzungen gemäß DOP 2012 und OpenStreetMap. Berechnung mit ArcGIS Network Analyst, ESRI
Kartenhintergrund: Städtekarte 2015 des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain
Seite 38, Abbildung: Innerhalb von fünf Gehminuten an einem Mobilitätsangebot ankommen
Datengrundlagen: Haltestellenliste des RMV 2019
Fußgängernetz: ATKIS-Basis-DLM, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG) 2012 bis 2019.
Ergänzungen gemäß DOP 2017/2018 und OpenStreetMap, Berechnung mit ArcGIS Network Analyst, ESRI
Kartenhintergrund: Städtekarte des Regionalverband FrankfurtRheinMain 2017, Auszug
Seite 46, Abbildung: Gewerbeflächen mit Gleisanschluss
Gleisanschlüsse: Recherche Regionalverband FrankfurtRheinMain 2017 u. a. auf Basis von Hessen Mobil, Regierungspräsidium Darmstadt und Unternehmensauskünften
Gewerbeflächen und Kartenhintergrund: Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 FrankfurtRheinMain, Hauptkarte, Planstand 31.12.2015

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

Kontakt
Rouven Kötter
Mobilitätsdezernent
Telefon: +49 69 2577-1907
E-Mail: koetter@region-frankfurt.de

Stand
November 2020

Fotos
Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben:
Regionalverband FrankfurtRheinMain

Druck
DRACH Print Media GmbH, Darmstadt

© 2020 Regionalverband FrankfurtRheinMain

Regionalverband
FrankfurtRheinMain