



Bewertung der Ziele aus der 1. Fachbeteiligung des Masterplans Mobilität FrankfurtRheinMain des Regionalverbands FrankfurtRheinMain

02.10.2020

I. Allgemein

Gütertransporte mehr berücksichtigen

Das Ergebnis der Fachbeteiligung sind 25 Ziele des Masterplans Mobilität, nahezu alle Ziele betreffen den privaten Verkehr. Nur 2 dieser Ziele berücksichtigen primär die Belange des Güterverkehrs. Das ist aus Sicht der hessischen Wirtschaft nicht ausreichend, um ein adäquates Bild der regionalen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung zu zeichnen. Logistik, Baustellenfahrzeuge und den gewerblichen Verkehr scheint der Masterplan auszublenden. Warentransporte und angemessene Berücksichtigung des Güterverkehrs haben auch immer unmittelbar Auswirkungen auf die Grundversorgung und Lebensqualität in Innenstädten und Ballungszentren. „Auf der letzten Meile“ müssen diese auch in Zukunft für Handel/Konsum/Dienstleistung logistisch versorgt werden können, völlig unabhängig davon, ob über den stationären Einzelhandel oder den digitalen Marktplatz gekauft wird. Auch auf regionaler Ebene sollte der Stellenwert der Warentransporte in der Politik erhöht werden. Die Belange der Logistik und des Güterverkehrs fristen ein Schattendasein im Vergleich zu Debatten um die Personenbeförderung. Freizeitverkehre scheinen wichtiger zu sein als Wirtschaftsverkehre. Das schadet dem lokalen Wirtschaftsstandort. Dieses Bild zeichnet sich in der vorliegenden Zielsetzung des Masterplans Mobilität ab, die Gewichtung sollte deshalb korrigiert werden und neue Konzepte für Wirtschaftsverkehre, insbesondere Warenverkehre, mitgedacht werden.

Mobilität: Gut aufgestellte Bauverwaltungen erforderlich

Damit Bauprojekte weiter ausgeschrieben und Baugenehmigungen erteilt werden können, sind quantitativ und qualitativ ausreichende Verwaltungs-Ressourcen und praktikable Verfahren für Planung, Genehmigung und bauherrenseitige Baubegleitung erforderlich. Die derzeit verfügbaren Ressourcen reichen – nach jahrzehntelanger Vernachlässigung - überwiegend nicht einmal zur Erhaltung der bestehenden baulichen Verkehrsinfrastruktur aus. Selbst bei gesicherter Finanzierung stehen also viele der aufgeführten Ziele der Fachbeteiligung in weiter Ferne.

Mehr innovative Ideen / Das Auto nicht verteufeln

Insgesamt kommen Innovationen im Bereich Mobilität zu kurz, beispielsweise neue Antriebsformen und Kraftstoffe. Auch wenn über die Rahmenbedingungen auf Bundesebene entschieden wird, werden die Weichen auf der lokalen und regionalen Ebene gestellt. Treibhausgasneutral hergestellte synthetische Kraftstoffe könnten eine Alternative darstellen, um im Güterverkehr Emissionen zu senken. Die kommunale und regionale Verkehrspolitik sollte deshalb technologieoffen bleiben. Flächen dürfen nicht einseitig für E-Mobilität reserviert werden. Die Kommunen dürfen die bestehenden Infrastrukturen für flüssige und

gasförmige Kraft- und Brennstoffe – von den Tankstellen bis zum Gasnetz – nicht in Frage stellen.

II. Bewertung der Ziele des Masterplans Mobilität

1. Folgende Ziele der Fachbeteiligung zum Masterplan Mobilität sind teilweise konkrete Umsetzungsmaßnahmen zu VhU-Anliegen, die wir auf kommunal- oder landespolitischer Ebene formuliert haben:

VhU-Anliegen: Stellenwert der Warentransporte in der Politik erhöhen

Ziel Masterplan Mobilität: Ein regionales Wirtschaftsverkehrskonzept liegt vor (2023).

- Das Ziel eines regionalen Wirtschaftszeptes greift unser Anliegen auf, Wirtschaftsverkehre in der Region zu erleichtern, u. a. durch ein Logistikflächenmanagement, Einrichtung von Ladezonen und Sicherung/Ausbau von multimodalen Logistikstandorten.

VhU-Anliegen: Erhalt, Ausbau, Neubau: Mehr Verkehrswege nötig / ÖPNV-Angebot verdoppeln / Mehr Gleise: S-Bahn-Linien verlängern / Sharing-Dienste als Ergänzung zum Nahverkehr ermöglichen / Innovative Bedienformen (On-Demand) ermöglichen, wo eigenwirtschaftlicher Verkehr sich nicht rentiert

Ziele Masterplan Mobilität:

- Das Potenzial der Gleisanschlüsse in der Region ist geprüft (2026).
- Schienenring um Frankfurt ist geschlossen (2030+).
- Alle S-Bahn-Linien in Rhein-Main verkehren rund um die Uhr mindestens im 30-Minuten-Takt (2030)
- Ein regionsweites On-Demand-Verkehrssystem ist in Betrieb (2026).
- Das Netz der im Regionalen Flächennutzungsplan dargestellten überörtlichen Fahrradrouen ist lückenlos geschlossen.
- Die Radschnellwege FrankfurtRheinMain (FRM 1-9) sind gebaut (2030).

Die Qualität des lokalen Wirtschaftsstandorts wird auch durch eine gute Erreichbarkeit für Beschäftigte, Kunden und Zulieferer geprägt. Die Infrastruktur muss leistungsfähig sein und möglichst viele Verkehrsträger umfassen. Deshalb sind die Ziele des Masterplans Mobilität grundsätzlich richtig. Aus Sicht der hessischen Wirtschaft kommen insgesamt die Straßen zu kurz: Verkehrs- und Planungspolitik sollte strikt verkehrsträgerneutral sein. Bei der Verkehrswegeplanung sollte sie sich an örtliche Bedarfe, geographischen Möglichkeiten und an den Wünschen der Bevölkerung wie auch der örtlichen Unternehmen orientieren. Der Straßengüterverkehr macht den Hauptteil des Wirtschaftsverkehrs aus. Ein bedarfsgerechtes Verhältnis zwischen motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern ist anzustreben, etwa bei der Aufteilung des Verkehrsraums. Die Belange des Güterverkehrs müssen jedoch stärker beachtet werden, da sie oftmals ein Schattendasein fristen. In Industriegebieten beispielsweise sollten keine Industriestraßen verengt werden.

VhU-Anliegen: Detaillierte Zustandsberichte zur Verkehrsinfrastruktur

- Der Zustandsbericht zur Verkehrsinfrastruktur soll nach Ziel des Regionalverbands bereits 2023 veröffentlicht sein. Alle drei Jahre sollen die Zustandsberichte erstellt und veröffentlicht werden. Unklar ist, wer genau die Verantwortung dafür trägt, grundsätzlich ist das Ziel eines regionalen Verkehrsinfrastrukturzustandsbericht zu begrüßen.

VhU-Anliegen: Intermodalität im Nahverkehr fördern / P&R-Plätze ausbauen, Parkraum effizient gestalten

Ziele Masterplan Mobilität:

- Die Umsetzungsstrategie für Mobilitätsstationen liegt vor (2021).
- Regionales P&R-Konzept liegt vor.

Die kombinierte Nutzung mehrerer Verkehrsmittel ist oft die beste Möglichkeit, um zeitsparend zum Ziel zu gelangen. Kommunalpolitiker sollten in den Verkehrsverbänden, die sie beaufsichtigen, dafür sorgen, dass diese noch stärker Intermodalität ermöglichen. P&R-Plätze unterstützen den Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel. Der Ausbau von P&R-Plätzen sollte auf unterschiedliche Verkehrsmittel ausgelegt sein und interkommunal erfolgen.

2. Folgende Ziele des Masterplans Mobilität sollten inhaltlich angepasst bzw. korrigiert werden:

- Von jedem besiedelten Ort ist innerhalb von fünf Gehminuten ein weiteres Mobilitätsangebot zu erreichen (2026)

Laut einer Erhebung der Allianz pro Schiene aus dem Jahr 2019¹ ist der Weg von der Haustür zur Bushaltestelle in keinem anderen Flächenland so kurz wie in Hessen. 96,1 % der hessischen Bevölkerung haben eine Bus- oder Bahnhaltestelle in der Nähe. Im Ziel des Regionalverbands fehlen eine genaue Definition der Distanz zu einem Mobilitätsangebot und Aussagen zur Qualität der Anbindung aus. Zu a): Die Distanz sollte nicht in Gehminuten, sondern in Meterangaben erfolgen, beispielsweise könnte das Ziel formuliert werden, dass das nächste Mobilitätsangebot 600m entfernt liegen soll². Wenn es sich um ein ÖPNV-Angebot handelt, sollten mindestens 20 Fahrten pro Tag möglich sein.

- Neue Baugebiete liegen maximal 1.000 Meter von einem Schienenhaltepunkt entfernt.

Grundsätzlich gut: Im Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main müssen die Städte und Kommunen mehr neue Flächen für Industrie, Gewerbe und auch Wohnen erschließen. Die neuen Flächen und Baugebiete müssen gut in die Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur eingebunden sein. Nach Standards des BBSR ist ein Schienenhaltepunkt in maximaler Entfernung von 1.200 Metern ausreichend. Zu ergänzen: Die Verkehrsplanung in Neubaugebieten sollte aber auch die Belange des Güterverkehrs beachten. Vorgaben zur Verkehrserschließung sollten in der

¹ Allianz pro Schiene: Deutschlandweites Ranking zum Haltestellen-Netz, Mai 2019, aufrufbar [hier](#).

² Nach Kriterien des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sollte die nächste Haltestelle 600 Meter Luftlinie oder der nächste Bahnhof 1200 Meter mit jeweils mindestens 20 Fahrtmöglichkeiten am Tag vom jeweiligen Wohnort entfernt liegen. Wenn diese Kriterien erfüllt sind, gilt die Erreichbarkeit nach den Standards des BBSR als zumindest ausreichend.

Bauordnung mitberücksichtigt werden, damit Belastungen möglichst reduziert und vermieden werden können.

- Die erste urbane Seilbahn ist in Betrieb (2024).

Dieses Ziel sollte an eine Wenn-Forderung geknüpft sein: Der Betrieb einer Seilbahn im Rhein-Main-Gebiet ist dann sinnvoll, wenn sie ein „Missing-Link“ zum vorhandenen ÖPNV ist und diesen wirtschaftlich sinnvoll ergänzt. Unbedingt zu beachten wäre die Förderung durch das Land (Mobilitätsfördergesetz).

3. Folgendes Ziel lehnen wir ab:

- Die Nahverkehrsabgabe nach dem Vorbild Frankreichs unterstützt die Realisierung regionaler Mobilitätsprojekte (2023).

Pauschale Abgaben halten wir nicht für zielführend. Grundsätzlich steht es Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern frei, auf welchem Weg sie zur Arbeitsstätte kommen. Betriebe unterstützen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereits durch Jobtickets oder andere Leistungen. Angesichts der immensen Steuerlast ist den Bürgern keine erneute Abgabe zuzumuten. Auch die Wirtschaft darf keineswegs noch weiter belastet werden.

4. Nachschärfen: Bei folgenden Zielen sind weiterhin Fragen offen, insbesondere ist unklar, wer für Umsetzung und Finanzierung verantwortlich ist:

- Eine Mobilitäts-Pauschale für Alternativen zum privaten Pkw ist eingeführt.
- Der Regionale Mobilitätsfonds ist eingerichtet und finanziert Projekte und Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität FrankfurtRheinMain (2023-26).