

**Ergebnisprotokoll**

über die 8. Sitzung des Ausschusses für  
Grundsatzfragen nachhaltiger Regionalplanung  
(VIII. Wahlperiode)  
am 09.10.2014

**Tagungsort:** Sitzungssaal 8 B UG beim Regionalverband FrankfurtRheinMain,  
Poststraße 16 in Frankfurt am Main

**Beginn:** 13:00 Uhr **Ende:** 14:15 Uhr

**Teilnehmer:** Herr Kai Gerfelder,  
Vorsitzender des Ausschusses für Grundsatzfragen nachhaltiger  
Regionalplanung

Frau Arnold i. V.	Herr Kötter	Herr Röttger
Frau Auer	Herr Krätschmer i. V.	Herr Zebunke i. V.
Herr Figaj	Herr Kraft	
Herr Horn	Frau Dr. Reinhardt	

**Fraktionsvorsitzende** Herr Schindler

**Mitglieder des Präsidiums:** Herr Geiß  
Herr Banzer

**Fraktionsgeschäftsführer/in:** Herr Jung  
Frau Suffert

**Obere Landesplanungsbehörde:** Herr Dr. Beck  
Frau Güss  
Herr Huber-Braun  
Herr Krämer

**Schriftführerin:** Frau S. Mahler

### Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Genehmigung des Protokolls der 7. Sitzung des Ausschusses für Grundsatzfragen nachhaltiger Regionalplanung
3. Mobilität der Zukunft – Kurzreferat Frau Mühlhans, Geschäftsführerin Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region FrankfurtRheinMain GmbH
4. Aussprache
5. Verschiedenes

#### Zu TOP 1: Begrüßung

Der Vorsitzende des Ausschusses für Grundsatzfragen nachhaltiger Regionalplanung (GnR), **Herr Kai Gerfelder**, begrüßte die Anwesenden. Er stellte fest, dass die Einladung zur Sitzung form- und fristgerecht zugegangen ist. Gegen die vorliegende Tagesordnung gab es keine Einwendungen. Insbesondere begrüßte er die Referentin Frau Mühlhans als Geschäftsführerin der Integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region FrankfurtRheinMain GmbH.

#### Zu TOP 2: Genehmigung des Protokolls der 7. Sitzung des Ausschusses für Grundsatzfragen nachhaltiger Regionalplanung

Das Protokoll der 7. Sitzung des Ausschusses für Grundsatzfragen nachhaltiger Regionalplanung vom 27.03.2014 wurde einstimmig genehmigt.

#### Zu TOP 3: Mobilität der Zukunft

**Frau Mühlhans**, Dipl.-Ing. und Verkehrsplanerin, stellte anhand einer Power-Point-Präsentation detailliert die aktuellen Entwicklungen bei der Verkehrsmittelwahl sowie Regionale Konzepte zum Thema nachhaltiges Mobilitätsverhalten in der Region dar. Auch wurde im Zusammenhang mit Neuausweisungen von Siedlungsflächen im Rahmen der nächsten Fortschreibung des RPS/RegFNP darauf hingewiesen, dass dabei auch Flächen für das moderne Mobilitätsverhalten berücksichtigt werden sollten. Die Präsentation ist dem Protokoll als Anlage 1 beigefügt.

**Herr Gerfelder** bedankte sich bei Frau Mühlhans für ihren umfangreichen Vortrag.

#### Zu TOP 4: Aussprache

**Herr Schindler (SPD)** erkundigte sich bei Frau Mühlhans, wie sinnvoll es wäre, wenn die Regionalplanung den vorhandenen Verkehr an den Verkehrsachsen in den Ballungsraum durch das Angebot von P+R-Plätzen bündeln und entlasten würde. Entsprechende Standorte könnte er sich beispielsweise in Bad Homburg, am Wiesbadener Kreuz oder entlang der Regionaltangente West vorstellen.

**Frau Mühlhans** bekräftigte diese Herangehensweise. Dabei wies sie je nach Flächenverfügbarkeit und Finanzmitteln auf die grundsätzliche Entscheidung zwischen dezentralen kleineren oder zentralen größeren Lösungen, wie beispielsweise in der Stadt München, hin. Bei der Planung größerer Trassen wie der Regionaltangente West müsste aus fachlicher Sicht diese Massnahme bereits heutzutage Anwendung finden.

**Herr Zebunke (Die GRÜNEN)** fragte nach, ob der Ausbau der Schiene die Entleerung ländlicher Räume verstärkte.

**Frau Mühlhans** verwies auf die Beispiele Odenwaldbahn und Taunusbahn, die diese Räume gestärkt hätten, so dass dieser Aussage ihrerseits so nicht gefolgt werden könnte.

**Herr Gerfelder** wies darauf hin, dass dies der regionalplanerischen Zielsetzung entspreche, Siedlungsflächen entlang der Verkehrsachsen auszuweisen.

**Herr Horn (CDU)** verwies auf den im Vortrag von Prof. Dr. Heinemann in der Sitzung des WV und des HPA am 02.10.2014 angeführten Zuwachs von 300.000 Einwohnern in der Region, die weiteren Verkehr erzeugten. Diese Zahlen verdeutlichten, dass attraktive Parkflächen und ein weiterer Infrastrukturausbau erforderlich seien. Die innerstädtischen Konzepte wie Leihfahrräder und innerstädtische P+R-Plätze könnten diese regionalen Verkehrsprobleme nicht lösen. Dafür sei ein Ausbau dieser Plätze außerhalb der Stadt Frankfurt a. M. und eine noch stärkere Aufgabenteilung zwischen Großstädten und dem Umland erforderlich.

**Herr Kraft (CDU)** gab zu bedenken, dass in der Praxis die Tarife und Betreiber eine große Rolle spielten. Er erkundigte sich bei Frau Mühlhans, ob sie Erkenntnisse zur Finanzierung und zur Verkehrsfolgeschätzung hat.

**Frau Mühlhans** entgegnete, dass weder die Ausweisung von P+R-Plätzen noch die Infrastrukturbetrachtung allein ausreichten, sondern die Mobilitätskette, also der Weg des einzelnen vom Start zum Zielpunkt, zu betrachten sei.

**Herr Geiß (FDP)** wies im Zusammenhang mit dem Thema P+R-Plätze auf die damit ebenfalls verbundenen Probleme wie Müllentsorgung und Eigentumsverhältnisse hin.

**Frau Mühlhans** ergänzte, dass P+R-Plätze dann Sinn machten, wenn kein optimales ÖPNV-Netz vorhanden sei.

**Herr Geiß (FDP)** merkte an, dass an den Bahnhöfen bislang für militärische Zwecke vorgehaltene Flächen zukünftig frei würden.

**Herr Gerfelder** machte auf den Unterschied zwischen P+R- und P+M-Plätzen aufmerksam. Es handelte sich um eine übergeordnete Aufgabe und Finanzierung, die nicht auf die Kommunen übertragen werden kann.

**Herr Figaj (DIE GRÜNEN)** sah die Verursacher für den vorhandenen Bedarf an P+R-Plätzen weniger bei den Pendlern als beim Güterverkehr, so dass in Zuständigkeit des Bundes Teile der Maut für den Bau verwendet werden könnten.

**Herr Schindler (SPD)** sah ebenfalls den Ausbau der P+R-Plätze an den Autobahnen als Aufgabe des Bundes an, die durch das Angebot von Pendelbussen ergänzt werden sollten. Es sei zu überlegen, ob diese Standorte in den Regionalplan aufzunehmen seien.

**Herr Kötter (SPD)** stellte fest, dass die Tarifgestaltung im ÖPNV keinen Anreiz schaffe, diesen zu nutzen.

**Herr Röttger (CDU)** fasste zusammen, dass weder der Individualverkehr noch der ÖPNV funktionierende Systeme seien. Somit stellte sich die Frage, inwieweit es z. B. durch Anreize zur Entzerrung der Arbeitszeiten möglich wäre, die Verkehrsströme zu reduzieren.

**Frau Mühlhans** ergänzte aus fachlicher Sicht, dass ein Tag homeoffice 20 % weniger Verkehr am Tag bedeuten würde. Angebote wie das Jobticket funktionierten aber nur, wenn in den Bahnen überhaupt Kapazitäten frei wären.

**Herr Figaj** verwies auf die Preisgestaltung in Metropolen wie London und New York, die den Anreiz schafften, den ÖPNV zu nutzen.

**Zu TOP 5:** Verschiedenes

Da zu diesem TOP keine Wortmeldungen vorlagen, bedankte sich **Herr Gerfelder** nochmals bei der Referentin Frau Mühlhans und schloss um 14.15 Uhr die Sitzung.

Vorsitzender des GnR



Kai Gerfelder

Schriftführerin

gez.: Sabine Mahler

# Mobilität der Zukunft

## Anknüpfungspunkte für den Regionalplan Südhessen

Frankfurt am Main, den 09. Oktober 2014



## Mobilität der Zukunft – Nachhaltige Mobilität

- *Herausforderung Lebensqualität in Städten*
- *Herausforderung Mobilitätssicherung*
- *Standortfaktor Erreichbarkeit*
- *Vielfalt der Mobilitätsbedürfnisse*



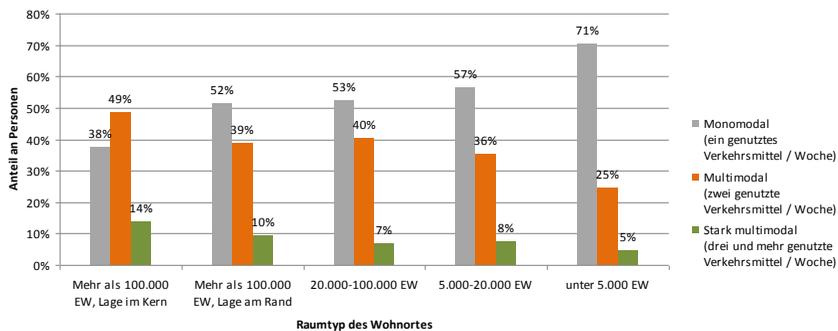
## Mobilität der Zukunft wird facettenreicher, aber...

- In Großstädten (> 100.000 EW) nutzen über 60% der Innenstadtbewohner innerhalb einer Woche mindestens 3 unterschiedliche Verkehrsmittel
- Je kleiner die Stadtgröße, desto höher ist der Anteil von Personen, die nur ein Verkehrsmittel (meist den PKW) nutzen.



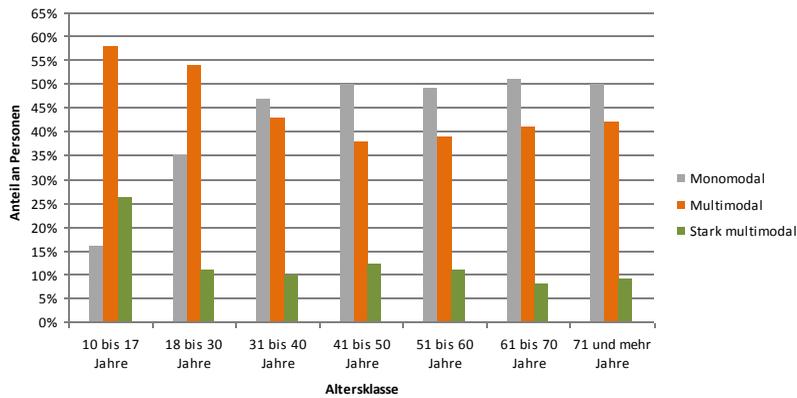
## Multimodalität auch ein Spiegelbild der Angebote

Multimodalität nach Raumtyp des Wohnortes

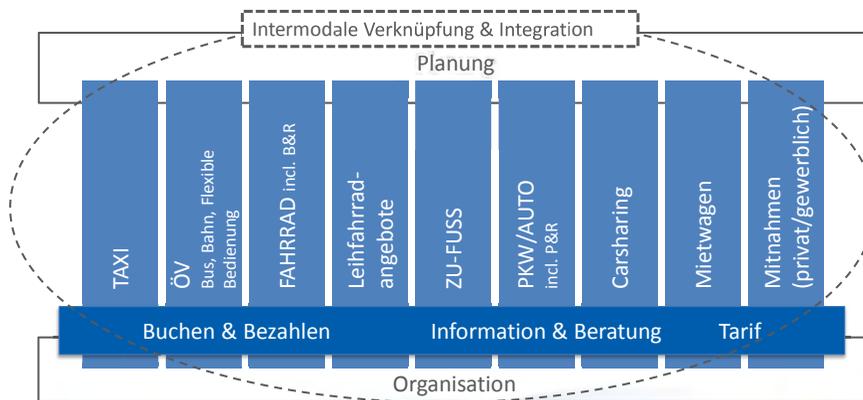


Datenquelle: Mobilitätspanel für die Region Frankfurt RheinMain 2007 - 2011, ivm/KIT

## Multimodalität – eine Generationenfrage?



## Multimodalität ist eine Querschnittsaufgabe...



## Verfügbarkeit von – neuen – Mobilitätsangeboten

- *Variiert deutlich zwischen Stadt und Land*
- *Privatwirtschaftliche Angebote sehen Ihre Märkte in Standorten mit einem hohen Nachfragepotenzial (hier. Insb. Frankfurt, Darmstadt, Mainz, (Offenbach a. M. ,Wiesbaden) )*
- *In diesen Städten starke Fokussierung auf die Innenstädte, periphere Stadtteile eher unattraktiv*
  - ➔ *Neue Angebote erschließen Marktsegmente mit heute schon sehr guter Versorgung*
- **Angebot in der Fläche**
  - **erfordert hohes Engagement der Städte, Gemeinden und Landkreise**
  - **benötigt „Ankerkunden“ zur Sicherung einer Mindestnachfrage**
  - **benötigt andere Organisations- und Angebotsformen**
  - **setzt auf Kooperationen**

IVM

## Verfügbarkeit von Carsharingangeboten...

- *75% der Frankfurter Einwohner erreichen innerhalb von 10 Minuten ein Carsharing Fahrzeug*
- *In Hofheim am Taunus gibt es gerade mal 2 Fahrzeuge*
- *In Friedrichsdorf engagiert sich ein Autohaus und stellt Carsharingfahrzeuge zur Verfügung...*
- *Private Vermittlungsplattformen wie Tamycar fördern das private Autoteilen*



IVM

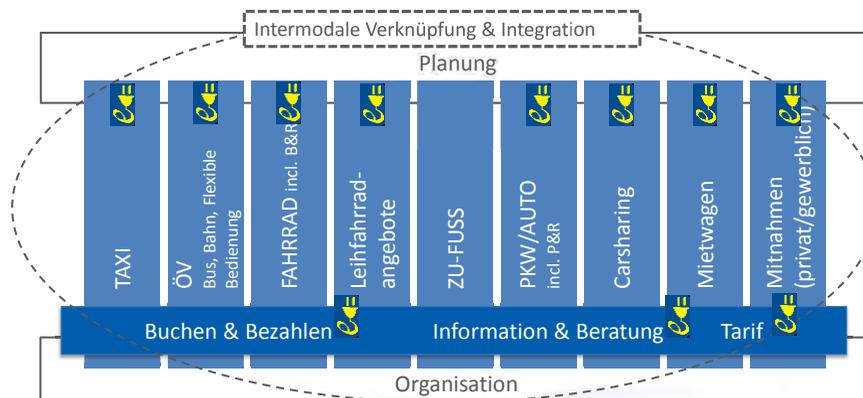
## Herausforderung Carsharing

- „Neuverhandeln“ der Flächenbedarfe
- Nutzungsrechte und „Reservieren“ von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum
- Nutzungskonkurrenz:  
Carsharing in hochverdichteten Gebieten
- Patenmodelle im Carsharing und Anwohnerparkberechtigungen
- Flexibles Carsharing in hochverdichteten Quartieren und bewirtschafteten Parkzonen
- Rahmensetzungen erforderlich, die keine Anbieter bevorzugen oder ausgrenzen.



IVM

## Elektromobilität als Baustein des Mobilitätssystems



IVM

## Masterplan Elektromobilität -Vielschichtigkeit strukturieren und erfassen

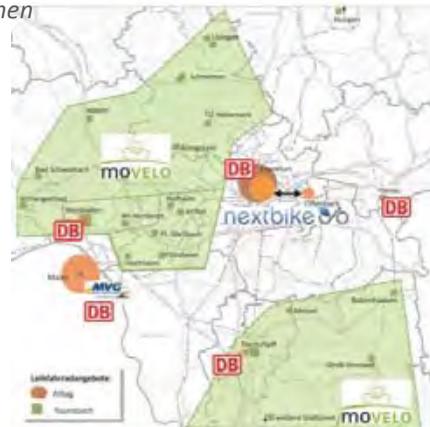


## Innovation Leihfahrrad



## Einige Ansätze...viele Mitspieler!

- Hessenweit insgesamt 410 Verleihstationen
- 261 automatisierte Stationen  
(Call a Bike, Nextbike, Conrad, MVGmeinRad, Offenbach e-Mobil)
- aktuell 149 weitere persönliche Verleihstationen detailliert erfasst
- weitere 160 persönliche Verleiher bekannt  
(Hotellers, Restaurants, Touristinfo, etc.)



IVM

## Unterschiede prägen den Markt...

Status Quo in der Region Frankfurt RheinMain

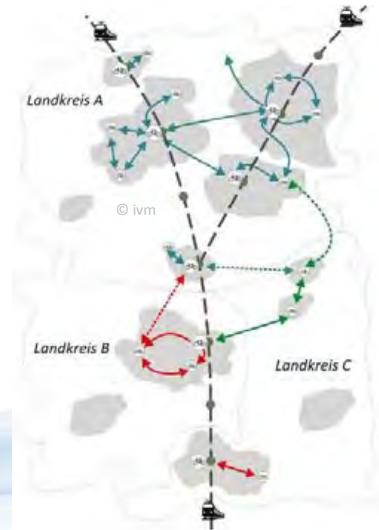
- Zielgruppen: Freizeit – Alltag
- Größe: von 1 bis über 100 Standorte, von 5 bis über 1.000 Fahrräder
- Preis: von der ersten 1/2h kostenlos bis hin zu 4,80€/h für ein reguläres Fahrrad
- Zugang: Telefon – Chipkarte – Persönlich
- Stationen: One-Way – fix – flex – i.d.R. exklusiv
- Fahrradtyp: von „einfach“ bis Pedelec
- Betrieb/Auftraggeber: LNOs, Städte, private Unternehmen, Touristiker, gemeinnützige Gesellschaften etc.



IVM

## Regionales Leihfahrradkonzept

- Weitgehend **flächendeckendes, einheitlich** nutzbares Angebot (RMV-Gebiet)
- Räumlich **differenzierte Einschätzung zu Potenzialen** für Einführung und Umsetzung
- Erarbeitung **Rollen- und Organisationsmodell** in Abstimmung mit dem RMV und Akteuren in der Region
- Optimale **Integration** in das regionale Mobilitätssystem  
→ **Stärkung des SPNV**



22.09.2014 Mobilität 2100 Seite 15

## Regionales Leihfahrradkonzept Aufgabenbereiche



## Regionales P+R-/B+R-Konzept

### Ziel

- Förderung eines wohnortnahen Umstiegs auf den ÖPNV
- Abgestimmtes Konzept zur Schaffung weiterer Kapazitäten in der Region Frankfurt RheinMain einschließlich Finanzierungs- und Betreibermodell
- In Kooperation mit dem RMV und der Stadt Frankfurt am Main
- Mit Unterstützung durch Hessen Mobil und den Regionalverband



IVM

## Regionales P+R-/B+R-Konzept

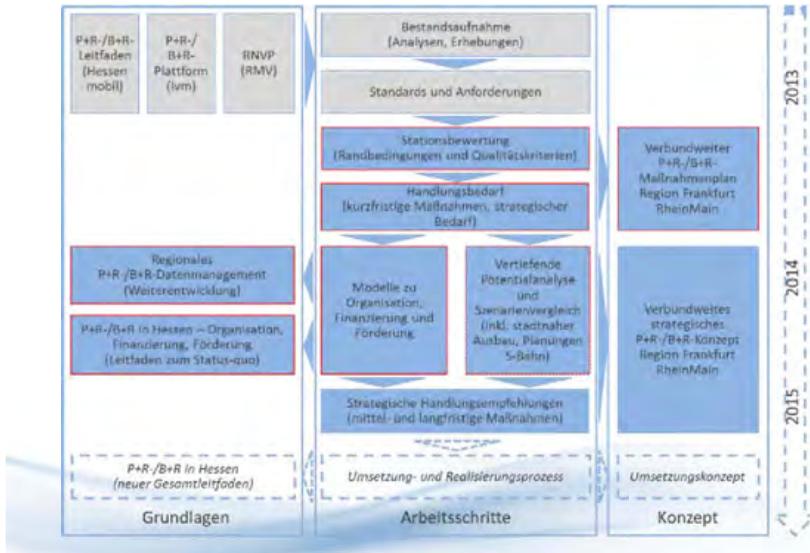
- Vorhandene P&R Anlagen weitestgehend ausgelastet bzw. überlastet
- Kapazitätsreserven reichen nicht für zusätzliche Nachfragepotenziale
- Regionaler Nahverkehrsplan des RMV benennt P+R-Konzeption als Aufgabe

### Daher...

- **Maßnahmenplan** zur Beseitigung maßgeblicher Engpässe
- Benennung des mittel- bis langfristigen Handlungsbedarfs auf dem Weg zur Umsetzung eines abgestimmten Gesamtkonzeptes
- **Strategisches Konzept**  
mittel- bis langfristige Maßnahmen zum Aus- und Neubau von P+R-/B+R-Anlagen
  - Vorschläge für Organisation, Finanzierung, Förderung sowie
  - Information, Marketing, Datenmanagement

IVM

## Regionales P+R-/B+R-Konzept - Arbeitsplan



## Regionales P+R-/B+R-Konzept

### Baustein Organisationsmodelle

#### Ziel

*Sicherung des dauerhaften Betriebes und der Finanzierung eines regionalen P+R-/B+R-Angebotes*

#### Ergebnisse

- Entscheidungsgrundlage für partnerschaftliche Umsetzung und Betrieb eines Gesamtkonzeptes
- Szenarien zu Organisations-, Finanzierungs- und Fördermodellen
- für die Phasen Planung, Bau und Betrieb
- mit unterschiedlichen Integrationsgraden
- klärt Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten, Prozesse
- Erforderliche Weiterentwicklung zum Status-quo

Arbeitshilfe (Leitfaden) zu P+R/B+R im RMV-Gebiet (Status-quo)



## Mobilitätsinformation unterstützt Entscheidungen



### Vielfältige Informationslandschaft.....

- *Park&Ride-Plattform*
- *Parken&Mitnehmen*
- *Über 100 Fahrgemeinschaftsvermittlungsportale*
- *RMV.de (desktop und APP)*
- *Bahn.de (desktop und APP)*
- *Kommunale Mobilitätsauskunftssysteme (Straße, ÖPNV)*
- *Navigationsysteme: Diverse Anbieter*
- *Radroutenplaner Hessen, Meldeplattform Radverkehr*
- *LKW-Lotse*
- *Verkehrslage (hr-online, hessen mobil, ....)*
- *Movelo - Pedelecverleih*
- *Carsharing-Angebote (stattmobil, book´n drive, flinkster, tamycar,)*
- *Stromtankstellen*
- *Parkhäuser*
- *....*



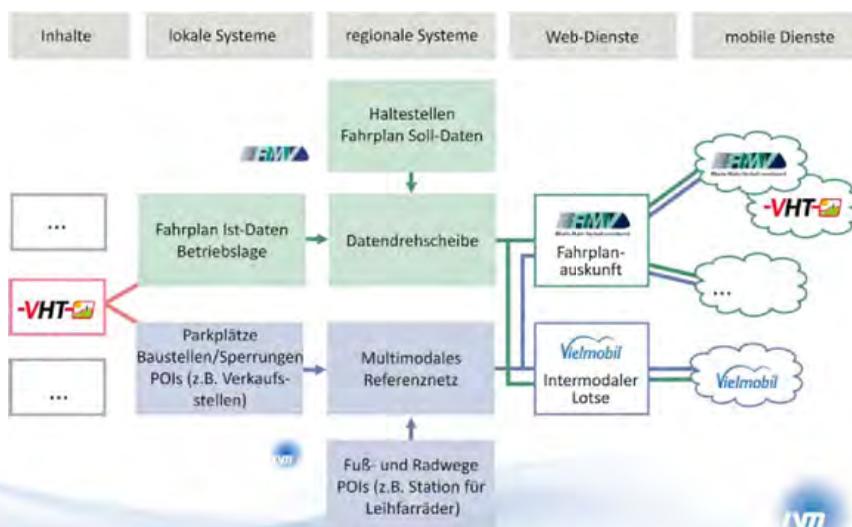
## Anforderungen an Informationsdienste

- *verkehrsmittelübergreifend, realistisch und nachvollziehbar informieren*
- *persönliche Präferenzen berücksichtigen und die individuelle Mobilitätsentscheidung unterstützen*
- *„erlerntes“ Nutzungsverhalten verwenden*
- **öffentliche Interessen und Strategien** umsetzen
- *aktuelle und absehbare Ereignisse einbeziehen*
- **aktuelle Netzgrundlagen** incl. temporärer und dauerhafter Anpassungen nutzen
- **auf vorhandenen Daten, Systemen und Strukturen** aufbauen

*Erfordert ein regionales Datenmanagement und Schnittstellen zu anderen Mobilitätsinformationsdiensten privater Dritter*



## „Baukastensystem“ Informationssysteme



# Neue Partnerschaften Immobilienwirtschaft und Mobilitätsangebote

## Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

### Schwieriger Weg zum großen Wurf

**Wenig mehr als die Innenstadt-Projekte als vielmehr der Heckenborn sorgen für Kopfzerbrechen beim Verkehr.**

**Aber: Weniger das Innenstad-Projekt als vielmehr der Heckenborn sorgen für Kopfzerbrechen beim Verkehr.**

**Wenig mehr als die Innenstadt-Projekte als vielmehr der Heckenborn sorgen für Kopfzerbrechen beim Verkehr.**

### Wird der Landkreis zugebaut?

**Explosive Zunahme des Flächenverbrauchs / Verkehrsinfrastruktur verbleibt in der Pflicht**

Der Landkreis ist seit Jahren ein Zielort für die Siedlungs- und Verkehrsplanung. Die Flächenverbrauchs- und Verkehrsplanung sind in der Pflicht, die Siedlungs- und Verkehrsplanung zu gewährleisten. Die Flächenverbrauchs- und Verkehrsplanung sind in der Pflicht, die Siedlungs- und Verkehrsplanung zu gewährleisten.

**Eine Impression der Logistik- und Industriezentren an der**

### Wieso noch ein Wohngebiet?

**Entwickler des Immobilienprojekts haben sich von der kommenden Zerstörung unter Druck gesetzt**

Die Zerstörung der alten Wohngebiete ist ein Thema, das die Entwicklung des Wohnraums betrifft. Die Zerstörung der alten Wohngebiete ist ein Thema, das die Entwicklung des Wohnraums betrifft.

## Stadt hofft auf Logistikzentrum

**DIETZENBACH Schon 2016 könnten 400 neue Arbeitsplätze entstehen / Der Verkehr würde aber stark zunehmen**



## Welche Nutzung „passt“ an welchen Ort?

- Welches „Profil“ soll ein Entwicklungsgebiet haben?
- Welche Mobilitätsbedürfnisse haben Bewohner/ Firmen?
- Wie können Verkehrsfolgen frühzeitig abgeschätzt werden?
- Wie kann der Verkehr abgewickelt werden, ohne dass die Lebensqualität leidet?



Quelle: MUNLV NRW

IVM

## Handlungsfeld: Entscheidung zwischen Flächen

Welches Gebiet ist hinsichtlich Mobilität und Verkehr für welche Nutzung geeignet?

- Welche Nutzer sollen angezogen werden?
- Welche Mobilitätsbedürfnisse haben diese? Wie sind deren Ziele erreichbar?
- Welche Verkehrsmittelnutzung wird angestrebt?
- Welche (zusätzlichen) Angebote müssen geschaffen werden?
- Welcher (finanzielle) Aufwand ist hierfür notwendig?

- Potenzielle Flächen vergleichen
- Entwicklungsgebiete klar profilieren ( → Vermarktung!)
- Verkehrliche Defizite erkennen, Handlungserfordernisse ableiten, Folgeaufwände abschätzen



IVM

## Verkehr als Abwägungsbelang qualifizieren

- **Qualitätsstandards** definieren
- **Verkehrsfolgen** systematisch abschätzen und bewerten
- Standards hinsichtlich **Verfahren und (Verwaltungs-)Prozessen** vereinbaren
- vorhandene **Verfahren methodisch erweitern**



## Verfahren/ Instrumente/ Hilfestellungen

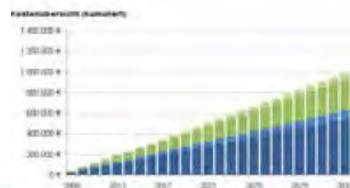
### Erreichbarkeitsanalysen

- Analyse verkehrsmittelspezifischer Erreichbarkeiten
- Abbildung von Qualitäten



### Abschätzung von Verkehrsfolgen und Verkehrsfolgekosten

- FOPS-Projekt „Verkehrsfolgeschätzer“
- Einfaches **Tool zur Abschätzung von langfristigen Folgekosten im Verkehr von Siedlungsflächen**
- Für regionale Anwendungen als Standard zu ertüchtigen



## Handlungsfeld: Konkretes Entwicklungsprojekt

Welche baulichen und organisatorischen Vorkehrungen sind notwendig, um die Mobilitätsbedürfnisse erfüllen zu können?

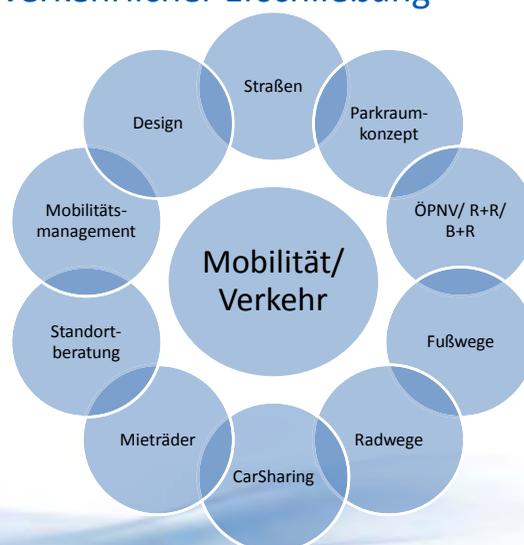
- *Wie gut sind wichtige Ziele mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu erreichen?*
- *Welche Angebote bestehen, welche müssen geschaffen werden? → ÖPNV, CarSharing, Mieträder ...*
- *Welche baulichen und organisatorischen Vorkehrungen sind notwendig? „Mobilpunkte“ etc.*
- *Welche verkehrlichen Folgekosten sind zu erwarten?*

- *Thema Mobilität und Verkehr frühzeitig mitdenken*
- *Entsprechende Flächenbedarfe erkennen*
- *Bebauungsplanung durch gezielte Vermarktung und Mobilitätsmanagement ergänzen*



IVM

## Elemente verkehrlicher Erschließung



IVM

## Perspektive für mehr Verbindlichkeit

Von der Schweiz und Österreich lernen

- **Systematische** und *perspektivisch auch obligatorische* **Mobilitätsberatung- und Information** für Unternehmen
  - *unter bestimmten / definierten Rahmenbedingungen bei Neuansiedlung, Erweiterung, Verdichtung*
  - *Aufzeigen des Maßnahmenspektrums und der Potenziale des betrieblichen Mobilitätsmanagements*
  - *Hinweis auf geeignete Mobilitätsangebote*
- als **anerkannte Grundlage in der Stellplatzsatzung** verankern
- **Chance:** durch frühzeitige Analyse der Mobilitätsbedürfnisse etwaige Probleme durch neu entstehende Verkehre vermindern



## Handlungsfeld: Konkrete Bauvorhaben und Bestand

- *Wie können Immobilienentwicklung, Vermarktung und Mobilität miteinander verknüpft werden?*
- *Wie kann in der realen Nutzung nachhaltige Mobilität gefördert werden?*
- *Umsetzung eines umfassenden standortbezogenen Mobilitätsmanagements*
- *Anreizsysteme und Förderung z.B. durch angepasste (reduzierte Stellplatzschlüssel) in den Stellplatzsatzungen*
- *Dauerhafte Organisationsstrukturen schaffen*
- *Kooperationen Partnerschaften entwickeln.*
- *Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsverhalten systematisch erfassen*




## Beispiel Standortbezogene Mobilitätspläne

- *Zieldefinition : Was soll mit dem Mobilitätsplan erreicht werden*
- *Analyse und Definition der Mobilitätsanforderungen und Mobilitätsverhalten der aktuellen/zukünftigen Nutzer der Standortes*
- *Definition der erforderlichen / gewünschten Standards u.a. in Bezug auf Erreichbarkeit und Erschließungsqualität aber auch Wirkungen/Effekte*
- *Definition und Ableitung erforderlicher gewünschter Angebote und Maßnahmen*
- *Festlegung von dauerhaften Organisationsmodellen und –strukturen mit konkreter Aufgabenzuordnung (z.B. Quartiersmanagement)*
- *Abstimmung von Finanzierungsmodellen (u.a. Nutzer-/Nutznießerfinanzierung) für Investitionen und Betrieb*

→ *Erarbeitung und Abstimmung mit an der Standortentwicklung beteiligter Akteure und sofern bekannt bestehender und zukünftiger Nutzer.*

IVM

## MOBILITÄTS- VERKEHRSPPLAN AIRPORTCITY+

Optimierung landseitige Anbindung der AirportCity und zugehöriger Areale

### Anlässe

- *Nahverkehrsplan Frankfurt Handlungsbedarf hinsichtlich der Busanbindung*
- *zahlreiche bestehende Arbeitskreise mit teilweise überlagernden Zielstellungen*
- *Dynamische Entwicklung am Standort (z.B. Gateway Gardens)*
- *dadurch infrastrukturelle Kapazitätsengpässe → rein MIV orientierte Mobilität funktioniert nicht!*

### Ziel

*Erarbeitung eines verkehrsträger- und aktorsübergreifend abgestimmten Mobilitätskonzeptes  
Mobilitäts- und Verkehrsplan Airportcity+*



IVM

## MOBILITÄTS- VERKEHRSPAN AIRPORTCITY+




## MOBILITÄTS- VERKEHRSPAN AIRPORTCITY+

### Prozessbeteiligte

- *Koordination und Projektmanagement  
ivm unterstützt durch das HOLM*
- *Alle öffentlichen und private Akteure mit Bezug zur landseitigen  
Erschließung der AirportCity+*
  - *Stadt Frankfurt und traffiQ*
  - *RMV*
  - *Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach, Main-Taunus-  
Verkehrsgesellschaft, LNG Groß-Gerau,*
  - *FRAPORT AG*
  - *GatewayGardens Projektentwicklungsgesellschaft*
  - *Regionalverband*



## Zukunftsfähige Mobilität erfordert klare Handlungslinien und Integration



- *realistische Entwicklung der Mobilitätsnachfrage berücksichtigen – räumliche Unterschiede beachten*
- *Stärken der Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote im Rahmen eines **abgestimmten Gesamtkonzeptes** nutzen – miteinander statt nebeneinander*
- *Planerische Konzeptionen als **Handlungsleitlinie für die Region***
- ***regionale Ansätze und Standards** entwickeln und gezielt für Stadt und Kreis umsetzen*
- *Entwicklung neuer Angebote gemeinsam mit der Region vorantreiben*
- ***Mobilitätsmanagement in der Planung verankern***
- ***tragfähige Finanzierungs- und Betreibermodelle** erarbeiten – gute Mobilitätsangebote haben einen Wert!*
- ***Siedlungs- und Verkehrsentwicklung** auf allen Planungsebenen **frühzeitig miteinander verzahnen** – **Verkehrsfolgenabschätzung integrieren!***
- *Neue Organisationsformen wagen! - Mobilität der Zukunft erfordert neue Kooperation*

### Kontakt

Dipl.-Ing. Heike Mühlhans  
ivm GmbH  
Lyoner Str. 22  
60528 Frankfurt am Main

Tel. +49 (0) 69 – 66 07 59 71  
Fax. +49 (0) 69 – 66 07 59 90  
Email: h.muehlhans@ivm-rheinmain.de

[www.ivm-rheinmain.de](http://www.ivm-rheinmain.de)