

Wohin verkehrt Europa – Verkehrsplanung in der Region Frankfurt / Rhein-Main

Strukturen

Tendenzen

Herausforderungen

Handlungsansätze

Konferenz der Heinrich-Böll-Stiftung
18.6.2004 in Frankfurt am Main

Beate Huf

Referentin des Erster Beigeordneter des Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main



Gebiet des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main und des Regierungsbezirks Darmstadt

Planungsverband:

2,2 Mio Einwohner,
1 Mio Beschäftigte,
Tendenz (noch) steigend

RP Darmstadt:

3,8 Mio Einwohner,
1,5 Mio Beschäftigte,
Tendenz (noch) steigend

Region Rhein-Main (IHK):

5,3 Mio Einwohner,
2.0 Mio Beschäftigte,
Tendenz (noch) steigend



Kernaufgabe des Planungsverbandes: Regionaler Flächennutzungsplan



Beispielhafte Arbeiten des Planungsverbandes im Bereich „Verkehr“

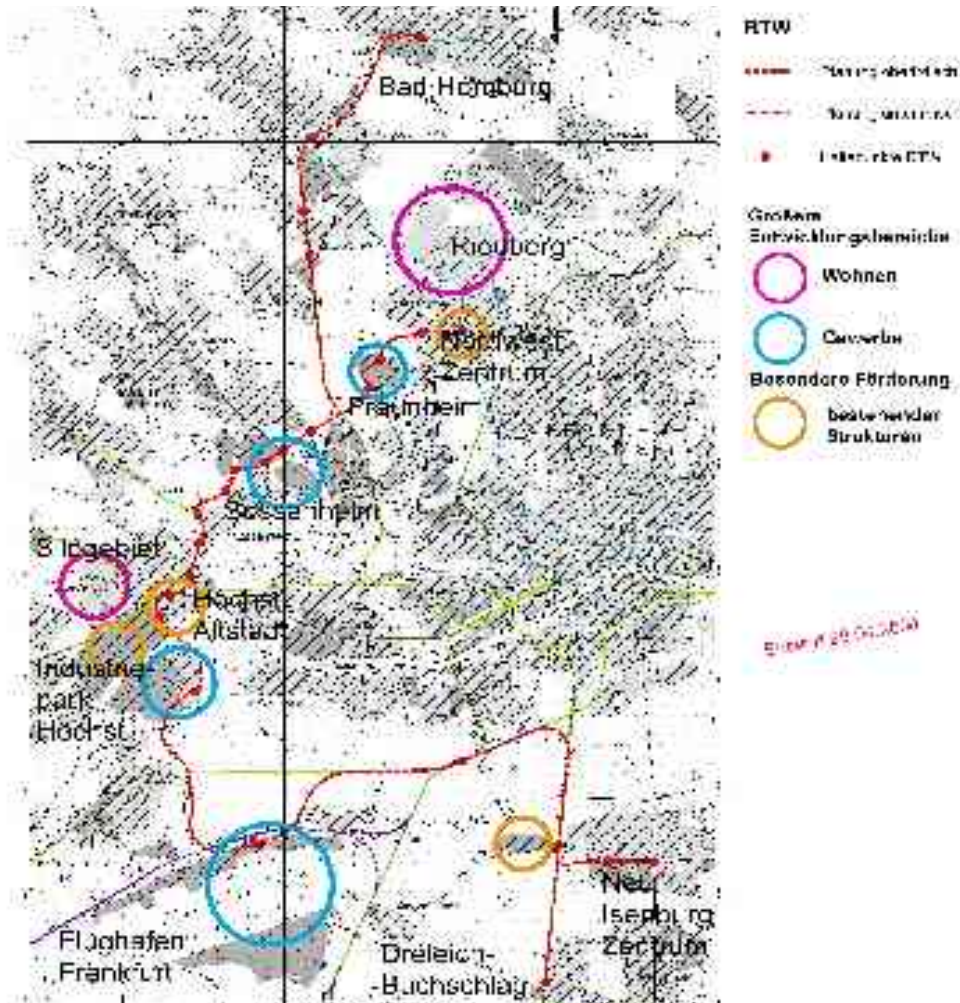
- **Betreuung der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main, die modellhaft das Verkehrsverhalten der Region abbildet.**
- **Erstellung der zugrunde liegenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenprojektionen**
- **Erstellung des Entwurfs für die Verkehrsnetze als Grundlage für den RegFNP**
- **Zusammenarbeit mit den Gebietskörperschaften bei regionalen Verkehrsaufgaben, z.B. überörtliches Radverkehrsnetz**
- **Kooperative Planung regionaler Verkehrsprojekte, z.B. Regionaltangente West**
- **Stellungnahmen im Bauleitverfahren, Planfeststellungsverfahren, Raumordnungsverfahren**

Handlungsansätze: Radverkehr, z.B. bike & business

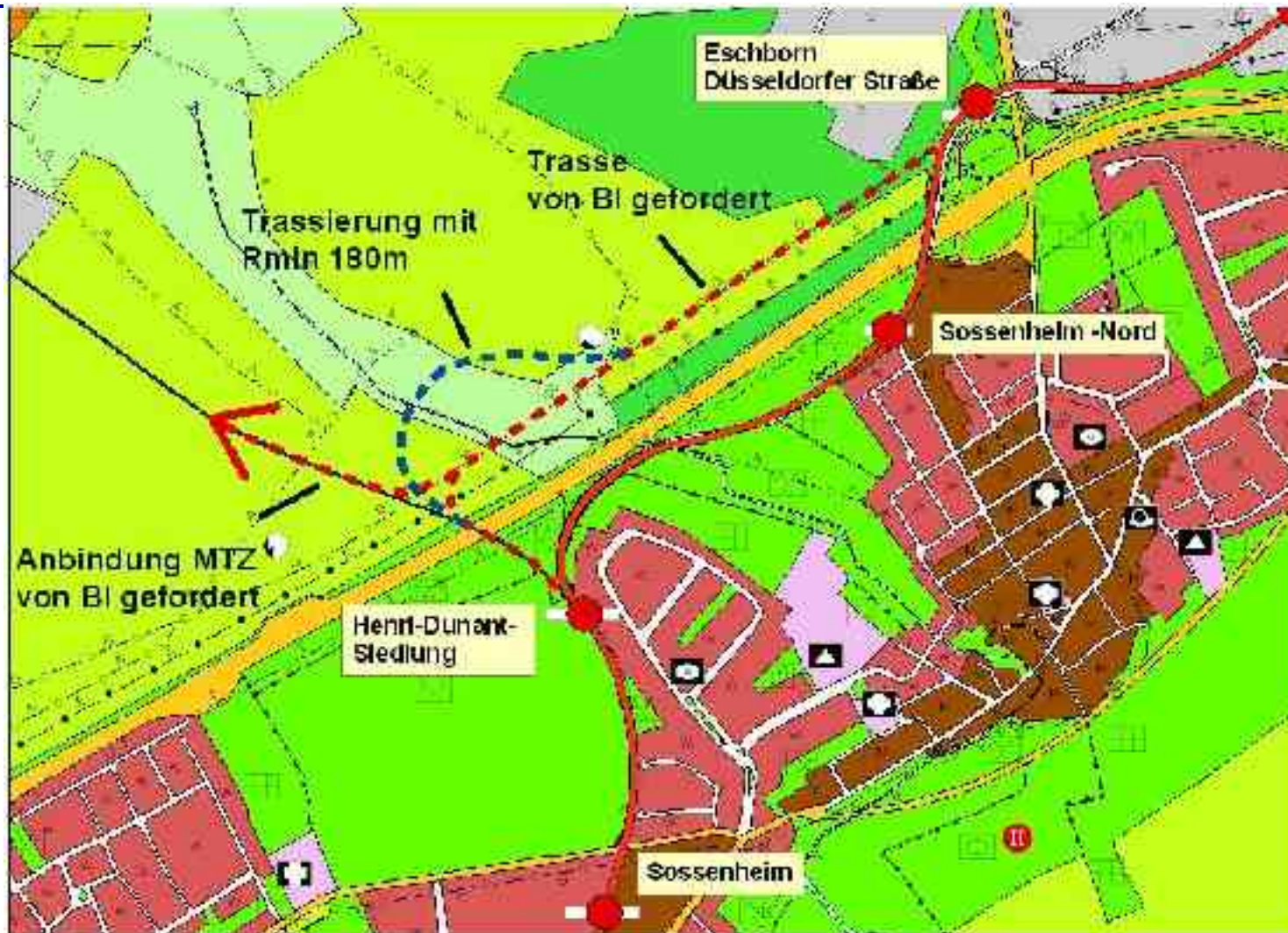
- Die Verknüpfung der Interessen Fahrrad fahrender MitarbeiterInnen mit denen „ihrer“ Unternehmen
- Die Stärkung des beruflichen Radverkehrs im System lokaler und regionaler Verkehrspolitik und -planung
- Die konzeptionelle Einbeziehung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Die Verbesserung des Fahrradimages als modernes Verkehrsmittel im Berufsverkehr



Handlungsansätze: ÖPNV, z.B. Regionaltangente West



ÖPNV ohne Fahrgäste: Forderungen der Bürgerinitiative in Sossenheim



Regionale Trends der Bevölkerungs- und Wohnflächenentwicklung

Bevölkerungsentwicklung 1987-2001



Verkehrliche Besonderheit: Pendleraufkommen Frankfurt und Eschborn

- **Frankfurt hat über 300.000 Einpendler am Tag, Die Bevölkerung am Tag ist um die Hälfte höher als nachts. Frankfurt hat 76 Arbeitsplätze auf 100 Einwohner.**
- **Eschborn, Sulzbach, Schwalbach, Liederbach („Speckgürtel“) haben sogar eine Einpendlerquote von 90%. Eschborn hat 140 Arbeitsplätze auf 100 Einwohner.**
- **Die Beschäftigtenentwicklung ist – wie die Einwohnerentwicklung – regional sehr unterschiedlich**
- ➔ **Die Pendler-Verkehrsströme verändern sich und sind nicht nur auf das Zentrum ausgerichtet.**

Verkehrsverhalten Kernstädte (OF/FFM) – Umland im PV

Frankfurt/Offenbach

- $\frac{1}{3}$ der Haushalte ohne PKW
- 3 bis 4 Wege am Tag, am meisten Teilzeit beschäftigte Frauen
- $\frac{1}{3}$ der Haushalte ohne Fahrrad
- $\frac{2}{3}$ wohnen < 1 km von Bahnhaltestelle entfernt
- Weniger als $\frac{1}{3}$ der Wege klassischer Berufsverkehr, davon die Hälfte per PKW
- Einkaufen fast $\frac{1}{2}$ zu Fuß

Umland

- $\frac{1}{10}$ der Haushalte ohne PKW
- 3 bis 4 Wege am Tag, am meisten Teilzeit beschäftigte Frauen
- $\frac{1}{6}$ der Haushalte ohne Fahrrad
- weniger als die Hälfte wohnen < 1 km von Bahnhaltestelle entfernt
- Weniger als $\frac{1}{3}$ der Wege klassischer Berufsverkehr, davon mehr als $\frac{2}{3}$ per PKW
- Einkaufen zu $\frac{1}{4}$ zu Fuß

→ **städtische Lebensformen sind verkehrlich umweltfreundlicher !**

Allgemeine Tendenzen des Verkehrsgeschehens

- Individuellere Lebensstile, prekäre Beschäftigungsverhältnisse, funktional gemischtere Städte führen zu einer Diversifizierung von Zeiten, Wegen und Wegeketten in der Region. Verkehrsmittel werden spezifischer gewählt. ÖPNV wird weniger rentabel.
 - Der Güterverkehr auf den Autobahnen nimmt zu, gleichzeitig sind diese integraler Teil des regionalen Straßennetzes. Verdrängungen bei Staus belasten Wohnstraßen in den Städten.
 - Einkauf in nur per Auto erreichbaren Zentren nimmt zu. („großflächiger Einzelhandel“)
 - Die Luftschadstoffe, insbesondere Stäube sind im derzeitigen Ausmaß demnächst nicht mehr erlaubt.
 - Öffentliche Gelder für neue Straßen, Straßensanierung und ÖPNV wird nicht mehr im bisherigen Ausmaß zur Verfügung stehen.
 - Benzin wird teurer.
- **Führt das automatisch zur Änderung des Problembewusstseins (der Planungsmethoden, des Verkehrsverhaltens...)?**

Generalverkehrsplanung (nicht nur) in der Region Rhein-Main – eine Methodenkritik

- Verkehrsnetze werden als Fließmodell mit Widerständen und Engstellen abgebildet. (z.B. VDRM)
- Engstellenbeseitigung zur Herstellung eines optimalen Fließzustandes sind das abgeleitete Ziel.
- Neue Straßen und neue Verkehrsführungen werden modellhaft „eingehängt“ und auf ihre „Netzwerkung“ überprüft.
- Zwangsweise kommt es zu Umverteilungen und „Entlastungen“ an anderer Stelle“; Verkehr erzeugende Wirkungen neuer Angebote werden kaum erfasst.
- Die Wechselwirkungen zwischen Verkehrs-Infrastruktur - Umfeld - Entwicklungsdynamik wird nicht abgebildet
- Planerische Wertentscheidungen werden technisch verbrämt,
- urbane, integrierte Lösungen verhindert.

Daten in der VDRM

Grundlegenden Daten zur Ermittlung von Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot

- Einwohner in Wohngebieten
- Beschäftigte an Arbeitsstätten
- Schüler und Studenten an Bildungsstätten
- Motorisierung
- Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen

- Angebot des öffentlichen Verkehrs
(16 500 Strecken, 6 500 Knoten, 4 100 Linien)
- Straßennetz
(20 500 Strecken, 9 500 Knoten)

Anwendung der Daten in der Verkehrsplanung

Berechnung der Verkehrsnachfrage



Berechnung der Auslastung der Verkehrsinfrastruktur



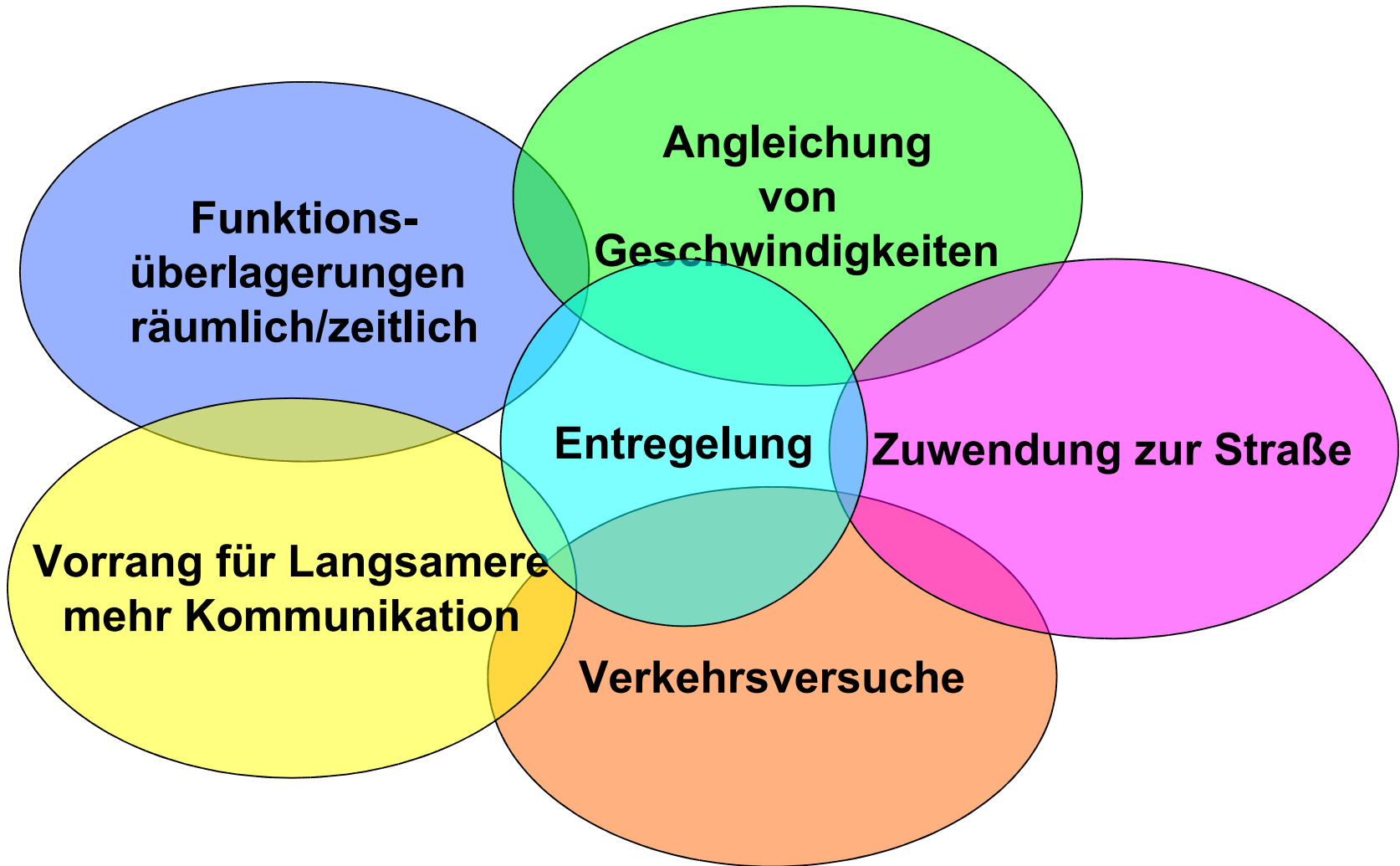
Bewertung von Maßnahmen



Funktion der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main – ein komplexes Rechenmodell simuliert Verkehr (bis 2020)

- **Instrumentarium zur Abschätzung verkehrlicher Folgewirkungen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen**
- **Instrumentarium zur Abschätzung verkehrlicher Folgewirkungen von siedlungsstrukturellen Veränderungen (z. B. Veränderungen der Bevölkerungsstruktur, Beschäftigtenstruktur)**
- **Einheitliche Datenbasis für alle Verkehrsuntersuchungen in der Region**
- **Rechtssicherheit für Verkehrsuntersuchungen aufbauend auf der VDRM**
- **Basis für Modelle der kurzfristigen und dynamischen Verkehrsprognose**

Denkanstöße 1: Liberalisierung und Vernetzung statt Verregelungen



Durch den Planungsverband formulierte Leitlinien

- **Verkehr ist integrierter Bestandteil von Stadt und Region und deshalb immer im Kontext der angestrebten Flächenentwicklung zu behandeln“**
- **„Die negativen Auswirkungen des MV auf Gesundheit, Umwelt, Landschaft und Stadt sollen vermindern werden. Es sollen grundsätzlich keine neuen Flächen für „Verkehr“ versiegelt werden, es sei denn zur Erschließung von neuen Siedlungsflächen.“**
- **„Verkehrsarten und –ströme sollen gemischt und überlagert werden, Verkehrsnetze engmaschig und durchlässig gestaltet werden, um eine große Erschließungswirkung bei der Minimierung der Trennwirkung durch Trassen zu erzielen.“**
- **„Jede neue Straße muss auf die durch sie potenziell induzierte städtebauliche Dynamik hin überprüft werden.“**
- **„Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sollen gegenüber anderen öffentlichen Investitionen abgewogen werden.“**

Maßnahmen z.B.

- **Priorisierung der hunderte von geplanten Straßenneu- und Ausbauvorhaben in der Region nach nachvollziehbaren und breit angelegten Kriterien**
- **Förderung von kommunalen Verkehrskonzepten, eingebunden in Stadtentwicklung und –gestaltung mit Priorität der Nutzung des Bestandes**
- **Hauptverkehrsstraßen – innerorts oder (noch) außerorts städtebaulich und landschaftlich fassen und einbinden (Anbaufreiheit, Netzschlusslogik und Hierarchisierung suggeriert ortsfreien Raum)**
- **Abbau von Straßenplanungs- und Bauverwaltungen zugunsten von Stadt- und Regionalplanungsbehörden**
- **Mehr regionale Kooperation**
- **Radverkehrsförderung**
- **eng verzahnte Zuordnung von Nutzungen**

Denkanstöße 2: reurbanisation statt urban sprawl

**Städte
bedeuten**

**Möglichkeiten, Nischen,
Cluster, kurze Wege –
aber auch durcheinander
und kleine Wohnungen**

Chance im Postfordismus??

**urban sprawl
bedeutet**

**Grün, Homogenität, Platz
aber auch weite Wege
und sich verschlechternde
Infrastruktur**

Chance im Postfordismus??