

Zukunftsfähige Mobilität für alle

Leitbild für die Region FrankfurtRheinMain

Stand Oktober 2024



Der Projektverbund:

Herausgeber

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main

Autorinnen und Autoren

Georg Angele (Regionalverband)
Jutta Deffner, Melina Stein (ISOE – Institut für sozial ökologische Forschung)
Tonio Weicker (Goethe-Universität Frankfurt am Main)
Fabian Bergk (ifeu gGmbH – Institut für Energie- und Umweltforschung)

Zitiervorschlag

Regionalverband FrankfurtRheinMain (Herausgeber) (2024): Zukunftsfähige Mobilität für alle. Leitbild für die Region FrankfurtRheinMain. Angele, Georg; Deffner, Jutta; Stein, Melina; Weicker, Tonio; Bergk, Fabian. Frankfurt am Main.

Über das Projekt transform-R

Das Forschungsprojekt transform-R hat zum Ziel, Akteure in der Metropolregion FrankfurtRheinMain für die Mobilitätswende zu sensibilisieren und neue Handlungsoptionen aufzuzeigen. In vier großräumigen Reallaboren sollen über mehrere Jahre hinweg soziale Innovationen und neue Organisationsprozesse im Bereich nachhaltiger Mobilität erprobt werden. Grundlage ist dieses mit allen Akteuren der Region gemeinsam entwickelte Leitbild. Mehr zum Projekt unter www.transform-region.de

Projektpartner

Regionalverband FrankfurtRheinMain
ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung
Goethe-Universität Frankfurt am Main, Institut für Humangeographie, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
ifeu gGmbH – Institut für Energie- und Umweltforschung

Förderung

Das Projekt „transform-R – Die Gestaltung der Energie- und Mobilitätswende als sozial-ökologische Transformation in der Region Frankfurt/Rhein-Main“ wird gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), Förderschwerpunkt „Transformationsinitiative Stadt-Land-Zukunft“.

Frankfurt am Main, Oktober 2024

Hintergrund

Verkehr und Mobilität in der Region sind Problem und Chance zugleich. Allerdings besteht Notwendigkeit und Dringlichkeit für eine Mobilitätswende in Richtung einer postfossilen Mobilität:

Das Erreichen der Klimaziele ist nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Nur so kann die Zukunftsfähigkeit der Region gewährleistet werden. Dafür müssen wir unsere Mobilität und den resultierenden Verkehr nachhaltig gestalten. Beides sind einerseits wichtige Faktoren und Hebel für den Klimaschutz. Andererseits muss Mobilität auch gerechter gestaltet sein und gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen.

Das hier vorgelegte Leitbild dient als Grundlage für die gemeinsame Arbeit aller Akteure an der Mobilitätstransformation. Mit dem Leitbild machen wir einen wichtigen Schritt für den Klimaschutz. Uns ist bewusst, dass – selbst, wenn alle hier genannten Ziele in der Region erreicht werden – dies nicht ausreichen wird. Auch in anderen Lebensbereichen und auf anderen Politikebenen müssen konkrete Maßnahmen zur Einsparung von Treibhausgasemissionen umgesetzt werden, um als Region einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Deshalb haben wir, als Akteure der Region FrankfurtRheinMain (siehe S. 11), in einem gemeinsamen Prozess dieses Leitbild erarbeitet. Es soll als Dach für die Gestaltung von bestehenden und entstehenden Strategien und Konzepten in der Region dienen. Wir haben ein Zukunftsbild formuliert, das ausdrückt, wo wir hinwollen, welche Ziele wir uns setzen und mit welchen Handlungsprinzipien wir diese erreichen.

Was wollen wir mit dem Leitbild erreichen?

- Das Leitbild ist ein gemeinsam erarbeiteter Konsens und Handlungsrahmen, um eine zukunftsfähige Mobilitätskultur in der Region voranzubringen.
- Alle Akteure tragen Verantwortung. Es ist notwendig, gemeinsam, also über Kommunen, Parteien und Institutionen hinweg, zu handeln – auf allen Ebenen in der Region, in den Verwaltungen, mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Wirtschaftsakteuren.
- Kern sind sieben Zielsetzungen, die informellen wie formellen Plänen und Vorhaben von Kommunen und Landkreisen als „Leitplanken“ dienen.
- Fokus ist die Mobilität in der Region FrankfurtRheinMain. Überregionale Mobilität steht nicht im Zentrum.
- Obwohl sich das Leitbild an die Akteure in der Region richtet, braucht es für einige Ziele weitere Akteure auf Bundes- und Landesebene.
- Es dient dazu, die große Komplexität der Mobilitätstransformation einfacher zu vermitteln. Es gibt Hilfestellung für politisches Handeln, für die Verwaltungsarbeit und für Unternehmen.
- Das Leitbild erleichtert es den Verwaltungen, die politischen Akteure argumentativ zu unterstützen.
- Es schafft Sicherheit, Verbindlichkeit und Unterstützung vor allem für kleinere Kommunen und für die Wirtschaft.
- Das Leitbild liefert der organisierten Zivilgesellschaft und der Wirtschaft Argumentationsgrundlagen für ihre Forderungen zur sozial-ökologischen Transformation.
- Es soll Mut zur Veränderung machen und zum Handeln auffordern. Die Akteure der Region haben den Willen, den Transformationsprozess zu stärken und wollen zukunftsfähige Mobilität für alle.

Das Leitbild zielt auf eine nachhaltige Transformation ab, die Mobilität und Verkehr in der Region tiefgreifend verändert. Dafür ist ambitioniertes Handeln von allen Akteuren erforderlich. Wie ein solches Zukunftsbild aussehen kann, zeigen wir hier auf.

Zukunftsbild – an welche Zukunft wir denken

Im Jahr 2045 ist in der Rhein-Main-Region eine zukunftsfähige und weitgehend emissionsfreie Mobilitätskultur etabliert, die sozialverträglich, barriere- und diskriminierungsfrei ist. Die Veränderung zu einer klimaverträglichen und bedürfnisgerechten Mobilität wurde als Gemeinschaftsaufgabe verstanden. Innovative Mobilitätskonzepte wurden durch eine zielgerichtete Zusammenarbeit der regionalen Beteiligten schrittweise umgesetzt.

Der Veränderungsprozess basierte auf dem **breiten Konsens** zwischen Bürgerschaft, Politik, Verwaltung und Wirtschaft. Es besteht nun Einigkeit darüber, dass ein Wandel große Potenziale birgt und in viele gesellschaftliche Bereiche hineinwirken kann. Entscheidungstragende fördern eine offene und kontinuierliche Diskurskultur durch transparente Kommunikation. **Partizipation und Austausch** dienen als Grundlage dafür, dass zukunftsfähige Mobilitätspraktiken übernommen wurden. Die Vorteile nachhaltiger Mobilität sind inzwischen allen bekannt und eine professionelle regionale Kommunikation erfolgt zielgruppenorientiert.

Passgenaue Mobilitätsangebote und Infrastrukturen ermöglichen Verkehrsvermeidung und klimaschonende regionale Mobilität, die zum Großteil mit dem Umweltverbund abgewickelt wird. Grundlage hierfür ist eine Siedlungsflächenentwicklung, die sich an leistungsfähigen Korridoren des Umweltverbundes orientiert. Zudem werden die Folgekosten der Siedlungsentwicklung berücksichtigt. All dies ist über eine vorbildliche **Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und mit den Landesbehörden** gelungen.

Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist eine Planungsmaxime. Verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen werden umgesetzt und von der Bevölkerung geschätzt. Sie ermöglichen auch, dass verkehrsberuhigte, sichere, barrierefreie Orte entstehen, die zum sozialen Miteinander einladen. In nutzungsgemischten Siedlungsstrukturen erfüllen Nahversorgungseinrichtungen verschiedenste Funktionen.

Multimodale und integrierte Mobilitätsangebote, die eine Wahlfreiheit der Verkehrsmittel ermöglichen und durchgängige Wegekettens schaffen, sind für alle Bevölkerungsgruppen **bezahlbar und bedürfnisgerecht** gestaltet. Städtische und ländliche Gebiete sind gut miteinander verbunden, sowohl physisch als auch digital. Dies ermöglicht selbstständige Mobilität und integriert bürgerschaftlich initiierte Angebote. Als wichtiger Bestandteil eines gesunden Lebensstils ist aktive Mobilität in der Gesundheitsförderung verankert.

Die Verkehrsinfrastruktur für den **Umweltverbund** ist lückenlos ausgebaut. Insbesondere gibt es **attraktive, sichere und leistungsfähige Netze** für den Fuß- und Radverkehr sowie elektrische Leichtfahrzeuge. Die Städte und Landkreise der Region arbeiten gemeinsam an Lösungen zur effizienten Bewältigung der Pendlerströme. Die Zuständigkeiten für Neubau und Bestandserhaltung sind klar verteilt. Gleichzeitig wurden neue institutionelle und finanzielle Strukturen für eine nachhaltige Mobilität mit entsprechenden Personalkapazitäten geschaffen.

Der **Wirtschaftsverkehr** ist nachhaltig und leistungsfähig, indem umweltverträgliche und weitgehend emissionsfreie Verkehrsmittel genutzt werden. Dies wurde durch eine regionale Strategie erreicht, die gemeinsam erarbeitet und durch die zuständigen Akteure schrittweise und konsequent umgesetzt wurde. Besonders im Schienenverkehr ist die Qualität dadurch deutlich gestiegen.

Im ÖPNV ermöglichen autonome Fahrzeuge insbesondere in suburbanen und ländlichen Gemeinden eine bessere Anbindung. Die große Mehrzahl aller **Fahrzeuge** ist inzwischen **weitgehend emissionsfrei**. Die Erzeugung **erneuerbarer Energien** für die Mobilität ist fest in die Mobilitätspläne integriert, was die Region zu einem Vorbild für andere macht.

Unsere Ziele bis 2045

- 1) **Öffentliche Räume** zeichnen sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus. Sie sind sicher und ermöglichen die Nutzung durch alle.
- 2) Der **öffentliche Verkehr ist als Rückgrat** der Mobilitätstransformation für Nutzerinnen und Nutzer verlässlich und bezahlbar.
- 3) Die **Qualität der Mobilitätsangebote** ist hoch, unabhängig von der Ortslage und den Ressourcen der Kommune, da die finanzielle Verantwortung neu geregelt ist.
- 4) Multimodale, möglichst emissionsfreie Angebote erfüllen die **Mobilitätsbedürfnisse** von allen.
- 5) Die auf den Umweltverbund und Multimodalität ausgerichtete **Infrastruktur** ist lückenlos ausgebaut.
- 6) Die **Antriebswende** ist umgesetzt. Es existiert eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur für den Privat- und Wirtschaftsverkehr.
- 7) Die Menschen in der Region profitieren von **kurzen Wegen**.

1. Öffentliche Räume zeichnen sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus. Sie sind sicher und ermöglichen die Nutzung durch alle.

Was gehört dazu?

- Öffentliche Räume sind mehr als nur Verkehrsräume. Sie können von der Bevölkerung individuell genutzt werden. Die Qualität für Aufenthalt, Begegnung und Bewegung ist hoch.
- Öffentliche Räume sind sicher. Eine selbstbestimmte Mobilität ist möglich. Der Fokus liegt auf Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit für den Fuß- und Radverkehr sowie elektrischen Leichtfahrzeugen. Das Ziel der „Vision Zero“ wird verfolgt.
- Verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen und die Umnutzungen öffentlicher Räume für die Mobilitätstransformation sind in der Bürgerschaft anerkannt.

Was ist zu tun?

- Die Kommunen praktizieren eine ganzheitliche, partizipative Planung und Stadtentwicklung. Dabei wird der öffentliche Raum einbezogen und der Fuß- und Radverkehr in allen Planungen priorisiert.

2. Der öffentliche Verkehr ist als Rückgrat der Mobilitätstransformation für Nutzerinnen und Nutzer verlässlich und bezahlbar.

Was gehört dazu?

- Es gibt eine Mobilitätsgarantie, die verlässliche und planbare Mobilitätsangebote sowie Komfort für die Nutzerinnen und Nutzer gewährleistet.
 - Zwischen den Gemeinden der Region besteht je nach Raumstruktur mindestens ein 15- bis 30-Minuten-Takt.
 - Die Stationen des Schienenverkehrs sind intermodale Mobilitätsstationen. Der öffentliche Verkehr ist erweitert um flexible Angebote wie On-Demand-Verkehre und Sharing-Systeme für die erste und letzte Meile.
- Der öffentliche Verkehr ist attraktiv und kann intuitiv genutzt werden. Dabei helfen verkehrsmittelübergreifende, digital zur Verfügung gestellte Informationen.
- Die Reisezeiten im ÖPNV sind durch geeignete Maßnahmen verkürzt worden. Hauptzielgruppe dieser Maßnahme sind Pendlerinnen und Pendler.
- Autonome Fahrzeuge sind in den öffentlichen Verkehr integriert.

Was ist zu tun?

- Die Gemeinden, Städte und Landkreise entwickeln ganzheitliche Planwerke, die ein einheitliches, wiedererkennbares, multimodales System kontinuierlich weiterentwickeln.
- Die Aufgabenträger müssen vom Land und Bund dazu befähigt werden, das beschriebene Mobilitätsangebot finanzieren zu können.

3. Die Qualität der Mobilitätsangebote ist hoch, unabhängig von der Ortslage und den Ressourcen der Kommune, da die finanzielle Verantwortung neu geregelt ist.

Was gehört dazu?

- Die inter- und multimodalen Angebote (ÖPNV verknüpft mit On-Demand-Angeboten, Sharing und Pooling) sind an die räumlichen Bedingungen angepasst. Dies ermöglicht durchgängige Wegekettten.
- Der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split in der Region beträgt 80 Prozent im Jahr 2045. (dies entspricht der Fortschreibung des Zielwertes für 2030 aus der Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain).

Was ist zu tun?

- Um das Modal-Split-Ziel zu erreichen, nutzen die Akteure in der Region anerkannte Indikatoren nachhaltiger Mobilität, zum Beispiel die europäischen SUMI-Indikatoren. Mit diesen wird der Fortschritt der Mobilitäts- und Energietransformation gemessen.
- Die Mobilitätstransformation ist auskömmlich finanziert. Die Akteure der Region setzen sich dafür ein, neue und einfachere Finanzierungsarten und -strukturen, etwa die Nutznießerfinanzierung, zu prüfen und deren Einführung gegebenenfalls anzustoßen. Gleichzeitig werden Subventionen abgebaut, die den motorisierten Individualverkehr fördern.
- Die rechtlichen Rahmenbedingungen, wie das Hessische ÖPNV-Gesetz, sind entsprechend angepasst. Beispielsweise sind Aufgabenträgerorganisationen zur Planung und zum Betrieb von Mobilitätsstationen ermächtigt.

4. Multimodale, möglichst emissionsfreie Angebote erfüllen die Mobilitätsbedürfnisse von allen.

Was gehört dazu?

- Eine gerechte, inklusive, diskriminierungsfreie, zukunftsfähige und möglichst emissionsfreie Mobilitätskultur wird ganzheitlich und strategisch durch die Akteure der Region getragen und kommuniziert.
- Angebote werden so entwickelt, dass sie sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren und im Einklang mit dem Klimaschutz stehen. Sie entstehen auf Grundlage empirischer Daten.
- Es gibt einen regelmäßigen und institutionalisierten Austausch zwischen und in den Kommunen sowie mit weiteren relevanten Akteuren, um sich zum Stand der entwickelten oder umgesetzten Maßnahmen nachhaltiger Mobilität zu informieren.

Was ist zu tun?

- Hierfür bedarf es einer koordinierenden und steuernden Institution, damit Konzepte oder Planungen zwischen Kommunen oder Aufgabenträgern harmonisiert werden und sich nicht gegenseitig behindern oder aufheben.
- Dieser Grundsatz ist auch in den Planwerken der überregionalen Akteure (Bund, Land) zu berücksichtigen.

5. Die auf den Umweltverbund und Multimodalität ausgerichtete Infrastruktur ist lückenlos ausgebaut.

Was gehört dazu?

- Die Infrastruktur für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist lückenlos ausgebaut und leistungsfähig – innerorts wie überörtlich.
- Die Ertüchtigung, der Ausbau mit Flächenbereitstellung und die Vernetzung der öffentlichen (Schienen-)Infrastruktur ermöglichen die Rückgrat-Funktion des öffentlichen Verkehrs.
- Die Gestaltung von Mobilitätsstationen ist ein zentrales Instrument in der Planung.
- Intermodale Konzepte für den Wirtschaftsverkehr sind in der Region umgesetzt. Die Region verfügt über ein leistungsfähiges Netz an Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr. Die Industrie- und Gewerbeflächen der Kommunen sind multimodal angeschlossen.
- Die Zuständigkeiten für Neubau und Bestandserhaltung sind klar verteilt und gut gemanagt.
- Es sind neue institutionelle und finanzielle Strukturen für ein regionales Investitionsmanagement und für Baulastträgerschaften geschaffen. Bürokratische und rechtliche Hürden sind ausgeräumt und verlangsamen den Um- und Ausbau nicht mehr.

Was ist zu tun?

- Für die ÖPNV-Infrastruktur bedarf es einer ausreichenden und langfristig gesicherten Finanzierungsgrundlage.
- Alle Planungsebenen (Land, Kommunen und Kreise) sowie private Akteure müssen hier gut zusammenarbeiten und Rollen klar verteilen.
- Die Politik der Region tritt für das Ziel gegenüber den übergeordneten landes- und bundespolitischen Ebenen aktiv ein.

6. Die Antriebswende ist umgesetzt. Es existiert eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur für den Privat- und Wirtschaftsverkehr.

Was gehört dazu?

- Die Potenziale der erneuerbaren Energien in der Region werden genutzt. Es bestehen tragfähige Geschäftsmodelle für zugängliche Ladeinfrastruktur.
- Stromnetze und Versorgungsstrukturen sind für ein intelligentes Lastmanagement ausgebaut. Die Ladeinfrastruktur mit entsprechenden Netzkapazitäten und die Tankstellen für alternative Antriebe sind auch auf die besonderen Anforderungen des Schwerlastverkehrs ausgelegt.
- Auch im Wirtschafts- und Güterverkehr sind energieeffiziente und weitgehend emissionsfreie Fahrzeuge im Einsatz.

Was ist zu tun?

- Alle Planungsebenen (Land, Kommunen und Kreise) sowie private Akteure müssen hier gut zusammenarbeiten und Rollen klar verteilen.

- Die Politik der Region tritt gegenüber den übergeordneten landes- und bundespolitischen Ebenen aktiv für das Ziel ein.

7. Die Menschen in der Region profitieren von kurzen Wegen.

Was gehört dazu?

- Nachhaltige Mobilitätslösungen und auf Nutzungsmischung ausgelegte Stadtplanung spielen bei der Erneuerung von Bestandsquartieren eine wesentliche Rolle.
- Das Konzept der 15-Minuten-Stadt ist auf dem Weg der Umsetzung und auch auf die Region angepasst. An den Standorten der Nahversorgung können verschiedenste Erledigungen gemacht werden (Multifunktionalität).
- Die Siedlungsentwicklung erfolgt entweder im Einzugsgebiet der Stationen des Schienenverkehrs oder gewährleistet gute Erreichbarkeit der Stationen mit dem ÖPNV.
- Im Wirtschaftsverkehr erhalten regionale Kreisläufe und möglichst emissionsfreie Transportketten Vorrang.
- Die durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Schäden für das Gemeinwohl, wie Umwelt- und Gesundheitsschäden, sowie Flächeninanspruchnahme müssen sich in den Kosten für die PKW-Nutzung widerspiegeln.

Was ist zu tun?

- In der Region wird das Prinzip einer integrierten Stadt- und Regionalplanung gestärkt.
- Alle Planungsebenen (Land, Kommunen und Kreise) sowie private Akteure müssen hier gut zusammenarbeiten und Rollen klar verteilen.
- Die Politik der Region tritt gegenüber den übergeordneten landes- und bundespolitischen Ebenen aktiv für das Ziel ein.

Unsere Handlungsprinzipien – wie wir die Erneuerung angehen

Die folgenden Handlungsprinzipien bringen zum Ausdruck, wie die Ziele auf der Umsetzungsebene erreicht werden können und auf was bei der Formulierung von konkreten Maßnahmen geachtet werden sollte.

- Für eine lebenswerte Region müssen alle zusammenarbeiten und die gemeinsamen Ziele umsetzen: Bevölkerung, Politik, Kommunen und Unternehmen. Interkommunale Zusammenarbeit sowie Ansätze zum regionalen Austausch sind erforderlich.
- Für eine gelingende Mobilitätstransformation ist die Kopplung mit dem Energiesektor sowie der Ausbau dezentraler erneuerbarer Energien und zugehöriger Netze unverzichtbar.
- Beim Bau von Verkehrsinfrastruktur haben Sanierung, Umnutzung und Erneuerung Vorrang vor dem Neubau.
- Es gilt der verkehrsplanerische Grundsatz „vermeiden, verlagern, verträglich gestalten“.

- In der Siedlungsentwicklung ist Innenentwicklung gegenüber der Außenentwicklung zu priorisieren. Die Bestandsentwicklung hat Vorrang vor dem Neubau.
- Die bestehenden Regelwerke in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung sollen mit Fokus auf und zu Gunsten des Umweltverbands angewendet werden.
- Alle Bevölkerungsgruppen müssen als Zielgruppen berücksichtigt werden.
- Es ist wichtig, neue innovative Technologien zu nutzen (zum Beispiel Digitalisierung). Sie müssen aber hinsichtlich ihrer sozial-ökologischen Risiken geprüft und diesbezüglich gestaltet werden.
- Die Flächenplanung orientiert sich an den Einzugsbereichen der Stationen des Schienenverkehrs und sieht ausreichende Flächen für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und der Mobilitätsstationen vor.
- Die Umsetzung und Weiterentwicklung des Leitbildes ist ein ständiger Prozess, es wird immer wieder Überprüfungs- und Anpassungsschritte geben.

Wie geht es weiter?

Damit das Leitbild mit Leben erfüllt wird, werden wir es auf unterschiedlichen Ebenen in die Region tragen. Mit der Fertigstellung dieser ersten Textversion ist es nun besonders wichtig, die politischen Akteure im Verbandsgebiet, die interessierte Öffentlichkeit und Akteure der Wirtschaft für die Ergebnisse des Prozesses zu begeistern und sie an den kommenden Schritten zu beteiligen.

Folgende nächste Schritte sind vom Regionalverband FrankfurtRheinMain für 2024 und 2025 geplant:

- Informationsveranstaltungen für Entscheidungsträgerinnen und -träger aller Kommunen.
- Bürgerdialoge und Kommunikation durch Multiplikatoren.
- Das Leitbild in die politischen Gremien der Region FrankfurtRheinMain zur weiteren Abstimmung einbringen.
- Akteure der Region anregen, an den Zielen zu arbeiten und die Handlungsprinzipien zu berücksichtigen.

Wie wurde das Leitbild erarbeitet?

Der vorliegende Text zum Leitbild wurde im Rahmen von drei Workshops mit Akteuren der Region erarbeitet. Angestoßen wurde der Prozess im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Forschungsprojektes „transform-R“. Das Projekt wird vom Regionalverband FrankfurtRheinMain koordiniert, mit dem übergeordneten Ziel, die Energie- und Mobilitätswende in der Region voranzutreiben. Projektpartner sind die Goethe-Universität Frankfurt, das ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung sowie das ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung.

Für den Leitbildprozess wurden alle 80 Kommunen sowie die sechs Landkreise des Verbandsgebiets eingeladen. In den Workshops waren kontinuierlich vertreten:

- 17 Kommunen (Fachebenen aus Bad Homburg v. d. Höhe, Bruchköbel, Dietzenbach, Frankfurt am Main, Friedrichsdorf, Hanau, Heusenstamm, Königstein im Taunus, Kriftel, Kronberg im Taunus, Mörfelden-Walldorf, Mühlheim am Main, Neuberg, Neu-Isenburg, Rodgau, Ronneburg und Rüsselsheim am Main)
- Drei Landkreise (Hochtaunuskreis, Kreis Offenbach, Wetteraukreis).
- Beteiligt waren ebenso die Interessenvertretung der Wirtschaft (IHK), Organisationen des öffentlichen Nahverkehrs (RMV, KVG Main-Kinzig mbH, kvgOF Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH), die organisierte Zivilgesellschaft zu Mobilitätsthemen (ADAC, VCD) sowie Landesbehörden und intermediäre Organisationen (Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen, Hessen mobil, HOLM GmbH, ivm GmbH).

Wir danken allen bisher Beteiligten für ihr Engagement für das Leitbild!

Glossar

Aktive Mobilität: Fortbewegung mit Hilfe eigener Muskelkraft wie Zulußgehen, Radfahren, Pedelec fahren.¹

Antriebswende: Ersatz von fossilen Treibstoffen durch klimaneutrale Antriebsarten wie Elektromobilität. Ziel ist es, die Emissionen von CO₂, Luftschadstoffen und Lärm während des Fahrbetriebs zu reduzieren/ganz zu vermeiden.²

Akteure: Hier verstanden als überindividuell sozial Handelnde in Form von Zusammenschlüssen zu Interessengemeinschaften, Verbänden, Konzernen oder Bürgerinitiativen. In diesem Text gleichgesetzt mit dem Begriff Stakeholder – Anspruchsgruppen.

Elektrische Leichtfahrzeuge (LEV): Elektrisch betriebene Fahrzeuge mit eher niedrigen Geschwindigkeiten wie E-Scooter, E-(Lasten-)Fahrräder, Elektromopeds, -motorräder bis hin zu drei- und vierrädrigen Elektrofahrzeugen (Mikroautos). Sie sind kleiner und deutlich leichter als herkömmliche Elektro-Autos und deshalb nachhaltiger.³

Emissionsfrei: Emissionsarme oder emissionsfreie Verkehrsmittel und Fahrzeuge. Diese werden als solche bezeichnet, wenn keine Schadstoffe, z. B. gasförmige, bei Betrieb an die Umgebung abgegeben werden. Damit folgt die Verwendung des Begriffs „emissionsfrei“ der technologischen Kategorisierung von Antriebsformen der EU.⁴

Klimaschutz: Das Ziel, den Ausstoß klimarelevanter Treibhausgase zu reduzieren, um die Folgen des Klimawandels zu minimieren. Da der Klimawandel weitreichende negative Auswirkungen für die Natur und die Menschen hat, bedeutet Klimaschutz den Schutz der menschlichen Lebensgrundlagen. Eine ebenso wichtige Strategie, die parallel zum Klimaschutz verfolgt wird, ist die Klimaanpassung, also das Ergreifen von Maßnahmen, um sich auf die gegenwärtigen Auswirkungen des Klimawandels einzustellen.⁵

Mobilitätsstationen erleichtern den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Ihre volle Wirkung und alle Vorteile der Multimodalität (s.u.)

können Mobilitätsstationen in einem regionalen Netz und mit einer einheitlichen Buchungsplattform entfalten.⁶

Multifunktionalität: Hier verstanden als Fläche oder Gebäude, in dem vielfältige Nutzungen an einem Ort möglich sind, z.B. Einkaufen, Erledigungen machen, Aufenthalt und Austausch, Unterhaltung.

Intermodal/Multimodal: *Intermodalität* bezeichnet die Nutzung von mehr als einer Verkehrsart auf einem Weg, z.B. den Fußweg zur Straßenbahn und die Fahrt mit der Straßenbahn zum Ziel. *Multimodalität* bezieht sich auf das Verkehrsverhalten und auf die Mobilitätsangebote. Es umfasst die Nutzung von verschiedenen Verkehrsarten auf den Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Zeitraums (meist eine Woche). Weiterhin werden damit Dienstleistungen bezeichnet, die die Nutzung von verschiedenen Verkehrsarten ermöglichen.⁷

Nutznießerfinanzierung (oder Drittnutzerfinanzierung): Beteiligung Dritter an der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Sie sind durch Erschließung und Bedienung des ÖPNV Nutznießer der vorhandenen Infrastruktur, wie beispielsweise Arbeitgebende, Handel oder Immobilienbesitzende.⁸

SUMI-Indikatoren (Sustainable Urban Mobility Indicators): Indikatoren für europäische Städte, die die Nachhaltigkeit von urbanen Verkehrssystemen beschreiben. 18 Indikatoren, darunter ökologische Indikatoren wie Treibhausgasemissionen und Energieeffizienz, soziale Indikatoren wie Bezahlbarkeit und Erreichbarkeit sowie gesundheitliche Indikatoren wie Luftschadstoffe und Verkehrssicherheit.⁹

Umweltverbund: Umweltverträgliche Verkehrsmittel, hierzu zählen der öffentliche Personenverkehr (Busse und Bahnen), Fahrrad und das Zulußgehen. Carsharing gilt als vierte Säule des Umweltverbunds.¹⁰

Vision Zero: Zielbild in der Verkehrssicherheit, in dem Verkehrsmittel und -infrastruktur so gestaltet sind, dass es keine Verkehrstoten oder Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr gibt.¹¹

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/aktive-mobilitaet>

² <https://www.vcd.org/artikel/verkehrswende-definition>

³ <https://blog.frankfurt-holm.de/beitrag/elektrische-leichtfahrzeuge>

⁴ Europäische Union (Verordnungserlass vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631

⁵ IPCC (2023): Synthesebericht zum Sechsten IPCC-Sachstandsbericht (AR6). Hauptaussagen aus der Zusammenfassung für die politische Entscheidungsfindung (SPM). https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-SYR.pdf

⁶ <https://blog.frankfurt-holm.de/beitrag/mobilitaetsstation>

⁷ FGSV (2021): Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr. Teilpapier 1: Definitionen

⁸ Boltze, Manfred; Groer, Stefan (2012): Drittnutzerfinanzierung des Öffentlichen Personenverkehrs. Maßnahmen und Empfehlungen zur Umsetzung. Darmstadt

⁹ Rupprecht Consult GmbH et al. (2020): Technical support related to sustainable urban mobility indicators (SUMI). MOVE/B4/2017-358. Harmonisation Guideline. Final (web) version: https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-09/sumi_wp1_harmonisation_guidelines.pdf

¹⁰ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>

¹¹ VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (2009): Vision Zero. VCD Masterplan (Kurzfassung): https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Masterplan_Vision_Zero_Kurzfassung_2009.pdf