



# FÜR EINE ZUKUNTSFÄHIGE MOBILITÄT IN FRANKFURTRHEINMAIN

## FORDERUNGEN UND VORSCHLÄGE

WIR BEWEGEN FRM –  
GEMEINSAM MACHEN WIR ZUKUNFT

## ÜBER PERFORM

Die Wirtschaftsinitiative **PERFORM** *Zukunftsregion FrankfurtRheinMain* setzt sich für eine zukunftsfähige Ausgestaltung und überregionale Verknüpfungen der Verkehrsinfrastruktur über die Landesgrenzen hinweg ein. Die wirtschaftlichen Verflechtungen nach Rheinland-Pfalz und Bayern hängen auch von einer intakten Verkehrsinfrastruktur ab. Der Erhalt und die optimale Nutzung des bestehenden Schienen- und Straßennetzes sind dafür essentiell.

Vor dem Hintergrund zunehmender Beanspruchung muss darüber hinaus die Infrastruktur mit Ausbaumaßnahmen weiterentwickelt werden. Auch ein leistungsfähiger, bezahlbarer ÖPNV muss sichergestellt sein. Wenn es gelingt, mit einem effizienten Verkehrsnetz auch in Zukunft Mobilität sicherzustellen, profitiert die ganze Region FrankfurtRheinMain.

[www.perform-frankfurtrheinmain.de/mobilitaet](http://www.perform-frankfurtrheinmain.de/mobilitaet)



## 1. REGION STÄRKEN

- Finanzmittel für Verkehrsinfrastruktur und -angebote aufstocken und verstetigen
- Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur erhöhen
- Leistungsfähigen und bezahlbaren ÖPNV sicherstellen
- Hauptverkehrsachsen leistungsfähig halten und kommunales Straßennetz sanieren
- Radverkehrswegenetz ausbauen
- Flughafen Frankfurt /Main nicht weiter einschränken
- Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und Planungs-kapazitäten ausbauen

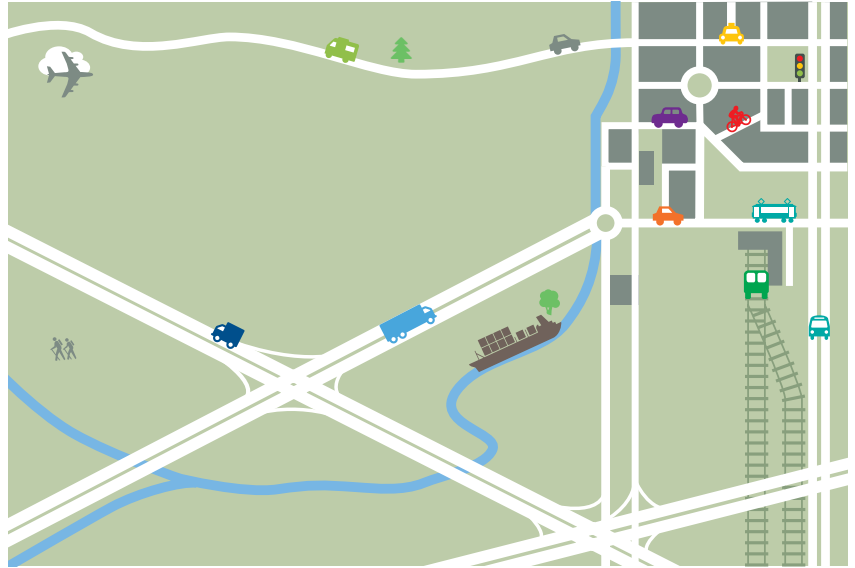
## 2. REGIONAL ZUSAMMENARBEITEN

- Erstellung eines regionalen Masterplans Mobilität
- Aufbau eines regionalen Betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Aufbau von Ladeinfrastruktur für innovative Antriebsformen
- Ausbau eines Lkw-Vorrangnetzes und eines regionalen Lkw-Routenkonzeptes
- Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote und eines integrierten Verkehrsinformationssystems

## 3. REGIONAL DENKEN – LOKAL HANDELN

- Wirtschaftsverkehre leistungsfähig und effizient gestalten
- Ausgewogene Maßnahmen in Lärmschutz und Luftreinhaltung
- Gewerbe- und Neubaugebiete besser anbinden
- Innenstädte vom Durchgangsverkehr entlasten
- Neubau von Lkw-Stellplätzen
- Verkehrsmittel verknüpfen

FÜR EINE ZUKUNFTS-  
FÄHIGE MOBILITÄT IN  
FRANKFURT RHEINMAIN-  
FORDERUNGEN UND  
VORSCHLÄGE



## 1. REGION STÄRKEN

FrankfurtRheinMain gehört zu den wirtschaftsstärksten Räumen Europas. Eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist zentral für den wirtschaftlichen Erfolg. Wir fordern den Bund und die Länder auf, sich stärker für die zukunftsfähige Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur in der Metropolregion einzusetzen.



**Finanzmittel für Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote aufstocken und verstetigen**

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist elementar für den wirtschaftlichen Erfolg der Metropol-

region mit ihrem hohen Grad an Arbeitsteilung, ihren vielfältigen Austauschbeziehungen und ihrer zentral-europäischen Lage. Mit wertschöpfungsintensiven Branchen, wie der Automobil-, Pharma- und Maschinenbauindustrie und einer prosperierenden Logistikbranche, gibt es einen großen Anteil an Ziel- und Quellverkehren. Um die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und die notwendigen Ausbaumaßnahmen realisieren zu können, sind ausreichende Finanzierungsmittel und länderübergreifende Strukturen notwendig, die eine langfristige Investitionsplanung unabhängig von jährlichen Haushaltsbeschlüssen ermöglichen.

Eine Zweckbindung der Steuereinnahmen aus dem Verkehr würde es ermöglichen, den Erhalt und Ausbau der Verkehrswege finanziell sicherzustellen. Ebenso müssen ausreichende Kapazitäten für die Planung von Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen sichergestellt werden, die auch länderübergreifende Projekte berücksichtigen.



**Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur erhöhen**

Um Güter auch auf der Schiene transportieren zu können, sind der Ausbau und Förderung von Gleisanschlüssen gerade in der Fläche unerlässlich. FrankfurtRheinMain muss als

Deutschlands wichtigster Schienenknoten weiter gestärkt werden. Bedeutende Schienenprojekte im Fern- und Nahverkehr müssen zügig realisiert werden, ohne dabei die ländlichen Regionen abzuhängen. Die Leistungsfähigkeit muss gesteigert, Verspätungen reduziert und die Zuverlässigkeit erhöht werden, damit Güter und Mitarbeiter pünktlich ihr Ziel erreichen. Viele Schieneninfrastrukturprojekte sind seit langer Zeit in Planung, werden aber in vielen Fällen zu langsam umgesetzt. Dies muss deutlich beschleunigt werden. Wichtigste Maßnahmen sind die Arbeit am Nadelöhr des Bahnknotens Frankfurt und die davon abgehenden Neu- und Ausbaustrecken nach Mannheim über Darmstadt inkl. der

Wallauer Spange, in Richtung Fulda, Friedberg und Hanau, eine Schienenanbindung für das neue Terminal 3 des Frankfurter Flughafens sowie die Regionaltangente West.



### **Leistungsfähigen und bezahlbaren ÖPNV sicherstellen**

Täglich pendeln hundertausende Mitarbeiter von Unternehmen der Metropolregion zur Arbeit. Die Straße teilen sie sich dabei mit Freizeit-, vor allem aber mit dem stetig wachsenden Güterverkehr, der Geschäftsgrundlage der produzierenden Wirtschaft. Alle stehen dabei zu oft im Stau. Für viele Pendler kann ein leistungsfähiger ÖPNV die Alternative

zum täglichen Stau sein. Um einen Teil des Pendlerverkehrs auf den ÖPNV zu verlagern und mehr Kapazität auf der Straße für Güterverkehr zu schaffen, ist ein starker ÖPNV mit einem gut ausgebauten Netz notwendig, das mit dem Wachstum der Region mithält.

Zudem gilt es, Angebote (zum Beispiel Jobtickets) zu schaffen, die sich an den realen Pendlerbewegungen orientieren und nicht an Ländergrenzen oder Grenzen von Verkehrsverbänden halt machen, denn Unternehmen beschäftigen Fachkräfte aus der ganzen Metropolregion und darüber hinaus.

## **Hauptverkehrsachsen leistungsfähig halten und kommunales Straßennetz sanieren**

Viele Hauptverkehrsachsen der Metropolregion sind chronisch überlastet und in hohem Maße stauanfällig. Dies belastet den Wirtschaftsverkehr der Region. Hier sind Bund und Länder gefordert mehr in den Erhalt und Ausbau der Straßen zu investieren und Baumaßnahmen konsequent umzusetzen.

In den Städten sieht es kaum besser aus. Der Zustand der kommunalen Straßen hat sich in den letzten Jahren erheblich verschlechtert, da viel zu

wenig in den Erhalt investiert wurde. Unternehmen schätzen die Situation als gravierend ein. Die Aufgabe lautet: Hauptverkehrsachsen erhalten und leistungsfähig ausbauen, ohne die innerstädtische Aufenthaltsqualität gravierend zu verringern. Hierzu müssen überjährig Mittel in die Kommunalhaushalte eingestellt werden. Dazu benötigen die Kommunen auch dringend zusätzliche finanzielle Mittel der Länder, denn der Zustand der kommunalen Straßen hat sich in den letzten Jahren erheblich verschlechtert.



## **Radverkehrswegenetz ausbauen**

Wollen sich ÖPNV, Fahrrad und motorisierter Individualverkehr (MIV) erfolgreich ergänzen, so muss die Infrastruktur den geänderten Mobilitätsbedürfnissen angepasst werden. Die Verlagerung auf ÖPNV und Fahrrad leistet letztlich auch einen Beitrag zur Entlastung der Straße, für die erhebliche Verkehrswachstumsprognosen vorliegen. Das Radwegenetz in der Metropolregion ist noch stark ausbaufähig und für Berufspendler unattraktiv. Darum sollten regionale Radschnellwege geplant werden, die die Städte der Metropolregion miteinander verbinden.



Wir begrüßen die Aufnahme von Radschnellwegen in das Bundesfernstraßengesetz. Eine durchdachte und sichere Lösung für den Radverkehr ist zentral für die Mitarbeitermobilität der Unternehmen, regional und lokal. Neben der Mitarbeitermobilität stellt der gewerbliche Transport mit dem Fahrrad eine zusätzliche Möglichkeit zur Entlastung der Innenstädte dar.

Aus diesen Gründen ist es notwendig, das Weegeangebot zu verbessern und den Radverkehr stärker in den Stadtraum zu integrieren. Ebenso müssen haltstellennahe Fahrradstellplätze geschaffen werden, um die Verknüpfung mit dem ÖPNV zu fördern. Auch der Bau von Fahrrad-

garagen, eine Infrastruktur für E-Bikes sowie ein regional einheitliches Leihfahrradsystem sind wichtige Elemente eines regionalen Verkehrskonzeptes.



### **Flughafen Frankfurt/ Main nicht weiter einschränken**

Der Flughafen Frankfurt /Main muss sich entwickeln können und leistungsfähig bleiben, um attraktiv für international agierende Unternehmen sein zu können. Betriebliche Einschränkungen stellen die hohe wirtschaftliche und strukturpolitische Bedeutung des Flughafens in Frage. Der Wirtschaft Frankfurts ist bewusst, dass der Flughafen auch eine Belas-

tung für Wohn- und Gewerbestandorte darstellt. Diese müssen in erträglichen Grenzen gehalten werden. Das Mediationsverfahren hat im Ergebnis den einzig gangbaren Lösungsweg aufgezeigt: Eine Kapazitätserweiterung durch Ausbau ist nachweislich unverzichtbar, zugleich müssen die vorgeschlagenen Maßnahmen zur nachhaltigen Kompensation der Belastungen umgesetzt werden. Eine Ausweitung des bestehenden Nachtflugverbots sehen die hessischen IHKs der Metropolregion kritisch. Die Einführung einer Lärmobergrenze sollte zudem die nach Planfeststellungsbeschluss möglichen 701.000 Flugbewegungen nicht einschränken.



### **Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und Planungskapazitäten ausbauen**

Neben ausreichenden finanziellen Mitteln bedarf es einer zügigen Planung, um die überlasteten Infrastrukturen auszubauen und erweitern zu können. Nur so können der Waren- und Informationsaustausch und die Pendelbeziehungen aufrechterhalten werden, von denen der Erfolg der Metropolregion abhängt. Dafür müssen bei den Verkehrsbehörden und bei der DB Netz AG sowie dem Eisenbahn-Bundesamt ausreichende Personalkapazitäten vorgehalten werden. Lange Planungs- und Genehmigungsverfahren verhindern zu oft den raschen Baubeginn. Wenn

die Politik es für notwendig hält, Verbandsklagen im weiteren Umfang zuzulassen, sollte sie gleichzeitig auch für eine beschleunigte Entscheidung der Verfahren sorgen, um dem Interesse der Unternehmen an moderner Infrastruktur gerecht werden zu können. Um schnelle und rechtsichere Genehmigungsverfahren sicherzustellen, ist ein Beschleunigungsgesetz zum Infrastrukturausbau der Metropolregion notwendig, dass nur eine gerichtliche Instanz bei Klagen gegen ein Projekt vorsieht. Ein effizienteres Verfahren bedeutet allerdings nicht die Kürzung der Fristen für Stellungnahmen oder eine Minderung der Öffentlichkeitsbeteiligung. Bei dieser sind insbesondere auch Industrie und Gewerbe einzubinden.

## **2. REGIONAL ZUSAMMENARBEITEN**

Die zukunftsfähige Ausgestaltung und überregionale Verknüpfung der Verkehrsinfrastruktur ist essentiell für die eng verflochtene und wachsende Metropolregion Frankfurt-RheinMain. Wir fordern alle verantwortlichen Akteure auf, enger zusammenzuarbeiten und Mobilitätsangebote besser zu verzahnen.



### **Erstellung eines regionalen Masterplans Mobilität**

Entscheidende Argumente für Unternehmen, einen Standort in der Metropolregion FrankfurtRheinMain zu wählen sind geografische Lage, Fachkräftepotenzial und die mit den Großstädten in drei Bundesländern verbundenen Branchenschwerpunkte. Kunden, Arbeitskräfte und die Kooperation von Wirtschaft mit Wissenschaft kann so hervorragend organisiert werden. Praktisch ergeben sich allerdings größere Hürden. Denn wirtschaftliche Tätigkeit setzt auch immer Mobilität voraus. Zwar wird der Verkehrsinfrastrukturausbau mit dem Bundesverkehrswegeplan organisiert und auch auf die

Bundesländer heruntergebrochen. Allerdings ergeben sich eine Vielzahl von Mobilitätsschnittstellen, die gerade in einer Metropolregion mit vier Ländergrenzen für Unternehmen und deren Arbeitskräfte unbefriedigend organisiert sind. Standortentscheidungen von Unternehmen sind bewusste Entscheidungen in die Zukunft von Unternehmen und eben auch in den Standort selbst. Diese Zukunft in einem Masterplan Mobilität nicht nur zu skizzieren, sondern damit auch die Umsetzung der Maßnahmen zu koordinieren, um Mobilität effizienter zu organisieren, stärkt nicht nur Unternehmen in der Metropolregion, sondern auch die Region selbst. In einem ersten Schritt können bestehende Verkehrsentwicklungspläne auf

räumlicher Ebene der Metropolregion zusammengeführt, mit dem Bundesverkehrswegeplan abgeglichen und stufenweise zu einem „Plan für nachhaltige urbane Mobilität“ („Sustainable Urban Mobility Plan“) weiterentwickelt werden.



### **Aufbau eines regionalen Betrieblichen Mobilitätsmanagements**

Die öffentliche Hand sollte Betriebliches Mobilitätsmanagement stärker fördern, sich fachlich qualifizieren und Beratungsangebote entwickeln. Als Beispiele sind hier das für Arbeitgeber kostenfreie Beratungsangebot „süd-hessen effizient mobil“ der ivm GmbH oder die Teilnahme des Bayerischen

Untermains am bundesweiten Modellprojekt „Mobil.Pro.Fit“ zu nennen. Die Arbeitswege der Beschäftigten, dienstliche Wege und die Mobilität von Kunden und Besuchern können so effizienter und gleichzeitig nachhaltiger gestaltet werden. Zudem können Unternehmensstandorte besser erreicht werden. Nicht zuletzt macht sich ein Arbeitgeber durch konkrete Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements attraktiver und kann Mobilitätskosten senken. Jobtickets, Leihfahrräder, Carsharing, E-Mobilität, Fahrradförderung oder die Bildung von Fahrgemeinschaften sowie eine systematische Auswertung der Fuhrpark- und Dienstwegeanalyse sind nur ein kleiner Teil des möglichen Maßnahmenspektrums.

Dabei sind die Hürden der Jobtickets (beispielsweise die Mitarbeiter-schwelle) für KMU weiter zu senken. Betriebliches Mobilitätsmanagement sollte in die gesamte Metropolregion ausgeweitet werden, um den Erfahrungsaustausch der Unternehmen in der Region weiter zu fördern. Die erprobten Ansätze des Betrieblichen Mobilitätsmanagements könnten insbesondere bei der Entwicklung neuer Gewerbeareale und bei Neuansiedlung von Unternehmen einen wertvollen Beitrag leisten.



### **Aufbau von Ladeinfrastruktur für innovative Antriebsformen**

Klimaschutz und Energiewende machen es zwingend erforderlich, fossile Treibstoffe als Hauptenergieträger im Verkehr mittel- bis langfristig zu reduzieren und abzulösen. Neben Forschung und technologischer Weiterentwicklung sollten Kommunen und Unternehmen eine funktionierende Infrastruktur und ausreichende Angebote zur wirtschaftlichen Nutzung vorfinden können und den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel und Energieträger einfach erproben können. Wichtig dafür ist unter anderem der Aufbau eines Netzes von Ladestationen.



### **Ausbau eines Lkw-Vorrangnetzes und eines regionalen Lkw-Routenkonzeptes**

Zur Sicherung der Erreichbarkeit der Region ist angesichts einer zunehmenden Anzahl an Verkehrsbeschränkungen eine systematische Planung und Ausweisung eines Lkw-Vorrangnetzes in der Region erforderlich, das die für den Wirtschaftsverkehr wichtigen Routen und Strecken abbildet und Betrieb und Unterhaltung bevorzugt sichert. Korrespondierend dazu ist das Regionale Lkw-Routenkonzept räumlich und inhaltlich weiter auszubauen, um Informationen bspw. zu Lkw-geeigneten Routen und zur Belegung von Lkw-Parkplätzen zur Verfügung zu stellen.



### **Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote und eines integrierten Verkehrsinformationssystems**

Sowohl Unternehmen als auch deren Mitarbeiter sind immer mehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln mobil. Gerade in einer Metropolregion wie FrankfurtRheinMain können eine intelligente Verknüpfung und ein innovativer Ausbau von Mobilitätsangeboten erhebliche Zeit- und damit Effizienzgewinne für Unternehmen mit sich bringen. Dazu sollten bestehende Angebote mit System ausgebaut und die Stationsnetze verdichtet werden (siehe auch Masterplan Mobilität). Um die zunehmende Vielfalt der Mobilitätsangebote zu kommunizieren, ist ein integriertes, anbieter-

und verkehrsmittelneutrales Verkehrsinformationssystem von Vorteil. Ein verkehrsverbundübergreifender, einheitlicher Zugang zu den Mobilitätsdienstleistungen sowie eine einfache Abrechnung sollte ebenfalls geschaffen werden. Positive Ansätze, wie beispielsweise die „Mobilitätskarte“ des RMV, sollten auf die gesamte Metropolregion übertragen werden. Auch im ländlichen Raum sollten innovative Angebote aufgebaut werden - ähnlich „Garantiert mobil“ im Odenwaldkreis.

### 3. REGIONAL DENKEN – LOKAL HANDELN

Viele verkehrliche Themen liegen in der Hand der Kommunen. Es gibt schon einige gute Ansätze, aber auch viele Maßnahmen bei denen nur die verkehrlichen Auswirkungen innerhalb der eigenen kommunalen Grenzen betrachtet werden. Wir fordern die Verantwortlichen in den Kommunen auf, die Erreichbarkeit der gesamten Metropolregion stärker in den Blick zu nehmen.



#### *Wirtschaftsverkehre leistungsfähig und effizient gestalten*

Der Wirtschaftsverkehr in den Innenstädten nimmt mehr und mehr zu. Er führt dazu, dass die Nutzungskonflikte im innerstädtischen Straßenraum zunehmen. Die Folgen sind Engpässe bei Logistik-Prozessen und die Gefährdung der Verkehrssicherheit. Ein auf alle Verkehrsträger abgestimmtes Verkehrskonzept für die Belieferung und Entsorgung der Stadt sowie eine optimierte Baustellenlogistik sind notwendig. Bei der städtischen Verkehrsplanung ist auf die Belange des Wirtschaftsverkehrs Rücksicht zu nehmen. Dies betrifft insbesondere die Ausweisung von Ladezonen beziehungsweise die Berücksichtigung

eines reibungslosen Ver- und Entsorgungsverkehrs bei Maßnahmen des Parkraummanagements.

Ein positives Beispiel ist hier der regionale Handwerker-Parkausweis oder die Belieferung der Innenstädte mit Lastenfahrrädern und Schaffung von Mikrodepots.



#### *Ausgewogene Maßnahmen in Lärmschutz und Luftreinhaltung*

Gerade in Großstädten und Metropolregionen soll Verkehr mit Verboten und Verteuerungen, wie Umweltzonen oder Lärmschutz, gelenkt und verringert werden – ohne deutliche Entlastungen für die Umwelt, aber mit gravierenden Einschnitten für die

Wirtschaft. Dabei sollte stärker auf den Einsatz neuer Technologien, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte (Lkw-Empfehlungsnetze, Betriebliches Mobilitätsmanagement), auf Telematik sowie auf Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, des Radverkehrs und der Fußwege gesetzt werden. Bei allen Maßnahmen ist der Nutzen für die Umwelt im Verhältnis zum Aufwand der Betroffenen abzuwägen und sollten Maßnahmen mit geringstmöglicher Belastung gewählt werden. Dabei sollte Rücksicht auf die Investitionszyklen der Unternehmen genommen werden, um nicht frühere Investitionen vorschnell zu entwerfen.

Dies gilt insbesondere für Maßnahmen wie die Blaue Plakette, die die Erreichbarkeit – etwa von Innenstädten – einschränken und so betroffene Unternehmen vor existenzielle Probleme stellen.



### **Gewerbe- und Neubaugebiete besser anbinden**

Neue Gewerbegebiete werden häufig dort ausgewiesen, wo es eine gute Straßenanbindung gibt. Unter guter Verkehrsanbindung wird dabei vielfach nur der Autobahnanschluss in der Nähe verstanden. Bei der Ausweisung von Gewerbegebieten sollte aber auch darauf geachtet werden,

dass ein Gleisanschluss möglich ist, insbesondere wenn transportintensive Betriebe angesiedelt werden sollen. Zudem werden bestehende, aber auch neue Gewerbegebiete häufig nicht an den ÖPNV angeschlossen. Hier ist eine stärkere Verzahnung von Bauleitplanung mit einer ÖPNV-Planung erforderlich. Berücksichtigung sollten bei größeren Betrieben auch die vor Ort gegebenen Arbeitszeiten (Schichtarbeit) finden. Neben einer Anbindung an den ÖPNV sollten Gewerbegebiete auch über gut ausgebaute und sichere Radwege verfügen, um den Mitarbeitern bei der Wahl der Verkehrsmittel eine wirkliche Alternative zu bieten.

Angesichts der Prosperität der Metropolregion ist in den kommenden Jahren auch eine aktive Siedlungsentwicklung zwingend erforderlich. Dabei müssen Fragen der Erreichbarkeit und des Verkehrs eine höhere Bedeutung beigemessen werden als in der Vergangenheit. Es ist sicherzustellen, dass Neubaugebiete über ein vielfältiges Verkehrsangebot verfügen. Grundsätzlich sollte es für Berufspendler möglich sein, ihre Arbeitsstätte mit dem für sie optimalen Verkehrsmittel zu erreichen.



### **Innenstädte vom Durchgangsverkehr entlasten**

Verstärkt wird die effizienzsteigernde Wirkung des ÖPNV oder von anderen alternativen Verkehrsmitteln, wenn es gelingt, den Durchgangsverkehr aus den Stadtzentren zu verlagern. Im Einzelfall können Ortsumgehungen wirkungsvoll sein. Genauso das Bereitstellen von autobahnnahen Stellplätzen für Lkw, die lediglich auf der Suche nach Rastmöglichkeiten Stadtgebiete befahren. Vermeidbaren Verkehr zu reduzieren, bringt spürbare Vorteile: eine höhere Lebensqualität für die Anwohner ebenso wie eine

bessere Erreichbarkeit von Gewerbetreibenden und damit letztendlich eine steigende Attraktivität der Innenstadt.



### **Neubau von Lkw-Stellplätzen**

Die Stellplätze an Rastanlagen und Autohöfen entlang der Bundesautobahnen sind aktuell nicht ausreichend. Fehlende Lkw-Stellplätze stellen nicht nur für die Fahrer selbst ein Problem dar. Vielmehr sind Übermüdung der Fahrer und falsch geparkte Lkws ein enormes Sicherheitsrisiko. Gerade abends müssen zahlreiche Fahrer, die keinen Stellplatz finden, gezwungenermaßen nach Alternativen suchen.



Dies sind teilweise die Auf- und Abfahrten der Rastanlagen – Konsequenz sind Rückstaus bis auf die Autobahn und Behinderungen der übrigen Verkehrsteilnehmer. Genau so stellen Wohn- und Gewerbegebiete in Stadtzentren Ausweichmöglichkeiten dar - dies schafft zusätzlichen Verkehr in ohnehin stark ausgelasteten Bereichen und belastet die Anlieger. Es ist erforderlich, über die bisherigen Erweiterungsmaßnahmen hinaus Autohöfe und Lkw-Stellplätze an Autobahnen und in Gewerbegebieten bereitzustellen. Wir appellieren daher an die Vertreter der Kommunen, kooperationsbereit zu sein, wenn es um

Flächen für Stellplätze entlang der Autobahnen geht. Verkehrsleitsysteme oder innovative Apps, die Fahrer im Voraus über freie Kapazitäten der Rastplätze informieren, verbessern die Effizienz der vorhandenen Stellplätze.



### **Verkehrsmittel verknüpfen**

Statt Verkehrsträger als Substitute zueinander zu verstehen, sollte vielmehr ihr komplementärer Nutzen gefördert werden. Die verkehrsmittelübergreifende Zusammenarbeit gewinnt im Gütertransport immer

mehr an Bedeutung. Nur wenn sie kombiniert zum Einsatz kommen, sind die spezifischen Vorzüge jedes Verkehrsträgers nutzbar: Bei hoher Güterverkehrsleistung und großer Distanz entlasten Schiff und Bahn die Straße, während die Strecke vom Güterterminal zum Empfänger durch den Lkw erfolgt. Soll die Möglichkeit zur Bildung solcher Transportketten verbessert werden, müssen neben dem Ausbau von Güterverkehrszentren insbesondere die hochfrequentierten Trassen des Schienengüterverkehrs gestärkt werden.



## Wo ist PERFORM bisher für die Metropolregion aktiv geworden?

- Durchführung des Wettbewerbs „Raus aus dem Stau“
- Plakatkampagne für die *Regionaltangente West*
- Beteiligung am Beratungsprogramm „südhessen effizient mobil“

## IMPRESSUM

### HERAUSGEBER

PERFORM c/o IHK Darmstadt Rhein  
Main Neckar

### REDAKTIONSTEAM

#### IHK Aschaffenburg

Markus Greber

#### IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Daniel Kaeding

#### IHK Frankfurt am Main

Dr. Susanne Rühle

#### IHK Gießen-Friedberg

Andreas Schwerin

#### IHK Offenbach am Main

Judith Müller

### ANSPRECHPARTNER

Dr. Alexander Theiss

Leiter der Arbeitsgruppe Mobilität  
und Verkehr

Geschäftsführer Geschäftsfeld  
Standortpolitik

IHK Frankfurt am Main

### KOORDINATION UND KONTAKT

IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Daniel Kaeding

Telefon 06151 871-182

E-Mail: [daniel.kaeding@darmstadt.ihk.de](mailto:daniel.kaeding@darmstadt.ihk.de)

IHK Frankfurt am Main

Dr. Susanne Rühle

Telefon 069 2197-1303

E-Mail [s.ruehle@frankfurt-main.ihk.de](mailto:s.ruehle@frankfurt-main.ihk.de)

### LAYOUT

AD MISSION GmbH

kreation & kommunikation

### DRUCK

Lautertal Druck

Franz Bönsel GmbH

### BILDNACHWEIS

Titelbild und Piktogramme:

Florian Hyprath-Wittibschläger,

Bad Nauheim

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen übernehmen die Herausgeber keine Gewähr.

Der Nachdruck von Text und Grafiken ist nur mit Quellenangabe gestattet.  
IHK Darmstadt Rhein Main Neckar, 2017

Stand: Mai 2017

# LÄNDERÜBERGREIFENDE ZUSAMMENARBEIT

