

Développement d'un urbanisme orienté vers le rail et intermodalité en région stéphanoise
Schienengestützte Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung in der Region Frankfurt Rhein-Main

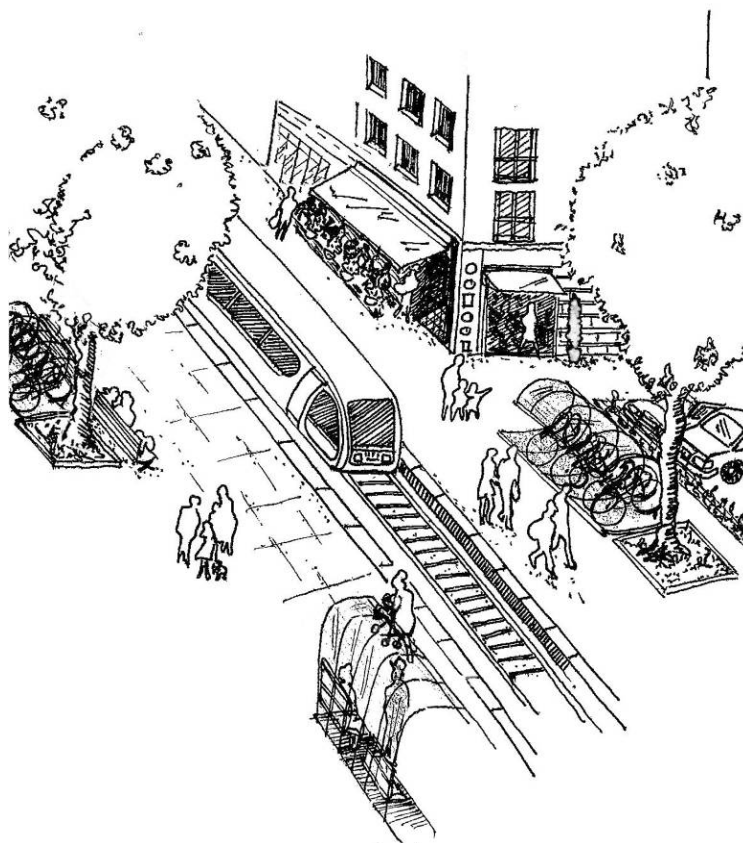
Gefördert durch das



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Technologie



Die Bahn als Rückgrat einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



Synthesebericht zum Projekt Bahn.Ville 2

Dezember 2010



klimateutral gedrukt



Tracking-ID: xxx-xxxxx-xxxx-xxxx

Impressum

Verfasser:

Karin Arndt
Tobias Brandt
André Bruns
Johannes Keller
Ernst Kleinwächter
Maximilian Meyer
Heike Mühlhans
Hélène Pretsch
Roland Priester
Susanne Schubert
Thomas Stoiber
Jens Vogel
Andreas Witte
Gebhard Wulfhorst

Herausgeber:

Technische Universität München
Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
Arcisstraße 21
80333 München
www.sv.bv.tum.de

Druck:

DRUCK PUNKT ®
Augustenstraße 44
80333 München

1. Auflage (500 Exemplare),
ISBN: 978-3-00-033438-2

PDF als Download auf www.bahn-ville2.de

Zitierform:

Bahn.Ville 2-Konsortium (2010): Die Bahn als Rückgrat einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – Synthesebericht zum Projekt Bahn.Ville 2. München, Dezember 2010.

Bildnachweis Einband: Sabina Morkisz, 2010

Projektkonsortium

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main

Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main

Projektbearbeitung:

*Dipl.-Ing. Ernst Kleinwächter, Dipl.-Geogr. Hélène Pretsch,
Dipl.-Geogr. Sibylle Kraska*



ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)

Lyoner Str. 22
60428 Frankfurt am Main

Projektbearbeitung:

Dipl.-Ing. Heike Mühlhans, Dipl.-Ing. Jens Vogel



Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)

Alte Bleiche 5
65719 Hofheim am Taunus

Projektbearbeitung:

*Dr.-Ing. Karin Arndt, Dipl.-Psych. Susanne Schubert,
Maximilian Meyer M.A.*



Institut für Stadtbauwesen und Verkehr (ISB) RWTH Aachen University

Mies-van-der-Rohe-Straße 1
52074 Aachen

Projektbearbeitung:

*Dr.-Ing. Andreas Witte, Dipl.-Ing. Tobias Brandt,
Dipl.-Ing. André Bruns, Kathrin Driessen M.A.
Reyhaneh Farrokhikhiavi M.A.*



Technische Universität München (TUM) Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung (Projektkoordination)

Arcisstr. 21
80333 München

Projektbearbeitung:

*Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst, Dipl.-Ing. Johannes Keller,
Dipl.-Ing. Sabina Morkisz, Dipl.-Ing. Roland Priester, Dipl.-Geogr. Thomas Stoiber*



Fördermittelgeber

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben „Bahn.Ville Phase 2 - Innovative Umsetzung und Begleitung von schienengestützter Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung: Deutscher Baustein am Beispiel der Referenzstrecke „Taunusbahn“ (Frankfurt am Main – Bad Homburg v.d.H. – Usingen – Brandoberndorf)“ wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie unter dem Förderkennzeichen 19 M 7049 (A-E) gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Die Förderung wurde im Rahmen der Deutsch-Französischen Kooperation in der Verkehrsforschung DEUFRAKO (www.deufrako.org) geleistet.

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi)

Referat VII B 5 (Verkehrstechnologien)

Villemombler Str. 76

53123 Bonn



Secrétariat Deufrako

c/o Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable
et de la Mer / CGDD / DRI / BGP

Tour Voltaire

92055 La Défense Cedex



TÜV Rheinland Consulting GmbH

Zentralbereich Forschungsmanagement

Projekträger Mobilität und Verkehrstechnologien (PT MVt)

Am Grauen Stein 33,

51105 Köln

Fachliche Betreuung: Dipl.-Ing. Alexander Spieshöfer



Vorbemerkung

Dieser Synthesebericht stellt die Zusammenfassung zentraler Ergebnisse des deutschen Bausteins des „Bahn.Ville 2“ Projektes zur innovativen Umsetzung und Begleitung schienengestützter Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung in der Region Frankfurt Rhein-Main dar.

Diese Zusammenführung schafft einen Überblick über die vielfältigen Arbeitsbereiche, die seit Anfang des Jahres 2008 im Rahmen dieses Vorhabens bearbeitet wurden. Ausgewählte Aspekte wurden in der Projektabschlussveranstaltung am 1. und 2. Juli 2010 in Frankfurt am Main vorgestellt und sowohl auf regionaler Ebene als auch im deutsch-französischen Vergleich mit unseren Projektpartnern aus der Region St. Etienne (Rhône-Alpes) diskutiert. Die Ergebnisse dieses Austauschs sind in die Abschlussredaktion eingeflossen. Eine vollständige Dokumentation aller Konferenzbeiträge steht auf der Projektwebseite www.bahn-ville2.de zum Download zur Verfügung.

In den einzelnen Arbeitsbereichen (vgl. Kapitel 2) sind vielfältige, vertiefte Teilergebnisse erzielt worden. Diese sind in spezifischen Arbeitsberichten zusammengestellt und ebenfalls auf der genannten Projektwebseite veröffentlicht. Für ergänzende Rückfragen dazu und einen weiterführenden Austausch stehen die regionalen und wissenschaftlichen Projektpartner gerne zur Verfügung.

Ein besonderer Dank für die erfolgreiche Durchführung der zweiten Phase des Bahn.Ville 2 Programms gilt neben den Fördermittelgebern im Rahmen der Deutsch-Französischen Kooperation den zahlreichen lokalen Akteuren entlang der Taunusbahn. Ohne die große Kooperationsbereitschaft vor Ort wäre die Realisierung des ambitionierten Vorhabens nicht möglich gewesen.

Die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dieser Zusammenarbeit werden in vielfältige, weiterführende Strategien und Maßnahmen zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung einfließen. Wir freuen uns deshalb, den Dialog zu übertragbaren Methoden und Instrumenten wie auch zu regionalen Umsetzungsprozessen auf unterschiedlichsten Ebenen fortzusetzen und laden Sie herzlich dazu ein, in diesem Sinne mit uns Kontakt aufzunehmen.

Das Bahn.Ville 2 Projektteam

Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund und Zielsetzungen	8
1.1 Ein deutsch-französisches Kooperationsprojekt erfolgreich in die Praxis umsetzen	8
1.2 Die Taunusbahn als Referenzprojekt.....	10
1.3 Zielsetzungen für das Modellvorhaben	12
2. Zusammenfassung ausgewählter Ergebnisse	15
2.1 Erreichbarkeit als Grundlage für lokale Standortentwicklung und regionale Flächensteuerung	15
2.2 Zusammenhänge von Verkehrsangebot und Standortentwicklung	21
2.3 Strategische regionale Planungsinstrumente	25
2.4 Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten	31
2.5 Erschließung in die Fläche und standortbezogene Profilbildung	42
2.6 Mobilitätsmanagement als Baustein der schienengestützten Siedlungsentwicklung	55
2.7 Motive der Wohnstandortwahl	62
2.8 Individualisierte Mobilitätsberatung zur Wohnstandortwahl im Internet	66
2.9 Zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung	73
2.10 Ein abgestimmtes Bahn.Ville-Mobilitätsberatungskonzept	82
3. Schlussfolgerungen und Ausblick	85
3.1 Qualitätskriterien für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Stadtregionen.....	85
3.2 Erfolgreiche Planungs- und Umsetzungsprozesse	87
3.3 Weiterführung und Übertragbarkeit.....	92
Bibliographie.....	95

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Betrachtungsschwerpunkte des integrierten Bahn.Ville Ansatzes	9
Abbildung 2: Übersichtskarte der Taunusbahn	10
Abbildung 3: Entwicklung der Taunusbahn	11
Abbildung 4: Erfolgsfaktoren der Taunusbahn – Moderne Triebwagen und Haltestellen- ausstattung im Corporate Design und Entwicklung von Neubaugebieten am Haltepunkt	12
Abbildung 5: Projektrahmen	13
Abbildung 6: Einzugsbereichsanalyse der Taunusbahnstationen in unterschiedlichen Verkehrsmitteln	16
Abbildung 7: ÖPNV-Erreichbarkeitspotenziale im Bahnhofsumfeld Usingen.....	18
Abbildung 8: Regionale Erreichbarkeitsanalysen.....	19
Abbildung 9: Veränderung der Einwohnerzahlen in Kommunen im Hochtaunuskreis in den Jahren 1985 bis 2007.....	23
Abbildung 10: Detaillierungsgrad des Regionalen Flächennutzungsplans (Entwurf).....	26
Abbildung 11: Graphische Darstellung im SCOT Sud-Loire (Beispiel).....	28
Abbildung 12: Qualitätswahrnehmung einer Wegeachse im Fuß- und Radverkehr (Beispiel der Bahnstraße in Friedrichsdorf).....	32
Abbildung 13: Der Ortsteil Friedrichsdorf mit Bahnhof	33
Abbildung 14: Fußgängerquerung des Bahnhofs in Friedrichsdorf.....	34
Abbildung 15: Der Bahnhof als stadtverbindendes Element	34
Abbildung 16: Nutzung des Bahndamms als „Landschaftsachse“ / „Bürgerpark“ vs. Aufwertung des bestehenden Quartiersmittelpunktes und Verbindung von Funktionen (Einkaufen)	35
Abbildung 17: Nahmobilitätskorridor zwischen Bahnhof und Schule und Gestaltung der Lärmschutzwandquerung als begehbare Erlebniszone	36
Abbildung 18: Zentrale Wegeachsen in Usingen	37
Abbildung 19: Schülerbeteiligung und Planungswerkstatt zur Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes in Usingen	38

Abbildung 20: Beispiel Bahnhofswegweisung	40
Abbildung 21: Bahnhofsvorplatz in der französischen Partnerregion: St. Etienne Chateaucreux	41
Abbildung 22: Entwurf eines Stationssteckbriefes	48
Abbildung 23: Allgemeines Prinzip der Relationstypisierung	49
Abbildung 24: Mustersteckbrief der Angebotsformen	50
Abbildung 25: Historische Ansicht des Empfangsgebäudes in Bad Homburg v.d.H.	52
Abbildung 26: Derzeitiger Zustand des Empfangsgebäudes in Bad Homburg v.d.H.....	53
Abbildung 27: Planung des Empfangsgebäudes in Bad Homburg v.d.H.: zeitgemäße Anbauten stellen die fehlende Verbindung zwischen Empfangsgebäude und Eckgebäuden wieder her	53
Abbildung 28: Flyer zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in Bad Homburg v.d.H.	60
Abbildung 29: Standortwahlkriterien	63
Abbildung 30: Konzeption eines web-basierten Mobilitätskostenrechners	67
Abbildung 31: Mobilitätsberatungstool: Erreichbarkeitsinformation	69
Abbildung 32: Mobilitätsberatungstool: Aufwandsschätzung Alltagswege.....	70
Abbildung 33: Zugezogene in Städte und Landkreise der Region Frankfurt Rhein-Main	72
Abbildung 34: Nutzung von Info-Quellen für Bus- und Bahnfahrten nach Alter in Prozent.....	74
Abbildung 35: Internetnutzung nach Alter	75
Abbildung 36: Vernetzung und Service eines Bürgerbüros	76
Abbildung 37: Titelseite der Broschüre "Unterwegs entlang der Taunusbahn"	81
Abbildung 38: Zugtaufe im Rahmen der Bahn.Ville 2-Projektabschlusskonferenz	91

1. Hintergrund und Zielsetzungen

1.1 Ein deutsch-französisches Kooperationsprojekt erfolgreich in die Praxis umsetzen

Handlungs- und Entwicklungsbedarf für eine zukunftsfähige Mobilität in Stadtregionen

Entlang regionaler Bahnachsen bestehen enge Wechselwirkungen zwischen der Qualität der Verkehrserschließung, der räumlichen Nutzungsentwicklung und dem Mobilitätsverhalten. Das Zusammenwirken des Verkehrsangebotes mit der Standortentwicklung, die intelligente Verknüpfung der Bahn mit dem Pkw-, Rad- und Fußgängerverkehr, aber auch mit dem ergänzenden ÖPNV, die Gestaltung eines attraktiven Umfeldes der Bahnstationen sowie die nutzerspezifische Information, Beratung und Vermarktung der angebotenen Qualitäten spielen eine entscheidende Rolle für eine zukunftsfähige Mobilität.

Dies ist eine entscheidende Grundlage für die Wirtschaftskraft, die Energieeffizienz und die Lebensqualität in unseren Stadtregionen. Die heute vielfach vorherrschende sektorale Betrachtung der verschiedenen Planungs- und Gestaltungsbereiche muss zugunsten einer abgestimmten, umfassenden Siedlungs-, Infrastruktur- und Mobilitätsgestaltung überwunden werden, die sich an den Nutzern und Akteuren sowie deren Bedürfnissen und deren Akzeptanz orientiert.

Es fehlen insbesondere geeignete methodische Instrumente und praxisorientierte Umsetzungsverfahren, welche diesen Herausforderungen gerecht werden.

Genau an dieser Stelle setzt das Projekt Bahn.Ville an, welches sich auf die inhaltlichen Wechselwirkungen sowie die Planungs- und Realisierungsprozesse in folgenden Themenfeldern konzentriert (vgl. Abbildung 1):

- „Bahn“ – Aufwertung des Bahn-/Verkehrsangebotes auf stadtreionaler Ebene;
- „Ville“ – Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Erschließungsqualität;
- „.“ (Station) – Intermodale Vernetzung und Standortbildung an den Bahnstationen.



Abbildung 1: Betrachtungsschwerpunkte des integrierten Bahn.Ville Ansatzes

[Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und ivm GmbH, 2007]

Grundlagen für eine erfolgreiche Umsetzung

In der ersten Phase des Projektes Bahn.Ville wurden im Zeitraum von 2001 bis 2004 bereits umfangreiche wissenschaftliche Grundlagen sowie wertvolle empirische Erkenntnisse zur schienen-gestützten Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung in deutschen und französischen Regionen erarbeitet. Die entwickelten Leitlinien und Empfehlungen zur schienen-gestützten Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung sowie alle weiteren Ergebnisse dieser ersten Projektphase sind in einem Handbuch (Bahn.Ville-Konsortium 2005) veröffentlicht und auf der Internetplattform www.bahn-ville.net umfassend dokumentiert.

Für das Verbundvorhaben Bahn.Ville 2 wurden zwei Referenzprojekte ausgewählt, anhand derer in enger Kooperation zwischen lokalen Akteuren (Kommunen, Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Projektentwicklern, ...), regionalen Projektpartnern und wissenschaftlichen Partnern die Grundideen aus der ersten Projektphase aufgegriffen, weiterentwickelt und anhand exemplarischer Maßnahmen und Prozesse erfolgreich umgesetzt werden sollten.

In Frankreich wurde die Bahnachse von St. Etienne nach Firminy in der Metropolregion Lyon detailliert betrachtet. Die Ergebnisse dieses Projektbausteins sind in einem Abschlussbericht und einer Abschlussveranstaltung bereits Ende 2009 der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Die Materialien stehen unter www.bahn-ville2.fr zur Verfügung.

Für den deutschen Baustein des Projektes Bahn.Ville 2 dient der Korridor entlang der Taunusbahn von Bad Homburg v.d.H. bis Brandoberndorf in der Region Frankfurt Rhein-Main als Untersuchungsraum.

1.2 Die Taunusbahn als Referenzprojekt

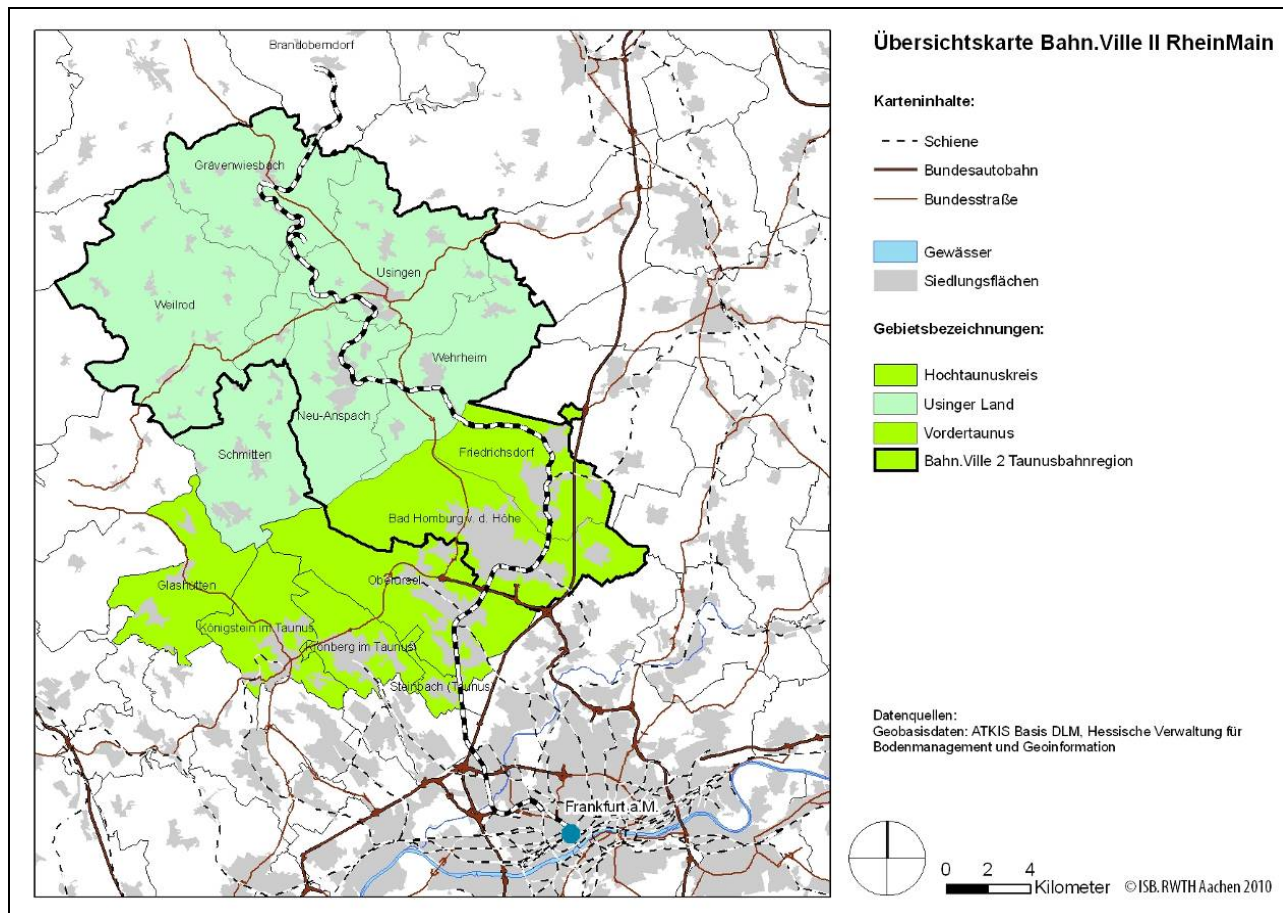


Abbildung 2: Übersichtskarte der Taunusbahn

[ISB, RWTH Aachen 2010]

Räumliche Charakteristik zwischen städtisch und ländlich geprägten Strukturen

Die Taunusbahn befindet sich im Einzugsbereich des Ballungsraums Frankfurt Rhein-Main. Der südliche Streckenabschnitt verläuft dabei im Verdichtungsraum, der nördliche Abschnitt im eher ländlich geprägten Bereich des Taunus mit kleineren Mittelzentren. Insgesamt leben im Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main 3,2 Mio. Menschen, davon ca. 70.000 in den von der Taunusbahn unmittelbar erschlossenen Kommunen. Während die Bevölkerung im Ballungsraum insgesamt stagnierende bzw. nur sehr geringfügig zunehmende Zahlen aufweist, verzeichnen die Taunusbahnkommunen bisher einen wanderungsbedingten Bevölkerungszuwachs und entsprechende Wohnungsbaudynamik. Wirtschaftsstrukturell sind Beschäftigtenbesatz und Dienstleistungsquote in den Taunuskommunen unterdurchschnittlich entwickelt; die sehr niedrige Arbeitslosenquote spricht deshalb für eine hohe Arbeitsplatzmobilität. Die Haushalte des Hochaunuskreises zählen zu den einkommensstärksten in der Region.

Ein attraktives Verkehrsangebot in kommunaler Trägerschaft

Die Taunusbahn ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke mit einer Länge von 38 km (Bad Homburg v.d.H. - Brandoberndorf). Um die Streckenstilllegung abzuwenden, übernahmen der Hochtaunuskreis sowie Anrainerkommunen 1988/89 die Strecke. Seit 1995 ist die Taunusbahn integraler Bestandteil des regionalen Schienenpersonennahverkehrs-Angebots (SPNV) im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), in dem sich 26 Landkreise, kreisfreie Städte und Sonderstatusstädte sowie das Land Hessen zugunsten eines einheitlichen Tarifs und Vertriebs, eines gemeinsamen Marketings und eines abgestimmten Leistungsangebots von Bahn und Bus zusammen geschlossen haben. Der RMV ist als regionaler Aufgabenträger für die Entwicklung der Infrastruktur und des Fahrplanangebotes sowie für die Vergabe der Verkehrsleistungen zuständig.

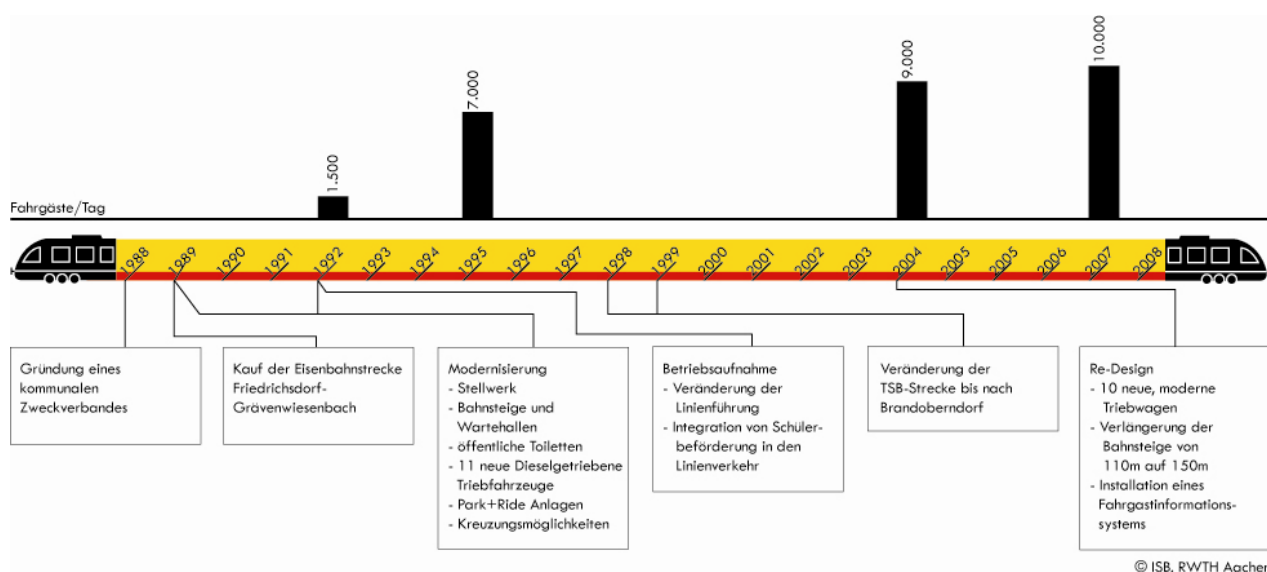


Abbildung 3: Entwicklung der Taunusbahn

[ISB, RWTH Aachen und Verkehrsverband Hochtaunus]

Seit der Streckenübernahme der Taunusbahn in die kommunale Trägerschaft und Gründung des RMV erfolgten sukzessive Aufwertungsmaßnahmen – v.a. die bauliche Ertüchtigung der Strecke und Aufwertung/Gestaltung der Stationen, die Ausweitung des Betriebsprogramms (Kurse, Betriebszeitraum, Direktverbindungen) sowie der Einsatz neuer Fahrzeuge (vgl. Abbildung 3). Die Leistungserbringung, der Unterhalt der Infrastruktur wie auch der Fahrscheinverkauf werden durch die Hessische Landesbahn wahrgenommen.

Heute verkehren werktags 37 Fahrtenpaare im ½ h-Takt (5:00 – 22:00 Uhr), an Sonntagen sind es 14 Kurse im Stundentakt. Während der Hauptverkehrszeit bestehen Direktverbindungen von und nach Frankfurt am Main. In den Tagesrandzeiten steigen die Fahrgäste in Bad Homburg v.d.H. mit direktem Anschluss in die (S- Bahn) Richtung Frankfurt am Main um.

Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung in der Region

Der Untersuchungsraum war und ist Schwerpunkt für die Ausweisung neuer Siedlungsflächen in der Region. Bereits im Raumordnungsplan Südhessen von 1986 (vgl. Hessischer Ministerpräsident – Staatskanzlei, 1986) wurden neue Siedlungsflächen v.a. in den zentralen Orten entlang der

regionalen Nahverkehrsachsen ausgewiesen (160 ha Wohnbauflächen im Einzugsbereich der Taunusbahn). Im Rahmen des aktuell in Aufstellung befindlichen Regionalen Flächennutzungsplans werden an der Taunusbahn nochmals insgesamt ca. 140 ha Siedlungsflächen ausgewiesen, so dass mit einer Fortführung des Trends zu rechnen ist – wenn auch in abgeschwächter Form.



Abbildung 4: Erfolgsfaktoren der Taunusbahn – Moderne Triebwagen und Haltestellenausstattung im Corporate Design (links) und Entwicklung von Neubaugebieten am Haltepunkt (rechts: Hausen)

[ivm GmbH und Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, 2008]

1.3 Zielsetzungen für das Modellvorhaben

Erarbeitung von übertragbaren Strategien und Prozessen zur praxistauglichen Umsetzung

Das Vorhaben Bahn.Ville 2 verfolgt die grundsätzliche Zielsetzung,

- innovative Konzepte einer „schienengestützten Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung“ aufbauend auf den Ergebnissen aus Bahn.Ville 1 an ausgewählten Referenzstrecken exemplarisch umzusetzen, auf ihre Praxistauglichkeit zu überprüfen und weiterzuentwickeln,
- Strategien, Methoden und Prozesse zur Abstimmung mit den lokalen Akteuren und Entscheidungsprozesse zu erarbeiten, die zur erfolgreichen Umsetzung der Konzepte beitragen,
- in einer deutsch-französischen Kooperation gegenseitig voneinander zu lernen und Vergleiche und Beurteilungen unter unterschiedlichen Rahmenbedingungen zu ermöglichen
- und damit letztlich die Übertragbarkeit in der gesamten Region sowie die Anwendbarkeit der Projektergebnisse auf andere Regionen in Deutschland, Frankreich und darüber hinaus im europäischen Kontext zu sichern.

Zusammenarbeit von Forschung und Praxis

Mit dem anwendungsorientierten Forschungsprojekt Bahn.Ville 2 werden auf französischer Seite in der Region St. Etienne und auf deutscher Seite entlang der Taunusbahn Forschungsergebnisse und Praxiserfahrungen in vielfältiger Weise miteinander verknüpft (vgl. Abbildung 5).

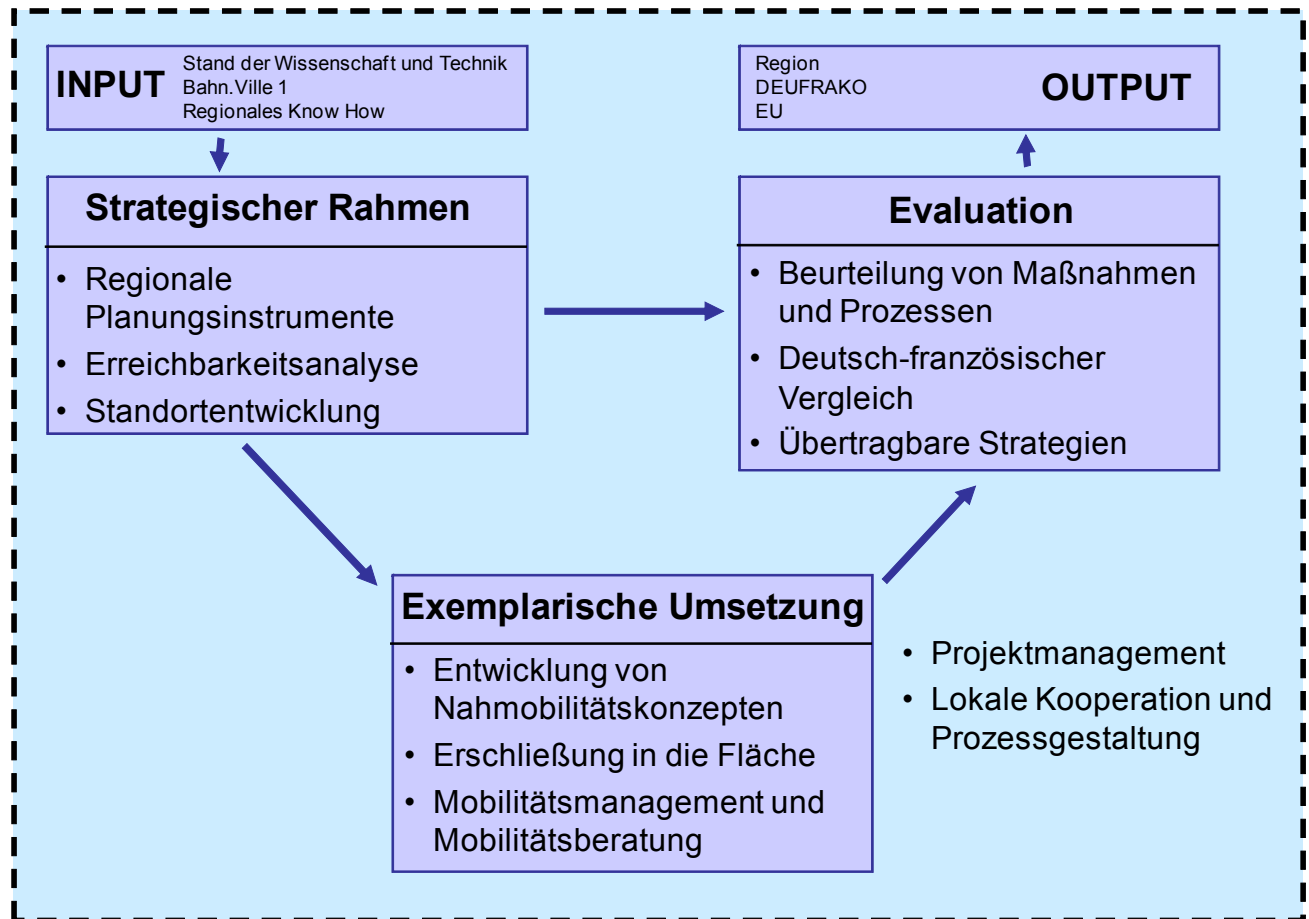


Abbildung 5: Projektrahmen

Dabei stehen im hier vorgestellten deutschen Projektbaustein folgende Schwerpunkte im Vordergrund der Betrachtungen:

- die Entwicklung methodischer Instrumente zur Erreichbarkeitsanalyse auf lokaler und regionaler Ebene (Kapitel 2.1),
- die Analyse der projektspezifischen Zusammenhänge von Standort- und Verkehrsentwicklung entlang der Taunusbahn (Kapitel 2.2),
- die Weiterentwicklung strategischer Planungs- und Steuerungsinstrumente im deutsch-französischen Vergleich von regionalem Flächennutzungsplan (RegFNP) und Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) (Kapitel 2.3),
- die Entwicklung und exemplarische Umsetzung von Konzepten zur Nahmobilität im Umfeld ausgewählter Stationen (Kapitel 2.4),

- die flächenhafte Erschließung des Taunusbahnkorridors über ergänzende ÖPNV- (auch Paratransit) und MIV-Angebote (Park+Ride) einschließlich der Abwägung zur nahräumlichen Entwicklung und Profilierung von Stationstypen (Kapitel 2.5),
- der Aufbau eines auf die Belange der schienengestützten Standortentwicklung abgestimmten betrieblichen Mobilitätsmanagements (Kapitel 2.6),
- die Untersuchung der Wohnstandortwahlmotive im Taunusbahnkorridor (Kapitel 2.7),
- die Erstellung eines internetgestützten Beratungstools zur standortspezifischen Mobilitätskostenabschätzung (Kapitel 2.8),
- der Erarbeitung eines zielgruppenspezifischen Printmediums im Rahmen eines abgestimmten Mobilitätsberatungskonzeptes (Kapitel 2.9) sowie
- die Zusammenführung unterschiedlicher Bausteine in einem regional abgestimmten Mobilitätsberatungs- und Mobilitätsmanagementkonzept (Kapitel 2.10).

Durch ein Feedback zwischen Praxis und Forschung sollen sowohl die wissenschaftlichen Erkenntnisse und Methoden als auch das Know-how zur erfolgreichen regionalen und lokalen Entscheidungsfindung und Realisierung nachhaltiger Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gestärkt werden.

Auf dieser Grundlage werden die Erfahrungen und Erkenntnisse, die exemplarisch in Deutschland und Frankreich an den jeweiligen Referenzstrecken mit Praxispartnern erarbeitet worden sind, im Hinblick auf die inhaltlichen Wirkungen und die mit der Entwicklung verbundenen Prozesse evaluiert (vgl. Kapitel 3).

Der gespiegelte Vergleich zwischen den beiden strukturell und organisatorisch sehr unterschiedlichen, deutschen und französischen Projektbausteinen soll dabei dazu beitragen, übertragbare und praxiserprobte Strategien für weitere Streckenkorridore in der Region, andere Regionen in Deutschland und Frankreich – und darüber hinaus – abzuleiten.

2. Zusammenfassung ausgewählter Ergebnisse

2.1 Erreichbarkeit als Grundlage für lokale Standortentwicklung und regionale Flächensteuerung

Methodische Entwicklung anwendungsorientierter Erreichbarkeitsanalysen

Ein wesentlicher methodischer Baustein des Bahn.Ville-Projektes ist die Entwicklung eines GIS-gestützten Tools (GIS = Geoinformationssystem) zur detaillierten Modellierung und praxisorientierten Visualisierung von regionalen und lokalen Erreichbarkeitspotenzialen.

Die Abbildung der Verkehrsangebotsqualität erfolgt auf der Basis eines regionalen Verkehrsmodells, der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM), das sowohl eine fahrplanscharfe Abbildung der öffentlichen Verkehrsangebote als auch eine belastungsabhängige Reisezeitschätzung im motorisierten Individualverkehr auf regionaler Ebene ermöglicht. Gerade im Korridor der Taunusbahn nordwestlich von Frankfurt, der über einen hochwertigen ÖPNV-Anschluss verfügt und durch einige stauanfällige Straßenabschnitte gekennzeichnet ist, stellt diese Detailschärfe eine notwendige Voraussetzung für eine realitätsnahe Abbildung der Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Pkw dar.

Neben dem Verkehrsangebot ist für die Ermittlung der Erreichbarkeitspotenziale eine möglichst kleinteilige Abbildung der Raumstrukturdaten erforderlich. Nur so können Entwicklungspotenziale und Szenarien der Standort- und Verkehrsentwicklung sinnvoll beurteilt werden. Die vorliegenden statistischen Daten werden dazu auf der Grundlage des Regionalen Flächennutzungsplans, der Gemeindedaten sowie einer detaillierten Bebauungstypologie aus Orthofotos auf einzelne, stadtstrukturell homogene Gebiete disaggregiert. Auf dieser Grundlage können die innerhalb einer bestimmten Reisezeit erreichbaren Einwohner, Arbeitsplätze oder Versorgungseinrichtungen ermittelt werden.

Das Erreichbarkeitstool ermöglicht die reisezeitbasierte Berechnung von Einzugsbereichen und den durch diese abgedeckten Strukturgrößenpotenzialen (z.B. Einwohner, Arbeitsplätze, Verkaufsflächen). Diese Einzugsbereiche können sowohl im Individualverkehr (Pkw, Rad, Fußgänger) als auch im öffentlichen Verkehr berechnet werden. Letztere Variante erlaubt zudem die netzfeine Berücksichtigung der Zugangs- und Abgangswege, entweder zu Fuß, mit dem Rad (Bike+Ride) oder mit dem Auto (Park+Ride) – vgl. Abbildung 6.

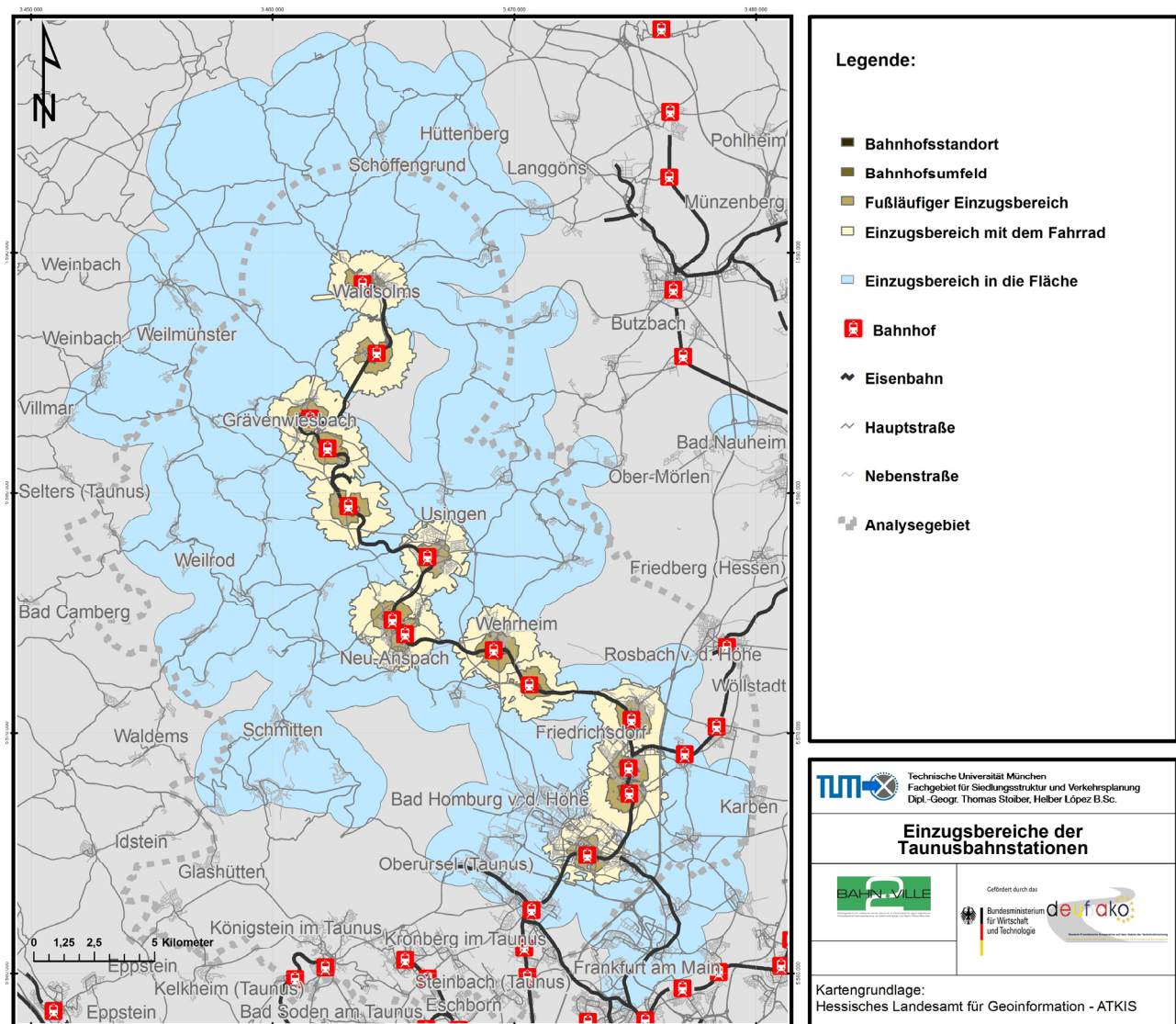


Abbildung 6: Einzugsbereichsanalyse der Taunusbahnstationen in unterschiedlichen Verkehrsmitteln

[TUM, Bahn.Ville2-Erreichbarkeitstool]

Diese Erreichbarkeitsmodellierung wird innerhalb des Projekts als strategisches Analyseinstrument exemplarisch angewendet, beispielsweise

- zur Verdeutlichung der im Nahbereich der Bahn zugänglichen Arbeitsplätze und Bevölkerungspotenziale,
- zur Beurteilung der Erschließungswirkung unterschiedlicher Verkehrsmittel in die Fläche und damit zur Abwägung zwischen Park+Ride-, ÖPNV- und Paratransitangeboten,
- zur Einschätzung von Einzugsbereichspotenzialen von Unternehmensstandorten als Grundlage für die Erarbeitung betrieblicher Mobilitätsmanagementkonzepte sowie
- zur Unterstützung der internetgestützten Wohnstandortberatung anhand von Erreichbarkeitskarten für den Korridor entlang der Taunusbahn.

Dabei kann aufgezeigt werden, welche Erschließungswirkung die Taunusbahn innerhalb der Region entfaltet, wie sich die Verknüpfungsqualität mit ergänzenden Verkehrsmitteln darstellt und welche Zentren entlang der Achse von besonderer Bedeutung für eine schienengestützte Siedlungsentwicklung sein können.

Lokale Potenziale abgestimmter Standort- und Verkehrsentwicklung verdeutlichen

Die Erreichbarkeitsanalysen entlang der Taunusbahn weisen in Bezug auf die nähräumlichen Qualitäten im Umfeld einzelner Bahnstationen erhebliche Unterschiede auf. Dabei kann beispielsweise durch eine direkte fußläufige Anbindung von bislang vernachlässigten Bahnhofrückseiten ein besonderes Potenzial für die nähräumliche Standortentwicklung und die Stärkung der Nahmobilität entstehen (vgl. Kapitel 2.4).

Abbildung 7 zeigt exemplarisch die Erreichbarkeitssituation im direkten Bahnhofsumfeld von Usingen auf. Während das nordöstlich der Station gelegene Stadtzentrum zu Fuß über einen geradlinig geführten Straßenzug („Bahnhofsstraße“) relativ gut angebunden ist, kann das auf der Bahnhofrückseite gelegene Gewerbegebiet mit zahlreichen Arbeitsplätzen und Entwicklungspotenzialen gegenwärtig nur über größere Umwege erreicht werden. Karte 1 zeigt die momentane Situation auf und visualisiert die erheblichen Qualitätsunterschiede zwischen den beiden Bahnhofseiten, in diesem Fall in Bezug auf erreichbares Bevölkerungspotenzial in der Region Frankfurt Rhein-Main in der Kombination Fußweg-Öffentlicher Verkehr. Karte 2 zeigt eine mögliche zukünftige Erreichbarkeitssituation, unter der Voraussetzung, dass eine direkte fußläufige Querung am Bahnhof Usingen realisiert würde – ein Ergebnis aus den Planungswerkstätten zur Nahmobilität und ein seit langem verfolgtes Ziel. Aus den Analysen ist für die Planungspraxis unmittelbar ersichtlich, dass die ursprünglichen Disparitäten weitestgehend beseitigt werden könnten. Karte 3 verdeutlicht dies anhand der durch die Infrastrukturmaßnahme zusätzlich erreichbaren Bevölkerungspotenziale.

Dieses ausgewählte Beispiel lokaler Erreichbarkeitsanalysen zeigt,

- a) welche erheblichen Beiträge bereits durch lokale Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung im nicht-motorisierten Verkehr für eine Aufwertung der Verkehrsverknüpfung und damit für die Attraktivität und den Erfolg einer schienengestützten Siedlungsentwicklung geleistet werden können und
- b) welche Möglichkeiten eine methodisch fundierte, detailscharfe Erreichbarkeitsanalyse für die Wirkungsabschätzung von lokalen Maßnahmen der Standort- und Verkehrsentwicklung und damit für die räumlich differenzierte Beurteilung und Bewertung von Vorhaben bietet.

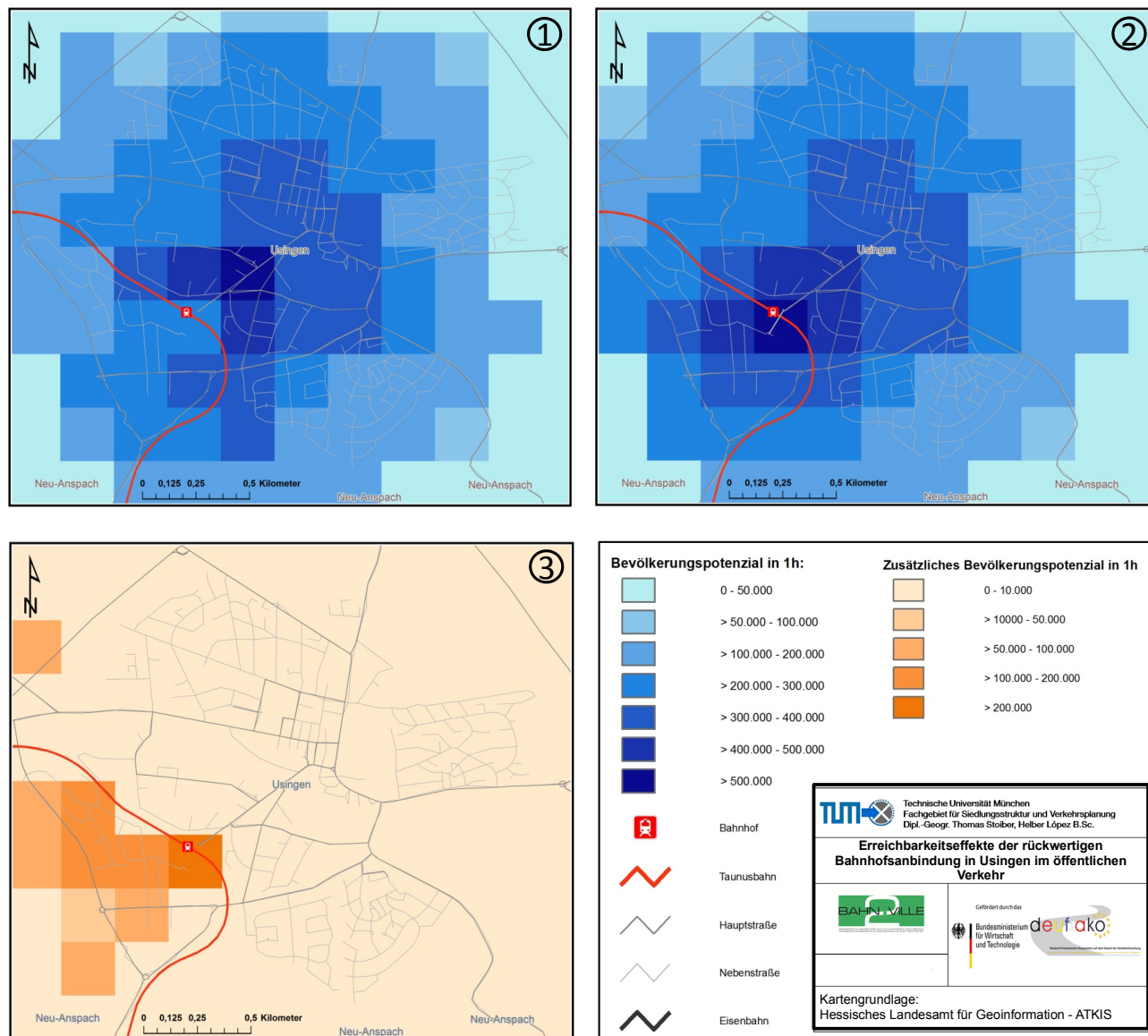


Abbildung 7: ÖPNV-Erreichbarkeitspotenziale im Bahnhofsumfeld Usingen

[TUM, Bahn.Ville2-Erreichbarkeitstool]

Regionale Potenziale zur Standortentwicklung und Angebotsverbesserung ausloten

Auf der Grundlage der Erreichbarkeitsanalysen können sowohl auf regionaler wie auch auf kleinräumiger Ebene Standortpotenziale aufgezeigt werden, die sich für eine strategisch auf die Taunusbahn ausgerichtete Siedlungsentwicklung (Flächenausweisung und Nachverdichtung) anbieten. Darüber hinaus wird es möglich, räumlich differenzierten Handlungsbedarf im Bereich der Verkehrsangebotsqualität zu erkennen.

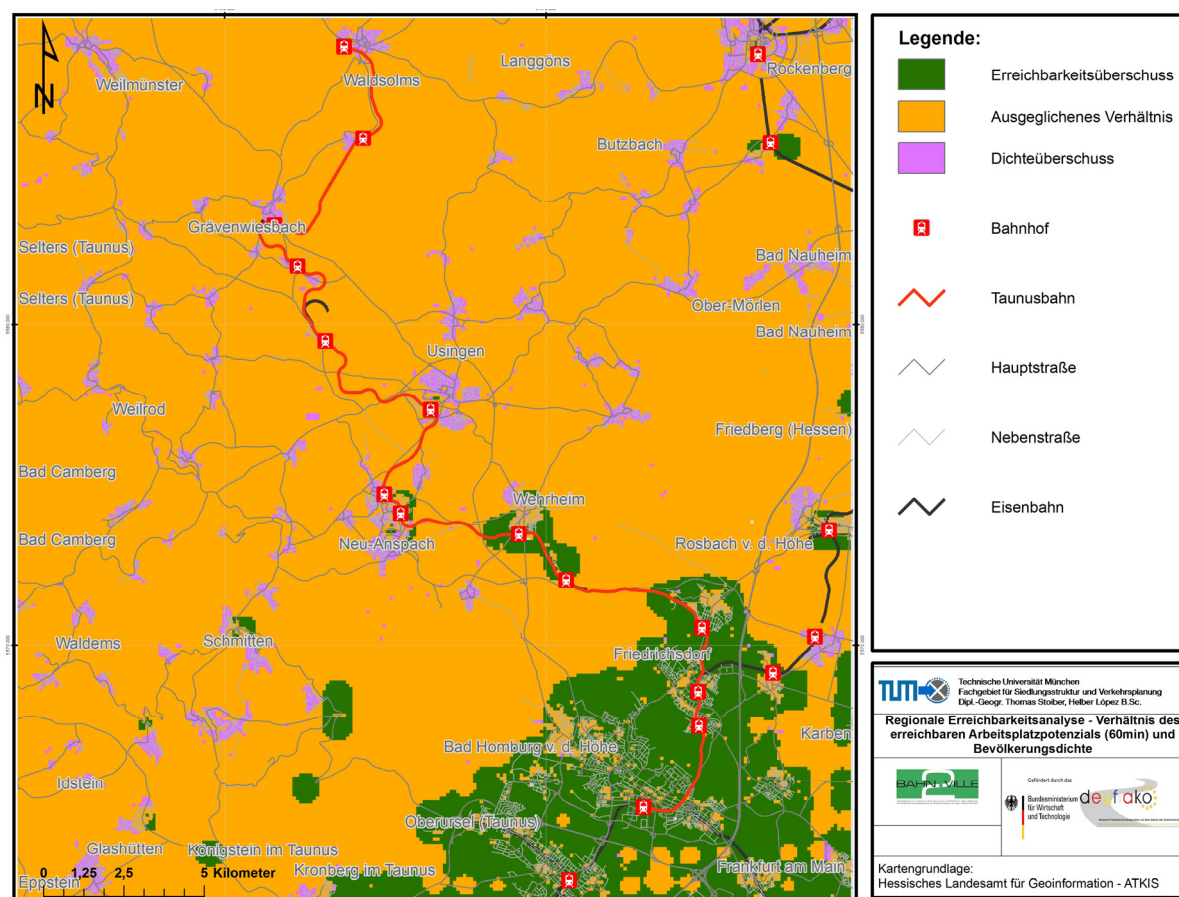


Abbildung 8: Regionale Erreichbarkeitsanalysen

[TUM, Bahn.Ville2-Erreichbarkeitstool]

Abbildung 8 zeigt das Ergebnis einer Erreichbarkeitsanalyse, die für den gesamten Taunusbahnkorridor einschließlich seines Einzugsgebiets in Bezug auf die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen durchgeführt wurde. Hierzu wurde das Aktivitätenpotenzial, also die Anzahl der erreichbaren Arbeitsplätze innerhalb eines Gesamtreisezeitbudgets von 60 Minuten, mit der Bevölkerungsdichte vor Ort in Beziehung gesetzt:

- An Standorten, an denen ein hohes Erreichbarkeitspotenzial (durch ein attraktives Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr) einer relativ geringen Bevölkerungsdichte gegenübersteht, besteht ein sogenannter Erreichbarkeitsüberschuss. Demnach ist hier ein grundsätzliches Potenzial zur maßvollen Nachverdichtung gegeben - wie beispielsweise in den Bahnhofsumfeldern von Bad Homburg v.d.H., Friedrichsdorf oder Wehrheim – welches mit regionalplanerischen Zielsetzungen abzuwägen ist.

- Analog zeigt ein geringes Erreichbarkeitspotenzial im Vergleich zu einer verhältnismäßig hohen Bevölkerungsdichte ggf. einen wichtigen Handlungsbedarf auf, die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots z.B. durch betriebliche Angebotsausweitungen oder Infrastrukturinvestitionen zu verbessern. Wie in der Kartendarstellung ersichtlich, gibt es auch entlang der Taunusbahn vor allem in ländlichen Räumen Standorte mit einem solchen Dichteüberschuss – ein Indiz für die Weiterentwicklung flexibler Bedienungsformen zur Anbindung der Taunusbahn an die Fläche.
- Die verbleibenden, sehr ländlich geprägten Standorte in den nördlichen und westlichen Teilen der Taunusbahnachse, aber auch dicht besiedelte Flächen in der Nähe der zentral gelegenen Bahnhöfe der Taunusbahn zeigen vom Grundsatz her ein angemessenes Verhältnis zwischen lokaler Dichte und dem Erreichbarkeitspotenzial, so dass hier aus regionaler Perspektive eine im Wesentlichen gelungene Abstimmung zwischen Standort- und Verkehrsentwicklung vorliegt.

Workshops, die im Rahmen des Projekts Bahn.Ville 2 durchgeführt wurden, zeigen, dass die Implementierung von Erreichbarkeitsplanung in der Praxis anschaulicher und einfach zu interpretierender Indikatoren bedarf. Dieses auf der Grundlage des sog. LUPTAI-Ansatzes (Land-Use and Public Transport Accessibility Index, vgl. Pitot et al., 2005) entwickelte Verfahren ermöglicht eine einfache Kategorisierung von Standorten, um wichtige siedlungs- und verkehrsplanerische Maßnahmen zu empfehlen, die eine schienengestützte Siedlungsentwicklung unterstützen. Diese Verfahren gilt es je nach Anwendungszweck, Datenlage und Detaillierungsgrad weiter zu entwickeln (vgl. auch Mercier und Stoiber, 2010; Crozet und Wulfhorst, 2010).

Einbettung von Erreichbarkeitsanalysen in regionale und lokale Entscheidungsprozesse

Insgesamt zeigt sich, dass eine methodisch fundierte Abbildung der Erreichbarkeit in den unterschiedlichen Verkehrsnetzen einen erheblichen Mehrwert darstellt, um die Potenziale und die Herausforderungen einer schienengestützten Siedlungsentwicklung aufzuzeigen.

Aus fachlicher Sicht wäre beispielweise im Rahmen der Diskussion um die kommunalen Flächenausweisungen (in den sog. „Gemeindegesprächen“ im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Regionalen Flächennutzungsplanes/RegFNP) eine methodisch fundierte Erreichbarkeitsanalyse als Argumentationshilfe sehr willkommen. Dabei ist darauf hinzuwirken, dass zunächst eine Offenheit auf fachlicher Ebene für diese Fragestellungen geschaffen bzw. genutzt wird und darauf aufbauend eine politisch abgestimmte Außendarstellung der Analyseergebnisse erfolgen kann.

Eine quantitativ gestützte Analyse, die durch objektiv ermitteltes Zahlenmaterial erheblich zur Glaubwürdigkeit und Überzeugungskraft der Argumentationen beitragen kann, muss sich dabei auf zuverlässige und zugängliche Datenquellen stützen. Die Verantwortung und Zuständigkeit für eine entsprechende Datenplattform ist regionsspezifisch zu verabreden. Es sind differenzierte Nutzungsrechte für die regionalen und lokalen Akteure zu vereinbaren, die technisch beispielsweise über eine webbasierte Datenplattform gewährleistet werden können.

2.2 Zusammenhänge von Verkehrsangebot und Standortentwicklung

Die Bahn als regionaler Standortfaktor

Die regionalen Standortpotenziale entlang der Taunusbahn sind geprägt durch die Ausrichtung auf die Zentren des Ballungsraums, insbesondere auf Frankfurt am Main, die damit verbindende Zugangsqualität zum Hauptbahnhof als regionalem Gateway (von Bad Homburg v.d.H. im Viertelstundentakt mit der S-Bahn in gut 20 Minuten) sowie auf die Zentren entlang der Taunusbahn selbst. Bad Homburg v.d.H. erweist sich dabei als ein bedeutender Ziel- und Knotenpunkt mit einem wichtigen Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitangebot sowie der Verknüpfungsfunktion zwischen den Standorten entlang der Taunusbahn und dem gut ausgebauten Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) des Verdichtungsraums (vgl. Kapitel 2.1).

Eine Gegenüberstellung der Konkurrenzsituation zwischen der Angebotsqualität im Öffentlichen Personennahverkehr (v.a. Taunusbahn) und im Motorisierten Individualverkehr (MIV) anhand der auf regionaler Ebene erreichbaren Aktivitätenpotenziale (z.B. Arbeitsplätze, Einkaufsgelegenheiten) zeigt zunächst eine deutliche Dominanz des MIV gegenüber dem ÖPNV. Auch bahnaffine Standorte in fußläufigem Umfeld um eine Station entlang der Taunusbahn, die ein deutlich höheres mit dem ÖPNV erschlossenes Aktivitätenpotenzial aufweisen als Standorte „in der Fläche“, können letztlich mit der in alle Richtungen sehr guten MIV-Erschließung nicht konkurrieren. Diese vordergründigen Erreichbarkeitsvorteile des MIV müssen jedoch für große Teile der Untersuchungsregion vor dem Hintergrund realiter vorhandener Restriktionen im MIV relativiert werden. So ist die Straßenverbindung aus dem Usinger Land nach Bad Homburg v.d.H. und den Kern des Ballungsraums über die Saalburgchaussee (B456) stau- und witterungsanfällig und führt so gerade in den Spitzenstunden zu erheblichen Fahrzeitverlängerungen in Richtung Frankfurt. Zudem ist insbesondere im Zentrum Frankfurts das Parkplatzangebot begrenzt. Somit stellt Die Taunusbahn insbesondere auf Relationen aus dem Usinger Land in das Zentrum Frankfurts eine gute Alternative dar. Die äußerst positive Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt, dass diese Qualität wahrgenommen und genutzt wird.

Die Analyse der Standortwahlmotive von Haushalten zeigt demgegenüber jedoch ein anderes Bild (vgl. Anforderungen an Wohnstandorte, Kapitel 2.7). Neben den in der Regel dominierenden wohnungsbezogenen Anforderungen (Wohnfläche, Wohnumfeld, Preis-Leistungs-Verhältnis) werden auch der günstigen Anbindung an das Straßennetz und allgemein der Nähe zu Frankfurt am Main hohe Prioritäten eingeräumt. Im Vergleich wird die Möglichkeit konkrete Aktivitätenpotenziale (z.B. Kindertagesstätten, Schulen, Versorgungseinrichtungen) mit dem ÖPNV zu erreichen als deutlich weniger wichtig eingeschätzt. Gleiches gilt für die Wichtigkeit von Park+Ride und Bike+Ride Angeboten.

Eine allgemein „gute Anbindung an die Taunusbahn“ und die „fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs“ werden immerhin von etwa 50% der Befragten als wichtig eingestuft.

Auch die Einschätzungen lokaler Experten zu den Auswirkungen der Taunusbahn auf die Standortentwicklung zeigen ein ambivalentes und differenziertes Bild. Deutlich wird hierbei insbesondere, dass vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Erschließungsniveaus in der Taunusbahnregi-

on erwartungsgemäß zwischen dem Vordertaunus und dem Usinger Land unterschieden werden muss. Für die Ansiedlung von Haushalten im Vordertaunus (Bad Homburg v.d.H. und Friedrichsdorf) sei die Taunusbahn demzufolge im Vergleich zur ebenfalls vorhandenen S- und/oder U-Bahn von eher nachgeordneter Bedeutung. Die Nähe von Standorten zu den Halten der S-Bahn Linie S5 in Richtung Frankfurt am Main ist für die Ansiedlung von Gewerbe und Wohnen aufgrund des erreichbaren Arbeitsplatzpotenzials von größerer Bedeutung. Die Taunusbahn beeinflusse bei der Ansiedlung der Nutzung von Gewerbe und Wohnen erwartungsgemäß eher Gemeinden im Usinger Land (Bsp. Neubauflächen in Wehrheim mit Bahnanschluss „Bahnhof Saalburg“), wo sie das einzige Angebot des Schienengebunden Öffentlichen Personennahverkehrs (SPNV) darstellt.

Insgesamt wird deutlich, dass dem Standortvorteil SPNV-Anschluss im Rahmen der Standortwahl ein, gemessen an der vorhandenen Angebotsqualität, recht geringer Stellenwert auf der Nachfrageseite zukommt. Es kann jedoch vermutet werden, dass die Taunusbahn insbesondere im Usinger Land als eine Art „Rückfallebene“ für die Mobilität der Bewohner eine Rolle für die Standortwahl spielt.

Die Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass die Nutzungsmöglichkeiten der Taunusbahn für den Einzelnen im Rahmen der Standortwahl bisher offensichtlich nicht ausreichend erkannt und beachtet werden. Gleichmaßen kann angenommen werden, dass gerade regionsfremde Zuzügler die vorhandenen kapazitäts- und witterungsbedingten Restriktionen der Straßenanbindung an den Kern des Ballungsraums unterschätzen. Dies bildet einen direkten Ansatzpunkt für die in Bahn.Ville 2 entwickelten Konzepte und Instrumentarien für eine individuelle Mobilitätsberatung und eine effektive Vermarktung des Standortfaktors Erreichbarkeit durch die Taunusbahn.

Rolle der Taunusbahn in der Planung

Die Taunusbahn wurde und wird – insbesondere im Usinger Land, also der peripheren, ländlichen Teilregion des Taunus – als wichtiges Kriterium für die Ausweisung von Bauflächen und die Standortwahl wahrgenommen. Im Vordertaunus hingegen spielt die Taunusbahn in dieser Hinsicht eine geringere Rolle, hier werden Bauflächen tendenziell eher nahe den Haltepunkten der S-Bahn, aber durchaus auch in weniger gut durch den SPNV erschlossenen Randlagen ausgewiesen.

Entlang der Taunusbahn sind dank des sehr guten SPNV-Angebotes auf der axialen Beziehung in Richtung Bad Homburg v.d.H./Frankfurt am Main gute Voraussetzungen für eine schienengestützte Siedlungsentwicklung gegeben. Bereits in der ersten Phase des Bahn.Ville Projekts konnte jedoch gezeigt werden, dass eine erfolgreiche schienengestützte Siedlungsentwicklung nicht nur vom Verkehrsangebot, sondern insbesondere von länderspezifischen Rahmenbedingungen, politischen Entscheidungen und interkommunaler Zusammenarbeit bei der Flächenausweisung sowie von der Standortwahl von Haushalten und Unternehmen abhängig ist (vgl. Bahn-Ville-Konsortium, 2005, S. 4).

In den Raumordnungsplänen Südhessen von 1986 und 1995 (vgl. Hessischer Ministerpräsident – Staatskanzlei, 1986 bzw. Regierungspräsidium Darmstadt, 1995) wurden gezielt neue Siedlungsflächen nahe der Taunusbahn ausgewiesen (Vorgabe zur Konzentration an Nahverkehrsachsen). Diese Flächen wurden in der Folge entsprechend der Zielsetzung entwickelt. Der in Aufstellung

befindliche Regionale Flächennutzungsplan für das Gebiet des Planungsverbandes führt diese Vorgehensweise fort (Ausweisung von ca. 80 ha Wohnbauflächen im Einzugsbereich der Taunusbahn im zum abschließenden Beschluss anstehenden Entwurf des Planwerkes). Der Einzugsbereich umfasst dabei einen Radius von 1.000 m um die Haltepunkte der Taunusbahn. Auch auf lokaler Ebene erfolgte eine Ausweisung von Gebieten im Einzugsbereich der Taunusbahn (z.B. Schleichenbach I und II, Usingen). Hieraus resultierte ein deutliches Einwohnerwachstum in ausgewählten Kommunen (z.B. in Neu-Anspach um mehr als 50 %). Im Rückblick zeigt sich, dass die Taunusbahnkommunen höhere Wachstumsraten in der Einwohnerentwicklung verzeichnen konnten als andere, weniger gut an das ÖPNV-Netz angebundene Standorte.

Zugleich wird beispielsweise anhand der Einwohner- und Fahrgastzahlentwicklung in Neu-Anspach deutlich, dass die Steigerung der Einsteigerzahlen an den Taunusbahnhalten stärker ausfällt als der Einwohnerzuwachs. Daraus folgt, dass durch Attraktivierungsmaßnahmen an der Strecke neben den Zuzüglern auch die alteingesessene Bevölkerung die Bahn nun häufiger nutzt (vgl. Bosserhoff, 2004). Die folgende Abbildung zeigt deutlich den Einwohnerzuwachs in ausgewählten Kommunen entlang der Taunusbahn.

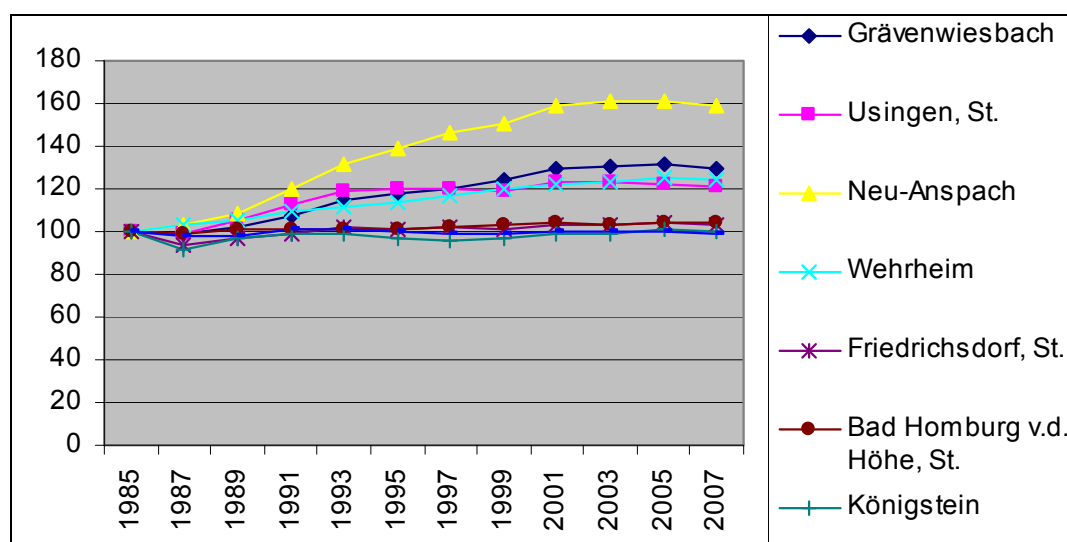


Abbildung 9: Veränderung der Einwohnerzahlen in Kommunen im Hochtaunuskreis in den Jahren 1985 bis 2007. (Die Werte des Jahres 1985 wurden gleich 100% gesetzt. Bis auf Königstein liegen alle Kommunen an der Taunusbahn.)

[Quelle: Sparmann/Arndt 2008]

Diese grundlegenden Potenziale zeigen in einer Analyse aktueller Flächenausweisungen allerdings nur noch geringe Auswirkungen. Wegen der starken Auswirkungen singulärer größerer Flächenausweisungen auf die Nachfrage nach Wohnbauland sowie aufgrund fehlender kleinräumige Daten zu Nutzungsänderungen über einen längeren Zeitraum, beispielsweise im Rahmen der Innenentwicklung, sind die Zusammenhänge der (geringfügigen) Angebotsverbesserungen seit den 90er Jahren mit der aktuellen Standortentwicklung nicht mehr zweifelsfrei nachweisbar. Weiterhin verläuft die B 456 parallel zur Taunusbahn, so dass die Wirkung der Taunusbahn auf Standortentscheidungen kaum isoliert betrachtet werden kann.

Insgesamt werden die Einflüsse der Taunusbahn auf die siedlungsstrukturelle Entwicklung sowie die Bodenwerte auch von lokalen Experten je nach Lage und wirtschaftlichen Status der Gemeinde unterschiedlich wahrgenommen. Kaufpreise und Mieten seien demnach weitgehend unabhängig von der Nähe zur Bahn, lediglich die Nähe zu S-Bahn-Haltestellen (S 5) verursacht eine leichte Steigerung in manchen Gemeinden.

Zusammenfassend kann retrospektiv auch mehrere Jahre nach Wiedereinführung des Bahnangebots ein Zusammenhang zwischen der Siedlungs- und Schienenverkehrsentwicklung angenommen werden. Das Zusammenspiel von attraktiver SPNV-Erschließung durch die Taunusbahn und gleichzeitiger Flächenausweisung nahe der Bahn hat in der Vergangenheit, insbesondere nach Wiederaufnahme des SPNV-Angebots, sowohl die Taunusbahn (Fahrgastzuwächse) als auch die tangierten Kommunen (Einwohnerzuwachs) gestärkt. Die starken Fahrgastzuwächse sind zusammen mit der Einwohnerentwicklung Indizien dafür, dass die Bahn bei Standortentscheidungen durchaus eine Rolle gespielt haben könnte. Die gut erschlossenen Flächenangebote sind als Siedlungsflächen nachgefragt, wobei jedoch zwischen dem Vordertaunus und dem Usinger Land differenziert werden muss. Ein quantitativer Nachweis der Rolle speziell der Taunusbahn für die Siedlungsentwicklung kann jedoch auf Basis der bestehenden Datenlage nicht geführt werden.

Den Bahnschluss als Standortfaktor vermarkten

Die Voraussetzungen für schienengestützte Siedlungsentwicklung entlang der Taunusbahn sind von Seiten des SPNV-Angebots hervorragend. Die Entwicklung neuer Flächenangebote findet zu einem großen Teil in Bereichen statt, die gut durch die Taunusbahn erschlossen sind. Dennoch zeigt die Wohnmotivuntersuchung, dass auf Seiten der Nachfrage offensichtlich ein Wahrnehmungsdefizit der durch die Taunusbahn geschaffenen Erreichbarkeitsvorteile besteht.

Im Rahmen von Interviews mit lokalen Experten aus dem Bereich der Stadtplanung wurde zudem deutlich, dass eine bewusste Vermarktung der Erreichbarkeitsvorteile von Flächen entlang der Taunusbahn bisher nur sporadisch erfolgt. Hinsichtlich der Vermarktung von Flächen werde die Bahnnähe zwar durchaus als Standortvorteil genannt, die Vermarktung geschehe jedoch weitgehend unabhängig davon, die Bahnnähe wird somit nicht explizit als Vermarktungsargument genutzt.

Anhand dieser Erkenntnisse wird deutlich, dass Optimierungspotenziale hauptsächlich im Bereich der Vermarktung aber auch in den gezielten Mobilitätsberatungsangeboten bei der Standortwahl von Unternehmen und Haushalten bestehen. Eine effektive Kommunikation der Vorteile bahnnaher Lagen ist neben der Gestaltung des Verkehrs- und Flächenangebots ein zentraler Baustein für den Erfolg einer schienengestützten Siedlungsentwicklung.

Hierauf aufbauend wurden innerhalb des Projekts Bahn.Ville 2 Maßnahmen zur Kommunikation der Standortvorteile bahnnaher Lagen entwickelt. Ein wichtiger Baustein des Bahn.Ville 2 Projekts war die Identifikation von Ansatzpunkten für eine Vermarktung entsprechender Flächen sowie die Umsetzung von Instrumenten zur Kommunikation der Standortvorteile und individuellen Nutzungsmöglichkeiten der Taunusbahn im Rahmen der Mobilitätsberatung. Die umgesetzten Maßnahmen werden nachfolgend in den Kapiteln 2.7 bis 2.9 beschrieben.

2.3 Strategische regionale Planungsinstrumente

Regionaler Nahverkehrsplan – Stärkung des öffentlichen Verkehrs

Der Nahverkehrsplan bildet nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Ziel des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) im Rhein-Main-Verkehrsverbund ist die Netzentwicklung mit ergänzter und deutlich verbesserter Infrastruktur sowie einem integrierten Bedienungsangebot. Lokale und regionale Verkehrsangebote müssen dabei aufeinander abgestimmt sein, um durchgängige Transportketten zu gewährleisten. Infrastruktur und Betrieb sind daher eng zu verzahnen. Schließlich erfordert ein zeitgemäßes Verkehrssystem intermodale Verknüpfungen und Mobilitätsangebote über den ÖPNV hinaus. Der RNVP hat somit eine entscheidende Bedeutung für die Schaffung eines optimierten Verkehrssystems sowie für die Sicherung und die Fortentwicklung der Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Frankfurt Rhein-Main.

Im RNVP werden basierend auf den bestehenden und prognostizierten Strukturen die Angebotsstandards definiert und zur Erreichung eines modernen und leistungsfähigen Verkehrssystems ein regionales Maßnahmenkonzept entwickelt. Der derzeit gültige RNVP des RMV umfasst im Kern den Zeitraum von 2004 – 2009 und enthält einen Ausblick bis 2015. Er soll aktuell für einen Betrachtungszeitraum bis Ende 2019 fortgeschrieben werden und über diesen Zeitraum den Rahmen für die weitere Entwicklung des regionalen öffentlichen Verkehrsangebotes bilden. Damit werden die Grundlagen für die strategische Ausrichtung der Angebotskonzeption in zeitliche Übereinstimmung mit der Sicherung der Verbundfinanzierung gebracht.

Das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs stellt das bestehende Schienennetz mit S-Bahnen und Regionalbahnen dar. Dieses wird weiterentwickelt, um auch in Zukunft die Mobilität in der Region Frankfurt Rhein-Main sicher zu stellen. Die Fortschreibung des RNVP wird noch stärker den Kunden in den Vordergrund stellen, die Qualität des öffentlichen Verkehrs erhöhen sowie innovative Strategien mit Entwicklungen im Netz und Angebot in der Region Frankfurt Rhein-Main zusammenführen.

Flächenausweisungen im Regionalen Flächennutzungsplan

Angesichts der zahlreichen Herausforderungen, vor denen sich viele Städte und Gemeinden sehen (demographischer Wandel, Standortwettbewerb, zunehmende Zersiedelung, Wegzug der Bevölkerung, Leistungsfähigkeit und Finanzierbarkeit von Infrastrukturen usw.), ist eine „Regionalisierung“ bei der Suche nach Lösungsmöglichkeiten dringend zu empfehlen. Um diesen Herausforderungen zu begegnen sind wirkungsvolle Steuerungsmöglichkeiten in der Regel über Gemeindegrenzen hinweg zu entwickeln, denn nur auf diese Weise wird man den tatsächlichen Aktionsräumen der Menschen und Verflechtungsräumen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeiten gerecht.

Der Regionale Flächennutzungsplan ordnet sich ein in die Vorgaben des Landesentwicklungsplans, den Regionalplänen sowie der Bauleitplanung. Er greift die Verkehrsangebotsqualität bei der Flächenausweisung grundsätzlich auf. Die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung soll sich dabei (nach dem aktuellen RegFNP-Entwurf) auf die regionalen Verkehrsachsen stützen, ohne dass hier der eindeutige Bezug zur ÖPNV-Erschließungsqualität hergestellt würde. Im Korridor der Tau-

nusbahn zeigt sich bei der Flächenausweisung im RegFNP eine deutliche Ausrichtung auf das ÖPNV-Angebot: 54 % aller neu ausgewiesenen Siedlungsbereiche insgesamt bzw. 51 % aller neu ausgewiesenen Wohn- und Mischbauflächen befinden sich innerhalb eines (Luftlinien-) Einzugsbereiches von 1.000 m um die Bahnstationen. In einzelnen Kommunen, deren Ortsteile besonders günstig auf die Taunusbahn ausgerichtet sind, umfasst dieser Anteil sogar 70 bis 80 %.

Die reine Flächenausweisung bzw. Sicherung von Siedlungsflächen ermöglicht dabei nur in sehr geringem Umfang einen Steuerungseffekt, solange nicht weitere Vorgaben z.B. hinsichtlich der Bebauungsdichte oder dem Maß der Bebauung formuliert werden. Hier besitzen die Kommunen in Eigenregie weitestgehende Gestaltungsmöglichkeiten, zumal für jede Gemeinde separat Flächenentwicklungsmöglichkeiten festgelegt wurden. Mit einem integrierten regionalen Ansatz hat dies noch wenig gemein.

Für den RegFNP ist ein Maßstab von 1:50.000 gesetzlich vorgeschrieben, der sich allerdings als wenig geeignet herausstellt – und zwar sowohl aus technischer als auch aus rechtlicher Hinsicht. Die Darstellungsdichte führt zu einer Überfrachtung des Planes mit Inhalten. Das Über- und Nebeneinander von Informationen erschwert die Lesbarkeit der Karte massiv, so dass bestimmte eindeutige Festlegungen vielfach kaum realisierbar sind. Zu guter Letzt wird die physische Größe des Plans auf einen Bruchteil des Flächennutzungsplans reduziert, so dass den Gemeinden keine ausreichende Grundlage zur Weiterentwicklung des Bebauungsplans zur Verfügung steht.

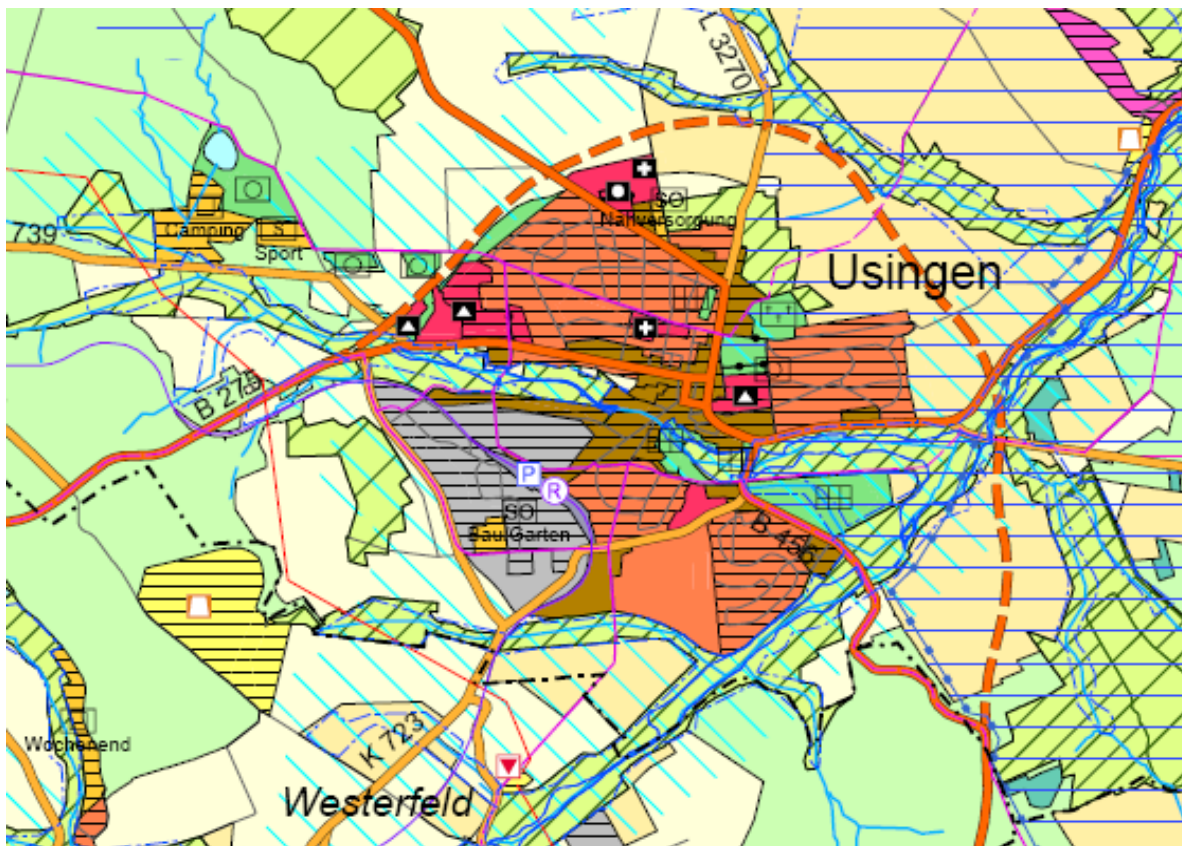


Abbildung 10: Detaillierungsgrad des Regionalen Flächennutzungsplans (Entwurf)

[Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, 2009]

Lernen vom französischen SCOT?

Das Planungsinstrument des SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) kann als „französischer Weg“ für die Umsetzung der Ergebnisse aus der Rio-Konferenz (1992) gelten. Im Gefolge wurde ein neues Gesetz erlassen, das sog. „Loi SRU“ (Solidarité et Renouvellement Urbains 2000), in welchem der SCOT als zentrales Instrument für eine nachhaltige Raumentwicklung auf interkommunaler Ebene verankert wurde. Als Oberziel des SCOT ist die Umsetzung einer strategischen Gesamtplanung genannt unter zeitlicher und inhaltlicher Koordination aller relevanten Fachplanungen.

Das SRU-Gesetz wurde durch den „code de l’urbanisme et de l’habitat“ (CU von 2003) modifiziert und ergänzt. Hervorzuheben ist hierbei die sog. „15km-Regel“, welche die Rahmenbedingungen für die Aufstellung eines SCOTs festlegt. Gemäß CU L.122.2 muss sich eine Kommune, die Entwicklungsabsichten hegt und entweder weniger als 15 km von einer Küste oder einer Agglomeration (>50.000 Einwohner) entfernt liegt, einem SCOT-Aufstellungsprozess unterziehen. Hieraus entspringt für weite Areale Frankreichs quasi eine Pflicht zur SCOT-Aufstellung – sofern eine Kommune nicht auf die Funktion eines „Eigenentwicklers“ beschränkt werden möchte.

Der SCOT beschreibt Prinzipien, Leitbilder und Ziele für die räumliche Entwicklung einer Gemeinde bzw. eines Gemeindeverbundes bezogen auf die folgenden 10 Jahre. Gemäß code de l’urbanisme besteht ein SCOT aus insgesamt drei Bestandteilen: einer vorgeschalteten Raumanalyse und zwei eigentlichen Planwerken (PADD – projet d’aménagement et de développement durable; DOG – document d’orientation générale). Für PADD und DOG werden die wesentlichen Planinhalte gesetzlich vorgeschrieben (CU L.122.1-3) in Form von „Kapitelüberschriften“. Die Methodik und Bearbeitungstiefe sind nicht festgelegt, ebenso wenig die konkrete räumliche Zuordnung von Flächennutzungen.

Im PADD werden die großen, im Wesentlichen politisch festgelegten Entwicklungsleitlinien für den Planraum vorgestellt. Diese sind im DOG durch konkrete Fachkonzepte und Maßnahmen zu unterfüttern und räumlich zu konkretisieren.

Auf französischer Seite spricht dieses Regionalplanungsinstrument (SCOT) häufig eine klarere Sprache in Bezug auf die Abstimmung von Standort- und Verkehrsentwicklung. Allerdings weist die Qualität und der Detaillierungsgrad erhebliche Unterschiede in der Vielzahl der inzwischen in Frankreich realisierten SCOTs auf. Die kartographischen Darstellungen dienen lediglich der Illustration (vgl. Abbildung 11) und fallen bei jedem SCOT anders aus, rechtlich maßgebend ist der Textteil. Dieser beschreibt Prinzipien, Leitbilder und Ziele der räumlichen Entwicklung für die Bereiche Wohnen, Wirtschaftsentwicklung, Freizeit, Verkehr, Naturschutz in einem Gemeindeverbund.

Die ÖPNV-Erschließungsqualität wird beim SCOT als raumprägendes Element angesehen und als Grundlage für eine Kontingentierung der Flächenausweisung herangezogen. Der lokalen Ebene wird damit zwar einerseits ein größerer Spielraum in der konkreten Ausgestaltung der Flächenentwicklung eingeräumt, andererseits werden konkrete Mindestdichten (in Wohneinheiten/ha) in Abhängigkeit der Zentralität der Standorte vorgegeben.

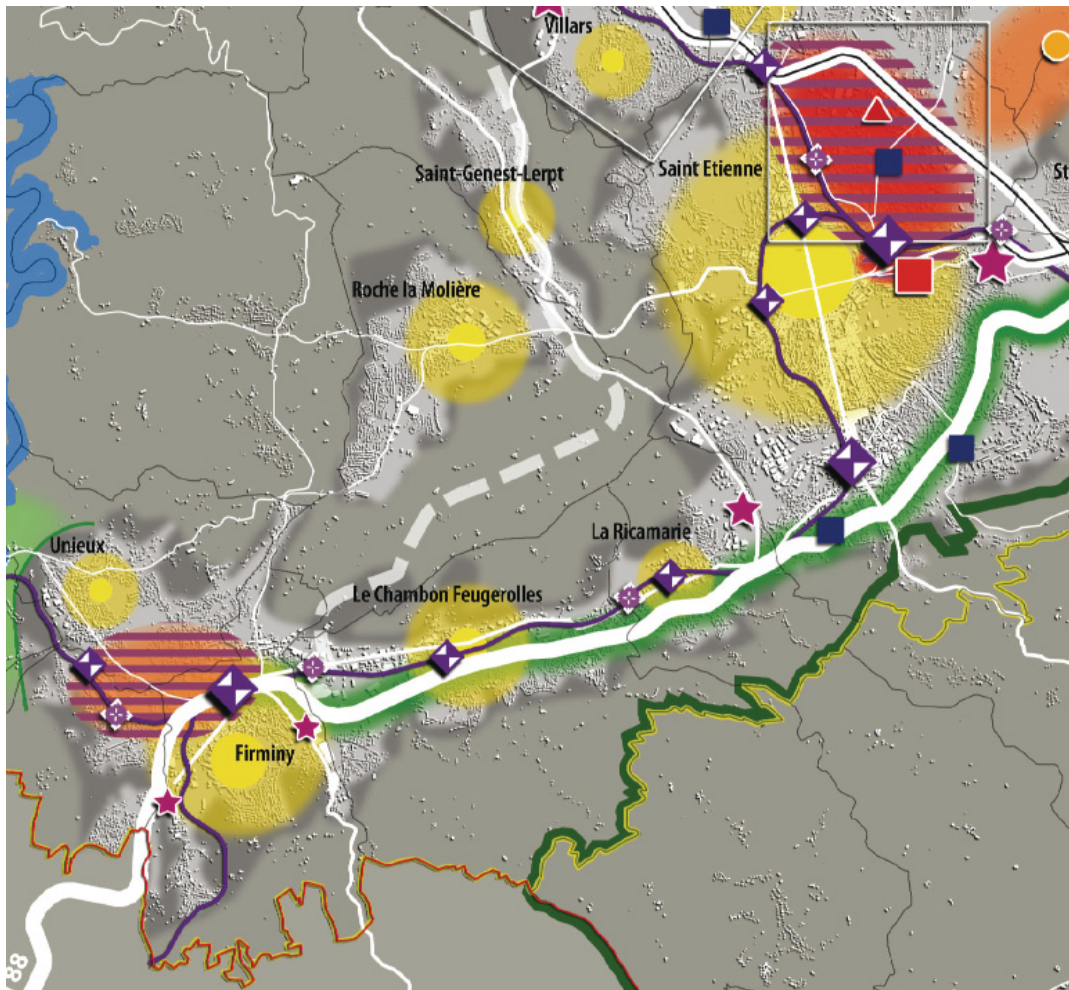


Abbildung 11: Graphische Darstellung im SCOT Sud-Loire (Beispiel)

[SCOT Sud-Loire, www.scot-sudloire.fr]

Strategische Regionalplanung braucht auch das Wechselspiel zwischen politischer und fachlicher Arbeit. In Frankreich scheint dies zum Teil gut zu gelingen. In der Region Sud-Loire erfolgte bei der Erstellung des SCOT ein engagierter, politisch besetzter Auftakt, der nicht nur durch die Gesetzeslage, sondern auch durch die nationalen Prioritätensetzungen („Grenelle de l’environnement“) erleichtert und befördert wird. Die fachliche Erarbeitung der Grundlagen, Analysen und strategischen Empfehlungen kann häufig weitgehend „ungestört“ im Rahmen der „agences d’urbanisme“ (übergemeindliche, öffentliche Planungsagenturen) erfolgen. Aufgrund der kleinteiligen kommunalen Gliederung erfolgt im Abstimmungs- und Abwägungsprozess eine Bündelung der kommunalen Einzelinteressen über die Verbandskommunen (communautés de communes).

Allerdings erfolgt die detailliertere, räumliche Umsetzung der Vorgaben auf der Ebene der nachgelagerten „Plan local d’Urbanisme (PLU)“ auf lokaler Ebene der einzelnen Gemeinden. Die Umsetzung der Strategien ist folglich vom politischen Willen vor Ort abhängig. Es erfolgt zwar eine gesetzlich verankerte, in ihrer Umsetzung national kontrollierte Evaluation der Planungsdokumente und eine Bilanzierung und ggf. Aktualisierung nach spätestens 5 Jahren nach In-Kraft-Treten. Bislang liegen dazu aber aufgrund des relativ jungen Instrumentariums noch keine aussagekräftigen Erfahrungen vor.

Perspektiven zur verbesserten Zuordnung von Siedlung und Verkehr auf regionaler Ebene

Mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist eine den verkehrlichen Verflechtungen und den Mobilitätsbedürfnissen der Region Frankfurt Rhein-Main entsprechende Organisation erfolgreich eingerichtet worden. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund ist im Hinblick auf einen Mobilitätsverbund weiter zu entwickeln.

Für eine umfassende Abstimmung der regionalen Siedlungs- und Gesamtverkehrsplanung bedarf es aber dringend einer soliden konzeptionellen Basis mit verkehrsmittelübergreifendem Fokus. Eine von den regionalen Akteuren im Verkehrsbereich gemeinsam erarbeitete und getragene Verkehrsdatenbasis – wie in der Region Frankfurt Rhein-Main seit vielen Jahren praktiziert – stellt diesbezüglich zwar eine solide Grundlage dar, ist bei weitem aber nicht ausreichend. Denkbar wäre hier die Erstellung eines regionalen Verkehrsentwicklungsplans (VEP), der zunächst auf vorhandenen bzw. gesetzlich vorgeschriebenen (selektiven) Plänen wie dem RNVP aufbaut. Er muss und kann aber über die Inhalte dieser Pläne hinaus Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie mit der Siedlungsplanung stärker berücksichtigen und sollte dann im Rahmen der Aufstellung eines RegFNP beachtenswert sein. Ergänzende Erkenntnisse des VEP sollten aber ggf. ebenso in die erstgenannten Pläne zurückfließen.

Eine Stärkung der regionalen Schienenverkehrsachsen ist in diesem Sinne bei der Ausweisung von weiteren Siedlungsflächen weiter zu verfolgen. Diese Vorgabe ist jedoch bisher bei den Zielen stärker verankert als bei „echten“ Umsetzung. Die Regionale Flächennutzungsplanung sollte noch viel stärker den Bestand an Schienenverkehrsachsen berücksichtigen. Auch die weiteren Planungsebenen sollten dazu beitragen, im Umfeld von Verkehrsstationen eine deutliche höhere Ausnutzung vorzuschreiben. Bezogen auf den ÖPNV bietet der Regionale Nahverkehrsplan des RMV eine fachplanerische Basis. Darauf aufbauend könnten Kriterien zur Beschreibung der ÖPNV-Qualität in Bezug zur Flächenausweisung entwickelt und als Ranking- bzw. Ausschlusskriterium bei der Flächenausweisung definiert werden. Wichtig ist dann im Hinblick auf eine wirkungsvolle Umsetzung schienenorientierter Entwicklung, dass im Rahmen der Abstimmungsprozesse an den definierten verkehrlichen Kriterien konsequent festgehalten wird. Dies kann schlussendlich auch bedeuten, einem kommunalen Flächenwunsch aufgrund entgegen stehender verkehrlicher Indikation nicht zu entsprechen und die Gemeinden auf Eigenentwicklung zu beschränken.

Dies ist einfacher umsetzbar bei Anwendung projektorientierter Ansätze. Hierbei sollte eine noch stärkere Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf bestehende regionale Schienenverkehrsachsen im Vordergrund stehen. Aber auch neue planerische Ansätze wie die Planung der Regionaltangente West (RTW) – einer tangentialen Schienenverbindung, die die radialen Linien in den Ballungskern untereinander verbindet und so eine neue Netzqualität schafft sollte als Schwerpunkt für eine stärkere Zuweisung der Siedlungsentwicklung dienen. Ähnliches ist bei der Erschließung des Baugebiets „Frankfurter Bogen“ mit einer Straßenbahn bereits gelungen. Als Erfolg zu verbuchen ist die Gleichzeitigkeit der Aufwertung bzw. Neuerschließung eines Gebietes mit öffentlichem Verkehr und der Entwicklung neuer Siedlungsschwerpunkte. Die regionalen Akteure, die jeweils

andere Aufgabenschwerpunkte wahrnehmen, könnten die projektbezogene Arbeitsform zu einer zielorientierten Netzwerkkooperation weiterentwickeln.

Die Pragmatik der Planung ist jedoch nicht mit dem Plan gelöst. Viele Grundstücke im Stationsumfeld sind in ihrer Größe, Ausrichtung und der feststehenden Nachbarschaft zu Nutzungen für eine wünschenswerte Entwicklung nicht geeignet. Andere befinden sich im Privatbesitz und sind aufgrund der oft sehr hohen Preisvorstellungen der Grundstücksbesitzer (die aufgrund der Bahnhofsnähe von 1a-Lagen ausgehen) schwierig zu erwerben. Um die Quote der Flächenausweisung im Stationsumfeld weiter zu erhöhen, müssten neue Konzepte zur Revitalisierung der Flächen und Gespräche seitens der Kommunen mit den Grundstückseigentümern initiiert werden. Einerseits geht es darum, den Informationsfluss zu ermöglichen, so dass die Kommunen erfahren, welche Interessen und Pläne die Besitzer verfolgen. Andererseits scheinen persönliche Kontakte erforderlich zu sein, um den Grundstückseigentümern die Idee einer angemessenen Verdichtung der Nutzungsstrukturen an den Bahnpunkten verständlich zu machen. In einem direkten Austausch können vielfach Lösungen gefunden werden, die sowohl für die Kommunen wie auch für die Grundbesitzer, interessant sind.

In diesem Zusammenhang ist das im Rahmen des französischen Bahn.Ville-Vorhabens entwickelte Verfahren eines „Flächenbeobachtungssystems“ von großem Interesse. Die französischen Kommunen verfügen über ein Vorkaufsrecht, sobald die Veräußerung eines Grundstücks innerhalb eines vorab definierten strategischen Entwicklungsbereiches (hier z.B. das Bahnhofsumfeld von St. Etienne) ansteht. Das Raumbeobachtungssystem gibt der Kommune regelmäßig ein Signal, wenn ein Zugriff auf ein Grundstück innerhalb eines aus der Erreichbarkeitsanalyse entwickelten Einzugsbereiches um die Stationen möglich wird. So kann zeitnah und zuverlässig geprüft werden, ob die entsprechende Parzelle als eine strategische Akquisition für Gemeindezwecke erworben werden soll (beispielsweise zur gezielten Nutzungsentwicklung oder auch zur Sicherung eines durchgängigen Wegenetzes).

Der RMV verfolgt mit dem Stationsentwicklungsplan, der bereits vor 15 Jahren initiiert wurde, neben der Schaffung barrierefreier Zugänge und der Optimierung der Verknüpfung die Aufwertung des Bahnhofsbereichs als Kristallisationspunkt für die Verdichtung und Stärkung der Siedlungsnutzung im Stationsumfeld und für die Stadtentwicklung in der Kommune. Durch die Aufwertung der Station kann sich zum Beispiel die Bebauung von ehemaligen Ladeflächen oder sonstigen, nicht mehr für verkehrliche Zwecke verwendeten Flächen eine Verdichtung im Bahnhofsumfeld ergeben. Auf diese Weise wird der Bahnhof gerade in kleinen und mittleren Städten zu einem neuen Mittelpunkt neben Rathaus und Kirche.

2.4 Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten

Nahmobilitätsachsen als zentrale Wegeverbindung stärken

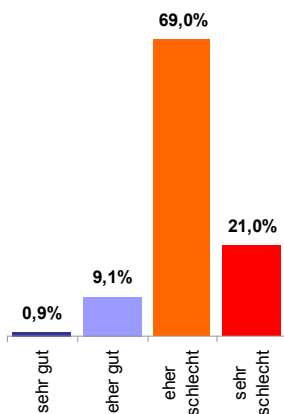
In der gesamten Wegekette spielen die Wegeverbindungen zwischen dem Start/Ziel und den Stationen als Einstiegspunkt in den SPNV eine besonders wichtige Rolle. Aktuelle Untersuchungen gehen davon aus, dass über 50% der SPNV-Fahrgäste aus dem nahräumlichen Umfeld der Stationen stammen und die Wege von und zur Station zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dennoch zeigen auch die aktuell in Bahn.Ville durchgeführten Befragungen an den Park+Ride-Parkplätzen, dass je nach räumlichen Gegebenheiten und Station ein großer Anteil der Park+Ride-Nutzer (bis zu einem Drittel) aus dem nahräumlichen Bereich bis 1 km stammen, was unter anderem auf Defizite in der nahräumlichen Erschließung zurückzuführen ist. So ist z.B. in Friedrichsdorf vor allem ein dunkler schlecht einsehbarer Fußgängertunnel zu durchqueren, um aus dem angrenzenden Wohngebiet zum Bahnhof und auf die Bahnsteige zu gelangen (vgl. Fallbeispiel Friedrichsdorf). Je nach Lage der Stationen ist die Bedeutung der Wegeachsen von und zum Bahnhof nicht nur auf den reinen Zu- und Abgang beschränkt, vielmehr sind bei zentraler Lage wie in Bad Homburg v.d.H. und Friedrichsdorf die Stationen Teil einer Wegeverbindung zwischen verschiedenen Ortsteilen. Eine attraktive Gestaltung der Wegeachsen leistet unter diesen Rahmenbedingungen auch einen wichtigen Beitrag, die Trennwirkung zwischen verschiedenen Ortsteilen zu verringern und diese besser miteinander zu verbinden.

Je nach Lage und Funktion der Achse sowie in Abhängigkeit der Nutzergruppen wurden im Rahmen von Bahn.Ville Qualitätskriterien für attraktive Wegeachsen erarbeitet, die stadtgestalterische und räumlich-funktionale Aspekte der Straßenraumgestaltung miteinander verbinden. Neben objektiv messbaren Kriterien werden hier vor allem aus Sicht verschiedener Nutzergruppen subjektiv bewertete Kriterien wie z.B. Sicherheit, Sauberkeit, Pflegezustand und stadtgestalterische Elemente mit einbezogen.

Neben den rein objektiven Kriterien war der Ausgangspunkt für die Entwicklung der Nahmobilitätskonzepte in Bahn.Ville daher die Frage, wie die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer auf dem Weg zum und vom Bahnhof wahrgenommen werden. Zur Erfassung der subjektiven Wahrnehmung, die gleichzeitig konkrete Ansatzpunkte für eine Konzeptentwicklung liefern sollte, wurde ein multiattributiver Untersuchungsansatz entwickelt, der abschnitts- und routenbezogen die Zufriedenheit/Bewertung der Attraktivität, Bedeutung und Wichtigkeit sowie sonstige Merkmale wie Wegezweck und Verkehrsmittelnutzung erfasst hat.

Ergebnisse im Rahmen der in Bad Homburg v.d.H. und Friedrichsdorf durchgeführten Passantenbefragungen zeigen, dass die Gesamtqualität einer Wegeverbindung maßgeblich auch vom Zustand einzelner Wegeabschnitte abhängt (vgl. Abbildung 12).

Beurteilung der Bebauung und
Nutzung entlang der Achse
insgesamt



Wo entlang der Achse empfinden Sie die Bebauung/Nutzung besonders
attraktiv/unattraktiv? (Anzahl Nennungen)

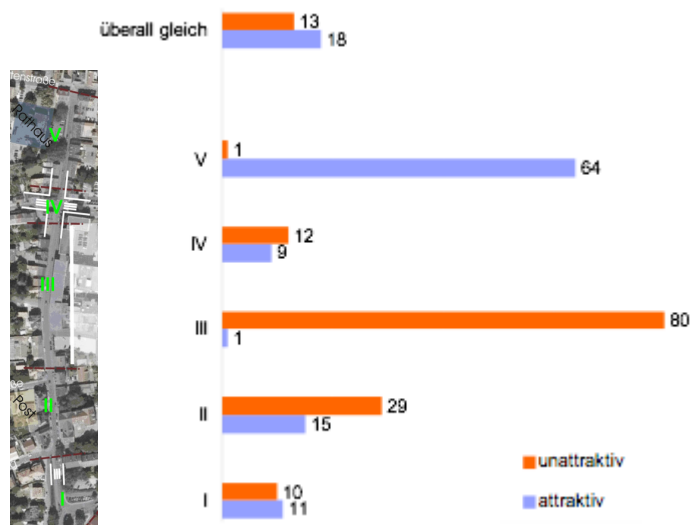


Abbildung 12: Qualitätswahrnehmung einer Wegeachse im Fuß- und Radverkehr (Beispiel der Bahnstraße in Friedrichsdorf)

[ivm GmbH 2009; Passantenbefragung in Friedrichsdorf]

Die strecken- und abschnittsbezogene Betrachtung sowie der multiattributive Ansatz liefern dabei konkrete Ansatzpunkte für die Verbesserung der Wegeachsen, da sie eine eindeutige Priorisierung von Maßnahmen zur Behebung nutzerrelevanter Defizite ermöglichen.

Als Konsequenz für Planung und Gestaltung in der Praxis lassen sich aus den Bahn.Ville-Befragungen konkret folgende Schlussfolgerungen ableiten:

- Anforderungen an die Qualität von Wegeachsen in der Zuwegung zur Station unterscheiden sich deutlich je nach Wegezweck.
- Soziale und verkehrliche Sicherheit sind in allen befragten Gruppen besonders relevant.
- Befragungsergebnisse ermöglichen konkrete Rückschlüsse auf Wahrnehmung einzelner Kriterien auf einzelnen Straßenabschnitten.
- Zusammenfassung zu globalen Qualitätsurteilen und damit übertragbare Erkenntnissen ist generell möglich.

Neue Wege in Friedrichsdorf – Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und Nahmobilitätskonzept als Baustein des Stadtentwicklungskonzeptes 25+

Aufgrund der vorhandenen Angebotsqualität besitzt der Bahnhof Friedrichsdorf Bedeutung sowohl für den Nahbereich als auch für ein größeres Einzugsgebiet, das sich vor allem nach Norden und Nordosten entlang der Bahnstrecke nach Friedberg erstreckt (vgl. Abbildung 13).



Abbildung 13: Der Ortsteil Friedrichsdorf mit Bahnhof

[Stadt Friedrichsdorf, 2010]

Mit einem langfristig ausgerichteten und integrierten Stadtentwicklungskonzept „Stadt 25+“ hat die Stadt Friedrichsdorf Ziele und Maßnahmen für die Stadtentwicklung Friedrichsdorfs bis zum Horizont 2033 erarbeitet. Stadt 25+ ist als partizipativer Planungs- und Entwicklungsprozess angelegt, an dem neben Verwaltung, Politik, Planungsbüros, Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und weiteren Trägern öffentlicher Belange auch Bürger, Vertreter von Wirtschaft, Organisationen sowie Verbänden beteiligt sind. Neben einem Leitbild, welches alle Aufgaben und Lebensbereiche umfasst, stand vor allem die Entwicklung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes im Vordergrund. Dieser trennt die Stadt derzeit in zwei Hälften und ist vor allem für Fußgänger und Radfahrer nur durch dunkle und wenig attraktive Unterführungen zu queren. Insbesondere Radfahrer und Fußgänger werden mit Umwegen und einer nicht auf ihre Bedürfnisse ausgerichteten Gestaltung des städtischen Raumes und der Verkehrsanlagen konfrontiert. Entsprechend häufig entscheiden sich Pendler für den privaten Pkw als Zubringer zur Bahnstation (vgl. Kapitel 2.5).



Abbildung 14: Fußgängerquerung des Bahnhofs in Friedrichsdorf

[ivm GmbH, 2009]

Ziel der Neugestaltung ist eine Verringerung der raumtrennenden Wirkung des Bahngeländes durch Integration in die beiderseits bestehenden Strukturen der Stadt und unter Berücksichtigung der geplanten Nutzung des derzeit brachliegenden Milupa-Geländes. Im Zuge dessen sollen neue Wegebeziehungen entstehen und traditionell bestehende in ihrer Bedeutung verändert werden. Davon ist die Zuwegung zum Bahnhof unmittelbar betroffen. An diesem Punkt setzte der Blickwinkel der Nahmobilität aus dem Bahn.Ville-Ansatz an und konnte in der weiteren Konzepterstellung mit berücksichtigt werden (vgl. Abbildung 15).

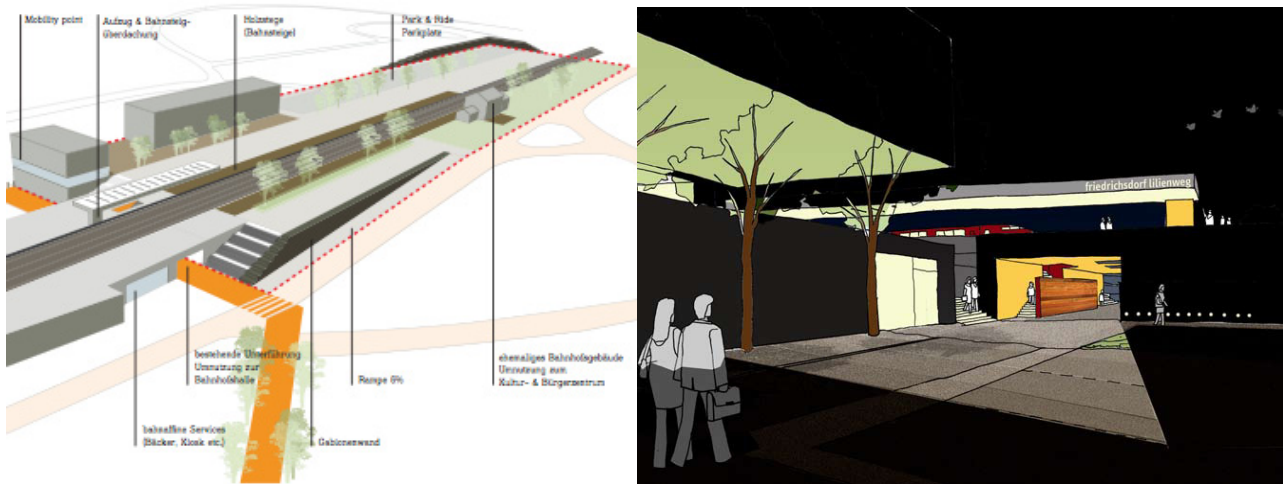


Abbildung 15: Der Bahnhof als stadtverbindendes Element

[bb22 architekten + stadtplaner gbr]

Ausgehend von dem Wettbewerbskonzept (bb22) ist der Bahnhof als stadtverbindendes Element gleichzeitig Ausgangspunkt für das Nahmobilitätskonzept. Gemeinsam mit der Stadt Friedrichsdorf wurde die Achse zwischen dem Bahnhof und dem neuen Schulstandort der Philip-Reis-Schule mit ca. 1.600 Schülern ausgewählt, da ab 2011 starke Fußgängerströme zwischen dem Bahnhof und der Schule zu erwarten sind und die derzeit vorhandene Verkehrsinfrastruktur schwerpunktmäßig

auf den Pkw ausgerichtet ist. Die Achse der Bahnstraße wird im Zuge der Standortentwicklung auf dem alten Milupa-Gelände gemeinsam mit dem zukünftigen Investor erarbeitet.

Ausgehend vom Bahnhof ergeben sich drei mögliche Wegeachsen, die gemeinsam mit der Stadt Friedrichsdorf auf Grundlage von drei szenarienhaften Entwürfen hinsichtlich Ihrer Machbarkeit diskutiert wurden. Zwei dieser Achsen sind in Abbildung 16 exemplarisch dargestellt.



Abbildung 16: Nutzung des Bahndamms als „Landschaftsachse“ / „Bürgerpark“ vs. Aufwertung des bestehenden Quartiersmittelpunktes und Verbindung von Funktionen (Einkaufen)

[bb22 architekten + stadtplaner gbr]

Ausgehend von diesen Zielprojektionen wurden so kritische Achsenpunkte identifiziert und Wegeführungen für die weitere Detaillierung konkretisiert. Um einen möglichst kreativen Prozess bei der Konzeptentwicklung und Detaillierung zu forcieren wurde an dieser Stelle zunächst auf die detaillierte Bestandsaufnahmen und Analyse verzichtet und erst nach Diskussion und Auswahl der Achsen für die kritischen Punkte detailliert durchgeführt.

Im Ergebnis wurde ein Konzept erarbeitet, welches beide der in Abbildung 16 dargestellten Ideen aufgreift. Der Entwurf spannt einen Korridor zwischen den Endpunkten „Bahnhof“ und „Schule“ auf. Es nutzt weitestgehend bereits funktionierende Wegenetze und wertet unattraktive Abschnitte wie z.B. Parkplatzflächen, Anlieferungszone und Gebäuderückseiten auf. An zwei Punkten sind Niveauunterschiede zu überwinden, zum einen im Abgang vom Bahnhof in die Stadt zum anderen zur Überquerung eines Lärmschutzwalls, der den eigentlichen Siedlungsbereich von Friedrichsdorf und den neuen Schulstandort voneinander trennt. Ziel ist durch eine Begehbarmachung des Bahndamms und des Lärmschutzwalles diese Niveauunterschiede zu überwinden und gleichzeitig neue Stadt- und Aufenthaltsräume zu schaffen. Vor allem durch den Rückbau des Bahndamms im unmittelbaren Stationsumfeld werden so neuen Flächen gewonnen, wodurch die Einrichtung eines neuen zentralen Bushaltes am Bahnhof möglich wird, ohne den für den angrenzenden Einzelhandel erforderlichen Parkraum entlang des Bahndamms einzugrenzen.



Abbildung 17: Nahmobilitätskorridor zwischen Bahnhof und Schule (links) und Gestaltung der Lärmschutzwandquerung als begehbare Erlebniszone

[bb22 architekten + stadtplaner gbr]

Die Bahn.Ville 2 Aktivitäten konnten dabei direkt auf die Aktivitäten des Stadtentwicklungsprozesses Stadt 25+ aufbauen. Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zur Bahnhofsumgestaltung hat Bahn.Ville Impulse geben können, in dem die Ergebnisse der Park+Ride-Untersuchung sowie die erarbeiteten Qualitätskriterien für die Nahmobilität als Entwurfsgrundlage berücksichtigt wurden. Des Weiteren konnte die ivm als Bahn.Ville-Partner die Stadt Friedrichsdorf bei der Konkretisierung und Prüfung der Machbarkeit des vorliegenden Entwurfes zur Umgestaltung des gesamten Bahnhofes begleiten. Gemeinsam mit dem RMV wurde hierfür unter anderem ein runder Tisch „Bahnhof Friedrichsdorf“ initiiert, an dem alle zentralen Akteure und vor allem die Deutsche Bahn mit Vorliegen der Wettbewerbsergebnisse die notwendigen Schritte für die Detaillierung und Umsetzung des Konzeptes abstimmen. Durch den partizipativen und integrierenden Prozess ist es in Friedrichsdorf vor allem auch gelungen, nach mehrmaligem Scheitern und unter schwierigen Akteurskonstellationen die für die Stadtentwicklung dringend notwendige und weitreichende Umgestaltung des Bahnhofes und des Bahnhofsumfeldes erneut voranzutreiben. Die über Bahn.Ville und einen neutralen regionalen Moderator geleistete Moderation hat hier nach Aussage der Stadt Friedrichsdorf einen zentralen Beitrag leisten können.

Usingen – Nahmobilitätskonzept in einem flächenhaften Ansatz

Die Stadt Usingen hat als ehemalige Kreisstadt im nördlichen Hochaunus auch heute noch viele zentrale Funktionen aus dieser Zeit behalten. Insbesondere stellt sie für die umgebenden Orte immer noch einen zentralen Schulstandort dar, so dass hier gerade die Wegebeziehungen zwischen dem Bahnhof und den Schulstandorten von großer Bedeutung sind. Hinzu kommen wichtige Wegebeziehungen in die Innenstadt, das südwestlich gelegene Gewerbegebiet und ein südöstlich gelegenes Neubaugebiet. Insofern liegt ein Hauptfokus des Nahmobilitätskonzeptes in Usingen auf einer attraktiven Gestaltung der Fuß- und Radwegebeziehungen zwischen dem Bahnhof und diesen wichtigen Zielen.

Der gesamte Prozessablauf für die Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes in der Stadt Usingen lässt sich wie folgt skizzieren:

- Zunächst erfolgte eine Festlegung auf für Fußgänger und Radfahrer wichtige Wegeachsen (vgl. Abbildung 18).
- Diese Nahmobilitätsachsen wurden dann in einem zweiten Schritt analysiert:
 - aus fachplanerischer Sicht (objektiv) durch Standortanalysen und Expertengespräche und
 - aus Nutzersicht (subjektiv) in Form von Schülerworkshops und Befragungen.
- Basierend auf den erlangten Daten, konnten in einer zweitägigen Planungswerkstatt mit Vertretern gesellschaftlicher Gruppen und Bürgern Stärken-Schwächen-Profile erstellt und Lösungsansätze bzw. Ideen für konkrete Maßnahmen entwickelt werden.
- Aus den vorgenannten Schritten ist abschließend das Nahmobilitätskonzept abgeleitet und in die politischen Beratungen gegeben worden.

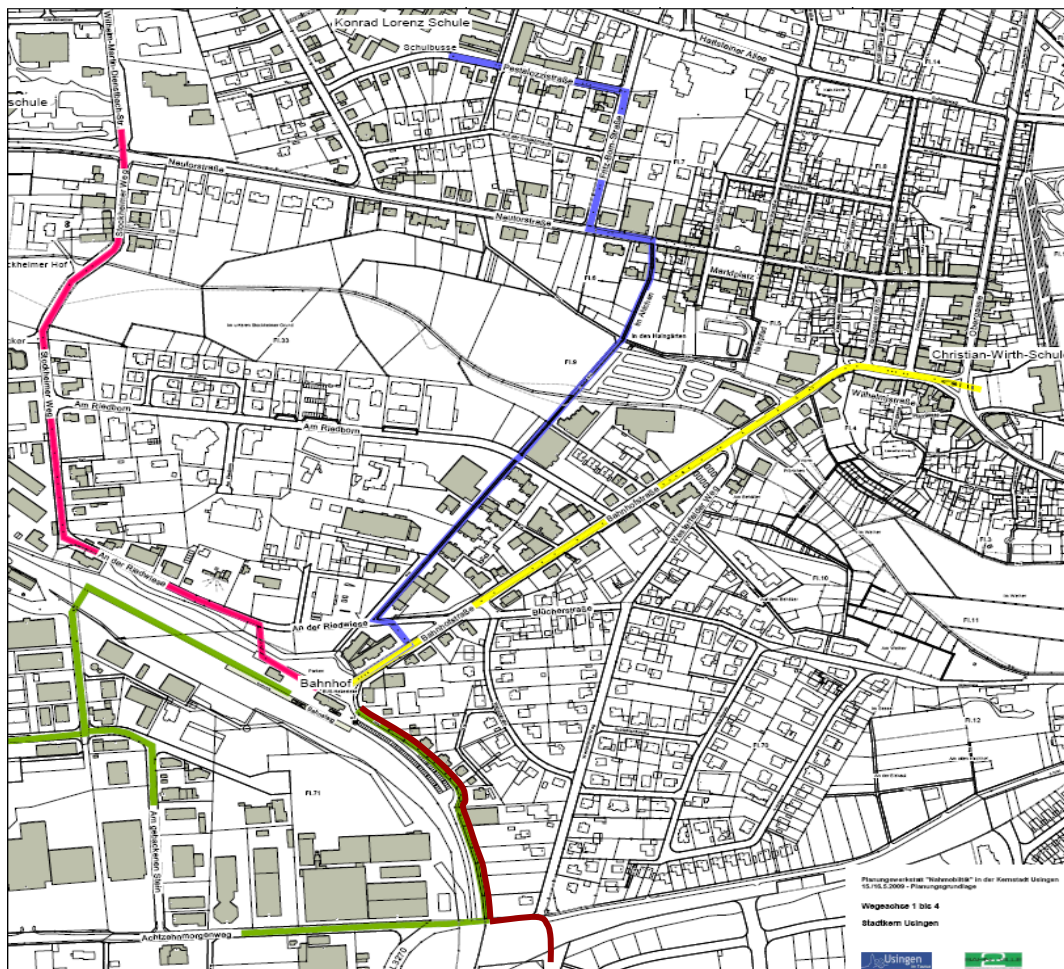


Abbildung 18: Zentrale Wegeachsen in Usingen

[Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, 2009, Kartengrundlage: Stadt Usingen]

In Usingen konnte auf diese Weise eine Reihe konkreter Umsetzungsvorschläge (mehr als 70 Einzelmaßnahmen) formuliert werden. Dabei erwiesen sich folgende Punkte als zentrale Aspekte:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der verkehrlichen und sozialen Sicherheit, der Sauberkeit und der Ausstattung (im Sinne der Nutzerfreundlichkeit) des öffentlichen Raumes;
- Identifikation von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Fußgänger- und Radverkehrs auf ausgewählten Wegeachsen;
- Benennung von Vorschlägen für Nutzung und Gestaltung des Bahnhofes und des Bahnhofsumfeldes auch unter dem Aspekt einer guten Zugänglichkeit des Bahnhofs.

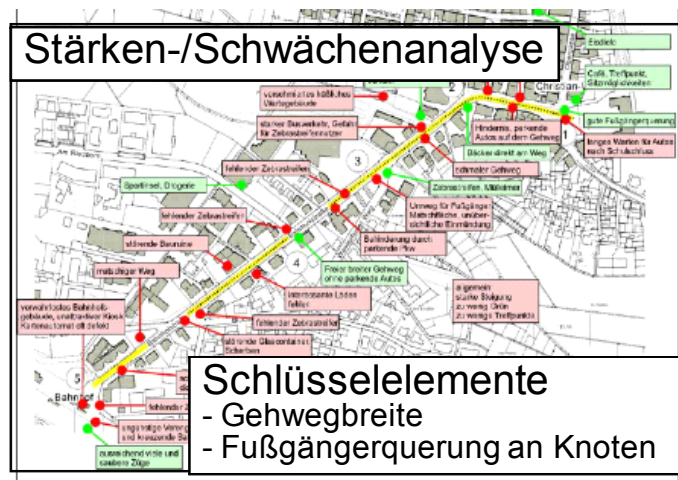
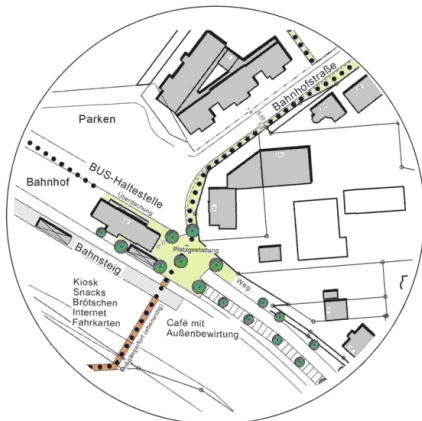


Abbildung 19: Schülerbeteiligung und Planungswerkstatt zur Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes in Usingen

[Entwurf: Henkel + Bellach, Wettenberg / Fotos: Pretsch 2009]

In den Prozessschritten in Usingen haben zunächst Schüler in einem Workshop vor Ort die Stärken und Schwächen ihres täglichen Schulwegs analysiert (vgl.

Abbildung 19). Als besonders auffällige Problempunkte erwiesen sich neben der zu geringen Gehwegbreite insbesondere die als unangenehm und gefährlich empfundenen Quermöglichkeiten an den Knotenpunkten. In der anschließenden Planungswerkstatt mit einem beauftragten Büro und zahlreichen lokalen Vertretern konnten dann erste Lösungsansätze erarbeitet werden. Ein Schwerpunkt des Konzeptes konzentriert sich auf eine attraktive Platzgestaltung unmittelbar am Bahnhof, so dass auch eine sichere Querung und intuitive Wegeführung in die Bahnhofstraße

ermöglicht werden. Dank des Bahn.Ville-Projektes wurde auch der seit langem bestehende Wunsch einer Querung der Gleisanlagen in Richtung eines angrenzenden Gewerbeschwerpunktes wiederbelebt (vgl. Erreichbarkeitsanalysen). Im Ergebnis liegt ein Nahmobilitätskonzept für die wichtigsten Wegeachsen vor, das den politischen Beratungen unterzogen wird.

Grävenwiesbach – von der Stationsentwicklung zur Gestaltung der Nahmobilitätsachse

Aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen wird in Grävenwiesbach die Steigerung der Attraktivität des Bahnhofs besonderes umfassend angegangen. Die Bahnstation liegt in Ortsrandlage, oberhalb des Ortskerns und abseits der Verkehrsströme. Angrenzende Wohnbebauung und öffentliche Infrastruktureinrichtungen fehlen. Das Bahnhofsgebäude ist bislang ungenutzt und das Bahnhofsumfeld besitzt fast keine Dienstleistungs- oder gastronomischen Angebote. Die Station erfüllt lediglich ihren Zweck als Zugang zur Taunusbahn.

Ausgehend von diesen Bedingungen wurde in Grävenwiesbach im Rahmen des Projektes Bahn.Ville ein umfassender Ansatz gewählt: nicht nur das unmittelbare Stationsumfeld sollte in die Planungen einbezogen werden sondern auch die Wegeanbindung verbessert werden. Die zentralen Ziele sind:

- verbesserte Anbindung der Siedlungsbereiche durch Attraktivitätssteigerung über den Ausbau und die Neugestaltung der Fuß- und Radwegeverbindungen zum Bahnhof;
- Herstellung eines Wegeleitsystems durch Beschilderung;
- Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, neben der Verkehrsfunktion stärkere Betonung der Aufenthalts- und Kommunikationsfunktionen;
- Wiederbelebung und -nutzung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes und Ansiedlung neuer ergänzender Nutzungen (z.B. Gastronomie, Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote).

Fußgänger- und Fahrradachsen attraktiv machen

Bezüglich der Verbesserung der Nahmobilität zeigt sich anhand der dargestellten Beispiele, dass es notwendig ist, die Entwicklung von Zielen, Strategien und Maßnahmen an den konkreten Problemlagen vor Ort auszurichten. Dabei sollten die Nutzer in partizipativen Prozessen (Workshops, Foren, Planungswerkstätten, ...) selbst in die Analyse der Situation und die Entwicklung von Lösungsvorschlägen einbezogen werden. Sowohl die Fachplanung als auch die lokale Politik können durch entsprechende Verfahren zum Zuhören angeregt werden und davon erheblich profitieren.

Aus den standortbezogenen Prozessen und Projektergebnissen bezüglich der Qualitäten im nah-räumlichen Umfeld der Bahnstationen sowie aus umfangreichen Erhebungen bei denen sowohl in Friedrichsdorf, Bad Homburg v.d.H. und Usingen sowie in Frankreich zahlreiche Probanden auf ihrem Weg vom / zum Bahnhof begleitet und über Qualitäten und Missstände befragt worden sind, lässt sich zusammenfassend ableiten (vgl. L'Hostis et al., 2010), dass

- seitens der Nutzer vor allem Grundanforderungen an die Netz- und Ausstattungsqualität der Fuß- und Radwegeinfrastruktur gestellt werden anstatt „goldener Bordsteinkanten“;
- im Vordergrund insbesondere eine direkte, sichere Wegeführung ohne Unterbrechungen, Hindernisse und Umwege, eine ausreichende nutzbare Breite und die Barrierefreiheit, einfache Orientierung sowie ein attraktives städtebauliches Umfeld mit ergänzenden Nutzungsangeboten stehen;
- ein ansprechender Komfort im Wegebau und der Wegeausstattung sowie die Gewährleistung eines hohen subjektiven Sicherheitsempfindens erwartet werden;
- eine Betrachtung durchgängiger Wegeachsen im Vordergrund stehen sollte; Defizite in einzelnen Teilabschnitten, wie beispielsweise mangelnde Begreifbarkeit/ Orientierung/ Sicherheit an Knotenpunkten oder Plätzen wirken sich sehr ungünstig auf die Wahrnehmung der gesamten Achse durch die Nutzer aus; hier können vor allem eine durchgängige und leicht erkennbare Wegweisung und eine optische Unterstützung der Wegeführung durch Markierungen oder Aufpflasterungen helfen;
- Abschnitte auf der Hälfte des Weges zwischen Ausgangsstandort (z.B. Wohnung) und Ziel (z.B. Bahnhof) häufig als besondere „Durststrecke“ wahrgenommen werden; hier ist folglich besondere Aufmerksamkeit auf belebende bzw. zum Verweilen einladende Elemente zu legen;
- im Idealfall einzelne attraktive Nutzungen entlang des Weges wie an einer „Perlenschnur“ aufgereiht sein sollten, um die Wegstrecke in ihrer Wahrnehmung zu „verkürzen“.

Fester Bestandteil eines auf die Stationen und Bahnhöfe ausgerichteten Nahmobilitätskonzeptes sollte darüber hinaus ein Wegeleitkonzept mit wegweisender Beschilderung sein. Ausgehend von zentralen Punkten und wichtigen, stark frequentierten Infrastruktureinrichtungen können so die Fußgängerströme entlang eigener Wegeachsen geführt werden. Durch diese bahnhofscentrierte Wegweisung kann die Attraktivität der Kommunen für Touristen erhöht werden und den Bewohnern (vor allem Berufspendlern) die fußläufige Erreichbarkeit der örtlichen Bahnhöfe bewusst gemacht werden. In Anlehnung an die Radwegeleitung wurden Wegweisungsschilder entwickelt, die neben dem Bahnhofspiktogramm auch einen Hinweis auf die noch zurückzulegende Wegstrecke enthält. Die Kommunen Wehrheim, Neu-Anspach und Grävenwiesbach haben Interesse, die Wegeleitung entsprechend zu ergänzen. Der RMV begleitet die Umsetzung dieses Vorhabens auch über den Rahmen des Bahn.Ville-Projekts hinaus.



Abbildung 20: Beispiel Bahnhofswegweisung

[RMV]

Bahnhöfe als Standorte entwickeln

Die Bahnhöfe selbst sind bedeutsame „Magneten“ entlang der Bahnachse und haben somit besondere Bedeutung als Zielpunkte. Gleichzeitig sind sie als Tor zur Stadt eine Art Visitenkarte. Es gilt deshalb, sie als attraktive Standorte in das lokale Wegenetz und in die Verknüpfungssituation zur Bahn zu integrieren. Über die nutzerfreundliche Gestaltung der Verkehrsstation hinaus, die bereits bisher über gängige Finanzierungs- und Förderinstrumente vielfach gelingt, ist es wichtig, auch die Empfangsgebäude – sowohl an den größeren wie nach Möglichkeit auch an den kleineren Stationen – in ein abgestimmtes Gesamtkonzept einzubeziehen.



Abbildung 21: Bahnhofsvorplatz in der französischen Partnerregion: St. Etienne Chateaucieux

[ivm GmbH, 2009]

In der Region Frankfurt Rhein-Main kann hier auf den langjährigen Erfahrungen und Erfolgen des Stationsentwicklungsplans (STEP) aufgebaut werden (vgl. RMV, 2003; RMV, 2006; RMV, 2007). Beispielsweise tragen ÖPNV-nahe Nutzungen als Fördervoraussetzung für die Aufwertung der Empfangsgebäude erheblich dazu bei, dass in Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure lokal angepasste Nutzungskonzepte erstellt und umgesetzt werden. Grundsätzlich wird erkennbar, dass es besonders wichtig ist, frühzeitig mit dem Eigentümer der Empfangsgebäude über die Nutzungsentwicklung und das dafür verfügbare Budget Einigkeit zu erzielen. Dabei haben sich Workshop-Prozesse vor Ort „am Runden Tisch“ als geeignete Instrumente erwiesen, um die Zuständigkeiten der verschiedenen Ansprechpartner zu klären, insbesondere aber auch um das persönliche Einverständnis der Akteure zu befördern. Letztlich ist der Erfolg einzelner Maßnahmen bisher in der Regel auf den persönlichen Einsatz von einzelnen „Kümmerern“ vor Ort (seitens der Kommunen und/oder der Eigentümer) zurückzuführen. Dabei gilt es auch, die geeigneten Zeitfenster für ein

solches Engagement zu identifizieren, das zum Teil von der Kontinuität, zum Teil aber auch vom Wechsel der jeweiligen Ansprechpartner abhängt.

Strukturell erscheint es nach wie vor empfehlenswert, dass auf regionaler Ebene die Aufgabenträger für den SPNV ihren Verantwortungsbereich nicht auf die Netzinfrastruktur und die Verkehrsbedienung beschränken, sondern auch als Initiatoren/Moderatoren für die räumliche Entwicklung der Bahnstandsstandorte agieren.

Die Entwicklungsprozesse nehmen diesbezüglich erhebliche Zeit in Anspruch, so dass innerhalb des Bahn.Ville-Projektes entsprechende Umsetzungsprozesse – v.a. über die konstruktiven, themenspezifischen Workshops – lediglich angestoßen und unterstützt werden konnten. Der streckenbezogene Projektrahmen hat hier sicherlich eine Impulsfunktion übernommen. Es wird empfohlen, entsprechende Prozesse auch über den Förderzeitraum hinaus fortzusetzen und die regionalen Arbeitskreise themenspezifisch weiterzuführen.

2.5 Erschließung in die Fläche und standortbezogene Profilbildung

SPNV Nachfrage in der Fläche erschließen

Der Hochtaunuskreis und der Untersuchungsraum entlang des Taunusbahnkorridors weisen eine enge räumliche Verflechtung mit dem gesamten Ballungsraum und insbesondere in die Oberzentren der Region auf. Daher gilt es, auch die Nachfragepotenziale in den Achsenzwischenräumen bzw. den bereits bestehenden Siedlungsgebieten ohne direkten SPNV-Anschluss (Station oder Bahnhof in fußläufiger oder Radentfernung) zu erschließen. Weiter steigende Fahrgastzahlen auf der Strecke sowie die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen in Weilrod und Bad Homburg v.d.H.-Obererlenbach zeigen, dass das Nachfragepotenzial in der Fläche noch nicht ausgeschöpft ist. Diese Nachfragepotenziale im Bestand gilt es durch eine attraktive Verkehrsanbindung und Erschließung in die Fläche zu aktivieren, um auch mittelfristig vor dem Hintergrund sinkender Einwohnerzahlen und einem geringer werdenden Anteil an Erwerbstätigen und damit Pendlern die SPNV-Nachfrage zu sichern.

Für die Erschließung in die Fläche wird ein auf den Raum abgestimmtes Angebotskonzept erforderlich, welches die Komponenten Park+Ride, Bus und flexible Mobilitätsangebote miteinander zu einem Gesamtkonzept verbindet. Entlang der Taunusbahn und innerhalb des Untersuchungsraums ergeben sich dabei unterschiedliche Voraussetzungen für die verschiedenen Anbindungsformen. In Flächengemeinden wie z.B. Weilrod – rund 6.200 Einwohner verteilen sich auf 13 Ortsteile – ist häufig keine unmittelbare Ausrichtung auf eine bestimmte Station oder ein bestimmtes Bahnangebot erkennbar. Die Pendler aus Weilrod nutzen einerseits die U-Bahn-Anbindung ab Oberursel-Hohemark, oder aber verschiedene Einstiegsstationen entlang der Taunusbahn bzw. die S-Bahn ab Friedrichsdorf. Die Voraussetzungen für die Anbindung mit dem klassischen ÖPNV sind hier aufgrund der flächig weitverteilten Nachfrage als schlecht einzustufen. Park+Ride ist in diesen Fällen ein wichtiges Angebot um den Zugang aus ansonsten schlecht anzubindenden

Bereichen sicherzustellen. Darüber hinaus werden flexible Angebotsformen und die Fahrgemeinschaften als mögliche Alternativen wahrgenommen. Diese spielen derzeit in der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung eine eher untergeordnete Rolle. Vor allem die Fahrgemeinschaftsbildung ist weniger auf den Zugang zu den Stationen ausgerichtet, sondern wird vielmehr als eine weitere Mobilitätsoption im Gesamtangebot gesehen.

Chancen und Grenzen von Park+Ride erkennen

Die Einzugsbereichsanalyse auf Grundlage einer Befragung der Park+Ride-Nutzer ergab entlang der Taunusbahn je nach Station unterschiedliche Auslastungen, Einzugsbereiche und Nutzungsprofile. Der Park+Ride-Nachfrage ist daher ein entlang der Strecke abgestimmtes Konzept gegenüberzustellen, welches zum einen an zentralen Stationen, mit guter Kfz-Erreichbarkeit, die Nachfrage bündelt, andererseits an Stationen in integrierten Lagen Flächen für die Entwicklung und Nachverdichtung bzw. eine zentrale ÖPNV-Verknüpfung freihält. Die im Rahmen von Bahn.Ville erarbeitete Stationstypisierung liefert hier sowohl anhand von Stationskriterien wie auch von raumstrukturellen Kenngrößen in der Fläche eine wertvolle Grundlage (s.u.).

Die Park+Ride-Nutzung und die daraus resultierende Auslastung der vorhandenen Park+Ride-Anlagen sind dabei deutlichen saisonalen Schwankungen unterworfen. Während der Park+Ride-Erhebung in den Sommermonaten waren an allen Stationen mit Park+Ride-Plätzen noch Kapazitätsreserven feststellbar, während in den Wintermonaten eine Auslastung der Park+Ride-Anlagen bis an die Kapazitätsgrenze oder sogar Überlastung festgestellt werden konnte. Diese witterungsbedingten Auslastungsunterschiede korrespondieren mit einer intensiveren Bahnnutzung während der Wintermonate – im Hochtaunus verzichten bei Schnee und Eis aufgrund der kurvenreichen und steilen Steigungen die Pendler auf den PKW. Zudem ist davon auszugehen, dass in den Wintermonaten der Rad- und Fußanteil im Zugang zu den Stationen zurückgeht.

Insbesondere an Stationen und Park+Ride-Anlagen in zentralen Ortslagen wie Friedrichsdorf und Bad Homburg v.d.H. ist ein deutlich erhöhter Fremdarkeranteil erkennbar, der die Park+Ride-Plätze auch für Einkäufe, Erledigungen aber auch für den nahegelegenen Arbeitsplatz nutzt. Die Stellplätze sind weitestgehend kostenfrei oder aber in ihrer Bewirtschaftung gegenüber der Anmietung eines Stellplatzes am Arbeitsplatz vergleichsweise günstig. Darüber hinaus war in Friedrichsdorf (auf der dem Hausbahnsteig zugewandten Seite) ein hoher Anteil an Park+Ride-Nutzer zu erkennen, der aus dem unmittelbar fußläufigen Umfeld bis zu 500 m kommt. Diese Fremdarkeranteile gilt es zu vermeiden, um so ohne weitere investive Maßnahmen weitere Kapazitätsreserven für ÖPNV-(Neu)kunden zu generieren oder freiwerdende Flächenpotenziale anderen „gewinnbringenden“ Nutzungen zuzuführen (z.B. Gewerbenutzung wie in Bad Homburg v.d.H.), zudem ist zu prüfen, ob sich hieraus weitere Kundenpotenziale auch unmittelbar für den ÖPNV generieren lassen, da das Ziel in unmittelbarer Stationsnähe liegt.

Der hohe Park+Ride-Nutzungsanteil aus dem unmittelbaren Stationsumfeld ist vor allem in Friedrichsdorf ein Indiz für den als unsicher empfundenen Fußweg (mit Unterführung) zum Bahnhof Friedrichsdorf. Vor allem in den Wintermonaten und in Dunkelheit werden das Unsicherheitsempfinden und die uneinsehbare Wegeführung sowohl im Rahmen der Park+Ride-Befragung wie auch bei der Ortsbegehung (vgl. Nahmobilitätskonzept) als Nutzungsgrund für Park+Ride bzw. als Hin-

derungsgrund für das Zu-Fuß-Gehen genannt. Dies verdeutlicht, dass der gewählte Ansatz eines integrierten Erschließungs- und Anbindungskonzeptes einen Beitrag zur effizienten Flächennutzung im Stationsumfeld liefern kann.

Die Voraussetzung für eine auf die Taunusbahn ausgerichtete ÖPNV-Erschließung ist als schwierig anzusehen, da vor allem der Schülerverkehr einen Großteil der ÖPNV-Nachfrage in der Fläche stellt, und diese in Ihren Strömen nur bedingt auf die Bahn sondern unmittelbar auf die Schulstandorte ausgerichtet sind. Mit der Einführung eines Anrufsammeltaxis konnte zumindest für weite Teile eine ÖPNV-Anbindung in die Fläche sichergestellt werden. Für die Weilroder Bevölkerung spielt dieses Angebot allerdings nur eine untergeordnete Rolle zur Anbindung an die SPNV-Achsen.

Im Bad Homburger Ortsteil Obererlenbach war zum Zeitpunkt der Befragung eine direkte Busanbindung an den Bad Homburger Bahnhof gegeben. Allerdings zeigte sich aufgrund der räumlichen Nähe und der guten Erreichbarkeit der U-Bahnstation Gonzenheim eine stärkere Park+Ride-Affinität im Zugang zur U-Bahn als eine Ausrichtung auf den Bad Homburger Bahnhof in der Innenstadt.

Die Ergebnisse zeigen, dass eine allgemeingültige Priorisierung einzelner Angebotsformen zur Anbindung der Fläche innerhalb eines raumstrukturell so heterogenen Korridors und Einzugsbereichs nicht sinnvoll ist. Die Betrachtung des gesamten Einzugsbereiches und ein streckenbezogener Ansatz erlauben es jedoch alle erforderlichen Angebotskomponenten so in ein Gesamtangebot zu integrieren, dass die erforderlichen Flächenansprüche und Nutzungskonkurrenzen weitestgehend verträglich berücksichtigt werden können.

Grundsätzlich sind Park+Ride-Angebote als ein Baustein eines Bündels von Angeboten zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln zu sehen. Die weiteren Angebote sind zum Beispiel Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen, Kurzvorfahrt zum Absetzen oder Aufnehmen von Mitfahrern (Kiss+Ride) oder Taxen-Warteplätze. Dazu können noch Leihfahrräder oder Car-Sharing-Standorte kommen. Eine Zusammenführung von Vorschlägen im Sinne von Empfehlungen mit Einbindung in ein übergeordnetes Konzept soll in der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV erfolgen.

Zugangsverkehrsmittel am Bahnhof standortspezifisch priorisieren

Abhängig von den jeweils lokalen Rahmenbedingungen lassen sich Empfehlungen für die weitere Entwicklung der Verknüpfungssituation und Profilierung der Bahnstandsstandorte ableiten.

Dabei müssen standortspezifische Prioritäten in einem für den gesamten Korridor abgestimmten Konzept entwickelt werden. Je nach Lage der Station und der raumstrukturellen Gegebenheiten liegt die Chance zur langfristigen Sicherung der Nachfragepotenziale in einer streckenbezogenen, also über mehrere Stationen hinweg abgestimmten Angebotsgestaltung. Grundsätzlich kann dabei von folgender Charakteristik der einzelnen Verkehrsträger ausgegangen werden, die sich bei der Abwägung zwischen Nahmobilität und Flächenerschließung sowie bei der räumlichen Zuordnung der Verkehrsanlagen auswirken sollte (vgl. Vuchic, 1999; Wulfhorst, 2003):

- Fußverkehr: jeder Fahrgast wird unmittelbar am Bahnhof zum Fußgänger und in vielen Fällen kommen mehr als 50% aller Bahnkunden zu Fuß zum Bahnhof. Von besonderer Bedeutung sind Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Gestaltungsqualität der öffentlichen Räume, z.B. des Bahnhofsplatzes.
- Fahrradverkehr: Bike+Ride bietet erhebliche Potenziale, den Einzugsbereich im Zugang zur Bahn auf das 10-fache der Fläche (gegenüber dem Fußgänger) zu erweitern und spart dabei gegenüber dem Pkw erheblich an Platz, Kosten und Energieaufwand/Treibhausgasen; wetterabhängige Kannibalisierungseffekte bzgl. des lokalen ÖPNV sind zu beachten (siehe auch MVV, 2009).
- Kiss+Ride / Taxi: Das Holen und Bringen zum Bahnhof (ohne den Pkw abzustellen) sollte ermöglicht werden, insbesondere um Mobilitätseingeschränkten den Zugang zur Bahn zu erleichtern.
- Lokaler ÖPNV: Die Bahn ist als Verkehrsträger auf eine optimale Vernetzung innerhalb des ÖPNV-Systems angewiesen, räumlich-funktional wie organisatorisch-betrieblich sollte hier auf eine möglichst effiziente Abstimmung geachtet werden (von behindertengerechtem Ausbau bis zur dynamischen Fahrgastinformation und Anschlusssicherung). Der Platzbedarf für ÖPNV-Verknüpfungsanlagen kann – insbesondere bei Taktverkehr – erheblich sein, die Kosten für Investition und Betrieb sind im Auge zu behalten, Ausbaustandards sollten so gut wie möglich an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden (z.B. niveau-gleiche Querung der Gleisanlagen). Einen aktuellen Überblick bieten auch die Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (FGSV, 2009).
- Park+Ride: die Verknüpfungssituation in die Fläche kann hierdurch wesentlich verbessert werden und damit an einigen Standorten zusätzliche Fahrgastpotenziale erschließen. Allerdings besteht aufgrund des erheblichen Platzbedarfs das Risiko der Konkurrenzsituation zu den Anforderungen an eine attraktive Nahmobilität und städtebauliche Belebung des Bahnhofsumfeldes. Die Anlage von Park+Ride Stellplatzanlagen ist damit standortspezifisch sorgfältig abzuwägen und in das Umfeld einzupassen.

Die Wahl der angemessenen Bedienung – Angebot und Nachfrage als Grundlage eines Erschließungskonzeptes

Bei der Verbesserung der Anbindung von Siedlungsgebieten an Stationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in ländlich geprägten Räumen kommt alternativen Formen der flexiblen Personenbeförderung, den sogenannten Paratransitangeboten, eine Schlüsselrolle zu. Solche Bedienformen sind aufgrund ihrer höheren räumlichen und zeitlichen Flexibilität geeignet, das bestehende Vakuum zwischen dem auf vielen Relationen nicht wirtschaftlich betreibbaren klassischen Öffentlichen Personennahverkehr und der Abhängigkeit vom privaten Pkw zu füllen. Je nach vorliegenden Rahmenbedingungen können diese bestehende liniengebundene Verkehre ersetzen oder sinnvoll ergänzen sowie das Angebot insgesamt attraktiver gestalten. Den bestehenden Bedarf an einem erweiterten ÖPNV-Angebot im Usinger Land zeigen auch die Untersuchungen zur

Erreichbarkeit (vgl. Abbildung 8). Viele Siedlungsgebiete im nicht nähräumlichen Einzugsbereich der Taunusbahn weisen hier im Vergleich zu ihrer Einwohnerdichte unter den zugrunde gelegten Parametern eine unzureichende Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel auf.

Die Orientierung sowohl an der tatsächlichen als auch und potenziell vorhandenen Nachfrage verbunden mit einer ressourceneffizienteren Erstellung der Verkehre ermöglicht eine räumliche und zeitliche Ausdehnung der Bedienung. Dies bildet die Basis für die Bereitstellung einer Alternative zur Nutzung des privaten PKWs für die Befriedigung der alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse. Die Aktivierung vorhandener Nachfragepotenziale in der Fläche stärkt wiederum regionale Schienenstrecken wie die Taunusbahn in ihrer Rolle als Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum. Es bietet sich die Chance, das Angebot und damit die Mobilität der dortigen Bevölkerung auch in Zeiten des demographischen Wandels sowie einer zunehmend schwieriger werdenden Finanzlage öffentlicher Haushalte langfristig sicherzustellen.

Die daraus ableitbaren Möglichkeiten sollen mit der Erarbeitung eines abgestimmten Erschließungskonzeptes entlang der Taunusbahn strukturiert werden. Zwei grundsätzliche Fragen sind dabei zu beantworten:

Erstens: Welche Stationen sind für eine Anbindung aus der Fläche generell geeignet und für welche konkreten Verkehrsangebote gilt dies im Einzelfall? Für eine derartige Charakterisierung von Stationen sind im Gegensatz zu aktuell verwendeten Typologien Merkmale sowohl der Verkehrs- als auch der Siedlungsstruktur heranzuziehen, um sinnvolle Entwicklungsstrategien für die einzelnen Stationen und ihre Umfelder ableiten und mögliche Nutzungskonflikte im Stationsumfeld bewerten zu können.

Zweitens: Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Stationstypisierung muss erkennbar sein, für welche konkrete Verbindung zwischen Siedlung und Station welches konkrete Verkehrsangebot sinnvoll einzusetzen ist. Um dies zu erreichen ist es wichtig, eine durchgängige Methodik zu entwickeln, die auf Basis einheitlicher Kriterien die Grundlage für ein abgestimmtes Gesamtkonzept zur flächenhaften Anbindung schafft. Darüber hinaus ist ein geeignetes Instrumentarium zur Umsetzung bereitzustellen.

Ziel ist es daher, die Ergebnisse in einem Leitfaden zusammenzufassen, der einerseits als Grundlage für ein Konzept entlang der Taunusbahn dient, andererseits auch als Einstieg in flexible Bedienformen im gesamten Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes dient. Dieser soll somit vor allem den dafür zuständigen lokalen Aufgabenträgern des ÖPNV (In Hessen: Lokale Nahverkehrsorganisationen) die planerisch-fachliche Umsetzung erleichtern. Mit Blick auf den Umsetzungscharakter von Bahn.Ville 2 sind der Leitfaden sowie dessen Methodik und Kriterien an den Gegebenheiten der Praxis ausgerichtet und entsprechend anwenderfreundlich und verständlich gestaltet.

Abwägung von Nahmobilität und Flächenerschließung – die Stationstypisierung

In einem ersten Schritt wurde eine Methodik erarbeitet, mit der die einzelnen Stationen in einem korridorweiten Vergleich unter Berücksichtigung von siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Potenzialen typisiert werden können. Diese ermöglicht eine Beurteilung hinsichtlich der Frage, welche Stationen eher für die nähräumliche Erschließung (zu Fuß, mit dem Fahrrad) oder für die Erschließung in die Fläche (klassischer ÖPNV, Paratransitangebote, Park+Ride) geeignet sind.

Der Ansatz geht durch die Verwendung von Erreichbarkeitspotenzialen über bestehende Verfahren deutlich hinaus. Dies hat den Vorteil, dass konkrete Strukturdaten analysiert werden, anstatt auf Gebietskategorien zurückzugreifen, welche auf lokaler Ebene stark variieren können und somit unzuverlässig sind. So wurden Kriterien wie die tatsächlich im Stationsumfeld erschlossenen Nutzungen in Abhängigkeit von ihrer Entfernung zur Station bzw. dem verfügbaren Verkehrsmittel oder die konfliktfreie Zugangsmöglichkeit zu der Station einbezogen, aber auch das Nutzungspotenzial im Sinne eines theoretisch (zukünftig noch) erschließbaren Potenzials und die für weitere Entwicklungen bestehende Flächenverfügbarkeit berücksichtigt.

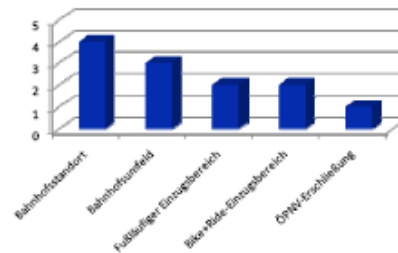
Diese Ausrichtung hilft den Kommunen, die Ergebnisse der Typisierung u.a. bei der Abwägung von Nutzungsansprüchen im unmittelbaren Stationsumfeld und der zielgerichteter Vermarktung verfügbarer Flächen einzubeziehen. Funktion und Perspektive einer Station orientieren sich so im Kern nicht wie oft üblich an Indikatoren, die lediglich die aktuelle Verkehrsnachfrage abbilden (Anzahl täglicher Ein- und Aussteiger, Bedienungshäufigkeit). Vielmehr werden mit Blick auf die zukünftig noch offenen Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne einer schienengestützten Siedlungsentwicklung und besseren Verkehrsverknüpfung die strategischen Aspekte hervorgehoben.

Um den Prozess der Stationstypisierung in eine praxistaugliche Anwendung zu überführen, wurde die Methodik in ein einfach handhabbares Werkzeug auf Basis der Software Microsoft Excel eingearbeitet. So lässt sich zunächst aus den erhobenen Daten ein umfassendes Haltestellenprofil zur deskriptiven Charakterisierung des Stationsstandortes in Interaktion mit seinem Einzugsbereich erstellen (vgl. Abbildung 22). In den folgenden Schritten, durch die das Werkzeug selbsterklärend leitet, erfolgt die eigentliche Typisierung durch Bewertung auf Basis einer einheitlichen Punkteskala von 0 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch). Die Bewertung wird dabei durch Hinweise in der Eingabemaske unterstützt. Die Definition der Bewertungsmaßstäbe ist derzeit jedoch noch nicht für alle Bearbeitungsschritte abgeschlossen.

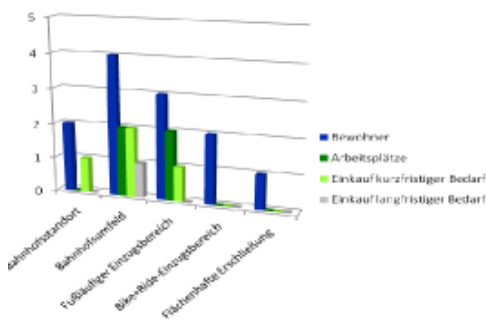
STATIONSSTECKBRIEF MUSTERBAHNHOF



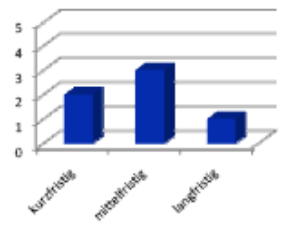
ERSCHLIESSUNGSQUALITÄT



NUTZUNGSPOTENZIAL



FLÄCHENVERFÜGBARKEIT



SONSTIGE FAKTOREN

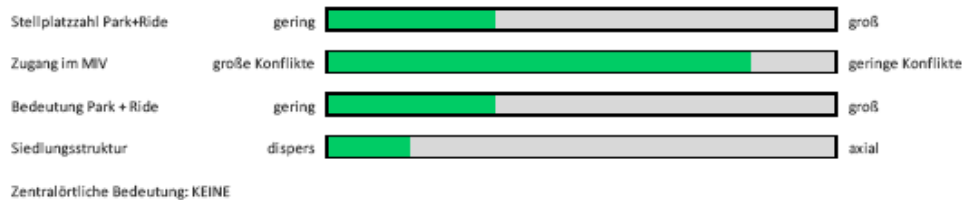


Abbildung 22: Entwurf eines Stationssteckbriefes

[TUM, Foto: RMV]

Auswahl eines geeigneten Mobilitätsangebotes – die Relationstypisierung

Hinsichtlich der Problematik, welches Verkehrsangebot für eine spezifische Verbindung zwischen einem Siedlungsgebiet und einer Station auszuwählen ist, liefert die Stationstypisierung jedoch noch keine ausreichende Antwort. Die Frage, an welche Station mit welchem Verkehrsmittel angebunden werden kann, kann lediglich ein bestimmender Parameter neben anderen sein. Vielmehr muss die Betrachtung aus dem Blickwinkel der Siedlungen in ihrer Bedeutung als Quelle der Verkehrsnachfrage geführt werden. Es geht also weniger um eine Erschließung in die Fläche als eine Anbindung der Fläche an die Stationen. Die Entscheidung für ein konkretes Verkehrsangebot kann daher auch nicht nur auf Basis eines einheitlichen, auf den Einzugsbereich einer Station bezogenen Raummaßes erfolgen, sondern muss die Inhomogenitäten der Raumstruktur im Einzelfall bezogen auf die jeweiligen Quellen berücksichtigen.

Dies wird durch die Ergebnisse der in Bahn.Ville 2 durchgeführten Haushaltsbefragungen in Weilrod und Obererlenbach insofern bestätigt, dass letztendlich die subjektive Wahrnehmung der Angebote über deren Nutzung entscheidet. Eine individuell auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittene Lösung für eine konkrete Verbindung hätte demnach wesentlich größere Aussicht auf Erfolg. Dies erfordert entsprechende Kenntnisse über Alltagswege sowie die Anforderungen und Bewertung alternativer Angebote. Diese müssen nicht nur aus objektiv-verkehrsplanerischer Sicht passen, sondern auch den Bewohnern und potenziellen Nutzern vor Ort vermittelbar sein.

Aus der Erkenntnis heraus, dass für die Beurteilung der Anbindung die konkrete Relation die entscheidende Größe darstellt, wurde als zweite Komponente eine Methodik zur Relationstypisierung entwickelt. Die Bedeutung der lokalen Perspektive führt ferner zu der Maßgabe, eine Planungshilfe zu entwickeln, die von den Städten und Gemeinden als lokale Aufgabenträger des ÖPNV unter Berücksichtigung der bestehenden Rahmenbedingungen selbstständig angewendet werden kann. Voraussetzung dafür ist die Verwendung von leicht verfügbaren Eingangsgrößen sowie die Verfügbarkeit der Ergebnisse der Stationstypisierung. Letztere sollten perspektivisch idealerweise als abgestimmte strategische Planungsgröße Eingang in die jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne finden.

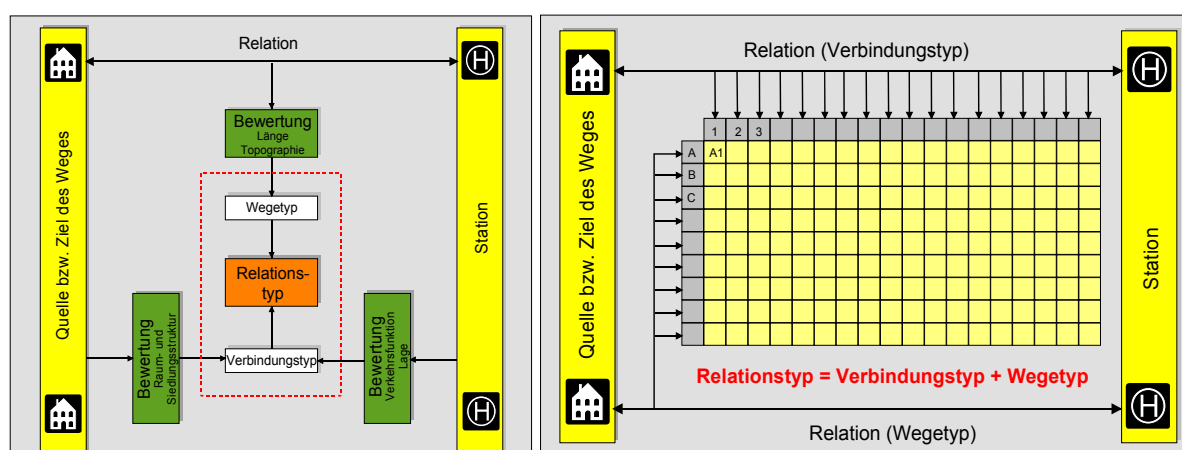


Abbildung 23: Allgemeines Prinzip der Relationstypisierung

[VKT, ivm GmbH, RMV]

Abbildung 23 verdeutlicht das generelle Prinzip der Relationstypisierung, das einen aktuellen schematischen Sachstand widerspiegelt. Die Bildung eines Relationstyps erfolgt dabei in einem zweistufigen Ansatz. Zunächst wird die betreffende Relation zwischen Quelle (bzw. Ziel) und Station über Kriterien wie Wegelänge und Topographie bewertet und daraus ein Wegetyp abgeleitet. Ähnlich wird in der Bewertung der quell- bzw. zielseitigen sowie der stationsseitigen Raum- und Siedlungsstruktur verfahren, wobei hier für die Station die Ergebnisse der vorangegangenen Stationstypisierung Eingang finden. Der sich hieraus ergebende Verbindungstyp resultiert in der Aggregation mit dem Wegetyp in einem Relationstyp. Während der Wegetyp eine gewisse Leistungskomponente enthält und primär Auskunft darüber gibt, welches Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV,...) für die Relation geeignet erscheint, enthält der Verbindungstyp neben einem funktionalen Kriterium einen unmittelbaren Bezug zu konkreten Paratransitangeboten bzw. deren Einsatz-

grenzen über die Kriterien der Nutzungsintensität. Das Methodendesign orientiert sich dabei über alle Verfahrensschritte hinweg bewusst an einer aus der Straßenkategorisierung bekannten und gebräuchlichen Form, um wiederum den Einsatz dieses Instrumentes zu erleichtern.

Abgestimmter Katalog von Mobilitätsangeboten

Für die Anbindung von Siedlungsgebieten im nichtnahräumlichen Einzugsbereich der Taunusbahn an deren Stationen kommt grundsätzlich eine breite Palette von Angeboten zwischen klassischen Formen und privaten Verkehren in Frage. Einige dieser Angebote sind bereits mehrfach erfolgreich in der Praxis erprobt, andere nie über das Stadium eines Pilotprojektes hinausgekommen. Da bei der Erarbeitung eines Erschließungskonzeptes im Rahmen dieses Projektes keine neuen Angebote entwickelt, sondern vielmehr auf erfolgreich bestehende zurückgegriffen werden soll, werden diese zunächst auf ihre Einsatzfähigkeit unter den Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (und damit im gesamten Gebiet des RMV) hin überprüft. Im Ergebnis soll daher zunächst ein Katalog an möglichen Paratransitangeboten vorliegen, der für die Planer vor Ort neben verkehrsplanerischen Kenngrößen auch weiterführende praktische Informationen zu organisatorischen Rahmenbedingungen, entstehenden Kosten und Ansprechpartnern von bereits erfolgreichen umgesetzten Projekten bietet (vgl. Abbildung 24).

Angebotskatalog

Geeignet für Relationstyp X und X

Bürgerbus

Konzept:	basiert auf dem niederländischen „Buurtbus“ (Nachbarschaftsbus)-Prinzip und wird seit 1985 auch in Deutschland praktiziert. Ehrenamtliche FahrerInnen gründen einen eingetragenen Verein, der in Zusammenarbeit mit Gemeinde und Verkehrsunternehmen eine öffentliche Buslinie betreibt.
Betriebsform:	Linienbetrieb mit festen Haltestellen und Fahrplan; evtl. ergänzt durch Bedarfshaltestellen
Konzession:	i. d. R. nach §42 PBefG (Konzessionsträger ist i. d. R. das Verkehrsunternehmen)
Ehrenamtliche FahrerInnen:	Mindestens 20 zuverlässige FahrerInnen für eine Linie erforderlich, die jeweils mindestens 1-2 Touren im Monat übernehmen. Mind. 2 Jahre Besitz Führerschein Klasse B(III) und Personenbeförderungsschein
Fahrzeuge:	Kleinbusse mit max. 8 Sitzplätzen. Eigentümer des Fahrzeugs können die Gemeinde, das Verkehrsunternehmen oder Private (z.B. Klinik) sein;
Bedienungsgebiet:	ländliches Gebiet mit Größe bis zu 25 km ²
Linienführung:	Richtet sich nach dem Bedarf der Bevölkerung. Konkurrenzsituation zum übrigen ÖPNV ist zu vermeiden.
Erforderl. Fahrgastpotential:	mehr als 3.000 Einwohner im Einzugsbereich
Kosten:	
Anlaufkosten:	ca. 10.000€ (Erfahrungswert Mühltal)
Fahrzeugkosten:	k.A.
Betriebskosten:	Fahrzeugabhängig (0,30 bis 1,00 Euro/Fz-km)
Sonstige Kosten:	Aufwand für Marketing
Einnahmen:	aus Ticketverkauf sowie ggf. Sponsoren (z.B. örtl. Einzelhändler, Kliniken, Ärzte)
Voraussetzung:	Hohes Engagement und „Gemeinschaftssinn“ der Bevölkerung

Literaturauswahl:

Köhler, U., Bertocchi, T., Appel, L.: Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum – Planung und Betrieb vor dem Hintergrund der demographischen siedlungsstrukturellen und fiskalischen Entwicklung. Kassel, 2007.
Breunig, W. in FAZ.net vom 13.02.2008: Mobilität im ländlichen Raum. Anruftaxi und Bürgerbus ergänzen den Nahverkehr

Kontaktadressen bestehender Bürgerbusse:

	Gemeinde Mühltal		Gemeinde Kirchheim
Ober Ram 64367 Mül Telefon: (0 E-Mail: mid im Web unter: www.muehtal.de, www.midkom.de	MUSTER	straße 20 Kirchheim 6625-9200-0 kirchheim.de	

**Ansprechpartner Nahverkehrsorganisationen:
zu finden unter:**
<http://www.rmv.de> (Startseite, Kontakt)

Abbildung 24: Mustersteckbrief der Angebotsformen

(VKT, ivm GmbH, RMV)

Im Zusammenspiel der Einsatzgrenzen der für diesen Katalog ausgewählten Angebote mit den im vorherigen Schritt gebildeten Relationstypen lassen sich nun geeignete Einsatzbereiche oder auch Einsatzkategorien, vergleichbar mit der Verschneidung von Kategoriengruppen und Verbindungsfunktionsstufen bei der Kategorisierung von Straßen) ableiten. Ein fiktives Beispiel soll die Vorgehensweise noch einmal kurz veranschaulichen: Eine eher kurze Strecke in bergigem Gelände (an dieser Stelle als Wegetyp „C“ definiert) in einem Raum mit eher geringer Nutzungsintensität in ei-

nem Unterzentrum, eher dezentrale Lage und Straße mittlerer Verbindungsfunktion (an dieser Stelle als Verbindungstyp „98“ definiert) werden methodisch zu einem Relationstyp „C98“ kombiniert. In einer weiteren Matrix werden aus dem Katalog ein oder mehrere „passende“ Angebote diesem Relationstyp zugeordnet (z.B. Anrufsammeltaxi) und bilden somit die Grundlage für die Auswahl des Planers. Hierbei ist zu beachten, dass sowohl bei der Definition der Relationstypen nicht alle theoretisch möglichen Kombinationen aus Wege- und Verbindungstyp realistisch sind bzw. für alle Relationstypen wiederum auch sinnvolle Angebote empfohlen werden können.

Zu einer besseren Anbindung der Fläche in der Region Frankfurt Rhein-Main – Umsetzung

Mit dem hier skizzierten Verfahren zur Erstellung eines Konzeptes zur flächenhaften Erschließung, bestehend aus den 3 Kernmodulen Stationstypisierung, Relationstypisierung und Angebotskatalog, liegt für den Taunusbahnkorridor ein vielseitig einsetzbares und handhabbares Instrument zur Förderung von schienengestützter Siedlungsentwicklung und Verkehrsverknüpfung im Grundsatz vor. Den Kommunen im ländlichen Raum wird mit Relationstypisierung und Angebotskatalog der Einstieg in flexible Bedienformen erleichtert. Mit der Stationstypisierung wird den lokalen Aufgabenträgern in den ländlichen Kreisen ein neues strategisches Planungsinstrument zur flächenhaften Erschließung ausgehend von regionalen Schienenstrecken und ihren Stationen ermöglicht. Die Ergebnisse finden daher Eingang in die aktuelle Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV und werden als praxisorientierter Leitfaden im Handbuch veröffentlicht. Da zukünftig eine stärkere Verzahnung von regionalen und lokalen Nahverkehrsplänen geplant ist und der Hochtaunuskreis in diesem Zusammenhang als Pilot ausgewählt wurde, stehen die Ergebnisse hier von Beginn an zur Verfügung. Außerdem sind die Ergebnisse der Stationstypisierung hinsichtlich einer Weiterentwicklung des Stationsentwicklungsplans des RMV (STEP) zu prüfen.

Zwar ist das Verfahren mit Blick auf den regionalen Korridor der Taunusbahn entwickelt worden, jedoch wird auf allgemein verfügbare und leicht aufzubereitende Datensätze zurückgegriffen, so dass eine Übertragbarkeit für vergleichbare Achsen des regionalen SPNV gegeben ist. Soll insbesondere die Methodik zur Stationstypisierung für großräumigere Fragestellungen angewendet werden, so ist zu überprüfen, ob Bahnhöfe und Haltestellen von Oberzentren angemessen berücksichtigt werden. Diese Frage stellt sich insbesondere für Hauptbahnhöfe und S-Bahn-Haltepunkte. Das gesamte Verfahren befindet sich in seinen Teilaspekten derzeit noch in der Weiterentwicklung. Die Ergebnisse sind in den kommenden Schritten zeitnah für den Taunusbahnkorridor anzuwenden.

Um die praktische Anwendung des Verfahrens zu fördern, werden die zuständigen lokalen Partner (RMV, ivm) über die Laufzeit des Projektes Bahn.Ville 2 unterstützend tätig sein. Darüber hinaus stehen zugrundeliegende Instrumente wie das Erreichbarkeitstool und das Tool zur Stationstypisierung den Kommunen bei der ivm für Anwendungszwecke zur Verfügung.

Eine erste Prüfung der Übertragbarkeit des gesamten Verfahrens wäre mit der Anwendung auf den Korridor der rechten Rheinstrecke gegeben. Dort findet mit dem Übergang zum Fahrplan 2010/11 ein Wechsel des Betreibers des SPNV (RMV-Linie 10) statt, im Zuge dessen das Angebot deutlich an Attraktivität gewinnt und gleichzeitig vielfältige Maßnahmen zur Aufwertung der Statio-

nen und ihres Umfeldes geplant sind (z.B. Entwicklung eines Bike+Ride-Konzeptes). Die Durchführung kann im Rahmen des derzeit laufenden Umsetzungsprozesses des Integrierten Verkehrskonzeptes für den Rheingau-Taunus-Kreis stattfinden, der von RMV und ivm aktiv begleitet wird.

Divergierende Belange standortspezifisch abwägen

Das Beispiel des Bahnstandsstandortes in Bad Homburg v.d.H. verdeutlicht exemplarisch den Prozess der Abwägung der unterschiedlichen, zum Teil konfliktträchtigen Belangen in der Abstimmung von Verkehrsverknüpfung und Standortentwicklung.

Der rückwärtige Park+Ride-Platz wird in eine neu geschaffene unterirdische Stellplatzanlage am Bahnhofvorplatz verlegt, um auf der bereits über eine Bahnsteigunterführung angebotenen Bahnhofsrückseite Platz für wertvolle Stadtentwicklungspotenziale zu schaffen. Hier werden in den nächsten Jahren hochwertige Büro- und Gewerbeflächen die bereits bestehende gewerbliche Struktur ergänzen. Dieser Prozess profitiert von der hochwertigen Lage der Flächen und deren hervorragender Erschließungsqualität durch Taunusbahn, S-Bahn-Anschluss und die bereits beschlossene Verlängerung der U2 bis in den Bahnhof Bad Homburg v.d.H. Perspektivisch könnte sich die ÖPNV-Erreichbarkeit des Industrieparks Höchst und des Flughafens mit Realisierung der Regionaltangente West weiter verbessern. Gerade die Gewerbeflächen weisen nicht zuletzt wegen der Nähe zum Flughafen ein hohes Mietpreisniveau auf. Auf eine verbesserte, fußläufige Anbindung der rückwärtigen Arbeitsplatzschwerpunkte, die auch für den gesamten Taunusbahnkorridor ein wichtiges Ziel darstellen, wird besonders geachtet. Mit der Verlegung der Stellplatzanlage und eines entsprechenden Bewirtschaftungskonzeptes erhofft man sich auch, die Zahl der Fremdparker zu reduzieren.

Das Bahnhofsgebäude der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe liegt heute innerhalb eines Schwerpunktgebietes aktueller und künftiger städtebaulicher Entwicklungen. Es befindet sich südlich der Innenstadt und der Fußgängerzone in fußläufiger Entfernung zum Rathaus (ca. 300m) und zum Kurhaus (ca. 1.000m).

Das historische Empfangsgebäude, das eine wichtige bauliche Landmarke darstellt, wurde in den Jahren 1905 bis 1907 im Stil der sog. deutschen Neurenaissance erbaut und steht unter Denkmalschutz. Westlich des Empfangsgebäudes wurde für den deutschen Kaiser Wilhelm II. der sog. Fürstenbahnhof errichtet. Auf der Ostseite entstanden ein Wasserturm und ein Betriebsgebäude (vgl. Abbildung 25).



Abbildung 25: Historische Ansicht des Empfangsgebäudes in Bad Homburg v.d.H.

[Bahnhof GmbH]

Das Bahnhofsgebäude wurde im Jahr 2007 von der DB Station & Service AG an die Stadt Bad Homburg v.d.H. verkauft. Die Bahnhof GmbH der Stadt Bad Homburg v.d.H. plant derzeit die Sanierung und Neugestaltung des Ensembles (vgl. Abbildung 26).



Abbildung 26: Derzeitiger Zustand des Empfangsgebäudes in Bad Homburg v.d.H. (links: Nordfassade am Bahnhofsvorplatz; rechts: Südseite an der Gleisseite)

[Mailänder Consult GmbH]

Grundgedanke des Entwurfs ist, die ehemals zusammenhängende städtebauliche Struktur durch langgestreckte, zeitgemäße Anbauten an der Ost- und Westfassade und die Einbindung des ehemaligen Fürstenbahnhofs wieder herzustellen.

Die Bausünden der 80er Jahre werden entfernt. Eine repräsentative Treppe mit gläsernem Aufzug dient künftig als Blickfang im Foyer. Der Kulturbahnhof wird mit zwei Bühnen, aufgewerteter Gastronomie, Wintergarten und Kulturspeicher (400m² Fläche für Ausstellungen, Konzerte oder Feiern) flexibel und offen sein für unterschiedliche Nutzungen. Mit der Bauausführung soll im Frühjahr 2011 begonnen werden.



Abbildung 27: Planung des Empfangsgebäudes in Bad Homburg v.d.H.: zeitgemäße Anbauten stellen die fehlende Verbindung zwischen Empfangsgebäude und Eckgebäuden wieder her

[Entwurf Mailänder Consult GmbH; Grafik Wolfram Gothe]

Neben der Umgestaltung des Bahnhof-Empfangsgebäudes ist mittelfristig geplant, das Umfeld mit Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB), Fürstenbahnhof, Bahnhofsvorplatz und dem vorhandenen

Postgebäude neu zu gestalten und verkehrlich neu zu ordnen. Das Empfangsgebäude mit Umfeld erhält eine deutlich belebende Wirkung, einhergehend mit einer Verbesserung der sozialen Kontrolle.

Mobilität sichern, Angebot oder Heimfahrt garantieren

Mobilitätsgarantien sollen die Nutzung des klassischen Öffentlichen Verkehrs, aber insbesondere auch die Nutzung von Paratransitangeboten, flexiblen Bedienkonzepten bis hin zu Fahrgemeinschaften, erleichtern und zuverlässiger machen. Basierend auf einer Literatur- und Internetanalyse sind derzeit praktizierte bzw. im Rahmen von Forschungsprojekten erprobte Formen von Mobilitätsgarantien recherchiert und in Bezug auf den regionalen Bahn.Ville-Ansatz beurteilt worden. Dabei wird eine grundlegende Systematisierung einzelner Konzepte anhand wesentlicher Merkmale vorgenommen und mittels einschlägiger Beispiele erläutert.

Im übergeordneten Sinne wird im Rahmen dieses Projekts eine Mobilitätsgarantie als ein Angebot verstanden, dass „den Hemmnissen und Schwierigkeiten begegnet, die einer Nutzung von Fahrgemeinschaften und ÖPNV entgegenstehen“ (Schäfer-Breede, 1998). Diese Angebote lassen sich ausgehend von den derzeit etablierten Konzepten in zwei wesentliche Kategorien unterteilen:

- Angebotsgarantien, das heißt Regelungen zur Entschädigung bzw. Erstattung von Kosten (z.B. Taxifahrt, Nutzung anderer Zuggattungen) durch den Anbieter oder die Verkehrsverbundorganisation infolge von Verspätungen oder Fahrtausfällen im Öffentlichen Verkehr;
- Heimfahrtgarantien für Nutzer des ÖPNV und insbesondere von Fahrgemeinschaften, für den Fall, dass die geplante Heimfahrt mit der Fahrgemeinschaft oder dem ÖPNV aus betrieblichen oder wichtigen privaten Gründen nicht stattfinden kann (vgl. Schäfer-Breede, 1998; Menczer, 2007).

Angebotsгарantien als eine Form von Mobilitätsgarantien haben sich in Deutschland in den letzten Jahren immer mehr durchgesetzt und sind heute bei vielen Akteuren im ÖPNV fester Bestandteil der Beförderungsbedingungen. Die Garantielösungen können direkt in der Verantwortung einzelner Verkehrsunternehmen aber auch in der Hand von Verkehrsverbünden liegen oder gleich flächendeckend für ein ganzes Bundesland gelten.

Auch der Rhein-Main-Verkehrsverbund sieht eine solche Regelung vor. Fahrgäste können hier bei Verspätungen von mehr als 20 Minuten die Kosten für die Nutzung von Fernverkehrszügen oder eines Taxis erstattet bekommen. Der RMV bietet für seine Kunden und Kundinnen eine Mobilitätsgarantie an. Sollten Abonnenten einer persönlichen nicht übertragbaren Jahreskarte einmal nicht störungsfrei gefahren sein, übernimmt der RMV teilweise die zusätzlich angefallenen Kosten der Reise (vgl. Website RMV).

Allerdings bezieht sich diese Form von Mobilitätsgarantien – in Deutschland – stets ausschließlich auf Angebote des Öffentlichen Personenverkehrs. Nutzer alternativer Formen kollektiver Mobilität wie beispielsweise Fahrgemeinschaften können in Deutschland bisher nicht mit solch teilweise weitreichenden Garantieleistungen rechnen.

Hingegen deckt das aus den USA stammende Konzept der Heimfahrtgarantie (dort als „Guaranteed Ride Home“ bezeichnet) oftmals über den klassischen ÖPNV hinausgehende Formen des Kollektivverkehrs ab und setzt einen Schwerpunkt bei der Minderung der Zugangshemmnisse für die Nutzung von Fahrgemeinschaften. Das Konzept sieht (zumeist für Pendler) die Möglichkeit einer zeitigen und kostengünstigen Heimfahrt für den Fall eines persönlichen oder familiären Notfalls, einer Erkrankung oder unerwarteter dienstlich verursachter Verspätungen wie z.B. Überstunden, vor.

Vor diesem Hintergrund ist zu prüfen, in welcher Form die bestehenden Angebotsgarantien weiterentwickelt und auf potenzielle Paratransit-Angebote übertragen werden können, um die Zugangsschwellen und vermeintlichen Risiken dieser Angebotsformen weiter zu senken und um in Ergänzung zum bestehenden Angebot der Taunusbahn zu einer zuverlässigen Reisekette von Haus zu Haus beitragen zu können.

2.6 Mobilitätsmanagement als Baustein der schienengestützten Siedlungsentwicklung

Gewerbestandorte in direkter fußläufiger Entfernung zu Bahnstationen bieten gute Voraussetzungen für die Erreichbarkeit dieser Standorte mit dem ÖPNV. Vorteile einer guten Schienenverkehrsanbindung ergeben sich gleichermaßen für die Beschäftigten, Kunden und Besucher sowie die Unternehmen selbst.

Diese guten Zugangsvoraussetzungen können effektiv dazu genutzt werden, um einen Teil des PKW-Verkehrsaufkommens an den Standorten auf den ÖPNV zu verlagern. So können einerseits Überlastungen in Berufsverkehrsspitzen abgebaut, andererseits aber auch Flächen, die für den ruhenden Verkehr vorgehalten werden müssen, reduziert werden bzw. höhere Dichten bei gleicher verfügbarer Stellplatzzahl ermöglicht werden. Letzteres ist vor allem auch aus Sicht einer wirtschaftlichen Vermarktung der vorhandenen Flächen im Stationsumfeld von Vorteil.

Mobilitätsmanagement für Gewerbestandorte kann durch passende Angebote (Jobticket, Car-Sharing am Arbeitsplatz, Leihfahrräder, etc.) und eine gezielte Beratung und Information der Beschäftigten, Kunden und Besucher über Mobilitätsoptionen einen wesentlichen Beitrag hierzu leisten. Werden die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements bereits in der Standortentwicklung oder im Zuge von Standorterweiterungen mit berücksichtigt, so können die Vorteile einer höheren Nutzungsdichte und ein reduzierter Stellplatzbedarf erzielt werden, sowie Flächen vor z.B. Fahrradabstellanlagen oder Car-Sharing Fahrzeuge bereits in der Planung berücksichtigt werden. Bekannte evaluierte Beispiele verweisen je nach Voraussetzung in den Unternehmen auf ein Verlagerungspotenzial des Pkw-Verkehrs von 5-25 %.

Die Potenziale des Mobilitätsmanagements sollten genutzt werden, in dem für geeignete Gewerbestandorte gemeinsam mit den Akteuren vor Ort Mobilitätsmanagementansätze bereits in der Planung oder bei Standorterweiterungen berücksichtigt werden. Für bereits bestehende Standorte gilt es ein Maßnahmenkonzept gemeinsam zu erarbeiten und umzusetzen. Dabei ist es wichtig,

dass ein verkehrsmittelübergreifender Ansatz (Mobilitätsplan) gewählt wird und keine Einzelthemen bzw. Verkehrsmittel in den Fokus rücken. Ziel sollte eine standortbezogene, unternehmensübergreifende Strategie sein, die gezielt die Potenziale des Bahnanschlusses in den Blick nimmt. Generell ist eine abgestimmte Vorgehensweise mit unterschiedlichen Akteuren erforderlich, um diese Umsetzung zu ermöglichen und das Thema Mobilitätsmanagement als Baustein der schienengestützten Siedlungsentwicklung erfolgreich in den Kommunen, bei den Unternehmen und den Beschäftigten zu verankern. Um nachhaltige Effekte zu erzielen, sind mittel- und langfristig auch Zuständigkeiten zu definieren, die eine kontinuierliche Umsetzung und Begleitung sicherstellen können.

Mobilitätsmanagement bei der Entwicklung stationsnaher Standorte mitdenken

Stadtplanung und Verkehrsplanung finden z.T. noch unabhängig voneinander statt. Dies führt häufig zu Problemen bei der Abstimmung sowie bei der Berücksichtigung von verkehrlichen Auswirkungen stadtplanerischer Projekte. Die Verkehrsplanung konzentriert sich im ersten Schritt vielfach auf die Erschließung und Anbindung an das Straßensystem. Die ÖPNV-Anbindung wird zwar berücksichtigt, die Zubringerwege, also Belange des Rad- oder des Fußverkehrs spielen oft nur eine untergeordnete Rolle. Derzeit versuchen standortbezogene Mobilitätsmanagementkonzepte nachsorgend eine nachhaltige Verkehrsabwicklung umzusetzen, daher gilt es Maßnahmen des Mobilitätsmanagement frühzeitig einzubinden. Eine besondere Herausforderung stellen hier auch komplexe Vorhaben im Rahmen von Public Private Partnerships oder sonstigen Aushandlungsprozessen mit einer Vielzahl von Partnern und z. T. noch nicht bekannten Nutzern dar. Weiterhin ist die Übergabe von Ideen und Maßnahmen von der Planung zur Genehmigungspraxis (Baugenehmigung) aufgrund organisatorischer und rechtlicher Rahmenbedingungen problematisch. An der Taunusbahn werden derzeit nur wenige gewerbliche Flächenentwicklungen vorangetrieben, so dass eine aktive Begleitung eines Planungsprozesses nicht möglich war. Dennoch lassen sich einige grundsätzliche Empfehlungen formulieren:

- Ein Haltepunkt des ÖPNV bietet gute Voraussetzungen, wenn er entweder fußläufig erreicht werden kann oder wenn für adäquate Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowohl am Haltepunkt als auch am Betriebsstandort gesorgt wird.
- Es sollte ein objektiver Problemdruck vorliegen, der mittels Mobilitätsmanagement gelöst werden kann. Dies können insbesondere Flächenengpässe sein: bei Neubauprojekten in verdichteten Gebieten, auf Konversionsflächen, auf alten Industriebrachen. Flächenengpässe können auch im Umfeld der Gebiete und Betriebsstandorte auftreten. Die Stellplatzfrage (Verminderung von Parkdruck, Kostenreduzierung für Parkraum) ist insbesondere dann relevant, wenn Flächenknappheit besteht.
- Ansatzpunkt in der Planung sind damit auch die Stellplatzfrage, der Stellplatzschlüssel, ggf. Stellplatzsatzungen, indem ggf. Reduzierungen der geforderten Stellplätze ermöglicht werden, wenn entsprechende Maßnahmen des Mobilitätsmanagement durchgeführt werden.

Im Rahmen der Standortentwicklung ist die frühzeitige Information von Investoren und Betrieben über die Chancen und Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements von besonderer

Bedeutung. Dazu sollte bei regionalen Organisationen Know-how aufgebaut werden (am Beispiel der Taunusbahn waren dies die Partner ivm GmbH für übergreifende Konzepte und Beratung für betriebliches Mobilitätsmanagement und der Planungsverband für Konzepte für besondere Zielgruppen, insb. Fahrradfahrer (Programm „bike + business“). In enger Abstimmung sind die infrastrukturellen Möglichkeiten (z.B. Fahrradabstellanlagen) an den Stationen mit den Nahverkehrsunternehmen abzustimmen.

Eine ausführliche Zusammenstellung zu Einbindungsmöglichkeiten von Mobilitätsmanagementmaßnahmen in der Standortentwicklung sind im Ergebnisbericht des seitens des BMVBS geförderten Projektes „Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung“ zu finden (ILS; ISB und ivm, 2009).

Mobilitätsmanagement im Bestand realisieren

Effektive und wirksame Konzepte im Mobilitätsmanagement an bestehenden Gewerbestandorten müssen gleichermaßen die verkehrlichen und standortbezogenen Rahmenbedingungen, wie auch die Mobilitätsanforderungen der Beschäftigten und der Unternehmen am Standort selber adäquat berücksichtigen. Die Erarbeitung maßgeschneiderter Konzepte sollte daher auf einer fundierten und zielgerichteten Bestandserfassung und Analyse aufbauen. Diese setzt sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

- Wohnstandortanalyse der Beschäftigten im Unternehmen/am Standort bzw. Herkunftsanalyse von Kunden und Besuchern;
- Mitarbeiterbefragung zum aktuellen Mobilitätsverhalten (Arbeitsweg und ggf. Dienstwege) und den individuellen Mobilitätsvoraussetzungen;
- Erfassung der Kunden- und Besuchermobilität ggf. auch über eine Kunden- und Besucherbefragung;
- Unternehmenssteckbrief zur Erfassung der betrieblichen und unternehmensspezifischen Rahmenbedingungen (Arbeitszeitmodelle, Dienstreiseregeln, Parkraummanagement, etc.);
- Standortsteckbrief zur Erfassung der verkehrlichen und angebotsseitigen Voraussetzungen und der Erreichbarkeit des Standortes.

Für die Region Frankfurt Rhein-Main werden über die regionalen Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement bei der ivm entsprechende Erhebungs- und Analyseinstrumentarien bereitgestellt. Diese basieren auf dem effizient-mobil Standard, welcher im Rahmen des Aktionsprogramms effizient-mobil im Auftrag der dena (Deutsche Energie-Agentur GmbH) und des Bundesministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit erarbeitet wurden (vgl. www.effizient-mobil.de) und sind an die Anforderungen in der Region Frankfurt Rhein-Main und die Anforderungen seitens des RMV zum Jobticket angepasst.

Aus dem Gesamtspektrum an möglichen Maßnahmen und Angeboten im betrieblichen Mobilitätsmanagement können vor allem ÖPNV-affine Maßnahmen wie z.B. ein Jobticket, Mobilitätsbera-

tung und -information sowie eine Dienstreiseregulierung zugunsten der Bahnnutzung die Vorteile einer schienengestützten Siedlungsentwicklung stützen. Um eine größtmögliche Wirksamkeit und Akzeptanz des Mobilitätsmanagements zu erzielen sollte jedoch immer ein ganzheitlicher Mobilitätsmanagementansatz verfolgt werden, der das gesamte Angebotsspektrum mit einbezieht. Da vielfach auch die betrieblichen Belange durch Dienstwege die Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten für den Arbeitsweg beeinflussen, ist sicherzustellen, dass den Beschäftigten geeignete Alternativen zum eigenen PKW zur Verfügung stehen. Je nach Entfernung gehören hierzu Dienstfahräder, Car-Sharing-Fahrzeuge und ein Zeitfahrkartenpool für den ÖPNV. Neben den seitens der Betriebe umzusetzenden Maßnahmen sollten vor allem bei Defiziten im bestehenden Verkehrsangebot gemeinsam mit den zuständigen Aufgabenträgern (der Lokalen Nahverkehrsorganisation und dem Straßenbaulastträger) über eine verbesserter Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, bzw. ein auf die betrieblichen Erfordernisse (z.B. Schichtzeiten oder Verlagerung der Haltestelle) abgestimmtes ÖPNV-Angebot verhandelt werden.

Standortbezogene Konzepte abstimmen

Um die Wirksamkeit des Ansatzes zu erhöhen sollten immer alle Betriebe eines Standortes angesprochen und in die Konzeptentwicklung mit einbezogen werden. Vor allem für Standorte mit einer großen Anzahl an kleinen und mittelständischen Unternehmen werden Mobilitätsmanagementmaßnahmen erst dann realisierbar, wenn sich diese zusammenschließen und so die erforderliche kritische Masse für einzelne Angebotskomponenten erreichen. So ist z.B. für das RMV-Jobticket eine Mindestbeschäftigten Zahl von 100 Beschäftigten erforderlich, auch die Car-Sharing-Nutzung wird sowohl für den Anbieter wie auch die angeschlossenen Unternehmen erst rentabel, wenn eine hohe Auslastung der Car-Sharing-Fahrzeuge garantiert ist. Darüber hinaus müssen die oben benannten Infrastrukturmaßnahmen wie auch die angebotsseitigen Verbesserungen die Belange aller am Standort vertretenen Betriebe adäquat mit einbeziehen, so dass Verbesserungen auf der einen Seite nicht zu Verschlechterungen auf der anderen Seite führen. Standortbezogene Konzepte erlauben darüber hinaus die effiziente Umsetzung eines Parkraummanagements, wodurch vor allem für die Unternehmen selbst Kosteneinsparungen durch gezielte Anmietung von Parkraum bzw. Einnahmen durch die Vermietung nicht benötigter betriebseigener Parkflächen erzielt werden können. Beides erlaubt vor allem die Gegenfinanzierung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Da die Umsetzung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen auf freiwilliger Basis aller beteiligten Akteure fußt, kann durch einen Mobilitätsplan insofern Verbindlichkeit für alle beteiligten Akteure - sowohl innerbetrieblich wie auch standortbezogen - hergestellt werden, als dass Ziele und Maßnahmen sowie eine konkrete Umsetzungsstrategie bis hin zur Definition von Zuständigkeiten gemeinsam vereinbart und festgeschrieben werden.

Inhalte des Mobilitätsplans sollten sein:

- Zieldefinition;
- Zentrale Ergebnisse der Bestandsaufnahme und definierter Handlungsbedarf;
- Maßnahmenkatalog;

- Umsetzungsstrategie inkl. Zeit- und Finanzierungsplan;
- Vereinbarung von Zuständigkeiten;
- Erfolgskontrolle;
- im Falle von planungsrechtlicher Relevanz: Maßnahmen bei nicht erfolgreicher Umsetzung.

Zur Umsetzung des standortbezogenen Mobilitätsmanagementansatzes empfiehlt es sich, sowohl auf betrieblicher wie auch auf Aufgabenträgerseite konkrete Ansprechpartner und Verantwortliche zu benennen. Ein neutraler Moderator und Koordinator kann den Erarbeitungsprozess zur Aufstellung des Mobilitätsplans wirksam unterstützen.

Potenziale für standortbezogenes und betriebliches Mobilitätsmanagement in der Taunusbahnregion

Die Pendlerströme in dem betrachteten Korridor entlang der Taunusbahn zeigen, dass die Taunusbahn im Berufspendelverkehr nicht nur ein wichtiger Zubringer in den Ballungskern Frankfurt am Main ist, sondern auch Verkehre innerhalb des betrachteten Untersuchungsraumes durch den SPNV abgedeckt werden können. Vor allem in Bad Homburg v.d.H., Friedrichsdorf und Usingen befinden sich große Arbeitgeber deren Mitarbeiter aus dem Untersuchungsgebiet selbst oder aus der Region Frankfurt Rhein-Main einpendeln. Schienenaffine – das heißt vor allem fußläufig erreichbare – Arbeitsplatzstandorte befinden sich insbesondere im Gewerbegebiet Süd in Bad Homburg v.d.H. (u.a. Kreisverwaltung), in der Bad Homburger Innenstadt (u.a. Stadtverwaltung), der Friedrichsdorfer Innenstadt (u.a. Stadtverwaltung) und bei Realisierung einer Fußgängerquerung am Bahnhofs Usingen im Gewerbegebiet Schleichenbach. Mit dem Neubau der Kliniken des Main-Taunuskreises in Bad Homburg v.d.H. wird ein weiterer großer Arbeitgeber im Einzugsbereich des Bad Homburger Bahnhofes angesiedelt.

Allerdings kann aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens aus der nördlichen Taunusbahnregion in Richtung Bad Homburg v.d.H. während der morgendlichen Berufsverkehrsspitzen eine deutlich ansteigende Verkehrsnachfrage in dieser Richtung nur noch bedingt aufgenommen werden. In umgekehrter Fahrtrichtung aus Frankfurt am Main sind hingegen noch Kapazitäten verfügbar.

Derzeit werden in der Untersuchungsregion noch keine speziellen Maßnahmen im betrieblichen und standortbezogenen Mobilitätsmanagement umgesetzt. Lediglich ein Unternehmen bietet ein Jobticket für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an. Die Rahmenbedingungen für ein Jobticket sind aufgrund der z.T. dispersen Siedlungsstruktur und des Tarifmodells jedoch als nicht ideal zu bezeichnen.

Insgesamt sind die Voraussetzungen für rein bahnaffine Mobilitätsmanagementkonzepte vor allem aufgrund der kurzfristig nicht zu behebenden Kapazitätsengpässe auf der Taunusbahn in der Morgenspitze nur bedingt als gut einzustufen. Dennoch sollte ein Mobilitätsmanagementkonzept welches insgesamt ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten an den Standorten fördert auch vor dem Hintergrund gesamtstädtischer Ziele weiter vorangetrieben werden.

Empfehlungen zur Umsetzung für den Standort Bad Homburg v.d.H.

Mögliche Ansatzpunkte eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements für Bad Homburg v.d.H. (dem arbeitsplatzstärksten Standort in der Untersuchungsregion) in Bezug auf die SPNV-Anbindung sind weiter konkretisiert worden. Für die Auswahl des Beispiels Bad Homburg v.d.H. sprach eine aktive Wirtschaftsförderung, die in vielen Fragestellungen eng mit der Verkehrs- und Stadtplanung zusammenarbeitet. Zudem zeigt sich die Wirtschaftsförderung offen gegenüber innovativen Programmen und Ansätzen. So kooperiert sie bereits im Rahmen von ÖKO-Profit und im Programm bike + business und ist aktiv im Dialog mit den bereits ortsansässigen Unternehmen.

Zur Ansprache der Unternehmen vor Ort wurde gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung Bad Homburg v.d.H. ein Flyer (vgl. Abbildung 28) erstellt, um über die Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu informieren. Dennoch konnte die Ansprache und Einbeziehung von Unternehmen in den Prozess während der Projektlaufzeit nicht erfolgreich sichergestellt werden. Generell war eine sehr geringe Resonanz der Betriebe zu verzeichnen, dies galt ebenfalls für Angebote aus dem Aktionsprogramm „effizient mobil“ bei dem kostenlose Erstberatungen angeboten wurden.



Das Projekt

Das allgemeine Ziel von Bahn.Ville 2 ist die praxisorientierte Förderung einer schienenorientierten Siedlungsentwicklung. Der Arbeitsbereich Mobilitätsmanagement befasst sich konkret mit den Punkten:

- Angebot angepasster Maßnahmen des Mobilitätsmanagements
- Erarbeitung von Umsetzungsstrategien
- Aufwertung des regionalen Bahnangebotes
- Vernetzung und Standortentwicklung an Bahnstationen
- Städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
- Erschließung des unmittelbaren Bahnhofsumfeldes für Fußgänger und Fahrradfahrer
- Erschließung in die Fläche (Wohn- und Gewerbeflächen)

Förderung

Projekt im Rahmen des DEUFRAKO-Programms

deufra

Im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi)

Angebot

Wir unterstützen Sie!

- durch kostenlose Beratung zum Mobilitätsmanagement
- Unterstützung bei der Einführung des Mobilitätsmanagements
- Koordination und Vernetzung mit anderen Betrieben
- wir informieren Sie über Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

Kontakt

ISB – RWTH Aachen University
Dipl.-Ing. Tobias Brandt
tobias.brandt@isb.rwth-aachen.de
0241 80-25235

Wirtschaftsförderung Bad Homburg
Dipl.-Kfm. Stefan Wolf
stefan.wolf@bad-homburg.de
06172 100-6150

MOBILITÄTSMANAGEMENT FÜR BETRIEBE IN BAD HOMBURG v.d.HÖHE

ISB Institut für Stadt-, Verkehrs- und Stadtverkehr der RWTH Aachen University

ivm GmbH Integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main

Bad Homburg STADT

Worum geht es?

Verkehr zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sind gut koordiniert!

- Problem: Der Verkehr trägt einen großen Teil zur Umweltbelastung bei (Feinstaub, CO₂...)
- ca. 42% der Arbeitswege sind kürzer als 5 km und können mit alternativen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden
- der Weg mit dem Pkw zur Arbeit wird zukünftig immer teurer:
→ die Treibstoffkosten werden weiter steigen
- Betriebe können mit einfachen Maßnahmen "Vorreiter" in Sachen Umweltschutz sein

Mobilitätsmanagement unterstützt Sie und Ihre Mitarbeiter dabei, Kosten einzusparen und umweltwirksamer zu handeln. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Maßnahmen des Mobilitätsmanagements relativ kostengünstig sind.

Wie geht es?

Ansätze für Ihr Unternehmen!

- Fahrgemeinschaften
- Job-Ticket-Modelle
- Arbeitszeiten und Fahrpläne synchronisieren
- Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und des Fahrradservices (Abstellplätze, Leihsysteme etc.)
- mehr Informationen zur Mobilität der Mitarbeiter (Wünsche und Probleme)
- Car-Sharing und Fuhrpark aufeinander abstimmen
- Verbesserung der Informationen zum ÖPNV
- Unterstützung gesundheitsfördernder Mobilität
- Verbesserung der Firmenreichbarkeit zu Fuß
- Angebote zur EcoDrive Fahrtechnik

Beispiel aus der Praxis:

Infinion, Dresden (ca. 5.000 Mitarbeiter)

angewandte Maßnahmen:

Mobilitäts- und Wohnstandortberatung, Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fahrradverkehrs, Fahrgemeinschaftsbörse, Stellplatzorganisation

Entwicklung zwischen 1996 und 2006:

Anteil der Pkw-Selbstfahrer von 68% auf 55% gesunken, Anteil der Fußgänger von 1% auf 3% gestiegen, Anteil der Fahrradnutzer von 13% auf 16% gestiegen, Anteil der Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln von 13% auf 19% gestiegen

Folge:

Neubau von 500 Stellplätzen wurde überflüssig

Was haben Sie davon?

Effekte...

... für Ihren Betrieb:

- geringere Kosten
- bessere Erreichbarkeit
- Einsparung Stellplätze (Fläche/Kosten)
- Einsparung Kraftstoff und Fahrzeugpark
- mehr Platz für Kundenparkplätze und Betriebsweiterleitungen
- umweltfreundliches Image
- effiziente Nutzung von Reisezeiten
- Motivation der Mitarbeiter und Bindung an das Unternehmen
- weniger Unfälle, weniger Fehltag = höhere Produktivität

... für Ihre Mitarbeiter:

- geringere Mobilitätskosten - ein Pkw kostet für Pendler bei 15 km Entfernung ca. 230 Euro pro Monat, davon ca. 65 Euro für Kraftstoff
- gesünder mobil sein
- Beitrag zum Umweltschutz
- mehr Alternativen im Berufsverkehr

Abbildung 28: Flyer zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in Bad Homburg v.d.H.

[ISB, RWTH Aachen; ivm GmbH; Stadt Bad Homburg v.d.H.]

Aus den Erfahrungen des Projektes lässt sich jedoch ableiten, dass nach grober Analyse der Rahmenbedingungen (z.B. liegt ein Problemdruck vor? Sind Haltepunkte des ÖPNV fußläufig oder per Fahrrad zu erreichen?) möglichst eine individuelle Ansprache der Betriebe erfolgen sollte. Ein allgemeines Beratungsangebot (z.B. über die Wirtschaftsförderung) hat sich als nicht zielführend erwiesen. Der gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung Bad Homburg v.d.H. entwickelte Flyer zur Ansprache der Unternehmen stellte zudem den Aspekt der schienengestützten Siedlungsentwicklung in den Vordergrund. Dieses Thema hat sich aus einer nicht fachplanerischen Perspektive als zu abstrakt und nicht zielführend erwiesen. Vielmehr sollten, wie auch andere Erfahrungen zeigen, die konkreten Problemlagen und Anknüpfungspunkte an einem Standort in den Vordergrund gestellt werden. Eine persönliche und direkte Ansprache von Unternehmen hat sich in allen bislang in der Region durchgeführten Mobilitätsmanagementprojekten als zielführender erwiesen. Allerdings gestaltet sich dieser Prozess als sehr zeitaufwändig, vor allem müssen personelle Kapazitäten hierfür bereitgestellt werden.

Auch ohne eine direkte Einbeziehung der Arbeitgeber am Standort lassen sich für die Stadt Bad Homburg v.d.H. konkrete Empfehlungen für ein Mobilitätsmanagementkonzept ableiten. Hierzu gehört:

- Ausweitung einzelner Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu einem umfassenden betrieblichen Mobilitätsmanagementansatz bei der Stadtverwaltung. Dieser hat vor allem auch Vorbildfunktion. Zudem werden mit der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes in Bad Homburg v.d.H. auch von Mitarbeitern der Stadtverwaltung genutzten Parkflächen wegfallen.
- Gezielte Ansprache und Erarbeitung eines Mobilitätsmanagementansatzes am Standort der Kreisverwaltung im Gewerbegebiet Süd – auch dies hat Vorbildfunktion.
- Berücksichtigung des Mobilitätsmanagements in der Standortentwicklung für den Neubau des Kreiskrankenhauses.
- Weiterentwicklung der unternehmensbezogenen Aktivitäten zu einer standortbezogenen Strategie im Umfeld des Bahnhofs.
- Erarbeitung und Umsetzung eines städtischen Car-Sharing-Konzeptes welches vor allem für die Unternehmen und Betriebe im Gewerbegebiet Süd und der Innenstadt nutzbar sein sollte.
- Einführung eines auf die nicht mehr fußläufig erreichbaren Standorte in der Innenstadt und im Gewerbegebiet Süd gelegenen Arbeitsplätze ausgerichteten Leihfahrradangebots.
- Aktive Beratung und Information von neuansiedelnden Unternehmen zu den Mobilitätsoptionen am Standort.
- Einbindung der Stadt Bad Homburg v.d.H. in das regionale Mobilitätsmanagementnetzwerk.

- Perspektivisch sollten Angebote und Maßnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements in gesamtstädtische Fragestellungen integrierte werden, wie z.B. beim derzeit in der Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan.

Konkrete Anknüpfungspunkte ergeben sich darüber hinaus zu den Konzepten aus dem Bereich der Mobilitätsberatung und Information. Die im Hinweispapier „Mobilitätsinformationen im Internet“ aufgeführten Mobilitätsangebote und Links sind gleichermaßen auch für Unternehmen und Arbeitgeber anwendbar.

Die hier genannten Maßnahmen sind konkrete Vorschläge aus dem Projektzusammenhang heraus und sollen in einem weiteren Schritt über das Projekt Bahn.Ville 2 hinaus mit der Stadt Bad Homburg v.d.H. diskutiert und hinsichtlich der Umsetzungsmöglichkeiten gemeinsam mit den Akteuren vor Ort konkretisiert werden.

2.7 Motive der Wohnstandortwahl

Den Bahnanschluss als Standortfaktor vermarkten

Eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung von Strategien der schienengestützten Siedlungsentwicklung entlang der Taunusbahnregion war die Gewinnung von Erkenntnissen zu Motiven und Kriterien der Wohnstandortwahl in der Region. Zu diesem Zweck wurde durch das ISB eine Wohnmotivuntersuchung durchgeführt. Hierzu wurden 8798 Haushalte angeschrieben, in denen Personen gemeldet waren, die in den Jahren 2003 – 2007 in die Taunusbahnregion gezogen waren. Insgesamt konnten 1501 Fragebögen ausgewertet werden, was einer Rücklaufquote von 17,1% entspricht.

Die Studie brachte vielfältige Ergebnisse zur Wohnstandortwahl zu Tage, welche sowohl in Form eines Tabellenbandes und eines Arbeitsberichts aufbereitet wurden und von den Taunusbahnkommunen verstärkt für weitere Auswertungen und insbesondere als Grundlage für ein ortsspezifisches Marketing nachgefragt werden. Eine der zentralen Fragen der Untersuchung war, welcher Stellenwert den Kriterien „Erreichbarkeit“ allgemein und der Taunusbahn im Speziellen bei der Standortwahl der Zuzügler zukommt und welche Schlüsse hieraus für eine Vermarktung insbesondere der Taunusbahn als Standortfaktor gezogen werden können.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Verkehrsangebot selbst zunächst weder einen Auslöser (Umgangsmotiv), noch einen eigenständigen Grund für die Standortwahl (Standortwahlmotiv) der Haushalte darstellt. Bei den Umgangsmotiven dominieren, wie in ähnlichen Untersuchungen (z.B. BMVBS und BBR, 2007) persönliche und wohnungsbezogene Gründe. Defizite in der Erschließung des vorherigen Wohnorts spielen als Motive für eine Umgangsentscheidung (push-Faktoren) offensichtlich eine untergeordnete Rolle, was ebenfalls den Erkenntnissen aus ähnlichen Studien entspricht (z.B. Kasper und Scheiner, 2006).

Bei den Kriterien für die Wahl des neuen Standorts treten Parameter, welche unmittelbar das Wohnobjekt selbst betreffen wie die Wohnfläche oder der Preis oder auch das Wohnumfeld mit

über 90% der Nennungen deutlich in den Vordergrund (vgl. Abbildung 29). Auch die Vorrangstellung dieser Kriteriengruppe ist vor dem Hintergrund der bestehenden Erkenntnislage zu Standortwahlprozessen so zu erwarten (z.B. BMVBS und BBR, 2007). Direkt nach diesen Kriterien folgt jedoch eine Gruppe von Aspekten der Erreichbarkeit. So wird die Anbindung an den SPNV im Allgemeinen (Taunusbahn im Usinger Land, Taunusbahn und S-Bahn Rhein-Main im Vordertaunus) in Form der fußläufigen Erreichbarkeit eines Bahnhofs bei etwa 50% der Nennungen als ein wichtiges Kriterium angegeben. Eine gute Anbindung an das Straßennetz nimmt in der gesamten Region mit etwa 85% der Nennungen sogar eine noch wichtigere Rolle ein, als die Anbindung an den SPNV generell und die Taunusbahn im Speziellen. Das Kriterium „Nähe zu Frankfurt“, welches von gut drei Vierteln der Befragten (76,7%) als wichtig bewertet wird, ist als „Erreichbarkeitskriterium“ indirekt zudem ebenfalls der Gruppe verkehrlicher Kriterien zuzuordnen. Insgesamt zeigt die Studie den auch in anderen Studien festgestellten (z.B. Kasper & Scheiner, 2006) und anhand der Raumcharakteristika (SPNV-Achsenraum) zu erwartenden (BMVBS und BBR, 2007) hohen Stellenwert von verkehrlichen Kriterien bei der Standortwahl in der Taunusbahnregion. Zentral für die Erarbeitung des Konzepts zur Mobilitätsberatung ist jedoch die Erkenntnis, dass die Erschließung im MIV trotz der bestehenden Restriktionen (siehe Kapitel 2.2) bisher bei der Standortwahl einen wesentlich höheren Stellenwert einnimmt als die Anbindung an den SPNV (Taunusbahn und S-Bahn Rhein-Main).

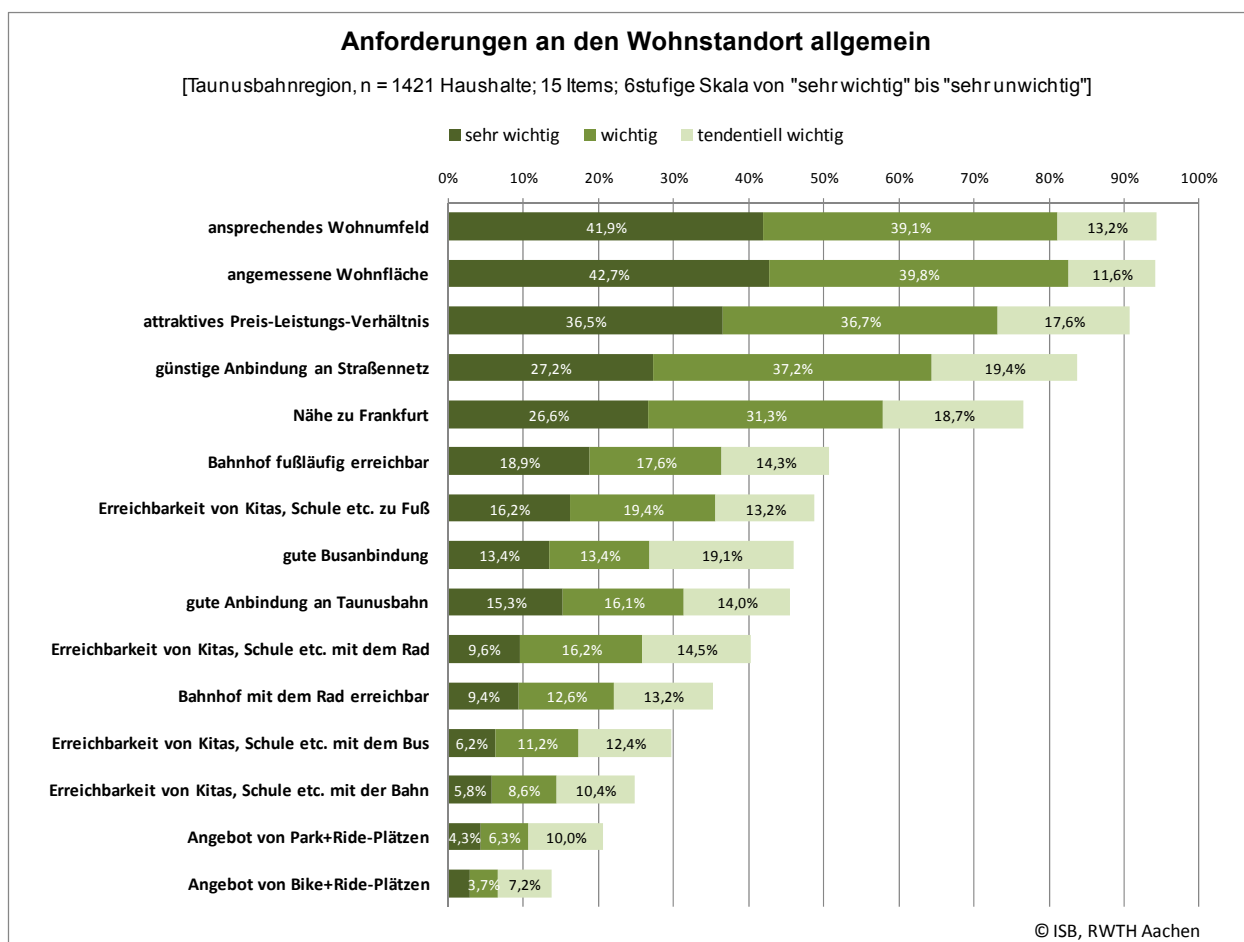


Abbildung 29: Standortwahlkriterien

[ISB, RWTH Aachen; Bahn.Ville2-Befragung „Motive der Wohnstandortwahl“]

Zudem zeigen sich erwartungsgemäß Unterschiede in der Bewertung der einzelnen Faktoren zwischen Vordertaunus und Usinger Land. Zuzugsprozesse im ländlichen Raum des Usinger Landes sind oft Ergebnis von Suburbanisierungsprozessen, während Zuzügler in Friedrichsdorf und Bad Homburg v.d.H. auch bewusst Zentralität (und gute Erreichbarkeiten) suchen und in die Nähe ihrer dort gelegenen Arbeitsorte ziehen. Gestützt wird dies durch die Angaben der Zuzügler hinsichtlich ihres früheren Wohnorts sowie ihres aktuellen Arbeitsortes. Dieser Unterschied wird auch in der Bewertung verschiedener Standortkriterien deutlich. Im Usinger Land als Ziel der Wohnsuburbanisierung spielen verkehrliche Kriterien eine leicht geringere Rolle als im Vordertaunus. Hier ist hingegen der Wunsch nach Bildung von Wohneigentum dominanter als bei den Zuzügen in den Vordertaunus. Vor dem Hintergrund ähnlicher Untersuchungen (BMVBS und BBR, 2007) ist infolgedessen zu erwarten, dass im Abwägungsprozess der Standortwahl eine gute verkehrliche Erschließung zugunsten bezahlbaren Wohnraums in den Hintergrund tritt. Dennoch wird in der Wohnmotivuntersuchung die Rolle der Taunusbahn auch für die Erschließung des Usinger Landes deutlich, die Werte für ihre Wichtigkeit nehmen mit zunehmender Entfernung zu Frankfurt am Main/Bad Homburg v.d.H. letztlich nur geringfügig ab.

Vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse scheint es notwendig zu sein, die Qualität der öffentlichen Verkehrsanbindung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern allgemein – und gegenüber Menschen in Wechselsituationen ganz speziell – noch deutlich besser darzustellen. Dies kann nur gelingen, wenn das Bus- und Bahnangebot auch in den Entscheidungsprozessen der Akteure als Standortmerkmal beachtet wird. Essentiell ist hierbei die Koordination der lokalen und regionalen Akteure. Dabei geht es insbesondere darum, den Kommunen den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) näher zu bringen. Aufgrund getrennter Aufgabenträgerschaft für die kommunale Bauleitplanung und die Zuständigkeit der Länderregierungen bzw. der regionalen Aufgabenträger für den SPNV gibt es hier noch Handlungsbedarf hinsichtlich der Schaffung gemeinsamer Strategien und Informationsinstrumente.

Mobilitätskosten in Standortentscheidungen einbeziehen

Vor dem Hintergrund der Relevanz verkehrlicher Kriterien bei der Standortwahl kommt der Möglichkeit einer zuverlässigen Ermittlung des Aufwands (Zeit, Kosten) für Mobilität (vergleichend für verschiedene Verkehrsmittel) als Entscheidungsgrundlage große Bedeutung zu. Dies ist umso mehr der Fall als zukünftig in der Folge steigender Kraftstoff- bzw. Energiekosten auch mit einer Steigerung der Kosten für die Raumüberwindung zu rechnen ist und Mobilitätskosten damit eine größere Bedeutung für das Budget von privaten Haushalten erlangen werden (vgl. BMVBS & BBSR 2009). Zudem zeigt die Wohnmotivuntersuchung, dass bei immerhin einem Drittel der Befragten nach dem Umzug die Fahrleistung mit dem PKW zugenommen (12,1%) oder sogar stark zugenommen (19,4%) hat. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Wohnmotivuntersuchung schwerpunktmäßig auch abgefragt in welcher Weise Aufwände für Mobilität im Rahmen der Standortwahl berücksichtigt wurden. Eine vertiefende Diskussion dieser Thematik erfolgte zudem im Rahmen von Fokusgruppen.

Die Ergebnisse der Wohnmotivuntersuchung zeigen, dass die Mobilitätskosten derzeit in den meisten Fällen (60%) nicht bei der Standortwahl berücksichtigt werden. Haushalte, die angeben ent-

sprechende Kosten zu berücksichtigen, geben zwar an, dass die Kalkulation rückblickend zutreffend gewesen sei. Diese Aussagen sind jedoch vor dem Hintergrund zu relativieren, dass aus anderen Studien bekannt ist, dass selbst in solchen Fällen lediglich rudimentäre Kalkulationen erfolgen. Die Ergebnisse der Fokusgruppen stützen diese These. Hier wurde deutlich, dass bei der Kalkulation nur einzelne Kostenbestandteile einbezogen werden und diese zum Teil nicht präzise benannt werden können.

Insgesamt bestätigt die Wohnmotivuntersuchung somit die Erkenntnisse aus anderen Untersuchungen, dass die Folgekosten für Verkehr bei Standortentscheidungen sehr häufig nicht einbezogen oder unterschätzt werden (z.B. BMVBS und BBR, 2007).

Aus dieser Erkenntnis ergibt sich ein wesentliches Hemmnis für den Erfolg einer schienengestützten Siedlungsentwicklung: Die Erreichbarkeitsvorteile bahnnaher Lagen werden individuell nicht wahrgenommen und somit nicht als monetärer Nutzen in die Abwägung einbezogen, sodass die höheren Kosten der Flächen letztlich zu einer Entscheidung zugunsten günstigerer, weniger gut erschlossener Standorte führen.

Da die Mobilitätsaufwände eines Haushalts in hohem Maße durch die Lage des Wohnstandorts zu Aktivitätenglegenheiten und die Verfügbarkeit von Verkehrssystemen bestimmt werden und zudem die Standortwahl eine sehr langfristige Entscheidung ist, erscheint die geringe Berücksichtigung der Mobilitätskosten unplausibel.

Eine mögliche Erklärung hierfür ist die bereits durch verschiedene Untersuchungen untermauerte Annahme, dass die Mobilitätsaufwände bei der Standortwahl generell unterschätzt werden. Insbesondere Familien mit kleinen Kindern schätzen die Bedürfnisse heranwachsenden Kinder und Jugendlichen zu niedrig ein (BMVBS und BBR, 2007). Eine weitere Hypothese für die Nichtbeachtung von Mobilitätsaufwänden ist die fehlende Verfügbarkeit von entsprechenden Informationen bzw. der hohe mit ihrer Erhebung verbundene Aufwand und hierfür erforderliches Expertenwissen insbesondere für Daten des ÖPNV. Qualitative Indizien für die Richtigkeit dieser Annahme ergaben sich aus im Rahmen von Bahn.Ville 2 durchgeführten Fokusgruppen.

Ein wesentlicher Ansatzpunkt im Rahmen des Projekts ist es, die Ermittlung entsprechender Aufwände durch Schaffung des nachfolgend beschriebenen regionalen Mobilitätsaufwandsrechners für die Wohnstandortwahl zu erleichtern und somit die Grundlage für eine effektive Vermarktung der Vorteile einer schienengestützten Siedlungsentwicklung zu schaffen.

2.8 Individualisierte Mobilitätsberatung zur Wohnstandortwahl im Internet

Internet als Plattform für Wohnstandortberatung nutzen, für Mobilitätsberatung ausbauen

In verschiedenen Projekten wurden in den letzten Jahren Ansätze der Wohnstandortwahlberatung mit verschiedenen Schwerpunkten entwickelt und pilothaft umgesetzt, z.B. „Mobiplan“ (Mobiplan Konsortium, 2002), REFINA-Projekt „Integrierte Wohnstandortwahlberatung“ (www.wohnstandortberatung.de), REFINA-Projekt „Kommunikation zur Kostenwahrheit bei der Wohnstandortwahl“ (Sinning et al., 2009). Aufbauend auf diesen Erfahrungen wurde im Rahmen des Projekts Bahn.Ville 2 ein internetgestütztes Beratungsinstrument für die Standortwahlberatung für die Region Frankfurt Rhein-Main entwickelt. Entsprechend der zuvor erläuterten Problemstellung liegt der Schwerpunkt des Beratungsinstruments hierbei auf der Ermittlung der aus der Wahl eines Standorts resultierenden Mobilitätsaufwände (vgl. Kapitel 2.7). Das Instrument stellt somit eine Ergänzung zu vorhandenen Informationsquellen dar, eine Vollberatung mit sämtlichen für die Standortwahl benötigten Informationen (z.B. Grundstückskosten, Wohnnebenkosten, Informationen zu Fördermöglichkeiten, Wohnumfeldqualitäten) ist nicht vorgesehen.

Das Ziel des Beratungsinstruments ist es, dem Nutzer eine

- transparente Abschätzung von Kosten, Zeitaufwand und Umweltfolgen,
- vergleichend für verschiedene Verkehrsmittel,
- bilanzierend über einen längeren Zeitraum,
- abgestimmt auf das individuelle Mobilitätsverhalten zu ermöglichen.

Ein Ausgangspunkt des Konzepts ist es zudem, die im Projekt entwickelten Erreichbarkeitskarten (vgl. Kapitel 2.1) als Grundlage für eine individuelle Mobilitätsberatung nutzbar zu machen. Ein weiterer zentraler Grundsatz ist es, bei der Umsetzung des Beratungsinstruments über direkte Schnittstellen auf regional verfügbare Daten (Auskunftssysteme für den ÖPNV und IV, Geodaten etc.) zurückzugreifen, so dass ein Betrieb auch über das Projekt Bahn.Ville 2 hinaus durch die regionalen Partner möglich ist. Darüber hinaus erfolgt ein regional abgestimmter Einsatz des Systems. D.h. es werden Standortvergleiche auf einer regionalen Ebene auf Basis einheitlicher Datengrundlagen ermöglicht. Nach Einführung des Systems für die Taunusbahnkommunen soll das System auf die gesamte Region Frankfurt Rhein-Main ausgedehnt werden.

Nach Erstellung eines Grobkonzepts, wurde dies im Rahmen von Fokusgruppen mit Vertretern der Zielgruppen reflektiert. Die zentralen Anforderungen der Nutzer an ein Beratungstool können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Angabe von zeitlichen Aufwänden wird wichtiger eingeschätzt als die Angabe finanzieller Aufwände.

- Die Aufwände sollten nicht als exakte Werte sondern in Form möglicher Bandbreiten angegeben werden.
- Transparenz und Validität der Daten sind wichtig, gerade bei Zeitangaben sollten realistische Werte d.h. unter Berücksichtigung z.B. von möglichen Staus angegeben werden.
- Das Verfahren zur Ermittlung insbesondere von Kosten sollte für den Nutzer transparent dargelegt werden.
- Die Darstellung von Aktivitätenpotenzialen in Form von Karten („wie in Google Maps“) sind ausreichend als Grobinformation für die standortnahe Infrastrukturausstattung.
- Dem Nutzer sollten unterschiedliche Detaillierungsgrade der Aufwandermittlung angeboten werden.
- Das Beratungsinstrument sollte insgesamt schlank gehalten werden im Sinne eines „Add-ons“ oder „Widgets“ für bestehende Informationssysteme (z.B. Immobiliensuchmaschinen).

Aufbauend auf diesen Ergebnissen der Fokusgruppen wurde das ursprüngliche Konzept modifiziert und ein zentraler Anwendungsfall des Systems definiert.

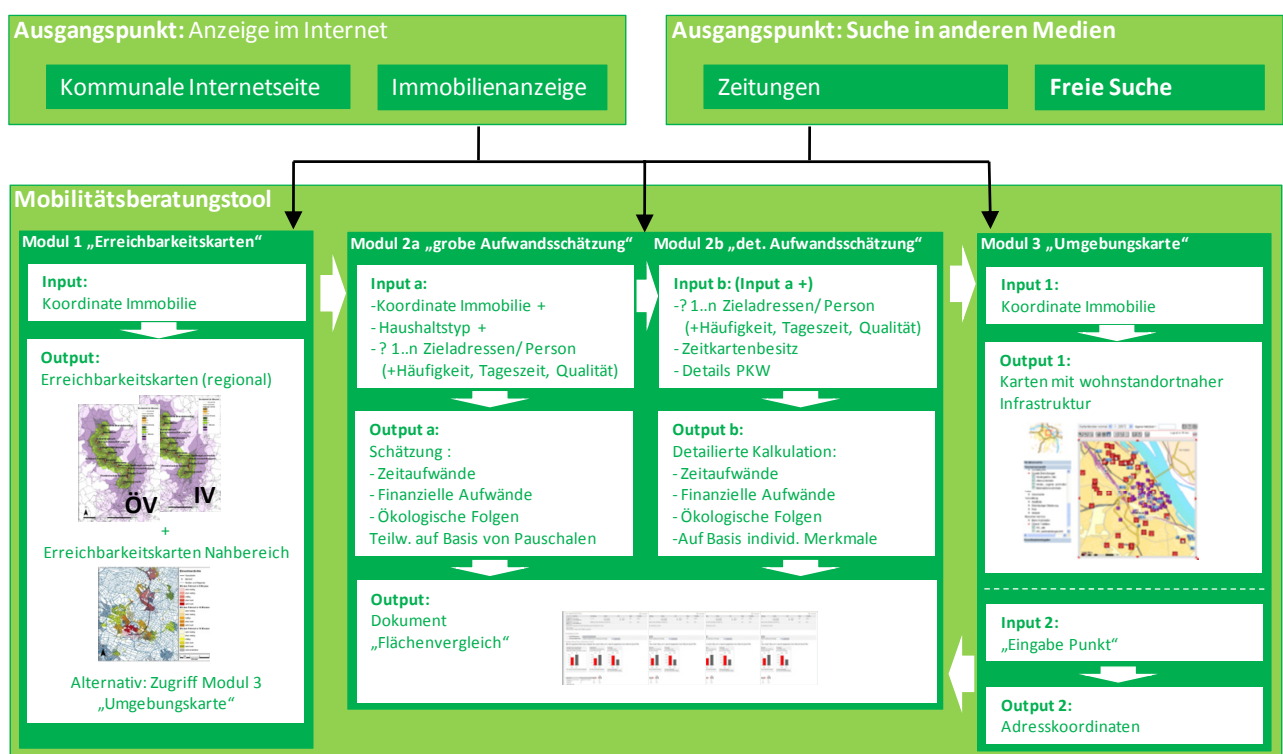


Abbildung 30: Konzeption eines web-basierten Mobilitätskostenrechners

Ausgehend von dem zunächst analytisch abgeleiteten Konzept wurde ein auf die speziellen Rahmenbedingungen, Datenverfügbarkeit und Anforderungen in der Region Frankfurt Rhein-Main abgestimmtes Konzept erarbeitet und abgestimmt. Dieses Konzept greift zum einen die Anforderungen aus den Fokusgruppen auf, dass ein in Detaillierung und Genauigkeit abgestuftes Konzept

vorsieht und durch die bilanzierende Darstellung der Entscheidungsunterstützung von mittel- bis langfristigen Mobilitäts- und Standortentscheidungen Rechnung trägt.

Mit dem Mobilitätsberatungstool sollen insbesondere umzugsinteressierte Haushalte die Folgekosten für ihre alltägliche Mobilität im Vorhinein abschätzen können. Für die alltäglichen Wege sollen ausgehend von verschiedenen Standorten im Hochtaunuskreis die Aufwände in Bezug auf Zeit und Geld sowie die aus der Mobilität resultierenden Umweltwirkungen bilanzierend über einen längeren Zeitraum (Monat und Jahr) und für verschiedene Alltagswege dargestellt werden. Grundlage für die Aufwandsschätzung sollten ferner realitätsnahe Aufwände sein, weshalb vor allem für die Reisezeitschätzung im MIV tageszeit- und belastungsabhängige Reisezeiten die Grundlage bilden.

Das geplante Mobilitätsberatungstool liefert somit objektive und realitätsnahe Informationen als Grundlage für langfristige Standort- und Mobilitätsentscheidungen aus einer Hand. Bisher sind diese Informationen weder bilanzierend noch zentral und in vergleichender Gegenüberstellung verfügbar. Das Mobilitätsberatungstool ist Bestandteil eines Mobilitätsberatungskonzeptes welches über die verschiedenen Mobilitätsangebote im Hochtaunuskreis informiert und sich dabei verschiedener Medien und Kommunikationswege bedient.

Entsprechend der zuvor umrissenen Zielstellung wurden drei Systemkomponenten für das Internetgestützte Mobilitätsberatungstool realisiert:

- Baustein I: Grobe Aufwandsschätzung
- Baustein II: Detaillierte Aufwandschätzung
- Baustein III: Standortinformationssystem

Die Idee ist, dass die Nutzer sich je nach Informationsbedarf mit unterschiedlichem Aufwand und Detaillierungsgrad die für Sie relevanten Informationen ermitteln können.

Baustein I: Grobe Aufwandschätzung

Ziel dieses Bausteins ist es, eine erste, grobe Einschätzung der (zeitlichen) Erreichbarkeit von Zielen am Wohnstandort und zentralen Zielen in der Region (z.B. Arbeitsplatz) von einem Standort im Untersuchungsgebiet aus zu ermöglichen. Basis hierfür sind dynamisch generierte Erreichbarkeitsinformationen.

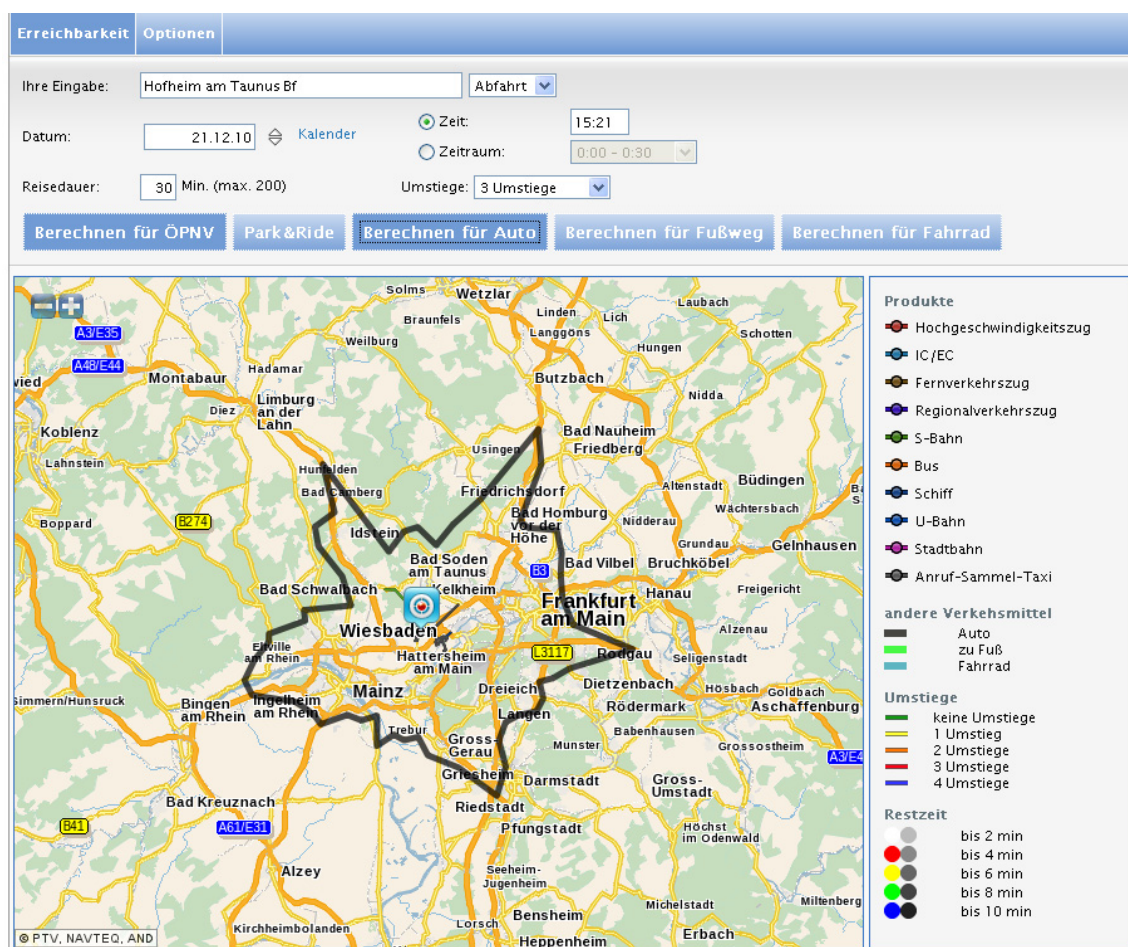


Abbildung 31: Mobilitätsberatungstool: Erreichbarkeitsinformation

Diese sollen dem Nutzer die Möglichkeit eröffnen, einen Standort auszuwählen (adressscharfe Eingabe oder Auswahl über Kartenapplikation) und ausgehend von diesem Standort werden für den ÖPNV und den MIV Erreichbarkeitsisochronen zeitabhängig und entfernungsabhängig errechnet und in der Kartenanwendung dargestellt. Die Berechnung der zeitabhängigen Isochronen erfolgt für den ÖPNV auf Grund des tatsächlichen Fahrplans und für den MIV tageszeitabhängig im belasteten oder unbelasteten Netz.

Baustein II: Detaillierte Aufwandsschätzung

Kernstück des Mobilitätsberatungstools ist eine detaillierte Aufwandschätzung. Dieser Baustein umfasst eine bilanzierende Darstellung der Aufwendungen für Mobilität (Zeit, Geld und perspektivisch auch für Umweltwirkungen) für die alltägliche Mobilität eines Haushaltes oder einzelner Wege und stellt diese vergleichend für verschiedene Verkehrsmittel (PKW, ÖPNV, Park+Ride, Fahrrad und zu Fuß) gegenüber. Für verschiedene potenzielle Wohnstandorte kann sich der Nutzer diese Bilanz erstellen lassen und erhält somit eine hinsichtlich der Mobilitätsaufwände unter objektiven Gesichtspunkten erstellte Bewertungsgrundlage. Wichtig ist, dass an dieser Stelle keine Empfehlung für den ein oder anderen Standort oder Verkehrsmittel gegeben wird, sondern ledig-

lich die bisher nur vereinzelt vorliegenden Informationen zusammenfassend gegenübergestellt werden.

Verbindungen		Optionen	
Von	Hofheim am Taunus Bahnhof	Wochentags	☒
Nach	Frankfurt (Main) Niederrad Bf	Samstags	☐
Pro Woche	5 x	Sonntags	☐
Hinfahrt:	07:30	Rückfahrt:	17:00 ☒

Reiseart	Reisezeit	Kosten pro Monat	
ÖV	1:04	130,00 Euro mit Jahresfahrtschein 132,00 Euro mit Einzelfahrtschein	Details »
PKW	0:41	40,00 Euro	Details »
Fahrrad	2:28		Details »
Park & Ride	1:04	k.a.	Details »

Von	Frankfurt (Main) Hauptbahnhof	Wochentags	☐
Nach	Wiesbaden Kureck	Samstags	☒
Pro Woche	1 x	Sonntags	☐
Hinfahrt:	10:00	Rückfahrt:	14:00 ☒

Reiseart	Reisezeit	Kosten pro Monat	
ÖV	2:26	130,00 Euro mit Jahresfahrtschein 26,40 Euro mit Einzelfahrtschein	Details »
PKW	0:53	19,00 Euro	Details »
Fahrrad	4:37		Details »
Park & Ride	2:26	k.a.	Details »

Abbildung 32: Mobilitätsberatungstool: Aufwandsschätzung Alltagswege

Auf Anforderung durch den Nutzer kann eine Ausgabe der für die Ergebnisermittlung zu Grunde gelegten Routen im MIV bzw. Verbindungen im ÖPNV möglich sein. Die Routen im MIV werden über die eingebundene Kartenanwendung dargestellt und für den ÖPNV wird direkt auf die Fahrplanauskunft des RMV verlinkt. Ziel ist, dass der Nutzer direkt mit den für die Region vorhandenen Auskunftssystemen vertraut gemacht wird und deutlich erkennbar ist, wer die zugrundeliegenden Dienstleistungen bereitstellt.

Generell ist eine sogenannte Diskriminierungsfreie Darstellung realisiert. Dies heißt, dass vor allem die verschiedenen Verkehrsträger hinsichtlich ihrer Aufwandschätzung gleichbehandelt werden. Die Reisezeitschätzung im MIV erfolgt daher auf Grundlage tageszeit- und belastungsabhängiger Reisezeiten im Verkehrsnetz. Das Routing berücksichtigt explizit belastungsabhängige bzw. tageszeitspezifische Reisezeiten, um so tatsächliche und realistische Reisezeitannahmen zu treffen.

Die Fahrzeiten und Fahrleistungen im ÖPNV werden auf Grundlage der ÖPNV-Daten aus dem Auskunftssystem des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ermittelt. Somit werden keinen Sekundärdaten erzeugt und es können im Rahmen des gesamten Mobilitätsberatungskonzeptes in sich konsistente Informationen und Auskünfte sichergestellt werden.

Da die Reisezeiten je nach Verbindung variieren, werden für das gewünschte Zeitfenster die Reisezeiten für die möglichen Verbindungen ermittelt und als Intervall der minimalen und maximalen Reisezeit (von / bis) ausgegeben werden. Der Nutzer erhält die Möglichkeit sich die Verbindungsdetails der zu Grunde liegenden Verbindungen ausgeben zu lassen. Hierzu ist ein direkter Link zum Fahrplanauskunftssystem des RMV (www.rmv.de) implementiert, in dem die zu Grunde liegenden Voreinstellungen zu Start und Ziel sowie Abfahrts- bzw. Ankunftszeit voreingestellt mit übergeben werden.

Park+Ride stellt insbesondere für viele Gemeinden im Hochtaunuskreis ohne direkten fußläufigen Zugang zu den Stationen eine wichtige Angebotskomponente dar und muss daher als eine Angebotskomponente in dem Auskunftssystem berücksichtigt werden. Zur Ermittlung der Reisezeiten und Fahrleistungen für Park+Ride ist daher ein intermodales Routing implementiert welches Fahrplan- und Angebotsabhängig die jeweils günstigste Park+Ride-Kombination ermittelt.

Die Kostenschätzung im Individualverkehr erfolgt auf Basis der zuvor ermittelten Fahrleistung, weitere Kosten mittels spezifischer Fahrzeugmerkmale errechnet. Grundlage bilden die Annahmen entsprechend des Vollkostenrechners des ADAC. Der Kostenaufwand im ÖPNV wird auf Grundlage des Tarifrechners des RMV ermittelt. Da auch die Fahrpreise verbindungsabhängig variieren können, ist auch hier die Angabe eines Intervalls von / bis realisiert. Als Grundlage werden die Fahrpreise auf Basis einer Jahreskarte ermittelt, da die Kosten bilanzierend und für regelmäßige Alltagswege ermittelt werden sollen.

Baustein III: Standortinformation

Eine weitere Komponente ist die Standortinformation, über die die Lage und Erreichbarkeit zentraler Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen dargestellt wird. Dieser Baustein dient einerseits der groben Orientierung, wie sie bei der Vorauswahl möglicher Wohnstandorte verwendet wird, erlaubt aber auch in der Überlagerung mit den Erreichbarkeitsisochronen aus Baustein I eine Lagebewertung.

Perspektiven und Potenziale des internetgestützten Mobilitätsberatungstools

Rund 237.000 Personen ziehen jährlich in die Region Frankfurt Rhein-Main oder innerhalb der Region in eine andere Gemeinde/Stadt um (vgl. Abbildung 33). Zahlen der gemeindeinternen Umzüge liegen nicht vor, aber vor allem innerhalb der Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern dürfte nochmals eine beträchtliche Anzahl an gemeindeinternen Umzügen hinzukommen. Das heißt, dass jedes Jahr rund 8% der gesamten Bevölkerung der Region einen neuen Wohnstandort suchen und demzufolge auch ihre Mobilität neu organisieren.

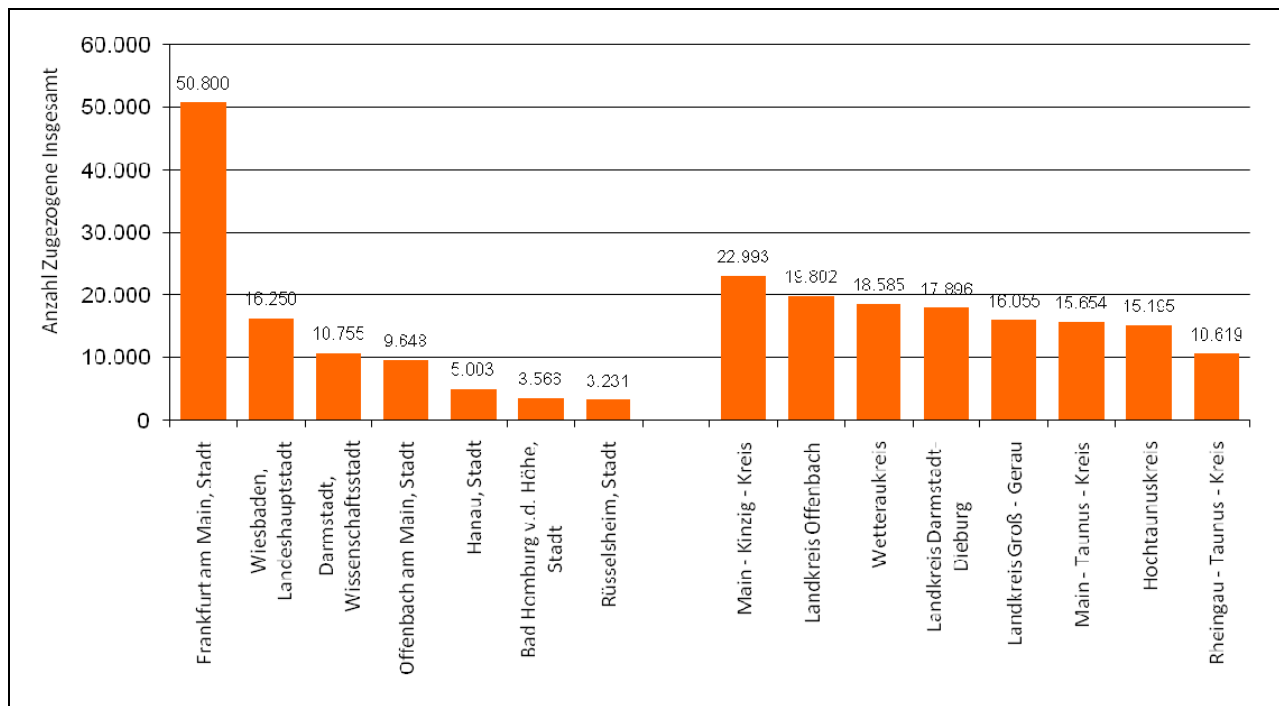


Abbildung 33: Zugezogene in Städte und Landkreise der Region Frankfurt Rhein-Main

[ivm GmbH 2010; Datenquelle: Statistisches Landesamt Hessen]

Die Bewertung von Wohnstandorten hinsichtlich ihrer Konsequenzen für die Alltagsmobilität war der Ausgangspunkt für die Entwicklung des Mobilitätsberatungstools. Mit der Realisierung und Umsetzung wurde dennoch bewusst ein Ansatz gewählt, der ein breiteres Einsatzspektrum ermöglicht. Zunächst einmal kann es jeder Bürger nutzen, der sich einen Überblick über seine alltägliche Mobilität verschaffen möchte und sich über Alternativen zu seiner heutigen Mobilität informieren möchte. Das Tool kann damit auch ein zentraler Baustein im Rahmen der Mobilitätsberatung und -information werden.

Des weiteren kann das Tool einen wichtigen Stellenwert im Rahmen des betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement einnehmen, in dem dieses den Mobilitätsberatern wie auch den Beschäftigten direkt ein Hilfsmittel bietet, die möglichen Aufwände für die alltäglichen Berufswege sichtbar zu machen und vergleichend gegenüberzustellen. Bereits heute wird dies im Rahmen von betrieblichen Mobilitätstagen über Berater vor Ort auf Basis einer individuellen persönlichen Beratung angeboten.

Beide Strategien werden für die Region Frankfurt Rhein-Main im Rahmen eines Verwertungskonzeptes weiter verfolgt.

2.9 Zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung

Umbruchsituationen als Chance zum Verkehrsmittelwechsel

Die Lebenssituation ist heute mehr denn je von Umbrüchen geprägt, die infolge der sozialen und gesellschaftlichen Entwicklungen jedem Menschen in seinem beruflichen oder privaten Umfeld begegnen. Eine 2010 im Rahmen von Bahn.Ville 2 durchgeführte repräsentative Marktforschung innerhalb des Gebiets des Rhein-Main-Verkehrsverbundes hat ergeben, dass allein innerhalb der vergangenen 12 Monate ein Anteil von 55% der Befragten (deutschsprachige Wohnbevölkerung ab 15 Jahre; 1.000 Befragte) mindestens eine Umbruchsituation erlebt hat. Aus Sicht der Mobilitätsberatung stellen solche Umbruchsituationen – wie beispielsweise Arbeitsplatzwechsel, Umzug, Renteneintritt – Wechselsituationen dar, die zugleich Chance und Herausforderung für den öffentlichen Personennahverkehr sind.

Die Chance besteht darin, dass neue Kunden gewonnen werden können, da viele Menschen eine Änderung ihres bisherigen Mobilitätsverhaltens während der Wechselsituation überdenken.

Eine Herausforderung stellt die zeitgenaue Ansprache innerhalb der Umbruchphase dar. Während beispielsweise im Falle eines Wohnortwechsels die Ansprache über Broschüren in Neubürgerpaketen oder Hinweisen auf der kommunalen Homepage relativ einfach und kostengünstig realisiert werden kann, ist eine zielgruppengenaue Kontaktaufnahme zu Personen, die aus Altersgründen aus dem Berufsleben ausscheiden oder ihr erstes Kind erwarten, aufwändiger.

Je nach Umbruchsituation besteht erschwerend nur ein relativ kurzes Zeitfenster, in dem das Mobilitätsverhalten neu geordnet wird. Sobald die Menschen sich in ihrer neuen Lebenssituation eingerichtet haben, ist die besondere Chance vorbei, das Mobilitätsverhalten durch gezielte Information nachhaltiger zu gestalten und die Mobilitätsmuster erfolgen wieder vornehmlich habituiert.

Außerdem sind Wechselsituationen in unterschiedlicher Weise einflussreich und in sich teilweise heterogen: Während eine Arbeitslosigkeit von kurzer Dauer sein kann, in der das Mobilitätsverhalten nicht neu geordnet werden muss, bedeutet die Anschaffung eines Pkw in der Regel eine langfristige Entscheidung für den MIV.

Die Ansprache von Menschen in Umbruchsituationen ist jedoch auch durch die Heterogenität der Zielgruppen erschwert. Als ein zentrales Zielgruppen-Kriterium hat sich das Lebensalter erwiesen.

Wechselsituationen und Lebensalter

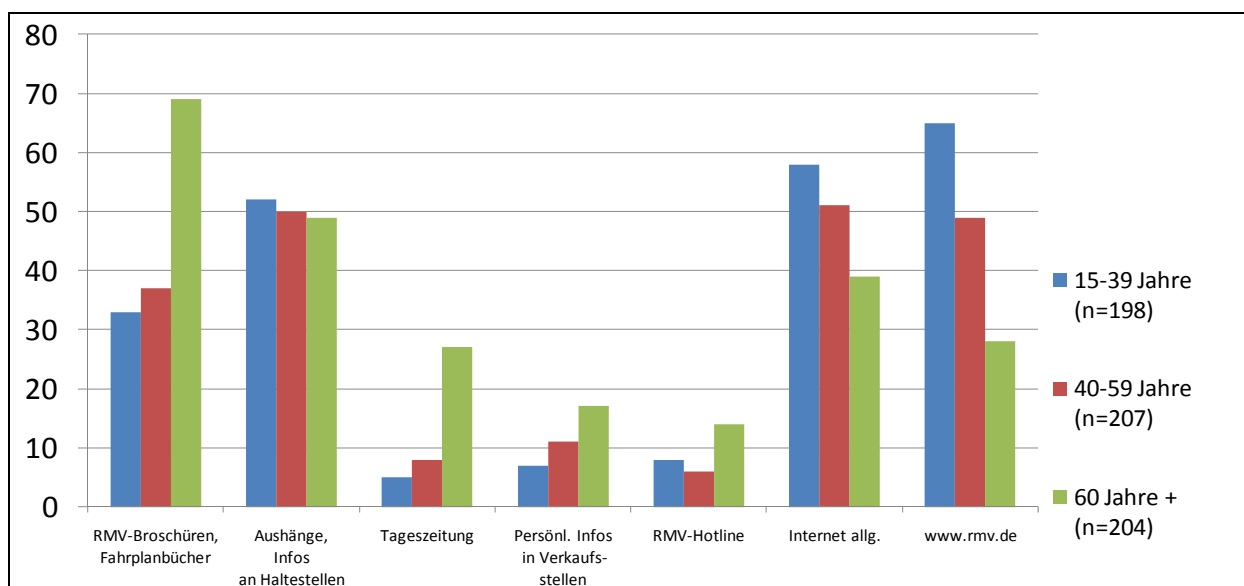
Die Bahn.Ville2-Marktforschung zeigt, dass die Betroffenheit von einzelnen Wechselsituationen mit dem Alter korreliert. Insgesamt kommen Wechselsituationen in allen Altersgruppen vor. In einem beachtlichen Umfang treten diese bei 15 bis 39jährigen auf, von denen zwei Drittel (64%) angeben mindestens eine Wechselsituation in den vergangenen zwölf Monaten erlebt zu haben.

Insgesamt sind auch 54% der über 60jährigen innerhalb des letzten Jahres von mindestens einer Wechselsituation betroffen gewesen. Dies bestätigt die These, dass neben jungen Menschen auch Senioren als Zielgruppe für Mobilitätsberatung in Wechselsituationen attraktiv sind.

Folgerungen für die Praxis der Mobilitätsberatung

Lebensumstände und Informationsbedarf der einzelnen Zielgruppen erfordern eine individuelle, auf lokaler bzw. regionaler Ebene angesiedelte Beratung durch eine große Bandbreite von Informationskanälen. Dazu gehören innovative und technikbasierte Web-Anwendungen wie das oben dargestellte Internettool für die Wohnstandortberatung (vgl. Kapitel 2.8), aber auch klassische Medien wie Printmaterialien sowie Möglichkeiten der telefonischen Beratung per Hotline oder persönlich in einer Mobilitätszentrale.

Die Marktforschungsergebnisse belegen, dass es trotz der noch nicht ausgeschöpften Potenziale der online-Beratung weiterhin einer Vielfalt der Beratungsangebote bedarf. Hinsichtlich der Unterschiede bei der Nutzung von Informationsquellen für Bus- und Bahnfahrten je nach Altersgruppe zeigten sich folgende Ergebnisse:



(Frage: „Welche Informationsquellen nutzen Sie für Ihre Bus- und Bahnfahrten?“ Antwortmöglichkeiten vorgegeben, Mehrfachantworten möglich. Basis: Alle Befragten außer denjenigen, die (fast) nie Busse und Bahnen benutzen.)

Abbildung 34: Nutzung von Info-Quellen für Bus- und Bahnfahrten nach Alter in Prozent

[Bahn.Ville2-Marktforschung, 2010]

Bedeutung individueller Beratung vor Ort

Die Mobilitätsberatung hat das Ziel, die derzeitigen und potenziellen Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel auf möglichst umfassende, passgenaue und kostengünstige Weise zu erreichen. Dies stellt insofern eine Herausforderung dar, als dass die Kundinnen und Kunden im öffentlichen Nahverkehr hinsichtlich ihrer sozio-demographischen Eigenschaften sehr heterogen sind. Entsprechend haben sie sehr unterschiedliche Ansprüche an Inhalt und Form einer Mobilitätsberatung.

Obwohl sich bereits heute ein großer und steigender Anteil der Bevölkerung eigenständig über die RMV-Homepage, den Internetauftritt der regionalen und lokalen Partner oder per E-Mail über das

Verkehrsangebot informiert, ist aus mindestens drei Gründen auch künftig eine persönliche und regional-spezifische Mobilitätsberatung sinnvoll:

1. Auch mittelfristig wird ein nennenswerter Teil der Bevölkerung nicht über die Existenz der online-Informationsangebote eines Verbundes oder einer Kommune informiert sein oder generell nicht regelmäßig online sein (vgl. Abbildung 35).
2. Spezifische lokale Beratungsbedürfnisse zur Alltagsmobilität lassen sich oftmals am besten vor Ort befriedigen.
3. Das Einholen von Informationen erfordert die Bereitschaft der Kunden sich selbstständig über die Mobilitätsangebote im öffentlichen Verkehr zu kümmern. Zur Ausschöpfung des Fahrgastpotenzials ist jedoch ein solches Vorgehen, bei welcher der Verbund reaktiv bleibt, hinderlich. Soweit möglich ist das Leistungs- und Serviceangebot aktiv zu kommunizieren. Aktives Vorgehen bedeutet dabei nicht vornehmlich die Kontaktaufnahme zu Personen, die von sich aus bislang keinen Beratungsbedarf verspüren (zum Beispiel über Direktmarketing) sondern vor allem die Ansprache von Personen, die den ÖPNV bereits in Betracht ziehen, denen jedoch Informationen oder Argumente für einen Verkehrsmittelwechsel fehlen.

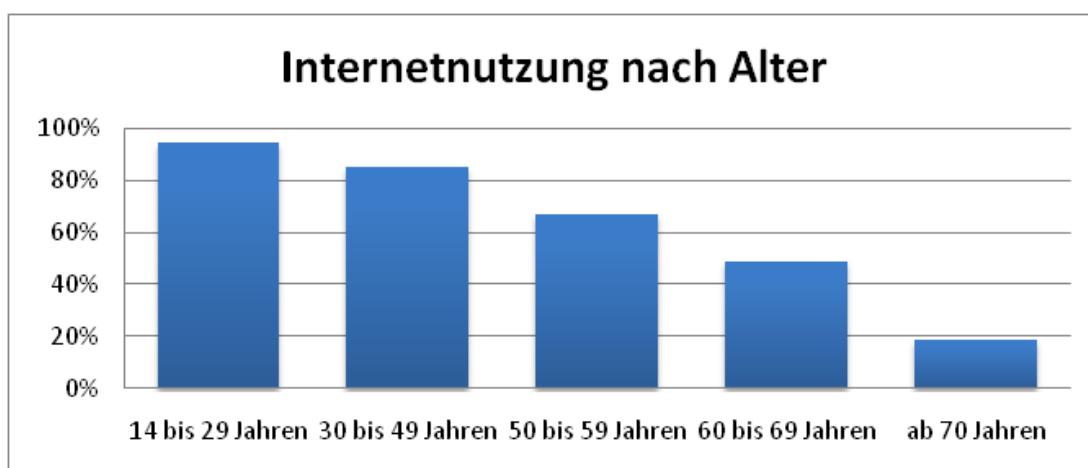


Abbildung 35: Internetnutzung nach Alter

[Quelle: Initiative D 21, 2009]

Gerade für Zielgruppen, die potenziell für den öffentlichen Nahverkehr gewonnen werden können (wie z.B. Personen in Wechselsituationen) ist eine persönliche und individuelle Beratung als Teil eines Maßnahmenbündels erforderlich.

Mobilitätsberatung in kommunalen Anlaufstellen

Während Verkaufsstellen oft nur eingeschränkt für die Beantwortung komplexer Fragestellungen geeignet sind, gewährleisten Mobilitätszentralen die persönliche Mobilitätsberatung im RMV-Verbundgebiet. In vielen Kommunen ist es für einen Verbund wie den RMV und seine lokalen Partner allerdings nicht möglich, eine persönliche Mobilitätsberatung direkt anzubieten. In diese Lücke treten an der Taunusbahn Kommunen, die im Rathaus, Bürgerbüro oder einer „Tourist-Info“

ein Basisberatungsangebot bieten. Quantität und Qualität der dort zur Verfügung stehenden Informationen und Materialien sind jedoch sehr unterschiedlich.

Im Rahmen des Forschungsprojekts konnten neue Vernetzungsmöglichkeiten zwischen lokalen und regionalen Partnern aufgezeigt werden, die mit einfachen Maßnahmen eine bessere persönliche Beratung in Kommunen ermöglichen. Dabei wurde darauf geachtet, dass einerseits keine Überforderungssituationen der Beschäftigten vor Ort auftreten sollen und andererseits ratsuchenden Bürgerinnen und Bürgern zu den wichtigsten Themen Informationen angeboten werden können.

Abbildung 36 veranschaulicht eine praxisnah aufgebaute Vernetzung der kommunalen Services, wie sie an der Taunusbahn bereits umgesetzt worden ist:

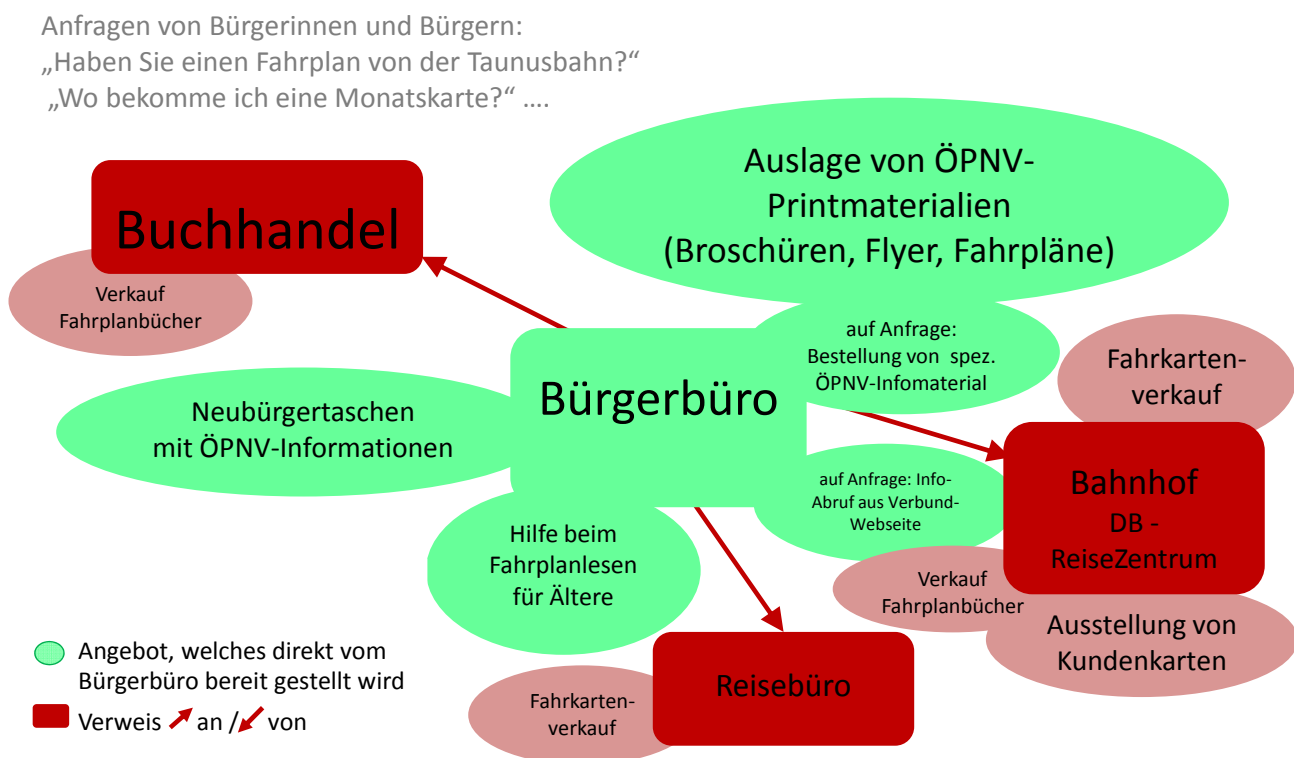


Abbildung 36: Vernetzung und Service eines Bürgerbüros

[RMV 2010]

Der RMV kann den Bürgerbüros kostenfrei Basismaterialien für eine Grundausstattung an Informationen bereitstellen. Diese sind seitens der Kommunen beim RMV anzufordern. Damit eine Grundberatung und Information zuverlässig angeboten werden kann sind seitens der Kommunen organisatorisch und personell Zuständigkeiten hierfür festzulegen und zu vereinbaren.

Zusammenarbeit regionaler und lokaler Partner

Voraussetzung für ein solches Angebot der lokalen Mobilitätsberatung ist eine erfolgreiche Zusammenarbeit aller Akteure. Dafür müssen die Kommunen über die Bedeutung des Mobilitätsangebots für die Lebens- und Standortqualität ihres Ortes informiert und motiviert werden, die Mobilitätsberatung als unmittelbaren Dienst an den Bürgerinnen und Bürgern zu begreifen. Ziel ist es, das kommunale Engagement zu stärken und die Qualität der Beratung auf ein vergleichbares, den lokalen Bedürfnissen und Möglichkeiten adäquates Niveau zu heben.

Von Beginn an sind Ziel und Notwendigkeit des kommunalen Engagements zu kommunizieren um Ängsten vorzubeugen. Dabei kann der Verbund mit der zuständigen lokalen Nahverkehrsorganisation im Dialog mit den Kommunen darüber aufklären, dass es nicht darum geht, Kernaufgaben für sie zu übernehmen oder als Marketingorgan zu fungieren.

Die Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kommunen sowie die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur und Unterlagen übernimmt der Verbund als Dachaufgabe. Am Ende kann eine Zertifizierung stehen, die einen Anreiz zur Weiterbildung gibt und vor Ort ein sichtbares Zeichen für Besucher darstellt. Nachbefragungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort haben aber darüber hinaus gezeigt, dass der direkte Kundenkontakt bereits häufig als motivierend erlebt wird, wie nachfolgendes Gesprächszitat aus einem qualitativen Interview im September 2009 verdeutlicht:

„Neubürger sind sehr dankbar über diesen Fahrplan und überhaupt was Informationen zum öffentlichen Personennahverkehr angeht. Also (sie) freuen sich immer, wenn sie diese Info schon mal haben.“

In Kommunen, die keine Anlaufstelle für Bürgeranfragen besitzen oder sich der Übernahme von Beratungsaufgaben verwehren, sind neue Ideen und Konzepte gefordert: Beispielsweise kann eine mobile Mobilitätszentrale, die wöchentlich zu einer festen Zeit einen zentralen Ort in der Kommune anfährt, Abhilfe schaffen. Da pro Tag die Bedienung mehrerer Kommunen möglich ist, ließe sich mit verhältnismäßig einfachen Mitteln ein grundlegendes Mobilitätsberatungsangebot schaffen.

Allgemeine Mobilitätsinformationen im Internet als Teil eines standortbezogenen Informationsangebots

Allgemeine Mobilitätsinformationen sind vor allem als Angebot über die kommunalen Internetauftritte, die Lokalen Nahverkehrsorganisationen bzw. die zuständige Kreisverkehrsgesellschaft bereitzustellen. Ziel ist es, einen umfassenden Überblick über das Verkehrs- und Mobilitätsangebot am Wohnstandort zu geben. Daher ist es als verkehrsträgerübergreifendes Informationsangebot zu gestalten.

Basiskomponenten sind:

- direkter Link zur ÖPNV-Auskunft des RMV;
- routingfähige Kartenanwendung für den MIV;

- Radroutenplaner Hessen;
- Park+Ride-Information, P+M-Datenbank (Parken+ Mitnehmen);
- Fahrgemeinschaftsvermittlungsangebot, sowie Hinweise auf Carsharing (sofern vorhanden);
- spezielle Radverkehrsangebote wie Fahrradverleihsysteme oder Pedelec-Angebote.

Für die Region Frankfurt Rhein-Main und speziell den Hochtaunuskreis mit dem Taunusbahnkorridor liegt ein Hinweispapier „Mobilitätsinformationen im Internet“ (ivm, 2009) vor, in dem die für die verschiedenen Gebietskörperschaften relevanten Angebote und Informationen zusammengestellt sind. Diese Arbeitshilfe enthält dabei konkrete Textbausteine sowie die für den Teilraum relevanten Deeplinks, über die die Angebote mit einem konkreten Standortbezug unmittelbar eingebunden werden können. Über einen bei der ivm verfügbaren Logoguide können somit unmittelbar die einzelnen Komponenten ohne großen Aufwand in den Internetauftritt eingebunden werden.

Die Zusammenarbeit im Hinblick auf einheitliche Informationsplattformen und abgestimmte Angebote bedingen und fördern auch die Vernetzung der Akteure selbst. Hierzu sind Verabredungen von Zuständigkeiten und Schnittstellen sowie auch die Definition technischer Standards erforderlich.

Printmedien in der zielgruppenspezifischen Mobilitätsberatung

Printmedien sind in der Mobilitätsberatung eine übliche und breit akzeptierte Anspracheform, die wesentliche Vorteile bietet.

Vorteile von Printmedien aus Sicht der Kundinnen und Kunden sind:

- vertrautes Medium;
- in Ruhe, im privaten Umfeld zum Informieren nutzbar;
- Vorteil gegenüber Beratung: eigenständiges Informieren statt lediglich mündlicher Information, die eventuell schlecht verstanden oder vergessen wird;
- wiederholter Zugriff möglich;
- Tabuthemen können schriftlich besser erklärt werden als mündlich.

Vorteile von Printmedien aus Sicht der Anbieter sind:

- zielgruppenspezifische Ansprache, ohne dabei andere Nutzergruppen abzuschrecken;
- mehrjährige Nutzung möglich;
- Mitarbeit lokaler Partner senkt Erstellungsaufwand und steigert Identifikation mit der Broschüre;

- Vertrieb der Broschüre über viele Kanäle;
- Kombination von (emotionalen) Freizeittipps mit (sachlichen) Informationen ermöglicht steigert Akzeptanz bei Nutzern;
- auch große Informationsmengen können attraktiv präsentiert werden (vom einseitigen Flyer bis zur umfangreichen Broschüre).

Printmedien können die persönliche Mobilitätsberatung partiell ersetzen oder entscheidend unterstützen. Dies gelingt besonders solchen Printmedien gut, die spezifisch für eine Region erstellt werden und besonders anschaulich grundlegende Themen behandeln, so dass die Broschüren einen „Kochbuchcharakter“ besitzen, indem sie als Step-by-Step-Gebrauchsanweisung für den ÖPNV fungieren. Gegenüber Informationsmaterialien, die für das gesamte Verbundgebiet Inhalte bieten, können in einer regionsbezogenen Broschüre naturgemäß Informationen entfallen, die für eine bestimmte Region keine oder nur eine geringe Relevanz besitzen. Durch die Aufnahme spezifischer Inhalte wird eine höhere Dichte relevanter Informationen aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer der jeweiligen Region ermöglicht.

Aus den im Frühjahr 2009 mit Senioren in Usingen und Bad Homburg v.d.H. durchgeführten Fokusgruppen lässt sich ableiten, dass eine regions-optimierte Broschüre aus Kundensicht folgende Informationen beinhalten sollte:

- Darstellung der Erreichbarkeit der wichtigsten Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten und Freizeitziele mit dem ÖPNV;
- Liniennetzplan der Region bzw. der Lokalen Nahverkehrsorganisation;
- Vorstellung des regionalen Verkehrsangebots und der positiven Besonderheiten desselben;
- Auswahl der Tarifangebots entsprechend häufigen Zielen und Fahrtzwecken;
- Information über lokale Vertriebswege, insbesondere die Fahrkartenautomaten;
- Fahrpläne, insbesondere die aller Schienenstrecken.

Auf dieser Grundlage ist im Rahmen von Bahn.Ville 2 ein innovativer Ansatz zur konsequenten zielgruppengerechten Ausrichtung des Printmediums erarbeitet worden. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt zwar im klassischen Medium (Printmedium), der Inhalt kann jedoch auch digital auf Webseiten verfügbar gemacht werden.

Ein Praxisbeispiel für Senioren

Die vorhandenen theoretischen Erkenntnisse über die Bedeutung von Mobilitätsberatung, gerade für attraktive Zielgruppen wie Senioren, wurden exemplarisch in Form einer Printmaßnahme umgesetzt, da dies auch mittelfristig noch eine bevorzugte Informationsquelle für Menschen ab 60 Jahre darstellt und sie auch von vielen Jüngeren ergänzend genutzt wird.

Ziel der Printmaßnahme war es, ein möglichst breites Spektrum von Personen in Wechselsituationen anzusprechen, jedoch einen zielgruppenspezifischen Schwerpunkt auf Personen ab 60 Jahre zu legen, die nicht mehr berufstätig sind und gleichzeitig noch nicht von Mobilitätsbeeinträchtigungen betroffen sind. Diese sind auch im Hochtaunuskreis eine wachsende und überdurchschnittlich einkommensstarke Bevölkerungsgruppe. Zudem ist in dieser Zielgruppe generell eine wachsende Verkehrsnachfrage festzustellen (vgl. Infas, DLR, 2010 - 1). Zu den häufigsten Fahrtanlässen in der Altersklasse ab 60 Jahren gehören Freizeitfahrten (MiD 2008: 33-39 %, vgl. Infas, DLR, 2010 - 2), die den Vorteil besitzen, nicht fahrzeitsensibel zu sein wie die Fahrt zur Arbeit/Ausbildung.

Aus Sicht der Verkehrsersteller haben Freizeitfahrten zudem den Vorteil weitgehend außerhalb der Lastspitzen anzufallen.

Die Broschüre orientiert sich an vorhandenen RMV-Printmedien, ist jedoch an die besonderen Bedürfnisse der Zielgruppe Senioren angepasst. Sie ist so gestaltet, dass auch bisherige Selten- oder Nichtnutzer zur Fahrt mit der Taunusbahn angeregt werden. Als emotionaler Leseanreiz dienen Freizeit- und Ausflugstipps in die Region entlang der Taunusbahn-Stationen. Im zweiten Teil, der die zweite Hälfte der Broschüre umfasst, wurde ein ausführlicher Informationsteil zu tariflichen und Serviceangeboten des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und eine bebilderte Bedienungsanleitung für die Fahrkartenautomaten aufgenommen. Durch die gezielte Aufnahme von solchen grundlegenden Informationen werden für ältere Menschen oder Seltennutzer wichtige Hilfestellungen gegeben und Zugangshürden zur ÖPNV-Nutzung gesenkt.

- In der Broschüre überwiegen informative Inhalte, was dem Beratungsbedürfnis und der kritischen Wahrnehmung von werbenden Inhalten bei Senioren entgegenkommt. Anglizismen werden nicht verwendet und Fachausdrücke vermieden oder erläutert.
- Die Schriftgröße, der Kontrast, die Wortwahl/Sprache sowie die Seitengestaltung genügen den Anforderungen der Zielgruppe, sind zugleich aber auch für jüngere Leser vorteilhaft. Dies gilt auch für die Informationen zum Tarif und zur Nutzung der Fahrkartenautomaten.
- Die abgebildeten Menschen zeigen Personen der Lebensmitte, die dem gefühlten Lebensalter einer Mehrheit der Senioren entsprechen, ohne dass die Ansprache der Zielgruppe konkret erwähnt wird und Jüngere ausgeschlossen werden.
- Die Broschüre ist auch für Personen ohne Internetzugang uneingeschränkt nutzbar. Da ein großer und wachsender Teil der Zielgruppe jedoch „online“ ist, ergänzen Webadressen und Linktipps die Informationen.
- Die Vielseitigkeit der Freizeitvorschläge entspricht der Heterogenität der Zielgruppe und bedient zugleich Interessen aller Leser.



Abbildung 37: Titelseite der Broschüre "Unterwegs entlang der Taunusbahn"

[RMV 2010]

In der Bahn.Ville2-Marktforschung bestätigte sich, dass die Ziele der Broschüre auch umgesetzt worden sind: Von den befragten Senioren bewerteten 90% die Broschüre insgesamt mit „sehr gut“ oder „gut“. Alle Befragten würden die Broschüre weiterempfehlen. Optimierungsvorschläge hinsichtlich der Fotogestaltung und der Beschreibung der Fahrkartenautomaten konnten vor dem Druck eingearbeitet werden.

Die Broschüre steht zum Download zur Verfügung (www.bahn-ville2.de, Rubrik Medien/Veröffentlichungen) und kann als Printversion beim Verkehrsverband Hochtaunus kostenlos angefordert werden (info@verkehrsverband-hochtaunus.de).

2.10 Ein abgestimmtes Bahn.Ville-Mobilitätsberatungskonzept

Das Bahn.Ville-Mobilitätsberatungskonzept stellt den direkten Bezug zur schienengestützten Siedlungsentwicklung her. Daher sind primäre Inhalte die Informationsbereitstellung und Beratung zum Thema Wohnstandortwahl unter Berücksichtigung von Erreichbarkeitsüberlegungen, insbesondere mit dem (schiengestützten) ÖPNV, wie sie im vorausgehenden Kapitel 2.8 dargestellt sind.

Die nähere Analyse von Wechselsituationen bestätigt darüber hinaus, dass es weitere Zielgruppen wie die Senioren gibt, die in Zeiten des demografischen Wandels zur Stabilisierung der ÖPNV-Nutzerschaft ein zunehmend wichtiges Kundenpotenzial bilden. Für die Siedlungsentwicklung sind Senioren insofern wichtig, dass sie Schrumpfungstendenzen bei bestimmten Kommunen entgegenwirken können, wenn sie länger am bisherigen Wohnort bleiben können.

Bei Senioren zeigen Marktforschungsergebnisse, dass sie auch mittelfristig nicht optimal über Internet-Services erreichbar sind sondern Printmedien eine bevorzugte Informationsquelle darstellen, vgl. Kapitel 2.9 „Ein Praxisbeispiel für Senioren“.

Als Ausgangsbasis wird von Seiten des Projektkonsortiums davon ausgegangen, dass es in Bezug auf aktuelle, schnell erreichbare und umfassende Informationen und Beratungsleistungen eine Bringschuld seitens der Aufgabenträger und keine Holschuld seitens der Nutzer gibt, wenn Bürgerinnen und Bürger als zufriedene Kunden gewonnen werden sollen.

Ein Mobilitätsberatungskonzept, dass in dieser Weise aktiv Informationen anbietet, muss nicht alle Bausteine neu erfinden. Im Rahmen des Forschungsprojekts wurde ein Ansatz realisiert, gemeinsam mit lokalen und regionalen Akteuren bereits bestehende Beratungskomponenten zusammenzuführen, sie weiter zu entwickeln und – etwa im Bereich der Informationsgebung durch Bürgerbüros oder der lokal spezifischen ÖPNV-Broschüren – für verschiedene Zielgruppen zu modifizieren.

Die Beratung setzt somit an den individuellen Bedürfnissen und Fragestellungen der (potenziellen) Kundinnen und Kunden an. Diese wurden durch Fokusgruppen mit Nutzern (vgl. Kapitel 2.8), empirische Erhebungen wie die Wohnmotivuntersuchung (vgl. Kapitel 2.7), sowie anhand einer repräsentativen Marktforschung zur Häufigkeit von Wechselsituationen in der Gesamtbevölkerung des RMV-Verbundgebietes erhoben. Weiterhin flossen die Analysen zu vorhandenen Beratungsangeboten in der Region ein, Desk-Research-Ergebnisse aus anderen Forschungsprojekten und Ergebnisse aus den gemeinsamen Arbeitskreisen mit den lokalen und regionalen Partnern.

Mehrfach zeigte sich, dass nur teilweise Kenntnisse über das bereits vorhandene Informationsangebot bei den Zielpersonen vorlagen und bereits existierende Möglichkeiten zum Teil von den Kommunen nicht offensiv genutzt wurden (z.B. mobilitätsrelevante Broschüren des RMV in Bürgerbüros). Weiterhin ist die Zusammenführung von Wohnstandortinformationen, Mobilitätsangeboten, Erreichbarkeiten und Kosten von potenziellen Nutzern erwünscht, aber noch nicht realisiert.

Ziele und Kommunikationswege

Zusammenfassend lassen sich die Ziele eines übergreifenden Mobilitätsberatungskonzepts folgendermaßen beschreiben:

- Neubürger für bahnahe Standorte gewinnen (Stärkung einer bahnaffinen Wohnstandortwahl);
- Gewachsene Siedlungsstrukturen auch in Zeiten demografischen Wandels erhalten;
- ÖPNV-Nutzung bei bisherigen Selten- und Nichtnutzern stärken, besonders im Freizeitverkehr;
- ÖPNV-Bindung bei bestehenden Nutzern auch nach Wechselsituationen - wie zum Beispiel dem Renteneintritt – erhalten und fördern;
- Multimodalität stärken.

Das übergreifende Mobilitätsberatungskonzept eröffnet neue Vermittlungswege und bündelt Informationen an zentralen Stellen. Die regionale Abstimmung des Beratungskonzepts hat sich dabei als wichtiges Merkmal erwiesen, da Verkehrsbeziehungen sehr oft über lokale (kommunale) Grenzen hinweg führen. Weiterhin können nur verschiedene Träger gemeinsam genügend Vertriebskanäle und unterschiedliche Verbreitungswege bereitstellen, um Angebote für alle Zielgruppen bekannt zu machen.

Kommunikationswege bzw. Formen der Mobilitätsberatung sind dabei insbesondere:

- Internet/ E-Mail;
- Printmedien;
- persönliche Beratung – zum Beispiel in Mobilitätszentralen, Bürgerbüros oder Infostellen der Gemeinden;
- Telefon (Hotline);
- Wegeleitung vor Ort – zum Beispiel durch Überprüfung der Fußwege-Leitung von/zum Bahnhof.

Empfehlungen für Mobilitätsberatungskonzepte

Die bisherigen Projektergebnisse verdeutlichen einige grundlegende Merkmale für ein abgestimmtes Beratungskonzept, die sich auch auf andere Regionen übertragen lassen:

- Individualität der Nutzer beachten:
Die individuellen Bedürfnisse und Wünsche der Zielpersonen müssen Ausgangspunkte der Beratung sein. Dies wurde im Rahmen des Forschungsprojekts durch die Entwicklung zielgruppenspezifischer Angebote für Neubürger und Senioren aufgegriffen.

- **Multimediale Verbreitung gewährleisten:**
Die Informationsvermittlung muss eine Vielzahl von Zugangsmöglichkeiten gewähren, eine multimediale Verbreitung der Informationen ist unerlässlich.
- **Lokale und regionale Informationen vernetzen:**
Lokale und standortspezifische Informationen werden gewünscht, müssen aber durch regionale Informationen ergänzt werden, um den vorliegenden Verkehrsverflechtungen gerecht zu werden.
- **Kontinuität und Aktualität sichern:**
Aus Kundensicht werden außerdem kontinuierlich aktualisierte und langfristig verfügbare Informationen erwartet, so dass bei der Entwicklung von Maßnahmen von Anfang an die Möglichkeit eines Regelbetriebs bzw. eines über den Forschungszeitraum hinausgehenden Angebotes geprüft werden sollte.

3. Schlussfolgerungen und Ausblick

3.1 Qualitätskriterien für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Stadtregionen

Herausforderungen einer zukunftsfähigen Entwicklung

Vor dem Hintergrund der erarbeiteten Ergebnisse des Vorhabens sowie der vergleichenden Gegenüberstellung und Diskussion der Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem seit 2001 betriebenen deutsch-französischen Bahn.Ville-Programm lassen sich vor dem Hintergrund der Notwendigkeit einer nachhaltigen, regionalen Entwicklung einige Schlussfolgerungen im Hinblick auf eine in diesem Sinne erfolgreiche Umsetzung und Weiterentwicklung ziehen.

Die Vision einer nachhaltigen Mobilität auf der Ebene von Stadtregionen geht dabei davon aus, individuelle Bedürfnisse und lokale Anforderungen mit den Rahmenbedingungen eines global zukunftsfähigen Gesamtsystems in Einklang zu bringen. Dabei stellt die Bahn.Ville-Strategie eine konsequente Integration von regionalem SPNV-Angebot, Standortentwicklung und Mobilitätsverhalten dar. Die Umsetzung der damit verbundenden Ziele in konkreten Maßnahmen ist dabei auf die Kooperation und das Zusammenwirken der verschiedenen Akteure auf regionaler und lokaler Ebene, öffentlicher Aufgabenträger, privater Stakeholder und insbesondere der Nutzer angewiesen.

Einige vertiefende Fragestellungen, die in einer vergleichenden Synopse der Projektergebnisse behandelt werden, beziehen sich auf folgende ausgewählte Aspekte:

- Wie kann es gelingen, die Qualität im Öffentlichen Verkehr so zu stärken, dass sie – in Konkurrenz zum Auto – als Faktor für die Standortentwicklung auf regionaler Ebene Berücksichtigung findet?
- Wie können städtebauliche Qualitäten (Dichte, Mischung, attraktiver öffentlicher Raum, ...) im Umfeld der Bahnhöfe realisiert werden?
- Wie kann der Bahnanschluss (für Haushalte, Unternehmen, ...) vermarktet werden?
- Welche Disziplinen und Akteure müssen für die erfolgreiche Umsetzung des Bahn.Ville Ansatzes einbezogen werden (Planung, Management, ...)?
- Wie können die Akteure eine integrierte Entwicklung aktiv gestalten (Engagement und Investitionstätigkeiten der öffentlichen Hand)?
- Wie können die abgestimmten Planungsprinzipien bei der Umsetzung von konkreten Vorhaben gesichert werden?

Qualitätskriterien für den Bahn.Ville-Ansatz

Zusammenfassend über die verschiedenen inhaltlichen Arbeitsbereiche können folgende Qualitätskriterien für eine erfolgreiche Entwicklung nach dem Bahn.Ville Ansatz festgehalten werden:

- Ein attraktives regionales Schienenverkehrsangebot
 - Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Pkw auf wichtigen regionalen Korridoren
 - Attraktive komfortable Verbindungen (Fahrziele, Fahrzeugmaterial, Taktfrequenzen, Betriebszeitraum)
 - Vermarktung des Bahnangebots als regionaler Standortfaktor
 - Zielgruppenspezifische Information und Beratung
- Eine ÖPNV-gestützte Siedlungsentwicklung
 - Räumliche Entwicklung am Bahnnetz ausrichten (Erreichbarkeit)
 - Urbane Revitalisierung / Innenentwicklung
 - Attraktive Gestaltung der Stationen und Bahnhofsumfelder (als urbaner Standort)
 - Beratung von Neubürgern und Unternehmen bei der Standortwahl
 - Standortspezifische Mobilitätsberatung (Betriebliches Mobilitätsmanagement, Haushalte, ...)
- Hochwertige Nahmobilitätsnetzwerke
 - Einfacher Zugang zur Station und zum Zug für alle (am Bahnhof wird jeder Verkehrsteilnehmer zum Fußgänger)
 - Hochwertige Verknüpfung mit dem Fahrrad (Bike+Ride, Fahrradmitnahme, Public Bikes, ...)
 - Direkte Verknüpfung mit Fußgängerachsen und Radwegenetz
 - Soziale Sicherheit, Belebung öffentlicher Räume, Beleuchtung, Orientierung
 - Dichte, Diversität, Design: Urbane Qualitäten im direkten Umfeld
- Regional abgestimmte Erschließung in die Fläche
 - Fahrplanabstimmung, Anschlusssicherung, dynamische Fahrgastinfo
 - Abgestimmte Tarife und Ticketing im Öffentlichen Verkehr
 - Regionale Konzepte und lokale Abwägung zu Park+Ride Standorten

- Daseinsvorsorge und Grunderreichbarkeit auch mit flexiblen Systemen (Paratransit, Car-Sharing, Mobilitätsgarantien, ...)
- Integrierte Planungsprozesse
 - Interdisziplinäre Zusammenarbeit und gemeinsame Entwicklung (Städtebau-Verkehr-Wirtschaft-Landschaft-Flächenmanagement-...)
 - Lokales Engagement für regionale Fragestellungen
 - Beteiligung von öffentlichen Aufgabenträgern, Stakeholdern, Nutzern
- Einsatz für die Gestaltung der Zukunft
 - Erarbeitung und Bereitstellung von gemeinsamen Planungsgrundlagen (Daten, Analysen, Workshops)
 - Flexibilität und Verbindlichkeit der regionalen Planungsinstrumente (SCOT, RegFNP, ...)
 - Qualität der interkommunalen Zusammenarbeit, insbesondere bezüglich Flächen- ausweisung und Investitionen
 - Investitionen und Betrieb über geeignete Finanzierungs- und Fördermechanismen

3.2 Erfolgreiche Planungs- und Umsetzungsprozesse

Regionale Plattformen zur Vernetzung entwickeln

Im Rahmen der Evaluation der innerhalb von Bahn.Ville 2 durchgeführten Projektbausteine sind die umsetzungsorientierten Prozesse anhand von leitfadengestützten Interviews mit den am Projekt beteiligten Akteuren untersucht worden. Aus dieser Beurteilung lassen sich nachfolgende Schlussfolgerungen und Perspektiven ableiten.

Die konzeptionellen Anforderungen an eine schienengestützte Siedlungsentwicklung seitens der lokalen Akteure spiegelten eine große Vielfalt wider. So wurde durch die Beteiligten in einer Zeit des fließenden Übergangs von einer Wachstums- in eine Erhaltungsgesellschaft eine regional- und landesplanerische Ausweisung der Siedlungskonzentration entlang überörtlicher, leistungsstarker Nahverkehrsachsen ebenso gefordert wie eine gezielte, integrierte Entwicklung von Verkehr und Siedlung. Darüber hinaus war bei den Befragten eine Verdichtung im direkten fußläufigen Stationsumfeld und eine Aufwertung von Wohn- und Gewerbestandorten durch Maßnahmen der SPNV-Optimierung ebenso von Bedeutung, wie eine Erreichbarkeitsverbesserung der Bahnhöfe; insbesondere auch für Bewohner aus ländlich strukturierten Räumen abseits der Schienentrassen durch abgestimmte ÖPNV-/Paratransitangebote. Eine weitere Vorstellung, die mit einer schienengestützten Siedlungsentwicklung verbunden wurde, ist ein umfassender Paradigmenwechsel, bei

dem die Planung einer Stadt und die Standortentwicklung an den bereits bestehende Bahnachsen vollzogen werden soll.

Damit ein solcher Prozess mit einer Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren an inhaltlicher Tiefe und Erfolg gewinnt, ist es von großer Bedeutung eine gleiche Ausgangs- und Wissensbasis für das Thema zu vermitteln. Da sich die Gruppe der Beteiligten häufig aus vielen fachlich unterschiedlich ausgerichteten sowie interdisziplinär agierenden Akteuren zusammensetzt, hat es sich für die Umsetzungsprojekte als hilfreich erwiesen einen neutralen, zentralen Koordinator zu haben, der für den Anschub der Prozesse und die kontinuierliche Begleitung sorgt. Dieser hat auch die Aufgabe als Initialzündler Ideen zu sammeln und die unterschiedlichen Akteure einzubinden.

Es hat sich im Projekt bestätigt, dass das Ausrichten der Akteure auf eine regionale, interkommunale Perspektive für den Prozess einer schienenengestützten Siedlungsentwicklung sehr wichtig ist. Die gewählte Form fachlicher, themenbezogener Workshops und Arbeitskreise hat sich im Rückblick bewährt. Durch diese Arbeitsform kann eine Plattform zur Begegnung und zum Austausch auf fachlicher und persönlicher Ebene zwischen den beteiligten Partnern über die disziplinären und insbesondere kommunalen Grenzen hinweg geschaffen werden. Vielfach ist hierdurch der Kontakt zwischen den relevanten Akteuren für eine an der Referenzstrecke ausgerichtete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung überhaupt erst geschaffen und ermöglicht, in jedem Fall intensiviert worden. Zum erfolgreichen Angebot einer räumlich und zeitlich definierten Plattform für die Diskussion und den Austausch gehören auch ein zumutbarer Zeitaufwand (klar begrenzte Anzahl von Terminen, geeigneter Standort für vertretbare An-/Abreise) sowie eine gute Koordination und Vorbereitung der gemeinsamen Termine.

Wesentliche Anregungen können sich auch durch einen Blick auf andere Regionen ergeben. Die deutsch-französische Kooperation hat hier – besonders durch den persönlichen Austausch und die fachlichen Anregungen im Rahmen der durchgeführten Studienreisen – wesentlich dazu beigetragen, den Blickwinkel zu weiten und neue Ideen für konzeptionelle Ansätze und Umsetzungsprozesse zu generieren. Dies bedeutet für Politik und Fachplanung sich vom Umgang mit dem Thema schienenengestützter Siedlungsentwicklung inspirieren zu lassen und von den Erfahrungen anderer Regionen zu lernen. Dabei ist auch ein fundierter, externer fachlicher Input, wie er beispielsweise im Rahmen der Studienreisen, durch die wissenschaftlichen Projektpartner oder durch externe Fachplaner ermöglicht wurde, von großer Bedeutung.

Lokale Interessen bündeln

Zahlreiche Kommunen, die in das Projekt eingebunden waren, konnten in einer schienenengestützten Siedlungsentwicklung einen deutlichen Nutzen für sich erkennen. Gründe für eine positive Beurteilung lagen beispielsweise im Vorhandensein von Flächenreserven, in einem Bahnanschluss, einer bestehenden guten SPNV-Anbindung oder gegenwärtig vorliegenden Problemen bei der Abwicklung des Pkw-Verkehrsaufkommens in den Kommunen. Bei den in das Projekt eingebundenen Kommunen gab es jedoch auch Gemeinden, für die eine schienenengestützte Siedlungsentwicklung weniger bedeutend war, die keinen direkten Sinn darin für ihre lokalen Belange erkennen konnten. Die Gründe dafür lagen zumeist in mangelnden Flächenreserven, einer fehlenden Bahnhofstation oder in der mangelnden Bedeutung der Bahn für die Bewohner. Aus den unterschiedli-

chen Bedeutungen des Themenfeldes der schienengestützten Siedlungsentwicklung für die lokalen Partner gingen aus den zurückliegenden Arbeitsprozessen unterschiedliche Prioritäten der Akteure hervor. Diese Unterschiede und gleichzeitig auch diese Vielfalt gilt es, im Prozess zu berücksichtigen und für einen übergreifenden Handlungsrahmen zu nutzen.

In der Beurteilung der zurückliegenden Prozesse des Projektes wurde deutlich, dass es vor allem die einzelnen Projektinitiatoren waren, die organisatorisch wie auch konzeptionell die Prozesse geprägt haben. Im spezifischen Fall dieses Vorhabens wurde das Zusammenspiel der regionalen Projektpartner und auch der wissenschaftlichen Projektpartner als ein guter Mix aus konzeptionellen und praktischen Begleitern empfunden. Durch die vorhandene Kooperation sei eine gute Ergänzung unter den Ideen- und Inputgeber zustande gekommen. Für die Übertragbarkeit in die Zukunft und auf andere Regionen stellt sich somit jeweils die Frage, in welcher Form eine (neutrale) Initiative und Moderation des Diskussions- und Entwicklungsprozesses gesichert werden kann.

Zu Beginn des Prozesses ging es den Beteiligten auch darum, Zugangsbarrieren abzubauen und dies nicht nur durch bauliche Maßnahmen und die Schaffung neuer Infrastruktureinrichtungen, sondern auch hinsichtlich der häufig wiederkehrenden Barrieren in den Köpfen vieler Bürger und Entscheidungsträger. Bei diesen Zielen handelte es sich allerdings in erster Linie weniger um explizit inhaltliche sondern um offene und eher allgemein formulierte Ziele. Konkrete inhaltliche Aspekte wie das Erlangen von Hilfestellungen im Hinblick auf die Finanzierung und Umsetzung von bereits geplanten Vorhaben in den Gemeinden waren nur in geringem Maße vorhanden. Des Weiteren gab es Akteure im Projekt, die bislang noch keinen Kontakt zu dem betrachteten Themenfeld des Projektes aufweisen konnten und ohne konkrete Erwartungen und Ziele, dafür aber unvoreingenommen, in das Vorhaben einsteigen konnten. Diese Erkenntnisse weisen darauf hin, dass der Start durch eine möglichst offene und flexible Kooperationsform unterstützt werden sollte. Es gilt als ersten Schritt bei der Durchführung solcher Arbeitsprozesse demnach, zunächst über gemeinsam vorliegende Interessen der Akteure, Lösungen für Teilaspekte zu entwickeln. Erst der zweite Schritt sollte sich damit befassen, die konkreten Strategien und möglichen Maßnahmen im Rahmen eines inhaltlichen Zielkonzeptes abzustimmen sowie die Prozessgestaltung festzulegen.

Gerade die Möglichkeit des fachlichen Austausches mit lokalen und regionalen Akteuren über die kommunalen Grenzen hinweg fand breiten Anklang. Das Zusammenspiel unterschiedlicher Beteiligter mit dem Ziel, die Lebensqualität in der Region zu verbessern, wurde von den befragten Personen als sehr gut und anregend empfunden. Vielfach sind die handelnden Personen und die Planungsbedingungen in den Nachbarkommunen nicht bekannt. Daher waren auch das gemeinsame fachliche Interesse und der Austausch an Erfahrungen für die Kommunikation unter den Fachakteuren ein bedeutender Faktor. Auch das Ziel, neue Anregungen für die politische Arbeit mitnehmen zu können, war mitunter eines der Motive für eine Beteiligung am Projekt „Bahn.Ville 2“.

Partnerschaften entwickeln ...

Für einen Prozess schienengestützter Siedlungsentwicklung ist nicht nur die Beteiligung möglichst aller für eine solche Entwicklung verantwortlichen Gemeinden und Institutionen relevant. Darüber hinaus ist ein Akteur gefragt, der sowohl mit einem thematischen als auch räumlichen Gesamtüberblick und Erfahrungen in der Moderation verfügt und die Rolle als Vermittler und Netzwerker

übernehmen kann. Ein solcher Kümmerer, der sich offen für die Belange aller beteiligten Akteure zeigt und die Schwierigkeiten, die mit einer schienengestützten Siedlungsentwicklung verbunden sind, realistisch einschätzen kann, muss jeweils regional spezifisch identifiziert werden. Möglicherweise bieten sich bestehende institutionelle Partner wie Verkehrsverbünde, regionale Planungsverbände, Regionalmanagementorganisationen oder regionale Governance-Partner dazu an.

Es wird zum Themenfeld einer schienengestützten Siedlungsentwicklung bereits Ideen und Prozesse vor Ort in den Gemeinden der Region geben. Diese gilt es zu erfassen und zu analysieren. Gleichzeitig müssen aber über diese ersten Ideen hinaus auch neue Ideen und Prozesse im Kreativprozess geschaffen, unterstützt und gesteuert werden. Ebenso wird es in einem solchen Prozess dazu kommen, dass der Ansatz einer schienengestützten Siedlungsentwicklung thematisches Neuland für manche Kommune sein wird und allein auf diese Weise bereits neue Ansätze und Prozesse eingebracht und eingeleitet werden können. Es gilt dabei sowohl die Gemeinden, die bereits über eigene Ideen verfügen, mit in die Prozesse einzubinden als auch diejenigen, die bislang über keine eigenen Ansätze verfügen. Dabei müssen vor allem die Kreativprozesse gesteuert werden und die bestehenden Synergien und Vorteile für die einzelne Akteure ebenso aufgezeigt werden, wie die Ansätze, eben diese Ideen den Bürgern sowie den verantwortlichen Entscheidern in der Politik und Verwaltung erfolgreich zu vermitteln und mögliche Skeptiker zu überzeugen. Hierfür braucht es auch konkrete Teilprojekte in den beteiligten Gemeinden, die im Kontext zum Themenfeld stehen, um Umsetzungserfolge vor Ort vorzuzeigen und anhand dieser Erfolge Ziele zu unterstreichen. Dabei erweisen sich Events, die zu einer symbolische Identifikation mit den Zielen beitragen können, durchaus als wichtige Bausteine im internen wie öffentlichkeitsbezogenen Kommunikationsprozess. Die im Rahmen der Abschlussveranstaltung mit den regionalen und französischen Projektpartnern sowie den Tagungsteilnehmern durchgeführte Zugtaufe eines Triebwagens der Hessischen Landesbahn auf den Namen der französischen Partnerregion „St. Etienne (Rhône-Alpes)“ trägt in diesem Sinne zur Identifikation und zur Aufmerksamkeit für den Projektzusammenhang und die damit transportierten Inhalte bei – der Zug ist seitdem in der ganzen Region im Einsatz und weist mit Schriftzug und Logo auf das Bahn.Ville 2-Projekt und die deutsch-französische Zusammenarbeit hin.



Abbildung 38: Zugtaufe im Rahmen der Bahn.Ville 2-Projektabschlusskonferenz

[TUM 2010]

Eine wissenschaftliche Unterstützung solcher Prozesse in Form von Inputs und der Beteiligung in den unterschiedlichen Arbeitsschritten kann durch ihren objektiven Ansatz eine neutrale Expertise einbringen und dabei gegebenenfalls auf innovative methodische Ansätze zurückgreifen. Als solche Akteure kommen beispielsweise Universitäten und entsprechende wissenschaftliche Einrichtungen und Planungsbüros in Frage. Mit ihrer inhaltlichen und fachlichen Unterstützung können fundierte und nachvollziehbare Informationen und Ergebnisse geschaffen werden, die Handlungsempfehlungen oder Entscheidungen – insbesondere für politische Akteure – besser begründbar machen. Dabei gilt es zu beachten, dass mit der Ausarbeitung der gewünschten Informationen auch der für die Beschaffung der entsprechenden Grundlagen (z.B. Daten) einzuplanende Zeitaufwand (z.B. zur Klärung der Verfügbarkeit der Daten, für die Beschaffung der Daten...) zunimmt.

... und fortsetzen

Es bedarf einer kontinuierlichen Weiterverfolgung und Umsetzung der erarbeiteten Ideen und Maßnahmen, obwohl dies zunächst keine Pflichtaufgabe der Gemeinden darstellt. Nur durch eine nahtlose planerische Umsetzung dieser Arbeitsergebnisse kann eine schnellstmögliche – wenn auch langfristig aufzustellende – Steigerung der Lebensqualität auf eine effiziente Weise erzielt werden. Damit ist auch verbunden, die lokalen Akteure nach dem Erstellen erster Ansätze den Weg der Umsetzung nicht allein zu lassen, sondern die etablierten Netzwerkstrukturen zu erhalten.

3.3 Weiterführung und Übertragbarkeit

Impulse für die Referenzstrecke Taunusbahn, die Region Frankfurt Rhein-Main und darüber hinaus

Das Bahn.Ville-Projekt ist ein wertvoller Impuls, Problemlagen einer abgestimmten Standort- und Verkehrsentwicklung entlang der Taunusbahn, die zum Teil schon länger bekannt sind, zum Teil als neue Herausforderungen erkannt werden, aktiv und mit innovativen Lösungen anzugehen. Die gesetzten Impulse sind dabei zunächst durch den äußeren Anlass des Projektrahmens gegeben, machen sich dann aber in hohem Maße am Austausch zwischen den Partnern sowie an der persönlichen, fachlichen Beratung und Begleitung fest.

Bahn.Ville hat vielfältige Prozesse vor Ort angestoßen und begleitet. Dadurch konnten Synergien aufgezeigt, konkrete Hinweise und Empfehlungen aufbereitet und zum Teil unterschiedliche Sichtweisen zusammengeführt werden.

Es erscheint wünschenswert, diese Prozesse über den Projektrahmen des Bahn.Ville-Vorhabens hinaus weiterzuführen, um die Chancen und Entwicklungsperspektiven welche durch das Bahn.Ville-Projekt in der Region angestoßen worden sind, in einem kontinuierlichen Prozess zu sichern.

Dabei ist absehbar, dass die grundlegenden Ideen nicht nur entlang der Taunusbahn zum Einsatz kommen werden, sondern in der Regel auf andere Strecken in der Region – und darüber hinaus – übertragbar sind (z.B. Weiterentwicklung der regionalen Flächennutzungsplanung, Einbinden von Erreichbarkeitsanalysen, Entwicklung von Stationstypen und deren Ausstattung im regionalen Nahverkehrsplan, Verbreitung von Beratungskonzepten, Printmedien und webgestützten Analyse- und Beratungstools, ...).

Die Projektpartner stehen gerne dabei zur Verfügung, die Vernetzung auf lokaler Ebene weiterzuentwickeln sowie die übertragbaren Strategien, Methoden und Prozesse im Sinne einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu nutzen.

Impulse auf deutsch-französischer Ebene für Wissenschaft und Praxis

Die Ergebnisse des deutschen Projektbausteins sind im Rahmen der deutsch-französischen Projekttreffen, der Studienreisen und insbesondere im Rahmen der deutsch-französischen Abschlussveranstaltung in einer vergleichenden Gegenüberstellung mit den Erkenntnissen und Erfahrungen aus dem französischen Projektbaustein gespiegelt worden.

Die Grundidee dabei lehnt sich an die Gesetzmäßigkeiten der vollständigen Induktion an: Wenn die grundlegenden Prinzipien (aus der Anwendung der Empfehlungen aus Phase 1) in einem Fall (z.B. Taunusbahn) bestätigt sind und sich auch in einem in vieler Hinsicht sehr unterschiedlichen zweiten Fall (z.B. St. Etienne) bewahrheiten, dann ist davon auszugehen, dass die in dieser Hinsicht erprobten Qualitätskriterien (s.o.). dem Anspruch auf Übertragbarkeit gerecht werden.

Als besondere Bausteine in dieser Evaluation sind die gegenseitigen Besuche anlässlich der Studienreisen in Frankfurt am Main (Dezember 2008) und St. Etienne (Oktober 2009) gewesen. Der

Austausch auf politischer wie fachlicher Ebene über die Grenzen hinweg, hat wesentlich dazu beigetragen, den Blick auf die eigene Situation zu weiten, dringende Handlungsfelder zu erkennen und kreative Lösungsansätze zu entwickeln.

Es ist beabsichtigt, die bestehenden Kontakte fortzusetzen und die Partnerschaften zwischen den wissenschaftlichen Einrichtungen einerseits und den regionalen Akteuren andererseits zu vertiefen.

Europäische Vernetzung

Auch über den deutsch-französischen Dialog hinaus besteht reges Interesse an den Ergebnissen der vorliegenden Projekte. Auf europäischer Ebene hat das Projekt SINTROPHER (vgl. www.sintropher.eu) zahlreiche Ideen aufgegriffen. Hier sind fünf periphere Regionen in Deutschland, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Großbritannien zum Thema einer auf Tram-Train-Systemen gestützten nachhaltigen Standort- und Verkehrsentwicklung miteinander vernetzt. Die Projektergebnisse aus Bahn.Ville sind bereits über die Abschlusskonferenz vermittelt worden, an der mehrere Vertreter des Sintropher-Projektes teilgenommen haben. Zur Fortsetzung der Diskussion und des Austauschs sind die beiden Projektkoordinatoren zu den Workshops auf europäischer Ebene eingeladen.

Die Praxispartner werden über die beiden Referenzstrecken hinaus in Zukunft mit Engagement vor Ort für eine möglichst weite Verbreitung und Verwertung der bisherigen Ergebnisse Sorge tragen. Bereits heute ist das Interesse an einer Weiterführung des Austauschs erkennbar groß. Die inhaltlichen, konzeptionellen und prozessorientierten Anregungen beruhen dabei weitgehend auf dem jeweiligen Engagement vor Ort.

Es sollte deshalb ein Anreizsystem geschaffen werden, das die zentralen Qualitätskriterien des Bahn.Ville-Ansatzes aufgreift. Vorgeschlagen wird ein „Bahn.Ville“-Label, das auf europäischer Ebene für erfolgreiche, prozessorientierte Ansätze im Sinne eines Qualitätsmanagements zur Umsetzung der hier beschriebenen Ziele, Strategien und Maßnahmen verliehen werden kann.

Weiterführende Informationen und Kontaktmöglichkeiten

Weiterführende Projektinformationen sowie ergänzende Veröffentlichungen, beispielsweise die Dokumentation der Tagungsbeiträge zur Bahn.Ville 2-Abschlusskonferenz sowie die vertieften Arbeitsberichte zu spezifischen Themen, die im Rahmen des Projektes behandelt worden sind, stehen auf der Projektwebseite zur Verfügung:

www.bahn-ville2.de

Eine Dokumentation des französischen Projektbausteins an der Referenzstrecke St. Etienne – Firminy in der Metropolregion Lyon (Rhône-Alpes) findet sich auf

www.bahn-ville2.fr

Gerne stehen auch die Projektpartner für ergänzende Rückfragen und zur weiteren Kontaktaufnahme zur Verfügung:

**ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain, www.ivm-rheinmain.de)**

Dipl.-Ing. Heike Mühlhans, Tel. 069/660759-71, h.muehlhans@ivm-rheinmain.de

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (www.planungsverband.de):

Dipl.-Ing. Ernst Kleinwächter, Tel. 069/2577-1580, ernst.kleinwaechter@planungsverband.de

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (www.rmv.de):

Dr.-Ing. Karin Arndt, Tel. 06192/294-210, K_Arndt@rmv.de

Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr

RWTH Aachen University (www.isb.rwth-aachen.de):

Dr.-Ing. Andreas Witte, Tel. 0241/802-5202, witte@isb.rwth-aachen.de

Technische Universität München

Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung (www.sv.bv.tum.de):

Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst, Tel. 089/289-22449, gebhard.wulfhorst@tum.de

Bibliographie

Bahn.Ville-Konsortium (2005): Ergebnisse und Hinweise für die Planungspraxis aus dem Projekt Bahn.Ville. Januar 2005. (Download unter www.bahn-ville2.de, Rubrik Medien/Veröffentlichungen).

BMVBS und BBR (Hrsg.) (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. BBR-Online-Publikation 21/2007. (Download unter <http://d-nb.info/986322989/34/>)

BMVBS und BBSR (Hrsg.): Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität, BBSR-Online-Publikation 06/2009. (Download unter <http://d-nb.info/995747938/34>)

Bosserhoff, D. (2004): Umsetzung der Integration von Raumplanung und Verkehr in Hessen – Rahmenbedingungen, Erfahrungen und Beispiel. In: Raumforschung und Raumordnung, 4-5/2004. S. 309-318.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2010): Potenziale Nutzen. Die Kundengruppe 50plus.

Crozet, Y. und Wulfhorst, G. (2010): Urban Mobility and public policies at a crossroad: 50 years after W. Hansen, the paradoxical comeback of accessibility. Beitrag zur World Conference on Transport Research (WCTR 2010), Lissabon.

FGSV (2009): Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln, 2009.

Hessischer Ministerpräsident – Staatskanzlei (1986): Regionaler Raumordnungsplan Südhessen 1986, Wiesbaden.

ILS, ISB und ivm (2009) : Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung. Abschlussbericht. Dortmund, 2009. (Download unter http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms/download/mm_stadtplanung_abschlussbericht.pdf)

Infas, DLR (2010) - 1: Mobilität in Deutschland 2008: Kurzbericht. Bonn und Berlin, 2010.

Infas, DLR (2010) - 2: Mobilität in Deutschland 2008: Ergebnisbericht. Bonn und Berlin, 2010

Initiative D 21 (2009): (N)Onliner Atlas 2009. Eine Topographie des digitalen Grabens in Deutschland.

Kasper, B. und Scheiner, J. (2006): Räumliche Mobilität als Prozess kurz- und langfristigen Handelns: Zusammenhänge zwischen Wohn- und Alltagsmobilität. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 167 – 186.

MDS online. VerbraucherAnalyse 2009 Klassik III Märkte – Strukturanalyse. (<http://www.verbraucheranalyse.de/auswertung/online>)

Menczer, W.B. (2007): Guaranteed Ride Home Programs: A Study of Program Characteristics, Utilization, and Cost". In: Journal of Public Transportation. 10 (4): 131-150.

Mercier, A; Stoiber, T. (2010): Improving Accessibility Measurement combining transport modeling and GIS analysis: two examples from France and Germany. Beitrag zur World Conference on Transport Research (WCTR 2010), Lissabon.

Mobiplan Projektkonsortium (Hrsg.) 2002: Mobiplan. Eigene Mobilität verstehen und planen – Langfristige Entscheidungen und ihre Auswirkungen auf die Alltagsmobilität. Abschlussbericht (unveröffentlicht).

MVV (Hrsg. 2009): Mit dem Rad zum Bahnhof – Planung, Bau und Unterhalt von Bike+Ride-Anlagen. München, 2009.

Pitot, M.; Yigitcanclar, T.; Sipe, N.; Evans, R. (2005): Land Use & Public Transport Accessibility Index (LUPTAI) Tool – The development and pilot application of LUPTAI for the Gold Coast. 29th Australasian Transport Research Forum 2005.

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main und Regionalversammlung Südhessen: Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan - Entwurf 2009, Frankfurt und Darmstadt, Juni 2009.

Regierungspräsidium Darmstadt: Regionaler Raumordnungsplan Südhessen 1995, Darmstadt.

Rhein-Main-Verkehrsverbund (Hrsg. 2003): STEP für STEP zum Ziel. Hofheim am Taunus, Januar 2003.

Rhein-Main-Verkehrsverbund (Hrsg. 2006): Alles unter einem Dach – Bahnhof Rüsselsheim. Hofheim am Taunus, Mai 2006.

Rhein-Main-Verkehrsverbund (Hrsg. 2007): Das Alte bewahren – das Neue wagen. Hofheim am Taunus, Mai 2007.

Schäfer-Breede, K. (1998): MOVE - Mobilitätsverbund Service für Arbeitnehmerverkehr. Abschlussbericht. Bremen, 1998.

Sinning, H. et al (2009): Kommunikation zur Kostenwahrheit bei der Wohnstandortwahl. In: Institut für Stadtforschung, Planung und Kommunikation der Fachhochschule Erfurt (Hrsg.). ISP-Schriftenreihe, Band 1. Erfurt.

Sparmann, V. und Arndt, K (2008): Nahverkehrsplanung – ein wichtiger Baustein der Stadtplanung. In: Nahverkehrspraxis 10/2008.

Vuchic, V. (1999): Transportation for Livable Cities. Center for Urban Policy Research, Rutgers, The State University of New Jersey, New Brunswick, NJ, 1999.

Wulfhorst, G. (2003): Flächennutzung und Verkehrsverknüpfung an Bahnhöfen – Wirkungsabschätzung mit systemdynamischen Modellen. Bericht 49 des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen



www.bahn-ville2.de

ISBN: 978-3-00-033438-2

