

Integriertes, regionales Verkehrskonzept für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen

Dokumentation des digitalen Dialogforums I am 13.07.2021



Kassel, 11. August 2021

1	ABLAUF	3
2	BEGRÜßUNG UND INTERAKTIVER EINSTEIG	4
3	INPUT: ZUKÜNFTIG MOBIL SEIN	6
4	PROZESS UND ZWISCHENERGEBNISSE DES INTEGRIERTEN, REGIONALEN VERKEHRSKONZEPTES FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT DER ZUKUNFT IN RHEINHESSEN	7
5	WORKSHOP-PHASE	14
5.1	DURCHFÜHRUNG DER WORKSHOPS	14
5.2	ERGEBNISSE GRUPPE „LAND“	15
5.3	ERGEBNISSE GRUPPE „STADT-UMLAND“	17
5.4	ERGEBNISSE GRUPPE „STADT“	18
6	ABSCHLIEßENDER AUSTAUSCH	20
7	AUSBLICK AUF DEN WEITEREN ERARBEITUNGSPROZESS	21

1 Ablauf

Als Beitrag zur Aufstellung eines Integrierten, regionalen Verkehrskonzeptes für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen fand am 13.08.2021 um 18 Uhr das öffentliche Dialogforum als Onlineveranstaltung statt, an welchem alle Interessierten, ob Bürger*innen oder Interessenvertreter*innen teilnehmen konnten. Das Forum wurde über die Presse und bestehende lokale und regionale Verteiler öffentlich beworben. Im Vordergrund der Veranstaltung stand die Information über den aktuellen Arbeitsprozess, die Vorstellung erster zentraler Ergebnisse, insbesondere jedoch der Dialog mit den Bürger*innen, um Anregungen, Wünsche und Kritik an den bestehenden Verkehrssystemen zu sammeln.

Aufgrund der Beschränkungen infolge der Corona-Pandemie wurde das Dialogforum digital durchgeführt, wobei sich die Teilnehmenden sowohl über interaktive Abstimmungsrunden als auch in Teilforen aktiv einbringen konnten. Vor dem Hintergrund, dass die Region Rheinhessen eine disperse Raumstruktur aufweist, konnten die Teilnehmenden in den Teilforen „Stadt“, „Stadt-Umland“ sowie „Land“ in Kleingruppen über die raumspezifischen Herausforderungen, Stärken und Schwächen aber auch über Wünsche für die zukünftige Verkehrsentwicklung diskutieren.

■ Ablaufplan des Dialogforums

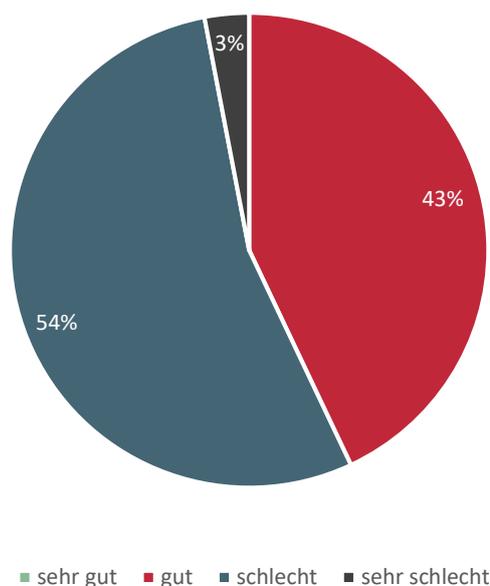
Uhrzeit	Inhalt
18:00	Auftakt/Begrüßung
18:05	Interaktiver Einstieg: Einschätzung zur Mobilität in Rheinhessen
18:15	Input: „Zukünftig mobil sein“ (Dr. Timo Barwisch)
18:30	Vorstellung Projektablauf und zentraler Erkenntnisse aus dem bisherigen Prozess
18:50	Einführung in die Workshop-Phase - Vorstellung Teilräume Stadt, Stadt-Umland &, Land
19:00	Workshop: Kleingruppendiskussion in den Teilräumen
19:30	Zusammenfassung der Ergebnisse der Gruppenarbeit im Plenum
19:45	Interaktiver Ausklang: Zukünftige Entwicklung der Mobilität in Rheinhessen, Bewertung von Thesen
19:50	Ausblick und Verabschiedung
20:00	Ende

2 Begrüßung und interaktiver Einsteig

Herr Krämer und Herr Dr. Sabbagh begrüßten im Namen der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe die Teilnehmenden des Dialogforums und stellten Anlass und Hintergründe des Verkehrskonzeptes vor. Anschließend leitete Herr Kühnel interaktiv in das Dialogforum ein. Mittels einer interaktiven Umfrage konnten anonyme Stimmungsbilder im Bezug auf die Qualität der Mobilitätsangebote in Rheinhessen ermittelt werden.

Zum Einstieg sollten die Teilnehmenden angeben, wie sie das Mobilitätsangebot in der Region Rheinhessen einschätzen. Mit 20 Stimmen (54%) wurde das Mobilitätsangebot überwiegend schlecht eingeschätzt. Eine Person (3%) schätzte es als sehr schlecht ein und 16 Personen (43%) schätzten es gut ein. Der Kategorie „sehr gut“ stimmte kein/e Teilnehmer*in zu.

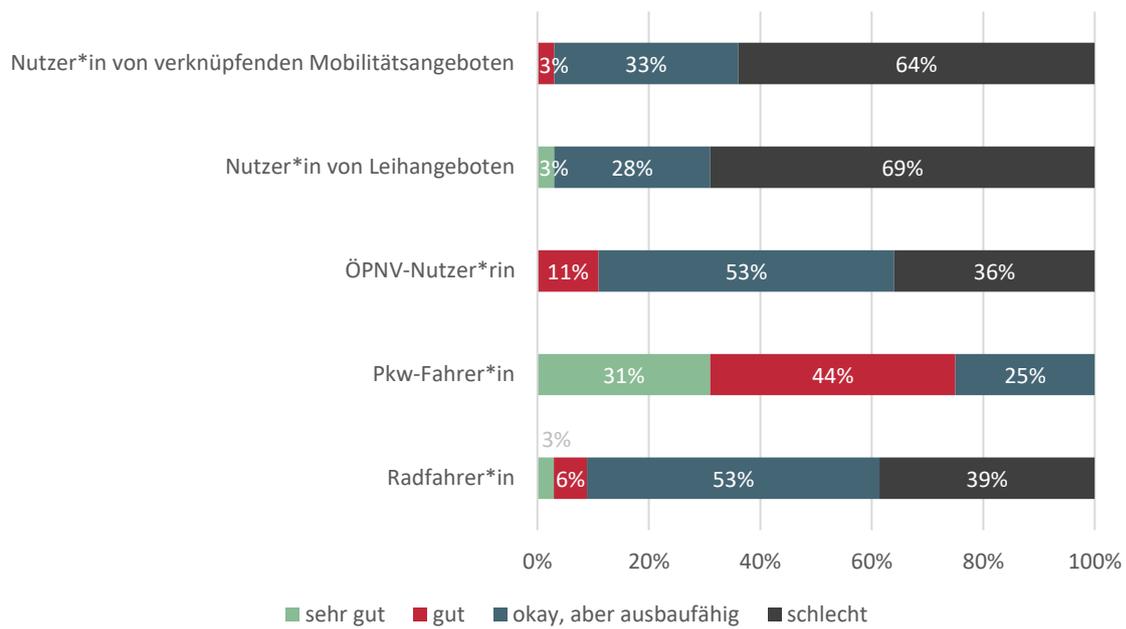
■ **Abbildung 1: Wie schätzen Sie das Mobilitätsangebot in Rheinhessen ein? (n = 36)**



Quelle: eigene Erhebung

Anschließend wurde die Einschätzung zur Qualität der einzelnen Verkehrsmittel abgefragt. Als überwiegend „gut“ wurde die Region für Pkw-Fahrende eingeschätzt (16 Stimmen/ 44%). Sowohl für Radfahrende als auch für ÖPNV-Nutzende wurde die Region Rheinhessen von der Mehrheit der befragten Personen als „Okay, aber ausbaufähig“ eingeschätzt (beide Kriterien mit 19 Stimmen/53%). Als überwiegend „schlecht“ wurde die Region für Nutzende von Leih/Sharing-Angeboten (25 Stimmen/ 69%) und für Nutzende von verknüpfenden/ mehreren Mobilitätsangeboten (23 Stimmen/ 64%) eingeschätzt.

■ **Abbildung 2: Einschätzung der Region Rheinhessen aus Nutzendengruppenperspektive (n = 36)**

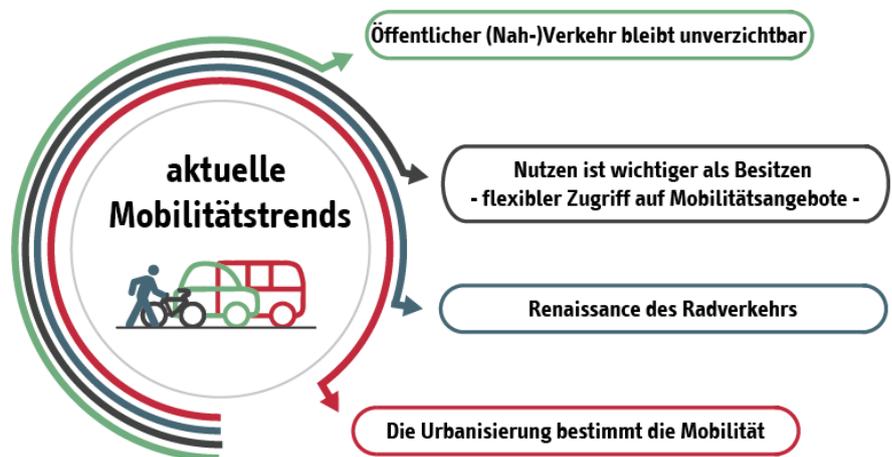


Quelle: eigene Erhebung

3 Input: Zukünftig mobil sein

Nach dem interaktiven Einstieg und einer ersten Einschätzung der regionalen Mobilitätsangebote erfolgte ein Input von Hrn. Dr. Timo Barwisch (plan:mobil) zu aktuellen Mobilitätstrends und Trends, welche die Mobilität heute und zukünftig bestimmen. Anhand von Thesen und beispielhaften Projekten aus anderen Regionen Deutschlands und Europas wurden aktuelle Entwicklungen in Mobilitätsangeboten aufgezeigt. Hierbei wurden Beispiele zur Begrenzung/ Veränderung des Straßenraumes für Pkw zugunsten der Natur und Grünflächen und neuer sicherer Fahrradwege sowie verschiedene Verkehrssysteme und ihre Vor- und Nachteile vorgestellt, welche in anderen Städten bereits genutzt werden und eine alternative Betrachtung des Stadtverkehrs erlauben. Genannt wurden das BRT – Bus Rapid Transit System in Metz, Urbane Seilbahnen, On-Demand Verkehr und E-Tretroller. Doch auch mögliche Herangehensweisen im Bezug auf das Tarif-/Ticketsystem wurden in Form des Luftlinientarifsystems von Fairtick thematisiert, welches die Möglichkeit eines einfachen transparenten Tarifsystems bietet, da nur die Luftlinie von Startort zum Zielort als Ticket für den ÖPNV-Nutzenden berechnet wird.

■ Abbildung 3: Aktuelle Mobilitätstrends

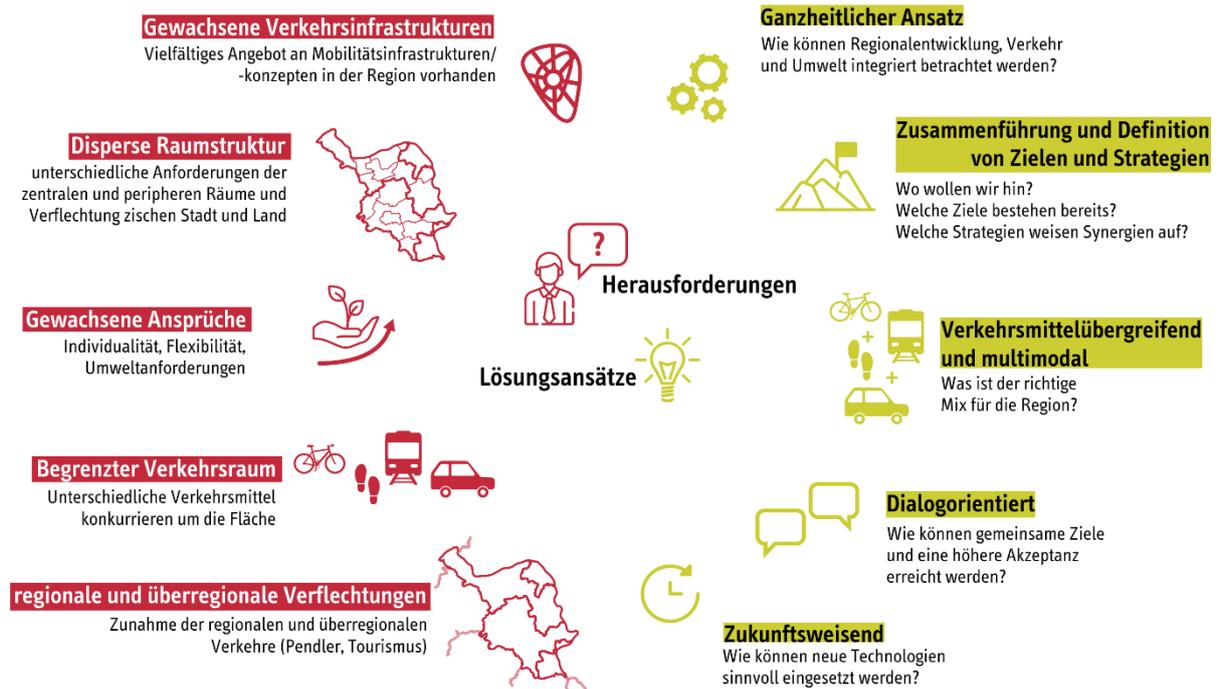


Quelle: eigene Darstellung/ Aufnahmen

4 Prozess und Zwischenergebnisse des integrierten, regionalen Verkehrskonzeptes für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen

Ausgangspunkt des Bearbeitungsprozesses sind:

■ Abbildung 4 Herausforderungen und Lösungsansätze in der Region Rheinhessen



Quelle: eigene Darstellung

Ziel der Verkehrskonzeptes Rheinhessen ist es, Leitlinien und Ziele für die Verkehrsentwicklung in der Region bis 2040 zu definieren. Dabei sollen in einem Handlungsprogramm unterschiedliche Maßnahmen entwickelt und priorisiert werden, wobei das übergeordnete Ziel des Klimaschutzes auf Bundes- und Landesebene berücksichtigt werden muss. Regional bedeutet dies, dass die Ziele „Klimaneutralität in der Region Rheinhessen bis spätestens 2040“ und „Schaffung einer guten Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger“ strategisch und konzeptionell zusammengebracht werden müssen.

Aufgrund der vielschichtigen Region respektive den unterschiedlichen Zuständigkeiten ist die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungskonzeptes durch einen umfassenden Beteiligungs- und Bearbeitungsprozess mit verschiedenen fachöffentlichen Beteiligungsformaten gekennzeichnet. Zu den Beteiligungsformaten gehören ein Lenkungskreis, ein Fachbeirat für Mobilität, die Regionalversammlung sowie öffentliche Dialogforen.

Im Februar 2020 erfolgte der Auftrakt des Bearbeitungsprozesses. Bisher erfolgte die Erarbeitung der Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse, Umwelt-, Energie- und CO₂-Bilanzierung sowie eine Verkehrsprognose bis 2040.

Zentrale Erkenntnisse und daraus folgende Handlungsbedarfe sind:

■ **Abbildung 5: Handlungsbedarfe Öffentlicher Verkehr**

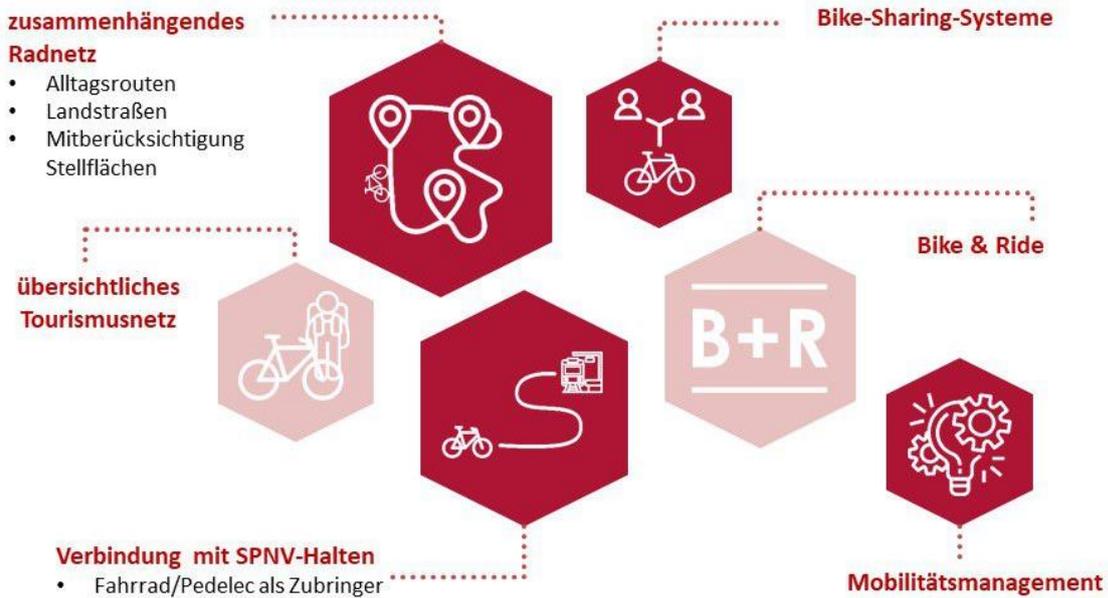


Quelle: eigene Darstellung

■ **Abbildung 6: Handlungsbedarfe Radverkehr**



Handlungsbedarfe

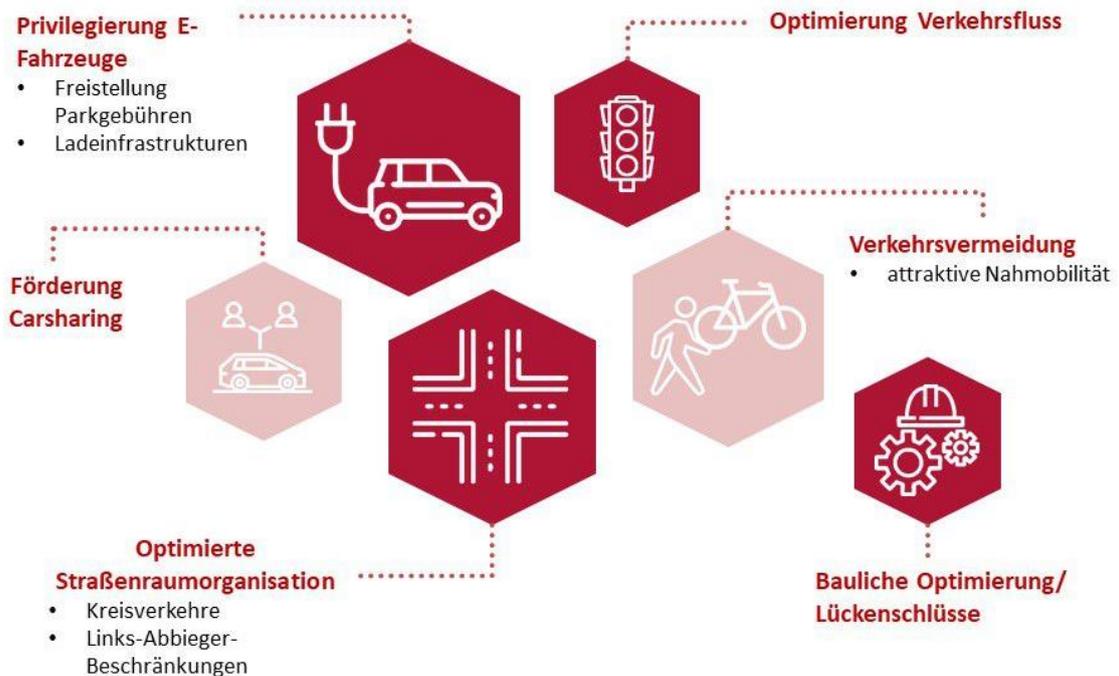


Quelle: eigene Darstellung

■ **Abbildung 7: Handlungsbedarfe Kfz-Verkehr**



Handlungsbedarfe



Quelle: eigene Darstellung

■ **Abbildung 8: Handlungsbedarfe verknüpfende Mobilität**



Quelle: eigene Darstellung

■ **Abbildung 9: Handlungsbedarfe Wirtschaftsverkehr**



Quelle: eigene Darstellung

Hinweis:

Im Vorfeld des Dialogforums sind bereits Statements und allgemeine Anregungen schriftlich per E-Mail bei der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe eingetroffen. Diese konnten aufgrund des vorgesehenen Zeitplanes nicht beim Dialogforum explizit benannt werden, finden jedoch in der weiterführenden Bearbeitung des Verkehrsentwicklungskonzeptes Berücksichtigung. Im Einzelnen wurden folgende Anregungen angeführt:

Themenfeld ÖPNV:

- S-Bahn-Anbindung (S6): Die Metropolregion Rhein-Neckar hat unterdurchschnittliche Modal-Split-Anteile auf der S-Bahn-Achse Richtung MA/LU festgestellt. Dazu gibt es verbesserungswürdige Punkte, u.a.:
 - Standzeit der S6 in Worms führt zu unattraktiven Fahrtzeiten Guntersblum/Alsheim/Osthofen - Ludwigshafen/Mannheim
 - Verbesserung der S-Bahn-Anbindung S6 in Tagesrandzeiten
 - fehlende Durchbindung über Mannheim hinaus, bevorzugt bis Heidelberg (von Worms aus relevantes Ziel wegen Kliniken, Uni, Arbeitsplätzen, Fortbildungseinrichtungen, ...)
- Bessere ÖPNV-Taktung zur attraktiven Angebotsgestaltung für Pendler*innen
- Erschließung der Region mit einer Straßenbahnlinie (z. B. Rundlinien Mainz – Bingen – Alzey – Worms – Mainz)
- Einrichtung einer schienengebundenen Ringverbindung um Mainz herum (in Anlehnung an RegioBusLinie 640 über Nieder-Olm – Lörzweiler – Nackenheim, Bhf.); Berücksichtigung von Anschlussbeziehungen in Mommenheim und Nackenheim
- Reaktivierung ehem. Bahnstrecke Ingelheim – Stackeden – Partenheim/ Nieder-Olm
- Ausbau und Modernisierung der Bahnstrecken in der Region
- Berücksichtigung radialer Verkehre zu Mittel- und Oberzentren

Themenfeld Radverkehr:

- Ausbau sicherer Radwegeinfrastruktur, auch für Schulkinder (u.a. zur Reduzierung von Elterntaxis sowie Förderung der Selbstständigkeit von Kindern)

Themenfeld Kfz-Verkehr:

- Ausschluss von Kapazitätsausweitungen von Kfz-Trassen
- Um- oder Rückbau des Straßenraums zugunsten von anderen Verkehrsmitteln

Während des gesamten Dialogforums stand es den Teilnehmenden offen, ihre Anregungen, Hinweise und Kritiken via Chat-Funktion den anderen Teilnehmenden als auch den Gutachtern zu übermitteln. Nachfolgend sind die eingegangenen Anregungen, Statements und Nachfragen sowie der weiterführende Umgang mit diesen tabellarisch angeführt.

■ **Tabelle 1: Anregungen aus dem Chat**

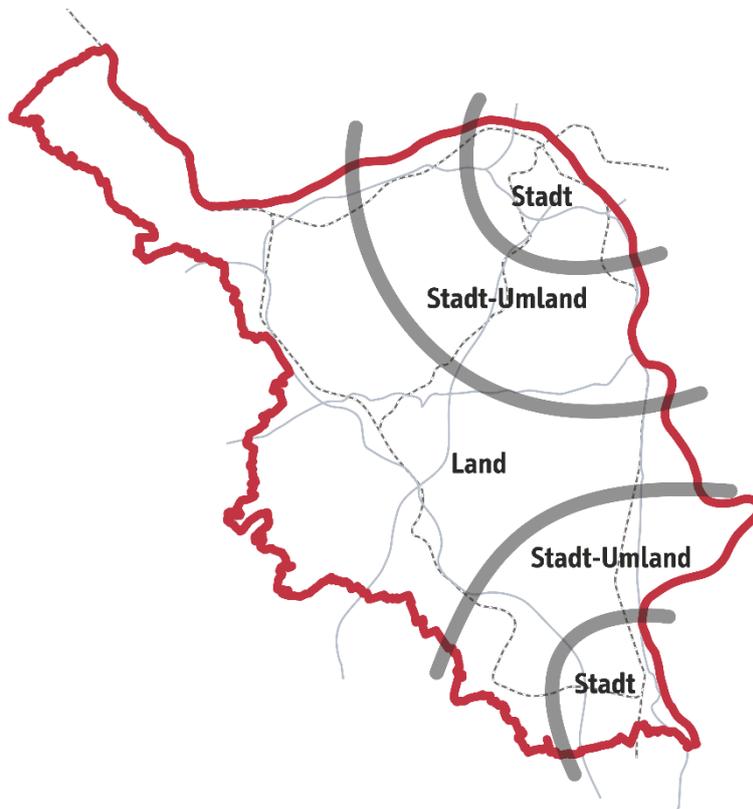
Anmerkung im Chat	Umgang
Allgemeine Statements	
Radwege /- wegenetze gut: Widerspruch, kann ich nicht erkennen. Wenn [welche] da [sind, weise diese eine] schlechte Qualität [auf]	
keine Pflege , Instandhaltung [der Radwege]	
Vom reichen Landkreis Mainz-Bingen kommt zu wenig Unterstützung für den ÖPNV	
Weiterführende Schulen sind hier in der Mobilität überhaupt nicht vorhanden. Gerade ältere Schüler (ab 5 Kl.) könnten mit dem Rad fahren.	
Bei bundesweit 100 % E-Fahrzeuge steigt der Stromverbrauch nur um ca. 1/5, max. 1/4.	
Wir haben garnicht so viel Platz für Windräder um soviel Strom [zu erzeugen], um auf e-PKW umzusteigen (Alzey-Worms)	
„Bündelung KEP-Dienste“ ist eine gute Idee, aber in diesem Detailgrad wie im Vortrag nicht umsetzbar — dafür fehlen Spezifika der Umsetzung	
Siedlungsplanung seit 70 Jahren - und auch nach wie vor - Verkehrsaufkommen fördernd. Im ländlichen Raum nachwievor (fast ausschließlic) autoorientiert. Ganz offensichtlich bei Ausweis von Gewerbegebieten.	
Hinweise	
Vereinzelte Geschwindigkeitsnachteile [des ÖPNV gegenüber dem MIV]? Es bestehen flächendeckend erheblich verlängerte Fahrzeiten [im ÖPNV]	Aussagen zu Reisezeitverhältnissen werden noch einmal überprüft
Selbst auf eine Bahnstrecke wie Mainz-Alzey hat man erhebliche Geschwindigkeitsnachteile.	
Partenheim nach Oppenheim dürfte erhebliche Zeitnachteile für ÖPNV mit sich bringen	
Nachfragen	
Im KOA steht folgender Satz: Die Maßnahmenvorschläge des Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz (RVEP-RLP 2030) machen wir zur Grundlage unserer Radverkehrsstrategie. Inwieweit wird das im Verkehrskonzept berücksichtigt?	Maßnahmenvorschläge des Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz als auch andere Rahmenplanwerke werden im Erarbeitungsprozess berücksichtigt.

<p>Wie verteilen sich die 323 Erdumrundungen im Modal Split? Sind die Hälfte oder mehr mit dem Umweltverbund?</p>	<p>Der Modal-Split-Anteil in der Region Rheinhessen variiert raumspezifisch, jedoch werden regionsübergreifend rund 45 % der Wege mit dem Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr und ÖV zusammen) zurückgelegt. Der überwiegend Teil der täglichen Verkehrsleistung wird somit mit dem (eigenen) Pkw zurückgelegt.</p>
<p>Sind in dieser Zahl (tägliche Verkehrsleistung) alle Verkehrsmittel gemeint? Fuß, Rad, Bus, Bahn, PKW?</p>	<p>Für die Berechnung wurden Zahlen der Straßenverkehrszählung zugrunde gelegt, wodurch nur motorisierte Fahrzeuge, wie z. B. Bus, Pkw oder Lkw Berücksichtigung finden.</p>
<p>Gibt es Untersuchungen / Zahlen, der aktuellen Verkehrsströme?</p>	<p>Es liegen aktuell Daten der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 vor. Aufgrund der Corona-Pandemie ist die Erneuerung dieser Werte erst für dieses Jahr vorgesehen (auf Bundes- und Landesstraßen). Darüberhinaus bestehen Daten zum Mobilitätsverhalten aus der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (2017) und spezifische Kennziffern zu Ein- und Auspendelnden</p>

5 Workshop-Phase

Für die Workshopphase fand eine Diskussion in drei parallelen Gruppenräumen statt. Hierfür wurde der Planungsraum in drei unterschiedliche Raumkategorien eingeteilt, wobei zu berücksichtigen gilt, dass die Mobilität zwischen den Wohnorten, den Arbeitsorten und den Freizeitzielen erfolgt und nicht immer trennscharf den einzelnen Teilräumen zuzuordnen ist. Zugleich sind die Mobilitätsvoraussetzungen in der Region sehr unterschiedlich, von der aus sich die Bewohner*innen und Pendler*innen in die Region bewegen und aktiv sind. In Folge dessen erfolgt eine Einteilung der Region Rheinhessen in die Teilräume **Stadt, Stadt-Umland und Land** (siehe nachfolgende Abbildung). Die Diskussion in den parallel stattfindenden Teilgruppensitzungen spezifizierte sich in ihren Aussagen auf den jeweiligen Teilraum, jedoch wurden auch teilraumübergreifende Aspekte berücksichtigt.

■ **Abbildung 10: Teilräume Workshop**



Quelle: eigene Darstellung

5.1 Durchführung der Workshops

Für die Workshopphase wurden die Teilgruppen Stadt, Stadt-Umland oder Land gebildet. Jede Gruppe wurde von einer Moderatorin oder einem Moderator geleitet und befasste sich mit den Fragen „Was stört Sie?“, „Was ist Ihnen wichtig?“, „Wünsche für die Zukunft“ und „Allgemeine Statements/Hinweise“. Unter zur-Hilfenahme der Whiteboard-Funktion in Zoom konnten die wichtigsten Erkenntnisse pro Teilgruppe schriftlich

festgehalten werden. Zudem bestand in den Teilgruppen die Möglichkeit, dass sich die Teilnehmenden frei zu Wort melden konnten, sowohl per Sprachfreigabe als auch über die dortige Chatfunktion.

Die Ergebnisse der einzelnen Teilgruppen sind den nachfolgenden Unterkapiteln zu entnehmen.

■ **Abbildung 11 Grundlage Whiteboard Workshop**

Was ist Ihnen wichtig?	Allg. Statements/ Hinweise
Was stört Sie?	Wünsche für die Zukunft

Quelle: eigene Darstellung

5.2 Ergebnisse Gruppe „Land“

Allgemeine Hinweise/ Statements

- Hinweis, dass die vorgestellten Ergebnisse und Ziele des integrierten Verkehrskonzeptes nicht mit den Statements aus dem Koalitionsvertrag übereinstimmen. Eine Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen in Anbetracht der angestrebten Klimaneutralität sollte bis 2030/ 2035 erfolgen.
- Hinweis, dass für Erreichung der Klimaneutralität eine Entzerrung der Straßennutzung durch die Schaffung von guten Alternativen erfolgen sollte. So können Fahrgäste abseits des MIV auf alternative Systeme zurückgreifen, Ausnahmen werden jedoch bei den Dienstleistungen und Lieferverkehren gesehen.

Was ist wichtig?

- Ausweitung der Verknüpfungen/ Verkehrsverbindungen in die Nachbarregionen (Donnersbergkreis, Richtung Mannheim)
- Bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel zur Förderung intermodaler Verkehrsketten, insbesondere an Knotenpunkten zwischen Zubringerverkehren und Angeboten auf starken Verkehrsachsen
- Anbieterübergreifende abgestimmte ÖV-Fahrpläne sowie eine gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen (Vereinheitlichung der Verkehrsverbünde)
- Ausweitung von Radschnellwegen vom Land in die Zentren (Pendlerverflechtungen, Schulverkehr zu weiterführenden Schulen)

- Ausweitung der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge
- Ausbau der Fahrgastinformation und der Kommunikationskanäle
- Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte, insbesondere auch der nicht-integrierten Gewerbegebiete mit dem Rad und der Ausweitung entsprechender Infrastrukturen in den Betrieben

Was stört?

- Im Vergleich zum Pkw sind die ÖPNV-Reisezeiten häufig aufgrund von Verspätungen, Ausfällen oder mangelnden Anschlussmöglichkeiten viel zu lang. Fahrtwege und -zeiten sollten im ÖV verkürzt werden.
- Im ÖV werden Verspätungen oder Ausfälle selten an die Fahrgäste kommuniziert. Ein Verlass darauf, dass die Busse und Bahnen fahren, ist nicht gegeben. Auch die mangelnden Anschlussbeziehungen aufgrund in der Region unterschiedlich agierender Verkehrsunternehmen wird kritisiert
- Die Ausrichtung des ÖV-Angebotes nicht nur auf die Zentren, sondern auch Einbindung der touristischen Angebote
- Tarifliche Ausgestaltung insbesondere im Hinblick auf die verknüpfenden Angebote (Fahrradmitnahme) werden als zu hoch eingeschätzt. Schaffner bringen den Pendler*innen mit dem Rad im Zug kein Verständnis gegenüber (Anmerkung Chat)
- Schlechte ÖV-Taktung in den Tagesrandzeiten (relevant im Freizeit- und Tourismusverkehr)
- Mangelnde Barrierefreiheit an den Bahnhaltdepunkten: insbesondere für Pendler*innen mit dem Rad sind Treppen und fehlende Aufzüge bzw. Rampen unattraktiv
- Das rücksichtslose Verhalten vieler Autofahrenden, die keinen Abstand zu den Radfahrenden einhalten sowie stark neben den Radfahrenden beschleunigen (Verkehrssicherheit Radverkehr)

Wünsche für die Zukunft

- Anpassung der Tarifstruktur und dem Berechnungsmodell der Ticketpreise (Preishöhe, Fahrradmitnahme vor 9 Uhr, Luftlinienpreise)
- Bessere Abstimmung der Fahrpläne (Bus-Schiene, Bus-Bus) untereinander zur Gewährleistung von Anschlussbeziehungen
- Bessere Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander, z. B. durch die Zur-Verfügungstellung von ausreichenden Fahrradabteilen in Zügen/ S-Bahnen
- Eine gute und schnelle Anbindung an höherwertige Verkehrssysteme, z. B. Bahnhöfe inkl. dem Ausbau von sicheren und einfach händelbaren Infrastrukturen (Abstellmöglichkeiten)
- Verbessertes Angebot für den Alltagsradverkehr u.a. durch die Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes zwischen den Ortschaften
- Etablierung von mehr Sharing-Angeboten in der Region

5.3 Ergebnisse Gruppe „Stadt-Umland“

Was ist wichtig?

- Sichere Ortsdurchfahrten für den Radverkehr
- Wirklich attraktive Angebote für den Umweltverbund
- Beschleunigung der Beförderungskette aus suburbanen Wohnorten in die großen Städte; Standards für regionale Tür-zu-Tür-Reisezeiten nötig im regionalen Mobilitätskonzept.
- Kurze Fahrzeiten im ÖPNV vom Land in die Stadt - auch für Freizeitverkehre (d.h. nicht nur fürs Pendeln)

Was stört?

- Autozentriertes Denken und Handeln der Entscheidungsträger
- Bahnstrecke Mainz-Alzey ist nicht annähernd schnell genug, um attraktive Konkurrenz zum MIV (auf der Autobahn) sein zu können. Zu wenig flotte parallele Busangebote in Korridoren mit dem langsamen SPNV. Park+Ride am Stadtrand, weil MIV schneller bleibt.
- Geschwindigkeitsnachteile beim Pendeln ohne Auto, Beispiel aus dem Mainzer Umland nach Frankfurt-Hoechst mit vielen Unsteigezwängen.
(Erklärung des Ansatzes: Mit Rad/Pedelec gesund und ohne lange Übergangszeit zum direkten Schnellbus oder zum SPNV; andere zeitliche Wahrnehmung der entspannten Fahrt im ÖPNV – ggf. mit Zeitung und Kaffee – statt die ganze Zeit eine Maschine steuern zu müssen.)
- Kompliziertes Tarifsystem (Wabensystem) im ÖPNV. Teurer Fahrpreise für regionale Fahrten (im Vergleich z.B. zu großen Städten wie Berlin); „Vom reichen Landkreis Mainz-Bingen kommt zu wenig Unterstützung für den ÖPNV.“

Allgemeine Statements / Hinweise

- Siedlungsplanung seit 70 Jahren - und auch nach wie vor - Verkehrsaufkommen fördernd. Im ländlichen Raum nach wie vor (fast ausschließlich) autoorientiert. Ganz offensichtlich bei Ausweis von Gewerbegebieten.
- Berücksichtigung von weniger Berufsverkehr aufgrund Home Office
- Wenn die Landkreise ihrer Einwohnerschaft keinen leistungsfähigen ÖPNV anbieten, zwingen sie die Oberzentren dazu, Infrastruktur in den Städten zu bauen, die sie nicht zu verantworten haben und für die sie auch nicht den Platz haben. (Stadt-Umland-Problem mit dem hohen Anteil von Auto-Pendeln)
- Fahrradmitnahme in Bahn und Bus verbessern! Verkehrsverbünde müssen besser nutzbar sein, z.B. durch entsprechendes Fahrmaterial mit mehr Klappsitzen und ohne fürs Rad separat zahlen zu müssen.
(Erklärung des Ansatzes: Auf Pendlerachsen in der Morgenspitze in die großen Städte Fahrpreis als Relativ gegen Kapazitätsengpässe; Alternative Bike+Ride am Einstieg, Bike-Sharing am Ausstieg. Anders im ländlichen Raum Mitnahme als Teil der ÖPNV-Versorgung, auch mangels ausreichender Buszubringen).
- Mehr sicheres Bike+Ride, möglichst nicht mit den zu viel Platz verbrauchenden Einzelboxen
- Auch für die Region wäre ein www.mapathon.adfc-mainz.de m.E. sinnvoll. Hier gerne mit uns im Kernteam Kontakt aufnehmen: mapathon@adfc-mainz.de.
- Für den Pendlerradweg Mainz-Bingen braucht es dringend die proaktive Mitarbeit aller Kommunen. Bisher ist da m.W. nur Ingelheim halbwegs vernünftig unterwegs.
- Dissens um E-Tretroller als „nur schlecht“, kein relevantes Verkehrsmittel

Wünsche für die Zukunft :

- Flächen- und Ausgabengerechtigkeit für alle Verkehrsteilnehmer.
Gerechte Verteilung des Straßenraums für alle Nutzenden
- Bahnausbau der Schlüssel für die Zukunft der Mobilität
- Bequemer ÖPNV-Zugang in den Umlandgemeinden
- Radschnellwege

5.4 Ergebnisse Gruppe „Stadt“

Allg. Statements / Hinweise

- Hinweis, dass beim Verkehrskonzept die Verknüpfung in die benachbarten Regionen beachtet werden, u.a. auch die Radverkehrsverbindungen ins Umland (→ genannt wurde als Beispiel die Radverbindung in Richtung Wiesbaden mit den unzureichenden Führungen entlang der vorhandenen Brücken).
- Hinweis, dass die Verständlichkeit/Einfachheit und der Komfort bei der Verkehrsmittelwahl wichtig sind. Beispielhaft genannt wurden die teils komplizierte Nutzung des öffentlichen Verkehrs (Welches Ticket ist richtig? Wie komme ich von A nach B?) und die Qualität der Radverkehrsführungen, wodurch Radfahrende bei schlechtem Wetter verdeckt an ihrem Ziel ankommen (Pfützenbildung auf wassergebundenen Decken, verdeckte Wirtschaftswege).
- Hinweis, dass die Entwicklung der Fahrzeuge (größer und breiter) nicht mehr zur bestehenden Stellplatz-Infrastruktur passt und parkende Fahrzeuge dadurch in danebenliegende Verkehrsräume hineinragen.
- Hinweis, dass es nicht nur Freizeitverkehr aus den Städten in die Region gibt, sondern dass auch viele Menschen aus Freizeitzielen in die Stadt kommen und sich hierdurch Problematiken durch ein konzentriert hohes Verkehrsaufkommen an „Hotspots“ ergeben. Beispielhaft aufgeführt wurden die Flusslagen („Wasser zieht Menschen an“).
- Anmerkung zu einem geäußerten Wunsch bzgl. Geschwindigkeitsreduzierung: Tempo 30 wäre auch in der Stadt nicht überall notwendig, auch Tempo 50 hat weiterhin seine Berechtigung.

Was stört Sie?

- Das Auto hat die Gesellschaft negativ beeinflusst. Früher und auch heute noch wird eine autoorientierte Planung durchgeführt. Beispielhaft genannt wurde die Planung von Schul- und Gewerbestandorten an den Rand der Bebauung oder in den Außenbereich. (→ diese Standorte gehören in das Zentrum bzw. dorthin, wo Menschen leben).
- An den vielbesuchten Orten / Hotspots wie beispielsweise an den Uferbereichen/Promenaden vom Rhein oder bei Bildungszentren gibt es Probleme mit dem Parkverkehr.
- Radwege bzw. Radverkehrsführungsangebote weisen eine schlechte Qualität auf. Insbesondere bei Wirtschaftswegen gibt es starke Konflikte in Bezug auf die Verschmutzung und mit den landwirtschaftlichen Verkehren (Vorfahrt, Überholungen/Begegnungsverkehr), insbesondere während der Rübenernte und bei der Weinernte.

Was ist Ihnen wichtig?

- „Stadt der kurzen Wege“: Schulen, Gewerbegebiete, etc. sollten dort geplant werden, wo Menschen leben. Diese gehören in die Zentren der Städte und nicht an deren Rand.
- Bei den viel besuchten Orten / Hotspots (s.o.) wie Flusspromenaden, Bildungszentren etc. sollten zum Kfz-Verkehr alternative Verkehrsangebote gefördert werden, dies sollte mit Einschränkungen beim Pkw-Verkehr einhergehen.
- Radwege / Radverkehrsführungen sollten jederzeit gut befahrbar sein. Dies betrifft vor allem auch die Säuberung der Wirtschaftswege, diese sollte nicht mehr den Landwirten überlassen werden, sondern sollte von den Kommunen regelmäßig durchgeführt werden.
- Bereiche, in denen Konflikte im Zuge von Wirtschaftswegen auftreten sollten entweder über ein paralleles Radverkehrsnetz verfügen, oder die Wirtschaftswege sollten anders ausgebaut werden (breiter bzw. separierte Führung Rad / landwirtschaftl. Verkehr).

Wünsche für die Zukunft

- In den eng bebauten Bereichen sollte dem Kfz-Verkehr weniger Fläche bereitgestellt werden. Insbesondere dort ist Tempo 30 oder eine noch geringere Geschwindigkeit notwendig.
- Maßnahmen müssen schneller umgesetzt werden, dies betrifft ggf. geringere Standards, aber vor allem müssen Planverfahren beschleunigt werden.

6 Abschließender Austausch

Das Dialogforum wurde mit einer allgemeinen Aussprache zu den Ergebnissen der Workshopphase abgeschlossen. Es kam die Bitte auf, das Stattfinden eines Dialogforums breiter zu bewerben, damit mehr Menschen ihre Ideen einbringen können.

Anschließend wurden die Teilnehmenden gebeten auszuwählen, mit welchen Aussagen sie sich identifizieren können. Am häufigsten wurde die Aussage „Der öffentliche Personennahverkehr bildet das lokale und regionale Rückgrat der Mobilität und muss weiter gefördert werden“ mit 14 von 24 Stimmen gewählt (58%). Die wenigsten Teilnehmenden konnten sich mit der Aussage „Rheinhausen geht voran und ist vor 2040 emissionsfrei“ identifizieren (2 Stimmen von 24, 8%).

■ Abbildung 12: Interaktiver Ausklang, Umfrage zu verschiedenen Aussagen (Mehrfachauswahl; n = 24.)



Quelle: eigene Erhebung

7 Ausblick auf den weiteren Erarbeitungsprozess

Im Herbst 2021 ist das Dialogforum II geplant, bei dem erneut die Bürger*innen dazu aufgerufen werden, sich aktiv in die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungskonzeptes zu beteiligen. Der Fokus wird auf der Information über die erarbeiteten Maßnahmen zur zukünftigen Entwicklung der Mobilitätslandschaft in Rheinhessen liegen.

Interessierte Bürger*innen können sich fortlaufend auf der Projekthomepage der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe (www.pg-rheinhessen-nahe.de/projekte/verkehrskonzept-rheinhessen/) über den aktuellen Arbeitsstand informieren sowie Fragen bzw. Anregungen an die Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft (geschaeftsstelle@pg-rheinhessen-nahe.de) richten.