

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

Dokumentation des digitalen Dialogforums II am 23.11.2021



Kassel, 09. Dezember 2021

1	ABLAUF	3
2	BEGRÜßUNG UND EINFÜHRUNG	4
3	RHEINHESSEN 2040: ZUKUNFTS- UND ENTWICKLUNGSPFADE	5
4	VERKEHRSKONZEPT RHEINHESSEN: GESAMTSTRATEGIE „VERNETZTES RHEINHESSEN“	8
5	DIGITALE KLEINGRUPPENDISKUSSION	17
5.1	WÜNSCHE	17
5.2	HEMMNISSE/ PROBLEME	18
5.3	ANMERKUNGEN	19
6	BEWERTUNG DER MAßNAHMEN	21
7	AUSBLICK AUF DEN WEITEREN ERARBEITUNGSPROZESS	25

1 Ablauf

Als Beitrag zur Aufstellung eines **Integrierten**, regionalen Verkehrskonzeptes für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen fand am 23.11.2021 um 18 Uhr das zweite 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 Abfrage eines allgemeinen Meinungsbildes zum Entwurf der Maßnahmen und für Akzeptanz für die Maßnahmenumsetzung zu werben**. Aufgrund der Beschränkungen infolge der Corona-Pandemie wurde das Dialogforum digital durchgeführt, wobei sich die Teilnehmenden sowohl über interaktive Abstimmungsrunden als auch in Kleingruppendiskussionen aktiv einbringen konnten.

■ Ablaufplan des Dialogforums II

Begrüßung/Auftakt
Einführung: Überblick über den Prozess und in die Veranstaltung
Rheinhessen 2040 – Zukunfts- und Entwicklungspfade: Vorstellung Leitbild und Zukunftsbilder
Ergebnisvorstellung Verkehrskonzept Rheinhessen
Digitale Kleingruppendiskussion: Wegekettten und Module der „Gesamtstrategie Vernetzte Mobilität“
Zusammenfassung im Plenum
Interaktiver Ausklang: Bewertung der Maßnahmen
Ausblick - Nächste Schritte in Richtung Umsetzung und Verabschiedung

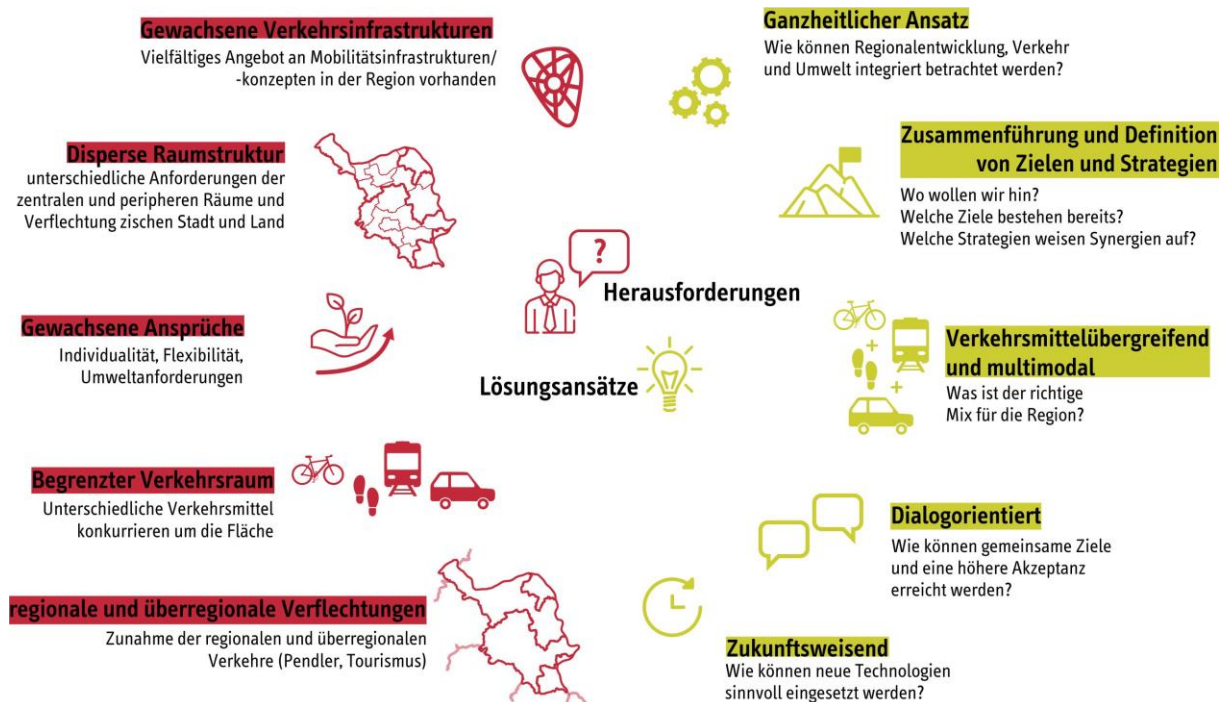
2 Begrüßung und Einführung

Herr Krämer begrüßte im Namen der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe die Teilnehmenden des Dialogforums und stellte Anlass und Hintergründe des Verkehrskonzeptes vor. Anschließend leitete Herr Kühnel vom Planungsbüro plan:mobil mit der Vorstellung des Prozesses und den Akteur*innen ein. Die Ebenen der Zusammenarbeit sind dabei

- **Lenkungskreis** (Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft, Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Städte Mainz und Worms, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)
- **Fachbeirat für Mobilität** (Geschäftsstelle Planungsgemeinschaft, Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen, Städte Mainz und Worms, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau; Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität, Hochschule RheinMain, ADFC (Kreis & Landesverband), ADAC, Mainzer Verkehrsgesellschaft, Landesbetrieb Mobilität, Energieagentur Rheinland-Pfalz, Zweckverband SPNV Süd, RNN, Verein Förderung ÖPNV Mainz-Bingen, VCD, PRO Bahn, ACE, Book'n Drive, mit vier Sitzungen)
- **Regionalversammlung** (zuletzt 06/2021)
- **Öffentliche Beteiligung** (Dialogforen und Projekthomepage)

Anschließend stellte Herr Kühnel Herausforderungen und Lösungsansätze in der Region Rheinhessen vor.

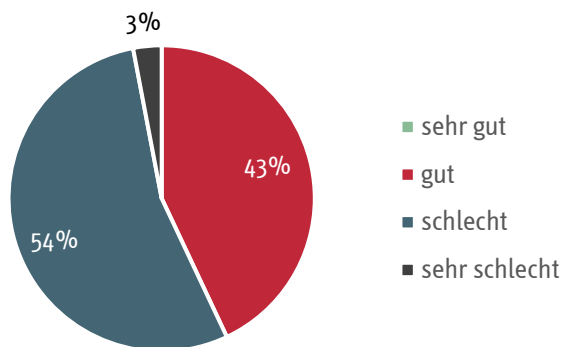
■ Abbildung 1: Herausforderungen und Lösungsansätze in der Region Rheinhessen



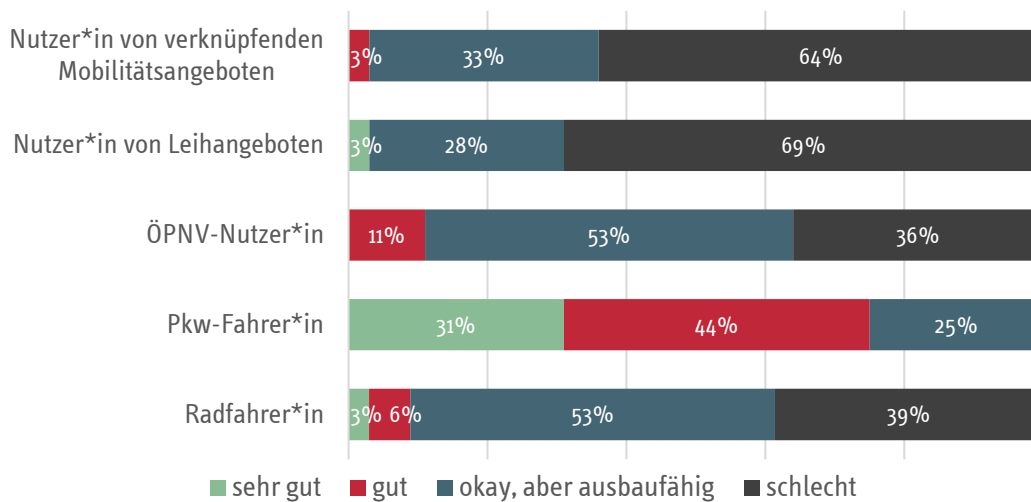
3 Rheinhessen 2040: Zukunfts- und Entwicklungspfade

Nach der Einführung präsentierte Herr Kühnel die Ergebnisse des **Dialogforum I** vom 13.07.2021 zur Einschätzung der Mobilitätsangebote in Rheinhessen (Abbildung 2) und aus Perspektive der Nutzergruppen (Abbildung 3).

■ **Abbildung 2: Wie schätzen Sie das Mobilitätsangebot in Rheinhessen ein? (n = 36)**



■ **Abbildung 3: Einschätzung der Region Rheinhessen aus Nutzergruppenperspektive (n = 36)**



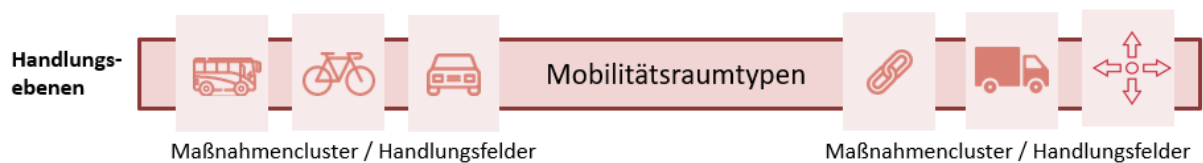
Zusammenfassend wurde das Mobilitätsangebot in Rheinhessen überwiegend als ausbaufähig (mit Ausnahme des MIV) bewertet. Defizite bestehen aus Nutzer*innenperspektive insbesondere bei Angeboten der vernetzten Mobilität und dem Angebot von Leihangeboten/Sharing-Fahrzeugen.

Unter dem Punkt Leitbild und strategische Zielaussage wurde als übergeordnetes Ziel die „Klimaneutralität in der Region Rheinhessen bis spätestens 2040 und gute Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zusammenbringen“ festgelegt. Planungsprämissen sind dabei Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verträglich abwickeln. Aus dem übergeordneten Ziel ergeben sich die folgenden fünf Mobilitätsziele:

- Vernetze Mobilität aus und innerhalb der Region
- Mobilität für alle
- Mobilität mit Zukunft
- Den Umstieg schaffen und
- Die Stärkung der vielfältigen Region

Handlungsebenen sind dabei die Mobilitätsraumtypen (Urbanes Zentrum, Suburbaner Übergangsraum, Zentraler Ort urban, Zentraler Ort ländlich, Dorf, Nicht integriertes Gewerbegebiet) mit den Maßnahmenclustern/ Handlungsfeldern ÖPNV, Fahrrad, MIV, Vernetzung, Lieferverkehr und Mobilitätsmanagement und Marketing.

■ Abbildung 4: Handlungsebenen und -felder in den Mobilitätsräumen



Handlungsleitend für alle Entwicklungen in Rheinhessen aber auch bundesweit sind die Anforderungen des Klimaschutzes. Um diese Ziele erreichen zu können, ist in den nächsten 10 Jahren die CO₂ Ausstoßmenge von 9 auf 2 Tonnen pro Person zu verringern. Unter der Annahme eines Anteils von rund 25 % für die eigene Mobilität ergibt sich somit ein CO₂-Budget von 500 kg p.P. für die Mobilität, was einer Fahrleistung von 5.000 km pro Jahr entspricht. Die Produktion eines Pkw verbraucht das CO₂-Budget für 12 Jahre, erst danach ist das Budget wieder für die Fortbewegung verfügbar.

Um den CO₂ Ausstoß in der Mobilität zu verringern, wird ein Mobilitätsmix aus Pkw, Elektro-Pkw, ÖPNV, Fahrrad, Lastenrad und zu Fuß gehen vorgeschlagen. So kann die Emissionsmenge von einer alleinigen Pkw-Nutzung verringert werden.

Anschließend wurden drei mögliche Zukunftspfade charakterisiert:

Zukunftsbild I „Autoorientierte Weiterentwicklung der Mobilität“

Trendverlängerung der autoorientierten Entwicklung:

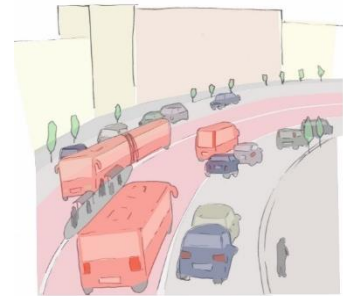
- Mehr Motorisierung und größere Fahrzeuge, teilweise E-Mobilität
- Weiterer Straßenbau
- ÖPNV-Angebot wird je nach Haushaltsslage angeboten
- Nur punktuelle Pull-Maßnahmen pro Umweltverbund
- Zunahme der Fahrleistung um 35,5 % zum aktuellen Stand
- Senkung des Endenergieverbrauchs um 25 % und der THG-Emissionen um 38 % zum aktuellen Stand



Zukunftsbild II „Geteilte und vernetzte Pendlermobilität“

Besser organisiertes System, auch der Verflechtung in Richtung Rhein-Main und Bad Kreuznach:

- Es wird auf die Störungen wie Staus reagiert mit ÖPNV-Vorrang und -Ausbau (Pull)
- Nur soweit nötig wird mit Push-Maßnahmen beim MIV reagiert
- Abnahme der Fahrleistung um 13,2 % gegenüber dem aktuellen Stand
- Senkung des Endenergieverbrauchs um 49 % und der THG-Emissionen um 58 % zum aktuellen Stand



Zukunftsbild III „Dekarbonisiertes System kurzer Wege“

Kombiniert im Sinne von Suffizienz (nötige Transformation zum Klimaschutz):

- Restriktive, auch fiskalische Eingriffe zur Förderung des Umweltverbundes
- „Push und Pull“ auch bei der Motorisierung
- Elektrifizierung der Antriebe und Verbreitung des Sharing-Ansatzes
- Verkehrseinsparung durch Nahraumorientierung und energetische Ressourceneffizienz
- Abnahme der Fahrleistung um 17,2 % gegenüber dem aktuellen Stand
- Senkung des Endenergieverbrauchs um 52 % und der THG-Emissionen um 60 % zu Analyse 2020



Im Vergleich sind Zukunftsbild II und III sehr ähnlich, unterscheiden sich somit weder signifikant bei der Abnahme der Fahrleistung, **noch** bei der Abnahme des Energieverbrauchs und der Treibhausgas-Emissionen. Zukunftsbild I hingegen entwickelt sich konträr, so nimmt die Fahrleistung im Vergleich zu 2020 deutlich zu, und die Abnahme des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen fällt deutlich geringer aus als bei Zukunftsbild II und III.

4 Verkehrskonzept Rheinhessen: Gesamtstrategie „Vernetztes Rheinhessen“

Von Beginn an hat der Prozess immer wieder die Notwendigkeit der Vernetzung von Teilregionen (auch über Rheinhessen hinaus) und die konsequente Förderung der umweltgerechten Verkehrsmittel hervorgebracht. Wichtige Bestandteile davon sind eine modular aufgebaute, konsequente Verknüpfung des Umweltverbundes, eine Entwicklung als Modellregion, eine gebündelte regionale und kommunale Verantwortung, wobei Formen der Zusammenarbeit erprobt werden sollen und eine Darstellung in Modulen der Umsetzung.

Die zentralen Zielvorstellungen des Konzeptes für die Region Rheinhessen werden im programmatischen Leitbild zusammengefasst. Das Leitbild stellt somit den übergeordneten Rahmen für die unterschiedlichen Teilprodukte dar. Die Inhalte der regionalen Teilstrategien sind integriert erarbeitet, in Strukturbildern skizziert und für eine bessere Lesbarkeit in der Gesamtstrategie „Vernetztes Rheinhessen“ thematisch gebündelt dargestellt.

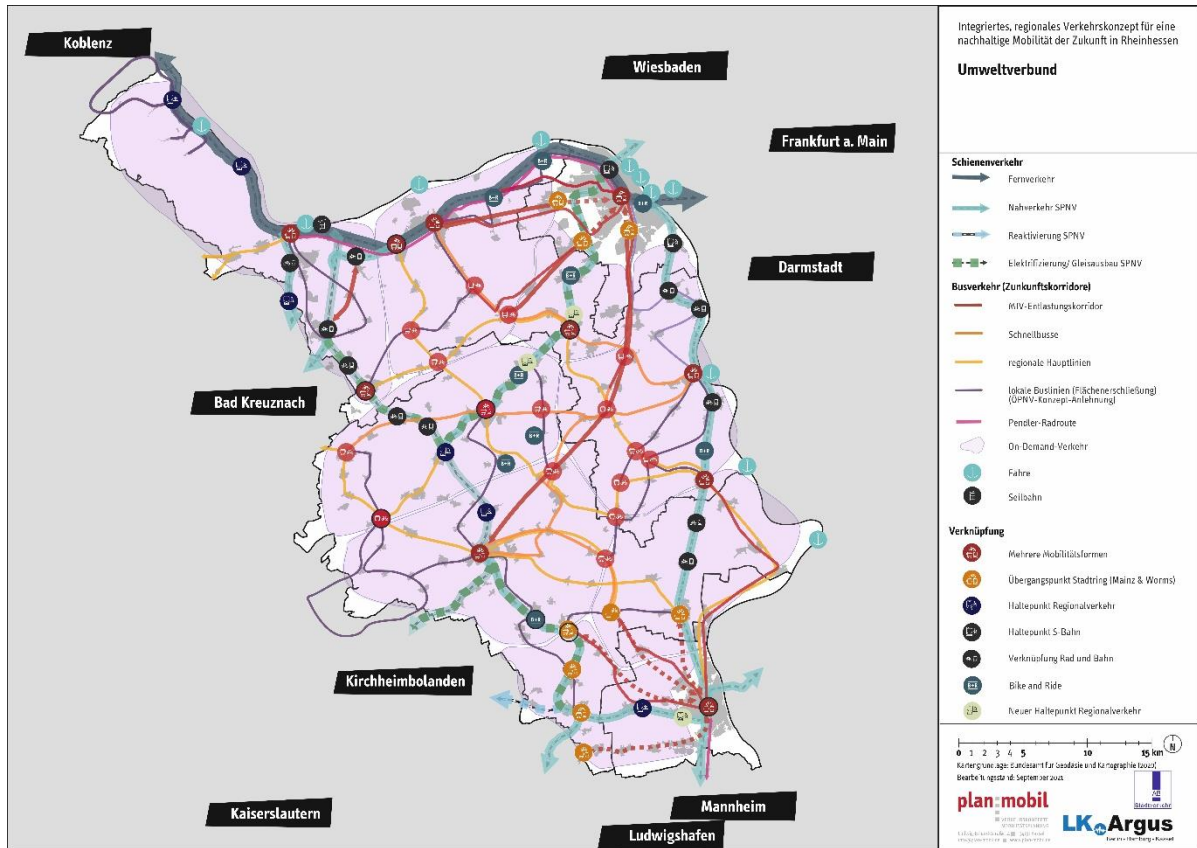
Die in den Strukturbildern dargestellten Planaussagen sind dabei nicht abschließend und umfassen neben räumlich konkreten Aussagen und Zielvorstellungen auch Vertiefungs- und Abwägungsaufgaben für die weitere Bearbeitung.

Umweltverbund in der Region

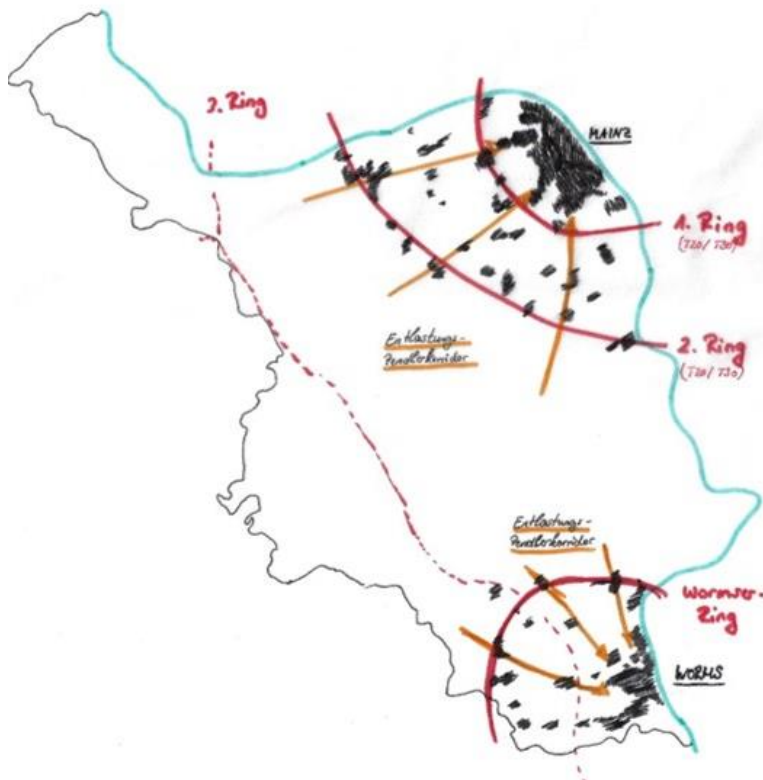
Das Strukturbild zeigt die Entwicklung des Umweltverbundes in der Region Rheinhessen. Zum Umweltverbund gehören der Bahn-, Bus-, Rad- und Fußverkehr sowie Fähren und Seilbahnen. Die Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsformen aus dem Umweltverbund kann an unterschiedlichen Punkten in Rheinhessen erfolgen. Die Handlungsstrategien beinhalten die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems auf Straße und Schiene mit seinen räumlichen und funktionalen Vernetzungen. Ein attraktiver, moderner und **aus-reichend** leistungsfähiger ÖPNV nimmt eine Schlüsselfunktion für die Verlagerung von Kfz-Verkehren und eine klimafreundliche Mobilität ein. Insbesondere auf starken Korridoren können noch deutlich Potenziale durch eine hochwertige Angebotsgestaltung erschlossen werden. Perspektivisch entlasten zwei ÖPNV-Ringe um Mainz und ein ÖPNV-Ring um Worms dauerhaft die beiden regionalen Zentren und binden die Region u.a. mit neuen **leistungsfähigen** Umstiegen in den Regional- und Fernverkehr ein.

Auch in der Fläche bzw. den Zwischenräumen bestehen weitere ÖPNV-Potenziale. Es sollen neue Zubringersysteme und flexible Angebote zu den leistungsstarken ÖPNV-Korridoren werden, die an die lokalen Rahmenbedingungen angepasst sind. Die Zubringersysteme sollen durch Anpassung der Taktfrequenzen in das regionale ÖPNV-System integriert und damit ein wichtiger Teil der **intermodalen** Ketten werden.

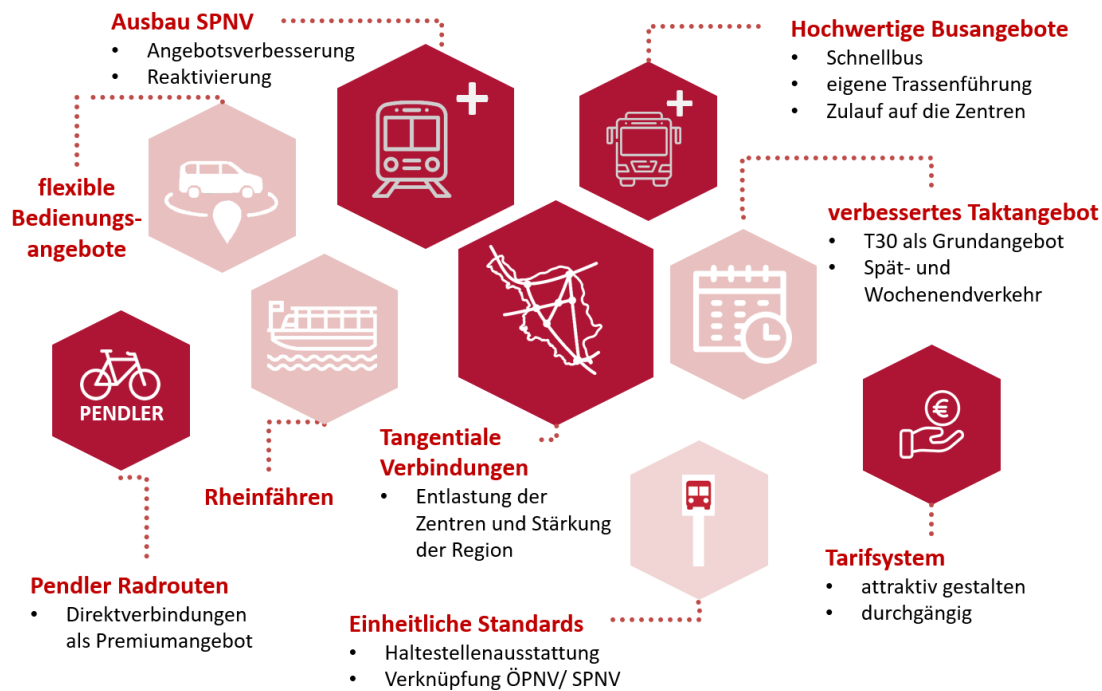
■ **Abbildung 6: Strukturbild Umweltverbund in der Region**



■ **Abbildung 5: Entlastungsringe um die regionalen Zentren Mainz und Worms**



■ **Abbildung 7: Handlungsansätze im Strukturbild Umweltverbund in der Region**

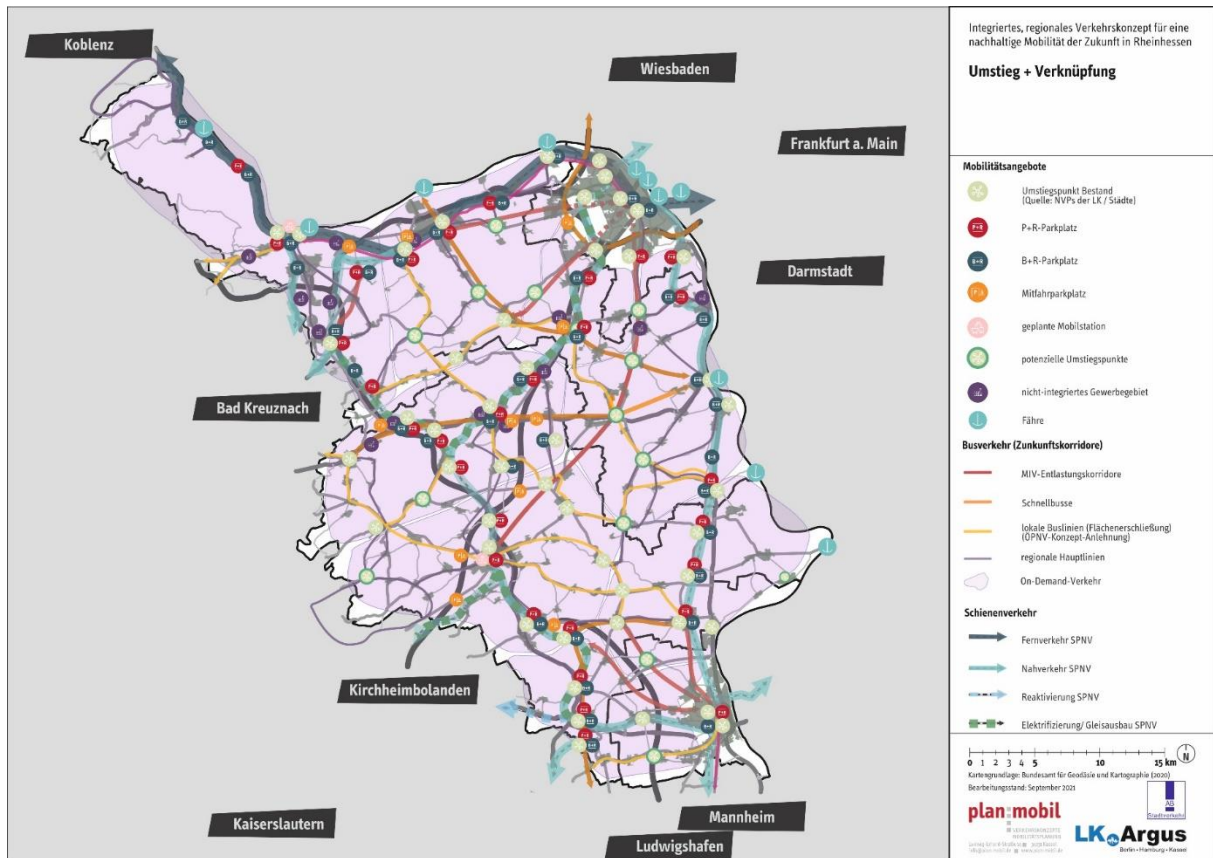


Strukturbild Umstieg und Verknüpfung

Nur durch eine ausgeprägte Mobilität der Nähe und durch eine Vernetzung von Angeboten des Umweltverbundes wird ein System geschaffen, das Verkehre vermeidet, verlagert und den Umstieg fördert. Kernaufgaben sind nicht zuletzt der Ausbau des Umweltverbundes bis in die städtischen Siedlungskerne und die eher ländlich gelegenen Räume sowie die bessere Verknüpfung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern durch leistungsfähige Umstiegspunkte. Die Vernetzung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern und Angeboten schafft neue Mobilitäts Optionen. Durch den Ausbau eines Netzes von Mobilstationen soll zudem die Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt gesteigert und der Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern auch in den ländlich geprägten Räumen erleichtert werden.

In Abbildung 9 werden verschiedene Handlungsansätze für das Strukturbild Umstieg und Verknüpfung aufgeführt.

■ **Abbildung 8: Strukturbild Umstieg und Verknüpfung**



■ **Abbildung 9: Handlungsansätze im Strukturbild Umstieg und Verknüpfung**



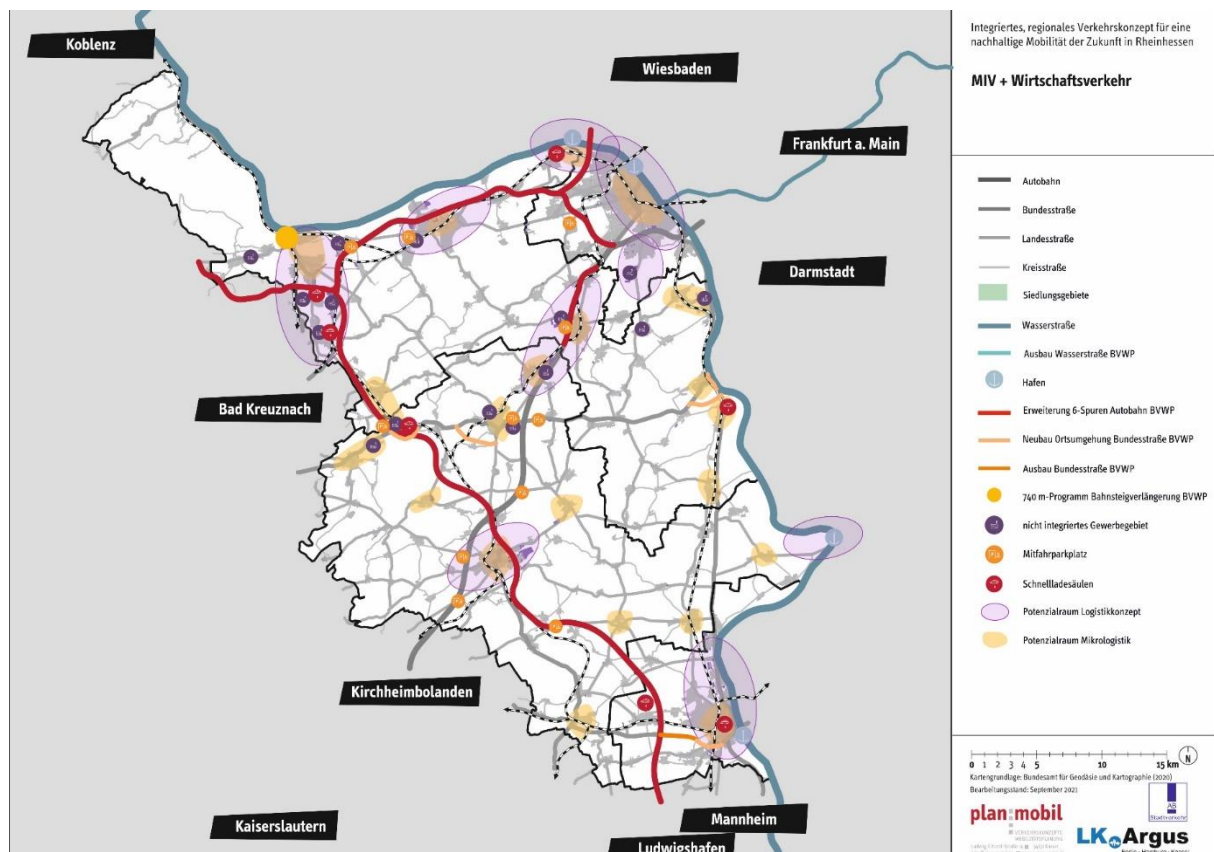
Strukturbild MIV + Wirtschaft

Berücksichtigt sind alle Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit vordringlichem Bedarf und darüber hinaus Ergänzungen, Maßnahmen und Weiterentwicklungen im Rahmen einer integrierten räumlichen Gesamtbetrachtung, deren Realisierung zum Teil auch erst nach 2040 erfolgen wird. Angestrebt wird neben der Sanierung der Umbau und Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur zur Unterstützung einer integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung unter Priorisierung des Umweltverbundes.

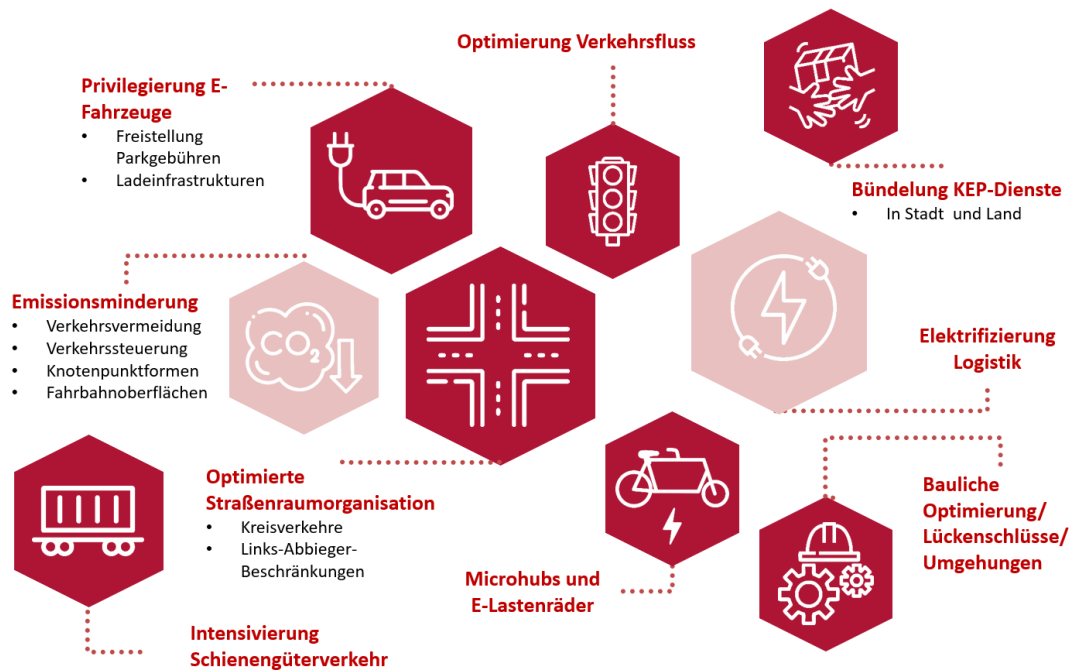
Eine Stärke der Region ist die diversifizierte Wirtschaftsstruktur, ein differenzierter Dienstleistungssektor und landwirtschaftlicher Nutzungen zusammensetzt. Die Wirtschaftsstandorte bilden einen wichtigen wirtschaftlichen Stützpfeiler der Region. Zugleich ist das Ziel die Wirtschafts- und Güterverkehre räumlich und zeitlich stärker zu steuern, vor allem auch zur Entlastung der Wohnquartiere und der Innenstadt. Dabei soll die optimale Güterversorgung der Stadt sichergestellt bleiben. Neue Formen der Logistik und neue Antriebstechniken werden auch im Wirtschafts- und Lieferverkehr durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement gefördert und etablieren sich.

In Abbildung 11 werden verschiedene Handlungsansätze für das Strukturbild MIV und Wirtschaft aufgeführt.

■ **Abbildung 10: Strukturbild MIV + Wirtschaft**



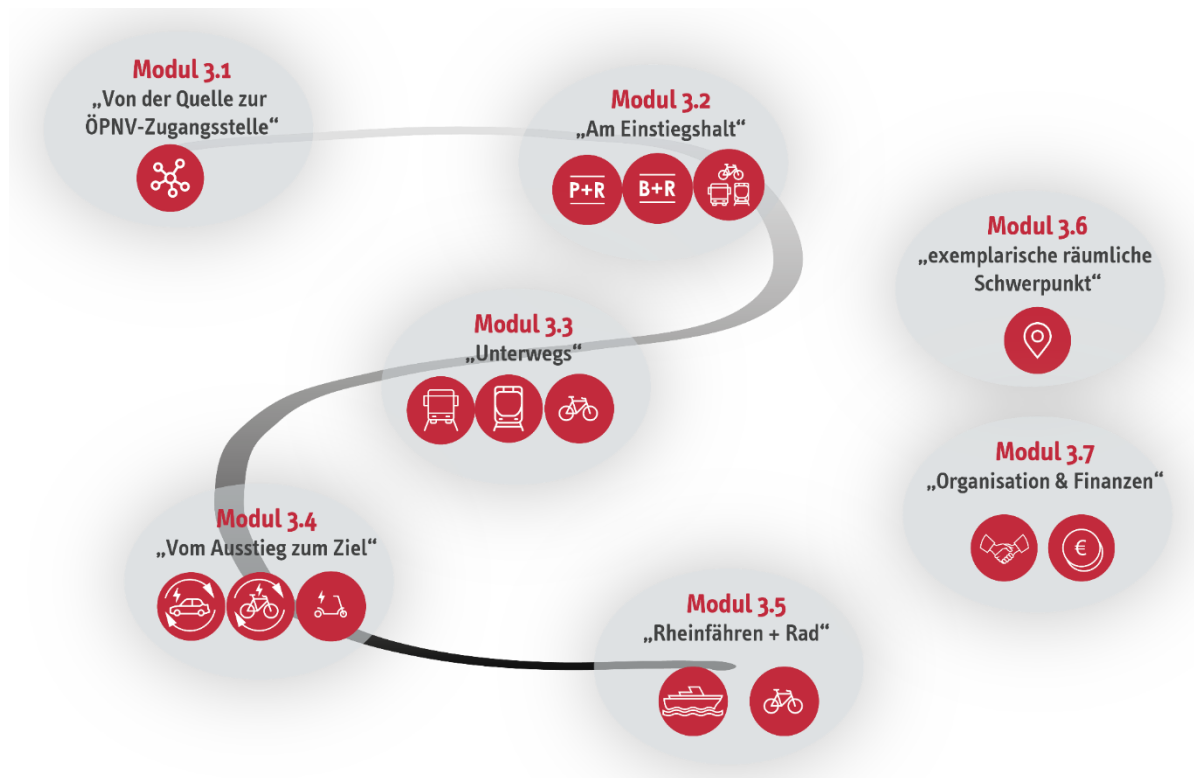
■ **Abbildung 11: Handlungsansätze im Strukturbild MIV + Wirtschaft**



Die Umsetzung der Lösungsvorschläge soll teilräumlich in Modulen umgesetzt werden, die sich an der Wege-kette orientieren (siehe Abbildung 12). Folgende Module werden im Dialogforum anhand von Beispielbildern beschrieben:

- Modul 3.1 „Von der Quelle zur ÖPNV-Zugangsstelle“
- Modul 3.2 „Am Einstieghalt“
- Modul 3.3 „Unterwegs im SPNV/ÖPNV“
- Modul 3.4 „Vom Ausstieg zum Ziel“
- Modul 3.5 „Rheinfahren + Rad“
- Modul 3.6 „exemplarische räumliche Schwerpunkte“
- Modul 3.7 „Organisation & Finanzen“

■ **Abbildung 12: Teilräumliche Umsetzung in Modulen**



Während des gesamten Dialogforums stand es den Teilnehmenden offen, ihre Anregungen, Hinweise und Kritiken via Chat-Funktion den anderen Teilnehmenden als auch den Gutachter*innen 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
Allgemeine Statements
Das Zentrenkonzept der Stadt Mainz ist genau kontraproduktiv zu Bild 3
Bitte einen dreigleisigen Ausbau Worms - Osthofen mit in die Überlegungen einbeziehen. Das würde für die Standzeiten der S6 in Worms eine Reduzierung ermöglichen.
Es fehlt mir die SPNV-Verbindungen in Richtung Neustadt (W) und KL. Die sind nämlich mangelhaft.
Es fehlt mir die Strukturierung der Pendlerströme und die Optimierung im Großraum
Nach Ebersheim muss übrigens auch eine Straßenbahn gebaut werden 👍
Mit einem neuen Stadtteil zwischen Hechtsheim und Ebersheim sieht das dann schon wieder ganz anders aus.
Die allgemeine Sicht muss gebrochen werden: Ich habe einen Anspruch auf einen kostenlosen Parkplatz auf der Straße.

Mobilitätserziehung klingt gut! Allerdings sollte es dabei nicht nur darum gehen, das FRad mehr zu nutzen, sondern es auch richtig zu nutzen - will heißen: Nicht auf den Gehwegen, in Fußgängerbereichen, etc. und auch mit der richtigen, funktionierenden Ausstattung.

Das eigene Rad im ÖV mitzunehmen halte ich für wichtiger, als Bikesharing-Angebote an den einzelnen Umsteigepunkten; Das gleiche gilt für E-Roller

Hier ein hochwertiges Busangebot aus Malmö: https://www.google.com/search?q=malm%C3%B6+%C3%B6ffentliche+verkehrsmittel&rlz=1C1AVFC_enDE788DE810&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjlfSq-670AhV4SPED-HUuyApkQ_AUoA3oECAEQBQ&biw=1522&bih=706&dpr=1.25#imgrc=Bb1FPKQ_aU-M8M

Das Ingelheimer Leihradssystem wird wieder abgebaut - sie kommen zu spät!

Österreich bietet ein 365 Euro Jahresticket für den Bahnverkehr

Nachfragen	Umgang
Könnten Sie die Rechnung mit 24 Jahren für ein E-Auto bitte im Nachgang zur Verfügung stellen?	Umweltbundesamt
Wie wird der hohe Zeitverlust bei Umstiegen bewertet?	Durch die systematische Verknüpfung von Angeboten werden die Umsteigszeiten reduziert und verlässlich organisiert.
Autobahn 6 Spuren - Was ist mit 4+2? Verkehr zieht Verkehr an	Übernahme von Aussagen des Bundesverkehrswegeplans des Bundes
Wurde auch bereits nach möglichen Flächen für die Hubs geschaut?	Eine konkrete Flächenprüfung kann auf regionaler Ebene nicht erfolgen, vorliegende Planungen in den Kommunen werden aber berücksichtigt
Wo denken Sie ein BRT-System in Rheinhessen konkret an?	In schienenfernen Räumen und den MIV-Entlastungskorridoren kann der Einsatz vorrangig geprüft werden
Sollte man aktuell noch Diesel-Busse kaufen? Anlass gegeben...	Neuerdings gelten Quotenregelungen für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben
Wer denkt an Senioren > 80J? Apps? Fahrräder?	Barrierefreie Mobilität ist eine wichtige Grundlage des Konzeptes

<p>Wer soll die Maßnahmen umsetzen? Es fehlt in den Kommunen das geeignete Personal!</p>	<p>Die Umsetzung obliegt den jeweiligen Baulastträgern. Der erforderliche Umbau der Verkehrssysteme erfordert aber auch deutliche personelle Mehrkapazitäten</p>
<p>Ein "Newsletter" wäre gut!</p>	<p>Möglichkeit der Information besteht über die Planungsgemeinschaft</p>

5 Digitale Kleingruppendiskussion

Zu Beginn der Kleingruppenphase wurde das unterschiedliche teils räumliche Mobilitätsverhalten für die verschiedenen Verkehrsmittel Rad, ÖV, Auto und keine Nutzung als Anteil der Wege von monomodalen und multimodalen Personengruppen gezeigt.

Anschließend wurden die Teilnehmenden für eine Diskussion in drei Gruppen eingeteilt, um in Kleingruppen die Leitfragen

- Wie sind Sie in 10 Jahren in Rheinhessen unterwegs?
- Was bedarf es, damit Sie in Zukunft auf das Auto für den ganzen Weg verzichten und umsteigen?
- Wo sehen Sie alltägliche Hindernisse in der Umsetzung für Sie?

zu diskutieren. Die diskutierten Fragen waren in allen Kleingruppen identisch.

5.1 Wünsche

Umstieg fördern

- Gründe für den vermehrten Umstieg auf den Umweltverbund und gute Alternativen zum MIV
- Umstiegsprämien, eine Adressierung von Arbeitgebern (z. B. durch Jobfahrräder) und Lockangebote für Neukundinnen und -kunden (z. B. Schnupperfreifahrten) können fördern
- Klimaschutz vorantreiben
- Tickets müssen sozialverträglich sein
- Schaffung von Verbundlösungen/ überregionalen Angeboten (unabhängig von administrativen Grenzen)
- Schaffung einer einfachen, verständlichen und verkehrsträger- und regionsübergreifenden (u.a. Fähre), einheitliche Tarifstruktur, möglichst per App nutzbar
- Flächengerechtigkeit: Fuß-/Radverkehr sollten ebenso wie der Autoverkehr gewürdigt werden
- Förderung der Nahmobilität und des MIV

Fahrradmitnahme im ÖV

- Diskussion um Fahrradmitnahme im ÖV: Sie wird gewünscht, um die Wege am Zielort mit dem eigenen Fahrrad zurückzulegen. Sie schränkt die Kapazitäten in den Spitzenzeiten ein. Vorschlag: Fahrrad-
Wägel (Sorgt für Verlangsamung im Betrieb und Behinderung in Ortsdurchfahrten und Stadtverkehr)
- Radmitnahme im Bus sollte immer möglich sein/ garantiert werden

Qualität der Infrastruktur

- Bei der zukünftigen Ausgestaltung der Verkehrswende die Nutzungsansprüche älterer und mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigen
- Saubere Haltestellen

- Echtzeit-Anzeigen an den Haltestellen, die funktionieren und keine falschen Angaben anzeigen; Anzeige alternativer Verbindungen/ Mobilitätsangebote
- Alle Bahnhöfe sollten mit Fahrstühlen ausgestattet werden, die auch mit dem Rad nutzbar sind
- Unterhaltung der Infrastruktur und Sicherstellung einer einfachen und unfallfreien Nutzung dieser (Schneeräumung, Schadensbehebung etc.) → Überprüfung durch das Ordnungsamt
- Radinfrastruktur sicher und separiert vom Fußverkehr ausbauen

Verknüpfung/ Erweiterung von Angeboten

- Dezentrale Siedlungsstrukturen um Mobilitätsbedürfnisse zu minimieren
- Integration von Lastenrädern in Sharingangebote (löst Problematik des Transports von schweren Einkäufen im urbanen/ suburbanen Raum)
- Vorhandene Bürgerbusse stellen ein gutes Angebot dar; ehrenamtliche Tätigkeit in den regulären ÖV-Betrieb integrieren
- Bürgerbusse sollten abseits eines Linienweges die Menschen bis nach Hause fahren
- Mitfahrmöglichkeiten im Pkw besser vermarkten/ kommunizieren
- Reaktivierung alter Bahnstrecken (u.a. Zellertalbahn) im Speckgürtel, da nur der SPNV leistungsfähig genug ist
- SPNV-Verbindungen in Richtung Kaiserslautern wünschenswert (durch Streckenausbau oder Reaktivierung alter Streckenabschnitte)
- ÖV wie in Magdeburg

5.2 Hemmnisse/ Probleme

Sicherheit und Qualität Infrastruktur

- Barrierefreiheit kommt auch Fahrradfahrer*innen zugute; mitunter bestehen noch Höhenunterschiede beim Ein-/ Ausstieg bei Bus und Bahn, die die Fahrradmitnahme erschweren
- Fehlende Informationen verunsichern (Punktlichkeit, Umstieg auf andere Linien)
- Förderung von attraktiven und verkehrsberuhigten Zentren: Fußverkehrs- und Radinfrastruktur unzureichend, Menschen fühlen sich unsicher, wenn es kein Angebot auf engen Straßen gibt, die zusätzlich durch das Parken/ zu schnellen Autoverkehr eingeengt werden
- Komfort der Busse unzureichend, kaum/ keine Polsterung der Sitze bei gleichzeitig schlechtem Fahrbahnbelag
- ÖV unter Pandemiebedingungen – Wie soll der einzuhaltende Abstand geregelt werden?

Fahrradmitnahme im ÖV

- Problematik im ÖV: Transport von Einkäufen, v.a. bei entfernteren Einkaufsmöglichkeiten
- Wunsch das eigene Rad mitzunehmen, da darauf Gepäcktaschen montiert sind und einzelne Wegstrecken mit dem Rad zurückgelegt werden wollen
- Fahrradmitnahme im Bus nicht möglich

Tarif

- Fahrradmitnahme mit extra Kosten verbunden, Hindernis das Fahrrad mitzunehmen
- Tarifsystem zu kompliziert (Geltungsbereiche, vor 9 Uhr, nach 9 Uhr) und zu teuer
- Preisliche Ausgestaltung von ÖPNV-Tickets insbesondere im Abonnement (z. B. Jobticket)

Verknüpfung von Angeboten

- Sind Flächen für die Einrichtung von Umstiegsorten vorhanden? Siedlungsbereiche sind bereits ausgelastet
- P+R aktuell nur für Einpendler*innen gedacht, auch für Auspendelnde von Interesse (Bsp. Mainz); bei Standortwahl berücksichtigen

Angebot

- Wenig Direktfahrten im ÖPNV zu den größeren Zentren möglich; immer mit Umstiegen verbunden
- ÖV als Alternative zum Auto oft nicht nutzbar (Angebot), **wer kann nutzt das Auto.**
Beispielverbindung Wörrstadt – Saulheim (nur mit dem Rad möglich)
- Schlechtes ÖV-Angebot in den Randzeiten, Bsp: Beim Ausgehen abends in einem zentralen Ort kommt man nicht mehr mit dem ÖV zu seinem Wohnort im suburbanen Raum zurück
- Busse sind nicht leistungsfähig genug, v.a. in den Wintermonaten sind diese überfüllt und bleiben an Anstiegen hängen
- Qualitätssicherung wichtig: Mangelnde Pünktlichkeit sowie die mangelnde Bereitstellung von Fahrgastinformationen führen zu Frust bei der Nutzung des ÖVs
- Radfahren im hohen Alter ist problematisch
- Versorgung (Einkauf, Ärzt*innen) ist nicht überall im Wohnumfeld vorhanden

Planungsprozesse

- Herausforderung Umsetzung: Wer setzt um? Es sind neue Allianzen erforderlich. Bisher wurde viel vor sich hingearbeitet, aber nicht regional gemeinsam agiert
- Lange Genehmigungszeiten bremsen Ausgestaltung/ Angebotsausweitung im Verkehrswesen; kürzere Genehmigungszeiten für Planungsvorhaben
- Bei vielen Planenden und Entscheider*innen steht das Auto an erster Stelle. Zudem fehlt der Mut, Bussen einen Vorrang einzuräumen oder visionäre Projekte (z.B. Seilbahnkonzepte, Magnetschwebbahnen entlang alter Trassen) zu denken
- Aktuell immer noch großer Diskurs um die Aufteilung der Fläche; MIV steht dabei im Vordergrund

5.3 Anmerkungen

Umweltschutz und Fahrrad

- Radfahrern stehen bereits viele Flächen zur Verfügung, die Einhaltung der Verkehrsregeln ist eher das Problem

- Unterschiedliche Einschätzung zur Sinnhaftigkeit von Bikesharing. Einerseits wird die Mitnahme des eigenen Fahrrads gewünscht, andererseits wird auf die flexiblen Nutzungs- und Einsatzmöglichkeiten eines Leihfahrradsystems hingewiesen
- Aktuell Rückgriff auf das Auto durch jahrelange Förderung des MIV + Bequemlichkeit
- Weitere Umweltbelange (z.B. keine Zunahme der Versiegelung) sollten bei einer Förderung des Umweltverbands mitberücksichtigt werden

Mut für neue Projekte!

- Teilweise bestehen bereits heute gute ÖV-Angebote, die jedoch wenig bekannt sind. Hierzu sollte die Werbung verstärkt werden, u.a. sollten Testwochen vorgesehen werden.
- Beispiele aus den Nachbarländern aufgreifen (z.B. 365 € Jahresticket) und hierzulande testen; wirtschaftliche Defizite durch steuerliche Mittel ausgleichen → Mut für Projekte!

Mobilität generationenübergreifend

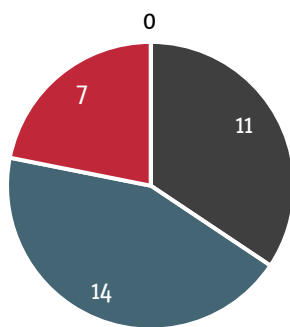
- Ein Autoverzicht im Alter erfordert einen Umzug nach Mainz (Lieferdienste, Versorgungseinrichtungen in Wohnortnähe)
- Ein Autoverzicht im Alter erfordert einen Umzug nach Würzburg (Lieferdienste, Versorgungseinrichtungen in Wohnortnähe); aktuell bei Gut-Wetter-Lage werden viele Aktivitäten zu Fuß oder mit dem Rad erledigt (im unmittelbaren Umfeld)
- Mobilitätsverhalten der Menschen nur schwer zu ändern, vor allem von Personen bereits im höheren Alter – Verkehrserziehung von jüngeren Generationen zu einem inter- und multimodalen Verkehrsverhalten, aber auch für ältere Nutzergruppen wünschenswert (Beachtung der Vorbildfunktion von Eltern für ihre Kinder)

6 Bewertung der Maßnahmen

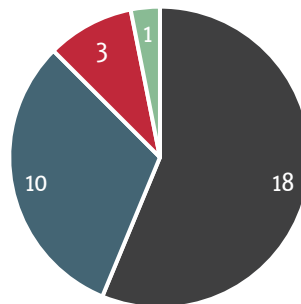
Das Dialogforum wurde mit einer allgemeinen Aussprache zu den Ergebnissen der Workshopphase abgeschlossen. Anschließend wurden die Teilnehmenden gebeten auszuwählen, wie wichtig sie die im Laufe der Veranstaltung diskutierten Maßnahmen einschätzen.

Bewertungen Teil 1

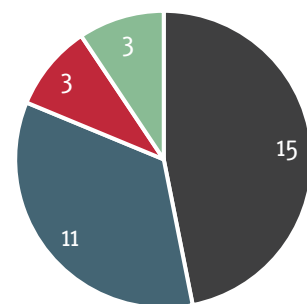
Rad: Serviceangebote für das Fahrrad



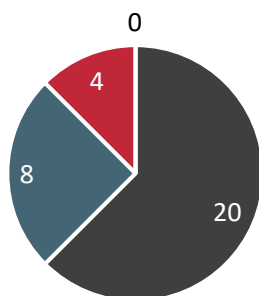
Rad: Fußverkehr / Nahmobilität als Zubringer zum ÖV



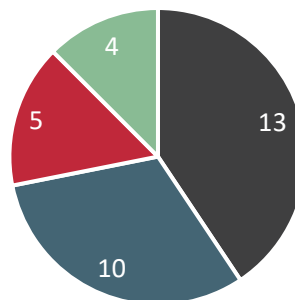
Rad: Radparken in der Stellplatzsättigung



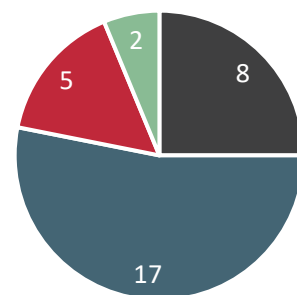
Auto: Geschwindigkeitskonzept zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung des Unfallrisikos



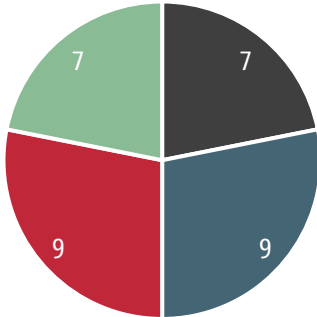
Autofreie / autoreduzierte Zentren



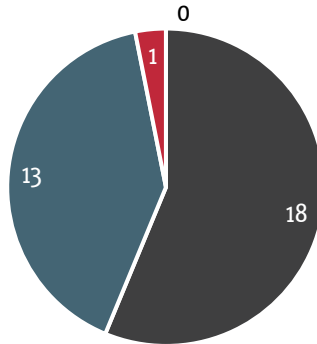
Auto: Bauliche Optimierungen / Lückenschlüsse an ausgewählten Orten



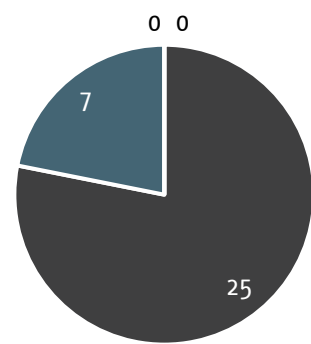
Auto: Implementierung von Pilotprojekten zum Autonomen Fahren



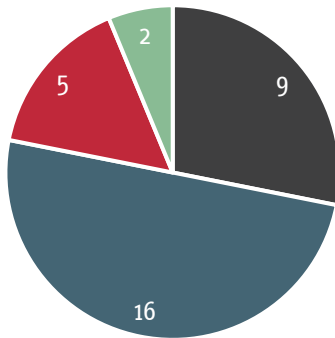
Umstieg: Räumliche Bündelung vernetzter Mobilität



Umstieg: Schnittstellen schaffen - P+R und B+R



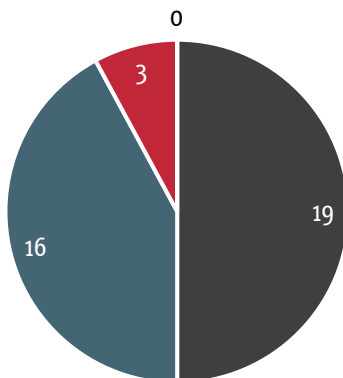
Umstieg: Regionales Bikesharing



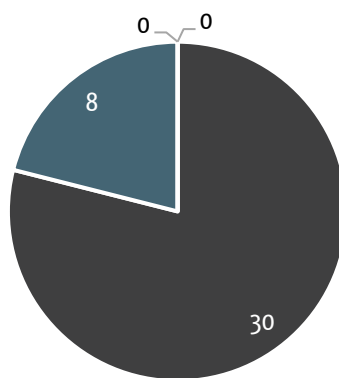
- sehr wichtig
- eher wichtig
- eher unwichtig
- gar nicht wichtig

Bewertung Teil 2

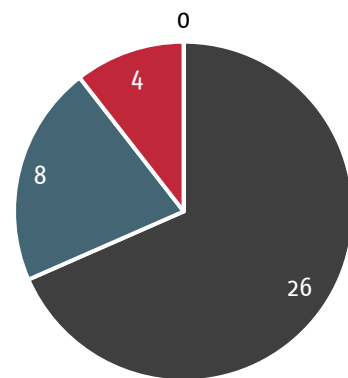
ÖV: Hochwertige Busangebote in der Region



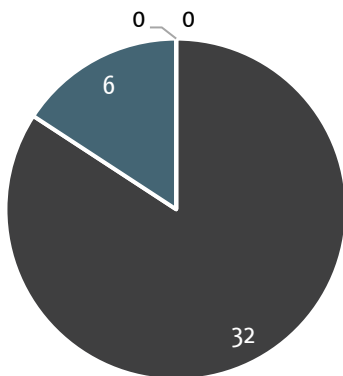
ÖV: Rheinhessen-Takt: Regelmäßig und verlässlich



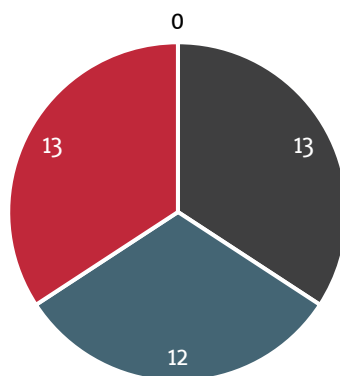
ÖV: Ausbau des Schienenpersonenverkehrs



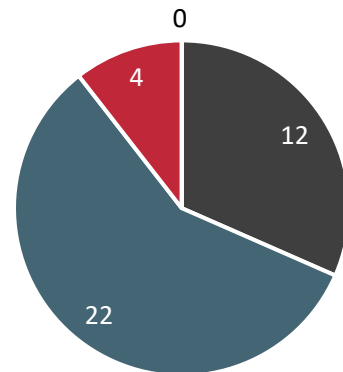
ÖV: Attraktiver und durchgängig Tarif



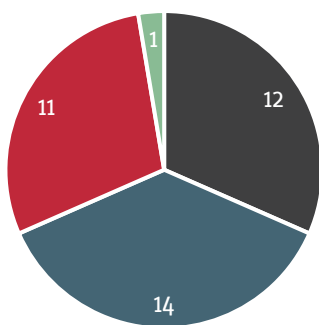
ÖV: Fahren als Teil des ÖPNV-Systems



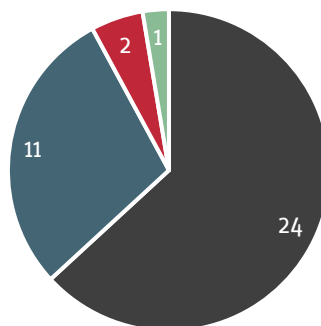
ÖV: Attraktive Haltestellen



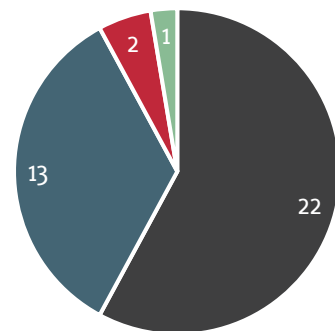
ÖV: Saisonale ÖPNV-Angebote: Fahrradbusse / Shuttleverkehre



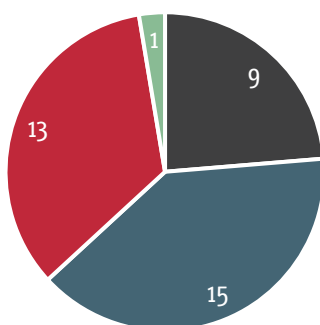
Rad: Zusammenhängendes Radnetz im Alltag



Rad: Ausbau von Pendler-Radrouten



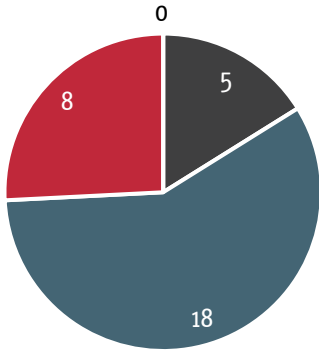
Rad: Übersichtliche radtouristische und Freizeitrouten



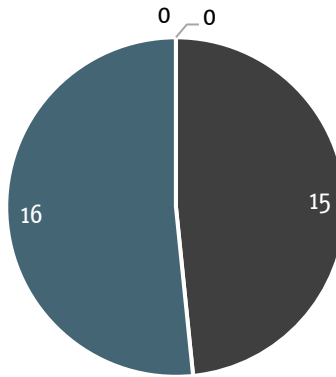
- sehr wichtig
- eher wichtig
- eher unwichtig
- gar nicht wichtig

Bewertung Teil 3

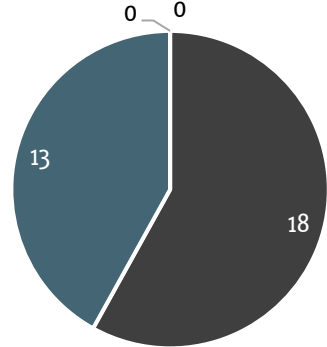
Umstieg: Geteiltes Fahrzeug - Rheinhesenweites Carsharing



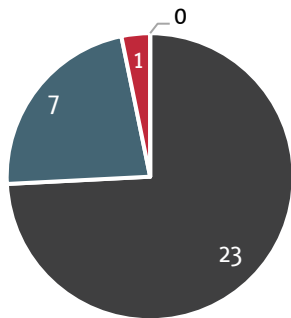
Logistik: Innovative Logistik in Stadt und Land



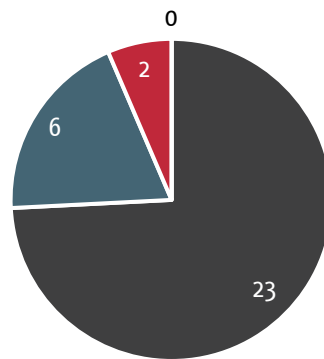
Logistik: Umweltsensitive Werk- / Lieferflottensteuerung



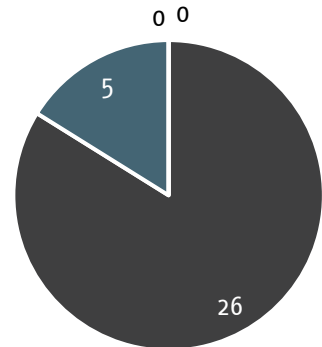
Logistik: Intensivierung des Schienengüterverkehrs, langfristig Elektrifizierung von Güterverkehren



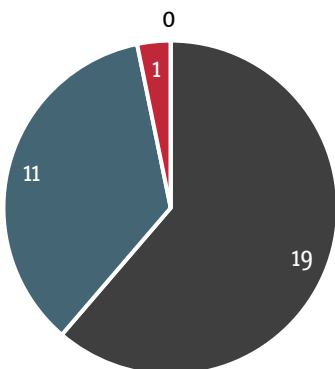
Regionweites Mobilitätsmanagement



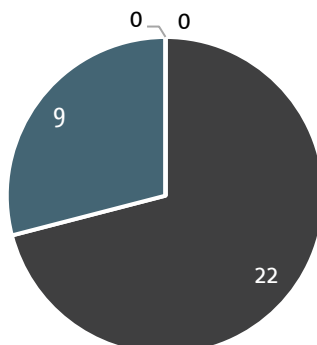
Verkehrssicherheit erhöhen



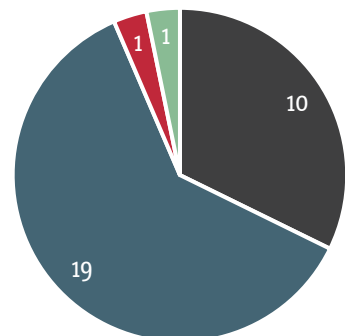
Barrierefreies Rheinhesen



Integrierte Stadt- / Siedlungsentwicklung berücksichtigt Mobilität



Ausbaustrategie Laden und Wasserstofftanken



7 Ausblick auf den weiteren Erarbeitungsprozess

Der Erarbeitungsprozess des integrierten, regionalen Verkehrskonzeptes für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Rheinhessen biegt mit dem Dialogforum II in die finale Überarbeitung ein. Der Endbericht soll Anfang 2022 vorliegen und möglichst in der ersten Jahreshälfte durch die **Regionalkonferenz** beschlossen werden.

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.