

POSITIONSPAPIER

ANFORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT AN EINE MODERNE VERKEHRS- UND MOBILITÄTSPOLITIK



INHALT

VORWORT	5
INTERVIEW MIT IHK-PRÄSIDENT ULRICH CASPAR UND HANDWERKSKAMMER-PRÄSIDENT BERND EHINGER	6
1. PRÄAMBEL	8
2. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN WIRTSCHAFTSVERKEHR	11
3. ANFORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT AN EINE MODERNE VERKEHRS- UND MOBILITÄTSPOLITIK	16
4. VERKEHRSPOLITISCHE KERNTHEMEN	20
5. EMPFEHLUNGEN	27
6. FÜR DIE WIRTSCHAFT BEDEUTENDE VERKEHRSINFRASTRUKTURPROJEKTE IN FRANKFURT AM MAIN	34
INTERVIEW MIT DR. ALEXANDER THEISS	36
MITGLIEDER DES ARBEITSKREISES	39
OFFENER BRIEF AN DIE MITGLIEDER DES MAGISTRATS DER STADT FRANKFURT AM MAIN	40
IMPRESSUM	42

VORWORT

Stadt und Region wachsen seit vielen Jahren. Mit dem stetigen Wirtschaftswachstum geht ein Zuwachs an Arbeitsplätzen, Bevölkerung, Pendlern, Studenten und Touristen einher. Dieses Wachstum, ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsangebote machen die Frage dringlich, welche Antworten die Stadt Frankfurt am Main als Herz der Region auf den wachsenden Verkehr hat; denn Frankfurts Prosperität lebt von der Erreichbarkeit.

Der Magistrat der Stadt hat angekündigt, einen Strategischen Masterplan zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität der Zukunft erstellen zu wollen – ein aus Sicht der Wirtschaft wichtiger und richtiger Schritt, denn Verkehr und Mobilität sind auch für die Mitglieder der Wirtschaftskammern wichtige und drängende Themen. Ein solcher Masterplan sollte nach unserem Verständnis die aktuellen ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen berücksichtigen. Ebenso wichtig ist, dass alle relevanten gesellschaftlichen Akteure Ihre Belange in die politischen Diskussionen einbringen können, wenn dieser Masterplan erstellt wird.

Wir wollen mit dieser Veröffentlichung die Anforderungen der Wirtschaft an eine moderne Verkehrs- und Mobilitäts-politik der Stadt Frankfurt am Main zum Ausdruck bringen und gleichzeitig zum Dialog mit der hiesigen Wirtschaft einladen. Denn ein ausgewogenes Ergebnis setzt voraus, dass alle Akteure offen miteinander kommunizieren.

Ulrich Caspar
Präsident
IHK Frankfurt am Main

Bernd Ehinger
Präsident
Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main

INTERVIEW MIT ULRICH CASPAR, PRÄSIDENT IHK FRANKFURT AM MAIN
UND BERND EHINGER, PRÄSIDENT HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN

EIN STARKER WIRTSCHAFTSRAUM BRAUCHT EINE MODERNE VERKEHRS- UND MOBILITÄTSPOLITIK

Die IHK Frankfurt am Main und die Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main bringen sich regelmäßig in die Debatten zur Entwicklung des Wirtschaftsstandortes ein. Auch zum Thema „Verkehrsinfrastruktur und Mobilität“ ist die IHK und HWK medienwirksam aktiv. Es wurde dazu sogar mit 14 weiteren Akteuren zusammen ein offener Brief an die Mitglieder des Magistrats der Stadt Frankfurt am Main verfasst. Warum jetzt noch ein Positionspapier zum Thema?



Ulrich Caspar



Bernd Ehinger

Verkehr und Mobilität sind eines der wichtigsten Themen für die Zukunftsfähigkeit von Stadt und Region. Denn die Unternehmen sitzen hier wegen der extrem günstigen Lage und der guten Anbindung über die Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft und Wasser. Die hervorragende Erreichbarkeit ist der Wettbewerbsvorteil unseres Wirtschaftsstandortes, der nicht aufs Spiel gesetzt werden darf. Es gehört zu den Kernaufgaben der Verkehrspolitik, Lösungen dafür zu entwickeln, wie die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur in einer wachsenden Stadt nachhaltig sichergestellt werden kann. Dafür braucht es einen Strategischen Masterplan, der die Dynamik dieses Wirtschaftsraums und die veränderte Mobilitätsnachfrage adäquat abbildet. Als Wirtschaftskammern wollen wir den Handlungsdruck erhöhen, damit sich endlich etwas bewegt.

Wenn Sie die Situation des Wirtschaftsverkehrs in Schulnoten beschreiben müssten, wie fiele die Bewertung aus?

In einem Zeugnis würde der Vermerk stehen: „Die Versetzung ist gefährdet.“ Wenn die Kapazitätsengpässe in der Verkehrsinfrastruktur nicht abgebaut

werden, verliert der Wirtschaftsstandort einen strategischen Vorteil im jetzt härter gewordenen Wettbewerb. Und das hätte weitreichende Folgen. Unternehmen könnten ihre Standortwahl überdenken und der Stadt sowie der Region der Verlust von Arbeitsplätzen drohen.

In welchen Bereichen ist der Handlungsbedarf am größten?

Die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes hat zu einem enormen Einwohner- und Beschäftigungswachstum geführt. So hat alleine die Stadt Frankfurt am Main in den vergangenen Jahren rund 120.000 Einwohner hinzugewonnen. Mithin werden entsprechend mehr Waren, Güter und Dienstleistungen nachgefragt. Gleichzeitig gibt es in der Stadt mehr als 600.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse und die wollen wir nach der Coronakrise auch wieder haben. Die Crux ist jedoch: Die Verkehrsinfrastruktur hielt mit diesem Wachstum nicht Schritt und gerät inzwischen immer stärker an ihre Belastungsgrenze. Die Kapazitätsengpässe führen zu Verspätungen im ÖPNV und Schienenverkehr und verursachen zudem vermehrt Staus auf den Straßen. Eine Gesamtverkehrsstrategie ist aus Sicht der Wirtschaft deshalb dringend geboten.

In dem Antwortschreiben des amtierenden Oberbürgermeisters auf den offenen Brief wurde angekündigt, dass sich der Verkehrsdezernent „in den nächsten Tagen“ mit Ihnen in Verbindung setzen wollte. Das war im Oktober 2019. Was ist seither geschehen? Hat er den Dialog aufgenommen?

Der Magistrat der Stadt hat bereits Ende September des vergangenen Jahres angekündigt, ganz im Sinne unserer Forderungen, einen neuen Strategischen Masterplan zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität erstellen zu lassen. Alle maßgeblichen Akteure, darunter auch wir als Wirtschaftskammern, sollen in diesen Prozess eingebunden werden. Ende Januar gab es ein erstes Treffen zwischen dem Verkehrsdezernenten und den Unterzeichnern des offenen Briefs, allerdings wurde dort noch nicht festgelegt, wie dieser Prozess konkret gestaltet werden soll. Dieses Treffen kann aus

unserer Sicht aber nur der Anfang gewesen sein. Jetzt ist die Stadt am Zug, ein kompetentes Planungsbüro mit der Durchführung zu beauftragen und dafür Sorge zu tragen, dass alle relevanten Akteure auch wirklich Gehör bekommen. Die ersten Gespräche waren aber vielversprechend.

Der hessische Wirtschaftsminister, Tarek Al-Wazir, hat im November 2019 im Rahmen einer Fachveranstaltung der IHK Frankfurt am Main gesagt: „Wir haben ein Mobilitätsproblem.“ Hat Sie das überrascht? Wenn das Problem doch bekannt ist, warum kommt so wenig Bewegung in das Thema? Ist der Veränderungsdruck noch nicht hoch genug?

Dass wir hier ein Problem haben, ist zwar bekannt, spiegelt sich aber in der Tat in den öffentlichen Debatten noch nicht wider. Aus diesem Grund machen wir als Wirtschaftskammern auch immer wieder darauf aufmerksam, um die Wahrnehmung des Problems zu erhöhen. Es geht doch nicht alleine um die Frage, welche Straßen- und Schienenprojekte realisiert werden sollen. Wir brauchen eine zukunftsorientierte Antwort darauf, wie die verschiedenen Anforderungen an den wachsenden Verkehr in den nächsten Jahren und Jahrzehnten effizient gelöst werden können.

Wie müsste aus Sicht der Wirtschaft die vielfach diskutierte „Verkehrswende“ gestaltet werden?

Der Begriff „Wende“ ist aus unserer Sicht etwas unglücklich gewählt, weil wir ja nicht zurückfahren wollen. Zutreffend ist, dass sich die klimatischen und umweltspezifischen Rahmenbedingungen verändern und Verkehr ökologischer, klimaneutraler funktionieren soll. Aus Sicht der Unternehmen ist Technologieoffenheit eine wesentliche Voraussetzung, damit dieses Ziel auch erreicht werden kann. Wenn seitens der Politik lediglich Vorgaben zur Mengenreduzierung von CO₂ gemacht werden, dann bleibt auch der Weg für Innovationen offen. Damit können die Klimaziele am schnellsten erreicht werden.

Die Mitunterzeichner des offenen Briefs stehen für durchaus unterschiedliche verkehrspolitische Positionen. Wie schwer wird es die Wirtschaft haben, sich mit ihren Forderungen im neuen Masterplan durchzusetzen? Können die Differenzen überbrückt werden oder gibt es gar mehr Gemeinsamkeiten als Differenzen?

Die Herausforderung einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit und Erreichbarkeit der Unternehmen für deren Kunden, Geschäftspartner und Mitarbeiter am Standort Frankfurt am Main nicht zu gefährden und gleichzeitig die Interessen und Bedürfnisse der Stadtbewohner zu wahren. Die unterschiedlichen Interessen müssen also austariert werden. Während einige davon reden, dass Platz und Raum für Verkehr in Frankfurt am Main begrenzt wäre, wissen wir, dass man

Kapazitäten durch zusätzliche Ebenen und Kreuzungsfreiheit massiv erhöhen kann. Der Engpass im Verkehr sind schließlich die Kreuzungen und nicht die Straßenbreiten. Gesellschaftliche und technische Entwicklungen sowie das veränderte Mobilitätsverhalten in Verbindung mit neuen Mobilitätsangeboten eröffnen aus Sicht der Wirtschaft neue Chancen und Potentiale, urbane Mobilität insgesamt effizienter und ressourcenschonender zu planen und zu organisieren.

Als Wirtschaftskammern befürworten wir deshalb auch die Bestrebungen, die Stadt fahrradfreundlicher zu gestalten. Das darf aber nicht zu Lasten anderer Verkehrsträger und -arten gehen und zu einer zusätzlichen Verknappung der Ressourcen führen. Eine intelligente Gesamtverkehrsstrategie zeichnet ja gerade aus, dass sie die Bedarfe aller Verkehrsträger berücksichtigt.

Mit dem Positionspapier wollen sich die Wirtschaftskammern in den Entwicklungsprozess des Strategischen Masterplans zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität aktiv einbringen. Wie lange wird es dauern, bis der neue Masterplan steht?

Je länger man damit wartet, anzufangen, desto länger dauert der Prozess. Aus Sicht der Kammern haben wir keine Zeit mehr zu verlieren. Wünschenswert wäre es, wenn der Masterplan innerhalb von zwölf Monaten stehen würde. Während dieses Entwicklungsprozesses dürfen allerdings die Investitionen in die bestehende Infrastruktur nicht vernachlässigt werden.

1. PRÄAMBEL

In der Metropolregion FrankfurtRheinMain ist die Stadt Frankfurt am Main ein urbaner, attraktiver und prosperierender Wirtschaftsstandort, der seine Stärke nicht aus einem Hauptstadtstatus, sondern aus seiner hervorragenden Erreichbarkeit bezieht. Die Nähe zum internationalen Flughafen, die Anbindung an ein dichtes Autobahnnetz mit hochfrequentierten Autobahnkreuzen und nicht zuletzt der Schienenknoten Frankfurt am Main sind von zentraler Bedeutung für den wirtschaftlichen Erfolg der ansässigen Unternehmen. Die multimodale Erreichbarkeit des Standortes über die Verkehrsträger Straße, Wasser, Schiene und Luft zählt für die Wirtschaft daher zu den strategischen Standort- und Wettbewerbsvorteilen von Frankfurt am Main und des polyzentrischen Ballungsraums. Eine funktionierende, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für Mobilität. Mobilität sichert Wachstum und Beschäftigung.

Die positive Konjunktur hat die Nachfrage der Unternehmen in den Bezirken der Wirtschaftskammern nach Arbeits- und Fachkräften über Jahre kontinuierlich ansteigen lassen und auf dem Arbeitsmarkt einen Beschäftigungsboom ausgelöst. Die Schaffung von neuem Wohnraum innerhalb der Stadt begünstigt den Megatrend Urbanisierung und macht den Wirtschaftsstandort Frankfurt am Main für Arbeits- und Fachkräfte als Lebensraum und Wohnort attraktiv. Jedes Jahr zieht es mehr Menschen nach Frankfurt am Main. Inzwischen leben über 750.000 und arbeiten über 600.000 Menschen in Frankfurt am Main – so viele wie noch nie. Die Wirtschaftsmetropole ist darüber hinaus sowohl bei Touristen als auch Geschäftsreisenden als Destination gefragt. Auch die Beherbergungsbetriebe in Frankfurt am Main können Jahr für Jahr ein höheres Übernachtungsaufkommen verbuchen.

Die Prosperität und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes gehen mit einem Anstieg der Verkehrsnachfrage einher, die die Verkehrsinfrastruktur an ihre Belastungsgrenzen bringt. Je mehr Menschen in der Stadt leben und arbeiten, desto größer wird die Bedeutung der Stadt als Versorgungszentrum: Mehr Einwohner und Beschäftigte fragen mehr Waren, Güter und Dienstleistungen nach, wodurch sich das Wirtschaftsverkehrsaufkommen in Form von Lieferverkehren entsprechend erhöht. Zugleich lässt der Bedarf der Unternehmen an Arbeits- und Fachkräften die Pendlerströme in der Metropolregion Frankfurt-RheinMain anschwellen: Nur etwa ein Drittel aller Mitarbeiter der Unternehmen, die in Frankfurt am Main einer Beschäftigung nachgehen, haben auch ihren Wohnort in der Stadt, während etwa zwei Drittel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einpendeln. Zu diesen Einpendlern gehören auch die Mitarbeiter von Unternehmen, die für die Nahversorgung der Bevölkerung der Stadt Frankfurt am Main wichtig sind oder in Handwerksbetrieben arbeiten. Die positive Beschäftigungsentwicklung in Frankfurt am Main und der Region führt somit zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und zu einer verstärkten Inanspruchnahme des ÖPNV, weil eine wachsende Anzahl an Mitarbeitern aus dem Umland zum Arbeiten in die Stadt pendelt. Parallel dazu verändert sich die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten. Neue Anbieter siedeln sich in der Stadt an und tragen dem Veränderungsprozess unter anderem mit der Bereitstellung von Carsharing-Angeboten, E-Scootern oder Leihfahrrädern Rechnung.

Damit der Wirtschaftsstandort die skizzierten Wachstumsdynamiken in Zukunft abbilden kann, sich die Unternehmen in Frankfurt am Main weiter positiv entwickeln und auch neue ansiedeln können, müssen Kapazitätsengpässe in der Verkehrsinfrastruktur zügig beseitigt und ihre Leistungsfähigkeit insgesamt nachfragegerecht verbessert werden. Denn Mitarbeiter müssen zu ihrem Arbeitsplatz gelangen, Unternehmen von ihren Kunden und Geschäftspartnern erreicht, Waren und Güter transportiert werden sowie Dienstleister und Handwerker ihre Auftraggeber erreichen und Touristen in die Stadt kommen können.

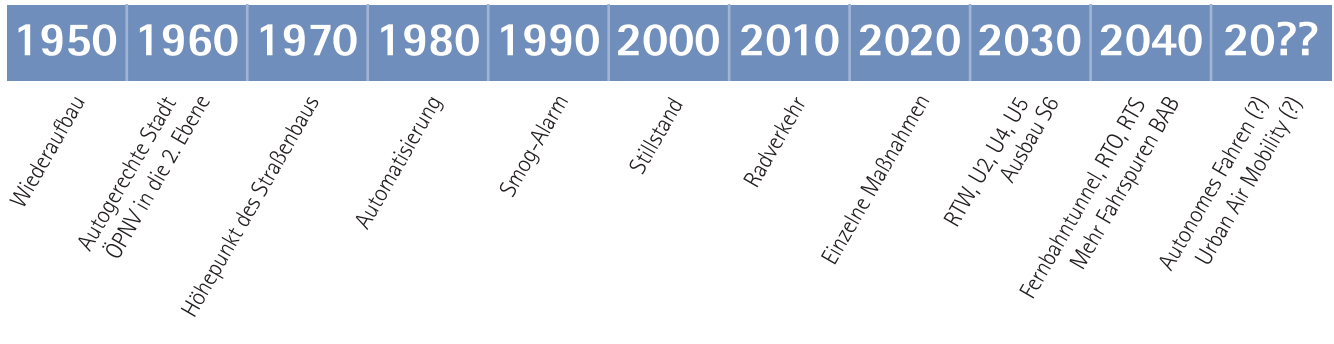
Unternehmen brauchen langfristig Planungssicherheit. Die verkehrsgünstige Lage von Frankfurt am Main und der Region ist für die Unternehmen ein Standortmerkmal von sehr hoher Relevanz. Wenn die Kapazitätsengpässe in der Verkehrsinfrastruktur nicht abgebaut werden, verliert der Wirtschaftsstandort einen strategischen Wettbewerbsvorteil. Ein funktionierendes, zukunftsfähiges Verkehrsnetz und attraktive, miteinander vernetzte Mobilitätsangebote sorgen dafür, dass Unternehmen ihrer Standortwahl treu bleiben und der Stadt Frankfurt am Main sowie der Region der Verlust von Arbeitsplätzen und Gewerbesteuererinnahmen erspart bleibt.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist allerdings keine Selbstverständlichkeit, sondern muss mit Weitsicht langfristig und auch unter Einbindung der Wirtschaft stetig weiterentwickelt werden. Das ist in Frankfurt am Main jedoch nicht ausreichend erfolgt. Status quo ist, dass 1986 ein Gesamtverkehrsplan erarbeitet worden ist, der zuletzt 2005 fortgeschrieben wurde und bis heute gültig ist. Die darin zugrunde gelegten Struktur- und Verkehrsdaten einschließlich der Prognosen über die künftige Bevölkerungsentwicklung der Stadt Frankfurt am Main sowie der Region sind entsprechend überholt. Diese Gesamtverkehrsplanung bildet weder die Dynamik des Wirtschaftsraums noch die Veränderungen der Mobilitätsnachfrage in geeigneter Weise ab und gefährdet aus Sicht der Wirtschaft die Prosperität des Standortes.

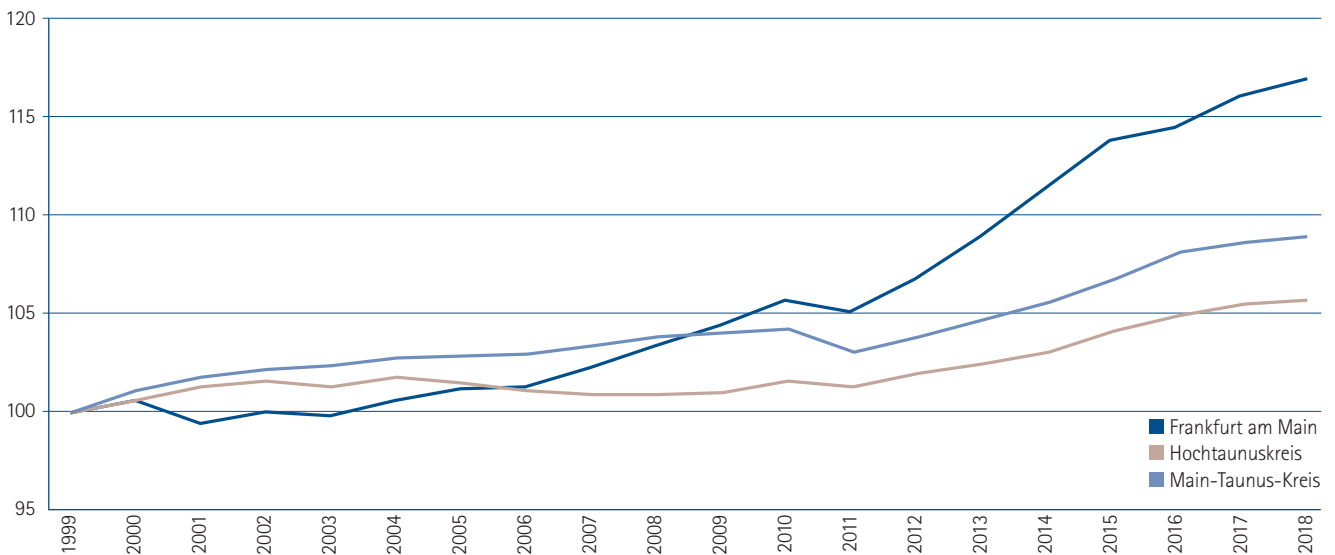
Mit dem vorliegenden Positionspapier wollen die Wirtschaftskammern das Gesamtinteresse ihrer Mitglieder aktiv in den Prozess der Erstellung eines Strategischen Masterplans zur Verkehrsinfrastruktur und vernetzten Mobilität einbringen, um die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen am Standort zu fördern. Es ist als Handreichung an Politik und Verwaltung zu verstehen, um aufzuzeigen, wie die Prosperität und der Wettbewerbsvorteil „Erreichbarkeit“ des Wirtschaftsstandortes nachhaltig gesichert werden können und weiterentwickelt werden müssen. Dazu werden aus Sicht der Unternehmen zunächst anhand der Rahmenbedingungen die konkreten Handlungsbedarfe aufgezeigt. Des Weiteren hat die Wirtschaft Ideen, Anregungen und Handlungsempfehlungen für praktikable und umsetzbare Maßnahmen dazu erarbeitet, wie die vorhandenen Ressourcen in der Verkehrsinfrastruktur optimiert und nachfragegerecht erweitert werden können. Optimierung bedeutet in diesem Kontext, Planungsprozesse zu verkürzen und effizienter zu gestalten sowie Projekte ressort- und ämterübergreifend besser zu steuern. Darüber hinaus ist es mit Blick auf die Klimaveränderungen erforderlich, bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten technisch wie organisatorisch neue Wege zu beschreiten und Innovationen zu ermöglichen. Nachhaltigkeit ist in diesem Zusammenhang ein wichtiger Aspekt.

Das vorliegende Positionspapier fokussiert sich in erster Linie darauf, wie sich Verkehrsinfrastruktur in der Stadt aus der Perspektive der Wirtschaft positiv weiterentwickeln lässt. Doch: „Verkehr und Mobilität“ machen an Stadtgrenzen nicht halt. Die Unternehmen in der Stadt Frankfurt am Main sind mit dem polyzentrischen Wirtschaftsraum FrankfurtRheinMain wirtschaftlich stark verbunden. „Verkehr und Mobilität“ sind aus Sicht der Wirtschaft ein Themenfeld, das die Stadt und die Region gleichermaßen betrifft. Daher ist in die Positionierung auch die Perspektive der Unternehmen aus dem Main-Taunus- und dem Hochtaunuskreis eingeflossen, die neben der Stadt selbst ebenfalls zum Bezirk der IHK Frankfurt am Main zählen und stellvertretend auch für andere Kreise und kreisfreie Städte die Verflechtung in der Region aufzeigen. Mithin stehen die politischen Entscheidungsträger in der Stadt in der Verantwortung, auch beim Thema Verkehrsinfrastruktur die kommunalen Interessen auf Landes- und Bundesebene zu vertreten. In dem vorliegenden Positionspapier werden deshalb die maßgeblichen Schnittstellen zu den regionalen Verkehrs- und Mobilitätsthemen aufgezeigt, die aus der Perspektive der Unternehmen für die wirtschaftliche Entwicklung Relevanz haben.

ZEITSTRAHL DER VERKEHRSENTWICKLUNG IN FRANKFURT AM MAIN DURCH DIE JAHRZEHNTE



BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG FRANKFURT AM MAIN, HOCHTAUNUSKREIS UND MAIN-TAUNUS-KREIS 1999 - 2018 | 1999 = 100 %



Eigene Berechnung auf Datengrundlage Hessisches Statistisches Landesamt

DEFINITION WIRTSCHAFTSVERKEHR

Unter Wirtschaftsverkehr verstehen wir den Verkehr von Gütern, Personen und Informationen, der für geschäftliche oder betriebliche Zwecke stattfindet. Dabei stehen die Ver- und Entsorgung von und für Handel, Gewerbe und Industrie oder im öffentlichen Dienst im Vordergrund.¹ Der Wirtschaftsverkehr in Ballungsräumen umfasst den Güterverkehr sowie den Verkehr in Ausübung des Berufs, wobei Letzterer den Berufspendlerverkehr zum und vom Arbeitsplatz ausschließt. Je nach Objekt des Transportes kann zwischen Güter(wirtschafts-)verkehr, Dienstleistungs- und Personenwirtschaftsverkehr unterschieden werden.²

Verkehr					
Immaterieller Verkehr	Materieller Verkehr				
	Personenverkehr			Güterverkehr	
Telefonie Fax	Privater Personenverkehr (mit IV, ÖV)	Wirtschaftsverkehr			Privater Güterverkehr
Datenaustausch	Berufs-, Einkaufs-, Freizeitverkehr, ...	Personenwirtschafts- verkehr	Dienstleistungsverkehr	Güterwirtschaftsverkehr	Privater Umzugs-, Entsorgungsverkehr

Quelle: Arndt (2010), S. 22

1 Vgl. Arndt, W.-U. (2010): Optimierungspotenziale im Wirtschaftsverkehr durch bestellerseitige Kooperation, S. 22.
2 Vgl. Willeke, R. (1992). Wirtschaftsverkehr in Städten. Frankfurt am Main, Verband der Automobilindustrie, S. 1 ff

2. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN WIRTSCHAFTSVERKEHR

Noch nie waren Menschen, Waren und Güter so mobil wie heute. Mobilität gewährleistet die Versorgung der Bevölkerung und die wirtschaftliche Prosperität einer wachsenden Stadt wie Frankfurt am Main. Mobilität braucht allerdings leistungsfähige und zuverlässige und miteinander vernetzte Verkehrssysteme, die auf einer intakten und ausreichend dimensionierten Verkehrsinfrastruktur basieren. Durch eine bedarfs- und zukunftsorientierte Verkehrsplanung werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass im Verkehrsnetz Engpässe vermieden und Verkehrswege und -träger effizient vernetzt werden können. Aus Sicht der Unternehmen im Bezirk der IHK Frankfurt am Main und der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main ist eine solche Verkehrsplanung weder in der Stadt Frankfurt am Main noch auf regionaler Ebene deutlich erkennbar. Denn die Verkehrsträger Straße, Schiene und Luft können einen reibungslosen Wirtschaftsverkehr unter qualitativen und in quantitativen Aspekten kaum noch sicherstellen. Während Stadt und Region weiter wachsen, hält die Verkehrsinfrastruktur mit diesem Wachstum nicht Schritt.

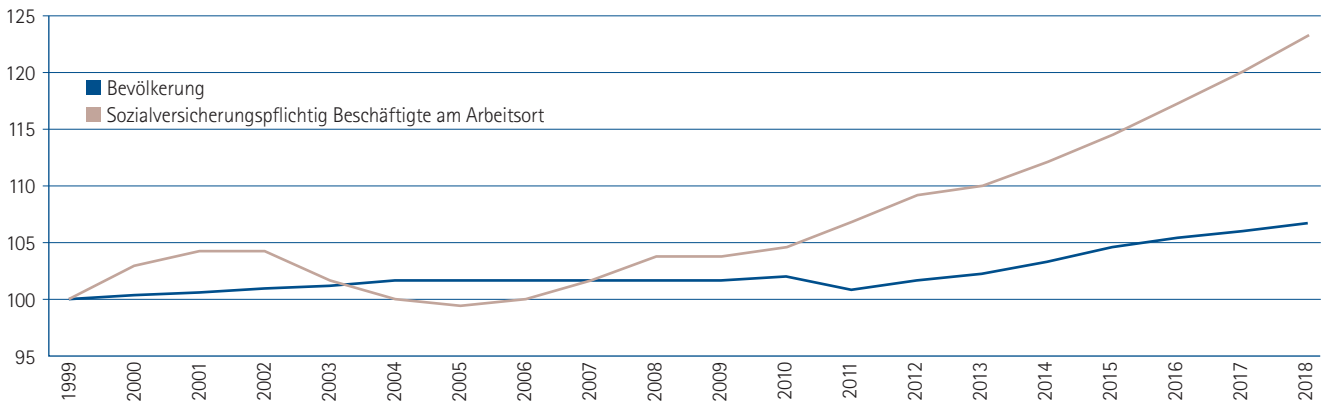
2.1 DIE UNTERNEHMEN SCHAFFEN ARBEITSPLÄTZE

Die positive konjunkturelle Entwicklung der vergangenen Jahre hat dazu geführt, dass Unternehmen in der Stadt Frankfurt am Main eine Vielzahl neuer sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze geschaffen haben: Alleine zwischen 2009 und 2019 nahm ihre Zahl um 22 Prozent zu. Zur Jahresmitte 2019 waren in Frankfurt am Main über 602.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Damit gingen in der Stadt so viele Menschen wie noch nie einer Arbeit nach. Die wirtschaftliche Entwicklung hat auch in der Metropolregion FrankfurtRheinMain die Nachfrage nach Arbeits- und Fachkräften ansteigen lassen und zu entsprechenden Effekten auf den Arbeitsmärkten geführt: Ende 2019 waren in der Metropolregion rund 450.000 mehr Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt als zur Jahrtausendwende. Zwischen 2015 und 2018 sind von den Unternehmen in der Region rund 170.000 zusätzliche Stellen geschaffen worden. Über 2,3 Mio. sozialversicherungspflichtig Beschäftigte haben in der Region ihren Arbeitsplatz. Nach Berechnungen der regionalen Industrie- und Handelskammern sowie Handwerkskammern, die sich in der Initiative „PERFORM Zukunftsregion FrankfurtRheinMain“ zusammengeschlossen haben, wird sich auch im Jahr 2020 die Beschäftigungszahl in der Region weiter steigern und zu einem Zuwachs von etwa 17.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen führen.

2.2 DER WIRTSCHAFTSSTANDORT ZIEHT ARBEITS- UND FACHKRÄFTE AN

Die Attraktivität des Wirtschaftsraums für Arbeits- und Fachkräfte befördert den Zuzug in die Stadt Frankfurt am Main: Ende 2019 zählte die Stadt über 760.000 Einwohner und damit gut 18 Prozent mehr als zur Jahrtausendwende. Auch die Einwohnerentwicklung in der Region ist von Wachstum gekennzeichnet. Inzwischen wohnen in FrankfurtRheinMain rund 5,8 Mio. Menschen. Sowohl für die Stadt als auch für die Region wird in den nächsten Jahren eine anhaltend positive Bevölkerungsentwicklung prognostiziert.

BEVÖLKERUNGS- UND BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IN DER METROPOLREGION FRANKFURTRHEINMAIN 1999 - 2018 | 1999 = 100 %

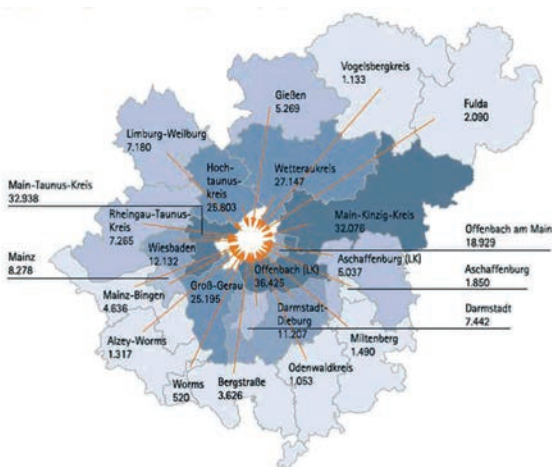


Eigene Berechnung auf Datengrundlage Hessisches Statistisches Landesamt und Bundesagentur für Arbeit

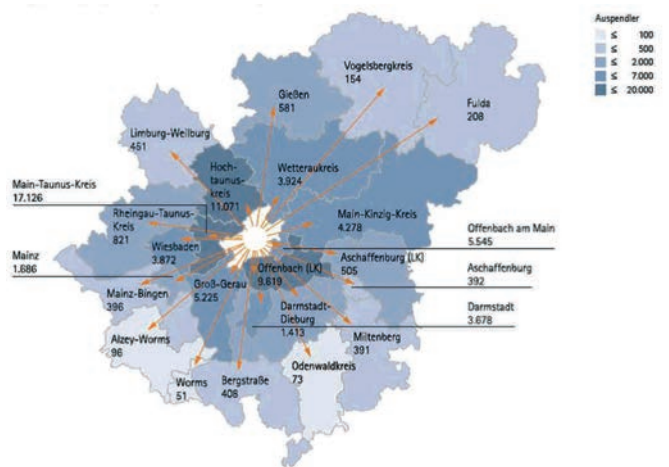
2.3 DER BESCHÄFTIGUNGSBOOM ERHÖHT DIE PENDLERVERFLECHTUNGEN

Die hohe Nachfrage der Unternehmen nach Arbeits- und Fachkräften in der Stadt Frankfurt am Main und in der Region verdeutlicht einmal mehr, wie stark der polyzentrische Wirtschaftsraum vernetzt und die Unternehmen auf eine leistungs- und funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Denn nicht alle Beschäftigten arbeiten an dem Ort, an dem sie wohnen. An jedem Arbeitstag sind mehr als eine Million Menschen innerhalb der Metropolregion FrankfurtRheinMain unterwegs, um von ihrem Wohnort zum Arbeitsort zu pendeln, wodurch die tägliche Verkehrsmenge erheblich ansteigt. Die meisten Arbeits- und Fachkräfte machen sich auf den Weg nach Frankfurt am Main. Die Unternehmen in der „Pendlerhauptstadt Deutschlands“ entfalten in der Region FrankfurtRheinMain eine starke Sogwirkung³. Fast 380.000 Arbeits- und Fachkräfte kommen zum Arbeiten in die Stadt, während über 100.000 aus der Stadt ins Umland pendeln. Daraus ergibt sich ein positiver Pendlersaldo, der die Zahl der Tagesbevölkerung in der Stadt Frankfurt am Main mittlerweile auf über eine Million Menschen ansteigen lässt. Hält die angespannte Situation auf dem Wohnungsmarkt in der Stadt an, ist davon auszugehen, dass der Anteil an Mitarbeitern zunimmt, die ihren Wohnort außerhalb der Stadtgrenze haben. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird die Zahl der Einpendler also zukünftig eher weiter ansteigen als abnehmen. Im zunehmenden Wettbewerb um Arbeits- und Fachkräfte ist es für die Unternehmen in der Stadt von enormer Bedeutung, dass ihre Mitarbeiter sie einfach, effizient und schnell erreichen können.

EINPENDLER NACH FRANKFURT AM MAIN



AUSPENDLER AUS FRANKFURT AM MAIN



Pendlerverflechtungen (Ein- und Auspendler) von Frankfurt am Main innerhalb der Metropolregion. (Quelle: Initiative PERFORM Zukunftsregion FrankfurtRheinMain (2018): Stau- und Pendlerstudie 2018, S. 28f)

3 „Stau- und Pendlerstudie 2018“, herausgegeben von der Initiative PERFORM Zukunftsregion FrankfurtRheinMain, c/o IHK Frankfurt am Main



2.4 TOURISMUS ENTWICKELT SICH ZU EINEM WICHTIGEN WIRTSCHAFTSFAKTOR

Frankfurt am Main ist zu einem beliebten Reiseziel geworden und hat sich national wie international als bedeutender Tagungs- und Kongressstandort positioniert. Mit der zunehmenden Attraktivität für Touristen und Geschäftsreisende geht auch eine kontinuierliche Steigerung des Übernachtungsaufkommens einher: Von 2009 bis 2019 wuchs das Übernachtungsaufkommen in Frankfurt am Main um 102 Prozent, die Zahl der Gäste nahm im gleichen Zeitraum um 92 Prozent zu. 2019 konnten die Beherbergungsbetriebe in Frankfurt am Main 10,8 Millionen Übernachtungen verbuchen, die durch 6,2 Millionen Gäste generiert wurden.⁴ Der Tourismus hat sich als wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Stadt etabliert und erhöht das Verkehrsaufkommen zusätzlich. Gleichzeitig führt der zunehmende Städtetourismus auch zu einem wachsenden Bedarf an innerstädtischen Stellplatzkapazitäten unter anderem für Reisebusse.



THOMAS REICHERT
 OBERMEISTER DER FLEISCHERINNUNG FRANKFURT-DARMSTADT-OFFENBACH
 VORSITZENDER AUSSCHUSS FÜR TOURISMUS, IHK FRANKFURT AM MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...dass es vielfältige Mobilitätsangebote gibt, mit denen man sich auch als Besucher bequem und sicher in der Stadt fortbewegen kann.

⁴ Eigene Berechnung auf Datengrundlage „Gäste- und Übernachtungszahlen 2019 - Offizielle statistische Auswertung für die Stadt Frankfurt am Main“, <https://www.frankfurt-tourismus.de/Presse/Publikationen/Statistiken>

2.5 DAS MOBILITÄTSVERHALTEN DER MENSCHEN VERÄNDERT SICH

Das Leitbild der mobilen Gesellschaft ist im 21. Jahrhundert nicht mehr nur durch das Auto allein geprägt. Vielmehr führen ein wachsendes Umweltbewusstsein, der Nachhaltigkeitsgedanke und gesellschaftliche Verantwortung, aber auch neue Angebote zu einem veränderten Mobilitätsverhalten. Zunehmend nachgefragt werden innovative, ressourcenverträgliche Mobilitätsangebote, die ein hohes Maß an Nutzungsflexibilität ermöglichen und gleichzeitig kosteneffizient sind. Anstatt das Mobilitätsbedürfnis überwiegend nur mit einem Verkehrsmittel zu befriedigen, verfolgen immer mehr Nutzer „Sowohl-als-auch-Konzepte“ bzw. einen Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln, um von A nach B zu kommen. Die Mobilitätsdienstleister haben auf diese wachsende Nachfrage mit einer Ausweitung der Angebote an Leihfahrrädern, Carsharing-Möglichkeiten und E-Scootern in Frankfurt am Main reagiert. Im Zuge des neuen Mobilitätsverhaltens nehmen die Mitarbeiter der Unternehmen auch verstärkt den ÖPNV in Anspruch. In diesem Sinne ist eine Vernetzung der Mobilitätsangebote unerlässlich.



2.6 DAS FAZIT ZUR SITUATION DES WIRTSCHAFTSVERKEHRS

- Die Stadt Frankfurt am Main und die Region FrankfurtRheinMain prosperieren. Die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes hat zu einem enormen Beschäftigungs- und damit einhergehenden Einwohnerwachstum geführt. Zudem ist Frankfurt am Main ein gefragtes Reiseziel. Mit diesem Wachstum ist auch der Wirtschaftsverkehr umfangreicher und differenzierter geworden.
- Parallel dazu hat sich das Verkehrsaufkommen insgesamt über die Jahre auf engstem Raum immer mehr verdichtet und den Druck auf nahezu alle Verkehrsträger erhöht. Die Kapazitätsengpässe führen zu Verspätungen im ÖPNV und Schienenverkehr und verursachen zudem vermehrt Staus auf den Straßen. Die Folge: Die Mitarbeiter der Unternehmen, aber auch Waren und Güter kommen inzwischen immer seltener schnell und pünktlich ans Ziel.
- Die bestehende Verkehrsinfrastruktur gerät an ihre Belastungsgrenze und wird aus Sicht der Wirtschaft zukünftige Zuwächse kaum noch in geeigneter Weise aufnehmen können. Wenn die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes und das reibungslose Funktionieren des Wirtschaftsverkehrs gefährdet sind, verlieren Frankfurt am Main und die Region einen strategischen Wettbewerbsvorteil.
- Platz und Raum sind innerhalb der Stadtgrenzen von Frankfurt am Main begrenzt und insbesondere für den Verkehr nur durch größeren Aufwand mit zusätzlichen Ebenen erweiterbar. Alternativen bieten sich zudem in der Umnutzung und Neuordnung von Platz und Raum. Gesellschaftliche und technische Entwicklungen sowie das veränderte Mobilitätsverhalten in Verbindung mit neuen Mobilitätsangeboten eröffnen aus Sicht der Wirtschaft neue Chancen und Potentiale, urbane Mobilität insgesamt effizienter und ressourcenschonender zu planen und zu organisieren. Damit auch der Wirtschaftsverkehr wieder besser fließen kann, braucht es eine – die Entwicklungen aufgreifende – Gesamtverkehrsstrategie.
- Aus Sicht der Unternehmen ist es dringend geboten, auf Basis aktueller Struktur- und Verkehrsdaten einen neuen Strategischen Masterplan zu erarbeiten. Durch eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung wird das Wachstum der Wirtschaft am Standort Frankfurt am Main gesichert. Sie sollte daher an das integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt anknüpfen und eine zentrale Rolle einnehmen. Zugleich sollte sie mit regionalen Verkehrskonzepten verknüpft werden.
- Die Unternehmen sehen in dem Ausräumen der Interessen und Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsträger und -arten eine der wichtigsten Aufgaben: Die Herausforderung einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit und Erreichbarkeit der Unternehmen am Standort Frankfurt am Main nicht zu gefährden unter Wahrung der Interessen und Bedürfnisse der Stadtbewohner.

3. ANFORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT AN EINE MODERNE VERKEHRS- UND MOBILITÄTSPOLITIK

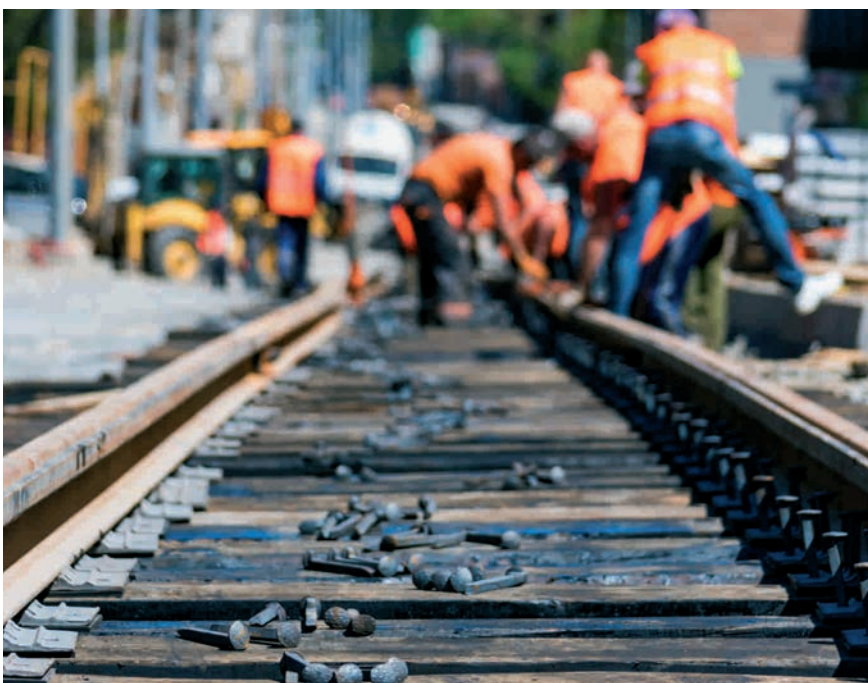
Ein funktionierender Wirtschaftsverkehr ist für die Stadt in ihrer Funktion als regionales „Versorgungszentrum“ und zur Sicherstellung der Prosperität des Wirtschaftsstandortes elementar. Einwohner fragen Waren, Güter und Dienstleistungen nach, die von den Mitgliedsunternehmen der IHK Frankfurt am Main und der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main geliefert bzw. angeboten werden. Zudem erhöht die steigende Zahl der Beschäftigten das tägliche Verkehrsaufkommen. Aus Sicht der Unternehmen gehört es deshalb zu den Kernaufgaben der Verkehrspolitik, in der wachsenden Stadt Lösungen dafür zu entwickeln, wie Einschränkungen im Wirtschaftsverkehr und der Mobilität vermieden werden können. Da die Kapazitäten sowohl im ÖPNV als auch im Straßenraum begrenzt sind und im Stadtraum allenfalls nur punktuell erhöht werden können, wird es in Zukunft immer mehr darauf ankommen, wie effizient die unterschiedlichen Verkehrsarten den vorhandenen Straßenraum gemeinsam nutzen können, um einen reibungslosen Wirtschaftsverkehr zu ermöglichen. Dazu ist es aus der Perspektive der Wirtschaft erforderlich, Mobilität und Verkehr grundsätzlich ganzheitlich und strategisch zu planen, Potentiale für Verbesserungen zu identifizieren und die zur Verfügung stehenden Ressourcen besser zu nutzen – lokal wie regional. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik für die Stadt Frankfurt am Main und für die Region erfüllt aus Sicht der Unternehmen folgende Anforderungen:

3.1 ES GIBT EINE KLAR ERKENNBARE UND VORAUSSCHAUENDE GESAMTVERKEHRSSTRATEGIE

Eine Gesamtverkehrsstrategie zeichnet aus, dass sie die Bedarfe aller Verkehrsträger berücksichtigt. Deshalb kann für die Wirtschaft beispielsweise die Entwicklung und der Ausbau eines innerstädtischen Radwegenetzes in einer Gesamtverkehrsstrategie nur eine Maßnahme unter vielen sein. Zwar werden inzwischen auch nicht motorisierte Verkehrsmittel – wie zum Beispiel Lastenfahräder – zunehmend in den Wirtschaftsverkehr integriert. Doch nicht alle Wirtschaftsverkehre lassen sich durch andere Verkehrsmittel substituieren bzw. auf diese verlagern. Verkehrspolitik sollte sich deswegen nicht nur auf Einzellösungen beschränken, sondern den Blickwinkel auf das gesamte Themenfeld Verkehr und Mobilität erweitern. Denn eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur setzt sich für die Unternehmen aus einem effizienten und effektiven Zusammenspiel von unterschiedlichen Verkehrsträgern und -maßnahmen zusammen. Aus Sicht der Wirtschaft berücksichtigt deshalb eine moderne, zukunftsorientierte Verkehrspolitik die Belange aller Interessensgruppen, wägt Chancen und Risiken von Maßnahmen sorgfältig ab, macht ihre Entscheidungsgrundlagen transparent, ist strategisch und umsetzungsorientiert und kommuniziert ihre Planungen frühzeitig. Fundierte Analysen der Verkehrsbedarfe und Mobilitätsströme bilden die Grundlage für die Planungen. Mithin ist eine systematische Erfassung der relevanten Struktur- und Verkehrsdaten aus Sicht der Wirtschaft unerlässlich, um einen zukunftsorientierten Strategischen Masterplan zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität zu erarbeiten. Dabei ist die Auseinandersetzung mit der Frage, welche Verkehrsbedarfe in Zukunft noch entstehen können ebenso relevant wie die Analyse der Parameter, die die Entwicklung der Bedarfe beeinflusst. Für die Unternehmen ist es notwendig, bei der Entwicklung der Gesamtverkehrsstrategie ein Hauptaugenmerk darauf zu richten, wie das Funktionieren des Wirtschaftsverkehrs und der Mobilität in der Stadt Frankfurt am Main und in der Region langfristig sichergestellt werden kann. Das gilt sowohl für bestehende Gebietsstrukturen als auch bei der Entwicklung neuer Gebiete. Wirtschaftsverkehr muss im Vorfeld mitgedacht, mitgeplant und in geeigneter Weise berücksichtigt werden – lokal wie regional. Es ist eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass in einer Wachstumsregion mehr Menschen, mehr Waren, Güter und Produkte



bewegt werden können. Die Stadt Frankfurt am Main hat laut Landesentwicklungsplan des Landes Hessen eine wichtige Versorgungsfunktion als Oberzentrum in der Metropolregion. Diese Funktion könnte sie ohne den Wirtschaftsverkehr nicht erfüllen. Da sich Verkehrsleistungen innerhalb der bestehenden Verkehrsinfrastruktur kaum erhöhen lassen, ist es nötig, den Wirtschaftsverkehr in der Stadt Frankfurt am Main in bestimmten Zeitfenstern zu priorisieren. Eine moderne Verkehrspolitik hält aus Sicht der Unternehmen Konzepte bereit, wie sich eine Priorisierung innerhalb der vorhandenen Infrastrukturen effizient und effektiv umsetzen lässt: So können beispielsweise Fahrspuren von Hauptverkehrsachsen in Abhängigkeit von Tageszeiten und Verkehrsaufkommen geöffnet bzw. geschlossen oder in ihrer Fahrtrichtung gewechselt werden, Schnellfahrspuren eingeführt und die Bewirtschaftung von Parkraumbereichen unter Berücksichtigung der Anforderungen der ansässigen Unternehmen gestaltet werden, um Engpässe und Stillstand zu vermeiden. Lieferverkehre und Handwerksverkehre sollten bei der Verkehrsplanung als Teil des Wirtschaftsverkehrs mit besonderen Belangen wahrgenommen werden. Um Liefervorgänge für Kunden und andere Verkehrsteilnehmer reibungslos zu gestalten, sind Lieferkonzepte nötig. In Bereichen mit besonders hohem Lieferaufkommen sollten nach Möglichkeit temporäre oder dauerhafte Lieferzonen geschaffen werden.



3.2 DIE REALISIERUNG VON VERKEHRSINFRASTRUKTURPROJEKTEN WIRD BESCHLEUNIGT

Wirtschaftsverkehr setzt eine hohe Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme und eine intakte Infrastruktur voraus. Um das prognostizierte Wachstum der Stadt Frankfurt am Main und der Region und die damit verbundene Zunahme des Verkehrsaufkommens langfristig abwickeln zu können, muss die Infrastruktur entsprechend weiterentwickelt werden. Dazu ist es nötig, bestehende Lücken zu schließen und den Ausbau – soweit möglich – zielgerichtet voranzutreiben. Die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten dauert aus Sicht der Wirtschaft jedoch häufig zu lange. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen vereinfacht und beschleunigt sowie Unsicherheiten, die auf komplexen Rechtssituationen basieren, abgebaut werden.

3.3 INVESTITIONEN WERDEN EFFIZIENT UND EFFEKTIV GEPLANT UND VERNÜNFTIG UMGESETZT

Wirtschaftsverkehr braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Investitionen in die vorhandene Struktur sichern nicht nur deren Erhalt, sondern gewährleisten, dass Güter, Waren, Maschinen, Material und Geräte störungsfrei transportiert werden können. Der schadhafte und mitunter marode Zustand der Industriestraßen in Frankfurt am Main lässt gesicherte Transporte allerdings kaum noch zu. Eine punktuelle Beseitigung von Defiziten ist aus Sicht der ansässigen Unternehmen unzureichend und gefährdet zudem die Zukunft der Gewerbe- und Industriegebiete. Um Sanierungsmaßnahmen effizient und effektiv zu planen und umzusetzen, muss sich ihre Budgetierung am tatsächlichen Bedarf orientieren. Die finanziellen Mittel, die die Stadt Frankfurt am Main für die Sanierung der Industriestraßen definiert hat, sind aus Sicht der Wirtschaft nicht ausreichend, um das von der Stadt angestrebte Ziel einer Sanierung aller Industriestraßen bis 2033 zu erreichen.



ULRICH CASPAR
PRÄSIDENT, IHK FRANKFURT AM MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...dass wir unseren Standortvorteil der hervorragenden Erreichbarkeit nicht durch unzureichenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verspielen, sondern dass die Investitionen verkehrsbedarfsgerecht und zügig erfolgen.

3.4 ES GIBT EINE (ÄMTER)ÜBERGREIFENDE KOMMUNIKATION UND ABGESTIMMTE KOORDINATION

In Frankfurt am Main wird der Verkehrsfluss auf der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur durch eine wachsende Vielzahl an Baustellen, Straßensperrungen und Umleitungen mitunter stark beeinträchtigt. Davon ist auch der Wirtschaftsverkehr betroffen. Nicht selten fallen Planung und Umsetzung der Maßnahmen innerhalb der Stadtverwaltung von Frankfurt am Main in mehrere Zuständigkeitsbereiche. Eine Verbesserung der Kommunikation und Abstimmung zwischen den Ämtern trägt aus Sicht der Wirtschaft dazu bei, die Organisationsabläufe zu optimieren. Die Stadtverwaltung hat bereits erfolgreiche Anstrengungen unternommen, was die Koordination der beteiligten Ämter und städtischen Gesellschaften angeht, allerdings gibt es immer noch Kommunikationsbrüche mit nicht-städtischen Bauherren, wie beispielsweise der Deutschen Bahn oder Hessen Mobil. Ein ämterübergreifender Baustellenkoordinator kann darauf hinwirken, dass die Verkehrsbeeinträchtigungen in der Stadt Frankfurt am Main minimiert werden und der Wirtschaftsverkehr somit effizienter und effektiver funktionieren kann. Dazu sollte die bestehende Stabstelle zur Baustellenkoordination mit den dafür notwendigen Ressourcen ausgestattet und in ihren Befugnissen gestärkt werden. Aus Sicht der Wirtschaft sollte die frühzeitige Information und Kommunikation mit den Unternehmen, die von Baumaßnahmen betroffen sind, ebenfalls Bestandteil einer verbesserten Baustellenkoordination sein.

3.5 DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR IST INNOVATIONSOFFEN, ZUKUNFTSORIENTIERT UND REGIONAL GEDACHT

Die klimatischen und umweltspezifischen Rahmenbedingungen verändern sich. Fossile Kraftstoffe als Energieträger im Straßen- und Bahnverkehr gelten als Auslaufmodell. Der Wirtschaftsverkehr stellt sich darauf ein, indem er sich zum einen immer stärker ausdifferenziert und zum anderen durch die Entwicklung alternativer Antriebsarten energiesparsamer und CO₂-neutraler wird. Die Unternehmen erwarten von einer modernen und zukunftsorientierten Verkehrspolitik, dass sie dabei unterstützt werden, Mobilität und Verkehr langfristig auf eine ökologisch tragfähige Basis stellen zu können. Vorgaben, mit welcher Technik Emissionsmengen auch im Wirtschaftsverkehr reduziert werden sollen, bremsen Veränderungsprozesse aus und können zudem eine kontraproduktive Wirkung entfalten. Aus Sicht der Unternehmen ist Technologieoffenheit eine wesentliche Voraussetzung, damit Wirtschaftsverkehr zukünftig ökologischer und klimaneutraler funktionieren kann. Die Unternehmen erwarten daher von der Verkehrspolitik die Bereitschaft, sich auch für neue, innovative Verkehrswege und -mittel zu öffnen und diese im Strategischen Masterplan zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität zu berücksichtigen. ÖPNV-Angebote auf dem Wasserweg oder mit einem urbanen Seilbahnsystem sind aus Sicht der Wirtschaft noch eingehender zu prüfen, ob sie sinnvoll in eine Gesamtverkehrsstrategie integriert werden können. Möglicherweise könnten aber zukünftige technologische (Weiter-)Entwicklungen und eine veränderte Nachfrage dazu führen, dass die Mobilitätsangebote in der Stadt Frankfurt am Main durch Innovationen sinnvoll und nachfragegerecht ergänzt werden können. Emissionsneutraler Wirtschaftsverkehr und „postfossile“ Mobilitätskonzepte sind für die Unternehmen im Bezirk der Wirtschaftskammern jedenfalls eng mit einer intelligenten Vernetzung von Verkehrsmitteln und -trägern sowie der Bereitstellung einer nachhaltigen Energieinfrastruktur verbunden. Für die Wirtschaft kann eine zukunftsorientierte Mobilität nicht ohne Energieversorgung neu gedacht, geplant und umgesetzt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Unternehmen am Standort Frankfurt am Main mit dem gesamten Wirtschaftsraum FrankfurtRheinMain stark verflochten sind. Eine moderne, zukunftsorientierte Verkehrspolitik der Stadt Frankfurt am Main kann deshalb nur im Einklang und in Abstimmung mit der Region erfolgreich angegangen werden.



4. VERKEHRSPOLITISCHE KERNTHEMEN

Erklärtes Ziel der Unternehmen ist, dass der Wirtschaftsverkehr fließt. Waren, Güter und Personen sollten möglichst effizient und wirtschaftlich in der Stadt Frankfurt am Main und in der Region bewegt werden können. Dazu gibt die Verkehrspolitik mit einer Gesamtverkehrsstrategie Leitplanken und Ziele vor und schafft zugleich Anreize, wie die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes insgesamt verbessert werden kann. Wenn die Prosperität des Wirtschaftsstandortes nicht gefährdet werden soll, ist es eine vorrangige Aufgabe der Verkehrspolitik, den Verkehrsfluss in der Stadt effizient und effektiv zu managen. Nachfolgend aufgeführte Beispiele verdeutlichen aus Sicht der Wirtschaft, welche Chancen und Potentiale sich für eine Verbesserung der Verkehrssituation ergeben, wenn Maßnahmen im Sinne einer Gesamtverkehrsstrategie ganzheitlich und vorausschauend geplant und umgesetzt werden und wie notwendig es ist, dabei auch die Region in die Betrachtung miteinzubeziehen.



4.1 DER AUSBAU VON PARK+RIDE- UND ÖPNV-ANGEBOTEN STEUERT MOBILITÄT – LOKAL WIE REGIONAL

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die zum Arbeiten in die Stadt Frankfurt am Main pendeln, ist von 2009 bis 2019 um 16 Prozent auf über 376.000 angestiegen. Damit sind von den rund 602.000 Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz in der Stadt haben, gut 62 Prozent Einpendler. Dieses Beschäftigungswachstum ist mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen verbunden, das sich auch in zunehmenden Kapazitätsengpässen auf den Straßen bemerkbar macht. Aus Sicht der Wirtschaft ist es deshalb ein wünschenswertes Ziel der Verkehrspolitik, den Kraftfahrzeugverkehr bei den Pendlern zu reduzieren. Eine daraus folgende Entlastung der lokalen und überörtlichen Straßennetze würde ein Funktionieren des Wirtschaftsverkehrs spürbar erleichtern. Dazu ist es aus Sicht der Unternehmen allerdings dringend erforderlich, dass zusätzlicher arbeitsplatznaher Wohnraum entsteht und die Kapazitäten im ÖPNV durch bedarfsgerechte Investitionen in die Infrastruktur erweitert werden. Denn das Beschäftigungs- und Bevölkerungswachstum in der Stadt Frankfurt am Main und in der Region haben insbesondere im vergangenen Jahrzehnt dazu geführt, dass der Nutzerzuwachs im ÖPNV deutlich stärker und schneller ausgefallen ist, als die Prognosen vor zehn Jahren vermuten ließen. Zudem ist es aus Sicht der Wirtschaft notwendig, die ÖPNV-Angebote nachfrage- und bedarfsgerechter zu gestalten, um die Nutzung für Arbeits- und Fachkräfte insgesamt attraktiver zu machen. Die Arbeitswelt verändert sich. Immer häufiger werden starre Arbeitszeitenregelungen durch flexible Modelle abgelöst. Mithin fragen die Mitarbeiter der Unternehmen Mobilitätsangebote nicht mehr ausschließlich

innerhalb der Kernzeiten nach. Die zeitliche und örtliche Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten zählt daher zu den wichtigsten Treibern, um die gewünschten Umsteigeeffekte zu bewirken. Aus Sicht der Wirtschaft könnte die Attraktivität des ÖPNV noch zusätzlich erhöht werden, wenn mit der Ausweitung der Angebote gleichzeitig auch der gezielte Ausbau von Park+Ride-Kapazitäten erfolgt. Je näher und zahlreicher diese an den Wohnorten entstehen, desto größer ist das Verlagerungspotenzial auf den ÖPNV. Das ist eine Aufgabenstellung, die interkommunal zu lösen ist und voraussetzt, dass es einen gemeinsamen politischen Willen gibt, Mobilität und Verkehr in der gesamten Region FrankfurtRheinMain voranzubringen. Aus Sicht der Wirtschaft wäre es daher wünschenswert, wenn sich die kommunalen Entscheidungsträger in einem regionalen strategischen Konzept zur Mobilitätsentwicklung auf entsprechende Maßnahmen verständigen. Ebenfalls wünschenswert ist in diesem Zusammenhang, die Mobilitätsangebote der unterschiedlichen Verkehrsträger nahtlos miteinander zu vernetzen, so dass beispielsweise ein gemeinsames Ticket das Parken auf Park+Ride-Plätzen ermöglicht, gleichzeitig als ÖPNV-Fahrschein gültig ist und die Nutzungsmöglichkeit von Leihfahrzeugen beinhaltet.

4.2 „ÖPNV ZUM NULLTARIF“ OHNE KAPAZITÄTSAUSBAU FÜHRT ZUR ÜBERLASTUNG

Aus Sicht der Unternehmen ist es ein wichtiges Ziel, den ÖPNV zu stärken und auch für ihre Mitarbeiter, die zur Arbeit pendeln, attraktiv zu machen. Denn eine Erhöhung der Umsteigeeffekte führt zu einer verbesserten Klimabilanz im Verkehrssektor und trägt zugleich dazu bei, dass das Mobilitätsmanagement am Wirtschaftsstandort weiter optimiert werden kann. Aus Sicht der Wirtschaft bestehen allerdings erhebliche Zweifel daran, dass „ÖPNV zum Nulltarif“ mehr Menschen dazu bringt, zugunsten des ÖPNV auf den Pkw zu verzichten. Schon heute fährt das „System Bahn“ mit einer Auslastung, für die es nicht mehr ausgelegt ist. Es bestehen keine Qualitätspuffer mehr. Investitionen in den Unterhalt und den Ausbau des ÖPNV sind daher dringend geboten. Aus Sicht der Wirtschaft ist die Attraktivität des ÖPNV in erster Linie von einer zuverlässigen und bedarfsgerechten Infrastruktur abhängig und weniger vom Preis.⁵ Hinzu kommt, dass für die Maßnahme „ÖPNV zum Nulltarif“ im Gebiet des RMV bereits heute zur Aufrechterhaltung des Betriebs zusätzliche 900 Mio. EUR pro Jahr⁶ aus Steuermitteln bereitgestellt werden müssten, die für den notwendigen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fehlen würden. Es wäre daher zielgerichteter, ein ÖPNV-Angebot zu schaffen, das mit dem Wachstum der Region mithält und sich an den realen Pendlerbewegungen orientiert. Wenn es im Jobticket-Modell keine Untergrenze für die Mitarbeiterzahlen von Unternehmen mehr gäbe, könnte dies ebenfalls Verlagerungseffekte begünstigen. Bisherige Erfahrungen und Untersuchungen in anderen Städten, wie beispielsweise Wien, zeigen, dass vor allem eine Angebots- und Kapazitätserweiterung durch verbesserte Infrastruktur eine erheblich höhere Wirkung auf die Attraktivität des ÖPNV und damit die Bereitschaft zum Umsteigen vom eigenen Pkw haben als eine Reduzierung oder gänzliche Abschaffung der Ticketpreise. Ein kostenloser ÖPNV ohne vorherigen Ausbau der Infrastruktur würde das System bei anhaltendem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum überlasten und unter Umständen bestehende Vorbehalte gegenüber dem ÖPNV im schlimmsten Fall noch verstärken.



⁵ Vgl. „Positionspapier kostenloser ÖPNV bzw. steuerfinanzierter Nahverkehr“ der Vollversammlung der IHK Frankfurt am Main vom 20.06.2018.

⁶ Die Erträge des RMV durch Fahrgelder etc. beliefen sich im Jahr 2018 auf 909 Mio. EUR. Quelle: „Der RMV in Zahlen“ (<https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/rmv-in-zahlen/>)

4.3 ZEITNAHES SANIEREN UND REGELMÄSSIGES INSTANDHALTEN VON INDUSTRIESTRASSEN VERBESSERT UND SICHERT DIE VERKEHRSANBINDUNG DER UNTERNEHMEN IN DEN GEWERBEGEBIETEN

Die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes wird durch den stark beschädigten und maroden Zustand der Straßen inzwischen deutlich eingeschränkt. Unzählige Schlaglöcher prägen das Straßenbild, vor allem – aber nicht nur – in Gewerbe- und Industriegebieten, beispielsweise rund um den Osthafen. Investitionen in die Instandhaltung und Pflege der Straßenbeläge sind über viele Jahre hinweg vernachlässigt worden. Ein gesicherter und störungsfreier Warentransport wird dadurch erschwert, Schlaglöcher verursachen mitunter sogar enorme Schäden an den transportierten Waren. Die Stadt Frankfurt am Main hat sich klar zur Instandhaltung und Sanierung von Industriestraßen und ihrer Rolle als verantwortlicher Baulastträger bekannt.



Zwar wurde seitens der Stadt 2017 ein Investitionsprogramm zur Sanierung von Industriestraßen vorgestellt, dessen Gesamtvolumen anhand des bestehenden Sanierungsbedarfs mit 75 Mio. Euro beziffert wurde. Laut Haushaltsentwurf 2020/2021 sind jedoch für die Jahre 2019 und 2020 jeweils nur 1,5 Mio. EUR statt der ursprünglich angekündigten 3,0 Mio. EUR und für 2021-2023 jeweils nur 3,0 Mio. EUR statt der ursprünglich angekündigten 6,0 Mio. EUR eingeplant. Das ist jedoch aus Sicht der Wirtschaft bei weitem nicht ausreichend, weil die Maßnahme damit nicht wie vorgesehen 2033 abgeschlossen werden kann, sondern vielmehr das Ende der Sanierungen angesichts der Unterfinanzierung nur schwer absehbar ist. Dies beeinträchtigt die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes. Aus Sicht der Wirtschaft ist es für eine vorausschauende Investitionsplanung charakterisierend, dass Maßnahmen auf der Basis von validen Daten und Fakten effizient und effektiv geplant werden. Um die Standortqualität der Gewerbeflächen wie zum Beispiel des Osthafens insgesamt zu verbessern und gewerbliche Investitionen zu fördern, sollte deshalb auch eine entsprechende Sanierung der Zufahrtsstraßen in Betracht gezogen werden, damit auch über diese Straßen die Wirtschaftsverkehre störungsfrei abgewickelt werden können.



JÜRGEN VORMANN
VORSITZENDER INDUSTRIEAUSSCHUSS, IHK FRANKFURT AM MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...dass die Instandhaltung der Infrastruktur langfristig und solide finanziert ist und sich der Zustand der Industriestraßen schnell verbessert.



SUSANNE HAUS
VIZEPRÄSIDENTIN, HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

Die Digitalisierung macht vieles möglich, gerade, wenn man an Baustellen- und Parkraummanagement oder Ampelschaltungen denkt. Hieraus können zukunftsfähige Ideen und Konzepte für einen Masterplan Verkehrsinfrastruktur und Mobilität abgeleitet werden, die auch dem Handwerk zugutekommen werden.

4.4 DIE ERREICHBARKEIT DER INNENSTADT MIT UNTERSCHIEDLICHEN VERKEHRSMITTELN ERMÖGLICHEN

Der Einzelhandel in der Innenstadt von Frankfurt am Main wird nicht nur durch die Einwohner der Stadt getragen. Vielmehr ist der stationäre Handel auch auf Kundenströme aus der Region angewiesen. Gleiches gilt auch für das Hotel- und Gastronomiegewerbe sowie Dienstleistungsunternehmen. Auch die Unternehmen in der Stadt sind darauf angewiesen, dass Mitarbeiter und Kunden sie erreichen können. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird damit zu einem zentralen Lagevorteil. Die verkehrspolitische Idee, die Frankfurter Innenstadt „autofrei“ zu gestalten, ist aus Sicht der Wirtschaft eine Absolutforderung, die die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes gefährdet. Aus Sicht der Wirtschaft ist es ein sinnvolles Ziel, den Kraftfahrzeugverkehr in der Innenstadt zu reduzieren, um den Standort für Einzelhandel und Tourismus attraktiver zu gestalten. Eine vorausschauende Verkehrspolitik berücksichtigt jedoch, dass sich nicht für alle Touristen, Kunden von Einzelhandel, Arztpraxen und anderen Dienstleistungsunternehmen sinnvolle Alternativen zum Auto finden lassen. Ein Ausbau der Park+Ride-Kapazitäten am Rande und im Umland der Stadt Frankfurt am Main ist vonnöten, um den Besuchern aus der Metropolregion und darüber hinaus eine Möglichkeit zur Anreise mit dem Pkw zu bieten. Im Hinblick auf die Einpendler bergen mehr Park+Ride-Kapazitäten jedoch auch das Risiko, dass der Stau- und Parkdruck nicht vermindert, sondern lediglich an den Stadtrand und die Außenbereiche der Zufahrtsstraßen verlagert wird. Dieses Risiko wird umso geringer, je wohnortnäher die Park+Ride-Kapazitäten entstehen. Ein absolutes Pkw-Verbot für die Innenstadt würde nach Einschätzung der Unternehmen insgesamt dazu führen, dass Mitarbeiter und Kunden aus bestimmten Teilregionen des Umlandes die Innenstadt von Frankfurt am Main nicht mehr oder nur noch mit teils deutlich erhöhtem Aufwand erreichen können. Dies kann hinsichtlich der Mitarbeiter dazu führen, dass diese sich räumlich anders orientieren und sich die Problematik verschärft, geeignete Fachkräfte zu finden und zu binden. Aus Sicht der Wirtschaft ist die verkehrspolitische Handlungsmaxime „So wenig Auto wie möglich, so viel Auto wie nötig“, eher dazu geeignet, die innerstädtische Aufenthaltsqualität zu verbessern, ohne den Wirtschaftsstandort negativ zu beeinträchtigen. Im Rahmen eines Strategischen Masterplans zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität können Straßen in besonders attraktiven Innenstadtlagen weiterhin für eine Sperrung für den Autoverkehr infrage kommen, sofern diese Straßen keine



DR. JOACHIM STOLL
VIZEPRÄSIDENT, VORSITZENDER EINZELHANDELSAUSSCHUSS, IHK FRANKFURT AM MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...dass wir eine lebenswerte Innenstadt und Stadtquartiere gestalten, die gute Erreichbarkeit mit hoher Aufenthaltsqualität verbinden.

wichtige Funktion im Netz einnehmen. Im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung können so Quartiere für den Einzelhandel und Tourismus aufgewertet werden. Im Zuge dieser Betrachtung ist die Weiterentwicklung des Andienungskonzeptes für die Innenstadt dringend geboten, insbesondere durch die Umwandlung von Parkflächen in Andienungszonen. Dies muss ebenfalls außerhalb der Innenstadt erfolgen, um eine reibungslose Versorgung der Quartiere zu gewährleisten. Wichtige Voraussetzung ist in jedem Fall ein stimmiges Gesamtkonzept, das die Bedürfnisse von Anwohnern, Besuchern und Gewerbetreibenden berücksichtigt, die Aufenthaltsqualität verbessert und die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto, dem Reisebus, per Fahrrad und zu Fuß sicherstellt.



RAINER MANGLER-VAN KLEV
ARBEITNEHMER-VIZEPRÄSIDENT, HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

Der Wirtschaftsverkehr der Zukunft muss die Anforderungen von Pendlern ernst nehmen. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des regionalen Handwerks müssen zu ihren Arbeitsstellen und Baustellen kommen. Nicht nur aufgrund der langen Planungszeiten für ÖPNV-Projekte, sondern auch aufgrund der Struktur der Metropolregion sind wir darauf angewiesen, dass an alle Verkehrsmittel gedacht wird.

4.5 DIE ZIELSETZUNG VERKEHRSPOLITISCHER MASSNAHMEN SOLLTE TRANSPARENT SEIN, FRÜHZEITIG KOMMUNIZIERT UND BETROFFENE INTERESSENGRUPPEN EINGEBUNDEN WERDEN

Eine vorausschauende Gesamtverkehrsstrategie berücksichtigt, dass Mobilität in der Stadt Frankfurt am Main durch unterschiedliche Verkehrsträger und -arten abgebildet wird. Sind verkehrspolitische Maßnahmen geplant, die zu Lasten bestimmter Verkehrsträger und -arten in die Verkehrsinfrastruktur eingreifen, sollten die betroffenen Interessensgruppen über den Planungsprozess frühzeitig informiert und angehört werden. Aus Sicht der Unternehmen gilt dies insbesondere für Maßnahmen, die den Wirtschaftsverkehr beeinflussen. Seit der Sperrung des nördlichen Mainufers zwischen Untermainbrücke und Alte Brücke im Juli 2019 sind die Mobilität von Dienstleistern und Handwerkern und der Transport von Waren und Gütern beeinträchtigt, weil Wirtschaftsverkehre nicht mehr effizient und effektiv durchgeführt werden können. Aus Sicht der Wirtschaft sollte jede verkehrspolitische Maßnahme einen Zielbezug haben. Doch sind bei der Mainufersperrung weder die Zielsetzung erkennbar noch die genaueren Hintergründe. Ebenso wenig ist erkennbar, ob diese Maßnahme Teil eines Gesamtmaßnahmenplans ist. Es fehlt an Transparenz. Da auch keine Partizipation stattgefunden hat, konnte die Wirtschaft ihre Bedenken bezüglich der Umsetzung dieser Maßnahme nicht vorbringen. Dabei sind die Unternehmen der IHK Frankfurt am Main und der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main dazu bereit, sich in die Planung und Entwicklung von verkehrspolitischen Maßnahmen mit ihren Anregungen einzubringen. Eine offene, transparente Kommunikation und ein Dialog auf Augenhöhe bilden dafür die notwendige Grundlage.



JOERG WEBER
VORSITZENDER AUSSCHUSS NACHHALTIGKEIT, IHK FRANKFURT AM MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...eine Transformation hin zu einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur, die gleichzeitig wirtschaftlich effizient und vernetzt als auch sozial und ökologisch verträglich ist.

4.6 EINE AUSGEWOGENE GESAMTVERKEHRSSTRATEGIE GEHT VOR PARTIKULARINTERESSEN

Aus Sicht der Wirtschaft ist es ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel, die Fahrradinfrastruktur in der Stadt Frankfurt am Main zu verbessern, um den Autoverkehr zu reduzieren. Im Sinne einer strategisch ausgerichteten Masterplanung zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität darf der Ausbau des Radwegenetzes zu einer „fahrradfreundlicheren Stadt“ jedoch nicht zu einer Vernachlässigung aller anderen Verkehre und einer zusätzlichen Verknappung der Ressourcen auf den Hauptachsen des Kraftfahrzeugverkehrs führen. Die Stadt Frankfurt am Main ist die „Pendlerhauptstadt Deutschlands“. Mitarbeiter der Unternehmen kommen zum größten Teil mit dem Pkw zum Arbeiten in die Stadt. Die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Frankfurter Hauptverkehrsachsen des Kraftfahrzeugverkehrs ist deshalb ein zentrales Anliegen der Wirtschaft. Eine Reduktion der Fahrspuren auf den Haupteinfallstraßen zu Gunsten eines Verkehrsmittels wird die Stauanfälligkeit insgesamt deutlich erhöhen und den Wirtschaftsverkehr noch stärker belasten. Um das zu verhindern, ist es aus Sicht der Wirtschaft notwendig, für das Verkehrsmittel Fahrrad ein durchdachtes, zukunftsorientiertes Wegenetz zu entwickeln, wodurch Fahrradfahrer in der Stadt schneller unterwegs sind. Durch eine Ertüchtigung von bestehenden Radwegen und die Realisierung eines alternativen Radverkehr-Hauptstraßennetzes auf anderen Routen als dem Kfz-Hauptverkehrsstraßennetz kann dem Fahrradverkehr ein schnelles und sicheres Vorankommen ermöglicht und das Warten an Ampeln erspart bleiben. Damit würde das Fahrradfahren hoch attraktiv. Eine Gesamtverkehrsstrategie sieht zudem weitere Maßnahmen vor, um die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf ÖPNV und Fahrrad zu fördern: Haltestellennähe und sichere sowie barrierefreie Fahrradabstellanlagen zählen ebenso dazu wie der Ausbau eines regionalen Radschnellwegenetzes, das den Mitarbeitern das sichere Pendeln mit dem Fahrrad in die Stadt ermöglicht.



LUDWIG HELD
MITGLIED DES VORSTANDES UND DER VOLLVERSAMMLUNG,
HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN
LANDESINNUNGSMEISTER DACHDECKER-HANDWERK HESSEN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...dass Stadt Frankfurt und Kommunen in der Region eng zusammenarbeiten.
Wir brauchen eine verkehrsmittelübergreifende Gesamtstrategie.

5. EMPFEHLUNGEN

Ein wesentliches Anliegen der Unternehmen ist es, ein Hauptaugenmerk darauf zu richten, wie das Funktionieren des Wirtschaftsverkehrs in der Stadt Frankfurt am Main und in der Region langfristig sichergestellt werden kann. Die hohe Attraktivität der Stadt Frankfurt am Main und der polyzentrischen Region haben über viele Jahre zu einem steten Wachstum geführt. Der anhaltend hohe Bedarf an Arbeits- und Fachkräften der Unternehmen der IHK Frankfurt am Main wie auch der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main lässt erwarten, dass diese Prosperität in den nächsten Jahren andauern und zu einem weiteren Zuzug führen wird. Aus Sicht der Wirtschaft ist es notwendig, das Wachstum auf einem qualitativen Niveau zu planen und weiterzuentwickeln, um den Wirtschaftsstandort auch mit Blick auf die klimaspezifischen Herausforderungen zukunftsfähig zu machen. Fossile Kraftstoffe als Energieträger im Straßen- und Bahnverkehr gelten als Auslaufmodell. Die Unternehmen erwarten von einer modernen und zukunftsorientierten Verkehrspolitik, dass sie dabei unterstützt werden, Mobilität und Verkehr langfristig auf eine ökologisch tragfähige Basis stellen zu können. Dazu muss Politik die notwendigen Weichenstellungen vornehmen und bestimmte Entwicklungen vorantreiben, wie beispielsweise im städtischen Elektromobilitätskonzept 2030, das sich gerade in der Abstimmung befindet. Ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur können Waren, Güter und Produkte nicht bewegt werden sowie Kunden und Mitarbeiter die Unternehmen nicht erreichen. Die Unternehmen der IHK Frankfurt am Main und der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main haben für eine zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität und Verkehrsinfrastruktur folgende Empfehlungen bzw. konkrete Vorschläge erarbeitet:

5.1 EMPFEHLUNGEN AN DIE STADT FRANKFURT AM MAIN

Einen Strategischen Masterplan „Verkehrsinfrastruktur und Mobilität“ für Frankfurt am Main entwickeln

Um die Erreichbarkeit der wachsenden Stadt Frankfurt am Main langfristig sicherzustellen, ist die Entwicklung einer ganzheitlichen Gesamtverkehrsstrategie unter Einbindung aller Verkehrsträger und -teilnehmer erforderlich. Zur Umsetzung einer solchen Gesamtverkehrsstrategie für die Stadt Frankfurt am Main bedarf es aus Sicht der Unternehmen der Erstellung eines neuen Strategischen Masterplans „Verkehrsinfrastruktur und Mobilität“. Dieser Masterplan sollte keine Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans von 2005 sein, sondern von Grund auf neu erstellt werden, und zwar ganzheitlich, in einem offenen Dialog mit breiter Beteiligung von unterschiedlichen Interessensvertretern. Abwägungen sollten auf der neutralen Basis von Zahlen, Daten und Fakten getroffen werden und die daraus folgenden Entscheidungen eine klare Zukunftsorientierung mit langfristiger Perspektive einnehmen. Die Ziele der Gesamtverkehrsstrategie sollten transparent, nachhaltig, umsetzungsorientiert, strategisch, priorisiert und nachvollziehbar formuliert sein. Ein solcher Masterplan sollte nahtlos an das Integrierte Stadtentwicklungskonzept anknüpfen.



SUSANNE FREIFRAU VON VERSCHUER
VORSITZENDE VERKEHRSAUSSCHUSS, IHK FRANKFURT AM MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

... dass die Stadt sich verstärkt darum kümmert, den Verkehrsfluss zu verbessern, ohne Verkehrsträger abzuhängen oder zu bevorzugen. Hier ist ein Miteinander wichtig, um eine optimale Mobilität in der Metropolregion zu ermöglichen.

Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen

Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Gastronomie, Kultur und Freizeit sind die belebenden Faktoren attraktiver Innenstädte und sorgen für eine hohe Standortattraktivität. Voraussetzung dafür sind jedoch die gute Erreichbarkeit und die zentrale Lage. Dazu gehört auch, dass sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Auto, dem Reisebus, per Fahrrad und zu Fuß gut erreichbar sind. Dies gilt vor allem für Zulieferer, Entsorgungsbetriebe, Dienstleister und Handwerker. Wenn die Angebote der Innenstadt mit dem Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr erreichbar sind, fehlt der Innenstadt ein entscheidender Attraktivitätsfaktor und das Einkaufen in den großflächigen Alternativen am Stadtrand oder online wird attraktiver. Das Nachdenken über eine Reduktion des Autoverkehrs in der Innenstadt setzt voraus, dass es ein stimmiges Gesamtkonzept gibt, das die Bedürfnisse von Gewerbetreibenden, Anwohnern und Besuchern berücksichtigt. Ein solches Konzept sollte alternative Mobilitäts- und Parkplatzangebote berücksichtigen, aber auch die Aufwertung des öffentlichen Raumes. Dies gilt im Wesentlichen auch für die Stadtteilzentren, denen eine ähnliche Bedeutung hinsichtlich der Standortattraktivität der Stadt zukommt, die jedoch in verkehrlicher Hinsicht individuell bewertet werden müssen.



MARCEL SCHMITT

MITGLIED DER VOLLVERSAMMLUNG, HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN
OBERMEISTER ELEKTRO-INNUNG FRANKFURT

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...dass das Handwerk seine Baustellen auch anfahren kann, um die Aufträge für den Kunden und die Firma effektiv abwickeln zu können.

Leistungsfähigkeit des ÖPNV erhöhen: Wichtige Infrastrukturprojekte zügig realisieren

Einzelne Infrastrukturmaßnahmen brauchen eine breitere Beteiligung, ein klares, transparentes Ziel und objektive Bewertungskriterien. Dadurch lassen sich mehr Verständnis und politischer Rückhalt erzeugen. Individuelle und transparente Machbarkeitsstudien können eine kurzfristige Umsetzung von Einzelmaßnahmen ermöglichen. Infrage kommende Maßnahmen finden sich im nächsten Kapitel.

Verkehrsinfrastruktur verlässlich finanzieren

Die Leistungsfähigkeit der bereits vorhandenen Verkehrsinfrastruktur ist mit einer langfristigen Investitionsplanung und ausreichenden Finanzierungsmitteln abzusichern. Entscheidungen in die Investition von Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen sind auf der Basis von fachlich fundierten Erhebungen und aktuellen Daten zu treffen.

Die Bedingungen für Lieferverkehre verbessern

Es ist erforderlich, die reibungslose An- und Ablieferung von Waren und Gütern im B2B- und B2C-Bereich zu gewährleisten. Um den Verkehrsfluss durch diese Wirtschaftsverkehre nicht zu beeinträchtigen, sollte deshalb für die Stadt Frankfurt am Main in Kooperation mit der Wirtschaft ein Lieferkonzept erarbeitet werden. Dieses sollte der Optimierung der Bedingungen für eine störungsfreie Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs dienen. Dazu gehören beispielsweise die Entwicklung eines Lieferzonenkonzepts und der Ausbau des Mikrodepotkonzepts zu einer gesamtstädtischen Strategie für die Logistik auf der sogenannten „Letzten Meile“ bis zum Empfänger.



Baustellen besser koordinieren und Baustellenkommunikation ausbauen

Da Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen oftmals in die Zuständigkeitsbereiche mehrerer Ämter und Baulastträger fallen, trägt eine Verbesserung der Kommunikation und Abstimmung zwischen diesen Ämtern und den Baulastträgern aus Sicht der Wirtschaft dazu bei, die Organisationsabläufe zu optimieren, beispielsweise in der Person eines ämterübergreifenden Baustellenkoordinators. Dieser kann mittels verbesserter Koordination der Akteure und der Betroffenen darauf hinwirken, die baustellenbedingten Verkehrsbeeinträchtigungen in der Stadt zu reduzieren. Dazu sollte die bestehende Stabstelle zur Baustellenkoordination mit den dafür notwendigen Ressourcen ausgestattet und in ihren Befugnissen gestärkt werden. Ebenso bedarf es einer frühzeitigen Information von Unternehmen über anstehende Baustellen, idealerweise spätestens ein halbes Jahr vor Beginn der Bauarbeiten.



CHRISTIAN JURASCHEK

MITGLIED GROSSHANDELSAUSSCHUSS, IHK FRANKFURT AM MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...dass die Wirtschaftsverkehre nicht als Belastung behandelt werden, sondern sichergestellt ist, dass die Stadt und deren Gewerbetreibende effizient mit Waren versorgt werden können.



WOLFGANG KRAMWINKEL

MITGLIED DES VORSTANDES UND DER VOLLVERSAMMLUNG,
HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN
PRÄSIDENT, ARBEITGEBERVERBÄNDE DES HESSISCHEN HANDWERKS

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist für mich...

...wenn sie als integraler Teil der Zukunfts- und Standortplanung für Hessen gedacht wird.

Parkraumbewirtschaftung gemeinsam mit der Wirtschaft weiterentwickeln

Die Stadt Frankfurt am Main verfolgt eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung. Bei den ersten Schritten wurde diese ohne Einbindung und Berücksichtigung der Bedarfe der Unternehmen, insbesondere der vor Ort ansässigen, umgesetzt. Die Standortbedingungen für die Unternehmen haben sich dadurch verschlechtert, da sie jetzt für Kunden, Geschäftspartner und ihre Mitarbeiter nicht mehr so gut wie zuvor erreichbar sind. Der ruhende Verkehr benötigt im öffentlichen Straßenraum Platz. Dieser Platz wird einerseits durch immer mehr verschiedene Nutzer beansprucht, während er jedoch andererseits begrenzt ist und nicht beliebig vermehrt werden kann. Die Optimierung der Parkräume kann durch organisatorische, verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen erfolgen. Ein durchdachtes Parkraummanagement kann das Angebot und die Nachfrage nach Stellplätzen effizient steuern. Ein Bewirtschaftungskonzept dient der Ordnung des ruhenden Verkehrs und einer effizienteren Nutzung des Parkraums. Gemeinsam mit Vertretern der unterschiedlichen Interessensgruppen sollten für die einzelnen Parkzonen die Bedarfe erfasst und zielführende Regelungen erarbeitet und getestet werden. Dabei ist sowohl die Einführung von Parkzonen für Anwohner und bewirtschaftetes Parken für Gäste (Mischgebiete) sowie die Einführung von Parkzonen für reines Kurzzeitparken an Einzelhandelsstandorten zu prüfen. Es bedarf zudem einer praktikablen Regelung für Geschäfte oder Betriebe, die keine private Abstellmöglichkeit haben. Diese sollten einen Parkausweis für gewerbliche Anlieger nach dem Vorbild der Stadt München beantragen können.⁷



Mobilitätsmanagement intensivieren und Mobilitätshubs einrichten

Es braucht eine leicht zugängliche, anbieter- und verkehrsmittelneutrale Übersicht darüber, welche Mobilitätsmöglichkeiten bestehen und wie sich Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote intelligent miteinander verknüpfen lassen, um in der Stadt Frankfurt am Main und der Region effektiv und effizient mobil zu sein. Mobilitätshubs vernetzen verschiedene Mobilitätslösungen und -dienstleistungen (z.B. Sharingsysteme, Leihsysteme, Ladeinfrastruktur) an einem Punkt räumlich miteinander, wie beispielsweise in der Nähe von Taxisständen oder U- und S-Bahnen und machen Mobilität insgesamt unkomplizierter, flexibler und schneller. Die Einrichtung derartiger Knotenpunkte sowohl auf regionaler als auch kommunaler Ebene sollte deshalb forciert werden.



JÜRGEN CONZELMANN

VORSITZENDER AUSSCHUSS BAU- UND IMMOBILIENWIRTSCHAFT, IHK FRANKFURT AM MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...dass innerstädtische Verkehrsströme und individuell notwendige Störungen, zum Beispiel Baustellenverkehr, durch kluge, umfassend digitale Maßnahmen und künstliche Intelligenz von Ampelschaltungen schneller zu steuern sind, um sowohl Verkehrsteilnehmern als auch Stadtbewohnern ihren jeweilig notwendigen Platz zu lassen.

⁷ Vgl. <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Parkraummanagement/Ausnahmegenehmigungen/Gewerbliche-Anlieger.html>



JÜRGEN KARPINSKI
MITGLIED DES VORSTANDES UND DER VOLLVERSAMMLUNG,
HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN
PRÄSIDENT, ZENTRALVERBAND DEUTSCHES KFZ-GEWERBE

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist für mich...

...die Verkehr auch als Standortfaktor betrachtet und die Mobilitätshandwerke wie beispielsweise Kfz, Zweirad und Elektro als Innovationstreiber der Nachhaltigkeit in ihre Überlegungen miteinbezieht.

Leistungsfähiges eigenständiges Radverkehrs-Hauptstraßennetz einrichten

Der Radverkehr nimmt stetig zu und gewinnt an Bedeutung. Jeder Fahrradfahrer entlastet die vollen Straßen. Aber Radfahren ist nicht für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen eine geeignete Lösung. Pendler sind häufig aufgrund schlechter Anbindung an den ÖPNV oder aufgrund nicht vorhandener P+R-Parkplätze auf das Auto angewiesen. Bei schlechtem Wetter steigen die meisten Fahrradfahrer auf Auto oder ÖPNV um. Der Wirtschaftsverkehr ist auf einen gut organisierten Verkehrsfluss angewiesen. Daher plädiert die Wirtschaft für die Realisierung eines alternativen Radverkehr-Hauptstraßennetzes auf anderen Routen als dem Kfz-Hauptverkehrsstraßennetz, um die dortigen notwendigen Kapazitäten möglichst wenig zu beschneiden. Sichere und zuverlässige Parkmöglichkeiten für Fahrräder an zentralen Plätzen helfen bei der Entscheidung für das Zweirad.



Verkehre nötigenfalls priorisieren

Eine moderne Verkehrspolitik sollte aus Sicht der Unternehmen Konzepte bereithalten, wie sich eine Priorisierung des Wirtschaftsverkehrs innerhalb der vorhandenen Infrastrukturen effizient und effektiv umsetzen lässt: So können beispielsweise Fahrspuren von Hauptverkehrsachsen in Abhängigkeit von Tageszeiten und Verkehrsaufkommen geöffnet bzw. geschlossen, in ihrer Fahrtrichtung gewechselt oder Schnellfahrspuren eingeführt werden, um Engpässe in der Verkehrsleistung und Stillstand zu vermeiden, so wie es andere Städte - auch in Deutschland - bereits praktizieren.

5.2 EMPFEHLUNGEN AN DIE REGION

Länderübergreifendes Mobilitätsentwicklungskonzept FrankfurtRheinMain aufstellen

Die Unternehmen und Handwerksbetriebe im Bezirk der IHK Frankfurt am Main wie auch der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main sind mit dem gesamten Wirtschaftsraum FrankfurtRheinMain stark verflochten. Deshalb bedarf es neben eines Masterplans für Frankfurt am Main auch eines strategischen, länder- und verkehrsträgerübergreifenden, umsetzungsorientierten Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropolregion FrankfurtRheinMain. Der derzeit beim Regionalverband in Erarbeitung befindliche Masterplan Mobilität greift zu kurz.

Regionale Strategie für P+R-Standorte erstellen

Ebenso wie die Einrichtung von Mobilitätshubs ist in einem ersten Schritt der gezielte Ausbau der Park+Ride-Kapazitäten eine interkommunale Aufgabenstellung, die voraussetzt, dass es einen gemeinsamen politischen Willen gibt, Mobilität und Verkehr in der gesamten Region FrankfurtRheinMain voranzubringen.



KLAUS-STEFAN RUOFF
VIZEPRÄSIDENT, MITGLIED AUSSCHUSS HOCHTAUNUS/MAIN-TAUNUS,
IHK FRANKFURT AM MAIN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik bedeutet für mich...

...dass das Denken nicht an Stadtgrenzen halt macht, sondern die Verkehrs- und Mobilitätskonzepte auch die intensive Vernetzung innerhalb der Metropolregion berücksichtigen.



JOACHIM MICHELS
MITGLIED DER VOLLVERSAMMLUNG, HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN
OBERMEISTER, FOTOGRAFEN-INNUNG SÜDHESSEN

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist für mich...

...die die Erreichbarkeit von Geschäften in Innenstädten, beispielsweise für Kunden, sicherstellt.

Pendlerverkehre beschleunigen

Im Jahr 2019 verbrachten autofahrende Pendler auf dem Weg von und zu ihrem Arbeitgeber in Frankfurt am Main durchschnittlich 121 Stunden im Stau.⁸ Aus Sicht der Wirtschaft sind daher schnell wirksame Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die diese Situation entschärfen und den Verkehrsfluss auch zu Spitzenzeiten ermöglichen. Dazu gehören infrastrukturelle Verbesserungen, aber auch die Schaffung von attraktiven Alternativangeboten im ÖPNV. Maßnahmen, die auf eine Beschränkung des Verkehrsflusses zielen, sind dagegen kontraproduktiv und werden daher von der Wirtschaft abgelehnt.

⁸ Vgl. TomTom Travel Index 2019 unter https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/frankfurt-am-main-traffic

Auch kleinen Unternehmen die Nutzung von Jobtickets ermöglichen

Im IHK-Bezirk Frankfurt am Main haben 97 Prozent aller Unternehmen weniger als 50 Mitarbeiter. Bei Handwerksbetrieben ist die Quote noch höher. Diesen Unternehmen ist es derzeit nicht möglich, ihren Mitarbeitern ein Jobticket anzubieten, da diese Ticketform nach den aktuellen Bestimmungen nur Unternehmen mit einer Mitarbeiterzahl von mehr als 50 angeboten wird. Der großen Mehrzahl der Unternehmen, die mit einer solchen Option einen Beitrag zur Reduktion des Autoverkehrs leisten wollen, bleibt diese Möglichkeit bislang verwehrt. Aus Sicht der Wirtschaft ist es daher zielführend, den Unternehmen Jobtickets unabhängig von der Mitarbeiterzahl anzubieten.

5.3 GRUNDSÄTZLICHE EMPFEHLUNGEN

Planungen beschleunigen

Eine Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren würde die Realisierung von Infrastrukturprojekten in der Region deutlich beschleunigen und Unsicherheiten durch komplexe Rechtssituationen abbauen. Es gilt politisch darauf hinzuwirken, das Planungsrecht angesichts des hohen kurzfristigen Handlungsbedarfs in der Metropolregion zu optimieren, wie es bereits in der Vergangenheit mit den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ oder aktuell mit dem „Planungsbeschleunigungsgesetz“ der Bundesregierung der Fall war bzw. ist.

Mehr Anreize und Angebote als Gebote und Verbote setzen

Grundsätzlich sollten Veränderungen im Verkehrsverhalten über Anreize und Angebote angegangen werden. Nur dort, wo mit Anreizen und Angeboten keine Erfolge zu verzeichnen sind, kann es im Einzelfall nötig werden, mit Ge- und Verboten zu arbeiten.

Offen für neue Technologien sein

Der Klimaschutz ist eine globale Herausforderung, die nur gemeistert werden kann, wenn es gelingt, die Menge an emittierten CO₂ nachhaltig zu reduzieren. Die IHK Frankfurt am Main und die Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main setzen sich daher für eine Klimaschutzpolitik ein, die einerseits auf Klimaschutz ausgerichtete Innovationen fördert und andererseits eine durchdachte CO₂-Bepreisung beinhaltet.⁹ Bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist es erforderlich, technisch wie organisatorisch neue Wege zu beschreiten und sich Innovationen nicht zu verschließen. Technologieoffenheit ist in diesem Kontext eine wesentliche Grundvoraussetzung, damit Wirtschaftsverkehr zukünftig ökologischer und klimaneutraler funktionieren kann.

⁹ Vgl. IHK-Positionspapier „CO₂-Bepreisung – Für eine moderne, wettbewerbsfähige und klimafreundliche Wirtschaft in Frankfurt am Main“ vom September 2019.

6. FÜR DIE WIRTSCHAFT BEDEUTENDE VERKEHRSINFRASTRUKTURPROJEKTE

DIE FOLGENDEN PROJEKTE – TEILS IN PLANUNG, TEILS BEREITS IM BAU – SIND FÜR DIE UNTERNEHMEN IN DEN BEZIRKEN DER IHK FRANKFURT AM MAIN UND DER HANDWERKSKAMMER FRANKFURT-RHEIN-MAIN VON BESONDERER BEDEUTUNG

- Lückenschluss A66/A661 - Neubau des Riederwaldtunnels
- Ausbau der A3 und der A5 inkl. Schaffung weiterer Lkw-Stellplatzkapazitäten
- Neue Park+Ride-Möglichkeiten mit Anbindung an eine verlängerte U7 und die Regionaltangente West (RTW)¹⁰
- Anbindung des Terminals 3 an das Schienennetz
- Verlängerung der U5 ins Europaviertel und darüber hinaus bis zum Rebstockgelände
- Neubau der Nordmainischen S-Bahn
- Neubau der Regionaltangente West
- Neubau weiterer Tangentialverbindungen im Schienenverkehr nördlich, südlich und östlich von Frankfurt am Main zur Schaffung einer Ringverbindung rund um die Stadt
- Verlängerung der U2 nach Bad Homburg
- Lückenschluss der U4 zwischen Ginnheim und Bockenheimer Warte unter Anbindung der Goethe-Universität¹¹
- Neugestaltung des Hauptbahnhofsvorplatzes und der Nord- und Südseite des Hauptbahnhofs
- Neubau des Fernbahntunnels
- Neubau der Schnellfahrstrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar (Frankfurt am Main-Mannheim)
- Aus- und Neubaustrecke Frankfurt am Main-Hanau-Würzburg/Fulda
- Zukunftsfähiger Ausbau der Schienenstrecke Frankfurt am Main-Nürnberg-Regensburg¹²
- Viergleisiger Ausbau der Bahnverbindung Frankfurt am Main-Friedberg
- Ausbau der Bahntrasse durch Niederrad und Bau einer dritten Eisenbahnbrücke
- Elektrifizierung der Strecke Friedrichsdorf-Friedberg¹³
- Ortsumfahrung Praunheim
- Verlängerung des Theatertunnels unter der Berliner Straße
- Lösung für den Ratswegkreisel (Entlastung der Hanauer Landstraße)

¹⁰ Der Bau der Regionaltangente West und die Verlängerung der U7 ins Gewerbegebiet Frankfurt-Hausen sind derzeit in Planung. Das Projekt bietet die Chance, die Autobahn 5 mit der gemeinsamen Haltestelle von RTW und U7 zu verbinden. Durch einen Park+Ride-Parkplatz sowie eine Bushaltestelle für Pendler aus der Wetterau und weiteren Regionen nördlich von Frankfurt am Main können Reisezeiten verkürzt und Pkw-Fahrten in der Stadt Frankfurt am Main vermieden werden.

¹¹ Die Goethe-Universität bildet hochqualifizierte Fachkräfte für die Unternehmen am Wirtschaftsstandort FrankfurtRheinMain aus. Eine direkte Anbindung des Campus Westend ermöglicht erhebliche Reisezeitgewinne - insbesondere vom und zum Frankfurter Hauptbahnhof - für die rund 48.000 Studierenden und 5.000 Beschäftigten. Zudem wird die stark ausgelastete A-Strecke der U-Bahn, die von vielen Pendlern der IHK-Mitgliedsunternehmen auf ihrem Weg zum Arbeitsplatz genutzt wird, entlastet. Mit dem Projekt wird der Forschungsstandort Campus Westend besser erreichbar und somit der Wirtschaftsstandort Frankfurt am Main gestärkt.

¹² Die bestehende Infrastruktur auf der Schienenstrecke Frankfurt am Main-Nürnberg-Regensburg bildet einen Engpass im deutschen Schienennetz und kann keine weiteren Fern-, Regional- und Güterverkehre aufnehmen. Die Strecke ist ein Teil des europäischen Schienekorridors Rhein-Donau. Deshalb ist es für die Wirtschaft in FrankfurtRheinMain von hoher Bedeutung, dass die Strecke für den internationalen Güter- und Fernverkehr ausgebaut wird.

¹³ Mit der Elektrifizierung können die S-Bahnen der Linie 5 in Friedrichsdorf nach Usingen und nach Friedberg geflügelt werden. Dadurch entsteht eine Direktverbindung zwischen Friedberg, Bad Homburg und dem Frankfurter Westen.



INTERVIEW MIT DR. ALEXANDER THEISS, GESCHÄFTSFÜHRER STANDORTPOLITIK, IHK FRANKFURT AM MAIN

DIE VERKEHRS- UND MOBILITÄTSPOLITIK MITGESTALTEN

Die IHK Frankfurt am Main hat mit dem vorliegenden Positionspapier in einem interdisziplinären bzw. branchenübergreifenden Arbeitsprozess die Anforderungen der Wirtschaft an eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik formuliert. Welche Zielsetzung wird damit verfolgt?



Eines der Ziele ist, das Augenmerk der Politik auf das Thema „Wirtschaftsverkehr“ zu lenken. Die „aktuelle“ Gesamtverkehrsplanung basiert auf 1986 und wurde 2005 lediglich fortgeschrieben. Sie bildet inzwischen weder die Dynamik des Wirtschaftsraums noch die Veränderungen der Mobilitätsnachfrage in geeigneter Weise ab. Stattdessen werden in der Stadt Frankfurt

am Main seit geraumer Zeit zahlreiche verkehrsrelevante Einzelmaßnahmen diskutiert, wie zum Beispiel die Mainufersperrung oder die Reduzierung von Fahrspuren zugunsten von Radwegen und Busspuren. Eine Vielzahl unverbundener Einzelmaßnahmen ergibt allerdings noch kein schlüssiges Konzept im Sinne einer zukunftsorientierten Gesamtstrategie. Erst durch den Druck der Allianz* wurde das Verkehrsdezernat 2019 damit beauftragt, einen neuen Strategischen Masterplan zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität zu erstellen. Und in diesen Entwicklungsprozess will sich die IHK aktiv einbringen. Das Positionspapier liefert dafür die entsprechende Grundlage. Die Wirtschaft verbindet damit jedenfalls die starke Hoffnung, Gehör zu finden.

Wie sehen jetzt die nächsten Schritte aus?

Der Strategische Masterplan zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität wird – ähnlich wie bei der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes – mit einem breit angelegten gesellschaftlichen Dialog einhergehen. Das Positionspapier ist in diesem Diskurs als Handreichung an die Politik zu verstehen. Die Wirtschaft beschränkt sich in dem Positionspapier deshalb nicht nur darauf, die Handlungsbedarfe aufzuzeigen und die Rahmenbedingungen zu beschreiben, die nötig sind, um die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen am Standort zu fördern. Vielmehr werden in dem Positionspapier praktikable Ideen und Anregungen formuliert, mit welchen konkreten Maßnahmen, die vorhandenen Ressourcen in der Verkehrsinfrastruktur zielgerichtet optimiert werden können.

Man könnte den Eindruck gewinnen, als schwingt in Ihren Worten auch ein Funken Begeisterung mit.

Die engagierte Mitarbeit des Ehrenamtes verdeutlicht einmal mehr, wie wichtig das Thema ist. Und zwar für alle Branchen! Egal aus welchem Blickwinkel diskutiert worden ist: Es herrschte eine einheitliche Vorstellung darüber, in welchen Bereichen Handlungsbedarf besteht. Ebenso bestand Einigkeit darin, dass Lamentieren nicht weiterhilft, sondern Lösungen aufgezeigt werden müssen, wie sich die Verkehrsinfrastruktur in der Stadt positiv weiterentwickeln lässt. Und dazu wurden von der Wirtschaft ganz konkrete Handlungsempfehlungen erarbeitet, ohne Einzelinteressen in den Vordergrund zu stellen.

Dabei fokussiert sich das Positionspapier nicht nur auf den Stadtbezirk.

Fast 380.000 Arbeits- und Fachkräfte kommen zum Arbeiten nach Frankfurt am Main, während über 100.000 aus der Stadt ins Umland pendeln. Verkehrspolitik kann man also nicht nur kommunal denken – erst recht nicht in einem stark verflochtenen polyzentrischen Wirtschaftsraum wie FrankfurtRheinMain. „Mobilität und Verkehr“ sind ein Themenfeld, das die Stadt und die Region gleichermaßen betrifft. Daher ist in die Positionierung auch die Perspektive der Unternehmen aus dem Main-Taunus- und dem Hochtaunuskreis eingeflossen, die neben der Stadt selbst ebenfalls zum Bezirk der IHK Frankfurt am Main zählen und stellvertretend auch für andere Kreise und kreisfreie Städte die Verflechtung in der Region aufzeigen. Der neue Strategische Masterplan zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität sollte dies berücksichtigen, auch wenn er rein formal nur für die Stadt Frankfurt am Main gilt.

Wie wird es gelingen, sich auf regionaler Ebene Gehör zu verschaffen?

In dem Positionspapier werden die maßgeblichen Schnittstellen zu den regionalen Verkehrs- und Mobilitätsthemen aufgezeigt, die aus der Perspektive der Unternehmen für die wirtschaftliche Entwicklung Relevanz haben. Das Ziel ist, die regionale Debatte über die Fachgruppe „Mobilität“ im Strategieforum FrankfurtRheinMain anzustoßen.

Was stimmt Sie zuversichtlich, dass die mit dem Positionspapier angestrebte Zielsetzung erreicht wird?

Die Wirtschaft ist der Hauptgewerbesteuerzahler und bringt sich mit konstruktiven Vorschlägen in den Diskurs ein. Es wäre daher nur angemessen, wenn verkehrspolitische Entscheidungen und Mobilitätskonzepte unter Beteiligung der Wirtschaft herbeigeführt bzw. erarbeitet werden. Um die Prosperität des Wirtschaftsstandortes nicht zu gefährden, sollten die Aufgaben allerdings in einem überschaubaren Zeitraum in Angriff genommen werden.

Welche Erwartungshaltung gibt es an den Zeithorizont?

Je zügiger, desto besser. Bis 2025 können wir jedenfalls nicht mehr warten.



*Dieser Allianz gehören u.a. die IHK Frankfurt am Main, die Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main, Wirtschaftsverbände, Hochschulen, der DGB sowie weitere Partner an.



Wenn das Handwerk in Zukunft nur noch
so #füreuchunterwegs sein kann,
wird's schwierig!

Verkehr geht nur gemeinsam.



Wenn das Handwerk in Zukunft nur noch
so #füreuchunterwegs sein kann,
wird's schwierig!

Verkehr geht nur gemeinsam.



Wenn das Handwerk in Zukunft nur noch
so #füreuchunterwegs sein kann,
wird's schwierig!

Verkehr geht nur gemeinsam.

MITGLIEDER DES ARBEITSKREISES

Präsidium

- Ulrich Caspar, Econo consultations Immobilien- und Unternehmensberatungsgesellschaft mbH, Präsident
- Frank Nagel, Hartmann Nagel Art & Consulting GbR, Vizepräsident
- Dr. Joachim Stoll, Leder-Stoll OHG, Vizepräsident
- Andrea Eckert, Weppeler Filter Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Vizepräsidentin

Ausschuss Bau- und Immobilienwirtschaft

- Alexander von Arnim, WPV Baubetreuung GmbH
- Volker Geenen, Bauwens Development Frankfurt GmbH
- Karl Greiner, Weiß Wohnprojekte GmbH

Einzelhandelsausschuss

- Nicole Busold, Wacker's Kaffee Geschäft GmbH
- Ernst Schwarz, Dachverband Frankfurter Gewerbevereine e. V.

Großhandelsausschuss

- Markus Bernsteiner, Arnold GmbH Lager- und Betriebseinrichtungen
- Christian Hellriegel, Hellriegel Verwaltungs-GmbH
- Christian Jurascheck, METRO Deutschland GmbH

Ausschuss Hochtaunus/Main-Taunus

- Matthias Kurreck, VARIO Management GmbH
- Rainer Zies, MKV GmbH Kunststoffgranulate

Industrieausschuss

- Dagmar Bollin-Flade, „Christian Bollin“ Armaturenfabrik GmbH
- Dr. Andreas Dreyer, Continental Teves AG & Co. OHG

Ausschuss Nachhaltigkeit

- Holger Burckhardt, ID Gesellschaft für Innovation und Design mbH
- Klaus Grund, Sachen auf Rädern
- Manuela Wehrle, region + projekt Regionalentwicklung – Projektbeteiligung – Netzwerkinitiativen

Ausschuss für Tourismus

- Harald Metz, Kinoteam Theaterbetriebsgesellschaft mbH
- Anton Nauheimer, Frankfurter Personenschiffahrt Anton Nauheimer GmbH
- Isabella Sztulman, Amitim Group GmbH

Verkehrsausschuss

- Thorsten Fromm, Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH
- Hans-Peter Kratz, Taxi-Vereinigung Frankfurt am Main e. V.
- Michael Lindhof, mobileeee GmbH
- Susanne Freifrau von Verschuer, Internationale Spedition H. & C. Vermont GmbH & Co.KG
- Christian Roth, Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
- Michael Werm, DACHSER SE Zweigniederlassung Frankfurt

Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main

- Armin Bayer, Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main mit den Ideen aus dem Arbeitskreis der Frankfurter Obermeisterinnen und Obermeister* sowie den Inhalten des ZDH-Positionspapiers von Februar 2020: "Handwerk und Zukunft der Mobilität - Positionen des deutschen Handwerks für eine nachhaltige und mittelstandsgerechte Verkehrspolitik in Städten, Gemeinden und Regionen"

OFFENER BRIEF AN DIE MITGLIEDER DES MAGISTRATS DER STADT FRANKFURT AM MAIN

STRATEGISCHER MASTERPLAN ZUR VERKEHRSINFRASTRUKTUR UND MOBILITÄT IN FRANKFURT AM MAIN

An die haupt- und ehrenamtlichen Mitglieder des Magistrats der Stadt Frankfurt am Main

Sehr geehrte Mitglieder des Magistrats der Stadt Frankfurt am Main,

Stadt und Region wachsen seit vielen Jahren. Mit dem stetigen Wirtschaftswachstum geht ein Zuwachs an Arbeitsplätzen, Bevölkerung, Pendlern, Studenten und Touristen einher. Dieses Wachstum, ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsangebote machen die Frage dringlich, welche Antworten die Stadt Frankfurt als Herz der Region auf den wachsenden Verkehr hat; denn Frankfurts Prosperität lebt von der Erreichbarkeit.

Vor kurzem hat der Magistrat der Stadt Frankfurt nach einem breiten öffentlichen Dialog das Integrierte Stadtentwicklungskonzept als Leitfaden für die künftige Stadtentwicklung beschlossen. Im Rahmen dieses Konzeptes ist der logische nächste Schritt aus unserer Sicht ein gesellschaftlicher Diskurs zu Verkehr und Mobilität in Frankfurt und der Region, mit dem Ziel, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept um die Themen Verkehr und Mobilität zu ergänzen. Dabei müssen die Belange von allen Beteiligten einbezogen werden.

Der aktuell gültige Gesamtverkehrsplan wurde im Jahr 2005 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Eine reine Fortschreibung des Gesamtverkehrsplanes Teilbereich ÖPNV, wie er derzeit vom Verkehrsdezernat vorbereitet wird, wird den Herausforderungen und Veränderungsprozessen nicht gerecht. Es geht nicht allein um die Frage, welche Straßen- und Schienenprojekte realisiert werden sollen, sondern um bessere Lösungen für die verschiedenen Anforderungen an den Verkehr in den nächsten Jahren und Jahrzehnten.

Die Unterzeichner wenden sich mit der Erwartung an den Magistrat, zeitnah einen breiten gesellschaftlichen Dialog über einen Strategischen Masterplan zur Verkehrsinfrastruktur und Mobilität der Zukunft als weiteren Baustein des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes zu beginnen und zügig zum Abschluss zu bringen.

Dieser offene Brief wurde am 5. September 2019 an den Magistrat der Stadt Frankfurt am Main versendet und von folgenden Institutionen unterzeichnet:

ADAC Hessen-Thüringen e. V.

Dachverband Frankfurter Gewerbevereine e. V.

DEHOGA Hessen Kreisverband Frankfurt am Main e. V.

Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) Frankfurt am Main

Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V.

Frankfurt School of Finance & Management gemeinnützige GmbH

Frankfurt University of Applied Sciences

Handelsverband Hessen-Süd e. V.

Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main

Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main

Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt

Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer LHO e. V.

Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e. V.

Taxi-Vereinigung Frankfurt am Main e. V.

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V.

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V. Regionalgruppe Rhein-Main

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main

Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
Bockenheimer Landstraße 21
60325 Frankfurt am Main

REDAKTION

Für die IHK Frankfurt am Main:
Dr. Alexander Theiss (verantwortlich)
Thomas Braun
Geschäftsfeld Standortpolitik

Für die Handwerkskammer:
Armin Bayer, Wirtschaftspolitik
Patricia C. Borna, Oliver Dehn
Kommunikation und Marketing

KONTAKT

Bei der IHK Frankfurt am Main:
Thomas Braun
Telefon 069 2197-1618
E-Mail t.braun@frankfurt-main.ihk.de

Bei der Handwerkskammer:
Armin Bayer
Telefon 069 97172-214
E-Mail bayer@hwk-rhein-main.de

GRAFIK

Varia Design Illustration, Münster-Altheim

BILDNACHWEIS

Adobe Stock:

Igor Titel, rh2010 S. 13, S. 29
Klaus von Kassel S. 14, alotofpeople S. 17,
greentellect S. 17, pressmaster S. 19,
Jana Mai S. 20, connel_design S. 21,
RAM S. 22, Nicolay N. Antonov S. 23,
Anton Gvozdikov S. 25, photoschmidt S. 28,
scharfsinn86 S. 29
Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
S. 6, S. 22, S. 24, S. 25, S. 26, S. 27, S. 28, S. 30
Landesinnungsverband des
Dachdeckerhandwerks Hessen S. 33

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe gestattet, Belegexemplar
erbeten.

Die Veröffentlichung erfolgt nach bestem
Wissen, ohne jegliche Gewähr und Haftung
auf die Richtigkeit aller Angaben.

IHK Frankfurt am Main
Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
2020

ISBN 978-3-925483-04-2

Stand: Juni 2020

