

07.10.2020

POSITIONSPAPIER

EU-Green Deal in FRM: Gemeinsam Bewegung für die Mobilität von morgen schaffen

Mit dem europäischen Grünen Deal und dem neuen EU-Klimagesetz werden die Weichen gestellt: Die EU soll bis 2050 den Wandel zum ersten klimaneutralen Kontinent schaffen. Doch während sich die verschiedensten Sektoren in den Mitgliedstaaten auf den Weg gemacht haben, wächst der CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich weiter an.

Vor Ort haben die Menschen derweil ganz praktische Mobilitätsorgen, denn ob auf der Straße oder der Schiene: unsere Verkehrsinfrastrukturen sind überlastet. Staus und Verspätungen gehören besonders zu Stoßzeiten längst zum Alltag in der Region. Während in den Städten die Lärm- und Schadstoffbelastung zum zusätzlichen Problem wird, hängt die Mobilität in der Fläche der Region noch immer vom Besitz eines PKW ab.

Damit die Mobilität der Zukunft nachhaltig, intelligent, effizient und inklusiv sein wird, müssen der EU-Rahmen, die Weichenstellungen von Bund und Land sowie das kommunale Handeln eng ineinandergreifen.

Auf die Metropolregionen kommt es an

Mit der Revision der Verordnung zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) und der kommenden EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wird der entsprechende politische Rahmen in Brüssel neu vermessen. Der Verkehr in den wachsenden, wirtschaftsstarken Metropolregionen wird dabei zum zentralen Praxistest.

- ★ Nicht nur grenzüberschreitende Infrastrukturvorhaben, sondern auch leistungsfähige städtische Knoten müssen im künftigen TEN-V im Fokus stehen. Gleich einem Körper kann nur durch die Venen fließen, was das Herz zu verarbeiten schafft.
- ★ Weil Fortbewegung von A nach B per se eine territoriale Dimension aufweist und das individuelle Mobilitätsverhalten zu großen Teilen strukturabhängig ist, sollten in diesen Prozessen konkrete strukturelle Herausforderungen bzw. die Bedürfnisse in verschiedenen Raumbereichen Berücksichtigung finden. So ist die Bedeutung des funktionalen Verkehrsraums in Metropolregionen nach wie vor unterschätzt. Mit einem „Herauszoomen“ der TEN-V-Knoten auf die Ebene des funktionalen urbanen Raums werden Multimodalität und die Verzahnung des Regional- und Fernverkehrs noch besser gelingen.

- ★ Der Wandel hin zu nachhaltiger Mobilität und die Verlagerung auf die Schiene könnten durch entsprechende Bestimmungen in Artikel 30 sowie eine Aufnahme von Schienenverkehrsknoten in Artikel 41 der TEN-V-Verordnung unterstützt werden.

In der Region FrankfurtRheinMain haben wir uns aufgemacht, mit dem Masterplan Mobilität die Herausforderungen des funktionalen Raums kommunale Grenzen übergreifend gemeinsam anzugehen. In einem partizipativen Verfahren, das bestehende sektorale Zuständigkeiten und Konzepte respektiert, führen wir die Mobilitätsprojekte in FrankfurtRheinMain in einem ganzheitlichen, multimodalen kurz- wie langfristigen Maßnahmenpaket zusammen. Zentrale Handlungsfelder sind die Schaffung regionaler multimodaler Mobilitäts- und Umstiegszentren, die Renaissance der Schiene, der Ausbau des Radwegenetzes und die Förderung der Fortbewegung zu Fuß.

Innovationen nutzen

Gerade in den Metropolregionen gilt es, den Schritt von innovativen Anwendungen und Demonstrationspiloten zur flächendeckenden Einführung von nachhaltigen und intelligenten Mobilitätslösungen zu gehen. Kluge nutzerorientierte Mobilitätsketten mit physisch wie digital gut verknüpften Verkehrsträgern sowie die automatisierte, koordinierte Fortbewegung und ein integriertes Verkehrsmanagement sind die zentralen „Baustellen“ des 21. Jahrhunderts.

- ★ Die hierfür vorgesehenen Investitionen im Konjunkturprogramm des Bundes und das geplante EFRE-Förderprogramm zu nachhaltiger Mobilität in Hessen weisen bereits in die richtige Richtung. Mit einem potent ausgestatteten Cluster „Klima, Energie und Mobilität“ in einem umfangreichen EU-Innovationsprogramm „Horizont Europa“ könnten sich die richtigen Impulse ergeben.

Damit der Green Deal auch in Europas Metropolräumen Realität werden kann, führt zudem an einer generellen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und der grundsätzlichen Verkehrsvermeidung durch eine robuste Flächennutzungsplanung mit einer engen Verzahnung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung kein Weg vorbei. Mit innovativen Planungs- und Steuerungsansätzen lassen sich „überflüssiger“ Personen- und Güterverkehr vermeiden und der notwendige Verkehr auf umweltschonende Verkehrsträger wie die Schiene verlagern.

- ★ Die EU-Guidelines für „sustainable urban mobility plans“ (SUMP) sind hierfür eine wertvolle Blaupause, deren Umsetzung insbesondere auf regionaler Ebene – im Sinne des funktionalen Raumes – von der EU-Kommission weiter intensiv unterstützt werden sollte. Eine Weitung des Blicks über den städtischen Kernbereich hinaus wird auch bei der Fortentwicklung der EU-Luftreinhaltepolitik im kommenden „Aktionsplan zur Nullverschmutzung“ für ein ganzheitliches Bild der Herausforderungen und strukturellen Zusammenhänge im funktionalen Raum wertvoll sein.

In neue Infrastrukturen investieren

Diese Innovationen und der technologische Fortschritt bei alternativen Antriebstechniken im motorisierten Individualverkehr (MIV) oder auch die Verbreitung einer Sharing-Kultur werden jedoch bei den skizzierten Herausforderungen allein keine Abhilfe schaffen. Die öffentliche Hand muss gleichsam neben dem Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe den Ausbau von Infrastrukturen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der aktiven Mobilität vorantreiben. Denn insbesondere die Schieneninfrastruktur in FrankfurtRheinMain ist bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt.

Es ist notwendig, verstärkt in die Takterhöhung sowie in neue Strecken und die Entflechtung von Fern- und Nahverkehr durch getrennte Schienen zu investieren. Die Reaktivierung von Verbindungen ins Umland ist ein zusätzlicher Baustein, um den ÖPNV in der Fläche attraktiver zu machen und damit den Verkehrsdruck auf den Straßen zu mindern.

- ★ Die Entscheidung der EU-Institutionen, 2021 als das „Europäische Jahr der Schiene“ auszurufen, ist in diesem Sinne ein gewichtiges Signal. Mit der Einführung des Deutschlandtaktes und dem Masterplan Schienenverkehr des BMVI trifft das auf gleichgerichtete Schlüsselinitiativen der Bundesregierung. Wir setzen darauf, dass dies mit der neuen Connecting-Europe-Fazilität (CEF) und dem im Green Deal angekündigten „Vorschlag zur Unterstützung des Kapazitätsausbaus im Schienenverkehr“ auch vor Ort konkret spürbar wird.
- ★ Angesichts der Kürzungen in der Connecting-Europe-Fazilität hoffen wir darauf, dass Investitionen in klimagerechte Verkehrsinfrastrukturen und Ladeinfrastrukturen vor allem im ÖPNV sowie für die aktive Mobilität eine Förderpriorität in der neuen Wiederaufbaufazilität werden. Die für Klimaschutz und Digitalisierung vorgesehenen Mindestanteile sollten im deutschen Wiederaufbauplan unbedingt auch dem Mobilitätssektor zugutekommen.

In FrankfurtRheinMain passt die gewachsene Struktur des Verkehrsnetzes mit überwiegend sternförmig auf den Verkehrsknoten Frankfurt-Hauptbahnhof zulaufenden Verbindungen nicht zum polyzentrischen Charakter der Metropolregion. Viele Pendler müssen das Zentrum nur deshalb durchfahren, weil es kaum direkte Tangentialverbindungen in der Region gibt. Deshalb gilt es, über die in der Planung befindliche Regionaltangente West hinaus mit einer Ergänzung um eine Regionaltangente Ost und eine südliche Tangentialverbindung einen kompletten Schienenring um Frankfurt zu schaffen. Die unterirdische Durchbindung des Frankfurter Hauptbahnhofes mit dem im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestuften Fernbahntunnel könnte die Kapazitäten im zentralen Schienenknoten durch die Beibehaltung des oberirdischen Gleisfeldes für den Nahverkehr zusätzlich um bis zu 20 Prozent erhöhen.

Planungsbeschleunigung jetzt

Die zentralen Schlüsselprojekte für das Verkehrssystem der Zukunft müssen jetzt konkret angegangen werden. Ein Kernproblem bleiben aber Planungs- und Umsetzungszeiträume von mehr als einem oder sogar mehr Jahrzehnten. Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen sind daher dringend geboten.

- ★ Bereits im Zuge der Diskussionen um die EU-Richtlinie für eine schnellere Realisierung von TEN-V-Maßnahmen zeigte sich, dass anstelle starrer, einheitlicher Verfahrensregelungen auf EU-Ebene nationale Kompetenzen und verschiedene Planungstraditionen zu berücksichtigen sind. Die europäische Ebene sollte daher vielmehr die jeweiligen Planungsbeschleunigungsbemühungen in den Mitgliedstaaten unterstützen und dazu insbesondere im Rahmen der von der Kommission angekündigten Überarbeitung der Aarhus-Verordnung sicherstellen, dass die Umsetzung notwendiger Verkehrsprojekte sowie die Fertigstellung des TEN-V-Netzes nicht durch neue Vorgaben weiter erschwert werden.