



Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie FrankfurtRheinMain

Ein gemeinsames Handlungsprogramm

HESSEN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen



Regionalverband
FrankfurtRheinMain



Grußwort

Der Wirtschaftsverkehr und die Logistik stehen vor enormen Herausforderungen: Eine weltweit wachsende Nachfrage trifft auf eine an vielen Stellen überlastete Infrastruktur, und gleichzeitig verlangt die Klimaerwärmung den raschen Ausstieg aus fossilen Antriebstechnologien.

Für Hessen als traditioneller Logistikstandort ist die Antwort klar: Den Weg in einen zukunftsorientierten, nachhaltigen und resilienten Wirtschaftsverkehr weist uns ein multimodaler Ansatz, der die Potenziale aller Verkehrsträger intelligent nutzt und kombiniert. Wir wollen die Versorgung von Unternehmen und Bevölkerung sicherstellen und gleichzeitig Ressourcen schonen und mehr Lebensqualität in die urbanen Zentren bringen. Das erfordert, Logistik neu zu denken.

Ich begrüße die Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie für das Rhein-Main-Gebiet und danke dem Regionalverband FrankfurtRheinMain dafür, sie gemeinsam mit vielen Schlüsselakteuren auf den Weg gebracht zu haben. Hessen hat diesen Prozess engagiert begleitet und wird auch die Umsetzung der Strategie unterstützen.

Tarek Al-Wazir

Hessischer Minister für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen

Vorwort



Die Region FrankfurtRheinMain gilt im deutschen und europäischen Wirtschaftsverkehr als zentrales Drehkreuz. Angesichts der dynamischen Wirtschaftsentwicklung und einer rasanten Steigerung des Online-Handels wird das Wirtschaftsverkehrsaufkommen auch zukünftig weiterwachsen.

Die reibungslose Versorgung der Menschen mit Waren und Dienstleistungen und die Berücksichtigung der Bedarfe der Wirtschaft bleiben daher entscheidende Faktoren für die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region.

Mit der vorliegenden Wirtschaftsverkehrsstrategie wird erstmalig gemeinsam ein regionsweiter Handlungsansatz verfolgt. Die Initiatoren haben sich dabei vorgenommen, nicht nur die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaftsverkehre zu verbessern und langfristig zu sichern, sondern insbesondere auch den Anforderungen des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden zu begegnen.

Besonders freue ich mich über das breite Bündnis aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft, die unsere Idee einer regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie von Beginn an mitgetragen haben. Nicht nur die hohe Zahl an kompetenten Schlüsselakteuren, die ihre Erfahrungen und ihr Wissen in diesen Prozess eingebracht haben, verdeutlichen den dringenden Handlungsbedarf, das Thema gemeinsam anzupacken. Auch das Ergebnis in Form des nun vorliegenden Handlungsprogramms überzeugt mich, dass der eingeschlagene Weg richtig ist. Gute Voraussetzungen also für die anstehende Umsetzung mit sicher hohen Wirkungsgraden, sofern wir auch weiterhin gemeinsam diesen Weg beschreiten.

Rouven Kötter

Erster Beigeordneter
und Mobilitätsdezernent

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1. Ein politisches Bündnis für den Wirtschaftsverkehr | 5 |
| Gemeinsame Willensbekundung | 5 |
| 2. Eine Wirtschaftsverkehrsstrategie für die Region FrankfurtRheinMain | 7 |
| Ausgangslage und Herausforderung | 7 |
| Fehlende Tradition zur Steuerung der Wirtschaftsverkehre | 7 |
| Ein gemeinsames Handlungsprogramm und Commitment für die Region | 7 |
| Nachhaltiger, zukunfts- und leistungsfähiger Wirtschaftsverkehr als Ziel | 8 |
| Kooperativer und pragmatischer Vorgehensansatz | 8 |
| 3. Der Beteiligungsprozess – Kompetente Partner bilden ein starkes Fundament | 10 |
| Die beteiligten Stakeholder | 10 |
| Die vier Dialogphasen | 13 |
| 4. Unser gemeinsames Handlungsprogramm im Überblick | 16 |
| Einführung und Leitfrage | 16 |
| Alle Handlungsfelder und Schwerpunktmaßnahmen | 17 |
| 5. Die Schwerpunktmaßnahmen im Detail | 19 |
| Handlungsfeld A: Stärkung und Förderung des Wirtschaftsverkehrs auf der Schiene | 19 |
| Handlungsfeld B: Optimierung und Steuerung des straßengebundenen Wirtschaftsverkehrs | 28 |
| Handlungsfeld C: Stärkung und Förderung multimodal angebundener Flächen für den Güterverkehr | 32 |
| Handlungsfeld D: Stärkung des intermodalen Wirtschaftsverkehrs | 34 |
| Handlungsfeld E: Entwicklung von Ladeinfrastruktur und Tankstellen für emissionsarme Kraftstoffe und Antriebe | 35 |
| Handlungsfeld F: Qualifizierung und Gewinnung von Fachkräften insbesondere für integrierten Wirtschaftsverkehr und Digitalisierung | 36 |
| Handlungsfeld G: Dialog und Vernetzung zur Umsetzung der Wirtschaftsverkehrsstrategie | 38 |
| 6. Entscheidende Maßnahmen in Zuständigkeit außerhalb unserer Region | 40 |
| Handlungsfeld A: Stärkung und Förderung des Wirtschaftsverkehrs auf der Schiene | 40 |
| Handlungsfeld B: Optimierung und Steuerung des straßengebundenen Wirtschaftsverkehrs | 40 |
| 7. Das Handlungsprogramm als Auftakt für die gemeinsame Umsetzung | 41 |



1. Ein politisches Bündnis für den Wirtschaftsverkehr

Die verschiedenen politischen Ebenen haben sich für die Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie zusammengeschlossen, um für FrankfurtRheinMain erstmalig ein kommunenübergreifendes, regionsweites und gemeinsam getragenes Handlungsprogramm zu entwickeln.

- Der Regionalverband FrankfurtRheinMain leitete und koordinierte den Gesamtprozess;
- Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen unterstützte das Vorhaben als Kooperationspartner und beteiligte sich finanziell;
- Stellvertretend für die 80 Kommunen im Verbandsgebiet begleiteten 10 Städte und Gemeinden sowie die sechs Kreise im Gebiet des Regionalverbandes diesen Prozess.

Gemeinsame Willensbekundung

Als Zeichen des gemeinsamen Willens wurden im Frühjahr 2022 von allen politischen Vertreterinnen und Vertretern entsprechende Absichtserklärungen unterzeichnet.

Gemeinsames Ziel war eine nachhaltige und zukunftsfähige Steuerung der Wirtschaftsverkehre in der Region, um Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Lebensqualität in den Städten und Gemeinden zu verbessern und die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsverkehre zu optimieren.

Neben dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen begleiteten folgende Gebietskörperschaften das Vorhaben und unterstützten diesen strategischen Prozess:

Kommunen

Stadt Butzbach
 Stadt Eschborn
 Stadt Frankfurt am Main
 Gemeinde Hammersbach
 Stadt Hanau
 Stadt Offenbach am Main
 Stadt Raunheim
 Stadt Rodgau
 Stadt Rüsselsheim am Main
 Stadt Usingen

Kreise

Kreis Groß-Gerau
 Hochtaunuskreis
 Main-Kinzig-Kreis
 Main-Taunus-Kreis
 Kreis Offenbach
 Wetteraukreis





Foto: Der hessische Staatssekretär Jens Deutschendorf und Rouven Kötter, Erster Beigeordneter des Regionalverbands FrankfurtRheinMain, mit dem politischen Kommunalbeirat nach Unterzeichnung des Letter of Intent zur Regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie im April 2022.

Reihe von links:

Erster Kreisbeigeordneter Thorsten Schorr (Hochtaunuskreis), Bürgermeister Steffen Wernard (Stadt Usingen), Staatssekretär Jens Deutschendorf (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen), Heiko Nickel (Leiter Strategische Verkehrsplanung Stadt Frankfurt), Erster Beigeordneter Rouven Kötter (Regionalverband FrankfurtRheinMain), Kreisbeigeordneter Matthias Walther (Wetteraukreis), Kreisbeigeordneter Winfried Ottmann (Main-Kinzig-Kreis), Bürgermeister Michael Göllner (Gemeinde Hammersbach), Bürgermeister Thomas Jühe (Stadt Raunheim), Kreisbeigeordneter Johannes Baron (Main-Taunus-Kreis).

Mitunterzeichnende, die nicht im Bild sind:

Bürgermeister Michael Merle (Stadt Butzbach), Bürgermeister Adnan Shaikh (Stadt Eschborn), Stadtrat Thomas Morlock (Stadt Hanau), Bürgermeisterin Sabine Groß (Stadt Offenbach), Erster Stadtrat Michael Schübler (Stadt Rodgau), Oberbürgermeister Udo Bausch (Stadt Rüsselsheim), Erste Kreisbeigeordnete Claudia Jäger (Kreis Offenbach), Landrat Thomas Will (Kreis Groß-Gerau).



2. Eine Wirtschaftsverkehrsstrategie für die Region FrankfurtRheinMain

Ausgangslage und Herausforderung

Städte, Gemeinden und Regionen stehen heute national und international vor der großen Aufgabe, nachhaltige und zukunftsfähige Konzepte für die Versorgung von Menschen und Wirtschaft zu entwickeln. Eine Vielzahl von dynamischen Veränderungsprozessen erfordern die Anpassung bestehender Logistik- und Mobilitätskonzepte.

Die Anforderungen klimaneutraler Mobilität, Veränderungen im Konsumverhalten inklusive der rasanten Entwicklung des Online-Handels, wirtschaftliche Veränderungen wie flexibles Arbeiten, Digitalisierung und Industrie 4.0 als auch die stetig zunehmende Flächenkonkurrenz gelten hier als wesentliche Treiber.

Die Region FrankfurtRheinMain steht als ein zentrales verkehrliches Drehkreuz mit hoher Siedlungsdichte vor besonderen Herausforderungen. Der Wirtschaftsverkehr – inklusive des Liefer- und Dienstleistungsverkehrs – ist von einem hohen Gesamtverkehrsaufkommen geprägt. Gleichzeitig ist die Verkehrsinfrastruktur vielerorts an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt. Sowohl die Bevölkerung als auch die Wirtschaft befinden sich im Wachstum. Zukunftsfähige Lösungsansätze werden dringend benötigt.

Fehlende Tradition zur Steuerung der Wirtschaftsverkehre

Eine gezielte Steuerung und Gestaltung der Wirtschaftsverkehre ist unabdingbar geworden. In der öffentlichen Verkehrsplanung existiert jedoch keine Tradition zur Steuerung von Wirtschaftsverkehren. Dies wurde in der Vergangenheit weitestgehend dem Markt und den ausführenden Unternehmen überlassen. So gestalten viele verschiedene Akteure mit ihren Interessen den Wirtschaftsverkehr und formulieren ganz unterschiedliche Positionen und Forderungen. Es braucht daher dringend eine zielgerichtete und möglichst gemeinsame Steuerung.

Erste Großstädte im Rhein-Main-Gebiet haben bereits Logistikkonzepte erarbeitet, die sich als kommunale Strategien im Wesentlichen auf den urbanen, innerstädtischen Bereich und die letzte Meile konzentrieren. Interkommunale Konzepte für den Wirtschaftsverkehr sind dagegen bundesweit kaum präsent. Hier setzt die Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie an. Erstmals wurde mit dieser Strategie ein regionsweiter Ansatz gemeinsam mit Schlüsselakteuren entwickelt.

Ein gemeinsames Handlungsprogramm und Commitment für die Region

Strategisches Ziel der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie war und ist es, mit Hilfe eines umsetzungsorientierten Multi-Stakeholder-Prozesses ein gemeinsames Handlungsprogramm für die Region zu entwickeln.

Das gemeinsame Handlungsprogramm ...

- als Commitment der beteiligten Stakeholder und
- als Grundlage für die Umsetzung durch die beteiligten Stakeholder.

Nachhaltiger, zukunfts- und leistungsfähiger Wirtschaftsverkehr als Ziel

Die Wirtschaftsverkehrsstrategie zielt inhaltlich auf die nachhaltige, zukunfts- und leistungsfähige Entwicklung und Steuerung der Wirtschaftsverkehre.

Als normatives Zielbild wurde für die Strategie die klassische Zieltrias der Verkehrsplanung zugrunde gelegt. So sind unnötige Verkehre durch Optimierung und Effizienzsteigerung zu vermeiden, Verkehre auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern und die verbleibenden Verkehre zu verbessern, damit sie umweltverträglicher werden und durch die Optimierung eine höhere Leistungsfähigkeit erreichen.

Normatives Ziel – Zieltrias

1. Vermeidung

Verkehr vermeiden durch Optimierung und Effizienzsteigerung

2. Verlagerung

Verlagern auf umweltfreundliche Verkehre

3. Verbesserung

Umweltverträgliche Gestaltung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Optimierung

Kooperatives und pragmatisches Vorgehen

Die aktuell sehr dynamischen Veränderungsprozesse im Wirtschaftsverkehr verdeutlichen die große Anzahl und Vielfalt der verschiedenen Interessenslagen. Eine Strategie, die gemeinsam getragen werden soll, konnte daher nur im Dialog mit den verschiedenen Stakeholdern entstehen. Deren Einbindung war entscheidend für eine hohe Tragfähigkeit der Strategie und damit für deren erfolgreiche Umsetzung. Die Regionale Wirtschaftsverkehrsstrategie wurde daher in der Form eines kooperativen Multi-Stakeholder-Prozesses initiiert.

Die Maxime der Strategie: Integration bestehender Lösungsansätze, Prioritäten setzen und Umsetzungsorientierung.

Der Vorgehensansatz

**Mehrwert der gemeinsamen Strategie für die Region FrankfurtRheinMain**

- Sie ermöglicht die Umsetzung und Steuerung von Maßnahmen über die kommunalen Grenzen hinweg;
- Sie fördert eine nachhaltige und zukunftsfähige Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs, die die Klima- und Umweltziele berücksichtigt;
- Sie stärkt die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovation der regionalen Wirtschaft, indem sie die Verkehrsinfrastruktur verbessert, Prozesse voranbringt und die Verkehrsflüsse optimiert;
- Sie vernetzt die Akteure in der Region und darüber hinaus, Kooperation und Partizipation werden gefördert;
- Sie erhöht die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden, indem sie Lärm- und Schadstoffemissionen vermindert und zu mehr Verkehrssicherheit führt.



3. Der Beteiligungsprozess – Kompetente Partner bilden ein starkes Fundament

Eine entscheidende Stärke unserer Region ist die Vielzahl kompetenter Akteure. Um deren Expertise einzubinden, initiierte der Regionalverband einen strukturierten Beteiligungsprozess.

Bemerkenswert ist hierbei, dass nicht nur alle angefragten Organisationen, Expertinnen und Experten ihre Mitwirkung zusagten, sondern diesen Prozess auch ausdrücklich begrüßten und über eineinhalb Jahre intensiv begleiteten.

Die beteiligten Stakeholder

Es nahmen mehr als 50 Schlüsselorganisationen, Expertinnen und Experten am Prozess teil: Kommunen, Kreise, Fachbehörden des Landes, Aufgabenträger und Betreiber der Verkehrsinfrastruktur, Wirtschafts- und Unternehmensverbände, Interessensverbände, Netzwerkorganisationen und Verkehrsanbieter im Wirtschaftsverkehr, Wissenschaft, Akteure der Wirtschaftsförderung sowie Interessensverbände für nachhaltigen Verkehr.

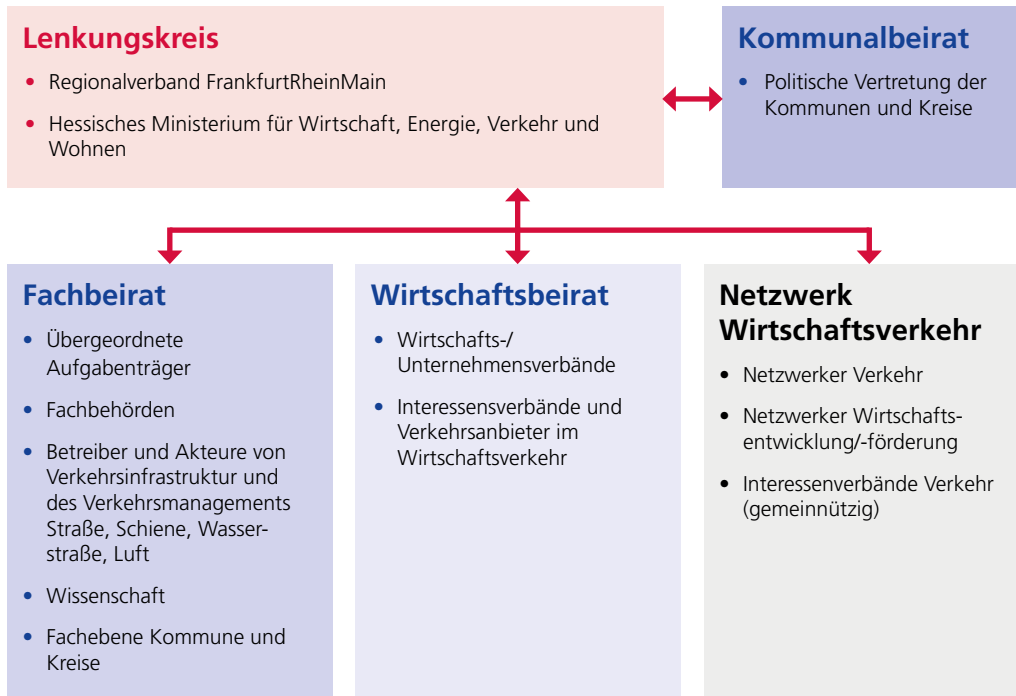
Es wurden fünf Gremien gegründet:

- **Lenkungskreis:** Der strategische Lenkungskreis steuerte den Gesamtprozess. Diese Aufgabe wurde federführend durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain in Kooperation mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wahrgenommen.
- **Politischer Kommunalbeirat:** Im politischen Kommunalbeirat waren 16 Kommunen und Landkreise durch deren (Ober-)Bürgermeister und Bürgermeisterinnen, Landräte, Stadträte und Stadträtinnen sowie Kreisbeigeordnete vertreten. Sie brachten die politischen Impulse der Gebietskörperschaften ein, bewerteten die fachlichen Zwischenergebnisse und gaben ihr Votum ab.

Sowie drei fachliche Gremien:

- **Fachbeirat:** Aufgabenträger, Betreiber und Akteure der Verkehrsinfrastruktur, Fachbehörden sowie Wissenschaftsexpertinnen und -experten brachten die fachlichen Anforderungen und Empfehlungen ein und berieten bei Bedarf den Lenkungskreis;
- **Wirtschaftsbeirat:** Wirtschafts-, Unternehmens- und Interessensverbände sowie Verkehrsanbieter brachten im Wirtschaftsbeirat die Anforderungen und Empfehlungen der Wirtschaft ein;
- **Netzwerk Wirtschaftsverkehr:** Durch das Netzwerk wurden die Positionen von Netzwerkorganisationen in den Bereichen Verkehr und Wirtschaftsentwicklung und -förderung sowie der verkehrlichen Interessensverbände gesetzt. Die Netzwerkmitglieder wirkten zudem als Multiplikatoren.

Gremienaufbau



Gremienmitglieder

Kommunalbeirat

Kreisfreie Städte und Sonderstatusstädte sowie Kreise, je Kreis eine Kommune, vertreten durch (Ober)Bürgermeister und Bürgermeisterinnen, Stadträte und Stadträtinnen, Landräte und Kreisbeigeordnete sowie Beauftragte

- Stadt Butzbach
- Stadt Eschborn
- Stadt Frankfurt am Main
- Gemeinde Hammersbach
- Stadt Hanau
- Stadt Offenbach am Main
- Stadt Raunheim
- Stadt Rodgau
- Stadt Rüsselsheim am Main
- Stadt Usingen
- Kreis Groß-Gerau
- Hochtaunuskreis
- Main-Kinzig-Kreis
- Main-Taunus-Kreis
- Kreis Offenbach
- Wetteraukreis

Fortsetzung: Gremienmitglieder

Fachbeirat

Aufgabenträger, Fachbehörden, Betreiber und Akteure von Verkehrsinfrastruktur:

- Hessen Mobil
- Regierungspräsidium Darmstadt
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- DB Netz AG
- Hessische Landesbahn (HLB)
- Autobahn GmbH des Bundes
- Gemeinschaft Frankfurter Hafenanlieger
- FRAPORT AG
- Deutsche Flugsicherung
- IVM Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain

Wissenschaftsexpertinnen und -experten:

- Prof. Eva Kaßens-Noor, TU Darmstadt, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
- Prof. Dr.-Ing. Frank Lademann, TH Mittelhessen, Fachgebiet Bahnsysteme und Verkehrstechnik
- Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke, UAS Frankfurt, Logistik und Produktionsmanagement, Direktor Research Lab for Urban Transport (ReLUT)
- Prof. Dr. Axel Wolfermann, h_da Hochschule Darmstadt, Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen, Verkehrswesen

Fachvertretung der Kommunen und Kreise:

- Fachvertretende der 16 Kommunen und Kreise im Kommunalbeirat (Verkehr/Wirtschaftsförderung)

Wirtschaftsbeirat

- VHU – Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände
- HIHK – Hessischer Industrie- und Handelskammertag
- Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
- Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.
- Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V.
- SGKV Studiengemeinschaft für den kombinierten Verkehr e.V.
- BIEK Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V.
- BdKEP Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.
- DB Cargo AG
- RheinCargo GmbH & Co. KG
- Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.
- Radlogistikverband RLVD e.V.
- AirCargo Community Frankfurt e.V.
- BVZD – Branchenverband Zivile Drohnen e.V.

Netzwerk Wirtschaftsverkehr

Netzwerk Verkehr/Mobilität:

- House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH
- Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen - für Kreis und Kommune/Hessen Trade & Invest GmbH (HTAI)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Netzwerker Wirtschaftsentwicklung und -förderung, Regionsentwicklung:

- HA Hessen-Agentur GmbH
- PERFORM Zukunftsregion FrankfurtRheinMain
- Die Wirtschaftsinitiative RheinMain

Gemeinnützige Interessensverbände für nachhaltigen Verkehr:

- VCD Hessen e.V.
- BUND LV Hessen e.V.
- Pro Bahn e.V. Regionalverband Mittelhessen/Großraum Frankfurt

Die vier Dialogphasen

In vier aufeinander aufbauenden Phasen wurde das regionale Handlungsprogramm entwickelt und abgestimmt.

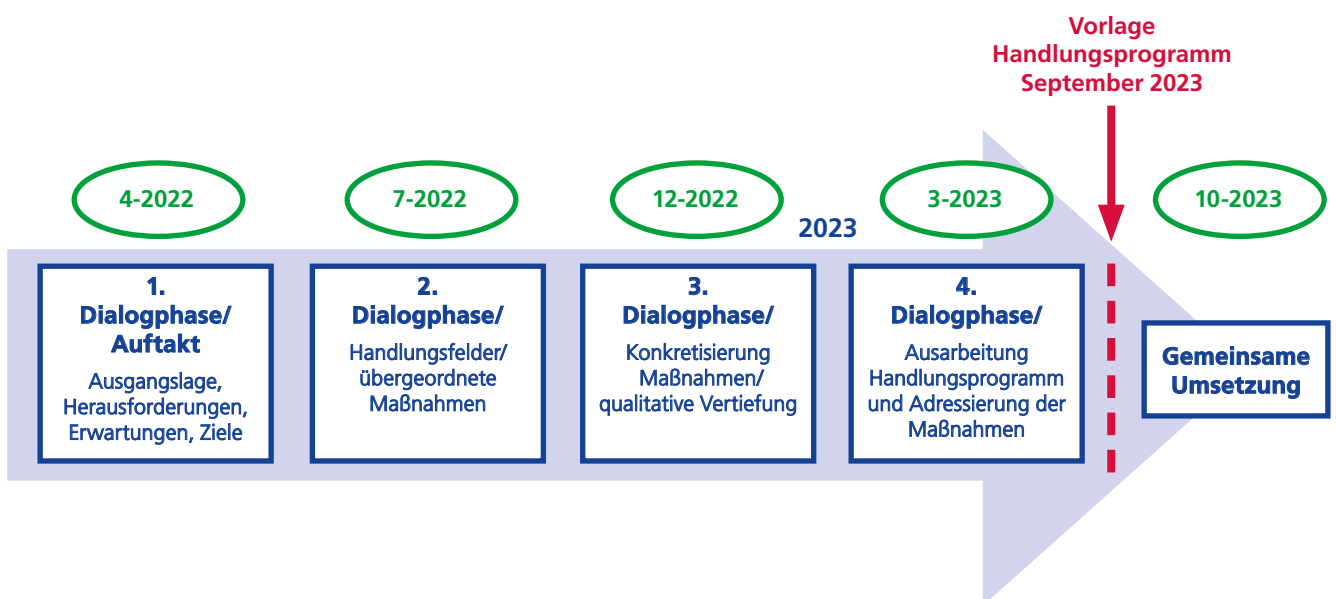
Die drei fachlichen Gremien (Fachbeirat, Wirtschaftsbeirat und Netzwerk Wirtschaftsverkehr) wurden in jeder Phase in zwei Schritten eingebunden:

- 1. Onlinebefragung:** Zu Beginn jeder Dialogphase wurden alle fachlichen Stakeholder themenbezogen befragt. Mit dieser Methode konnten die relevanten Inhalte ermittelt und bestätigt werden.
- 2. Fachveranstaltung:** Die Ergebnisse der Onlinebefragung gingen als Grundlage in die Diskussion mit den drei fachlichen Gremien ein. Sie wurden im Rahmen der Fachveranstaltung vertieft und abgestimmt.

Die Ergebnisse der fachlichen Gremien wurden danach dem politischen Kommunalbeirat zur Prüfung und Bestätigung vorgelegt.

Abschließend wurden die Ergebnisse vom Regionalverband konsolidiert und dienten als Ausgangsbasis für die nachfolgende Dialogphase.

DIALOGPHASEN



Die vier Dialogphasen im Einzelnen:

Phase 1

Die hybride Auftaktveranstaltung eröffnete am 06. April 2022 den Dialogprozess und die erste Phase der Wirtschaftsverkehrsstrategie. Der Lenkungskreis und der politische Kommunalbeirat nahmen in Präsenz an der Veranstaltung im Haus der Region teil. Alle fachlichen Gremien waren digital zugeschaltet. Im Rahmen der Auftaktveranstaltung wurden die Erwartungen der Stakeholder an diesen anderthalbjährigen Prozess, die Ausgangslage und Herausforderungen sowie die Ziele diskutiert und vertieft. Grundlage für diese Diskussion war eine vorgeschaltete Onlinebefragung der fachlichen Gremien zur Ermittlung der wichtigsten Aspekte.

Phase 2

Thema der zweiten Dialogphase war es, relevante Handlungsfelder und übergeordnete Maßnahmen zu ermitteln. Nach der Onlinebefragung fand die zweite Fachveranstaltung im Juli 2022 in Frankfurt statt. Hierbei wurden jene übergeordneten Maßnahmen ausgewählt, die im Rahmen der Wirtschaftsverkehrsstrategie weiterverfolgt werden sollten.

Phase 3

In der dritten Phase folgte die Konkretisierung und qualitative Vertiefung jener Maßnahmen, die im Rahmen der Wirtschaftsverkehrsstrategie weiterverfolgt werden sollten. Die Fachveranstaltung zu diesem Thema wurde im Rahmen eines digitalen Formats im Dezember 2023 durchgeführt.

Phase 4

Die Vorbereitung des Handlungsprogramms prägte die vierte Phase. Die Maßnahmen wurden inhaltlich ausgearbeitet und die potentiell zuständigen und zu beteiligenden Akteure ermittelt. Die gemeinsame Abschlussveranstaltung fand mit allen politisch und fachlich Beteiligten am 05. September 2023 in Frankfurt am Main statt.

Der Beteiligungsprozess wurde unterstützt und moderiert von DIALOG BASIS, einer Agentur für Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Prognos AG, KE-CONSULT Kurte&Esser GbR und das ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH flankierten den inhaltlichen Prozess mit ihrer fachlichen Expertise.

Fotografische Impressionen aus dem Dialogprozess





4. Unser gemeinsames Handlungsprogramm im Überblick

Leitfrage und Einführung

Die Leitfrage für das Handlungsprogramm:

Wo können und wollen wir einen gemeinsamen Rahmen für die Region schaffen?

→ Fokussierung auf Themen, die WIR gemeinsam verändern können!

Ziel dieses Strategieprozesses war die Erstellung eines regionalen Handlungsprogramms mit den gemeinsam festgelegten Schwerpunktmaßnahmen, die WIR ALLE - die zuständigen Akteure – anschließend in die Umsetzung bringen werden.

Für das Handlungsprogramm wurden die Schwerpunktmaßnahmen ...

1. ... den potentiell dafür zuständigen und zu beteiligenden Akteuren zugeordnet

- Es wurden alle potentiell zuständigen und auch zu beteiligende Akteure für jede Maßnahme zusammengetragen, die im Rahmen dieses übergeordneten Strategieprozesses ermittelt werden konnten oder die ihre Expertise einbringen wollten.
- Die Akteursliste ist nicht verbindlich und abschließend zu verstehen. Sie dient als erste Grundlage für die Konkretisierung der Zuständigen und zu Beteiligten im Rahmen der Umsetzung.
- Alle Maßnahmen sind im Rahmen der Umsetzung noch zu konkretisieren und auszugestalten. Erst dann können die Zuständigkeiten, die Abgrenzung und die Art der Beteiligung von Akteuren (z. B. im Rahmen einer Befragung) geklärt, differenziert und festgelegt werden. Entscheidend für die Umsetzung ist dabei die Vergabe der federführenden Zuständigkeit.

2. ... im Hinblick auf ihre zeitliche Umsetzbarkeit oder Funktion in drei Kategorien geclustert:

- **Sprinter:** kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, Umsetzungsdauer maximal drei Jahre, sogenannte „Quick Wins“
- **Langläufer:** mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen, Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe.
→ Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.
- **Sprungbretter:** Gutachten/Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.
→ Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.

Das Handlungsprogramm ist als strategischer Rahmen zu verstehen. Die Konkretisierung folgt im Rahmen der Umsetzung.

Alle Handlungsfelder und Schwerpunktmaßnahmen

Im Verlauf des Prozesses wurden sieben Handlungsfelder mit den folgenden wichtigsten Maßnahmen durch die Stakeholder als Schwerpunkte für das Handlungsprogramm priorisiert.

Zusammenhänge zwischen den einzelnen Maßnahmen sind im Rahmen der Umsetzung zu beachten.

Handlungsfeld A: Stärkung und Förderung des Wirtschaftsverkehrs auf der Schiene



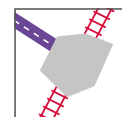
- A1** Berücksichtigung des Güterverkehrs auf der Schiene
 - A1.1 Institutionalisation einer Koordinierungsstelle für Schienengüterverkehr
 - A1.2 Fortlaufende Abstimmung zwischen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene
 - A1.3 Analyse von Schienenverkehrsvorhaben für den Güterverkehr
 - A1.4 Bedarfsermittlung und Angebotsplanung für den Schienengüterverkehr
- A2** Sicherung und Ausbau der Infrastruktur für den Schienengüterverkehr
 - A2.1 Kartierung und Veröffentlichung der Schienenzugangsstellen
 - A2.2 Planerische Sicherung von Schienenzugangsstellen
 - A2.3 Gutachten Änderungsbedarf zur Sicherung von Schienenzugangsstellen
 - A2.4 Analyse und Bewertung des Schienengüterverkehrsnetzes
 - A2.5 Positionspapier an den Bund zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs

Handlungsfeld B: Optimierung und Steuerung des straßengebundenen Wirtschaftsverkehrs



- B1** Erhalt und Sicherung von Straßeninfrastruktur
 - B1.1 Baulastträgerübergreifendes Baustellenmanagement
- B2** Ausbau des Verkehrs- und Parkflächenmanagements
 - B2.1 Lkw-Parkflächenoptimierung und Einsatz von Lkw-Parkleitsystemen
 - B2.2 Lkw-Führungsnetze und -navigation
 - B2.3 Kommunale Steuerung von Parkflächen für Gewerbe und Dienstleistung
- B3** Stärkung der Radlogistik
 - B3.1 Radlogistik in den Kommunen

Handlungsfeld C: Stärkung und Förderung multimodal angebundener Flächen für den Güterverkehr



- C1** Ermittlung und Bewertung multimodal angebundener Standorte
 - C1.1 Konzept für multimodal angebundene Gewerbe-, Logistik- und Umschlagsflächen
- C2** Interkommunales Flächenmanagement und Vermarktung multimodaler Standorte
 - C2.1 Flächenkataster und Vermarktung multimodal angebundener Gewerbe-, Logistik- und Umschlagsflächen
 - C2.2 Gutachten Interkommunale Flächensteuerung

**Handlungsfeld D:
Stärkung des intermodalen Wirtschaftsverkehrs**



D1 Förderung von intermodalem Wirtschaftsverkehr in den Kommunen

**Handlungsfeld E:
Entwicklung von Ladeinfrastruktur und Tankstellen
für emissionsarme Kraftstoffe und Antriebe**



E1 Ausbauplan zu einem Ladeinfrastruktur- und Tankstellennetz
für emissionsarme Kraftstoffe und Antriebe

**Handlungsfeld F:
Qualifizierung und Gewinnung von Fachkräften insbesondere
für integrierten Wirtschaftsverkehr und Digitalisierung**



F1 Ausbildung und Qualifizierung von Fachkräften
F2 Gewinnung und Sicherung von Fachkräften

**Handlungsfeld G:
Dialog und Vernetzung zur Umsetzung der Wirtschafts-
verkehrsstrategie**



G1 Dialogformat zur Umsetzung der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie
G2 Modellregion FrankfurtRheinMain

5. Die Schwerpunktmaßnahmen im Detail

HANDLUNGSFELD A: Stärkung und Förderung des Wirtschaftsverkehrs auf der Schiene

A1 Berücksichtigung des Güterverkehrs auf der Schiene



Maßnahme A1.1: Institutionalisierung einer Koordinierungsstelle für Schienengüterverkehr

Ziel ist es, eine dauerhafte Stelle beim Land Hessen zur Koordination des Schienengüterverkehrs (SGV) zu institutionalisieren. Folgende Aufgaben sollen im Interesse des Landes und zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ausgeführt werden:

- Unterstützung der Baulastträger/Betreiber und Kommunen bei der strategischen Weiterentwicklung der Schienengüterinfrastruktur und des Schienengüterverkehrs in Hessen, insbesondere von Strecken und Zugangsstellen;
- Wahrnehmung und Sicherung der Interessen des Schienengüterverkehrs von öffentlicher Seite bei Vorhaben Dritter zur Auflassung, Entwicklung und Betrieb von Schieneninfrastruktur;
- zentraler Ansprechpartner für die Vermittlung zwischen Bund, Land, Kommunen, Aufgabenträger ÖV, Schienengüterverkehrsunternehmen und verladender Wirtschaft.

Die Institutionalisierung einer Koordinierungsstelle SGV steht in Zusammenhang mit Maßnahme A1.2.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE AKTEURE

→ Organisation des Landes Hessen: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Hessen Mobil oder eine vergleichbare Landesorganisation

CHARAKTER DER MASSNAHME

Sprinter: kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (Umsetzungsdauer maximal drei Jahre, sogenannte „Quick Wins“)



Maßnahme A1.2: Fortlaufende Abstimmung zwischen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene

Um eine stärkere Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs (SGV) zu erreichen, sind Schienenpersonenverkehr und SGV besser zu koordinieren. Dies soll erreicht werden durch eine fortlaufende Abstimmung zwischen den Akteuren in Hessen, insbesondere zu Ausbauprojekten des SPNV und des Personenfernverkehrs, zu Engpässen im Schienennetz und zu Kooperationsmöglichkeiten.

Es soll ein Gremium angebahnt und eingerichtet werden, in dem die zuständigen Institutionen/Akteure im Personen- und Güterverkehr vertreten sind. Das Gremium soll sich dauerhaft untereinander abstimmen. Auch das Abstimmungsprozedere ist zu definieren.

Die fortlaufende Abstimmung zwischen Personen- und Güterverkehr steht in Zusammenhang mit Maßnahme A1.1.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- EIU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz, Hessische Landesbahn bzw. HLB Basis, RTW Planungsgesellschaft etc.)
- EVU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Verbände (DB Fernverkehr, DB Cargo, Die Güterbahnen – NEE Netzwerk europäischer Eisenbahnen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, etc.)
- Potentielle Koordinierungsstelle für Schienengüterverkehr
- Kreise und kreisfreie Städte als regionale Wirtschaftsförderer und Aufgabenträger des ÖPNV
- Logistikdienstleister und Verlader mit Schienenbezug und deren Verbände (DSL, VhU, IBS International Rail Freight Business Association)
- Nachbarverkehrsverbände und Verbände angrenzender Bundesländer
- Interessensverbände für den Schienenverkehr (Pro Bahn, VCD etc.)

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.



Maßnahme A1.3:**Analyse von Schienenverkehrsvorhaben für den Güterverkehr**

Analyse der bestehenden Vorhaben und Planungen im Schienenverkehr im Hinblick auf deren Eignung für den Schienengüterverkehr. Ziel ist es, zukünftige Potentiale im Schienengüterverkehr zu ermitteln um diese in der Planung berücksichtigen zu können.

Die Analyse der Schienenverkehrsvorhaben steht in Zusammenhang mit Maßnahme A1.4.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- EIU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz, Hessische Landesbahn bzw. HLB Basis, RTW Planungsgesellschaft etc.)
- EVU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Verbände (DB Fernverkehr, DB Cargo, Die Güterbahnen – NEE Netzwerk europäischer Eisenbahnen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, etc.)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Potentielle Koordinierungsstelle für Schienengüterverkehr
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Kreise und kreisfreie Städte als regionale Wirtschaftsförderer und Aufgabenträger des ÖPNV
- Logistikdienstleister und Verloader mit Schienenbezug und deren Verbände (DSL, VhU, IBS International Rail Freight Business Association)
- Interessensverbände für den Schienenverkehr (Pro Bahn, VCD etc.)

CHARAKTER DER MASSNAHME

Sprungbrett: Gutachten/Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.

- Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.



Maßnahme A1.4: Bedarfsermittlung und Angebotsplanung für den Schienengüterverkehr

Der Bedarf im Schienengüterverkehr wird ermittelt, um Angebote (Infrastruktur, Transportgefäße, Umschlagseinrichtungen, Slots) zu planen und zu optimieren. Es wird ein Bewertungsinstrument zur Abschätzung zukünftiger Schienengüterpotentiale erarbeitet, das vergleichbar der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr ist.

Erkenntnisse aus Maßnahme A1.3 sind hierbei zu beachten. Die vorliegende Maßnahme steht im Zusammenhang mit Maßnahme A2.4.

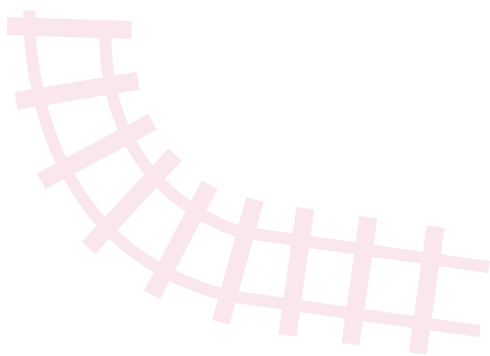
POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- EIU - Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz, Hessische Landesbahn bzw. HLB Basis, RTW Planungsgesellschaft etc.)
- EVU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Verbände (DB Fernverkehr, DB Cargo, Die Güterbahnen – NEE Netzwerk europäischer Eisenbahnen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, etc.)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Potentielle Koordinierungsstelle für Schienengüterverkehr
- Kreise und kreisfreie Städte als regionale Wirtschaftsförderer und Aufgabenträger des ÖPNV
- Logistikdienstleister und Verlader mit Schienenbezug und deren Verbände (DSL, VhU, IBS International Rail Freight Business Association)
- Hessische IHK
- Interessensverbände für den Schienenverkehr (Pro Bahn, VCD etc.)

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren. Zur Bedarfsermittlung und Angebotsplanung für den Schienengüterverkehr wäre initial und als erstes Zwischenziel ein Pilot-Gutachten sinnvoll.



A2 Sicherung und Ausbau der Infrastruktur für den Schienengüterverkehr

Maßnahme A2.1: Kartierung und Veröffentlichung der Schienenzugangsstellen

Die Gleisanschlüsse, Industriestammgleise und Umschlagsstellen sind zu erfassen und zu kartieren. Als relevante Information ist dabei deren eisenbahnrechtliche Situation zu ermitteln, Ansprechpersonen sollen genannt werden. Die Daten sind zu digitalisieren, öffentlich bereitzustellen und fortzuschreiben.

Ziel ist die Sicherung, Förderung und Vermarktung der Schienenzugangsstellen. Die Kenntnis über die Schienenzugangsstellen ist Grundlage für Maßnahme A2.2 sowie Maßnahme C1.1.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Hessen Mobil
- Regionalverband FrankfurtRheinMain in Kooperation mit dem Regionalen Schienencoach (RSC)
- Regierungspräsidium Darmstadt
- Eigentümer und Betreiber von öffentlichen und privaten Schienenzugangsstellen (bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen z.B. DB Netz, Hessische Landesbahn sowie Kommunen und Unternehmen)
- Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation
- Kreise und kreisfreie Städte als regionale Wirtschaftsförderer und Aufgabenträger des ÖPNV
- Kommunen als Zuständige der kommunalen Flächenplanung
- Weitere relevante Datenlieferanten

CHARAKTER DER MASSNAHME

Sprinter: kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (Umsetzungsdauer maximal drei Jahre, sogenannte „Quick Wins“).

Die Fortschreibung der Daten ist als Daueraufgabe und Langläufer fortzuführen.

Anmerkung: Diese Maßnahme ist bereits in Bearbeitung bei Hessen Mobil und dem Regionalverband FrankfurtRheinMain.



Maßnahme A2.2: Planerische Sicherung von Schienenzugangsstellen

Verankerung von güterverkehrsrelevanten Schienenzugangsstellen (Gleisanschlüsse, Umschlagsstellen etc.) auf allen Planungsebenen: im Landesentwicklungsplan Hessen, im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan, in Bebauungsplänen und in städtebaulichen Rahmenplänen.

Die Ermittlung der Schienenzugangsstellen erfolgt im Rahmen von Maßnahme A2.1. Die vorliegende Maßnahme ist eine Grundlage für Maßnahme C1.1.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- Regierungspräsidium Darmstadt (Planungs-/Schienendezernat, Landeseisenbahnaufsicht), die hessischen Regierungspräsidien
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Kommunen als planende und Infrastruktur betreibende Akteure (Hafen, Stammgleise)
- Kreise und kreisfreie Städte als regionale Wirtschaftsförderer und Aufgabenträger des ÖPNV
- Eigentümer und Betreiber von Schienenzugangsstellen

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.



Maßnahme A2.3:**Gutachten Änderungsbedarf zur Sicherung von Schienenzugangsstellen**

Für eine gelingende Sicherung von Schienenzugangsstellen (Gleisanschlüsse, Umschlagstellen etc.) sollen im Rahmen eines Gutachtens erforderliche und förderliche Maßnahmen auf strategischer Ebene ermittelt werden. Die Maßnahmen sollen auch der Entlastung der Kommunen dienen.

INHALT DES GUTACHTENS:

- Ermittlung des rechtlichen und verkehrspolitischen Änderungsbedarfs und von -optionen;
- Prüfung von tragfähigen Betreibermodellen.

Ziel ist es, geeignete Rahmenbedingungen für eine gelingende Sicherung von Gleisanschlüssen zu schaffen sowie ein übergeordnetes Gemeinwohlinteresse für diese relevante Infrastruktur zu erreichen.

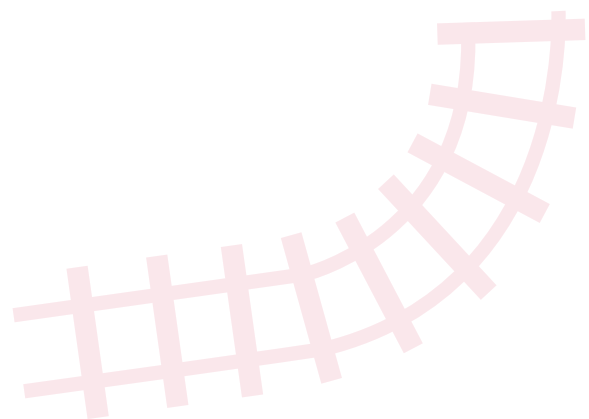
POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Regierungspräsidium Darmstadt (Planungs-/Schienendezernat, Landeseisenbahnaufsicht)
- Potentielle Koordinierungsstelle für Schienengüterverkehr
- Kommunen
- Kreise und kreisfreie Städte als regionale Wirtschaftsförderer und Aufgabenträger des ÖPNV
- EIU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz, Hessische Landesbahn bzw. HLB Basis, RTW Planungsgesellschaft etc.)
- EVU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Verbände (DB Fernverkehr, DB Cargo, Die Güterbahnen – NEE Netzwerk europäischer Eisenbahnen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, etc.)
- Logistikdienstleister und Verloader mit Schienenbezug und deren Verbände (DSLV, VhU, IBS International Rail Freight Business Association)

CHARAKTER DER MASSNAHME

Sprungbrett: Gutachten/Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.

- Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.



Maßnahme A2.4: Analyse und Bewertung des Schienengüterverkehrsnetzes

Durchführung einer Bedarfs- und Schwachstellenanalyse

- zur Ermittlung von Lücken im Schienennetz und
- im Hinblick auf die Ertüchtigung der Schienenwege (Kapazitätssteigerung, Schienengüterverkehrseignung, Elektrifizierung).

Darüber hinaus ist eine nutzungsbezogene Potentialanalyse zu erstellen und der Bedarf zu priorisieren. Die Analyse ist relevant für die Bedarfsermittlung und Angebotsplanung (vgl. Maßnahme A1.4) sowie für die Erarbeitung eines Positionspapiers an den Bund (vgl. Maßnahme A2.5). Bei der Bedarfs- und Schwachstellenanalyse sind die Erkenntnisse aus Maßnahme A1.4 zu beachten.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- EIU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz, Hessische Landesbahn bzw. HLB Basis, RTW Planungsgesellschaft etc.)
- EVU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Verbände (DB Fernverkehr, DB Cargo, Die Güterbahnen – NEE Netzwerk europäischer Eisenbahnen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, etc.)
- Logistikdienstleister und Verlader mit Schienenbezug und deren Verbände (DSL, VhU, IBS International Rail Freight Business Association)
- Regionalverband FrankfurtRheinMain in Kooperation mit dem Regionalen Schienencoach (RSC)
- Potentielle Koordinierungsstelle für Schienengüterverkehr
- Kreise und kreisfreie Städte als regionale Wirtschaftsförderer und Aufgabenträger des ÖPNV
- Interessensverbände für den Schienenverkehr (Pro Bahn, VCD etc.)

CHARAKTER DER MASSNAHME

- Sprungbrett:** Gutachten/Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.
- Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.



Maßnahme A2.5:**Positionspapier an den Bund zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs**

Es wird ein Positionspapier des Landes Hessen zum Schienengüterverkehr erarbeitet, welches in die Schieneninfrastrukturplanungen des Bundes bzw. in das Deutschlandtakt-Konzept eingebracht wird. Die überregionale Anbindung ist dabei zu beachten.

Für das Positionspapier sind Erkenntnisse aus Maßnahme A2.4 und Maßnahme A1.4 zu beachten.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- Regionalverband FrankfurtRheinMain in Kooperation mit dem Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit Rhein-Alpen (EVTZ)
- Potentielle Koordinierungsstelle für Schienengüterverkehr
- Landesverbände der relevanten hessischen Kammern und Verbände (Hessischer Industrie- und Handelskammertag, Hessische Handwerkskammern, Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände VhU etc.)
- Kommunale Spitzenverbände auf Landesebene und gegebenenfalls auf Bundesebene

CHARAKTER DER MASSNAHME

Je nach Inhalt und Bearbeitungstiefe:

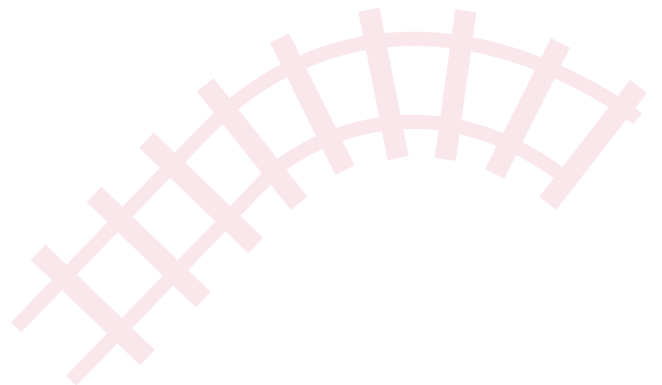
Sprungbrett: Gutachten/Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.

- Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.

ODER, sofern die Erkenntnisse aus Maßnahme A2.4 Analyse und Bewertung des Schienengüterverkehrsnetzes erforderlich sind:

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.



HANDLUNGSFELD B: Optimierung und Steuerung des straßengebundenen Wirtschaftsverkehrs



B1 Erhalt und Sicherung von Straßeninfrastruktur

Maßnahme B1.1: Baulastträgerübergreifendes Baustellenmanagement

Das regional abgestimmte baulastträgerübergreifende Baustellenmanagement ist als Bestandteil eines zuständigkeitsübergreifenden Verkehrsmanagements mit den Aufgabenträgern in der Region flächenhaft umzusetzen und weiterzuentwickeln.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Hessen Mobil
- IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main
- Autobahn GmbH
- Kommunen und Kreise
- Straßeninfrastrukturbetreiber angrenzender Bundesländer (z.B. Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz)

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.

Anmerkung: Es existieren bereits Projekte bei Hessen Mobil, der IVM und der Autobahn GmbH. Darauf ist aufzubauen.



B2 Ausbau des Verkehrs- und Parkflächenmanagements

Maßnahme B2.1:

Lkw-Parkflächenoptimierung und Einsatz von Lkw-Parkleitsystemen

- a. Schaffung von Lkw-Parkflächen mit Sanitäranlagen insbesondere in Autobahnnähe sowie bei den Unternehmen durch
 - eine effizientere Nutzung bestehender Parkflächen (z.B. verstärkte Mischnutzung Pkw-Lkw);
 - den verstärkten Einsatz telematischer Parkverfahren (Kolonnenparken);
 - die Entwicklung neuer Standorte und Parkraummodelle auf bereits versiegelten Flächen (z.B. in Gewerbe- und Logistikgebieten).
- b. Reduzierung des Parksuchverkehrs durch den Einsatz von Lkw-Parkleitsystemen auf Grundlage einer Lkw-Parkstanderfassung:
 - infrastrukturell: Installation von digitalen Echtzeitanzeigern zur aktuellen Auslastung von Lkw-Parkplätzen insbesondere an den Autobahnen,
 - digital: Beauskunftung der Lkw-Parkstandsituation per App.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Autobahn GmbH
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- Hessen Mobil
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Logistik- und Speditionsverbände (Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V., Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e.V., etc.)
- Regionale und kommunale Kammern und Verbände (IHK Frankfurt, IHK Offenbach,
- IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main
- Investoren und Unternehmen
- Kommunen und Kreise

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.

Anmerkungen:

- Es existieren bereits Projekte u. a. bei der Autobahn GmbH. Darauf ist aufzubauen.
- Zu a. Ein kurzfristig umsetzbares Zwischenziel zur Schaffung von Lkw-Parkflächen wären Truck Parking Lösungen z. B. auf den Betriebsgeländen von kooperierenden Speditionen in Gewerbegebieten.



Maßnahme B2.2: Lkw-Führungsnetze und -navigation

Ausweitung der Datenerfassung und Einspeisung von Daten in die Navigationsdienste zur Steuerung der Lkw-Verkehre.

Ziel ist die verträgliche Abwicklung notwendiger Lkw-Verkehre in der Region (in, den Autobahnen nachgeordneten, Netzen). Hierzu wurden gemeinsam mit den Kommunen strategische Lkw-Führungsnetze definiert, die ergänzend zu den beschilderten Einschränkungen, sensible Bereiche (z. B. Schulwege, Krankenhäuser, Seniorenheime etc.) oder durch Luftschadstoffe hoch belastete Straßenzüge meiden und die Lkw-relevante Beschilderung erfassen. Die technischen Systeme zur Datenerfassung, -pflege und -übergabe sind vorhanden. Gemeinsam mit anderen Regionen, Ländern und dem Bund ist nun auf eine Berücksichtigung der regionalen und kommunalen Strategien durch die Dienstleister hinzuwirken. Ein wettbewerbsneutraler Umgang mit den Daten ist sicherzustellen.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Hessen Mobil
- IVM - Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main
- Autobahn GmbH
- Anbieter von Navigationsdaten und Analysetools für die potentielle Nachfrage
- Kommunen und Kreise
- Logistik- und Speditionsverbände (Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V., Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e.V., etc.)
- Unternehmen/Wirtschaft

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.

Anmerkung: Ein kurzfristig umsetzbares Zwischenziel wäre die Datenerfassung und Bereitstellung.



Maßnahme B2.3:**Kommunale Steuerung von Parkflächen für Gewerbe und Dienstleistung**

Neuordnung des ruhenden Verkehrs insbesondere in urbanen Bereichen und Umsetzung von Projekten zum Angebot und zur Steuerung von Parkflächen für Handwerker, mobile Pflegedienste etc. als Teil des kommunalen Parkraummanagements. Dafür ist eine Bedarfsanalyse durchzuführen, und darauf aufbauend Zonen für Laden, Liefern und Leisten bzw. smarte Zonen einzurichten. Die Zonen sind zu überwachen.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

→ Kommunen (insbesondere Städte)

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

→ Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.

Anmerkung: Aufgrund des akuten Handlungsbedarfs sowie aufgrund der bei den Kommunen in der Erstellung befindlichen SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans), ist diese Aufgabe zeitnah anzugehen.

B3: Stärkung der Radlogistik**Maßnahme B3.1:****Radlogistik in den Kommunen**

Förderung von Radlogistik in den Kommunen durch

- a. die Erarbeitung von Empfehlungen zur Förderung der Radlogistik in den Kommunen z.B. zu Infrastruktur, Privilegien, etc.;
- b. Information, Beratung und Vernetzung von Kommunen. Ziel ist die Initiierung und Umsetzung von Projekten.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Radlogistikverband Deutschland RLVD e.V.,
- HOLM (zu a.)
- AGNH Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (zu b.)
- Kommunen und Kreise
- KEP-Dienstleister, Speditions- und Logistikunternehmen
- Kammern und Verbände (IHK Frankfurt, IHK Offenbach, Handwerkskammer FrankfurtRheinMain, etc.)
- Hochschulen (ReLUT etc.)
- Verkehrsverbände (ADFC, VCD etc.)

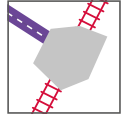
CHARAKTER DER MASSNAHME

a. als **Sprungbrett:** Gutachten/Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.

→ Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.

b. als **Langläufer** beziehungsweise Daueraufgabe.

HANDLUNGSFELD C: Stärkung und Förderung multimodal angebundener Flächen für den Güterverkehr



C1 Ermittlung und Bewertung multimodal angebundener Standorte

Maßnahme C1.1: Konzept für multimodal angebundene Gewerbe-, Logistik- und Umschlagsflächen

Erstellung eines Gutachtens als fachlich-rechtliche Grundlage zur Sicherung und Entwicklung multimodal angebundener Gewerbe-, Logistik- und Umschlagsflächen:

a. Konzept zur Aktivierung von **Gewerbe- und Logistikstandorten** mit Schienen-nutzungspotentialen

Ziel ist die Bewertung und Priorisierung der Flächen mit Gleisanschluss bzw. in Schienennähe für deren langfristige Sicherung. Dazu sind

1. an die Schiene angebundene Standorte im Hinblick auf deren Nutzungseignung und Bedeutung (Lage, Anbindungsqualität, Kapazitäten, geeignete Branchen, etc.) zu untersuchen und zu bewerten sowie
2. schienennah gelegene Gewerbe- und Logistikflächen mit Eignung für einen Schienenanschluss zu ermitteln und zu benennen.

b. Konzept für multimodale **Umschlagsstellen** in der Region

Inhalt des Konzepts:

1. Bedarfsermittlung und Anforderungsdefinition an die Flächen und die Infrastruktur multimodaler Umschlagsstandorte;
2. Identifizierung potentieller Flächen;
3. Analyse der bestehenden Umschlagsstandorte (Funktion, Einzugsbereich etc.);
4. Konzept zur bestmöglichen Eignung und Nutzung der identifizierten Flächen für den multimodalen Umschlag.

Grundlagen für die vorliegende Maßnahme sind Maßnahmen A2.1 und A2.2. Die Erkenntnisse sind bei der Vermarktung multimodaler Standorte zu berücksichtigen (vgl. Maßnahme C2.1).

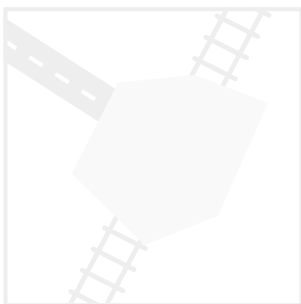
POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Regierungspräsidium Darmstadt (zu a.)
- Betroffene Kommunen und Kreise
- Betreiber bestehender Gewerbe-, Logistik- und Umschlagsflächen
- Kammern und Verbände (IHK Frankfurt, IHK Offenbach, Handwerkskammer FrankfurtRheinMain, etc.)
- HMWEVW

CHARAKTER DER MASSNAHME

Sprungbrett: Gutachten/Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.

- Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.



C2 Interkommunales Flächenmanagement und Vermarktung multimodaler Standorte

Maßnahme C2.1: Flächenkataster und Vermarktung multimodal angebundener Gewerbe-, Logistik- und Umschlagsflächen

Erstellung eines Gutachtens als fachlich-rechtliche Grundlage zur Sicherung und Entwicklung multimodal angebundener Gewerbe-, Logistik- und Umschlagsflächen:

- a. Aufbau und langfristiger Betrieb eines Flächenkatasters mit den multimodal angebundene Flächen als Grundlage für die strategische Steuerung bei der Flächenvermarktung;
- b. Förderung und offensive Vermarktung der multimodal angebundene Flächen mit Gleiskapazitäten. Die Flächen sind gezielt an Unternehmen mit Nutzungsinteresse am Gleisanschluss zu vergeben. Das kommunale Vorkaufsrecht ist zu nutzen.

Die Erkenntnisse sind bei der Vermarktung multimodaler Standorte zu berücksichtigen (vgl. Maßnahme C2.1).

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- HTAI Hessen Trade & Invest
- FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region
- Kommunen und Kreise mit relevanten Flächen (Flächenplanung und Wirtschaftsförderung)
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Standortmanager relevanter Flächen (z.B. Hafenbetreiber)
- Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation

CHARAKTER DER MASSNAHME

Sprungbrett: Gutachten / Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.
→ Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.



Maßnahme C2.2: Gutachten Interkommunale Flächensteuerung

Entwicklung von interkommunalen Ausgleichsmechanismen bzw. eines regionalen Lastenausgleichs für eine gelingende interkommunale Flächensteuerung (z. B. bei Logistikflächen). Ziel ist es, einen tragfähigen regionalen Ansatz bei der Ansiedlung von Gewerbe-, Logistik- und Umschlagsflächen zu erreichen.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE:

- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Regierungspräsidium Darmstadt
- Kommunen und Kreise

CHARAKTER DER MASSNAHME

Sprungbrett: Gutachten/Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.
→ Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.

HANDLUNGSFELD D: STÄRKUNG DES INTERMODALEN WIRTSCHAFTSVERKEHRS



Maßnahme D1: Förderung von intermodalem Wirtschaftsverkehr in den Kommunen

In den Kommunen soll eine integrierte und nachhaltige Wirtschaftsverkehrsplanung gefördert werden durch:

- a. Begleitende Unterstützung und Beratung der Kommunen und
- b. Austausch und Information z.B. im Rahmen einer Veranstaltung.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen - für Kreis und Kommune/HTAI
- Kommunen und Kreise (Verkehrs-/Mobilitätsplanung unter Einbeziehung der Wirtschaftsförderung)
- Regionalverband FrankfurtRheinMain

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.

Anmerkung: Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen - für Kreis und Kommune/HTAI berät die hessischen Kreise und Kommunen zu integrierter Wirtschaftsverkehrsplanung. Die Initiierung der Maßnahme (Teil a.) ist daher bereits als erstes Zwischenziel erfolgt.



HANDLUNGSFELD E: ENTWICKLUNG VON LADEINFRASTRUKTUR UND TANKSTELLEN FÜR EMISSIONSARME KRAFTSTOFFE UND ANTRIEBE



Maßnahme E1: Ausbauplan zur Ladeinfrastruktur und einem Tankstellennetz für emissionsarme Kraftstoffe und Antriebe

Zur Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur sind folgende Inhalte zu erarbeiten:

- a. Klärung der strategischen Ziele und Ermittlung des Bedarfs;
- b. Sachstandserhebung: Prüfung der Netzverfügbarkeit und weiterer technischer Voraussetzungen – auch für den Güter- und Schwerlastverkehr. Aufgrund von Engpässen im Ballungsraum kommt diesem Aspekt eine besondere Bedeutung und Dringlichkeit zu. Auch die Verfügbarkeit von Flächen ist zu prüfen;
- c. Entwicklung eines stufenweisen Ausbauplans zu Lade- und Tankstellen unter besonderer Betrachtung der verschiedenen Energieträger und Ladeoptionen. Der Ausbauplan soll den Kommunen als Grundlage bei Flächenanfragen von Investoren dienen. Er ist in die bundesweiten Planungen einzubetten.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Autobahn GmbH
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- LEA LandesEnergieAgentur Hessen
- Hessen Agentur/HTAI
- Kommunen/Stadtwerke und Kreise
- Netzbetreiber
- Investoren und Betreiber von Lade- und Tankinfrastruktur
- Betreiber von Gewerbe- und Logistikparks
- Fahrzeughersteller
- Hochschulen (z.B. TU Darmstadt)

CHARAKTER DER MASSNAHME

Sprungbrett: Gutachten/Studien, die als Grundlagen für andere Maßnahmen innerhalb oder außerhalb dieses Handlungsprogramms erforderlich sind.

- Sprungbretter sind als wichtige Grundlagen zeitnah umzusetzen.



HANDLUNGSFELD F: QUALIFIZIERUNG UND GEWINNUNG VON FACHKRÄFTEN INSBESONDERE FÜR INTEGRIERTEN WIRTSCHAFTSVERKEHR UND DIGITALISIERUNG



Maßnahme F1: Ausbildung und Qualifizierung von Fachkräften

Ausrichtung der Berufs- und Hochschulausbildung sowie der Qualifizierung von Mitarbeitenden auf einen zukunftsfähigen und nachhaltigen Wirtschaftsverkehr hin. Stärkere Berücksichtigung der Wirtschaftsverkehre generell, der integrierten und kombinierten Wirtschaftsverkehre sowie der Digitalisierung im Verkehr:

- Berücksichtigung bei den Ausbildungsberufen für die verschiedenen Verkehrsträger sowie in deren Ausgestaltung;
- Berücksichtigung in der Hochschulausbildung, der Ausgestaltung der planerischen, verkehrlichen, logistischen und ingenieurstechnischen Studiengänge;
- Weiterqualifizierung von Fachkräften;
- Vermittlung berufsspezifischer Kenntnisse für die Zielgruppe der Quereinsteiger.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Bildungseinrichtungen und Berufsbildungsgesellschaften
- IHK und Handwerkskammer als Bildungsträger
- Fachverbände
- Agentur für Arbeit
- Hessisches Ministerium für Wissenschaft und Kunst, Hessisches Kultusministerium
- Hochschulen
- Unternehmen
- Kommunen und Kreise

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.



Maßnahme F2: Gewinnung und Sicherung von Fachkräften

Fachkräfteoffensive für Berufe im Wirtschaftsverkehr sowie die Attraktivierung der Berufsfelder für einen zukunftsfähigen und nachhaltigen Wirtschaftsverkehr:

- Stärkung der Maßnahmen im Bereich Übergang Schule – Beruf;
- Gezielte Ausbildung und Qualifizierung in „Engpassberufen“;
- Kampagnen für offene Stellen im Speditionsbereich und Förderprogramme für Logistiker;
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen;
- gezielte Anwerbung von qualifizierten Fachkräften aus dem Ausland und Vermittlung von Sprachkenntnissen;
- Öffentlichkeitsarbeit zur Schaffung eines positiven Images für einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Privatwirtschaft, Unternehmen
- IHK und Handwerkskammer als Bildungsträger
- Fachverbände
- Agentur für Arbeit
- Hessisches Ministerium für Soziales und Integration, Hessisches Kultusministerium
- Bund

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.



HANDLUNGSFELD G: DIALOG UND VERNETZUNG ZUR UMSETZUNG DER WIRTSCHAFTSVERKEHRSSTRATEGIE



Maßnahme G1:

Dialogformat zur Umsetzung der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie

Entwicklung und Verstetigung eines Austauschformats zur Begleitung der Umsetzung und Evaluierung des gemeinsam erarbeiteten Handlungsprogramms. Das Dialogformat soll themenorientierten sowie übergeordnet-strategischen Austausch ermöglichen. Mit bestehenden Akteurs-Netzwerken ist eine Kooperation anzustreben.

POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- Regionalverband FrankfurtRheinMain (Koordination)
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- Akteure der Wirtschaftsverkehrsstrategie (als Teilnehmende)

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.

Anmerkung: Als Zwischenziele werden definiert:

1. die Konzeption des Austauschformats;
2. eine große Dialogveranstaltung im Sommer 2024 zum aktuellen Sachstand.



Maßnahme G2: Modellregion FrankfurtRheinMain

Entwicklung einer Modellregion FRM zur Erforschung und Erprobung von Modell- und Pilotprojekten und als Grundlage für die Übertragung in der Region.

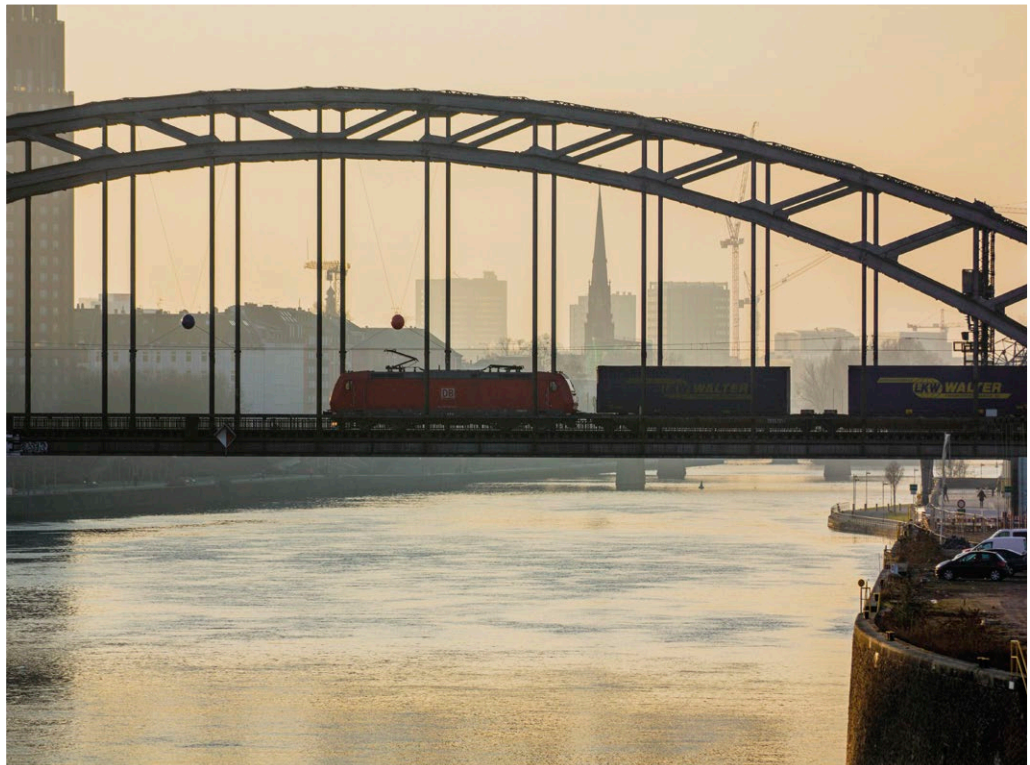
POTENTIELL ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- HOLM House of Logistics & Mobility
- Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen - für Kreis und Kommune/HTAI
- Regierungspräsidium Darmstadt
- IVM – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Hochschulen
- Unternehmen/Wirtschaft
- Aufgabenträger
- Fachverbände
- Kommunen und Kreise

CHARAKTER DER MASSNAHME

Langläufer: mittel- bis langfristig umsetzbare oder umzusetzende Maßnahmen (Umsetzungsdauer mehr als drei Jahre oder eine Daueraufgabe).

- Auch für die Langläufer sind im Rahmen der Umsetzung (kurzfristige) Zwischenziele zu definieren.



6. Entscheidende Maßnahmen in Zuständigkeit außerhalb unserer Region

Neben den Schwerpunktmaßnahmen, die wir in der Region gemeinsam umsetzen können, gibt es entscheidende Maßnahmen in diesen Handlungsfeldern, die außerhalb regionaler Zuständigkeiten liegen. Dies sind in der Regel Maßnahmen, die auf Bundesebene umzusetzen sind. Auch hierzu haben wir Maßnahmen ermittelt, die an die zuständigen Akteure adressiert werden sollen.

Nachfolgend die entscheidenden Maßnahmen außerhalb unserer Zuständigkeit:

Handlungsfeld A:

Stärkung und Förderung des Wirtschaftsverkehrs auf der Schiene

Förderung des Schienengüterverkehrs und des Infrastrukturausbaus der Schiene

- **Maßnahme 1:** Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, u. a. durch Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren;
- **Maßnahme 2:** Finanzielle Verankerung der notwendigen Mittel im Haushalt und der Finanzplanung des Bundes für den Infrastrukturausbau Schienengüterverkehr sowie Stärkung der Bundesmittel für Innovationen im Schienengüterverkehr;
- **Maßnahme 3:** Bereitstellung benötigter Kapazitäten bei Infrastruktur und Rollmaterial sowie Schaffung der physischen Voraussetzungen für einen effizienten und wettbewerbsfähigen Verkehr;
- **Maßnahme 4:** Steigerung der Kapazität und der Effizienz des Systems Schiene und Verbesserung des Zugangs zum System für Kunden.

ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE:

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- EIU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz, Hessische Landesbahn bzw. HLB Basis etc.)
- EVU – Bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Verbände (DB Fernverkehr, DB Cargo, Die Güterbahnen – NEE Netzwerk europäischer Eisenbahnen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, etc.)
- Bundesnetzagentur
- DGG Deutsche GVZ-Gesellschaft (Güterverkehrszentren)
- BALM Bundesamt für Logistik und Mobilität
- Verbände für Logistik mit Schienenbezug und Eisenbahn-Güterverkehr (DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik, IBS International Rail Freight Business Association etc.)
- Verkehrsministerkonferenz
- HMWEVW
- EVTZ Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit Rhein-Alpen (EVTZ)

Handlungsfeld B:

Optimierung und Steuerung des straßengebundenen Wirtschaftsverkehrs

Erhalt und Sicherung wichtiger Straßeninfrastruktur, insbesondere von Brücken

- **Maßnahme 1:** Priorisierung, Sicherung und Aufstockung der Finanzierung;
- **Maßnahme 2:** Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren;

ZUSTÄNDIGE UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE:

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- Fernstraßen-Bundesamt

7. Das Handlungsprogramm als Auftakt für die gemeinsame Umsetzung

Ergebnis der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie ist ein gemeinsames Handlungsprogramm. Es ist ein strategisches Commitment und die Grundlage für die sich unmittelbar anschließende Umsetzung in der Region.

Wir alle sind gefragt

Die Umsetzung soll innerhalb der einzelnen Maßnahmen durch die zuständigen Akteure erfolgen. Bereits laufende Aktivitäten und Ansätze sollen integriert, gestärkt und unterstützt werden.

Die bislang strategisch gefassten Maßnahmen sind im Rahmen der Umsetzung inhaltlich zu konkretisieren. Auf dieser Basis können Hauptzuständige benannt und die Beteiligung von Akteuren geklärt werden. Entscheidend für die Umsetzung ist dabei die Vergabe der federführenden Zuständigkeit.

Im Handlungsprogramm sind potentiell zuständige und zu beteiligende Akteure dargestellt. Die Akteursliste ist nicht verbindlich und abschließend zu verstehen. Sie dient als Grundlage für die Konkretisierung.

Die Umsetzung wird begleitet und evaluiert

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain wird in Kooperation mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen die Umsetzung des Handlungsprogramms auf strategischer Ebene begleiten und evaluieren.

Bei einer voraussichtlich einmal jährlich stattfindenden großen Dialogveranstaltung mit den Akteuren der Wirtschaftsverkehrsstrategie sollen die Entwicklungen dargestellt und der Austausch dazu ermöglicht werden.



LASSEN SIE UNS UNSERE CHANCE GEMEINSAM NUTZEN!

Am virtuellen Tisch der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie sitzen Expertinnen und Experten aus den verschiedensten Branchen und Themenbereichen. Sie alle haben ihre Kompetenzen eingebracht.

Ihr Engagement für diese gemeinsame Strategie ist die entscheidende Stärke dieses Vorhabens und eine besondere und wertvolle Ressource für die Umsetzung des Handlungsprogramms.

JETZT haben wir die Chance, den Wirtschaftsverkehr in FrankfurtRheinMain gemeinsam nachhaltig und zukunftsfähig weiterzuentwickeln!

LASSEN SIE UNS DAHER DIESEN WEG GEMEINSAM WEITER GEHEN!

WIR FREUEN UNS AUF DIE WEITERE ZUSAMMENARBEIT MIT IHNEN!

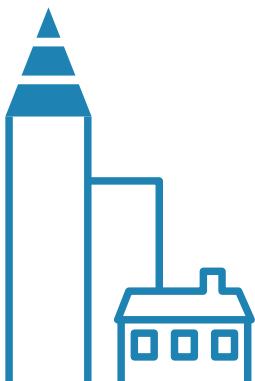


REGIO N A H



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

www.region-frankfurt.de



Wir, der Regionalverband FrankfurtRheinMain, verbinden das Digitale, Mobile, Internationale, Kulturelle, Landschaftliche aus 80 Kommunen.

So entsteht Neues und dafür bietet unser Verband eine Plattform. Wir planen und gestalten die Region durch den Regionalen Flächennutzungsplan, die Mobilitäts- und Digitalisierungsstrategie, unser Energiekonzept und den Blick auf Europa. Für unsere gemeinsame Zukunft.



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Herausgeber

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Der Regionalvorstand
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
www.region-frankfurt.de

Kontakt

Claudia Bohner-Degrell
Abteilung Mobilität
Telefon: +49 69 2577-1619
E-Mail: bohner-degrell@region-frankfurt.de

Kooperationspartner

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Dr. Christian Langhagen-Rohrbach
Referatsleiter Mobilität, Logistik, Binnenschifffahrt
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden
E-Mail: langhagen@wirtschaft.hessen.de
<https://wirtschaft.hessen.de>

Stand

August 2023

Fotos

Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben:
Regionalverband FrankfurtRheinMain

Druck

Wetterauer Druckerei und Verlag, Friedberg (Hessen)