

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Herrn Dipl.-Ing. Holger Reich
Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom
SP/AT/Be/25-170

Telefon
069 2197-1303

Datum
07.05.2020

Neuer Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main | Stellungnahme der IHK Frankfurt am Main

Sehr geehrter Herr Reich,

vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 14 Abs. 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes.

Ein leistungsfähiger ÖPNV hat für unsere Mitgliedsunternehmen einen sehr hohen Stellenwert. Bei der IHK-Verkehrsumfrage 2019 gaben 85 Prozent der Unternehmen aus dem IHK-Bezirk Frankfurt an, dass sie im Schienenpersonenverkehr durch Verspätungen und Zugausfälle stark bis sehr stark beeinträchtigt werden. 68 Prozent gaben zu lange Fahrtzeiten, 56 Prozent ein unzureichendes Fahrplanangebot als Hemmnisse an.

Der vorliegende Nahverkehrsplan enthält eine Vielzahl von Verbesserungen im Rahmen der bereits geplanten und im Bau befindlichen Infrastrukturmaßnahmen. Er kann einen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) jedoch als strategisches Konzept zur Planung einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur in Frankfurt nicht ersetzen. Dieses wird aber benötigt, um das Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum der Stadt Frankfurt aufzufangen und weitere Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Der Frankfurter Nahverkehrsplan dient nicht nur der reinen ÖPNV-Planung, er ist auch Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln und der Information anderer Planungsträger. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmenbeschreibungen aus unserer Sicht noch nicht konkret genug. Deshalb können wir die Planungsabsichten und Maßnahmenprogramme nur grundsätzlich beurteilen. Wir halten es für erforderlich, dass der Stadtverordnetenversammlung eigene Maßnahmenkonzepte zur ÖPNV-Beschleunigung und zum Ausbau von Park+Ride-Anlagen vorgelegt werden.

Uns fehlt eine Erklärung, warum dem Plan keine Jahreszahl – wie sonst üblich – angefügt wurde. Die Prognose und ein Teil der Maßnahmen zielen auf das Jahr 2025. Eine zusammenfassende Beschreibung der zeitlichen Korridore und damit verbundenen Zielsetzungen würde aus unserer Sicht mehr Klarheit und Verbindlichkeit vermitteln. So entsteht eher der Eindruck, dass einzelne Maßnahmen zufällig früher und manche später umgesetzt werden.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass die dem Verkehrsmodell zugrunde liegenden Analysedaten aus den Jahren 2014 und 2015 ein ganz anderes Verkehrsgeschehen in Frankfurt

aufzeigen, als es heute der Fall ist. Dabei wird nicht hinreichend erläutert, inwieweit das Modell auf das aktuelle Verkehrsgeschehen kalibriert wurde.

1.6 Analysen und Prognosen

Die Verkehrsnachfrage wird aus Analysedaten der Jahre 2014/2015 für die Verkehrsträger MIV und ÖPNV berechnet. Hier ist nicht ersichtlich, ob die Daten auf die wachsenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen angepasst wurden. Innerhalb von vier Jahren (2015-2019) sind die Fahrgastzahlen im RMV-Gebiet um etwa 11 Prozent gestiegen. Ein Plus in ähnlicher Größenordnung kann analog im Gebiet der Stadt Frankfurt erwartet werden. Zudem wurde für das Prognosejahr 2025 die vom Land Hessen für das Jahr 2030 prognostizierte Einwohnerzahl genutzt, die nicht auf 2025 zurückgerechnet wurde. Auch hier ist nicht klar, warum die Abweichungen nicht korrigiert wurden.

2.4.3 Nutznießerfinanzierung

Wir lehnen den Vorschlag zur Einführung einer Nutznießerfinanzierung für Unternehmen entschieden ab. Im bundesweiten Vergleich liegt Hessen bei den Hebesätzen der Grund- und Gewerbesteuer bereits im obersten Drittel, bei den Pro-Kopf-Einnahmen durch die Gewerbesteuer liegt Hessen auf dem Spitzenplatz. Die Stadt Frankfurt ragt mit Hebesätzen von 500 bei der Grundsteuer B und 460 bei der Gewerbesteuer noch einmal deutlich hinaus.

Somit müssen sich Frankfurts Unternehmen mit hohen Belastungen im Markt behaupten, der keine Verbund- und Stadtgrenzen kennt. Zudem tragen die Unternehmen durch ihre Steuern bereits zur Finanzierung des ÖPNV bei. Weiterhin fördern viele Arbeitgeber, die nach der RMV-Schwelle mit über 50 Mitarbeitern dazu in der Lage sind, den Erwerb von Jobtickets. Wir fordern eine Umstellung des Jobticketsystems, damit alle Unternehmen – unabhängig von der Mitarbeiterzahl – in den Genuss eines Jobtickets kommen können. Durch das hohe Neukundenpotential könnte zudem ein aktiver Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden.

5.4.1. Maßnahmenbündel 1 – Beschleunigungsmaßnahmen

Wir begrüßen die Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, da sie durch vergleichsweise geringe finanzielle Mittel zu einer substanziellen Stärkung des ÖPNV beitragen. Leider bleibt unklar, um welche Beschleunigungsmaßnahmen es sich im Einzelnen handelt und wie sich diese auf den Verkehrsfluss aller anderen Verkehrsmittel auswirken, sodass wir hier nur grundsätzlich Stellung beziehen können. Für die Straßenbahnlinie 12 wird beispielsweise eine Fahrzeitreduzierung von 11 Minuten je Umlauf durch die Beschleunigung in bestimmten Abschnitten genannt (Tabelle 15, Anlagenband). Dabei kommen die folgenden Formulierungen zum Einsatz: „Einzelne LSA ohne ÖPNV-Vorrangschaltung“ und „weitere noch nicht näher spezifizierte Potenziale“. Hier ist nicht erläutert, ob die berechnete Beschleunigung allein durch die genannte Maßnahme „ÖPNV-Vorrangschaltung“ erzielt werden soll und welche Auswirkungen diese auf den MIV haben.

Im Plan wurde zudem formuliert, dass die Maßnahmenvorschläge eines Gutachtens zur Beschleunigung der Linie 36 konsequent und umfassend umzusetzen seien. Hier bleibt unklar, ob es sich bei den Maßnahmen um die genannte Nachrüstung der LSA und die Einrichtung der fünf Busspuren handelt. Insgesamt werden für die vorgestellte Beschleunigung einzelner Linien keine Aussagen darüber getätigt, wie sich die Leistungsfähigkeit der Straßen durch die Maßnahmen verändert. Diese sollten aus unserer Sicht nicht zulasten des Wirtschaftsverkehrs fallen, der einen wichtigen Teil des motorisierten Individualverkehrs ausmacht.

Aufgrund der vorangestellten Tatsachen empfehlen wir, den städtischen Gremien einen detaillierten Maßnahmenplan für die ÖPNV-Beschleunigung für die Beschlussfassung und Realisierung vorzulegen, der die verkehrlichen Wirkungen und die Kosten der einzelnen Maßnahmen transparent darstellt.

5.2.3. Maßnahmen im lokalen ÖPNV

Verbindungen Sachsenhausen - Flughafen

Wir begrüßen die Einrichtung der neuen Linien X61 und X77, die eine Direktverbindung von Sachsenhausen nach Gateway Gardens und zum Flughafen ermöglichen. Wir regen dazu an, die Linie 61 zur Erschließung des Main Airport Centers (MAC) über die Haltestelle Kreisel Unterschweinstiege zu nutzen. Mit der im Plan vorgeschlagenen Änderung der Linienführung der Linie 61 würde die heutige Anbindung des MAC entfallen. Im MAC sind jedoch viele Unternehmen ansässig, die sich durch ihre Beiträge von Gewerbe- und Grundsteuern am Haushalt der Stadt Frankfurt beteiligen.

Zudem ist durch die Anzahl der Beschäftigten am MAC ein entsprechend hohes ÖPNV-Potential vorhanden. Da bereits die Linien X61 und X77 die Haltestelle Gateway Gardens Mitte anbinden, erscheint uns eine Linienführung der 61 über die Haltestelle Kreisel Unterschweinstiege statt über Gateway Gardens Mitte zum Terminal 2 zielführender. Diese Linienführung würde zudem zeitliche Vorteile gegenüber der im NVP vorgeschlagenen Variante haben. Sollte die Linie 61 als Bus-Shuttle vom Parkplatz Waldstadion nach Sachsenhausen - wie im Antrag der Römer-Koalition formuliert - etabliert werden, ist die Linienführung grundsätzlich zu überdenken.

5.7.2. Perspektivnetz Straßenbahn

Grundsätzlich begrüßen wir die aufgezeigte Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes. Eine Umsetzung der Stufe 1 mit vier geplanten Maßnahmen bis zum Jahr 2030 erscheint uns jedoch wenig ambitioniert. Die Realisierung eines Lückenschlusses im Straßenbahnnetz zum Betrieb einer Ringstraßenbahn aus den Maßnahmen der Stufe 1 sollte mit höchster Priorität verfolgt werden. Weiterhin sollten aus unserer Sicht die Verlängerungen nach Neu-Isenburg über die Frankfurter Straße bis Dreieich, zum Briefzentrum über die Gutleutstraße, nach Bad Vilbel sowie nach Offenbach und Fechenheim mit Priorität anzugehen. Auch mit der Planung einer Verbindung zur Sachsenhäuser Warte – ob als Straßenbahn oder U-Bahn – sollte nun begonnen werden. Diese Maßnahmen sind bisher in der zweiten und dritten Ausbaustufe vorgesehen. Aus unserer Sicht sollte eine Realisierung dieser Maßnahmen jedoch bereits vor dem Jahr 2030 beziehungsweise zum Jahr 2030 möglich sein.

6.2. Verknüpfung der Verkehrsträger

Park+Ride

Der überwiegende Anteil der 387.000 nach Frankfurt pendelnden Beschäftigten fährt mit dem Auto in die Stadt. Aus Sicht der Wirtschaft ist der Ausbau von Park+Ride-Anlagen in und um Frankfurt deshalb essentiell, um die Erreichbarkeit der Frankfurter Unternehmen zu gewährleisten, den Verkehrsträger Straße zu entlasten und den ÖPNV zu stärken. Entsprechend groß ist die Verantwortung der Stadt Frankfurt zur Finanzierung und Realisierung von neuen Park+Ride-Anlagen. Warum bereits in Diskussion befindliche Projekte, wie ein Parkhaus über der Straßenbahn-Endhaltestelle am Stadion, ein Ausbau der Anlage Borsigallee, ein Angebot an der Ernst-Heinkel-Straße sowie ein Angebot an der verlängerten U7 und der RTW im Nordwesten Frankfurts (Anbindung Taunusblick), nicht im Frankfurter Nahverkehrsplan aufgeführt werden, ist uns unverständlich. Auch die kürzlich beschlossene Ausschilderung des Waldparkplatzes an der B44 als Park+Ride-Platz und die Prüfung einer Shuttlebus-Anbindung sind nicht aufgeführt.

Im ÖPNV ist die Fahrgastentwicklung entscheidend für die Finanzierung und Weiterentwicklung des Systems. Die Entwicklung von leistungsfähigen Park+Ride-Plätzen an ÖPNV-Haltestellen in und um Frankfurt kann den ÖPNV in den kommenden Jahren daher erheblich verändern. Vor diesem Hintergrund raten wir an, eine kurz-, mittel- und Langfristplanung von Park+Ride-Angeboten zu erstellen. Frankfurt als Hauptprofiteur sollte dabei umgehend in den Dialog mit den Umlandkommunen eintreten und federführend bei der Erarbeitung einer P+R-Strategie agieren.

Bike+Ride

Wir begrüßen die Weiterentwicklung des Bike+Ride-Angebotes, welches den Beschäftigten der IHK-Mitgliedsunternehmen schnelle und flexible Arbeitswege ermöglicht. Mit einem guten Bike+Ride-Angebot ist eine Fahrradmitnahme in U-Bahn, Straßenbahn und Bus nur selten notwendig oder sinnvoll. Besonders in Straßenbahnen und U-Bahnen wird der ÖPNV unattraktiver, wenn die Möglichkeit der Fahrradmitnahme zu den Hauptverkehrszeiten besteht: Mitgenommene Fahrräder führen zu den Hauptverkehrszeiten häufig zu Flächenkonflikten und zu Verzögerungen im Betriebsablauf. Dabei ist eine Fahrradmitnahme in Verkehrsmitteln mit geringen Linienlängen verkehrlich kaum zu begründen. Um die Attraktivität und Kapazität des ÖPNV zu erhöhen, sollte aus unserer Sicht eine Fahrradmitnahme in der Straßenbahn und U-Bahn mindestens analog zu den bestehenden Regelungen zur Fahrradmitnahme in Bussen in den Hauptverkehrszeiten untersagt werden. In anderen deutschen Großstädten ist dies aus guten Gründen bereits gängige Praxis. Sofern eine Fahrradmitnahme auf langen Linien als notwendig erachtet wird, müsste diese durch gesondert gestaltete Abteile sichergestellt werden, um Flächenkonflikte zu vermeiden. Für die S-Bahn erachten wir eine Möglichkeit zur Fahrradmitnahme insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten als sinnvoll. Gerade für Reisende mit Ziel außerhalb dicht besiedelter Gebiete bietet die Kombination Bike+Ride einen großen Vorteil. Hier sollten die Kapazitäten auch aufgrund der touristischen Bedeutung der Nachfrage angepasst werden. Konflikte zwischen Reisenden mit und ohne Fahrrad können durch eine klare Gestaltung von Mehrzweck- bzw. Fahrradabteilen vermieden werden.

Eine besondere Form des Bike+Ride ist die Nutzung der Fahrradabstellmöglichkeit „im Nachlauf“. Wir sehen die pauschale Aussage zur Stärkung von Bike+Ride im Nachlauf für eine Entlastung bei der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des ÖPNV kritisch. Zunächst ist davon auszugehen, dass die Fahrradmitnahme in vielen Fällen aus Gründen der Bequemlichkeit trotz vorhandener Abstellmöglichkeiten genutzt wird. Zudem fallen an Abstellanlagen für Bike+Ride-Nutzer im Nachlauf, die zum Großteil der Zeit nur von einem Rad genutzt werden, höhere Infrastrukturkosten pro Rad an. Hier ist im Vorfeld kritisch zu prüfen, an welchen Stationen tatsächliche Bedarfe für ein erweitertes Bike+Ride-Angebot vorhanden sind.

6.4 Fahrzeuge

Wir begrüßen die Pläne zur Verlängerung der U-Bahnen und der Straßenbahnen. Hier kann die Kapazität mit vergleichsweise geringen finanziellen und betrieblichen Aufwänden deutlich erhöht werden. Für den zukünftig geplanten Einsatz von breiteren und längeren Straßenbahnwagen werden Kosten für Infrastrukturanpassungen von ca. 74 Mio. Euro veranschlagt. Aus unserer Sicht sind Infrastrukturinvestitionen zu begrüßen, wenn sie zu einer erheblichen Kapazitäts- und Attraktivitätsverbesserung beitragen.

Wir fordern deshalb, das Straßenbahnnetz und die Bahnsteige durchgängig für eine Doppeltraktion auszubauen. Die Kapazitätserweiterung des Straßenbahnsystems ist die kostengünstige Alternative zu einer Angebotsausweitung (Taktverstärkung). Mit einer Verlängerung der Straßenbahnen und der Haltestelleninfrastruktur können Kapazitäten erhöht werden und gleichzeitig Personalkosten eingespart werden, die den Hauptkostenfaktor bei der Bestellung der Verkehrsleistung ausmachen.

Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe

Der Investitionsmehraufwand für die Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe von 148 Millionen Euro ist vor dem Hintergrund der aktuellen Konjunkturentwicklung eine große Herausforderung für den städtischen Haushalt. Aus unserer Sicht muss die vorgelegte Vorgehensweise eine schrittweise Umsetzung sowie eine ständige Neubewertung der Situation ermöglichen. Die größten CO₂-Minderungspotentiale liegen aus unserer Sicht im Ausbau und der Beschleunigung des ÖPNV. Insbesondere durch neue Linien des schienengebundenen Verkehrs, durch die Verlängerung bestehender ÖPNV-Haltestellen und dem Ausbau von Sonderfahrstreifen und LSA-Bevorrechtigungen sowie durch die Beschaffung von größeren Gefäßen werden CO₂-Reduktionen pro Fahrgast erreicht, die auch mit einer Verbesserung des ÖPNV insgesamt einhergehen. Auch neue Express- und Metrobuslinien können eine CO₂-Einsparung im Verkehrssektor und eine Kapazitätserhöhung des ÖPNV ermöglichen.

Bei der Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe bleibt zudem unklar, wie die Infrastruktur für die batterieelektrischen und Wasserstoffbusse aufgebaut werden soll. Dies ist zunächst verständlich, da die Technologieentwicklung bei batterieelektrischen und Brennstoffzellenantrieben noch im Gange ist. Den Verkehrsunternehmen wird deshalb die Wahl der Technologie im Rahmen der Ausschreibung freigestellt. Andererseits ist ein ausgeglichener Mix aus batterieelektrischen Fahrzeugen und Wasserstoff-Fahrzeugen als Ziel klar definiert. Aufgrund der langen Abschreibungszeiträume für Lade- und Tankinfrastrukturen ist deshalb eine ganzheitliche Strategieplanung wichtig, die fortwährend an die Rahmenbedingungen angepasst wird.

Aus wettbewerblicher und strategischer Sicht sollte überlegt werden, ob es nicht sinnvoller ist, den Aufbau der Lade- und Betriebsinfrastruktur unabhängig von der Verkehrsleistung zu vergeben. Dies könnte einen fairen Wettbewerb zwischen dem Mittelstand und größeren Unternehmen sicherstellen. Eine gemeinsame Vergabe des Infrastrukturaufbaus und der Verkehrsleistung könnte in einzelnen Fällen dazu führen, dass nur große oder nur kommunale Verkehrsunternehmen mit entsprechenden Investitionsmöglichkeiten zum Zuge kommen könnten, den Markt unter sich aufteilen und sich dadurch die Anzahl der Busunternehmen weiter reduziert.

Wir möchten an dieser Stelle zudem auf die große Zahl an Direktvergaben an das kommunale Tochterunternehmen In-der-City-Bus GmbH aufmerksam machen. Während die Vergabe von Linienbündeln an private Dienstleister in den vergangenen Jahren zu Kostensenkungen geführt hatte, wurde diese Strategie wieder umgedreht. Mit der im aktuellen Koalitionsvertrag festgelegten Zielquote von 50 Prozent Direktvergaben wird den mittelständischen Busunternehmen ein Großteil der Linienbündel verwehrt. Wir fordern deshalb die Rückkehr zur wettbewerblichen Vergabe.

3.5.2. Linienbündelung in Frankfurt am Main

Linienbündelung für den lokalen Busverkehr

Laut Entwurf des Nahverkehrsplans wurde die aktuelle Festlegung der Linienbündel ohne Beachtung wettbewerblicher Kriterien durchgeführt. Das bestätigt auch die Erfahrung der vergangenen Jahre, in denen aufgrund der groß geschnittenen Linienbündel kein Wettbewerb zwischen mittelständischen und großen Busunternehmen möglich war. Eine sinnvolle Aufteilung der Buslinien muss aus unserer Sicht auch in kleinere Bündel möglich sein.

6.5.1. Automatisches Zugbeeinflussungssystem

Wir begrüßen die Anstrengungen zur Einführung eines automatischen Zugbeeinflussungssystems im Tunnelbereich des Stadtbahnsystems. Die Einführung des digitalen Stellwerks im Frankfurter S-Bahn-Tunnel zeigt eindrucksvoll, dass der Zugverkehr schneller und reibungsloser abgewickelt werden kann. Die Einführung von DTCS soll laut Nahverkehrsplan auch ein Zwischenschritt für einen zukünftigen führerlosen Betrieb sein. Bei der Einführung des DTCS mit halbautomatischen Betrieb ist deshalb besonders auf eine Aufwärtskompatibilität zu achten, damit bei einem späteren Ausbau für einen vollautomatischen Betrieb keine Neuentwicklung stattfinden muss.

7. Barrierefreiheit im ÖPNV

Für die noch ausstehenden Gesamtkosten zum barrierefreien und fahrgastgerechten Ausbau wird ein Volumen von 141 Mio. Euro angegeben. Wir begrüßen, dass mit dem vorliegenden Plan eine Priorisierung für den barrierefreien Umbau von Stationen vorliegt, welche sich vor allem am Fahrgastaufkommen orientiert. Aussagen zur grundhaften Modernisierung und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Stationen bleiben im vorliegenden Entwurf leider außen vor. Auch bleibt unklar, welche Kriterien und Maßnahmen für einen „fahrgastgerechten Umbau“ der Stationen angesetzt werden. Aufgrund von geringer Aufenthaltsqualität in veralteten und unübersichtlichen Stationen können heutige Fahrgastpotentiale nicht ausgeschöpft werden.

8.2. Vertrieb und Fahrausweisprüfung

Der Vertrieb von Fahrkarten über Handytickets und E-Tickets bringt deutliche Kostenvorteile, die an den Kunden und die Stadt Frankfurt als Gesellschafterin weitergegeben werden können. Ein Vertrieb über Fahrkartenautomaten sollte deshalb auf das notwendige Maß reduziert werden.

8.3 Fahrgastinformation

Den Vorschlag eines zentralen Internet-Portals mit Informationen speziell für Frankfurter Kundinnen und Kunden sehen wir kritisch. Uns erschließt sich kein Mehrwert für den Kunden, der bereits über die Seiten des RMV eine Übersicht zu ÖPNV-Informationen in Frankfurt bekommt. Zudem widerspricht ein weiteres, eigenes Internetportal der zuletzt vorgestellten Strategie, den RMV als Dachmarke für den ÖPNV in Frankfurt zu etablieren. Schließlich sind Frankfurter ÖPNV-Nutzer auch über die Grenzen des Stadtgebietes hinaus mobil. Die Erfahrung von E-Government-Projekten aus den vergangenen Jahren zeigen, dass räumlich stark begrenzte Portale nur wirken, wenn ein deutlicher erkennbarer zusätzlicher Nutzen gegenüber bereits bekannten Angeboten besteht. Zudem verfolgt der VDV mit dem Projekt Mobility Inside eine verkehrsverbund- und verkehrsträgerübergreifende Strategie, die künftig bundesweit als zentrale Plattform realisiert werden soll. Dies entspricht auch dem Nutzerverhalten und den Nutzerwünschen.

8.5. Sicherheit und Ordnung

Wir begrüßen die gesetzten Ziele, Sicherheit und Ordnung im ÖPNV durch eine bessere Gestaltung der Stationen herzustellen. Aus unserer Sicht ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität auch ein wichtiger Faktor zur Attraktivierung des ÖPNV insgesamt. Wir vermissen jedoch eine Strategie, die eine Sanierung und Neugestaltung der ÖPNV-Stationen in Frankfurt aufzeigt.

Fazit

Mit dem neuen Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt wurde ein schlüssiges Konzept für den ÖPNV der kommenden Jahre vorgelegt. Wir begrüßen die neue klare Systematik im Buslinienverkehr, insbesondere die Einführung von Metrobussen bringt aus unserer Sicht eine große Angebotsverbesserung. Sie ist aus unserer Sicht trotz der angeschlagenen Haushaltssituation notwendig, um die Funktion des ÖPNV in der wachsenden Stadt Frankfurt aufrecht zu erhalten. Weiterhin schlägt der Nahverkehrsplan mit den geplanten Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung und zu Kapazitätserhöhungen für die Verkehrsträger Bus, Straßenbahn und U-Bahn die richtige Richtung für einen attraktiven und zukunftsfähigen ÖPNV in Frankfurt ein. Aufgrund des Beschäftigungs- und Bevölkerungswachstums in Frankfurt würde das bestehende ÖPNV-System ohne Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen kollabieren. Viele dieser Maßnahmen bleiben im Nahverkehrsplan jedoch leider zu unkonkret, um sie bewerten zu können. So sollte für die Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung ein eigenes Konzept vorgelegt werden. Die geplanten Maßnahmen im „Perspektivnetz Straßenbahn“ halten wir für weitgehend richtig, jedoch nicht die aufgeführten Zeitpläne, die den meisten Projekten erst Realisierungschancen nach 2030 einräumen. Zudem fehlt dem Nahverkehrsplan leider ein Konzept für den Neu- und Ausbau von Park+Ride-Anlagen, die zukünftig eine wichtige Funktion als Bindeglied zwischen ÖPNV und MIV übernehmen sollen. Aus unserer Sicht sollten die Potentiale von Park+Ride in Frankfurt voll ausgeschöpft und alle in Diskussion befindlichen Projekte daher mit Priorität verfolgt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main



Dr. Alexander Theiss
Geschäftsführer