

Mobilität aus Expertensicht - Es gibt viel zu tun

Das vorliegende Mobilitätskonzept betrachtet alle für den Rheingau-Taunus-Kreis relevanten Verkehrsträger:

- den motorisierten Individualverkehr
- den öffentlichen Schienenpersonenverkehr
- den Busverkehr
- den Radverkehr
- den Fährverkehr
- den Wirtschaftsverkehr
- die Elektromobilität und Sharingangebote

Zudem zeigt es, an welchen Stellen im Kreis die meisten Unfälle passieren.

Das Konzept, das vom Zentrum für integrierte Verkehrssysteme erarbeitet wurde, enthält eine umfassende Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse für die einzelnen Verkehrsträger mit folgenden wesentlichen Ergebnissen:

Das Auto

Das Straßennetz sichert eine gute Erreichbarkeit der Mittelzentren im Rheingau-Taunus-Kreis und des Oberzentrums Wiesbaden.

Eine Querung über den Rhein fehlt.

Es gibt staugefährdete Bereiche und Engstellen vor allem in Wambach, Rüdesheim (Bahnübergang), Zubringer B42, Einmündung Kesselbach/B417, Esch, Anschlussstelle Idstein/B275, Eschenhahn, OD Niedernhausen, Wallbach/B417, OD Bad Schwalbach.

Das Angebot, in der Nähe von Bahnhöfen zu parken und in die Bahn umzusteigen, ist stark ausgelastet und an einigen Bahnhöfen noch nicht vorhanden (P+R).

Es gibt bisher nur drei ausgewiesene Standorte, an denen man parken und gemeinsam in einem Auto weiterfahren kann (P+M).

Die Bahn

Die Anbindung des Untertaunus an das Schienennetz fehlt, obwohl damit eine ebenso hohe Pendlerzahl (ca. 10.000 Personen) nach Wiesbaden wie aus dem Rheingau erreicht werden kann.

Die Bahnhöfe sind noch nicht barrierefrei zugänglich.

Das Mittelzentrum Idstein würde von einem Anschluss an die S 2 profitieren.

Die Busse

Einige Bewohner des Kreises müssen mehr als 600 m zur nächsten Bushaltestelle laufen.

Im nordwestlichen Teil des Kreises (Lorch, Hohenstein, Aarbergen, Heidenrod und Hünstetten) fahren die Busse häufiger nur im Zwei-Stunden-Takt.

Eine durchgehende Querverbindung im Kreis fehlt.

Erst 18 % der Bushaltestellen sind barrierefrei ausgebaut.

Das Fahrrad

Im Radhauptnetz weisen die Streckenabschnitte noch eine sehr unterschiedliche Qualität auf. Der Ausbaustandard ist unterschiedlich und es gibt Lücken.

Auch die überörtlichen Verbindungen sind noch lückenhaft.

Es ist wichtig für Fahrradnutzer, das Fahrrad sicher und witterungsgeschützt abzustellen. Vor allem an Hauptzielen für Fahrradfahrer wie weiterführenden Schulen oder Bahnhöfen ist noch einiges zu tun.

Die Wirtschaft

Für den Wirtschaftsverkehr gelten die gleichen Einschränkungen wie für den Autoverkehr. Hier sind vor allem die Engstellen in Esch, Wambach und Eschenhahn ein Ärgernis.

Die Fähren

Die Fähren fahren in den Nachtstunden nicht.

Eine Einschränkung im Fährbetrieb entsteht auch in Hoch- und Niedrigwasserzeiten.

Was ist am Dringendsten zu tun?

Im Maßnahmenteil werden insgesamt 80 Maßnahmen aufgeführt, um ein flächendeckendes Mobilitätsangebot für alle Bevölkerungsgruppen zu entwickeln. Hier die 20 Wichtigsten:

Das Auto

1. Verbesserung/Instandhaltung des Straßenzustands
2. Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
3. Planung und Bau von Ortsumgehungen (Esch, Bad Schwalbach, Eschenhahn, Wambach, Martinsthal)
4. Querung des Rheins zwischen Mainz und Koblenz
5. Umbau der Kreuzungen und Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der B 42 und B 275

Die Bahn

1. Reaktivierung der Aartalbahn von Wiesbaden bis Diez
2. Verlängerung der S-Bahnlinie S2 von Frankfurt bis nach Idstein
3. Taktverdichtung der Regionalbahnlinie 10 im Rheingau auf 30-Minuten-Takt von 5-22 Uhr
4. Barrierefreie Bahnhöfe
5. Beseitigung des Bahnübergangs in Rüdesheim (Bau einer Straßenunterführung)

Die Busse

1. Dichtere Taktfolgen im Busverkehr von 6 bis 22 Uhr (Stundentakt oder 30 Min. Takt werktags)
2. Anpassungen im Tarifsystem (z.B. Jobticket oder 365-Tage-Ticket)
3. Modernisierung und Ausbau von Mobilitätsstationen, in denen man vom Bus oder Zug auf andere Verkehrsmittel umsteigen kann
4. Einrichtung neuer Schnellbuslinien z.B. Idstein-Taunusstein-Bad Schwalbach
5. Barrierefreie Bushaltestellen

Das Fahrrad

1. Radwege sollten bei Neu- und Umbaumaßnahmen von Straßen immer berücksichtigt werden
2. Beseitigung von Lücken im Radwegenetz
3. Großzügige Radschnellverbindungen z.B. von Rüdesheim nach Wiesbaden, von Taunusstein nach Wiesbaden oder von Idstein nach Wiesbaden
4. Mehr sichere Abstellanlagen z.B. an Bahnhöfen und Schulen
5. Einheitliches Beschilderungskonzept für Freizeitrouten und andere Routen

Für die wesentlichen Maßnahmen im Mobilitätskonzept wurden Steckbriefe erstellt, in denen die Maßnahme beschrieben ist, der Umsetzungshorizont genannt wird, aufgeführt wird, welche Akteure die Maßnahmen umsetzen können, welche Kosten entstehen und ob Fördermittel für die Maßnahme eingeworben werden können.

Mobilität - viele sind unterwegs

Im Bereich Verkehr sind sehr viele Akteure „unterwegs“. Allen voran die kreisangehörigen Städte und Gemeinden, die eigene Planungen verfolgen. Zudem zahlreiche sektorale Akteure wie z.B. Hessen Mobil, die DB, der ADFC, der RMV, die RTV, die Fährbetreiber und viele andere.

Um alle externen Beteiligten in dem Prozess einzubeziehen, wurden in regelmäßigen Abständen zwei Gruppen einberufen. Die Arbeitsgruppe der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, in die jede Kommune einen Vertreter entsandt hat. Zudem wurden Einzelgespräche in den Kommunen geführt.

Die zweite Gruppe war das Dialogforum, das sich aus den sektoralen Akteuren aber auch IHK und HWK zusammensetzte.

Gute Nachbarn halten zusammen

Die Mobilität macht nicht an der Kreisgrenze Halt. Wir haben Nachbarn, die intensiv eigene Verkehrsplanungen betreiben. Unser größter Nachbar, die Landeshauptstadt Wiesbaden wurde intensiv an der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes beteiligt. In Einzelgesprächen wurden uns die Verkehrsplanungen der Stadt Wiesbaden zugänglich gemacht und ein Vertreter der Stadt Wiesbaden hat an den Sitzungen des Dialogforums teilgenommen. Während der Bearbeitungszeit hat sich ein sehr gutes Arbeitsverhältnis mit der Stadt Wiesbaden entwickelt. Leider wird die Citybahn aufgrund des Bürgerentscheides nicht nach Bad Schwalbach fahren. Positiv in die Zukunft geblickt, ist das nächste Ziel, dass die Reaktivierung der Aartalbahn gemeinsam mit der Stadt Wiesbaden gelingt.

Ebenso wurden die Verflechtungen in den Rhein-Lahn-Kreis, in den Landkreis Limburg-Weilburg, in den Kreis Mainz-Bingen und mit der Stadt Frankfurt betrachtet.

Mobilität für alle - Bürger sprechen mit

Die Bürger des Rheingau-Taunus-Kreises sind die Nutzer der Mobilitätsangebote und die Experten auf den Strecken, auf denen sie mit dem Auto fahren, die Bahn nutzen, mit dem Fahrrad unterwegs sind oder mit dem Bus fahren.

Das Mobilitätskonzept war das Pilotprojekt der Bürgerbeteiligung im Rheingau-Taunus-Kreis.

In drei Stufen wurden die Bürger gefragt. Die erste Frage, die in einer Onlinebeteiligung gestellt wurde, war: Was sind aus Sicht der Einwohner des Rheingau-Taunus-Kreises die größten Schwachstellen?

2.350 Bürger haben uns diese Frage beantwortet.

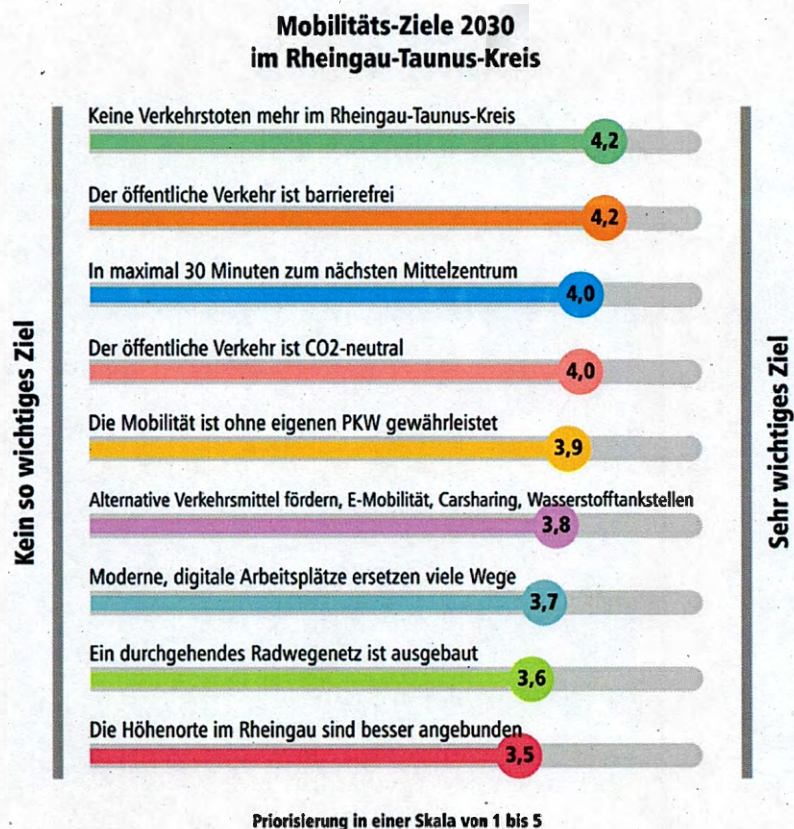
Die Meinungen der Bürger waren genauso fundiert wie die Einschätzung der Experten, uns wurden von beiden Seiten die gleichen Schwachpunkte genannt. Die Kurzfassung der Auswertung ist dem Konzept als Anlage 7 beigelegt.

In der zweiten Phase wurden gemeinsam in einem Bürgerforum in Bad Schwalbach und in einem Online-Bürgerforum Leitziele für die Mobilität im Jahr 2030 diskutiert.

Das Leitbild

Die Experten und die in Lenkungsgruppe, AG Kommunen und im Dialogforum beteiligten Akteure haben zunächst Leitziele entworfen, die dann von den Bürgern ergänzt und priorisiert wurden.

Das ist das Ergebnis:



In der dritten Phase konnten die Bürger mitbestimmen, welche Maßnahmen, die von den Experten vorgeschlagen wurden, aus ihrer Sicht am dringendsten umgesetzt werden sollten. 1.147 Bürger haben uns dazu Auskunft gegeben.

In der Reihung, die die Bürger in der Befragung angegeben haben, sind die jeweils ersten fünf Maßnahmen pro Verkehrsträger im Mobilitätskonzept aufgeführt.

Ein Konzept ist nur so gut wie seine Umsetzung

Das Mobilitätskonzept verschafft aus der heutigen Sicht einen Überblick darüber, welche Maßnahmen im Rheingau-Taunus-Kreis in den nächsten fünf bis zehn Jahren in Angriff genommen werden sollen, um ein flächendeckendes Mobilitätsangebot zu erhalten oder zu schaffen. Dazu müssen auch Maßnahmen gehören, die nicht vom Kreis selbst umgesetzt werden können. Es

sind insgesamt 80 Maßnahmen aufgeführt, die im Konzept nebeneinander stehen und von den Experten und Bürgern eine Priorisierung erfahren haben. Hinsichtlich der Komplexität, d.h. der Zahl der Partner bei der Umsetzung, des Zeitrahmens der Umsetzung und der Kosten unterscheiden sich die Maßnahmen sehr.

Schnell und günstig

Teilweise sind die Maßnahmen sehr konkret und können mit kleinem Aufwand vom Rheingau-Taunus-Kreis umgesetzt werden. Als Beispiel kann der Bau von überdachten Fahrradständern an weiterführenden Schulen genannt werden. Hier kann durch den Fachdienst Hochbau und Schule kurzfristig ein Angebot an allen weiterführenden Schulen geschaffen werden.

Schnell umsetzbar, aber hohe Kosten

Andere Maßnahmen wie Veränderungen im Liniennetz der RTV oder Taktverdichtungen auf zahlreichen Buslinien bei der RTV haben eine gute Umsetzungsperspektive, weil der Rheingau-Taunus-Kreis mit seiner Verkehrsorganisation Träger der Maßnahmen ist. Die Vorschläge zur Verbesserung des Bussystems sind in enger Abstimmung mit der RTV entstanden und fließen aktuell in die Bündelausschreibung der RTV für Buslinien im Rheingau und im Idsteiner Land ein. Ebenso werden sie Grundlage für die Überarbeitung des Regionalen Nahverkehrsplans Wiesbaden-Rheingau-Taunus werden.

Durch den Ausbau entstehen erhebliche finanzielle Verpflichtungen. Gegenüber der derzeitigen Situation im Busverkehr kämen zusätzliche Kosten in Millionenhöhe hinzu, die durch den Kreistag zur Verfügung gestellt werden müssen. Hier ist abzuwägen zwischen den finanziellen Möglichkeiten und dem Wunsch nach Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, auch für diejenigen, die nicht Auto fahren wollen oder können.

Die Großprojekte

Die größten Unwägbarkeiten in der Umsetzung haben die Großprojekte, an der eine Vielzahl von Akteuren mitwirken und die enorme Mittel binden. Ein gutes Beispiel ist die Rheinbrücke oder der Bau einer Alternativtrasse für den Güterverkehr im Rheintal.

Kräfte bündeln - zielgerichtet vorgehen

Im weiteren Umsetzungsprozess ist es daher wichtig, dass man die personellen und finanziellen Kräfte bündelt und damit Maßnahmen angeht, die positive Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen haben werden und wirtschaftlich realisierbar sind. Dieser Koordinierungsprozess wird in der Kreisverwaltung den gleichen Aufwand bedeuten wie die Erstellung des Mobilitätskonzeptes. Und nichts ist ohne die Mittelbereitstellung durch den Kreistag möglich.

Mobilität ist Dynamik

Das Mobilitätskonzept zeigt für den Zeitraum bis 2030 die Maßnahmen auf, die ein flächendeckendes Mobilitätsangebot, unabhängig ob mit dem Auto, mit dem Fahrrad oder mit der Bahn, schaffen. Es entwickelt die bisherigen Verkehrssysteme weiter und kann sich aufgrund seines Betrachtungshorizontes bis 2030 nicht mit Techniken und Systemen befassen, die bisher noch nicht erfunden sind oder noch keine Marktreife haben.

Der Mobilitätsbereich ist enorm dynamisch. Autos, die autonom fahren, sind schon auf dem Markt. Navigationsapps kennen schon jetzt den Weg ohne Stau zum Ziel, die Batterieentwicklung für Elektroautos bringt im Jahresrhythmus neue leistungsfähigere Akkus hervor. Im Jahr 2019 ist ein Mann im Raketenanzug über den Ärmelkanal geflogen. Im September 2020 hat der Versandriese Amazon in den Vereinigten Staaten die Genehmigung erhalten, die Auslieferung mit Drohnen zu testen. Die Hologrammtechnik oder die Augmented Reality, die jetzt noch auf Messen und in Ausstellungen angewandt werden, werden uns vielleicht in Zukunft erlauben, unser Büro vollständig in unsere eigenen vier Wände zu projizieren. Es ist jetzt schon vorhersehbar, dass sich die Mobilität in den nächsten Jahren extrem verändern wird. Das sieht man auch hier im Rheingau-Taunus-Kreis. Am Kloster Eberbach kann man in einen autonom fahrenden Bus einsteigen.

Das vorliegende Konzept und die Maßnahmen müssen daher ständig weiterentwickelt werden.

Denkfabrik Mobilität

Da im Prozess der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sehr gute Erfahrungen mit der Beteiligung der Bürger, der Städte und Gemeinden und der anderen Beteiligten im Verkehrssektor gemacht wurden, bietet es sich an, die Ideen dieser Gruppen in der Fortschreibung und der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes einzubringen.

Es sollte eine Denkfabrik Mobilität gegründet werden. Dort können Bürger, Politiker, Städte und Gemeinden, Wirtschaftsvertreter, Interessenvertreter aus dem Verkehrssektor ein- bis zweimal im Jahr einen Tag lang an konkreten Themen arbeiten.

Mit einer professionellen Moderation, die zum „Blick über den Tellerrand“ anregt, könnten die aktuellen Verkehrsthemen im Rheingau-Taunus-Kreis aufgegriffen werden. In Teams, die ein Thema aus unterschiedlichen Blickwinkel angehen, können kreative Lösungen erarbeitet werden.

Die Denkfabrik produziert dann in einem dynamischen Prozess maßgeschneiderte Mobilitätsangebote für den Rheingau-Taunus-Kreis.