

# **Mobilitätspakt für die Metropolregion Rhein-Neckar**

(Stand 18.01.2021)

Gemeinsame Erklärung der Vertreter von

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Verband Region Rhein-Neckar

Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Stadt Ludwigshafen

Stadt Mannheim

IHK Rhein-Neckar

IHK Pfalz

BASF SE

Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V.

## **I. Präambel**

Das gemeinsame Ziel der Partner des Mobilitätspaktes ist die ganzheitliche Lösung der Verkehrsprobleme im Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar. Mit Blick auf die großen Herausforderungen bei der Instandhaltung und Weiterentwicklung der Infrastruktur der Region Rhein-Neckar, insbesondere vor dem Hintergrund der zugespitzten Situation im Hochstraßensystem in Ludwigshafen, haben sich die Unterzeichner verständigt, gemeinsam den Mobilitätspakt Rhein-Neckar zu schließen.

Alle Unterzeichner sind sich einig, gemeinsam eine ländergrenzüberschreitende Abstimmung im Themenfeld Mobilität auf den Ebenen der Länder, der Region, der Kommunen sowie der Wirtschaft voranzubringen und im engen Schulterschluss im Rahmen ihrer Zuständigkeiten konkrete Maßnahmen im Sinne einer übergreifenden, regionalen und nachhaltigen Strategie umzusetzen. Die bereits bestehende, enge Zusammenarbeit der Akteure in der Region, wird durch die grenzüberschreitende Einbindung der Verkehrsministerien der drei Bundesländer weiter optimiert. Im Auftrag der Länder und im Einklang mit den Aufgaben, die ihm der Staatsvertrag Rhein-Neckar zugewiesen hat, übernimmt der Verband Region Rhein-Neckar die Koordination des „Mobilitätspaktes Rhein-Neckar“.

Der Mobilitätspakt bildet den organisatorischen Rahmen eines ganzheitlichen Konzepts für die Mobilitätsanforderungen der Region. Dabei werden kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven für die Verkehrsanforderungen entwickelt. Die konkrete Entscheidung über die Umsetzung von Maßnahmen verbleibt dabei in der jeweiligen Trägerschaft bei den Städten, den Ländern, dem Bund, der Wirtschaft und den Trägern des ÖPNV. Der Mobilitätspakt ermöglicht eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilitätsanforderungen über alle Verkehrsarten hinweg. Auf diese Weise können kommunale, regionale und überregionale Wirkungen verschiedener Maßnahmen auf ihr Zusammenspiel optimiert werden. Räumlich konzentriert sich der Pakt im Wesentlichen auf den Raum innerhalb des Autobahnringes aus A 6 und A 61.

Die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten im Mobilitätspakt steht insgesamt unter Gremien-, Haushalts- und Fördervorbehalt.

## **Probleme und Herausforderungen**

Die Hauptverkehrsachsen des ÖPNV und des MIV im Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar weisen bereits heute in den Hauptverkehrszeiten eine hohe Auslastung auf und insbesondere die rheinquerenden Verbindungen können in diesen Zeiten keine zusätzlichen Verkehre mehr aufnehmen. Durch den Ersatzneubau der Hochstraße Süd werden im Kernraum zusätzliche Staus auftreten, welche negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeiten, aber auch auf Anwohner und Umwelt haben.

Im kommenden Jahrzehnt wird es für Unternehmen durch Bau- und Sanierungsmaßnahmen an den Hochstraßen in Ludwigshafen zusätzliche Einschränkungen bei der

Erreichbarkeit und dem Transport von Waren und Gütern geben. Auch Pendler werden stark betroffen sein. Für den straßengebundenen Güterverkehr gibt es bereits heute vielerorts Durchfahrtsbeschränkungen und kurzfristig sind weitere Beschränkungen zu erwarten. Eine Umleitung des Straßenverkehrs während der anstehenden Bau- und Sanierungsmaßnahmen an den Hochstraßen auf alternative Straßen ist aufgrund des bestehenden Verkehrsaufkommens und des zur Verfügung stehenden Straßennetzes nur in Einzelfällen möglich.

Das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr ist aktuell schon ein wesentliches Element zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen, aber in den Hauptverkehrszeiten ebenfalls an der Grenze der Belastbarkeit. Insbesondere bei Stadt-Umland-Verkehren bestehen Angebotsdefizite.

Im Zeitraum ab 2030 ist zudem von einer notwendigen grundlegenden Sanierung oder einem Ersatzneubau aller drei Rheinbrücken (Theodor-Heuss-Brücke A6, Kurt-Schumacher-Brücke B44, Konrad-Adenauer-Brücke B37) sowie der alten Stahlfachwerkeisenbahnbrücke im Kernraum der Metropolregion auszugehen.

Nicht zuletzt hat auch die Corona-Pandemie einen teils erheblichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Region genommen. Sowohl die zurückgelegten Wege als auch die dafür genutzten Verkehrsträger unterliegen einer neuen Dynamik, die es genau zu beobachten gilt. Daher ist es auch in diesem Zusammenhang von hohem Interesse, diese Dynamik mit abgestimmten und koordinierten Aktivitäten zu analysieren und hin zu einer nachhaltigen Mobilität zu gestalten.

## **Ziele**

Ziel ist es, im Rahmen dieses Mobilitätspaktes Maßnahmen aller Verkehrsträger unter dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Dazu gehören insbesondere folgende Punkte:

- Entwicklung eines umfassenden Konzeptes für die Mobilitätsanforderungen in der Region über alle Verkehrsarten hinweg.
- Dauerhafte Gewährleistung der Erreichbarkeiten und des Verkehrsflusses insbesondere im Hinblick auf prognostiziertes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum.
- Nachhaltige Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- Eine dauerhafte Betrachtung der Veränderungen des Mobilitätsverhaltens durch die Corona-Pandemie.
- Eine Optimierung und Anpassung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur ist erforderlich. Um Erreichbarkeitsdefizite auszugleichen sind auch zusätzliche Kapazitäten zu prüfen.
- Verbesserung der Angebote im ÖPNV zur Reduzierung und damit Verlagerung des MIV als wesentliches Element einer zukunftsfähigen Mobilität. Hierzu soll

auch die Entwicklung moderner, multimodaler und intermodaler Mobilitätskonzepte beitragen.

- Optimierung der Mitarbeitermobilität durch betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement.
- Entwicklung von innovativen Logistik- und Lieferkonzepten zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger im Kernraum der Region von Lärm und Schadstoffen.
- Die Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung in den Städten sowie die Erreichung von Klimaschutzziele sind bei den zu entwickelnden verkehrlichen Maßnahmen grundsätzlich zu berücksichtigen.
- Einbeziehung alternativer und nachhaltiger Antriebstechnologien (z.B. Wasserstoff).
- Entwicklung und gemeinsame Abstimmung kurz-, mittel- und langfristiger Perspektiven und Lösungen für die unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen.
- Sicherstellung des Zusammenspiels der regionalen und überregionalen Maßnahmen.

### **Organisationsstruktur des Mobilitätspaktes**

Da an diesem Pakt unter anderem drei Bundesländer, die Einwohner und Unternehmen aus einer Region und zwei Großstädten mit ganz unterschiedlichen Aufgabenstellungen und auch Betroffenheiten beteiligt sind, ist eine Organisationsform zu wählen, die dies aufgreift und allen Belangen gerecht wird.

Bei der Gesamtkoordination ist daher zwischen der regionalen und der kommunalen Dimension zu unterscheiden. Im Rahmen der kommunalen Zuständigkeit hat die Stadt Ludwigshafen eine interne Struktur zur Information und Entscheidungsfindung zur Hochstraßenproblematik erarbeitet. Diese wird eng mit dem regionalen Mobilitätspakt verzahnt. Auf regionaler Ebene ist zur Erreichung der Ziele des Mobilitätspaktes eine Organisationsstruktur mit einem zentralen Steuerkreis und mehreren, angegliederten Arbeitsfeldern vorgesehen, deren Projekte in Arbeitskreisen bearbeitet werden. Der Steuerkreis mit hochrangigen Vertretern der Partner hat dabei die Aufgabe, die Leitlinien und Zielsetzungen abzustimmen, eine Unterstützung bei der Lösung von Problemen durch die Politik zu erreichen (z.B. Grundsatzfragen, Finanzierungsthematik, gemeinsame Forderungen gegenüber dem Bund) und eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zu ermöglichen.

Auf Arbeitsebene wird zudem in regelmäßigen Abständen ein Arbeitskreis „Koordination“ stattfinden, bei der sich insbesondere die Vorsitzenden der Arbeitsfelder gegenseitig informieren und abstimmen, um den ganzheitlichen Ansatz durchgängig zu gewährleisten. Daneben wird die Koordination durch wechselseitiges Einbeziehen der Vorsitzenden in Arbeitsfelder mit thematischer Überlappung sichergestellt. Der Arbeitskreis „Koordination“ trifft sich nach Bedarf, mindestens jedoch quartalsweise.

Die verschiedenen Arbeitsfelder und die zugeordneten Arbeitskreise werden im folgenden Kapitel erläutert. Dieser Aufbau ist nach Bedarf erweiterungsfähig. Die gesamte Organisationsstruktur ist in Anlage 1 dargestellt.

## **Arbeitsfelder**

In den meisten Arbeitsfeldern kann auf bereits bestehende Strukturen und/oder Initiativen im Zusammenhang mit der Hochstraßenproblematik aufgebaut werden. Die dort erarbeiteten Maßnahmenideen sind zu berücksichtigen.

- **Arbeitsfeld ÖPNV**

Federführung: Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Die Handlungsmöglichkeiten des Arbeitsfeldes ÖPNV liegen im Bereich S-Bahn, Straßenbahn, Busverkehre, aber auch von Park+Ride-Anlagen. Unter Federführung des VRN wurde bereits im Zusammenhang mit der Hochstraßenproblematik eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der Maßnahmenvorschläge entwickelt und diskutiert wurden und deren Umsetzung sowohl kurz-, als auch mittel- und langfristig geprüft werden sollen. Im Rahmen der kurzfristigen Lösungen sind bereits mehrere Maßnahmen umgesetzt worden.

- **Arbeitsfeld Verkehrsmanagement**

Federführung: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft Rheinland-Pfalz

Gegenstand dieses Arbeitsfeldes ist die Implementierung einer großräumigen Verkehrslenkung. Dazu soll ein grenzüberschreitender Verkehrsmanagementplan ausgearbeitet und die Errichtung der dafür notwendigen Infrastruktur für Telematik an den Autobahnen und Bundesstraßen umgesetzt werden. Eine Abstimmung mit der Ebene der kommunalen Verkehrslenkung erfolgt ebenfalls in diesem Arbeitsfeld. Die seit 1. Januar 2021 neu gegründete Autobahn GmbH wird in das Themenfeld eingebunden werden und Mitglied in diesem Arbeitskreis sein.

- **Arbeitsfeld Pendler- und Güterverkehr**

Federführung: IHK Rhein-Neckar / IHK Pfalz

Unter Leitung der Industrie- und Handelskammern Rhein-Neckar und Pfalz werden gemeinsam mit der Wirtschaft Maßnahmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement erarbeitet. Des Weiteren dient das Arbeitsfeld als Ansprechpartner und Bindeglied zu den Arbeitgebern in der Region, die sich ebenfalls in diesem Bereich des Mobilitätspaktes beteiligen möchten. Schwerpunkt sind zudem Konzepte sowie Maßnahmen für innovative und nachhaltige Güter- und Logistikverkehre.

- **Arbeitsfeld Regionale Mobilitätsaufgaben**

Federführung: Verband Region Rhein-Neckar

Im Rahmen des vom Verband Region Rhein-Neckar geführten Arbeitsfeldes wird ein Verkehrsmodell Rhein-Neckar als Dienstleistung für die Region aufgestellt. Die Erarbeitung von Konzepten zur Analyse der Erreichbarkeiten im Kernraum der Region sowie zu künftigen Infrastrukturbedarfen sind ein weiteres Betätigungsfeld. Bereits aktive Arbeitskreise wie das regionale Baustellenmanagement oder die laufenden Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen sind ergänzende Aktivitäten. Ein Konzept zur Vermeidung von CO<sub>2</sub> und zur Erreichung der „Verkehrswende“ befindet sich in der Aufstellung und wird zusammen mit der kommunalen Ebene in der gesamten Region erarbeitet.

## **II. Evaluation**

Die unterzeichnenden Parteien verpflichten sich dazu, sich regelmäßig auszutauschen. Der Steuerkreis tagt einmal jährlich. Die Umsetzung der Maßnahmen wird kontinuierlich ausgewertet. Es findet eine Zwischenbilanz statt, um bei Bedarf nachzusteuern. Hierzu finden zweimal jährlich Treffen auf Arbeitsebene statt. Bei Bedarf treffen sich die unterzeichnenden Partner für eine Bilanz des Prozesses.

für das Land Rheinland-Pfalz

Mainz, den 17. 2. 2021

Volker Wissing

Dr. Volker Wissing

Verkehrsminister



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR  
WIRTSCHAFT, VERKEHR,  
LANDWIRTSCHAFT  
UND WEINBAU

für das Land Baden-Württemberg

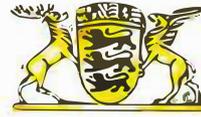
Stuttgart, den 10. 3. 2021



---

Winfried Hermann

Verkehrsminister



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

für das Land Hessen

Wiesbaden, den

23.03.2021



Tarek Al-Wazir

Verkehrsminister

HESSEN



**Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen**

für den Verband Region Rhein-Neckar

Mannheim, den 27.01.2021

  
Stefan Dallinger

Verbandsvorsitzender



*Metropolregion  
Rhein-Neckar*

Der Verband

für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Mannheim, den 29. 04. 2021



---

Erster Bürgermeister Christian Specht

Vorsitzender des Verwaltungsrats



für die Stadt Ludwigshafen

Ludwigshafen, den 16.04.2021



---

Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck



**Ludwigshafen**  
Stadt am Rhein

für die Stadt Mannheim

Mannheim, den 21.04.2021

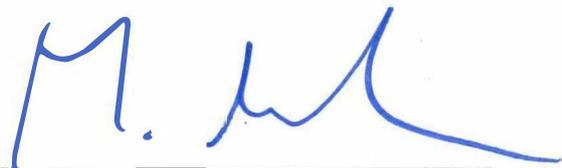
Handwritten signature in blue ink, appearing to read 'PK Kurz'.

Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz

**STADT MANNHEIM**<sup>2</sup>

für die IHK Rhein-Neckar

Mannheim, den *29. April 2021*



Manfred Schnabel

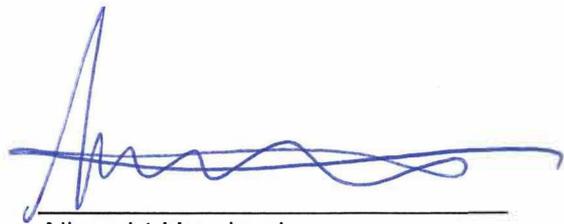
Präsident



Rhein-Neckar

für die IHK Pfalz

Ludwigshafen, den 19.04.2021



Albrecht Hornbach

Präsident



für die BASF SE

Ludwigshafen, den 12.04.2021

  
Michael Heinz

Mitglied des Vorstands

 **BASF**

We create chemistry

für den Verein Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V.

Mannheim, den 12.04.2021



Dr. Tilman Krauch

Vorstandsvorsitzender

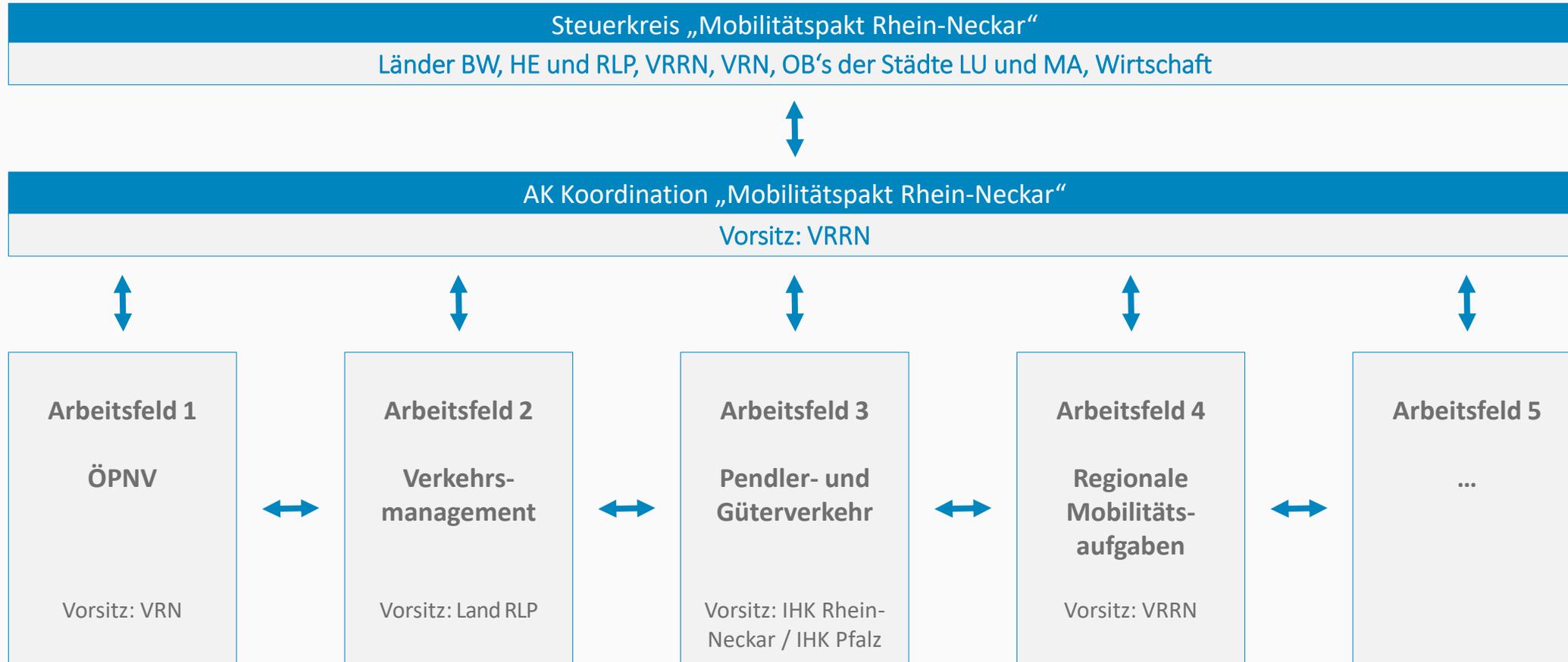


***Metropolregion  
Rhein-Neckar***

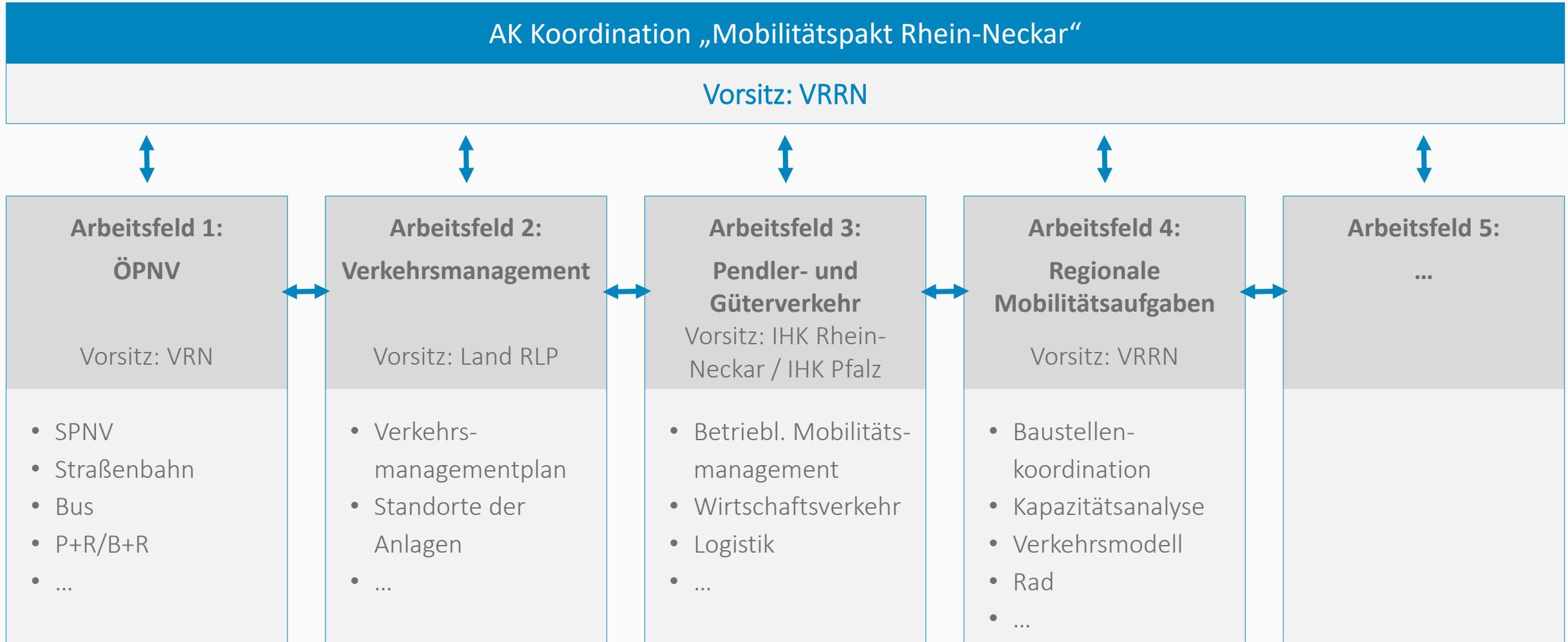
**Anlage 1: Organisationsstruktur „Mobilitätspakt Rhein-Neckar“**

**Anlage 2: 10-Punkte-Plan**

# Organisationsstruktur „Mobilitätspakt Rhein-Neckar“



# Organisationsstruktur „Mobilitätspakt Rhein-Neckar“



## Mobilitätspakt Rhein-Neckar

### 10-Punkte-Plan zur kurzfristigen Optimierung der Mobilität

1. Stärkung des nutzerorientierten Job-Ticket-Modells	VRN
2. Prüfung der Erweiterung des Stadtbahnnetzes im Umland Ludwigshafen	VRN
3. Machbarkeitsstudie für eine urbane Seilbahn als ergänzendes rheinüberschreitendes Mobilitätsangebot	VRN
4. Umsetzungskonzept für regionalen Busverkehr auf Basis Brennstoffzelle-/Wasserstofftechnologie und Aufbau Tankstelleninfrastruktur	VRN
5. Aufbau eines verbundweit einheitlichen Schließsystems für B+R-Boxen inklusive Neubau/Erweiterung von Anlagen	VRN
6. Optimierung des Sanierungsplans für die wichtigsten regionalbedeutsamen Großbaustellen im Bereich Infrastruktur	VRRN, Bau- lastträger
7. Bilanzierung des CO <sub>2</sub> -Reduktionspotentials von Maßnahmen für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr in der Metropolregion	VRRN
8. Aufbau des integrierten Verkehrsmodells Rhein-Neckar zum Jahreswechsel 2021/2022	VRRN
9. Optimierung der betrieblichen Mobilität und der Logistikverkehre	IHK
10. Erarbeitung eines zuständigkeitsübergreifenden Verkehrsmanagementplans	Land RLP

Diese 10 konkreten Maßnahmen und Projekte sind Inhalt der Steckbriefe der einzelnen Arbeitsfelder und sollen im Rahmen des Mobilitätspakts Rhein-Neckar innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung umgesetzt werden.