

Verbundweiter Nahverkehrsplan
für die Region Frankfurt Rhein-Main

Maßnahmenplan Park+Ride





Anlass – Motivation – Ziele

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat 2014 einen verbundweiten regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) beschlossen. Der RNVP stellt einen Rahmenplan für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden fünf bis zehn Jahren dar. Er nimmt zu erwartende Veränderungen bei der Verkehrsnachfrage auf, ausgelöst beispielsweise durch den demografischen Wandel oder die zunehmende Digitalisierung. Daraus leitet er Handlungserfordernisse und Maßnahmen ab. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die künftige Entwicklung des Verkehrs neue Angebote und einen Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV erfordert.

Bahnhöfe als Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr sowie als Schnittstelle der verschiedenen Verkehrsmittel sind ein Themenschwerpunkt im RNVP. Intermodale Verkehrsangebote wie Park+Ride und Bike+Ride an Bahnhöfen bilden dabei wichtige Bausteine im Bündel von Angeboten der gesamten Wegekette. Im regionalen Kontext betrachtet ist ihre Wirkung für die Sicherung der Mobilität besonders bedeutend.

Maßnahmenplan als Arbeitsdokument

Der Maßnahmenplan Park+Ride hat die Aufgabe, die Inhalte und Vorgaben des RNVP zu konkretisieren und zu vertiefen. Er beinhaltet stationsbezogene Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes. Der Maßnahmenplan kann einfacher aktualisiert werden als der Regionale Nahverkehrsplan. Neben der vertiefenden Planung stellt er somit ein Arbeitsdokument dar, in dem die Änderungen, Ausbaumaßnahmen und die inzwischen neuen Erkenntnisse gegenüber dem RNVP fortgeschrieben werden. Gerade im Themenfeld Park+Ride und Bike+Ride zeigt sich, dass fortwährend Änderungen, Wechselbeziehungen, andere Werthaltungen und neue Entwicklungen stattfinden.

Die Motivation, die vertiefende Betrachtung durchzuführen, ergibt sich aus der Überlastung einzelner Strecken und Park+Ride-Anlagen, dem teilweise ein-

geschränktes Angebot verfügbarer Flächen und konkurrierenden Nutzungen im Umfeld von Verkehrsstationen sowie den Zielen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Kurze Wege zu den Stationen sollen wenn möglich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Eine regionale Strategie, die übergeordnet alle Aspekte einbezieht, liefert den größten Beitrag zur Sicherung der Mobilität. Die inhaltliche Konzeption und Bearbeitung erfolgte in Kooperation mit der Integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (ivm). Damit konnten wesentliche Informationen hinsichtlich Kapazitäten, Auslastungen oder auch der straßenseitigen Anbindung von Park+Ride-Anlagen in den Maßnahmenplan einfließen.

Strategischer Handlungsbedarf und stationsbezogene Maßnahmenempfehlungen

Der Maßnahmenplan Park+Ride des RMV stellt einen zentralen planerischen Teil dieses regionalen verbundweiten Konzeptes dar. Basierend auf Bestandsdaten und Auslastungserhebungen haben RMV und ivm über die Anforderungen der Kunden und entwickelte Standards einen strategischen Handlungsbedarf ermittelt und stationsbezogene Maßnahmenempfehlungen abgeleitet.

Ziele sind die Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs, die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs, die Anbindung von ländlichen Bereichen an Schienenverkehrsachsen und die funktionale Optimierung des Fuß- und des Radverkehrs. Der Maßnahmenplan Park+Ride soll über die Empfehlungen einen Anstoß geben und die verantwortlichen Personen und Akteure zu Maßnahmen motivieren und zusammenführen. Gemeinsam sollen die Empfehlungen dann geprüft, weiterentwickelt und zur Umsetzung gebracht werden.

Ausgangslage und Rahmenbedingungen



Park+Ride verbindet

Intermodale Verkehrsangebote wie Park+Ride und Bike+Ride spielen eine wichtige Rolle bei der Sicherung der Mobilität. Sie schaffen die Voraussetzung dafür, dass die Menschen in unserer Region einen guten Zugang zu den Bus- und Bahnangeboten vorfinden und fördern die Nahmobilität.

Gerade in den Flächenlandkreisen schaffen diese Angebote eine Alternative zur alleinigen Nutzung des privaten Pkw. Dies ist vor dem Hintergrund steigender Mobilitätskosten und den Auswirkungen des demografischen Wandels vor allem auf ländlich geprägte Räume von besonderer Bedeutung. Damit kann eine bessere Ausnutzung und ein wirtschaftlicherer Betrieb der gesamten Verkehrsinfrastruktur erreicht werden – ein wichtiger Aspekt bei knapper werdenden finanziellen und räumlichen Ressourcen und der schwindenden Akzeptanz beim Infrastrukturausbau.

Der Ballungsraum und insbesondere die Zentren und Arbeitsplatzschwerpunkte sind räumlich eng mit den umliegenden Gebieten verflochten. Hier leistet eine gute Schienenverkehrsanbindung, die auch die Fläche erreicht, einen wichtigen Beitrag zur verträglichen Abwicklung der Verkehre in den Kernstädten wie Frankfurt,

Darmstadt, Wiesbaden, Gießen, Fulda und Marburg. Rund 90 Prozent der Park+Ride-Kunden im RMV-Gebiet sind Berufspendler. Wichtigstes Fahrtziel der Park+Ride-Nutzenden ist dabei die Stadt Frankfurt am Main. Unter www.pundr.hessen.de können Interessierte die vorhandenen Park+Ride-Angebote auf einer zentralen Plattform einsehen.

Park+Ride sichert die Anbindung peripherer Standorte an die Schienenverkehrsachsen

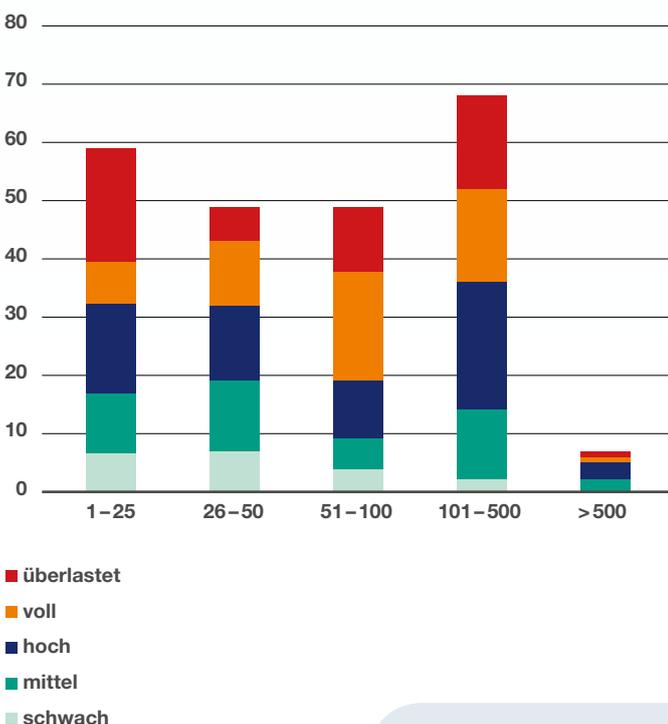
Intermodale Verkehrsangebote wie Park+Ride und Bike+Ride schaffen die Voraussetzungen für einen direkten Zugang zu den Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Park+Ride stellt dabei die Anbindung der Siedlungsgebiete an den Schienenverkehr sicher, die für einen direkten Zugang zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu weit von den Stationen und Bahnhöfen entfernt liegen und für die kein adäquates Busangebot betrieben werden kann. Aus rund 80 Prozent der Fläche des RMV-Gebietes kann innerhalb von 15 Minuten Fahrzeit ein Bahnhof oder eine S-Bahnstation mit dem Pkw erreicht werden. Insbesondere für die ländlich geprägten Landkreise und Gebiete kann so eine Anbindung an die wichtigen Schienenverkehrsachsen ermöglicht werden.

Die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Park+Ride-Nutzung sind gut

Die infrastrukturellen Voraussetzungen für Park+Ride wie auch für Bike+Ride sind günstig: Die wichtigsten zentralen Bahnhöfe und Stationen zum Beispiel in der Stadt Frankfurt am Main sind mit dem ÖPNV aus den umliegenden Städten und Landkreisen in der Regel in maximal 45 Minuten Reisezeit zu erreichen, aus dem weiteren RMV-Gebiet innerhalb von 90 Minuten – und dies bei guter Angebotsqualität vor allem in der Hauptverkehrszeit.

Rund 250 der insgesamt 400 Stationen im RMV-Gebiet verfügen über Park+Ride-Anlagen. Generell weisen die Stationen mit Park+Ride-Anlagen eine hohe Fahrgastfrequenz auf. Im RMV-Gebiet stehen damit insgesamt rund 28.000 Stellplätze auf offiziell ausgewiesenen Park+Ride-Anlagen zur Verfügung.

Abbildung 1: Größe und Auslastung der Park+Ride-Angebote an den Bahnhöfen und Stationen im RMV-Gebiet



Hinzu kommen weitere Parkgelegenheiten an vielen Stationen, die zwar nicht offiziell als Park+Ride-Anlage ausgewiesen und gewidmet sind, aber offenkundig als solche genutzt werden. Diese Bereiche umfassen rund 6400 weitere Stellplätze. Im Umfeld mancher Bahnhöfe werden diese „Park+Ride-Gelegenheiten“ parallel zu offiziellen Park+Ride-Angeboten genutzt. An vielen Stationen strahlt die Park+Ride-Nachfrage auf umliegende Bereiche oder in Wohngebiete aus. Die so entstehenden Nutzungskonflikte sind ein unerwünschter Nebeneffekt von Park+Ride.

Die Park+Ride-Anlagen sind weitestgehend ausgelastet oder sogar überlastet – es besteht offensichtlicher Handlungsbedarf

An mehr als einem Viertel der 400 betrachteten Bahnhöfe und Stationen im RMV-Gebiet sind die Park+Ride-Anlagen voll ausgelastet, an knapp einem weiteren Viertel wurde eine Überlastung festgestellt. Damit ist mehr als die Hälfte der Anlagen stark frequentiert.

Park+Ride wird dabei mehrheitlich durch Berufspendler mit Fahrziel Frankfurt am Main genutzt: Rund 90 Prozent der Park+Ride-Nutzenden fahren mit der Bahn weiter zu ihrem Arbeitsplatz – und dieser liegt zu 85 Prozent in der Stadt Frankfurt am Main. Die Nutzung von Park+Ride-Anlagen für Nutzergruppen mit anderem Fahrtzweck spielt nur eine untergeordnete Rolle. Außerhalb typischer „Park+Ride-Zeiten“, zum Beispiel abends oder am Wochenende, ergeben sich wiederum Möglichkeiten, die dann freien Kapazitäten anderweitig (zum Beispiel für auf kurze Zeit begrenzte Veranstaltungen) zu nutzen.

Die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Park+Ride-Nutzung **sind gut**

P+R-Maßnahmenplan: Größe und Auslastung des P+R-Angebotes



Abbildung 2:
Größe und Auslastung des Park+Ride-
Angebotes nach der räumlichen Lage

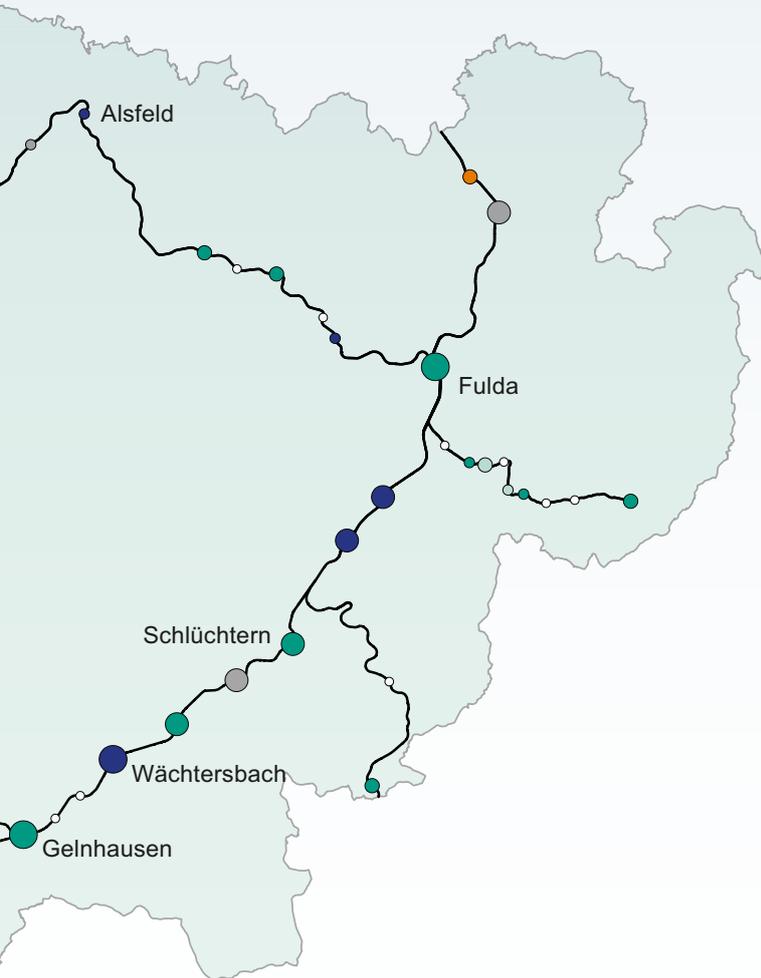
Auslastung

- geringe Auslastung
- mittlere Auslastung
- hohe Auslastung
- Vollausslastung
- Überlastung
- keine Daten
- kein P+R-Angebot

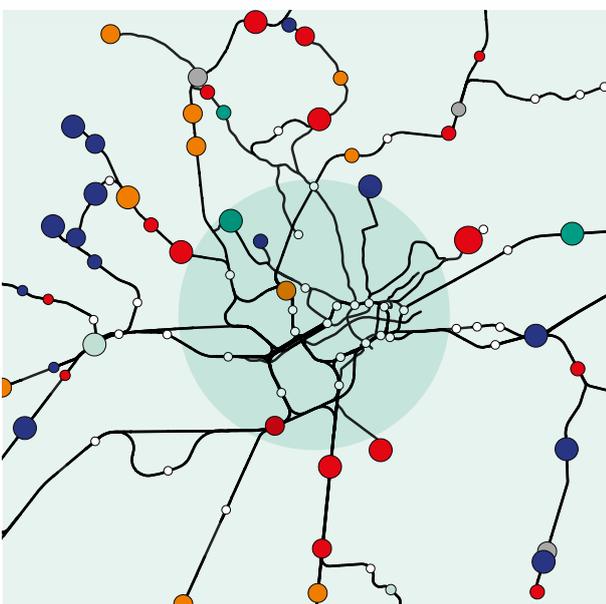
Stellplatzzahl der Park+Ride- Angebote an der Station

- 0
- 1–25
- 26–50
- 51–100
- 101–500
- > 500

0 10 20 30 Kilometer



Ausschnitt Frankfurt am Main



Die Darstellung der Größe und Auslastung der Anlagen nach ihrer räumlichen Lage zeigt eine hohe Auslastung und Überlastung im mittleren Entfernungsbereich um Frankfurt, teilweise auch an mittelhessischen Stationen. In den vergangenen Jahren ist die Park+Ride-Nachfrage im RMV-Gebiet stetig angestiegen, ohne dass eine gleichwertige Erhöhung der Stellplatzkapazitäten stattgefunden hat. Größere Kapazitätsreserven sind nur noch punktuell vorhanden. Diese freien Kapazitäten reichen jedoch nicht aus, um die potenzielle Nachfrage abzudecken.

Hinzu kommt, dass je nach Lage die Angebote auch für „Park+Ride-fremde“ Zwecke genutzt werden, indem zum Beispiel Anwohner oder Beschäftigte umliegender Betriebe ihre Pkw dort abstellen und wichtige Kapazitäten blockieren. An einigen der bestehenden Anlagen sind zudem Qualitätsmängel sichtbar. Schließlich verfügen 150 Stationen, das sind knapp 40 Prozent der Stationen im Gebiet des RMV, nicht über ein Grundangebot an Park+Ride-Stellplätzen.

Die Analyseergebnisse zur Park+Ride-Nutzung und zum Park+Ride-Angebot im RMV-Gebiet zeigen unter anderem, dass weitere Kapazitätsreserven geschaffen werden können durch

- den Ausbau bestehender Anlagen oder gegebenenfalls den Neubau,
- die Vermeidung von Fremdnutzung, sicherzustellen durch Kontrolle oder abgestimmte Bewirtschaftungskonzepte und
- Maßnahmen, die – je nach Stationstyp und bei einem hohen Anteil von Park+Ride-Nutzenden aus dem nahräumlichen Umfeld – das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und die ÖPNV-Nutzung für den Weg zum Bahnhof attraktiver machen sowie
- die verbesserte Ausnutzung der verfügbaren (Rest-) Kapazitäten durch intelligente Information und Steuerung.

Nicht zuletzt tragen diese Maßnahmen gemeinsam dazu bei, den Zugang zu den Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel für die Bürgerinnen und Bürger zu verbessern.

Tabelle 1: Verantwortung für die Park+Ride-Anlagen im Bestand

Gemarkung	kommunal	DB AG	sonstige	Gesamt
Kreisfreie Städte	69%	6%	25%	100%
Kreisangehörige Städte mit Sonderstatus	73%	24%	3%	100%
Kreisangehörige Städte ohne Sonderstatus	71%	16%	13%	100%
Kreisangehörige Gemeinden	74%	14%	12%	100%
Gesamt	71%	14%	15%	100%

Herausforderung Finanzierung, Planung, Bau und Betrieb

So vielschichtig wie die Angebotsstruktur ist auch die Anzahl der beteiligten Akteure, wenn es um die Planung, den Bau und auch den Betrieb der Park+Ride-Angebote sowie die Umsetzung flankierender Maßnahmen geht.

In Hessen liegen die Park+Ride-Anlagen mehrheitlich in der Verantwortung der Kommunen. Das bedeutet, dass sowohl Planung als auch spätere Umsetzung in erster Linie durch die jeweilige Kommune, in der sich die Station befindet, aktiv voran getrieben werden muss.

Die Förderung eines wohnortnahen Umstieges auf den ÖPNV erfordert eine abgestimmte Konzeption und Herangehensweise und muss sich auch auf eine gemeinsame Finanzierungsgrundlage verständigen. Die Förderung der erforderlichen Investitionen erfolgt über Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes beziehungsweise des Entflechtungsgesetzes.

Mit der Förderung der Baukosten für Park+Ride-Anlagen durch Hessen Mobil und der Unterstützung von Planungskosten im Rahmen der Stationsentwicklung durch den RMV liegen für das RMV-Gebiet zwei zentrale Förderinstrumentarien vor. Diese gilt es vor dem Hintergrund der sich ändernden Rahmenbedingungen und Anforderungen für die Umsetzung eines regional abgestimmten Park+Ride-Konzeptes anzupassen.

Vielfach stellt sich die Frage einer Bewirtschaftung von Park+Ride-Anlagen. Für die durch das Land Hessen geförderten Anlagen ist derzeit nur eine maximal zulässige Parkgebühr von 0,50 Euro möglich. Da diese Parkgebühr deutlich unter derjenigen einer städtischen Parkraumbewirtschaftung liegt, kann es in zentrumsnahen Lagen zu einem erhöhten Fremdarkeranteil kommen. Für eine gezielte Nachfragesteuerung im Sinne von Park+Ride wäre beispielsweise für die Zukunft die Kombination eines Park+Ride-Tarifs, der sich gezielt einer oder einer Gruppe von Park+Ride-Stationen zuordnen lässt, mit Zeitkartenangeboten für die Nutzung des ÖPNV denkbar.

Ergänzend zum vorliegenden Maßnahmenplan steht den Aufgabenträgern mit der Datenbank „Stationsinfo“ und den darin enthaltenen Park+Ride- und Bike+Ride-Informationen eine umfassende Datengrundlage im Verbundgebiet zur Verfügung. Die Datenbank liefert wichtige Planungsgrundlagen und ist Basis für Informations- und Auskunftsdienste.

Kundenanforderungen und Standards

Ziel des verbundweiten Park+Ride-Konzeptes ist die Förderung eines wohnortnahen Umstiegs auf die Angebote des öffentlichen und hier insbesondere des schienengebundenen Personennahverkehrs.

Im Sinne einer intelligenten Verknüpfung der Verkehrsmittel ist es erforderlich, die Wechselwirkungen von Pkw-, Rad- und Fußverkehr und auch mit dem ergänzenden öffentlichen Nahverkehr zu betrachten.

Park+Ride ist dabei eine der Möglichkeiten, zum Bahnhof, zur Station oder zur Bus-Haltestelle zu gelangen. Für Personen aus dem näheren Umfeld sind das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren bessere Alternativen, die es entsprechend zu fördern gilt. Von daher sind aus Sicht der Fußgänger und Radfahrer attraktive, sichere und direkte Wegeverbindungen ebenso wichtig wie Park+Ride-Angebote. Gute und direkte Busanbindungen können den Zugang aus weiter entfernten städtischen Gebieten an die Stationen abdecken. Park+Ride sollte also keinesfalls als Konkurrenz zu den Busangeboten oder anderen Alternativen ausgebaut werden. In der Regel stellt erst für Entfernungen ab 5 Kilometer oder bei einer fehlenden Busanbindung Park+Ride eine wirkliche Option dar.

Abbildung 3: Darstellung der Zugangsformen zum ÖPNV und deren Push-/Pull-Faktoren

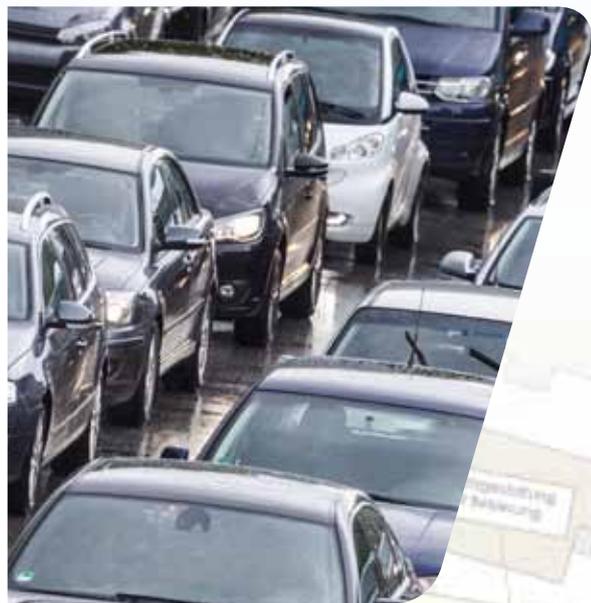
Ziele/Wechselwirkungen

Verkehrsmittel der Wegekette



Anforderungen der Kunden sind vielschichtig

In der Praxis zeigt sich, dass häufig nicht wohnortnah auf den ÖPNV umgestiegen wird. Längere Anfahrten mit dem Pkw werden in Kauf genommen, um in kostengünstige Tarifzonen zu gelangen oder ein besseres SPNV-Angebot nutzen zu können. So wird beispielsweise auch ein etwas weiter entfernt gelegener Halt eines RegionalExpress (RE) auf Grund der höheren Geschwindigkeit und geringeren Anzahl an Unterwegshalten einem S-Bahn-Halt vorgezogen. Darüber hinaus spielen auch die Qualität der Verkehrserschließung, die Topografie im Einzugsbereich der Verkehrsstation oder das Mobilitätsverhalten der jeweiligen Person eine wichtige Rolle.



Einige Kunden nutzen Park+Ride nur an bestimmten Wochentagen, zum Beispiel, wenn sie nach der Arbeit direkt zum Sport oder zu anderen Freizeitbeschäftigungen fahren und den Pkw als Ablageort oder für die späte Rückfahrt benötigen. An anderen Wochentagen nutzen sie nur öffentliche Verkehrsmittel oder fahren mit dem Rad zum Bahnhof. Das bedeutet, die Kunden sind flexibel und suchen sich das für sie jeweils optimale Verkehrsmittel oder die jeweils beste Verkehrsmittelkombination aus.

Generell gilt, dass sich alle Kunden eine durchgängige Wegekette ohne Störungen oder Barrieren und eine möglichst flexible Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel wünschen.

Neben dem Angebot von Park+Ride – Stellplätzen sollen daher auch immer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und verstärkt auch für Elektrofahrräder vorgesehen werden.

Ergänzend zur Abstellung von Fahrzeugen zu Park+Ride und Bike+Ride sollen an Stationen, die noch keine Möglichkeit für kurzzeitiges Anhalten von Pkw zum Ein- und Aussteigen bieten, die Errichtung von sogenannten Kiss+Ride-Stellplätzen bei der Konzeption von Park+Ride-Anlagen berücksichtigt werden.

Eine gute Information über das vorhandene Angebot an Stellplätzen, an ÖPNV-Angeboten und an Wegeleitungen vor Ort hilft dem Kunden Barrieren zur Nutzung abzubauen. Damit die Angebote auch bekannt werden, sind daher geeignete Informationskanäle und Medien vorzuhalten.

Der Maßnahmenplan orientiert sich an zentralen Grundsätzen, die darauf abzielen, Kundenanforderungen einerseits und Anforderungen der Planung und Stadtgestaltung andererseits in Einklang zu bringen.



Hieraus ergeben sich zentrale, handlungsleitende Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes in der Region:

- Park+Ride-Anlagen liegen an den wichtigen, zentralen Achsen des ÖPNV und ermöglichen damit einen möglichst wohnortnahen Umstieg. Beeinträchtigungen im Umfeld und in den Anfahrtswegen (zum Beispiel durch Tempo-30-Zonen) sollten vermieden werden.
- Bei der Dimensionierung von Park+Ride-Anlagen wird das vorhandene Angebot an lokalem Busverkehr berücksichtigt.
- Bei der Planung von Park+Ride-Anlagen sind Aspekte der Nahmobilität zu berücksichtigen, damit eine ungewollte Konkurrenz zu Fuß- und Radverkehr im wohnortnahen Umfeld vermieden werden kann.

- Park+Ride-Angebote sollen nach Möglichkeit nur zur Weiterfahrt mit der Bahn (oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln) genutzt werden.
- Daher führen Park+Ride-Anlagen an Stationen in zentralen Lagen und in der Nähe von Arbeitsplatzschwerpunkten häufig zu Nutzungskonflikten und dienen meist nicht primär der Stärkung des ÖPNV.
- Park+Ride-Angebote sollten nach Möglichkeit aufeinander abgestimmt geplant werden. Nicht nur einzelne Stationen, sondern die Angebote und Rahmenbedingungen aller relevanten Stationen entlang der SPNV-Achsen sind daher bei der Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes zu berücksichtigen.
- Um zukünftigen Entwicklungen gerecht zu werden, ist es empfehlenswert, im Zuge von Neubau, Erweiterungen und Modernisierungsmaßnahmen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge oder zumindest erforderliche Stromversorgungen für das Nachrüsten von Elektroladesäulen vorzusehen.

Der Regionale Nahverkehrsplan hat diese Leitlinien in einigen Punkten bereits weiter konkretisiert und in einer Empfehlung zusammengeführt (Tabelle 2).

Bei der Planung und Bemessung der Anlagen, der Beleuchtung, der Ausführung von Oberflächen, der Markierung von Stellplätzen oder der Bepflanzung können die entsprechenden Richtlinien wie zum Beispiel die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) berücksichtigt werden. In jeder Park+Ride-Anlage sind Parkstände mit besonderer Zweckbestimmung vorzusehen. Für Mobilitätseingeschränkte sind mindestens drei Prozent der Stellplätze, mindestens jedoch ein Parkstand nach DIN 18040 rollstuhl- und behindertengerecht auszuführen. Zudem ist zu prüfen, ob die Installation von Ladeinfrastruktur für Elektro-Fahrzeuge sinnvoll ist.



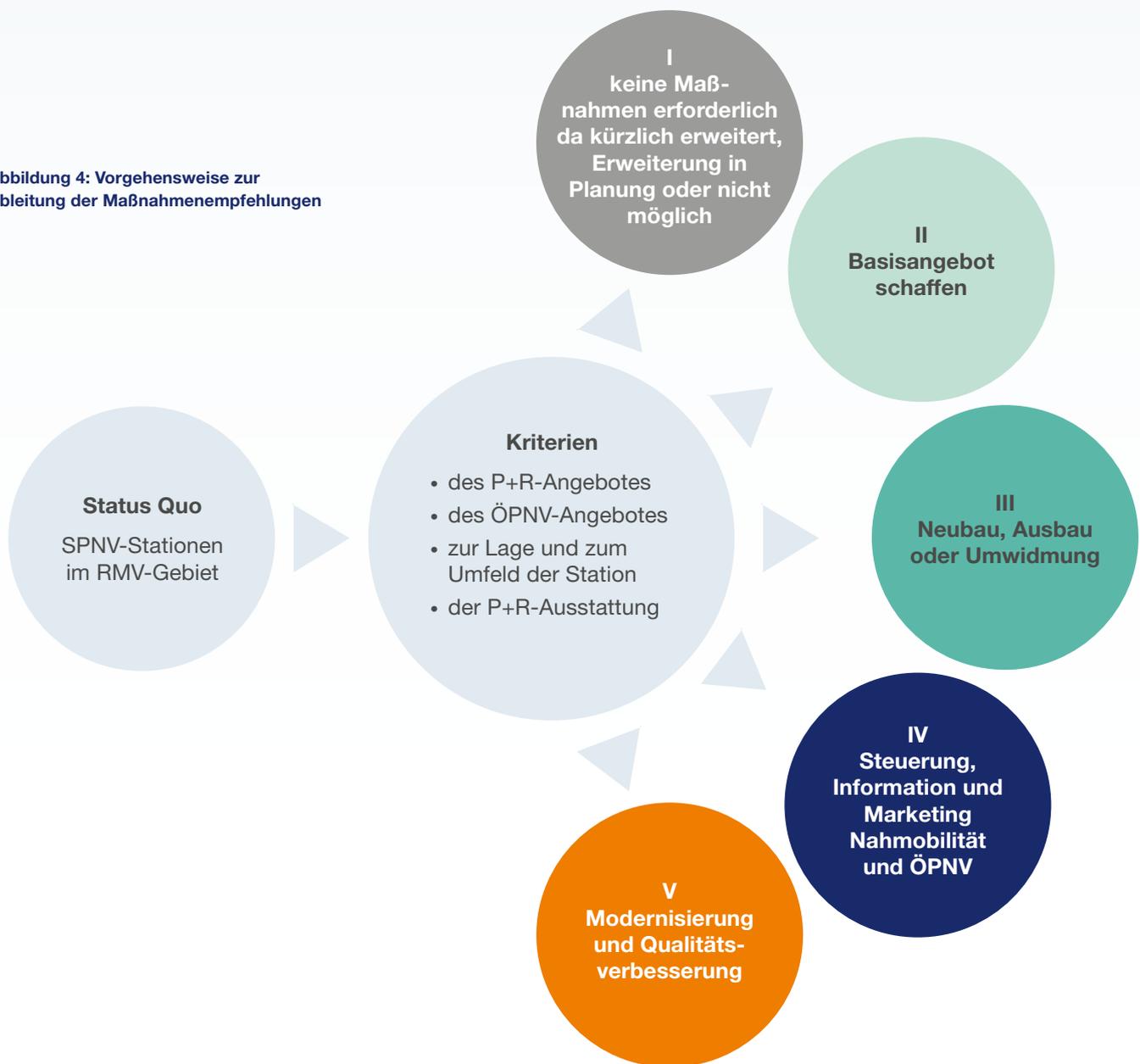
Tabelle 2: Empfehlung zu Park+Ride-Anlagen [2014, RMV]

Kriterium	Empfehlung
übergeordnete Prinzipien	<ul style="list-style-type: none"> • Angebote von Park+Ride-Anlagen möglichst nah an der Reisequelle (dezentrale Anordnung) • Minimierung der Belästigung für die Anwohner im Umfeld der Anlage • dezentrale Verantwortung (Bewirtschaftung) der Park+Ride-Anlagen • übersichtliche, gut einsehbare und einfach befahrbare Konzeption und Gestaltung • keine oder minimale Nutzungsgebühren • einfach zugängliche Informationsmöglichkeiten über die Angebote von Park+Ride
Mindestangebot	5–10 Stellplätze
Grundangebot	10–50 Stellplätze
Individualangebot	50–200 Stellplätze
Großanlagen	>200 bis > 1000 Stellplätze



Herangehensweise und methodisches Vorgehen

Abbildung 4: Vorgehensweise zur Ableitung der Maßnahmenempfehlungen



Der Maßnahmenplan Park+Ride betrachtet schwerpunktmäßig die Stationen, die voll ausgelastet oder überlastet sind. Maßnahmenempfehlungen zielen also primär darauf ab, Kapazitäten zu schaffen, um bestehende oder zukünftig zu erwartende Engpässe zu mindern oder zu beseitigen.

Die Erstellung des Maßnahmenplans Park-Ride umfasst im Wesentlichen drei zentrale Phasen:

1. Festlegung eines Katalogs zentraler Maßnahmenempfehlungen, aus dem die jeweils passende für jede der 400 betrachteten Stationen im RMV-Gebiet empfohlen wird.
2. Erstellung von Kriterien zur Bewertung, ob und in welchem Rahmen Handlungsbedarf an der jeweiligen Station besteht. Berücksichtigt werden hierbei unter anderem die planerische Sicht und ob kurzfristig Handlungsbedarf besteht.
3. Maßnahmenempfehlung: Es erfolgt für jede der untersuchten Stationen eine Zuordnung geeigneter Empfehlungen (beispielsweise Kapazität, Qualität, Ausstattung...).

Die Ergebnisse sind in einer Karte übersichtlich dargestellt oder bezogen auf den Namen der jeweiligen Verkehrsstation im Anhang tabellarisch aufgelistet (siehe Einleger).

Kriterien für Maßnahmenempfehlungen

Unter Einbeziehung der Kriterien Auslastung der vorhandenen Park+Ride-Anlagen, Parkdruck im Umfeld, der ÖPNV-Zubringer (Angebote im Zulauf zur Verkehrsstation), der Kapazität im SPNV-Angebot in der Hauptverkehrszeit, von Lagekriterien (Lage relativ zum Ballungszentrum, Flächenverfügbarkeit, Zufahrt durch sensible Bereiche) und der Qualität der Ausstattung wird jede Verkehrsstation bewertet. Für die Ableitung von Handlungsempfehlungen werden Merkmale der Stationen in Bezug auf das bereits vorhandene Park+Ride-Angebot und die Park+Ride-Nachfrage, das ÖPNV-Angebot sowie Lage und Umfeld herangezogen.

Kein Handlungsbedarf wird gesehen, wenn ein Park+Ride-Angebot vorhanden ist und genutzt wird, aber noch in nennenswertem Umfang freie Kapazitäten bietet. Hier wird empfohlen zu prüfen, ob Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung und Modernisierung erforderlich sind.

Für Stationen, an denen bereits Park+Ride-Maßnahmen geplant sind, sich im Bau befinden oder kürzlich umgesetzt wurden, werden zunächst keine weiteren Maßnahmenempfehlungen gegeben.

Maßgeblich für die Zuordnung von Maßnahmenempfehlungen ist auch, ob die hohe Auslastung einer Park+Ride-Anlage auf regulärer Nutzung beruht. Park+Ride-Anlagen werden in Teilen im Zielverkehr zum Beispiel von im Umfeld Beschäftigten genutzt, andere werden aus dem Nahbereich angefahren, wieder andere aus großen Distanzen. Mit dem Kriterium „Räumliche Nachfragestrukturen und Fremdnutzung“ wird geprüft, ob ein „echtes“ Park+Ride-Nachfragepotenzial aus Gemeinden und Ortsteilen im Umfeld gegeben ist, die nicht über eigene Park+Ride-Angebote verfügen.

In diesem Zusammenhang werden auch Zubringerangebote des ÖPNV betrachtet: Ist eine hohe „echte“ Park+Ride-Nachfrage vorhanden, die nicht adäquat durch bestehende lokale ÖPNV-Angebote bedient werden kann, wird empfohlen, den Ausbau des Park+Ride-Angebotes zu prüfen.

Tabelle 3: Kriterien zu stationsbezogenen Merkmalen

Kriterium	Empfehlung
P+R-Angebot und -Nachfrage	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandensein, Größe und Auslastung von Park+Ride-Angeboten • Auslastung vorhandener Park+Ride-Angebote • Status Stationsentwicklung (mit Relevanz für Park-Ride) • Maximalgröße des Park+Ride-Angebotes an einer Station (wird nur indirekt betrachtet)
ÖPNV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • verfügbare Fahrzeugkapazitäten zur Fahrgastaufnahme • Abdeckung Zubringerangebot ÖPNV
Lagekriterien	<ul style="list-style-type: none"> • Lage relativ zu Ballungszentren • Qualität der Rad- und Fußwegeanbindung (wird erst im Rahmen des Konzeptes betrachtet) • Lage im Siedlungsgebiet und Straßenverkehrsanbindung • Flächenverfügbarkeit im Stationsumfeld • räumliche Nachfragestrukturen und Fremdnutzung
Park+Ride-Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Befestigung • Beleuchtung • Markierung • Gesamtzustand

Ein weiteres Kriterium betrifft die Zufahrtsituation: Ist die Zufahrt zu einer Station nur durch Wohngebiete, Tempo-30-Zonen oder Nebenstraßen möglich, sollte von einer Erweiterung des Park+Ride-Angebotes abgesehen werden.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität der vorhandenen Park+Ride-Angebote werden Merkmale wie Befestigung, Beleuchtung und Allgemeinzustand bewertet. Ein sehr niedriger Ausstattungs- und Qualitätsstandard führt zur Empfehlung der Modernisierung der Anlage.

In Tabelle 3 sind die stationsbezogenen Merkmale zusammengestellt.



Maßnahmen- Empfehlungen

Der Maßnahmenplan Park+Ride gibt für jede der 384 SPNV-Stationen sowie für ausgewählte U-Bahn- und Tram-Stationen im RMV-Gebiet eine Einschätzung zur Handlungsempfehlung ab. Jede Empfehlung mit Ausnahme von „kein Handlungserfordernis“ beinhaltet eine oder mehrere Maßnahmen, die gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Aufgabenträgern vor Ort hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit geprüft und weiter konkretisiert werden müssen. So ist beispielsweise zu klären, ob die Eigentümer einer in diesem Rahmen als geeignet eingeschätzten Fläche auch bereit wären, das Grundstück zu verkaufen oder für eine langfristige Gestattung frei zu geben. Während der Bau von Park+Ride-Anlagen durch Fördermittel des Landes Hessen unterstützt wird, sind die Betriebs- und Unterhaltungskosten nicht förderfähig.

Die Maßnahmenempfehlungen sind in 5 Handlungsstrategien zusammengefasst:

- kein Handlungserfordernis (keine Maßnahmenempfehlung)
- Schaffung eines Basisangebotes
- Kapazitätserweiterungen Park+Ride (Neubau, Ausbau)
- Marketingmaßnahmen (ÖPNV, Nahmobilität, Steuerung, Organisation, Information)
- Modernisierung und Ausstattung

Um einer SPNV-Station eine Handlungsstrategie und damit Maßnahmen zuordnen zu können, wurde diese zunächst anhand des in Abschnitt 5 beschriebenen Kriterienkatalogs bewertet. Dieser Katalog basiert auf den im Regionalen Nahverkehrsplan verankerten Planungsgrundsätzen.

Diese **Maßnahmen** tragen gemeinsam dazu bei, den Zugang zu den Stationen für die **Bürgerinnen** und **Bürger** zu verbessern.

P+R-Maßnahmenplan: Empfehlungen

für Regional-,
S- und U-Bahn-Stationen
im RMV-Gebiet

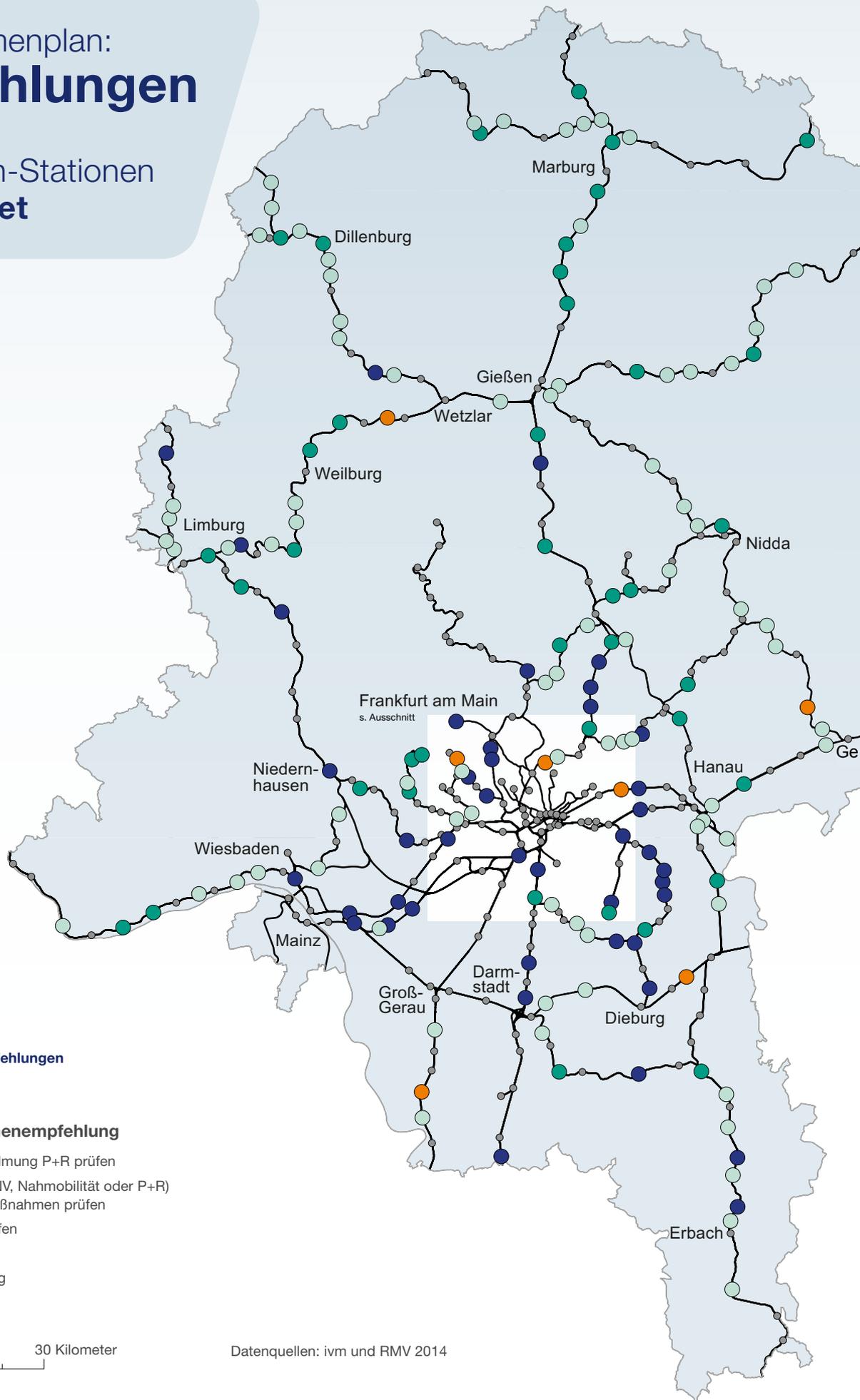


Abbildung 5: Maßnahmenempfehlungen

Kategorien der Maßnahmenempfehlung

- Neubau/Ausbau oder Umwidmung P+R prüfen
- Marketing-Maßnahmen (ÖPNV, Nahmobilität oder P+R) und/oder steuernde P+R-Maßnahmen prüfen
- Schaffung Basisangebot prüfen
- Modernisierung P+R prüfen
- keine Maßnahmenempfehlung

0 10 20 30 Kilometer

Datenquellen: ivm und RMV 2014



Die Kategorien der Maßnahmenempfehlungen

I Kein Handlungserfordernis

Hierunter fallen Stationen, an deren Park+Ride-Anlagen kürzlich Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt wurden, im Bau oder geplant sind. Hinzu kommen Stationen, an denen ein Ausbau oder eine Erweiterung aufgrund örtlicher Rahmenbedingungen als nicht möglich oder nicht sinnvoll betrachtet wird. Dies betrifft vor allem innenstadtnahe Lagen oder Stationen mit „ungünstiger“ Pkw-Zufahrtssituation, zum Beispiel durch sensible Bereiche wie Wohngebiete.

II Schaffung eines Basisangebotes an Stationen ohne Park+Ride-Anlagen

An den SPNV-Stationen außerhalb der Ballungszentren soll es zukünftig mindestens ein Park+Ride-Grundangebot in einer Größenordnung von rund 10 Stellplätzen geben. Stationen, an denen es bislang kein Park+Ride-Angebot gibt, sollen entsprechend ausgebaut werden.

III Kapazitätserweiterungen (Neubau, Ausbau oder Umwidmung von Flächen)

Als Kapazitätserweiterungen werden infrastrukturelle Maßnahmen zur Herstellung neuer oder zusätzlicher Stellplatzkapazitäten bezeichnet. In Abhängigkeit von der Situation vor Ort müssen bauliche Maßnahmen, Umwidmungen und/oder der Erwerb geeigneter Flächen vorausgehen.

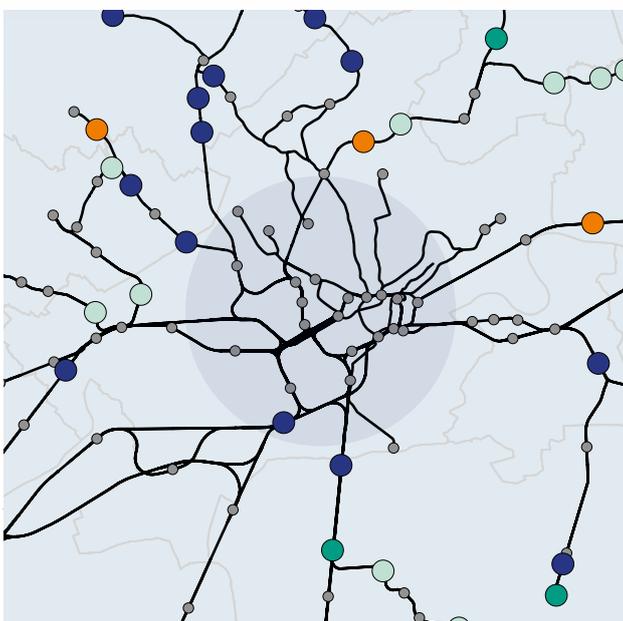
Es ist daher zwischen einer Kapazitätserweiterung durch

- Neubau,
- Ausbau bestehender Angebote fördern und
- Umwidmung ungeregelter Parkflächen und -gelegenheiten

zu unterscheiden.

Zu beobachten ist, dass allein eine Umwidmung bestehender, als Park+Ride genutzter Flächen keine zusätzlichen Kapazitäten schafft, sondern lediglich die Anzahl offizieller Park+Ride-Stellplätze erhöht wird.

Ausschnitt Frankfurt am Main



IV Steuerung, Organisation, Information und Marketing

Hierunter fallen Maßnahmen, mit denen zum einen ungewollte Nutzungen auf den Park+Ride-Anlagen reduziert und so freie Kapazitäten für tatsächliche Park+Ride-Kunden geschaffen werden. Dies kann beispielsweise durch die Einführung von Beschränkungen der Parkdauer, Kontrolle der Kundengruppe oder die Einführung einer Bewirtschaftung sowie durch konsequente Sanktionierung von Zuwiderhandlungen erreicht werden.

Zum anderen zielen Informations- und Marketingmaßnahmen darauf ab, dass Park+Ride-Kunden, die aus dem Nahbereich zum Bahnhof/zur Station kommen, zukünftig auch das Fahrrad oder den Bus nutzen oder einfach zu Fuß zum Bahnhof gehen. Die hierdurch frei werdenden Kapazitäten stehen damit wieder der eigentlichen Zielgruppe für Park+Ride zur Verfügung. Voraussetzung ist, dass gute ÖPNV-Verbindungen und Rad- und Fußverkehrsverbindungen bestehen.

V Modernisierung und/oder Verbesserung der Ausstattung

An drei Prozent der Stationen ist die Qualität von Ausstattung und Erscheinungsbild des Park+Ride-Angebotes als nicht gut zu bewerten. Für diese Stationen wird empfohlen, eine Modernisierung zu prüfen. Hiermit sind zum Beispiel die Errichtung, Ergänzung oder Aufwertung von Beleuchtungseinrichtungen, die Befestigung des Untergrundes oder die Markierung von Stellplätzen gemeint.

Wird aufgrund der Lage einer Station entschieden, das dortige Park+Ride-Angebot nicht weiter zu entwickeln oder ist die erwartete „echte“ Park+Ride-Nachfrage sehr gering, wird keine umfassende Modernisierung empfohlen.

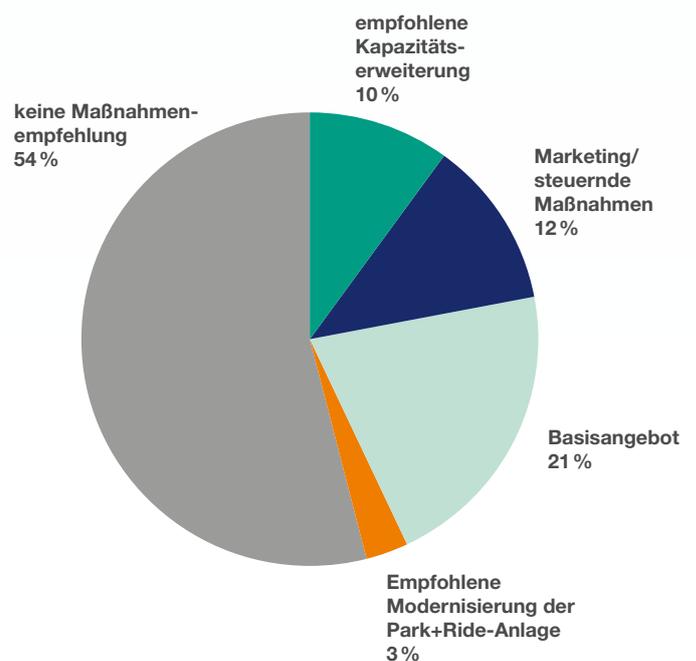
Grundlegende Empfehlungen zur Schaffung eines ausgewogenen Gesamtangebotes

Ein Anlass für die Nutzung von Park+Ride aus dem erweiterten Bahnhofsumfeld kann sein, dass die Wegeführung im Umfeld einer Station umwegig ist oder Mängel und Barrieren aufweist. Häufig veranlasst das Pendler dazu, auf dem eigentlich kurzen Weg zum Bahnhof den Pkw zu nehmen, anstatt zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren.

Grundsätzlich wird daher empfohlen, vor dem Ausbau einer Anlage zu prüfen, ob

- eine Verbesserung der Anbindungen für den Fuß- und Radverkehr zu einer Entlastung führen kann oder
- es Verbesserungspotenziale im ÖPNV-Anschluss gibt.

Abbildung 6: Park+Ride-Maßnahmenempfehlungen nach Maßnahmenklasse (prozentualer Anteil, inkl. „keine Empfehlung“)



Hierzu ist eventuell durch ergänzende Befragungen zu erfassen, ob größere Anteile der Park+Ride-Kunden aus dem erweiterten Bahnhofsumfeld stammen und inwieweit Mängel in der Fußwegeanbindung, Radverkehrsinfrastruktur oder dem lokalen ÖPNV-Angebot gesehen werden.

Sofern durch eine Anschlusssicherung im lokalen ÖPNV-Angebot und eine direkte Bedienung der Wohngebiete eine Verbesserung erzielt werden kann, ist eine Erweiterung des Park+Ride-Angebotes nicht unbedingt erforderlich.

Für knapp ein Viertel der untersuchten SPNV-Stationen wird die Schaffung eines Basisangebotes an Park+Ride-Stellplätzen empfohlen, damit Park+Ride ermöglicht wird. Hierfür bleibt zu prüfen, ob und in welchem Rahmen geeignete Flächen vorhanden sind oder verfügbar gemacht werden können.

Unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Bewertungskriterien zur Lage und dem ÖPNV-Zubringerangebot wird die Prüfung eines Neu- und Ausbaus beziehungsweise eine Umwidmung für 10 Prozent der SPNV-Stationen empfohlen.

Bei 12 Prozent der Stationen können Maßnahmen zur Steuerung, Information sowie ein gezieltes Marketing zu einer Optimierung bei der Belegung der Park+Ride-Anlagen führen. Diese liegen vornehmlich im Umfeld der größeren Städte der Region. Ein Grund hierfür ist, dass in diesen Gebieten häufiger lokale Busangebote mit relativ hohem Standard existieren, die oftmals bereits auf die Fahrpläne des Schienenverkehrs abgestimmt sind. Der lokale Busverkehr kann dann verstärkt als Alternative zum Pkw vermarktet werden. Zudem sind dort die Einzugsbereiche der Stationen aufgrund der höheren Stationsdichte eher klein und der Anteil unerwünschter Park+Ride-Nutzungen aus dem Nahbereich oder aus größeren Pkw-Entfernungen ist vergleichsweise hoch. Diesen Effekten kann unter anderem mit steuernden Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität entgegengewirkt werden.

An drei Prozent der Stationen sind Ausstattung und Erscheinungsbild des Park+Ride-Angebotes eher schlecht zu bewerten. Für diese Stationen wird eine Aufwertung empfohlen.

Für etwas mehr als die Hälfte (54 Prozent) der SPNV-Stationen wird die Empfehlung „kein Handlungserfordernis“ ausgesprochen. Nach den Gründen aufgeschlüsselt zeigt sich, dass für ein Viertel der Stationen ohne Handlungsbedarf Projekte erst kürzlich abgeschlossen wurden oder dass sie noch in Planung oder im Bau sind. Für 22 Prozent, das sind immerhin knapp 50 Stationen, ist aufgrund der Lage in oder nahe am Arbeitsplatzschwerpunkt die Schaffung oder die Weiterentwicklung bestehender Park+Ride-Angebote nicht erforderlich. Bei 46 Prozent reicht das vorhandene Angebot aus, da das bestehende Stellplatzangebot angemessen ist (41 Prozent) oder aber ein Basisangebot ausreichend ist (5 Prozent). Entlang von Strecken, an denen auf Grundlage einer bestehenden Gesamtkonzeption bereits umfassende Maßnahmen realisiert wurden, wird zunächst kein weiterer infrastruktureller Handlungsbedarf gesehen.

Synthese Finanzierung und Förderungen

Grundlage für die zielführende und dauerhafte Umsetzung der Handlungsempfehlungen ist ein transparentes Finanzierungs- und Fördermodell für das regionale Park+Ride-Angebot.

Für die Beantragung von Fördermitteln beim Land Hessen ist für die Dimensionierung der Park+Ride-Anlage nach dem „Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von Park+Ride/Bike+Ride-Anlagen“ vorzugehen (Heft 46 – Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden).

Der RMV unterstützt im Rahmen der Stationsentwicklungsplanung auch Maßnahmen für Park+Ride, indem er sich an den Planungskosten für Bedarfsermittlung, Planung und Antragstellung beteiligt. Dazu wird eine Kooperationsvereinbarung zwischen der jeweiligen Kommune und dem RMV unterzeichnet. In der Regel werden geeignete Planungsbüros zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert. Nach der Auswertung wird das am besten geeignete Planungsbüro durch die Kommune beauftragt. Dieses führt dann die Grundlagenermittlung sowie die Erhebung gemäß Leitfaden durch und erarbeitet die Varianten. Bei der Variantenauswahl ist Hessen Mobil zu beteiligen. Das Planungsbüro stellt die Unterlagen für den Förderantrag zusammen. Die Kommune muss in ihren Gremien die Finanzierung sicherstellen.

Bereits bei der Planung sollten die Fragen aus den Bereichen Flächensicherung, Bau und Betrieb betrachtet werden. Empfohlen wird zudem eine rechtzeitige Öffentlichkeitsarbeit.

Mit Start der Planung wird bei Hessen Mobil die Aufnahme in das mehrjährige Planungsprogramm beantragt. Zur Anmeldung gehören die kurze Beschreibung des Vorhabens, ein Übersichtslageplan sowie die geschätzten Kosten nach Jahresraten. Antragsberechtigt

Abbildung 7: Aufgabenbereiche der jeweiligen Prozessschritte [Quelle: 2015, ivm]



sind Kommunen, kommunale Verbände sowie Verkehrsunternehmen oder deren Zusammenschlüsse. Der Förderantrag wird bei Hessen Mobil eingereicht. Die Anträge sind spätestens bis zum 31. März des Vorjahres des vom Antragsteller geplanten Baubeginns zu stellen. Näheres wie zum Beispiel auch die räumliche Zuständigkeit kann dem Internetportal von Hessen Mobil – Straßen und Verkehrsmanagement – http://www.mobil.hessen.de/irj/HSVV_Internet entnommen werden.

Die Fördermittel werden nur für den Neubau oder den Ausbau von Park+Ride-Anlagen vergeben. Die Höhe der Zuwendungen hängt vom ermittelten Stellplatzbedarf ab. Die Obergrenze liegt bei 4.000 Euro je nachgewiesenen Park+Ride-Stellplatz einschließlich Zufahrten, Kiss+Ride-Stellplätzen und Behindertenstellplätzen sowie Nebenanlagen. Für Parkhäuser gilt eine Obergrenze von 7.500 Euro je Stellplatz.

Für Bike+Ride-Anlagen gilt eine Obergrenze von 1.250 Euro pro Stellplatz für eine Anlage inklusive Dach und Nebenkosten.

Förderfähige Anlagen müssen in ihrer Grundausstattung und ihren Abmessungen einem bestimmten Qualitätsstandard entsprechen.

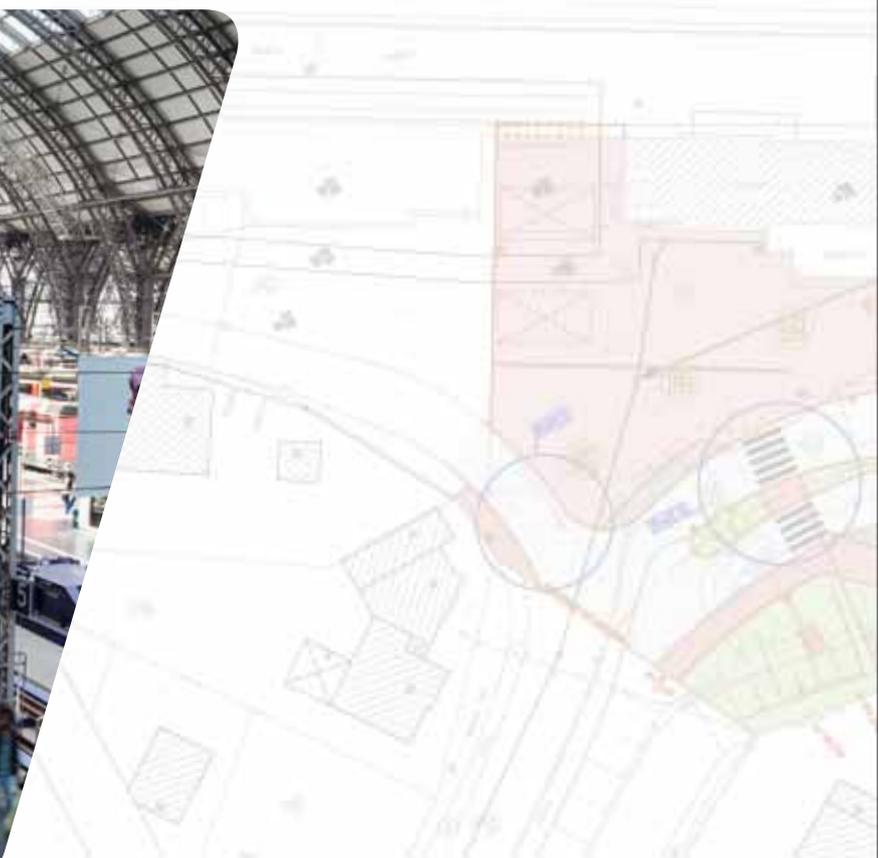
Die Entscheidung, ob eine Förderung gewährt wird, erfolgt einzelfallbezogen. Kriterien sind unter anderem, ob durch die Maßnahme eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu erwarten ist oder ob der Nutzen der Anlage die mit dem Bau verbundenen Eingriffe und Aufwendungen übersteigt.

Die Zuwendungen betragen bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Zu den zuwendungsfähigen Kosten zählen Grunderwerbskosten einschließlich Verwaltungs- und Baunebenkosten sowie die Baukosten. Planungskosten sind nicht zuwendungsfähig. Auch hierzu können weitere Informationen dem Internetportal von Hessen Mobil entnommen werden. Der Antragsteller muss den Betrieb der Anlage für einen definierten Zeitraum (zum Beispiel 15 Jahre) aufrecht halten.

Fazit und Perspektive

Der Regionale Nahverkehrsplan stellt die wesentliche Grundlage für die Gestaltung des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs im RMV-Gebiet bis 2020 und darüber hinaus dar. Mit ihm sind wichtige Weichenstellungen und Schwerpunktsetzungen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebotes vorgenommen worden. Aufbauend auf der Rahmenvorgabe des RNVP zeigt dieser Maßnahmenplan die Möglichkeiten und die Regelprozesse für den Ausbau der Park+Ride-Angebote auf und benennt stationsbezogenen Maßnahmenempfehlungen.

Grundlage des vorliegenden Maßnahmenplans Park+Ride sind Analysen des bestehenden Park+Ride-Angebotes, erkennbarer Kapazitätsengpässe und von Qualitätsmängeln. Unter Beachtung der Anforderungen der Kunden und zentraler Planungskriterien werden Leitlinien und Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes im RMV-Gebiet abgeleitet. Im Sinne eines gesamtheitlichen Ansatzes wird damit auf Maßnahmen verwiesen, die insgesamt einem verbesserten Zugang zu den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs dienen.



Die konkreten Handlungsempfehlungen des Maßnahmenplans Park+Ride sind mit den beteiligten Akteuren und Entscheidungsträgern vor Ort weiter zu konkretisieren. Entlang der Schienenverkehrsachsen soll ein zwischen den Gebietskörperschaften und den beteiligten Institutionen abgestimmtes, den öffentlichen Personenverkehr ergänzendes Angebot erarbeitet und umgesetzt werden. Damit soll einerseits den Wünschen der Kunden nach einem möglichst direkten Zugang zum System entsprochen werden und andererseits die Ziele und Anforderungen einer stadt- und umfeldverträglichen Gestaltung der Park+Ride-Angebote berücksichtigt werden. Im Rahmen dieser achsenbezogenen Betrachtung sind aufgrund der zumeist kommunalen Zuständigkeit lokale Kooperationen anzustreben, die sowohl die gemeinsame Planung wie auch perspektivisch den gemeinsamen Bau und Betrieb der Park+Ride-Anlagen ermöglichen. RMV und ivm werden gemeinsam mit den Fördergebern diese Kooperation aktiv begleiten.

Die heutigen Förderinstrumentarien von Hessen Mobil und RMV bieten gleichfalls Unterstützung für den Neubau, die Erweiterung und Modernisierung von Park+Ride und Bike+Ride Angeboten.

Der vorliegende Maßnahmenplan soll Anstoß geben für eine Diskussion zur Verbesserung der Verknüpfung von motorisiertem und nicht motorisiertem Individualverkehr und dem ÖPNV. Die stationsbezogenen Maßnahmenempfehlungen sollen als Grundlage für weitere Planungsschritte dienen. Mit diesem Maßnahmenplan wird ein Beitrag für ein leistungsfähiges und integriertes Gesamtverkehrssystem in der Region Frankfurt Rhein-Main geleistet.



Park+Ride als Baustein
eines multimodalen
Verkehrsangebotes

Literatur:

- 2014 ivm GmbH, Stadtregionales Park+Ride und Bike+Ride-Konzept Frankfurt RheinMain, Frankfurt am Main
- 201 RMV, Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, Hofheim am Taunus
- 2015 Handbuch Hessen Mobil Straßen und Verkehrsmanagement / 4 Verkehr / 4.9 Verkehrsinfrastrukturförderung

Kartengrundlagen:

Geobasisdaten (Hintergrund):
© ATKIS Hessisches Landesamt für
Bodenmanagement und Geoinformation,
OpenStreetMap und Mitwirkende (CC-BY-SA)

Bildnachweise:

Dr. Karin Arndt, RMV
Jan Haas, dpa picture alliance
Jana Kay
Helmut Vogler
Thomas Groschupf – VGF
Shutterstock/Ralf Gosch
Shutterstock/Christian Colista

Impressum

Herausgeberin:
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Alte Bleiche 5,
65719 Hofheim am Taunus
Projektleitung: Thomas Busch
Projektbearbeitung: Dr.-Ing. Karin Arndt
unterstützt durch Michael Dziallas und Thomas Kraus

Inhaltliche Konzeption und Erarbeitung in
Zusammenarbeit mit der ivm GmbH
(Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region
Frankfurt RheinMain), Lyoner Str. 22,
60528 Frankfurt am Main
Jens Vogel, Sebastian Heller, Heike Mühlhans

Redaktion: Petra Eckweiler
Gestaltung: Xplicit Gesellschaft für visuelle Kommunikation,
Frankfurt
Druck: Henrich Druck und Medien, Frankfurt



RMV-Servicetelefon
069/24 24 80 24



Internet
www.rmv.de



facebook
[/RMVdialog](https://www.facebook.com/RMVdialog)