



**Minderheitenvotum der SPD-Landtagsfraktion
zum Ergebnis der Enquetekommission
„Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“**

INHALT

VORWORT

Seite **4**

AUFTRAG UND ERGEBNIS DER ENQUETEKOMMISSION

Seite **6**

Gleiches Recht auf Mobilität für Alle
Nachhaltigkeit setzt Grenzen
Verkehrsvermeidung
Verkehrsverlagerung
Verbesserung der Verkehrsmittel
Umbau der Industrie
Mehr Gesundheit und mehr Raum für die Menschen

ZENTRAL FRAGESTELLUNGEN

Seite **14**

- 1 ÖPNV im Ballungsraum
- 2 ÖPNV im ländlichen Raum
- 3 Entwicklung der Radwegeinfrastruktur
- 4 Schieneninfrastruktur
- 5 Entwicklung des Landesstraßenbaus
- 6 Wirtschaftsverkehre, neue Lieferverkehre, Transport| Logistik
- 7 Innerstädtischer Verkehr
- 8 Entwicklung der Nahmobilität
- 9 Mobilitätsdienstleitungen der öffentlichen Hand
- 10 Planung der Realisierung von Infrastrukturprojekten beschleunigen
- 11 Anbindung Flughafen | Cargo
Flughafen als internationale Verkehrsdrehscheibe
- 12 Verkehrssicherheit und Inklusion

WEITERE ASPEKTE

Seite **47**

Weiterentwicklung der Finanzierung der Mobilität
Verkehrsnachfrage
Angebotslandschaft
Finanzierungsmöglichkeiten
Verkehrsgebiete (Verfasstheit der Regionen)
Zukunft des Bus- und Tramgewerbes
Entwicklung des Automobilstandortes und der Eisenbahnindustrie
in Hessen
Sektorenkoppelung Energie und Verkehr

VORWORT



Die Frage nach der Mobilität der Zukunft ist eine Schlüsselfrage für unsere Gesellschaft.

Der Veränderungsbedarf ist in Anbetracht des menschenverursachten Klimawandels unbestreitbar. Über die Frage, welche Wege wir dabei beschreiten wollen, ringen Politik und Gesellschaft intensiv. Nicht zuletzt, weil es hierbei auch um die Frage geht, wie in Zukunft unser Miteinander funktionieren wird. Werden Menschen weiter die Möglichkeit haben, ihre Arbeitsplätze zu erreichen? Wie organisieren wir den Warenverkehr? Wie verhindern wir es, dass ländliche Räume immer weiter abgehängt werden und schaffen stattdessen endlich gleichwertige Lebensverhältnisse? Und wie kann es gelingen, die Teilhabe am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben für Menschen zu ermöglichen, die aus wirtschaftlichen Gründen in Ihrer Mobilität eingeschränkt sind? Wie können wir unsere Mobilitätsangebote besser auf die Bedürfnisse abstimmen, anstatt Menschen in das Schema eines überkommenen verkehrspolitischen Denkens einzupassen?

Daraus abgeleitet müssen wir uns fragen, welche Mobilitätsangebote wir in Zukunft benötigen und wie diese finanziert werden sollen. Das Mobilitätsverhalten von Menschen wie auch die Planung und Schaffung von Infrastruktur sind Themen, bei denen die Politik gut daran tut, langfristige und verlässliche Wege zu beschreiten. Wir sollten uns – jenseits tagespolitischer Positionen – auf einen Grundkonsens verständigen, wo wir hinwollen und vor allem was wir tun müssen, um an dieses Ziel zu gelangen.

Um einen solchen gemeinsamen Verkehrskonsens für Hessen herauszuarbeiten, wurde auf Initiative der SPD-Landtagsfraktion eine Enquetekommission zur „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ eingesetzt. Ihr Auftrag war es, gemeinsam und in hohem Maß auch über Parteigrenzen hinweg Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten, auf die wir gemeinsam und langfristig hinarbeiten wollen. Hierzu wurden über einen Zeitraum von mehr als zwei Jahren zahlreiche Expertinnen und Experten gehört, Diskussionen geführt, Zwischenergebnisse gesichert und Positionen ausgetauscht.

Der ausdrückliche Auftrag des Landtages an die Enquetekommission war es, zu Handlungsempfehlungen zu gelangen, an denen auch zukünftige Landesregierungen ihre mobilitätspolitische Ausrichtung abgleichen können.

Ohne Zweifel haben die vielen zumeist sehr guten Impulse große Erkenntnisgewinne gebracht. Sicherlich hat diese Arbeit auch dazu beigetragen, dass alle politischen Fraktionen ihre mobilitätspolitischen Positionen weiterentwickeln konnten. Wir haben zahlreiche Stellungnahmen verschiedener Fraktionen vorliegen. Auch gab es den Versuch, sich auf „Thesen“ zu verständigen, die jedoch beim genauen Hinsehen oftmals nicht über abstrakte und wünschenswerte Formeln hinausgehen. Nicht zufriedenstellend gelungen ist es, sich auf die erbetenen Handlungsempfehlungen zu verständigen.

Die Arbeitsphase der Enquetekommission kann durchaus als Erfolg bezeichnet werden. Man muss aber feststellen, dass die Landtagsmehrheit den Ergebnisfindungsprozess so angelegt hat, dass weder über mobilitätspolitische Ziele, noch über die notwendigen Mittel und Maßnahmen auf dem Weg dorthin eine Übereinkunft erzielt wurde. Dies ist durchaus nachvollziehbar: Nach der noch einvernehmlichen Aufteilung von Vorsitz und Berichterstattung unter sich gingen die Vorstellungen der Regierungsfractionen von CDU und GRÜNEN mobilitätspolitisch derart auseinander, dass eine gemeinsame Positionierung nicht zu erreichen war. Damit blieb nur die Flucht ins Ungefähre. Die SPD-Landtagsfraktion vertritt die Ansicht, dass auf dieser Grundlage eine moderne und zukunftsgerechte Mobilität nicht zu erreichen ist.

Aus diesem Grund stellen wir hier unsere Positionen vor, so wie sie als Minderheitenvotum dem Bericht zur Enquete beigegeben wurden. Wir möchten Sie alle herzlich einladen, mit uns über diese Ansätze, deren Für und Wider sowie über Themen, die aus Ihrer Sicht bisher zu kurz gekommen sind, in einen gemeinsamen Dialog einzutreten. Wir freuen uns auf den Austausch.

Günter Rudolph

Fraktionsvorsitzender



AUFTRAG UND ERGEBNIS DER ENQUETEKOMMISSION

Die Kommission wird gebeten, dem Landtag bis Ende 2022 über die Ergebnisse zu berichten, diese zu bewerten und etwaige Konsequenzen für Bundes- und Landesgesetzgebung sowie für die kommunale Ebene in Form von Handlungsempfehlungen darzustellen.

– Einsetzungsbeschluss zur Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030 –

Die Arbeit der Enquetekommission zur „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ hat ihren Abschluss gefunden.

Alle Fraktionen haben für sich bestätigt, aus intensiven und über mehr als zwei Jahre andauernden Beratungen und Anhörungen von Expertinnen und Experten zahlreiche Erkenntnisgewinne verbuchen zu können. Im ersten Schritt hat diese Kommission damit dazu beigetragen, auf Grundlage wissenschaftlicher Expertise und in einer Gesamtheit über Fragen der Mobilität zu beraten, die im allgemeinen parlamentarischen Rahmen so nicht leistbar sind. Hierbei konnte über Herausforderungen, Positionen und Lösungsansätze diskutiert und im positiven Sinne auf auch gestritten werden.

Diese Beratungen wiederum hätten eine Grundlage geboten, langfristigen Herausforderungen auch eine langfristige Strategie gegenüberzustellen, die sich eben nicht nur aus tagespolitischen Notwendigkeiten oder aktuellen Mehrheitsverhältnissen ergibt. Für eine langfristige

und geordnete Mobilitätspolitik in Hessen, die gleichermaßen die Klimaziele erfüllt als auch die Mobilität der Menschen und damit ihre Teilhabe an Gesellschaft, Kultur und Arbeitsleben sicherstellt, sind solche Handlungsempfehlungen über den Tag hinaus von unschätzbarem Wert.

So wertvoll die erkenntnisreiche Befassung mit dem Thema, der wechselseitige Austausch von Bewertungen und auch die Weiterentwicklung der jeweils eigenen politischen Positionen ist, so bedauerlich ist es, dass die Enquetekommission genau zu dem entscheidenden Schritt, nämlich für die Zukunft einen „roten Faden“ oder auch den Ansatz eines langfristigen Mobilitätskonsenses für Hessen zu erarbeiten, nicht zu gehen bereit war.

Der gewählte Weg, sich auf möglichst vage Thesen zu verlegen, die keinerlei konsolidierte Bewertung für oder gegen Maßnahmen oder Konzepte erlauben, erfüllt damit nicht nur den Auftrag des Landtages nicht, er vergibt auch eine große Chance zur Gestaltung unserer Zukunft.

Die SPD-Landtagsfraktion nimmt daher die Möglichkeit war, in Form eines Minderheitenvotums einen Katalog von Bewertungen und Handlungsmöglichkeiten zur Diskussion zu stellen. Sie orientiert sich dabei an den Kapiteln des Eröffnungsbeschlusses und zeigt Möglichkeiten auf, wie eine bessere und mobilere Zukunft aussehen kann – vor allem aber, welche Schritte erforderlich sind, um diese zu erreichen.

Gleiches Recht auf Mobilität für Alle

Mobilität ist heute mehr denn je Voraussetzung für die Teilhabe an wichtigen Bereichen des Lebens. Das betrifft den Zugang zu Erwerbsarbeit und damit Einkommen, aber gleichermaßen auch Aufgaben, die dem Wohlergehen in Haushalt und Familie oder auch der Sorge und Fürsorge um Kinder, Ältere, Nachbarn und Freunde gelten sowie der allgemeinen gesellschaftlichen Teilhabe.

Mobilität schafft Zugang zu Bildung und Fortbildung, die oft nur in zentralen Orten angeboten werden, Zugang zu Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Zugang zu Mitwirkungsmöglichkeiten an politischen Entscheidungen auf allen Ebenen. In vielen Orten geht es darüber hinaus um die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, von Einkaufsmöglichkeiten, Post, Bank hin zu Arzt und Apotheke. Die Entwicklungen der letzten Jahre, wie zum Beispiel die Zunahme von Home-Office, können die Situation zwar leicht entspannen, aber nicht grundlegend lösen.

Zu einer modernen Gesellschaft der Freiheit und der Chancengleichheit gehört deshalb auch, dass alle Menschen den gleichen Zugang zu Mobilität haben. Diese

wird stark eingeschränkt, wenn öffentliche Verkehrsmittel nicht oder nur unzureichend verfügbar sind. In Deutschland verfügt ein immer größer werdender Teil der jungen Generation über kein Auto. Insbesondere in ländlichen Räumen wird damit ihr Zugang zu Arbeit, Bildung, Kultur und sozialem Engagement eingeschränkt. Hinzu kommen eine Vielzahl von Menschen, die mangels anderer Mobilitätsangebote auf ein eigenes Auto angewiesen sind obwohl ihr Einkommen hierfür eigentlich nicht ausreicht und die sich daher in anderen Bereichen des Lebensunterhalts einschränken müssen. Eine inklusive Gesellschaft, die niemanden zurücklässt, unabhängig von Wohnort, Einkommen oder Lebenssituation, hat die Aufgabe, jeder und jedem die nötige Mobilität zu garantieren. Die Verfassung erteilt der Politik den Auftrag, bei aller Unterschiedlichkeit dennoch eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land herzustellen. Dies umfasst unter vielen anderen Punkten wie dem gleichwertigen Zugang zur allgemeinen Daseinsvorsorge, Bildung oder Kultur auch die Aufgabe des Staates zur Sicherstellung öffentlicher Mobilitätsangebote. Durch diese Angebote wird nicht weniger, sondern mehr Mobilität möglich, weil insbesondere das private Automobil eben nicht für alle und jederzeit eine nutzbare Option darstellt. Der Öffentliche Personennahverkehr bietet hier eine leistungsfähige und ökologisch vertretbare Alternative.



Nachhaltigkeit setzt Grenzen

Eine der Herausforderungen für unsere Gesellschaft sind die Veränderungen, die nötig sind, um die Übernutzung unserer Erde zu beenden und Gestaltungsspielräume für unsere Nachkommen zu erhalten. Nachhaltiges Wirtschaften und das Stoppen des Klimawandels stehen hier im Zentrum.

Es ist unser aller Aufgabe, hier Wege zu finden, die den Menschen die Sicherheit gibt, dass sie auch in Zukunft Arbeit haben und ihren erreichten Wohlstand nicht nur nicht verlieren, sondern dass bei einem Teil der Bevölkerung der Wohlstand sogar noch zunimmt. Dabei geht es auch um die Vorreiterrolle im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung. Moderne ökologisch verträgliche Industrie sichert Arbeitsplätze in Deutschland und erwirtschaftet das Geld, das nötig ist, um bestehende Strukturen ohne Einschnitte bei den Beschäftigten umzubauen.

Ein Teilbereich dieser Herausforderung ist der grundlegende Wandel in der Gestaltung moderner Verkehrspolitik. Es gilt, den Zugang für Alle zu Mobilität zu erreichen und gleichzeitig die klimaschädliche Belastung mit CO₂ und den übermäßigen Verbrauch an Ressourcen und Energie zu beenden. So macht der Verbrauch an Primärenergie mehr als ein Viertel des deutschen Verbrauches aus – bei seit Jahren nur geringen Schwankungen. Dabei

handelt es sich zu 90 % um Kraftstoffe aus Mineralöl. Entsprechend hoch und gleichbleibend ist der Ausstoß an CO₂ im Verkehr. Zum CO₂-Ausstoß addiert sich die Emission von gesundheitsschädlichen Abgasen. Auch der Verbrauch an Rohstoffen im Verkehrssektor ist deutlich angestiegen. Immer mehr und immer schwerere Fahrzeuge und immer weitere Strecken sind hier die Haupttreiber. Wenn der Klimawandel gestoppt werden soll, gilt es, den CO₂-Ausstoß im Verkehr so jetzt zu reduzieren. Gleichzeitig muss die Übernutzung von Ressourcen und Energie auf ein verträgliches Maß zurückgeführt werden. Um diese große Aufgabe in den Griff zu bekommen, werden technologische Veränderungen allein nicht ausreichen. Es gilt drei Grundstrategien nebeneinander zu nutzen, die einander gegenseitig verstärken:

- Die Vermeidung von Verkehr
- Die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Die Verbesserung der einzelnen Verkehrsmittel.

Verkehrsvermeidung

Zentrales Element, aber eher langfristig wirksam, ist eine Siedlungspolitik, die – wo immer möglich – eine räumliche Nähe von Wohnen, Arbeit, Versorgung, Bildung, Kultur und Freizeit schafft, so dass kurze Wege die Regel werden. Das gilt nicht nur für Neubaugebiete, sondern erfordert eine bewusste Entwicklung von Kommunen oder auch von Gemeindekooperationen, die die bestehenden Nutzungstrennungen Schritt für Schritt reduzieren. Siedlungsentwicklung für ein gutes und gesundes Wohnen, Arbeiten und Leben setzt zukünftig

tig eine leistungsstarke ÖPNV-Anbindung voraus. Es ist erforderlich, auf Ebene der Landesentwicklungsplanung die notwendigen Richtungsentscheidungen zu treffen, die dann über Flächennutzungspläne und Bebauungspläne vor Ort Wirkung im Sinne einer nachhaltigen Mobilität entfalten, die von einer darauf abgestimmten Wirtschaftsförderung begleitet wird. Richtig eingesetzt, können damit auch die ländlichen Räume gestärkt werden. Wir wollen einen schnelleren Ausbau von Datennetzen mit ausreichender Bandbreite, um mit modernen Arbeitsformen eine teilweise Arbeit zu Hause oder in Regionalbüros zu ermöglichen, um so die Notwendigkeit zu pendeln zu reduzieren und die Straßen zu entlasten. Dazu gehören auch wohnortnahe Arbeitsplätze und damit auch eine Verantwortung seitens des Landes, Dienststellen und Behörden im ländlichen Raum zu unterhalten. Zur Verkehrsvermeidung gehören auch mehr Möglichkeiten für Homeoffice.

Gleichzeitig gilt es, das hohe Transportaufkommen durch Lastwagen zu reduzieren. Die nach Emissionsklassen gespreizte LKW-Maut ist dazu ein sinnvoller Beitrag. Aber die Maut bildet nur einen Teil der Kosten für die Gesellschaft ab. Eine angemessene CO₂-Steuer ist eine sinnvolle Ergänzung dazu. Auch muss das Grundnetz der Bahn mit Gleisanschlüssen und Umschlaganlagen wiederaufgebaut werden. Ziel ist es, regionale Produktion zu stärken und dadurch die Straße von Güterverkehren zu entlasten.

Verkehrsverlagerung

Für mehr Klimaschutz und weniger Gesundheitsbelastung streben wir eine schrittweise Verlagerung des Verkehrs auf weniger belastende Verkehrsträger an. Das sind neben den öffentlichen Verkehrsmitteln Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Dies heißt in den Kommunen: Kurze hindernisfreie Wegeverbindungen für Fußgänger; sichere Radwege mit ausreichender Breite für Fahrradfahrer. Das erfordert auch eine Neuverteilung des Straßenraums und mehr Platz für diese beiden Verkehrsträger. Im ÖPNV sind zusätzliche Bahnen und Busse zur Erhöhung der Kapazität nötig. Hier müssen die Kommunen neben der Finanzausstattung, für die das Land verantwortlich ist, durch Bundesmittel unterstützt werden. Eine Erhöhung der Kapazität ist nur ein Teil des notwendigen Programms, um Verkehrsverlagerung möglich und attraktiv zu machen. Dazu müssen auch die Chancen der Digitalisierung genutzt werden. Die Fahrpreise müssen begrenzt werden. Dafür ist das Deutschlandticket eine gute Grundlage. Weitere Vergünstigungen sollten in dessen Systematik eingebaut werden, ohne jedoch die aus diesem Deutschlandticket heraus entstehenden Verbesserungen in Reichweite und Vereinfachung des Fahrscheines aufzuheben. Besonderes Augenmerk muss auf gebietskörperschafts- und tarifzonenüberschreitende Schülerinnen- und Schülerverkehre gelegt werden: Fahrpreismäßigungen müssen die Wegstrecke zum Schulort abdecken.



Im Sinne der Mobilität für alle müssen die Kilometergrenzen im Hessischen Schulgesetz aufgehoben werden.

Die Digitalisierung ist gleichzeitig ein wesentliches Instrument zur Umsetzung von Multimodalität.

Das heißt: Dank des digitalen Zugangs und der digitalen Verknüpfung der Verkehrsmittel vor allem im Umweltverbund (Schiene, Bus, Rad- und Fußverkehr) können Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse mit einer Vielfalt an Verkehrsmitteln realisieren. So muss Digitalisierung ein einfaches und zuverlässiges Sharing möglich machen. Von besonderer Bedeutung außerhalb der Stadtzentren sind dabei Car-Sharing und alle Mitfahrmodelle, von der Mitfahrzentrale bis hin zu professionellen Sammeltransporten und neuen Verkehrsdienstleistern. Im ländlichen Raum muss der PKW mittelfristig durch den öffentlichen Verkehr und Sharing-Angebote als beherrschendes Verkehrsmittel abgelöst werden können. Große Chancen bestehen allerdings kurzfristig darin, in einem ersten Schritt die Notwendigkeit zur Vorhaltung eines Zweit- oder gar Drittfahrzeuges zu reduzieren. Strategisch geht es im ländlichen Raum um Angebote für die Bürgerinnen und Bürger, damit sie auch ohne Auto und mit erneuerbaren Energien mobil sein können. Und um Fahrzeugan-

triebe mit erneuerbaren Energien (Antriebswende).

Verbesserung der Verkehrsmittel

Die vorhandenen Verkehrsmittel, ob öffentlich oder privat genutzt, müssen schrittweise auf Antriebe umgestellt werden, die ohne fossile Energie auskommen. Hier muss deutlich aufgeholt werden, wenn wir den Klimawandel stoppen wollen. Ziel ist es, dass alle Verkehrsmittel mit erneuerbaren Energien angetrieben werden, Bahn und PKW im Wesentlichen vollelektrisch, LKW schwerpunktmäßig mit Wasserstoff oder batterieelektrisch im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr mit der Schiene. Der Rückgriff auf e-fuels ist aufgrund des geringen Wirkungsgrades auf solche Nutzungen zu begrenzen, in denen eine technische Alternative nicht zur Verfügung steht oder auf absehbare Zeit kaum zu realisieren ist. Diese Situation findet sich etwa im Bereich der Sonderfahrzeuge oder der Luftfahrt wieder. Zur Einsparung von Rohstoffen und zur Reduzierung des Energiebedarfs im Betrieb sollten PKW kleiner und leichter gebaut werden.

Gleichzeitig muss die technische Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs weiter erhöht werden. Der ÖV muss, um als qualitativ wertvolle Alternative wahrgenommen zu werden, vor allem in den Bereichen Sicherheit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Sauberkeit besser werden – dafür ist vor allem mehr Personal notwendig. Auch in Bezug auf Vernetzung steigen die Anforderungen stetig. Die Bereitstellung von Echtzeitdaten einschließlich der hierzu erforderlichen flächendeckende Breitband-

bzw. Mobilfunkanbindung Anbindung mit WLAN-Zugangsmöglichkeiten stellt eine Grundanforderung dar. Hier zeigen sich die Nachteile einer Erschließungsstrategie, welche anstatt auf lückenlose Netzabdeckung eine Erschließung derjenigen Bereiche mit einem hohen Anteil an Wohnbevölkerung vorgenommen und weniger lukrativ erscheinende, zumeist ländliche Bereiche lange nur nachrangig erschlossen hat. Hier sind die Mobilfunkanbieter gefordert, ihren Ausrüstungsverpflichtungen entlang von Straßen und Schienenwegen schnell nachzukommen. Sowohl die technischen als auch die rechtlichen Möglichkeiten zur Einführung voll automatisierter Fahrzeuge in den Verkehr sind inzwischen vorhanden, und es ist damit zu rechnen, dass die gegebenen Optionen in den kommenden Jahren umgesetzt und ausgebaut werden. Im Kontext einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung kann die Realisierung automatisierter Verkehrsangebote vor allem im öffentlichen Verkehr ein wichtiges Instrument zu einer Verbesserung darstellen. Dies gilt für Verkehre in größeren Städten hauptsächlich für den Schienenverkehr (U-Bahnen und unterirdisch fahrende S-Bahnen), wo die Automatisierung Energieeinsparungen ermöglichen würde. An den Rändern des Ballungsraumes und im ländlichen Raum kann Automatisierung ebenfalls die Bedienung erheblich verbessern; vielfach wird dazu eine Kombination mit On Demand-Konzepten notwendig sein. Ziel muss es dort sein, automatisierte Verkehre in den Linienverkehr zu integrieren, nicht, den Linienverkehr zu ersetzen. Dabei müssen spezielle Infrastrukturanforderungen – auch hinsichtlich

der Digitalisierungsbedarfe im operativen Bereich – sehr frühzeitig mitbedacht werden. Gleichmaßen wichtig ist die Nutzungsbereitschaft seitens der Bevölkerung; sie entsteht einerseits durch den Nachweis der Sicherheit des automatisierten Fahrens qua Betrieb im Alltagsverkehr, andererseits muss auch dem Sicherheitsbedürfnis der Menschen im Fahrzeug Rechnung getragen werden. So darf Automatisierung nicht dazu führen, dass die Zurückführung von Personalstärke im öffentlichen Verkehr zur Verunsicherung der Fahrgäste in den automatisierten Fahrzeugen führt.

Umbau der Industrie

Da eine moderne Verkehrspolitik mit einer Umstrukturierung insbesondere der Automobilindustrie verbunden ist, stellt sich die Aufgabe, die Lasten dieses Umbaus zu begrenzen und den Beschäftigten weiterhin gute Arbeit zu ermöglichen. Dazu gehört auf der einen Seite finanzielle Unterstützung zur Weiter- und Neuqualifizierung, damit die benötigten Fachkräfte zur Verfügung stehen. Auf der anderen Seite geht es darum, die Transformation und den Umbau der Unternehmen zu unterstützen, zum Beispiel durch eine übergangsweise Finanzierung der Mehrkosten gegenüber anderen Unternehmen, die noch nicht modernisiert haben. Gerade für mittelständische Betriebe stellen Transformationskosten häufig ein erhebliches Hindernis dar, um notwendige Modernisierungsprozesse zu beschreiten. Durch Kooperation, Information und Förderung kann das Land wertvolle Unterstützung leisten.



Mehr Gesundheit und mehr Raum für die Menschen

Besonders in den Städten besteht die Notwendigkeit, mit einer veränderten Verkehrspolitik die Belastung der Menschen mit Abgasen, Lärm und Feinstaub zu reduzieren.

Bürgerinnen und Bürger mit begrenzten Finanzmitteln sind hiervon besonders betroffen, da sie vielfach auf den günstigeren Wohnraum an Hauptverkehrsstraßen angewiesen sind. Es ist unstrittig, dass von den aus dem Verkehrssektor herrührenden Emissionen und daraus resultierenden negativen Einwirkungen erhebliche auch gesundheitliche Beeinträchtigungen für die ihnen ausgesetzten Menschen entstehen. Dabei sind die Volkswirtschaftlichen Kosten immens. So wird der jährlich in Deutschland eintretende gesundheitliche Schaden durch Lärm mit etwa 8 Milliarden Euro beziffert, die gesamten sozialen Kosten des Verkehrsbereiches werden auf über 120 Milliarden Euro geschätzt. Gleichzeitig stellen die Beeinträchtigungen aus dem Verkehrsbereich oft auch eine Beeinträchtigung der Qualität der Lebens- und Arbeitsverhältnisse dar. Wird also aus einer guten Verkehrslage ein „Zuviel“, so schlagen die Vorteile aus der guten Erreichbarkeit ins Gegenteil um. Über Jahrzehnte hinweg bestand eine Antwort auf eine begrenzte Verfügbarkeit an Verkehrswegen und Parkflächen in deren Ausweitung–

häufig zulasten von Wohn-, Lebens- und Naturräumen. Hand in Hand mit dieser „Lösungsstrategie“ geht ein kontinuierliches Wachstum des MIV, so dass die gewünschten Entlastungen häufig nicht nur aufgehoben, sondern sogar mehr Belastungen erzeugt wurden. Inzwischen haben die Nachverdichtungen und Streckenoptimierungen vielerorts die Grenze der Optimierungsfähigkeit erreicht. Noch immer ist der Umdenk-Prozess bei vielen Akteuren jedoch noch nicht abgeschlossen. Aus dem Wunsch vieler, individuell mobil zu sein, kann sich eine Belastungsgrenze ergeben, die letztlich die Möglichkeit zur Mobilität massiv einschränkt. Moderne Mobilitätspolitik muss daher die Möglichkeit schaffen, ein Ziel schnell und zuverlässig zu erreichen. Um den Umstieg vom PKW auf den ÖV zu fördern, muss dieser neben diesen beiden genannten Eigenschaften auch der ökologische und monetäre Preisvorteil gegenüber dem MIV stärker betonen.

Zusätzlich bietet eine moderne Verkehrspolitik die Chance, die Flächennutzungen neu zu strukturieren. Dies ist auch notwendig angesichts des Klimawandels und der Notwendigkeit zur Anpassung an den Klimawandel. So können neue Grünzonen die Hitzebelastung reduzieren und die Aufenthaltsqualität verbessern. Eine veränderte Aufteilung des Straßenraumes kann nicht zuletzt auch die Nutzung für die schwächsten Personen im öffentlichen Verkehrsraum, insbesondere Kinder, sicherer machen, barrierefreie Wege ermöglichen und neue Räume für Begegnung und Erholung erschließen. Lange Zeit wurde der erhebliche und einseitige

Flächenverbrauch durch den PKW als gegeben hingenommen. Mit zunehmender Verkehrsdichte und gleichzeitiger Verknappung der öffentlichen Räume ist das Bewusstsein dafür gewachsen, dass sowohl im ruhenden als auch fließenden Verkehr ein solcher Flächenverbrauch zulasten aller anderen Nutzungen kein Zukunftsmodell darstellt. In den hieraus erwachsenden politischen Diskussionen muss unbedingt herausgestellt werden, welchen Gewinn an Lebensqualität die veränderte Nutzung des öffentlichen Straßenraumes vor allem in den Zentren bedeuten kann. Dies wird allerdings nicht gelingen, wenn die Politik nicht die notwendigen Rahmenbedingungen schafft, damit Menschen die Mobilitätsanforderungen ihres Alltages realisieren können. Dazu muss vor allem mit dem ÖV eine angemessene und funktionierende Alternative zum PKW angeboten werden. Im Zusammenspiel von „push“ und „pull“ ist das Vorhandensein einer Alternative zum MIV eine zwingende Voraussetzung für eine verantwortungsvolle Gestaltung des notwendigen Veränderungsprozesses.



UM SICH DIESEN HERAUSFORDERUNGEN ZU NÄHERN, HAT DER HESSISCHE LANDTAG MIT DEM EINSETZUNGSBESCHLUSS ZUR EINRICHTUNG DER ENQUETEKOMMISSION „MOBILITÄT DER ZUKUNFT IN HESSEN 2030“ ZENTRALE FRAGESTELLUNGEN VORGEgeben.

1 ÖPNV im Ballungsraum

Der ÖPNV im Ballungsraum ist an seinen Grenzen angelangt. Gerade der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Ballungsraum Frankfurt RheinMain und auf den wichtigen Zulaufstrecken ist völlig überlastet. Es fehlen Schienenkapazitäten auf vielen Strecken und die Reisenden sind mit Verspätungen und Zugausfällen konfrontiert. Der schienengebundene Nahverkehr in Frankfurt RheinMain und in Mittel- und Nordhessen könnte heute einen wesentlich höheren Anteil an Menschen befördern, wenn die dafür notwendige Infrastruktur und die Verkehrsangebote im entsprechenden Umfang in den letzten 20 Jahren geschaffen worden wären. Die zentrale Frage lautet: Wie können die heutigen ÖPNV-Systeme weiterentwickelt werden und wie ist das Gesamtangebot im ÖPNV unter Einbeziehung neuer Technologien und Leistungsangebote auszubauen, um einem integrierten Verkehrskonzept zu genügen?

Die Darlegungen und Vorträge im Rahmen der EKMZ haben belegt, dass die Fähigkeit der Verkehrsinfrastruktur in den Ballungsräumen zusätzliche Verkehre aufzunehmen insbesondere in den Kernzeiten des Berufsverkehrs begrenzt ist. Eine weitere Optimierung – etwa durch Digitalisierung eine Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs zu bewirken – verschaffen allenfalls kurzfristige Entlastung.

Gleichzeitig wächst der Druck auf die Zentren weiter an. Es lässt sich noch nicht abschließend beurteilen, ob durch die Corona-Pandemie eine relevante Veränderung dieser Entwicklung eingetreten ist.

Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass eine schlechte Versorgung mit wesentlichen Infrastrukturangeboten weiterhin Ursache für den Zuzug in die Zentren ist. Die Möglichkeiten, strukturell gegenzusteuern in Hessen lange nicht ausgereizt. Angesichts des aktuell massiven Rückgangs in der Bautätigkeit aufgrund veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen ist eine kurzfristige Entspannung in Bezug auf Mietpreise in den Zentren nicht zu erwarten. Bevölkerungswachstum in den Städten ist jedoch zu-

meist gerade kein demographisches, sondern vielmehr migratorisches Wachstum aus dem ländlichen Raum, vor allem getragen von der Altersgruppe zwischen 18 und 30 Jahren. Ökonomisch verortet sich die Gruppe zumeist in der Phase der Aufnahme einer Ausbildung oder eines Studiums bzw. des Berufseintrittes. Für diese Gruppe mit häufig nur eingeschränkten finanziellen Mitteln besteht eine besondere Preissensibilität in Bezug auf bezahlbaren Wohnraum. Das derzeitige und voraussichtlich auf hohem Niveau fortwährende Preisgefüge wirkt dabei hemmend und steht dem Wanderungsbedürfnis entgegen, so dass zahlreichen Berufstätigen auch weiterhin nur das Einpendeln bleibt. Für die Pendelverkehre bedeutet dies mittelfristig, dass sie auf hohem Niveau verbleiben oder sich sogar noch verstärken werden.

Aufgabe einer verantwortungsvollen Regionalpolitik muss es deshalb sein, in der Fläche notwendige Strukturen der Versorgung und des kulturellen Angebotes zu sichern sowie die Dezentralisierung von Arbeitsplätzen zu fördern. Die Bandbreite reicht von aktiver Strukturpolitik über die Verlagerung von Landeseinrichtungen in den ländlichen Raum bis hin zu innovativen dezentralen Workspace-Konzepten – auch für Landesbedienstete. Verkehrsvermeidung muss auch Möglichkeiten schaffen, statt des Personals die Arbeit selbst, Daten, Waren und Dienstleistungen reisen zu lassen.

Unseren Zentren droht der Verkehrsinfarkt. Um auch in Zukunft Mobilität im Ballungsraum zu ermöglichen, ist es erforderlich, eine weitere Überlastung der Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden. Dazu

bedarf es eines stetigen Ausbaus der öffentlichen Verkehrsmittel die aufgrund ihrer Beförderungskapazitäten für den urbanen Raum deutlich besser geeignet sind als der private PKW.

Auch im Ballungsraum wird es immer Menschen geben, deren Mobilitätsbedürfnisse anders als mit einem PKW nur schwer zu erfüllen sind. Durch die Entwicklung und Bereitstellung einer großen Bandbreite an Mobilitätsoptionen soll die Nutzung von Alternativen zum PKW zu individuellen Bedürfnissen passend und attraktiv gemacht werden. Dies bedeutet auch, dass „Pull&Push“-Strategien die Bedürfnisse der Menschen und die Leistungsfähigkeit der einzelnen Mobilitätsoptionen nicht aus dem Blick verlieren dürfen.

Der ambitionierte Ausbau des ÖPNV ist das Rückgrat einer Mobilitätswende und wird im Ballungsraum stärker in ein multimodales Mobilitätssystem eingebunden werden müssen. Gerade die Erreichbarkeiten, abgestimmte Umsteigeprozesse und die Verfügbarkeit von präzisen Fahrzeitinformatoren tragen ganz wesentlich dazu bei, die Akzeptanz des ÖPNV zu steigern. Darüber hinaus ist die Fähigkeit der Verkehrsunternehmen, kurzfristig auf Nachfragespitzen zu reagieren, ein wichtiger Faktor für die Wahrnehmung des ÖPNV als zuverlässigem Mobilitätsanbieter.

Nahverkehrspläne folgen den örtlichen Bedürfnissen. Allerdings sind sie dabei meist auf Ziel- und Quellverkehre der jeweiligen Kommune ausgerichtet.



2 ÖPNV im ländlichen Raum

Dies zeigt sich bei den örtlichen Haltestellenkonzepten. Wenig Aufmerksamkeit erfahren dagegen die vielen Durchgangsverkehre. Haltestellen hingegen, deren Funktion vor allem der Möglichkeit zum Wechsel der Verkehrsmittel in einer multimodalen Mobilitätsstrategie dienen, bleiben in Nahverkehrsplänen systematisch eher unterbelichtet. Herstellung und Betrieb von ihrem Wesen nach überörtlichen Verkehren dienenden Umsteigepunkten ist damit strukturell auch eine Aufgabe der Regional- und Landesplanung.

Die Nutzung des eigenen PKW zu reduzieren oder auch ganz ohne eigenen PKW zu leben, verlangt nach der Sicherheit, zur erforderlichen Zeit auch das erforderliche Mobilitätsangebot zur Verfügung zu haben. Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse können erforderlich machen, dass jeweils geeignete Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen. On-Demand-Verkehre, Car- und Bike-Sharingsysteme und auch das Taxigewerbe müssen als Teil des Umweltverbundes stärker mit den klassischen Verkehrsmitteln des ÖPNV verknüpft werden, damit sie einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Der ländliche Raum kämpft darum, den ÖPNV trotz abnehmender Bevölkerungszahlen als attraktives Mittel der Mobilität zu erhalten. Derzeit ist der Pkw für die Mobilität im ländlichen Raum von zentraler Bedeutung. Doch nicht jeder ist automobil. Das Grundangebot im Nahverkehr muss daher gestärkt und mit innovativen Modellen kombiniert werden. Dafür sind starke Verbindungslinien und darauf abgestimmte On-demand-Verkehre als Zu- und Abbringer dort erforderlich, wo der klassische ÖPNV nicht vorgehalten wird. Es muss eine sinnvolle Vernetzung der Verkehrsträger stattfinden. Ehrenamtliches Engagement, zum Beispiel der Einsatz von Bürgerbussen, kann eine Ergänzung sein, kann aber die öffentlichen Mobilitätsdienstleister nicht ersetzen. Die zentralen Fragen lauten: Wie muss sich der ÖPNV im ländlichen Raum weiterentwickeln, damit er in ein integriertes Verkehrskonzept eingebunden werden kann? Wie muss ein verlässlicher, liniengebundener ÖPNV in der Fläche aufgestellt werden, damit dieser als tatsächliche Alternative zum MIV wahrgenommen wird? Wie können öffentliche Verkehrsunternehmen zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickelt werden? Wie können autonome Mobilitätsangebote bestehende Angebote sinnvoll ergänzen?

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV auf dem Lande unterscheiden sich zum Teil erheblich von denen im Ballungsraum. Auch hier muss das System ÖPNV dennoch eine glaubwürdige Alternative zur Nutzung des privaten PKW bieten. Reise-

zeiten, Reise- und Aufenthaltsqualitäten in Fahrzeugen und an Haltestellen, Fahrpreis oder auch Sicherheit sind Abwägungskriterien für Nutzerinnen und Nutzer, für die letztlich die Qualität des ÖPNV ein wesentliches Kriterium für die Verkehrsmittelwahl ist. Sogenannte „On-Demand-Angebote“ (Nachfrageorientierter Öffentlicher Personenverkehr) sollen zukünftig integraler Bestandteil des ÖPNV sein. Taxen können hierbei einen wertvollen Beitrag zur Angebotsherstellung leisten, sofern sie systematisch eingebunden werden. Haltestellen müssen auch im ländlichen Raum problemlos fußläufig erreichbar sein.

Mobilität im ländlichen Raum ist gekennzeichnet von spezifischen, zusätzlichen Herausforderungen. Die im Vergleich dem Ballungsraum niedrigere Bevölkerungsdichte führt an vielen Stellen zu einem Mangel an Mobilitätsangeboten in der Fläche. Dort, wo Angebote bereitgestellt werden, sind diese häufig schlecht ausgelastet und stark defizitär. Eine Konzentration des Angebotes auf die Kernzeiten bedeutet gleichzeitig eine schlechtere Versorgung in den Randzeiten und damit für verschiedene Bevölkerungsgruppen (insbesondere für solche ohne eigenes Fahrzeug bzw. beispielsweise mit Arbeitszeiten im Schichtbetrieb) zu Mobilitätsarmut. Für den ländlichen Raum bedeutet dies, dass die Schaffung von Möglichkeiten für Mobilität auch ohne Auto eine öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge darstellt.

Fehlende PKW-Verfügbarkeit kann für Bewohnerinnen und Bewohner des ländlichen Raumes einen limitierenden Faktor in der Lebensgestaltung darstellen. Versteht man Mobilität als Bestand-

teil der öffentlichen Daseinsvorsorge, so müssen Versorgungslücken durch eine verlässliche Mobilitätsgarantie geschlossen werden. Die zentrale Herausforderung im ländlichen Raum besteht darin, eine Erreichbarkeit mit dem ÖPNV herzustellen, die vertretbare Fahrzeiten, ausreichende Frequenzen und einfache Umsteigeprozesse aufweist. Wenn wir die Menschen im ländlichen Raum für einen Umstieg auf den ÖPNV gewinnen wollen, wird das nur Erfolg haben, wenn wir ein Angebot zu schaffen, das sie schnell, sicher und zur erforderlichen Zeit wahrnehmen können. Wir benötigen dazu einen Hesseakt: An jedem Ort in Hessen soll im 60-Minuten-takt ein Mobilitätsangebot zur Fahrt in die Mittelzentren angeboten werden (Abreisetaktung). Die Mittelzentren untereinander sollen im 30-Minutentakt angesteuert werden. Auch Vorgaben für Qualität und Betrieb sind zu formulieren und gesetzgeberisch abzusichern.

Entlang der Hauptachsen ist ein erhebliches Defizit an Umsteigeoptionen und –angeboten festzustellen. In der Regel sind die Interessensgruppen vor Ort heterogen, so dass sich Planung und Umsetzung von Umsteigeoptionen häufig nicht an einem größeren räumlichen Kontext orientieren: Kommunale Gebietskörperschaften in der Peripherie erkennen keinen Vorteil in der kostenintensiven Bereitstellung von Umsteigeparkplätzen für die Fahrt in die Zentren.



Für Flächen in verkehrsgünstiger Lage vor Ort sind oft Nutzungsvorstellungen vorzufinden, die eine Flächenwidmung als Umsteigeplätze für überregionale Verkehre ausschließen.

Verkehrsbetriebe und -verbände sehen diese Aufgaben außerhalb ihrer Zuständigkeiten. Die Anhörungen in der EKMZ haben belegt, dass es einer klaren Aufgabenzuweisung bedarf, in der das Land angesichts von überörtlichem und übergeordnetem Interesse in der Verantwortung steht. Es ist zu klären, ob der erforderliche Ausbau einer qualitativ hochwertigen Umsteige-Infrastruktur im Rahmen der Änderung des ÖPNV-Gesetzes, der Festlegung kommunaler Aufgaben oder in einer andersgearteten Zuständigkeit zugewiesen werden soll. Es müssen klare Anforderungen und Qualitäten festgelegt werden, ebenso ist der Entscheidungsprozess zu organisieren, an welchen Orten Umsteigemöglichkeiten eingerichtet werden sollen.

Im Bereich der vernetzten Verkehre fällt ein volkswirtschaftlicher Nutzen nicht bei den von den Kosten von Maßnahmen betroffenen Kommunen an. Eine reine betriebswirtschaftliche Betrachtung der jeweiligen Maßnahmen mit dem Blickwinkel der unmittelbaren eigenen örtlichen Aufgabenerfüllung lässt Synergien und gesamtwirtschaftlich sinnvolle Betrachtungen außen vor. Das Land muss prüfen, ob

im Rahmen der kommunalen Aufgabenzuweisungen und der Regelungen über die Verwendung von kommunalen Finanzen die Möglichkeit, einer die Gebietskörperschaft überschreitenden Maßnahmenplanung, -durchführung und -finanzierung geschaffen oder erleichtert werden kann.

Die Schaffung von Umsteigeoptionen ist von besonderer Relevanz für eine der größten Nutzerinnen- und Nutzergruppen, die Pendlerinnen und Pendler. In Hessen pendeln täglich rund 430.000 Berufstätige mit hoher Streckenkonstanz zu ihrem Arbeitsplatz – vielfach jenseits der Gemeindegrenze ihres Wohnortes. An den zentralen Orten führt das meist zu überfüllten Straßen, Staus und Parkraumnot.

Zu den wichtigen überörtlichen Initiativen gehören die Reaktivierung und der Ausbau von stillgelegten Bahnstrecken. Aus den Erörterungen der EKMZ ergibt sich, dass der Zeithorizont für Neubauprojekten von Bahnstrecken bis 2030 überaus ambitioniert ist. Wenn aber die Anbindung des ländlichen Raumes – auch gemäß dem Staatsziel der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse – den Ausbau der Schieneninfrastruktur erfordert, ist es bedeutend für die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes, dass dieser Ausbau schnellstmöglich umgesetzt wird. Die bisherige Betrachtung bei der Reaktivierung bestehender Bahnstrecken galt bisher zuallererst der Frage nach dem (volks-)wirtschaftlichen Wert. Nutzen-Kosten-Untersuchungen lassen allerdings viele heute unbestrittene volkswirtschaftlich bedeutsame Güter außen vor – von der CO₂-Bi-

lanzierung über die Versorgungssicherheit mit Mobilität bis hin zur Überlastung unserer Infrastruktur in den Zentren in Masse und Emissionen. Zu einer Reaktivierung der wichtigsten Strecken in Hessen besteht perspektivisch keine Alternative. Die Strecken müssen auch rechtlich abgesichert werden, ggf. durch den Landesentwicklungsplan. In jedem Fall muss verhindert werden, dass durch Entwidmungen oder durch heranrückende Bebauung die Nutzbarkeit von Strecken und damit deren verkehrspolitische Zukunftsfähigkeit in Frage gestellt wird.

Die Landesregierung ist aufgefordert, schnellstmöglich eine Schieneninfrastrukturgesellschaft einzurichten. Zu den Aufgaben dieser Gesellschaft muss es gehören, ein Streckensicherungskonzept und ein entsprechendes Sofortprogramm aufzulegen, um dem fortschreitenden Verfall der Substanz entgegenzuwirken sowie ein Konzept zum Angebot an Gleisanschlüssen auch für kleine und mittelgroße Unternehmen zu erarbeiten.

Ein besonderes Augenmerk muss schließlich auch den im ländlichen Raum günstigeren Bedingungen für Elektro-Fahrzeuge gelten. Die Ladeinfrastruktur kann hier aufgrund der hohen Zahl von Ein- oder Zweifamilienhäusern leichter durch private Stromanschlüsse hergestellt werden. Hier ist regulatorisch dafür zu sorgen, dass die Verteilnetzbetreiber für ausreichende Kapazitäten der Stromversorgung sorgen.

3 Entwicklung der Radwegeinfrastruktur

Die Planung und der Bau der Radwege, auch der außerörtlichen Radfern- und Radschnellwege, kommen derzeit viel zu langsam voran. Es besteht für den Ausbau der Radverkehrswegeinfrastruktur insgesamt ein erheblicher (Nachhol-)Bedarf. Innerorts muss der Radverkehr wachsende Verkehrsanteile übernehmen, sonst kann er die Städte nicht vom Individualverkehr entlasten. Dazu braucht es sichere Radwege, eine effiziente Wegeführung und ausreichend Abstellmöglichkeiten. Im Rahmen der Enquetekommission sollen die Fragen beantwortet werden, wie sich die Radinfrastruktur weiterentwickeln muss, um einem integrierten Verkehrskonzept zu genügen, und welche Herausforderungen sich für den Nahverkehr in den Kommunen stellen. Die Kommission soll Stellung nehmen, ob eine Verantwortung des Landes für die Planung, den Bau, die Unterhaltung und die Finanzierung von außerörtlichen, regionalen Radwegen bestehen sollte.

Verkehrspolitisches Denken war über lange Zeit hinweg geprägt durch die Ausrichtung auf Leichtigkeit und Sicherheit des motorisierten Verkehrs. Hier ist ein Paradigmenwechsel notwendig: Ein moderner und gleichzeitig demokratischerer Ansatz ist es, Verkehr von den schwächsten Verkehrsteilnehmenden her zu denken, anstatt nachträglich für besonders gefährdete oder eingeschränkte Gruppen Kompensationen zu erdenken.



Dies erfordert die Anerkennung der Bedeutung des Fußverkehrs und seiner spezifischen Herausforderungen. Parallel dazu muss das Fahrrad als Verkehrsmittel wahrgenommen werden und mehr Wertschätzung erfahren. Wie auch der Fußverkehr wurde jedoch der Radverkehr Jahrzehnte lang als nachrangige Verkehrsart betrachtet. Aus einer ökonomischen Perspektive heraus lässt sich feststellen: Veranschlagt man sämtliche verkehrsbedingten Auswirkungen, so verursacht ein gefahrener Kilometer mit dem PKW volkswirtschaftliche Kosten. Dagegen geht jeder gefahrene Kilometer mit dem Rad sogar positiv in eine gesamtvolkswirtschaftliche Betrachtung ein. Zu wenig Beachtung erfahren mit dem Rad und zu Fuß zurückgelegte Wege in Bezug auf ihre Gesundheitswirkung. Das ist insbesondere relevant im Bereich der Schulmobilität. Ärzte und Krankenkassen weisen auf den grassierenden Bewegungsmangel bei Kindern und Jugendlichen auf, die u.a. zunehmend zur Schule gefahren werden.

Die Infrastrukturplanung der „autogerechten Stadt“ wird noch lange Zeit nachwirken. Umso mehr muss Infrastrukturplanung dem Radverkehr zusätzliche Möglichkeiten und Räume zu eröffnen. Der vielfach betonte Wille, dies in der Praxis auch wirksam werden zu lassen, muss sich künftig auch im tatsächlichen Handeln niederschlagen.

Für Hessen kann festgestellt werden, dass sich das Radwegenetz im Ausbau befindet, die Ausbaugeschwindigkeit jedoch den Anforderungen einer zügigen Mobilitätswende nicht standhält. Daher ist die Forderung berechtigt, zu einem angestrebten Fertigstellungszeitpunkt für das Hauptnetz im Jahre 2033 einen konkreten Umsetzungsplan einschließlich eines Projektzeitplanes mit belastbaren Meilensteinen vorzulegen. Überdies sind Maßnahmen vorzusehen, um im Falle einer Verzögerung des zeitkritischen Projektpfades nachsteuern zu können.

Wenn das Rad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel angesehen werden soll, dann bedeutet dies auch, dass es systematisch in das Regelwerk der öffentlichen Infrastrukturbereitstellung aufgenommen werden muss. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Errichtung und Unterhaltung von überregionalen Radwegenetzen. Während es beim motorisierten Verkehr selbstverständlich ist, dass Straßen des überörtlichen Verkehrs als entsprechend klassifizierte Straßen in der Baulast von Land und Bund geführt werden, werden Radwege weiterhin als kommunale Aufgabe angesehen. Hier muss die strukturelle Zuständigkeit dem politischen Anspruch der Aufwertung des Radverkehrs folgen. Das heißt für uns, dass Herstellung und Unterhaltung überörtliche Radwegeverbindungen eine Aufgabe in Landeszuständigkeit darstellen.

Sehr zu begrüßen ist der Ansatz, die Radwege-Infrastruktur systematisch als Netzstruktur zu betrachten. Isolierte Einzelstrecken sind nur begrenzt in der Lage, im alltäglichen Verkehr eine sichere und

akzeptable Alternative zum motorisierten Verkehr anzubieten. Daher sind Initiativen, Radverkehrsnetze kommunal und überregional als geschlossene und durchgängige Angebote herzustellen, durch das Land weiter zu fördern. Dies kann bei überregionalen Radwegeverbindungen auch bedeuten, sie in die Bauträgerschaft des Landes zu überführen, auch wenn sie nicht unmittelbar als Begleitstrecke einer klassifizierten Straße zuzuordnen sind. Daraus ergibt sich, dass das Land die Herstellung eines Radwegenetzes als eigene Aufgabe ernstnehmen und annehmen muss.

Auch ist es dringend erforderlich das Regelwerk zu vereinfachen, um Planung und Bau zu beschleunigen. Nicht für jeden Fahrradweg ist die tatsächliche Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben. Diese sollte sich auf eng begrenzte Ausnahmefälle beschränken. Das Land Hessen sollte sich hier als Partner der Kommunen betrachten und proaktiv in problematischen Bereichen verträgliche Umsetzungsvarianten anbieten.

Auch gegenüber dem Fußverkehr bestehen seitens des Radverkehrs vielfach unterschiedliche Interessen. Der Grundsatz, dass den „schwächeren“ – weil gefährdeteren - Verkehrsteilnehmenden ein höheres Maß an Schutz zukommen muss, wirkt hier zulasten des Radverkehrs. In Fußgängerinnen- und Fußgängerzonen oder auf kombinierten Rad- und Fußwegen wird der erwartete und gewünschte Zuwachs an Radfahrenden neue Nutzungskonflikte hervorrufen. Die Elektrifizierung des Radverkehrs bewirkt darüber hinaus einen deutlichen Anstieg der Fahrgeschwindigkeit. Eine Langfristplanung muss hier früh-

zeitig eine Entflechtung der Verkehrsarten zum Ziel haben, bei der der Fußverkehr effektiv geschützt wird. Das Land darf bei den hierbei zu erwartenden Kosten die Kommunen nicht alleine lassen.

Ebenso muss es Ziel sein, dem Radverkehr an allen Landes- und Bundesstraßen einen von der Fahrbahn abgetrennten Radweg zur Verfügung zu stellen. Auch hier muss eine gemeinsame Nutzung von Wegen durch Rad- und Fußverkehr so gut wie möglich vermieden werden. Wo dies aus örtlichen Gründen nicht möglich ist, insbesondere auch wenn aus Raumknappheit eine ausreichende Dimensionierung der Wege nichtmöglich ist, sind Maßnahmen zur wirksamen Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit erforderlich.

Das Rad stellt in einer multimodalen Mobilität einen wichtigen Baustein dar. Auch für das Rad ist es von hoher Bedeutung, innerhalb des ÖPNV Mitnahmemöglichkeiten sowie an Umsteigepunkten gesicherte Abstellmöglichkeiten vorzufinden. Dies bedeutet erhebliche Anstrengungen sowohl in der Planung und Bereitstellung von Haltepunkten für Busse und Bahnen als auch in der Bereitstellungsqualität der Fahrzeuge: Der Anteil an Multifunktionsflächen in Bussen und Bahnen muss konsequent dem Bedarf angepasst werden, langfristig können zusätzliche Bereitstellung von Mitnahmewaggons und -anhänger erforderlich werden.

Für die Frage, ob beispielsweise ein neuer beziehungsweise zusätzlicher Bahnhof einzurichten sei, wird mittels



Umkreisberechnungen der Einzugsbereich und damit der verkehrliche Nutzen dieses Haltepunktes erhoben. In dieser Prüfung wurde jedoch häufig nur ein verhältnismäßig kleiner Radius der fußläufigen Erreichbarkeit in die Nutzenerwägungen einbezogen. Hier dürfte eine Steigerung des Radverkehrsanteils in Verbindung mit einer Verbesserung der Nutzbarkeit den tatsächlichen Einzugsbereich einer neuen Haltestelle und damit die Anzahl der potentiellen Nutzerinnen und Nutzer deutlich erweitern.

In der Verkehrs- und Erschließungsplanung sowie bei Raumordnungsprozessen sollte eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs vorgenommen werden, entsprechend seiner gestiegenen Bedeutung. Das Rad sollte auch in Stellplatzsätzen Niederschlag finden. Für eine landesweite Muster-Stellplatzsatzung bedeutet dies, die Substitutionsmöglichkeiten für den Nachweis erforderlicher Stellplätze stärker auf die Bereitstellung von Radabstellanlagen auszurichten.

Da auch nach Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Anrechenbarkeit von Radabstellanlagen auf den Stellplatzschlüssel die Bereitstellung von PKW-Stellflächen der Normalfall darstellt, sollte das Land prüfen, das in der Hessischen Bauordnung (HBO) angelegte Regel-Ausnahmeverhältnis im innerstädtischen Raum umzukehren.

Nicht die Bereitstellung PKW-Stellplätzen darf den alleinigen Regelfall darstellen, Maßstab sollte vielmehr die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten insgesamt sein. Hierbei ist überdies dem Bau von Quartiersgaragen Vorrang einzuräumen.

4 Schieneninfrastruktur

Aufgrund der fehlenden Kapazitäten im Rhein-Main-Gebiet und Streckenstilllegungen in ganz Hessen fehlen Mobilitätsangebote. Die schienengebundenen Verkehre haben aber besondere Infrastrukturnotwendigkeiten. Hier geht es vor allem um Neu- und Ausbau sowie um die Streckenreaktivierungen von Bahnstrecken und deren Bewertung. Zudem müssen die Fragen nach dem Zustand der Bahnhöfe, insbesondere im ländlichen Raum, und die Frage der Barrierefreiheit der Bahnhöfe erörtert werden. Das Thema Verladestationen für Umstieg Straße/Schiene muss ebenfalls beleuchtet werden.

Das mit Abstand leistungsfähigste Verkehrsmittel in Bezug auf die Beförderung einer großen Anzahl von Menschen stellt die Bahn dar. Von der Fähigkeit, Bahnstrecken schnell zu reaktivieren und neu zu bauen hängt in hohem Maße ab, ob die für den Verkehrssektor gesetzten Zukunftsziele zu erreichen sind. Verkehrsverlagerungen auf die Schiene bei Personen und Gütern sind ohne eine deutliche Ausweitung der Netzkapazitäten nicht zu leisten. Ebenso ist die Bahn gerade im ländlichen Raum

ein entscheidender Erfolgsfaktor für eine funktionierende Regionalentwicklung. Der Rückstand bei Instandhaltung und Neubau wiegt dabei umso schwerer, als die Herstellung von Schienenstrecken zeit- und kostenintensiv ist. Streckenreaktivierungen auf bereits planfestgestellten und gewidmeten Strecken sind vergleichsweise schnell umsetzbar.

Da dem Faktor Zeit eine hohe Bedeutung zukommt, müssen auf den besonders relevanten Strecken diese Reaktivierungen umgehend in Angriff genommen werden. Dies bedeutet gleichzeitig, dass für Neubaustrecken ein erheblicher Handlungsdruck besteht. Die Erkenntnis, dass solche Prozesse langwierig sind, führt zwingend zum Handlungsauftrag, sie schnellstmöglich einzuleiten. Parallel dazu muss geprüft werden, inwieweit durch den Einsatz digitaler Hilfsmittel Kapazitätssteigerungen und eine verbesserte Auslastung der in Betrieb befindlichen Strecken erreicht werden können.

Im Umfeld der zum Teil seit Jahrzehnten außer Betrieb gesetzten Bahntrassen bestehen erhebliche Flächenkonkurrenzen. Insbesondere heranrückende Bebauung kann im Falle einer Reaktivierung bedeutsame Komplikationen bewirken. Im Extremfall kann eine Reaktivierung aufgrund örtlicher Bauentwicklungen in Frage gestellt werden. Das Land muss verstärkt darauf achten, dass heranrückende Bebauung keine Unverträglichkeiten in den verschiedenen Nutzungen auslöst. Insbesondere ist die Trassensicherung im Rahmen der LEP stärker zu berücksichtigen.

Aufgrund jahrelanger Einsparungen verfällt die Substanz der Bahninfrastruktur

zunehmend, und die Wirtschaftlichkeit verschlechtert sich weiter. Gerade bei Ingenieurbauwerken muss ein Sofortprogramm zur Bestandssicherung aufgelegt werden. Ein besonderes Augenmerk muss auf die Sanierung und den Neubau von Unterführungen oder Brückenbauwerken über Bahnstrecken gelegt werden: Besteht eine hinreichende Wahrscheinlichkeit, dass kurz- bis mittelfristig eine Erhöhung der Gleiszahlen erforderlich wird, so ist es dringend geboten, dies bereits in aktuellen Bauvorhaben zu berücksichtigen. Veranschlagte Überspannungsbreiten müssen diesem Umstand ebenso Rechnung tragen wie die Errichtung von Schallschutzmaßnahmen. Es ist als positiv zu bewerten, dass inzwischen der Abverkauf zahlreicher Bahnhaltstellen samt zugehöriger Immobilien an Private beendet wurde. Allerdings befinden sich damit nun viele Liegenschaften, die für eine erfolgreiche Reaktivierung benötigt werden, außerhalb der Verfügungsgewalt der Bahn oder der öffentlichen Hand. Auch macht die Bereitstellung von Verknüpfungspunkten eine veränderte Ausstattung von Bahnhaltstellen erforderlich. Angesichts der genannten Entwicklung ist es erforderlich, für die zu reaktivierenden Strecken einen fundierten Überblick über die zur Verfügung stehenden Haltstellen, die zusätzlichen Bedarfe und den Investitionsbedarf für gegebenenfalls erforderlichen Haltstellenneubau mit dem Fokus auf die bis 2030 zu erwartenden Bedarfe zu gewinnen.



Diese Aufgabe ist einer neu zu gründenden Landesinfrastrukturgesellschaft zuzuordnen ebenso wie die Erstellung eines an aktuellen Erfordernissen orientiertes Haltestellenkonzept, das die Einrichtung von Umsteigepunkten einbezieht.

Das Land soll im Rahmen der Wirtschaftsförderung seine Unterstützung für die Schaffung von Bahnanschlüssen für Güterverkehre verstärken.

Die Anhörungen der EKMZ haben gezeigt, dass bei der Verlagerung von Gütern auf die Schiene dem kombinierten Verkehr eine Schlüsselrolle zufällt. Allerdings stellt der kombinierte Verkehr für die Wirtschaft eine logistische Herausforderung dar. Ähnlich wie bei Umsteigeprozessen im Personenverkehr erzeugt die erforderliche Umladung einen Mehraufwand. Um die Zuverlässigkeit und geringe Fehleranfälligkeit von Lieferprozessen zu gewährleisten, sollte eine Güterverlagerungsstrategie auf die Schiene daher in enger und direkter Abstimmung mit den produzierenden und transportierenden Unternehmen und den Operateuren des Kombinierten Verkehrs erfolgen. Eine aus ökologischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen grundsätzlich sinnvolle Verlagerung kann gelingen, wenn diese Verlagerungsstrategie betriebswirtschaftliche Notwendigkeiten der Nutzerinnen und Nutzer berücksichtigt und Akzeptanz findet. Der kombinierte Verkehr bietet auch kleineren und middle-

ren Unternehmen in Hessen große Chancen für die Bewältigung des zunehmenden Fahrermangels, beim Klimaschutz und für die Weiterentwicklung ihrer Geschäftstätigkeit.

5 Entwicklung des Landesstraßenbaus

Die Landesstraßen in Hessen sind nach jahrelangen nicht ausreichenden Investitionen in keinem guten Zustand. Wir brauchen eine Erhöhung der Investitionen des Landestraßenbauprogrammes, um den Substanzverzehr im Landesstraßenbau zu stoppen und umzukehren. Die Enquetekommission soll folgende Fragen beantworten: Wie muss sich das Landesstraßennetz weiterentwickeln, um einem integrierten Verkehrskonzept zu genügen? Wie kann man den Lärmschutz verbessern und wie kann man den Radwegeverkehr an Landesstraßen integriert denken und planen? Welche digitalen Vernetzungen ermöglichen weniger Stau- und Wartezeiten in Hessen?

Die Landesstraßen in Hessen befinden sich ausweislich der Aussagen der Landesregierung zu über 50% in einem schlechten oder sogar sehr schlechten Zustand. Der Bedarf an zusätzlichen Investitionen ist offenkundig. Dabei muss das Prinzip gelten „Erhaltung vor Neubau“, welches bereits 2018 durch die Verkehrsministerinnen- und Verkehrsministerkonferenz im Grundsatz beschlossen worden ist. Dieser sinnvolle Ansatz, der Instandhaltung Vorrang einzuräumen, stößt allerdings vielfach aufgrund des schlechten

Zustands von Infrastrukturen an Grenzen. Das Reparieren kann den Neubau nicht in jedem Fall ersetzen. Der Bedarf an zusätzlichen Investitionen ist offenkundig. Eine wichtige Voraussetzung für die systematische Umsetzung ist es, dass Verkehrswege künftig besser in ihrem Gesamtzustand erfasst und bilanziert werden.

Ein Perspektivwechsel weg von einer reinen Infrastrukturbetrachtung hin zu einer Verkehrsentwicklung, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen orientiert, verändert zwingend auch die Sichtweise auf Planungs- und Bauprozesse. Zum einen erwächst aus dieser Betrachtung die Pflicht aller Aufgabenträger mit mobilitätspolitischer Relevanz, ihre Planungen vor diesem Hintergrund umfassend zu bewerten und möglicherweise anzupassen. Gleichzeitig muss die isolierte Planung von Verkehrswegen für einzelne Verkehrsträger ohne Berücksichtigung der Übrigen enden. Planungsziele und -prozesse müssen so angelegt werden, dass sie jeweils die Anforderungen aller Verkehrsträger abprüfen.

Der Bedarf an Bundesautobahnen ist für Hessen – vorbehaltlich der bereits festgelegten Ausbauschritte – erfüllt. Ein weiterer Neubau ist nicht erforderlich. Einer gesonderten Betrachtung bedarf es lediglich für den Ausbau der A45 und dabei vor allem der Sanierung der Brückenbauwerke. Ein unmittelbarer hieraus resultierender Zubau an abnehmenden und zuführenden Landesstraßen ist ebenfalls nicht erforderlich. Lediglich zu prüfen ist, ob eine Ausstattung mit zusätzlichen Zu- und Abfahrten insgesamt geeignet ist, um unnötige Umwege zu reduzieren. Gerade in Hauptverkehrszeiten ist die Straßeninfrastruktur

häufig nicht in der Lage, den von den Bundesautobahnen abfließenden Verkehr reibungslos abzuwickeln. In der Folge kommt es häufig auf Autobahnen zum Rückstau und damit zu einer erheblichen Verkehrsgefährdung. Das Land Hessen soll sich beim Bund für eine erweiterte Möglichkeit der temporären Freigabe von Standstreifen in solchen Situationen einsetzen. Hierzu soll die Ausstattung der Bundesautobahnen mit digitalen Verkehrszeichenanlagen an besonders problembehafteten Autobahnabfahrten vorrangig vorangetrieben werden.

Die Anforderungen an ein gesundes Wohnen und Leben können es notwendig machen, Siedlungsstrukturen weiter von Emissionen und Risiken zu entlasten. Gerade in Wohnbereichen lässt sich ein starker Durchgangsverkehr nicht dem Emissionsschutz oder der „Vision Zero“ vereinbaren. Das Land muss daher dort, wo dies aus ökologischen Gründen vertretbar ist, auch Umgehungsstraßen (aus-)bauen. Im Gegenzug müssen nicht länger benötigte Verkehrsflächen der Allgemeinnutzung zurückgegeben, ggf. auch entsiegelt werden.

Mit dem Anwachsen der Verkehrslast ist auch der Bedarf an Lärmschutzmaßnahmen gestiegen. Um gesundheitliche Risiken sowie auch die aus ihnen erwachsenden immensen Kosten zu reduzieren, müssen Möglichkeiten sowohl des aktiven als auch passiven Schallschutzes deutlich ausgebaut werden.



Erforderlich ist eine konsequente Anlagenbilanzierung. Der Zustand von Straßen, aus dem sich der Investitionsbedarf ableiten lässt, kann nicht ausschließlich über Abschreibungen gemessen werden. Vielmehr bedarf es einer ehrlichen Wertübersicht, aus der sich transparent ableiten lässt, ob sich Straßenabnutzung und Straßeninstandhaltung bzw. Sanierung in einem vertretbaren Verhältnis bewegen. Die Vorgaben zur auskömmlichen Finanzierung der Kommunen berücksichtigen den Werterhalt der Infrastruktur nur unzureichend. Infolgedessen müssen Kommunen bei Instandhaltung häufig erhebliche Sparanstrengungen unternehmen, auch wenn diese Einsparungen aus wirtschaftlicher Sicht erheblich höhere Folgekosten nach sich ziehen. Abschreibungen alleine stellen auch im Sinne der Doppik nur den ersten Schritt dar. Die Konsequenzen hieraus bleiben aber ohne konkreten Auftrag zur Wertbilanzierung aus. Eine Wertbilanzierung bildet die Grundlage für eine Berechnung der tatsächlich erforderlichen Aufwendungen der Kommunen. Hier ist auch zu prüfen, ob die bisherigen Vorgaben des kommunalen Haushaltsrechts, wonach eine dem Grunde nach werterhaltende Instandhaltung bei Verkehrsinfrastrukturanlagen tatsächlich den gleichen Verfügungsbeschränkungen unterliegen muss, die für den allgemeinen Verwaltungshaushalt gelten, oder ob diese Maß-

nahmen nicht sinnvoller im Rahmen des Investitionshaushaltes abgebildet werden sollten. Gerade finanzschwache Kommunen stehen vor dem Hintergrund eng begrenzter Haushaltsmittel möglicherweise ohne echte Handlungsoptionen einer stetigen Verschlechterung des Anlagevermögens gegenüber.

Der Anlagenwert stellt insbesondere in der Neuausweisung von Wohn- und Nutzflächen einen wichtigen Faktor dar. Nach ihrem Neubau fallen Verkehrswege zunächst für lange Zeit aus dem Instandhaltungsbedarf, obschon ihre Qualität abnimmt. Damit besteht die Gefahr, dass unnötige oder zu groß dimensionierte Anlagen geschaffen werden, deren negative Wirkung aus dem Unterhaltsbedarf erst deutlich zeitverzögert eintritt und deswegen bei der Investitionsentscheidung unterbelichtet bleibt. Die Bepreisung eines Nachhaltigkeitsfaktors unterbleibt folgerichtig häufig. Die Fehlentwicklung, wie sie ähnlich bei Zuschussprogrammen etwa für die Errichtung kommunaler Einrichtungen wie Schwimmbädern anzutreffen war, bei denen die Belastungen erst später, aber dafür umso drastischer eintraten, ist auch bei Verkehrswegen anzunehmen. Hier muss wirksam gegengesteuert werden.

HessenMobil als zentraler Akteur unterliegt seit der Herauslösung der Bundesautobahnen aus dem Zuständigkeitsbereich einem erheblichen Veränderungsprozess. Gleichzeitig verändern sich auch in den verbliebenen Aufgabenbereichen Art und Umfang der Aufgabenerfüllung stetig. Vorbehaltlich weiterer Verbesserungen insbesondere bei den internen Schnittstellen verfügt HessenMobil damit über eine

gute Arbeitsstruktur, um eine Aufgabenerfüllung im Sinne einer modernen Mobilität zu leisten.

Während die Organisationsentwicklung einen guten Stand erreicht hat, muss jedoch eine seitens der Politik eine kontinuierliche Aufgabenkritik Gewähr dafür bieten, auch zukünftige verkehrstechnische und mobilitätspolitische Weiterentwicklungen frühzeitig aufzugreifen und abzubilden.

Einer solchen erfolgreichen Aufgabenkritik entspringt auch die derzeitige Organisationsstruktur. Insbesondere mit der Zusammenführung der Abteilungen Planung und Bau sowie Betrieb und Verkehr wurden bereits deutliche strukturelle Anpassungen unternommen, ebenso durch die Einrichtung einer neuen Abteilung „Mobilität und Radverkehr“. Ebenso neu aufgestellt wurde der Bereich Förderung, einem eigenständigen Fachdezernat „Schienenverkehrsförderung“. HessenMobil unterstützt überdies im Bereich Mobilitätsstrategien. Auch strukturell ist HessenMobil mit seinen sechs Regionen ausgewogen aufgestellt.

Zur Leistungsfähigkeit gehört allerdings auch eine angemessene personelle Ausstattung. Aus dem zunächst erfolgreich bestrittenen Transformationsprozess ergibt sich ein Personalbedarf von etwa 600 Vollzeitstellen. Diesem Bedarf steht aktuell eine Zuweisung von lediglich 340 Vollzeitstellen gegenüber. Wenn der berechtigte Anspruch nach einer qualitativ hochwertigen Aufgabenerfüllung jedoch allgemein anerkannt ist, so muss die Personalausstattung diesem Anspruch folgen.

Die bereits laufende Fachkräftegewinnungsoffensive ist aufgrund der zu erwartenden Auswirkungen des demographischen Wandels fortzuführen und gegebenenfalls zu verstärken.

Ein besonderes Augenmerk soll auf die Gewinnung von weiblichen Arbeitskräften gelegt werden, die im technischen Dienst immer noch unterrepräsentiert sind. Die Erfahrungen aus den Ausschreibungsverfahren bei HessenMobil zeigen, dass der Anteil von Frauen bereits unter den Bewerberinnen und Bewerbern sehr gering ist. Die Bemühungen seitens HessenMobil, auch im technischen Dienst den Anteil von Frauen zu erhöhen, wird ausdrücklich begrüßt und soll fortgeführt werden.

6 **Wirtschaftsverkehre, neue Lieferverkehre, Transport/Logistik**

Hessen ist ein Drehkreuz für den Wirtschaftsverkehr. In Hessen treffen wichtige Handelsströme von West nach Ost und Nord nach Süd aufeinander. Mittelständische Unternehmen aus Produktion, Handel und Dienstleistung sowie zentrale Industriestandorte profitieren von der besonderen geografischen Lage und sind über den internationalen Flughafen Frankfurt, die trans-europäischen Schienennetze und das dichte Bundesfernstraßennetz in Hessen an die internationalen Märkte angebunden. Durch die Globalisierung und internationale Ver-



flechtung der Warenströme wird die Bedeutung von Logistik und Transport zunehmen und die Transitverkehre in Hessen wachsen bzw. sich verändern. Gerade nach den Erfahrungen der Corona-Pandemie kommt diesen Themen eine Systemrelevanz für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung zu, die zukünftig eine adäquate Berücksichtigung in der Politikgestaltung erfahren muss. Hier ist die Frage, wie die Verkehrsinfrastruktur angesichts des zunehmenden Wirtschaftsverkehrs – insbesondere digitaler – aufgestellt werden kann? Zudem muss die Chance des kombinierten Verkehrs erfasst werden. Können durch die Entwicklung von Standorten für den intermodalen Warenumsatz die Belastungen der Verkehrsträger reduziert werden und die vor- und nachgelagerten Transporte gelenkt werden. Innerhalb der Städte müssen Wirtschaftsverkehre neu organisiert werden, um in ein integriertes Verkehrskonzept eingebettet zu werden. Bestellte Ware muss zum Kunden und dieser Transport geht nicht digital, sondern nur physisch. Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) haben einen erheblichen Anteil an der Zunahme der Verkehrsdichte in den urbanen Räumen. Die Enquetekommission soll ermitteln, mit welchen innovativen Lösungsansätzen es möglich ist, den Warenwirtschaftsverkehr zu verringern, ohne die Leistungsfähigkeit zu verschlechtern, und wie deren Anwendung in Hessen erfolgen kann – immer unter

dem Gesichtspunkt des fairen Wettbewerbs. Ebenso ist die Frage zu erörtern, mit welcher Rolle autonom fahrende Angebote hier integriert werden können.

Für die meisten Menschen in Hessen ist die Bedeutung der Transport- und Logistikbranche im Alltag kaum erkennbar. Wahrgenommen wird die Logistikbranche dagegen vor allem als Störfaktor. Lange LKW-Kolonnen, überfüllte Rastplätze und Emissionen in den Zentren, Lieferfahrzeuge in zweiter Reihe oder auch Mangel an Fahrpersonal in Bussen und LKW bestimmten die Wahrnehmung. Dabei steht dieser Wirtschaftsbereich selbst vor großen Herausforderungen und Umbrüchen. Die Menge an zu transportierenden Gütern steigt stetig. Die Transport- und Logistikbranche steht vor der Herausforderung, die gesteckten Klimaziele zu erreichen. Gleichzeitig nimmt der bereits heute bestehende Personal-mangel deutlich zu. Die Politik steht diesen Herausforderungen allerdings nicht ohne Handlungsmöglichkeiten gegenüber. Entscheidend ist allerdings für ein Gelingen, dass sich die Akteure ihrer Handlungsmöglichkeiten auch bewusst werden und diese Möglichkeiten nutzen.

Im Rahmen der EKMZ wurden einige Entwicklungen beleuchtet, welche Rahmen und Möglichkeiten für die zukünftige Ausrichtung der Wirtschaftsverkehre darstellen werden.

Der Anteil des internetbasierten Handels nimmt weiter zu und eine Trendumkehr ist nicht ersichtlich. Dies führt zu einer Entkopplung von Kaufentscheidung, Kauf und Lieferung. Wurden Waren früher vom Käufer oder der Käuferin nach dem

Kauf unmittelbar übernommen und nach Hause transportiert, so werden in höherem Maße die Waren online gekauft und von Dritten zum Lieferort transportiert.

Für den Handel im Innenstadtbereich erfordert die Aufrechterhaltung der Konkurrenzfähigkeit eine schnelle und zuverlässige Anlieferung mit von der Kundschaft gewünschten Gütern. Dies führt bereits heute dazu, dass Geschäfte mehrmals am Tage An- und Nachlieferungen erhalten.

Die steigende Konkurrenz des internetbasierten Handels verlangt heute mehr denn früher den Betrieben im Zentrum verlangt den ab, auch kurzfristig und schnell Warenlieferungen abrufen und nachbestellen zu können. Damit benötigen diese Betriebe aber auch Zugang und in einer angemessen schnell erreichbaren Lage Umschlagmöglichkeiten und Logistikstützpunkte. Die hieraus entstehenden Flächenkonkurrenzen sind gerade im Ballungsraum für die Kommunen nicht konfliktfrei auflösbar. Das Land darf die Kommunen hierbei nicht alleine lassen. Insbesondere in der Planung und Beratung sollte das Land seine Aktivitäten – wie beispielsweise im Rahmen der Tätigkeit der ivm GmbH – aufrechterhalten und ausbauen.

Zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der Zentren gehört allerdings auch, Verkehre zu reduzieren und diese umweltverträglicher abzuwickeln. Praktisch kann dies auch erforderlich machen, Durchgangsverkehre verstärkt auf Umgehungsstraßen zu verlagern. Eine Reduktion dieser Durchgangsverkehre würde zu einer spürbaren Verringerung der Emissionsbelastungen führen. Verkehrsverlagernde und verkehrslenkende Maßnahmen könnten

so dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität in unseren Siedlungsstrukturen zu verbessern und so auch zum Schutz der betroffenen Menschen vor zum Teil erheblichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen beitragen.

Wie auch anderen Liefernden fehlen KEP-Dienstleistern im Straßenraum oft Flächen zur Be- und Entladung, was mangels Alternativen bei hochfrequenter Anlieferung häufig zu verkehrsgefährdenden Haltevorgängen führt. Die rechtliche und tatsächliche Bereitstellung von Halteplätzen für Liefervorgänge muss den Kommunen erleichtert werden. Die Schaffung von Micro-Depots /Micro-Verteilzentren, Ladezonen und Paketstationen muss in der Stadtplanung regelmäßiger Baustein werden. Das Land Hessen muss hierzu prüfen, welche gesetzgeberischen Mittel zur Unterstützung einer nachhaltigen und geordneten Lieferstruktur angewendet werden können. Hierzu muss auch zählen, die Verkehrssicherheit von Fahrzeugen weiter im Blick zu behalten und durch engmaschige Kontrollen zu erhöhen.

Hessen hat als Handelsstandort, aber auch als Transitland, eine besondere Verantwortung für Tausende von Beschäftigten in der Logistikbranche, welche als Fahrpersonal derzeit unter zum Teil unverhältnismäßigen Umständen ihre Ruhe- und Lenkpausen verbringen. Entlang der Fernstraßen fehlen Parkplätze, eine ausreichende Ausstattung dieser Parkplätze insbesondere mit Sanitäreinrichtungen ist dringend geboten.



Die Landesregierung muss hierbei auf den Bund einwirken, darf jedoch im Bereich ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten nicht untätig bleiben. Insbesondere ist eine konzertierte Aktion von Bund, Land, Kommunen, den Wirtschafts- und Logistikverbänden sowie der Beschäftigten im Transportgewerbe erforderlich, um kurz- und mittelfristig die Anzahl von Stellplätzen zu erhöhen, die Sicherheit zu steigern und die zum Teil menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen zu beheben. Im produzierenden bzw. weiterverarbeitenden Gewerbe stellt Hessen einen bedeutenden Standort für Ziel- und Quellverkehre dar. In hessischen Gewerbe- und Industriegebieten stehen jedoch vielfach jenseits des konkreten Ladevorgangs häufig keine ausreichenden für LKW ausgewiesene Parkflächen bereit. Ein zentraler Ansatz bei der Erweiterung und Neuschaffung von Industrieflächen sollte es sein, aus diesen heraus entstehende Parkplatzbedarfe für Pausen- und Ruhezeiten auch ortsnahe und damit jenseits der Autobahnen bereitzustellen.

Die auch im Logistikbereich zu erwartende Antriebswende wird zu einer größeren Vielfalt an erforderlichen Tank- und Lademöglichkeiten führen. Neben der Bereitstellung der notwendigen zusätzlichen Energie wird der Bedarf an öffentlicher und betrieblicher Ladeinfrastruktur zunehmen. In der Erprobung befindet sich auch eine Oberleitungsbasierte Lademöglichkeit.

Das Land sollte hierzu frühzeitig Konzepte erarbeiten und mit den Kommunen und den betroffenen Akteuren der Branche abstimmen.

Der Warenumsatz auf der Schiene muss für das produzierende Gewerbe erleichtert werden. Hierzu trägt ein Ausbauprogramm für Umschlag- und Umladeplätze bei. Gleichzeitig muss künftig bei der Ausweisung neuer Betriebsflächen für Logistikunternehmen die multimodale Anbindung planungsleitendes Zielbild sein.

Als Warenumsatzplätzen kommt auch den Binnenhäfen Bedeutung zu. Steigende Immobilienpreise und eine hohe Lebens- und Wohnqualität am Wasser erzeugen jedoch zunehmend Nutzungskonkurrenzen für Flächen, die bisher für Güterverkehre vorbehalten waren. Gegenüber den hohen Gewinnmargen bei einer Umnutzung für Wohnraum und hochpreisige Gewerbeflächen kann die traditionelle Logistikwirtschaft häufig nicht standhalten. Es besteht die Gefahr, dass relevante Binnenhäfen nach und nach verloren gehen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, bedarf es einer im Landesplanungsrecht abgesicherten Strategie zur Erhaltung der Binnenhäfen, um für die Zukunft weiterhin die Möglichkeit einer Beförderung von Frachtgütern über die Binnenschifffahrt aufrecht zu erhalten. Allerdings haben sich seit Anlage dieser Häfen auch Wirtschafts- und Siedlungsstrukturen, Warentransportwege und auch Transportmittel weiterentwickelt. So kann es sinnvoll sein, bisherige Standorte von Binnenhäfen durch neue Standorte zu ersetzen. Im Bereich der Schwerlastverkehre und bei den in der Binnenschifffahrt beachtlichen Tonnagen er-

scheint eine logistische Verknüpfung mit der Bahn als besonders sinnvoll. Damit Binnenhäfen allerdings auch als trimodaler Hub fungieren können, sollten landseitig beide Transportmöglichkeiten vorhanden sein oder geschaffen werden.

Bei Flüssen erster Ordnung besteht eine Zuständigkeit des Bundes. Das Land Hessen muss hier klar definieren, an welchem Ort und in welcher Art und technischen Beschaffenheit in Zukunft zentrale Binnenhäfen erhalten werden bzw. neu geschaffen werden müssen und in diesem Sinne Einfluss auf den Bund nehmen.

Das Gleiche gilt für die Anschlussfähigkeit an die Schiene. In eigener Zuständigkeit muss das Land im Umfeld der bestehenden und möglicherweise auszubauenden Binnenhäfen für eine verkehrliche Erschließung sorgen, die im Sinne der hessischen Wirtschaft geeignet ist, auch langfristig einen Beitrag zu einer effizienten und klimaverträglichen Lieferlogistik beizutragen.

Neben dem autonomen Verkehr auf der Straße unterliegt auch die Technik von autonomen Fluggeräten einer rasanten Entwicklung. Die Entwicklung von Technik und rechtlichem Rahmen lassen derzeit keine Prognose über die zukünftige Einsatzfähigkeit insbesondere der Nutzung von (kleinen) Frachtdrohnen in der Lieferlogistik zu. Die SPD-Fraktion hält es für geboten, im Rahmen von geeigneten Modellprojekten Erfahrungen und Erkenntnisse über Einsatzmöglichkeiten, Chancen und Herausforderungen in der Nutzung dieser Technologie zu gewinnen und auf dieser Grundlage eine Handlungsstrategie zum Einsatz von Frachtdrohnen zu erarbeiten.

Ein zentraler Bestandteil dieser Strategie muss die Beantwortung der Fragen zur Sicherheit und Energieeffizienz im Umgang mit dieser Technik sowie zu den sicherheits- und beschäftigungspolitischen Herausforderungen bei deren Einsatz darstellen. Dies schließt die Verwendung von Assistenzsystemen und deren Systemintegrität ausdrücklich ein.

7 Innerstädtischer Verkehr

Neben der Warenlieferung müssen auch der Individualverkehr (IV) und ÖPNV im innerstädtischen Bereich besonders beleuchtet werden. Auch hier brauchen wir neue Konzepte, die den individuellen sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechen, aber auch gleichzeitig eine CO₂-Reduktion ermöglichen. Hier soll genau betrachtet werden, welche intelligenten und digitalen Konzepte Kommunen bereits haben und welche innovativen Ideen zukünftig umgesetzt werden können. Sollte der innerstädtische Schienenverkehr ausgebaut werden, wie in Wiesbaden geplant? Wie kann der Austausch von Bussen mit Verbrennungsmotor auf E-Busse oder Busse mit anderen Antriebstechniken schnellstmöglich erfolgen? Wie können öffentliche Verkehrsunternehmen zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickelt werden? Muss der Anteil des Verkehrsträgers Auto reduziert werden?



Die Verkehrsprobleme in unseren Innenstädten sind vielfältig. Um die vom Verkehr ausgehenden Emissionen deutlich zu reduzieren, muss die Antriebswende einen besonderen Beitrag leisten.

Die Notwendigkeit, die Antriebswende voranzutreiben, wurde im Rahmen der Anhörungen der EKMZ eindeutig belegt. Dabei hängt die Sinnhaftigkeit der Antriebswende in hohem Maße davon ab, ob es gelingt, für batterieelektrische Fahrzeuge in ausreichendem Maße auch innerstädtisch Lademöglichkeiten bereitzustellen. Gleichzeitig muss auch im innerstädtischen Verkehr eine stärkere Verknüpfung verschiedenster Verkehrsarten – einschließlich des ebenfalls dem Umweltverbund zuzurechnenden Taxi – bewirkt werden.

Der Verlagerung der Pendlerinnen- und Pendlerströme auf umweltfreundliche Verkehrsmittel kommt eine Schlüsselrolle zu. Kommunen müssen in ihren Möglichkeiten gestärkt werden, Umsteigepunkte einzurichten. Es muss ihnen insbesondere ermöglicht werden, in Kooperationsprojekten mit den umgebenden Gebietskörperschaften solche Projekte voranzutreiben, auch wenn diese außerhalb der eigenen Gemarkung liegen. Sofern die einzurichtenden Umsteigepunkte einem überörtlichen Verkehrsinteresse dienen, besteht auch eine Landeszuständigkeit. Aus früheren Projekten und Untersuchungen ergibt sich ein messbares Umsteigepotential.

Inwieweit dieses Potential in den nächsten Jahren aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen und insbesondere einer für Nutzerinnen und Nutzer als verstetigt wahrgenommenen Infrastruktur weiter gesteigert werden kann, ist derzeit konkret schwer abzuschätzen. Ein Aufwuchs über den derzeitigen Anteil hinaus ist jedoch bei einem konsequenten Ausbau des Angebotes durchaus als realistisch anzusehen.

Integrierte Mobilitätssysteme müssen als Alternative zur Nutzung des PKW ausgebaut werden. Dabei muss auch die Zuständigkeit von Anbietern des ÖPNV über deren klassisches Betätigungsfeld hinaus erweitert werden. Bus- und Bahnbetreiber müssen sich als Mobilitätsdienstleister verstehen. Dazu müssen ihnen auch Betätigungsfelder wie der Betrieb von Sharing-Systemen eröffnet werden. Dort, wo weiterhin die Nutzung eines PKW erforderlich ist, sollte diese Mobilitätsoption systematisch in ein integriertes Mobilitätssystem eingebettet werden. Das heißt auch, Anforderungen und Auswirkungen der PKW-Nutzung adäquat in Betracht zu ziehen; dies gilt hinsichtlich Emissionen, Masse und Flächenverbrauch ebenso wie im Hinblick auf Unfallrisiken. Neben einer möglichen Privilegierung kleinerer und vollelektrisch betriebener ÖPNV-Fahrzeuge sollte dies auch bedeuten, im multimodalen Verkehr den Wegstreckenanteil des PKW auf diejenigen Bereiche zu fokussieren, wo keine geeigneten Alternativen zur Verfügung stehen. Insbesondere sollen hierzu Angebote an Umsteigepunkten auf andere öffentliche Verkehrsmittel gefördert werden. Im Rahmen des Umweltverbundes erfüllen auch Taxen eine wichtige

Funktion. Dieses Verkehrsmittel ist mit seinen Stärken und Möglichkeiten geeignet, in integrierten Verkehrssystemen gerade außerhalb von Kernzeiten des ÖPNV-Angebotes Angebotslücken zu schließen. Zur Erfüllung einer Mobilitätsgarantie für alle Hessinnen und Hessen sind Konzepte zur Einbeziehung örtlicher Taxiangebote zu berücksichtigen und ggf. zu fördern.

Das Land muss die Kommunen in die Lage versetzen, Mobilitätsangebote als Bestandteil der Daseinsvorsorge zu betreiben. Das Land sollte hierzu prüfen, ob es erforderlich und sinnvoll ist, eine Grundversorgung mit Mobilität den kommunalen Pflichtaufgaben zuzuschreiben und diese dann folgerichtig durch das Land zu finanzieren. Dabei sind insbesondere die Erfahrungen aus dem benachbarten Bundesland Rheinland-Pfalz zu berücksichtigen und ggf. aufzugreifen.

Der PKW findet auch weiterhin seine Berechtigung als Bestandteil eines integrierten Verkehrssystems: Es muss Aufgabe der Politik sein, den notwendigen Rahmen dafür zu schaffen, überflüssige Verkehre im Ballungsraum zu reduzieren. Für die Städte bedeutet dies zu allererst die Schaffung von qualitativ hochwertigen Alternativen („pull“) bei gleichzeitiger Beschränkung des MIV („push“). Zur Wahrheit gehört jedoch auch, dass es auch in Zukunft Menschen geben wird, für die eine Bewältigung ihres Alltages, sei es beispielsweise aus familiären oder beruflichen Gründen, unter Inanspruchnahme ausschließlich des ÖPNV erhebliche zusätzliche Belastungen bedeuten würde. Wer heute auf den PKW angewiesen ist, findet die Grenzen der Nutzbarkeit ihres oder seines Fahrzeuges

aufgrund hoher Verkehrsdichte oder Parkraumangel gerade in der massenhaften Nutzung dieses Fahrzeugtyps durch auch diejenigen Personen, die tatsächlich gar nicht auf den PKW angewiesen wären. Neben der Schaffung von Alternativen und der Begrenzung der Nutzung des PKW durch nicht erforderliche Verkehre muss Politik sich einem harten Diskussions- und Aushandlungsprozess stellen, welche Nutzung des MIV in der Stadt tatsächlich erforderlich ist und ob und wie diese gegebenenfalls qualitativ verändert werden kann, so dass die Verträglichkeit mit den Interessen von Mensch und Natur stärker in Einklang zu bringen sind.

Eine Rücknahme von Parkflächen insgesamt muss mit dem Ausbau von Alternativen Hand in Hand gehen. Qualitativ sind in Neubaugebieten Parkräume vorrangig in Quartiersgaragen abzubilden. Diese müssen über eine angemessene Ladeinfrastruktur verfügen, welche ausbaufähig konzipiert werden muss.

Öffentlicher Raum muss zurückgewonnen werden. Dazu gehört auch, die Einrichtung von autofreien oder –beschränkten Zonen zu befördern. Dies kann im Einzelfall zu Nutzungskonflikten führen, welche für die jeweiligen Kommunen eine Belastung darstellen können. Das Land muss Kommunen in Bezug auf Prozessgestaltung und Kommunikation hierbei besser unterstützen.



8 Entwicklung der Nahmobilität

Die innerstädtisch gefahrenen Geschwindigkeiten müssen deutlich abgesenkt werden. Hierzu müssen die aus der Veränderung der StVO hervorgegangenen erweiterten Handlungsspielräume konsequent genutzt werden. Es ist unbestreitbar, dass gerade in Stadtbereichen eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in Bezug auf Lärm, Emissionen und Unfallrisiken eine erhebliche Verbesserung darstellt. Untersuchungen zeigen, dass an Knotenpunkten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen Verkehrsstörungen reduziert werden und der Verkehrsfluss verbessert werden kann.

Erforderlich hierbei ist, dass auch die Regierungspräsidien als Genehmigungsbehörden sich verstärkt als Partner der Kommunen bei der Gestaltung der öffentlichen Räume definieren. Dazu ist eine konsequente Organisationsentwicklung erforderlich – von einer reinen Prüfbehörde hin zu einer kooperativen und unterstützenden Funktion in der rechtskonformen Ausgestaltung der politischen Entwicklungsziele.

Auch im Bereich der Leistungserbringung muss das Prinzip der Subsidiarität Raum finden. In spezifischen und vielfältigen lokalen Angebotspaletten sind Chancen und Möglichkeiten für ein funktionierendes Gesamtsystem zur Erbringung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes zu identifizieren und zu nutzen.

Auch die Entwicklung der Nahmobilität im Kontext eines integrierten Verkehrskonzeptes muss beleuchtet werden. Wie soll der öffentliche Verkehrsraum in den Städten zugunsten des Anteils für den Fuß- und Fahrradverkehr verändert werden? Wie werden kurze Distanzen zu Fuß oder mit dem Fahrrad in einem integrierten Verkehrskonzept berücksichtigt und wie kann Nahmobilität attraktiver werden? Die Erkenntnisse der AG Nahmobilität des Landes und vieler Städte und Gemeinden sollen hierbei in die Bearbeitungen einfließen. Es soll zudem analysiert werden, welche Entscheidungsebene welche Verantwortung übernehmen soll.

Für die Nahmobilität erkennen wir derzeit gegenläufige Tendenzen. Nach wie vor besteht der Trend, auch kurze Strecken mit dem privaten PKW zu bewältigen. Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln an. Mit rechtlichen Erleichterungen bei der Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen steigt auch deren Anzahl spürbar, so dass der Bedarf, ein eigenes Auto zu besitzen weiter sinkt. Um die hierin liegenden Chancen zu erhöhen ist eine Weiterentwicklung des Carsharing-Gesetzes erforderlich. Ein umfassendes Mobility-Sharing-Gesetz muss auch Fahrräder und Kleinkrafträder einbeziehen. Zu prüfen ist dabei die Rolle und Funktion von elektrischen Tretrollern. Gerade diese Fahrzeuge tragen kaum zu einem Rückgang des MIV bei, vielmehr substituieren sie bisher

zu Fuß gegangene Wege oder mit dem Bus zurückgelegte Kurzstrecken. Aus der Praxis erfolgte Rückmeldungen deuten auf ein erhebliches Konfliktpotential mit dem Fußverkehr hin, welches eine weitergehende Regulierung erfordert. Hieraus ergibt sich, dass Abstellmöglichkeiten für solche Fahrzeuge in Zukunft vorrangig teilstationär geschaffen werden und das bisherige System des free-floating ersetzten sollen. Dies sollte rechtlich abgesichert werden. Gleichzeitig liegen in diesen Fahrzeugen jedoch auch Möglichkeiten. So sind sie geeignet, den Einzugsbereich von Haltestellen des ÖPNV zu erweitern, wenn dort geeignete Abstellstationen geschaffen werden.

Insgesamt muss der Fußverkehr als Verkehrsart eine Aufwertung erfahren. Neben den vollständig zu Fuß bewältigten Wegen beginnt und endet nahezu jede Fortbewegung fußläufig. Dennoch werden die Erfordernisse des Fußverkehrs häufig nicht oder nur unzureichend in Verkehrswegeplanungen berücksichtigt. Dies reicht von der verkehrssicheren Anlage von Fußwegen über die den individuellen Fähigkeiten angemessene Berücksichtigung von Querungs- und Räumzeiten an Lichtsignalanlagen, Wegebeleuchtungen, bis hin zu einem adäquaten Emissionsschutz.

Das Land Hessen sollte eine konsequente Weiterentwicklung seiner Mobilitätsstrategie zugunsten dieser Verkehrsart betreiben.

Der Flächenbedarf im ruhenden Verkehr für das Abstellen von Fahrrädern und Lastenrädern unterwirft den bisher den Fußgängerinnen und Fußgänger vorbehaltenen Verkehrsraum neuen Konkurrenzen. In den vergangenen Jahrzehnten wurde

der MIV weitestgehend privilegiert behandelt, daher sind hier die meisten Flächen vorhanden. Es muss daher darauf geachtet werden, dass die zusätzlich benötigten Flächen möglichst aus denjenigen Flächen entnommen werden, die bisher dem MIV zur Verfügung standen. Die Umnutzung von fahrbahnnahe Parkplätzen ist hierfür zu bevorzugen.

Ein integriertes Verkehrskonzept muss sich auf verschiedenste planerische Ebenen beziehen. So sind etwa Radabstellanlagen bei Bauprojekten privilegiert in Stellplatzschlüsseln zu berücksichtigen ebenso wie eine Erschließungsleistung mit dem ÖPNV. Stellplatzablösen oder öffentlich-rechtliche Verträge über eine Investorenbeteiligung an Schaffung und/oder Ausbau von Angeboten des ÖPNV als Alternative zur Schaffung von Parkflächen sollen mehr Raum erhalten. Derzeit müssen Parkräume im unmittelbaren Umfeld von Bauvorhaben geschaffen werden. Perspektivisch ist es hierzu geboten, aus einem Bauprojekt entstehenden Parkraumbedarf auch rechtlich im weiteren Umfeld des Vorhabens abzubilden zu dürfen. Dazu ist eine quartiersweise Betrachtung der Gesamtbedarfe zu ermöglichen. Findet eine solche Betrachtung statt, so ergibt sich daraus auch die Möglichkeit, Parkräume in nicht unmittelbar angrenzenden Quartiersgaragen abzubilden oder Ablösen für Quartiersgaragen zu verwenden.



In neugeschaffenen Siedlungsstrukturen und Quartieren wird sehr früh der Grundstein für das habitualisierte Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner gelegt. Aus diesem Grund muss eine Erschließung mit dem ÖPNV zwingend mit dem Bezug solcher Bereiche bereits vorhanden sein. Durch die frühzeitigen Bindungen auf Angebote des ÖPNV wird langfristig die Akzeptanz und damit die Nutzung und Auslastung der neu geschaffenen Strecken deutlich gestärkt. Gleichzeitig soll für die verbleibenden PKW in neugeschaffenen Quartieren frühzeitig eine Konzentrationsmöglichkeit in Quartiersgaragen geschaffen werden. Die großflächige Beparkung des öffentlichen Verkehrsraumes soll konsequent reduziert werden.

Die Kommunen müssen bei der Errichtung verkehrsreduzierter Quartiere (bspw. organisiert in Superblocks) gefördert und unterstützt werden, nicht zuletzt durch die Schaffung des notwendigen rechtlichen und planerischen Rahmens.

Die Siedlungs- und Gewerbepolitik sollte als Leitbild das Ermöglichen von kurzen Wegen anstreben. Dazu gehört neben dem Vermeiden von nur per Auto erreichbaren Einkaufssilos am Stadtrand auch die Verstärkung des Nutzungsmixes zugunsten nichtstörenden Gewerbes.

Ein besonderes Augenmerk ist auf den Bereich der Freizeitverkehre zu legen; hierzu gehören neben der individuellen Erholung und der Pflege von Sozialbeziehungen auch Wege im Rahmen von Pflege- und Familienarbeit ebenso wie kulturelle Betätigung oder Vereinsarbeit. Eine Verkehrsplanung, welche insbesondere Engpassbeseitigung und Hauptverkehrsströme in den Fokus nimmt, läuft Gefahr, bei aller notwendigen Würdigung der Berufsverkehre diesen Mobilitätsbedarf zu vernachlässigen. So geht aus den Daten der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ hervor, dass Freizeitverkehre einen erheblichen Anteil der zurückgelegten Wege ausmachen. Dabei sind Freizeitwege im Durchschnitt ähnlich lang wie Wege zur und von der Arbeit. Allerdings fallen sie vorwiegend im Zeitverlauf des Nachmittags bis zum Abend an – am ausgeprägtesten zwischen 20:00 und 22:00 Uhr, also zu einer Zeit, in der die Haupttaktung der öffentlichen Verkehrsmittel bereits sinkt. Vielerorts sind zu dieser Zeit, insbesondere im ländlichen Raum, keine öffentlichen Verkehrsmittel mehr verfügbar. Für Menschen ohne Zugang zu einem eigenen PKW kann das Fehlen von Optionen im öffentlichen Verkehr mit einem eingeschränkten Zugang zu sozialer, kultureller und auch politischer Teilhabe einhergehen.

Aufgrund der Vorgaben zur Barrierefreiheit werden seitens der Kommunen erhebliche Anstrengungen unternommen, um in Fahrzeugen und an Haltestellen des ÖPNV Barrierefreiheit herzustellen. Dies gilt vor allem für dessen Erreichbarkeit und Nutzbarkeit für Menschen mit Gehbehinderungen. Diese Bemühungen sind landes-

seitig zu verstärken und inhaltlich dahingehend auszuweiten, dass verschiedenste Beeinträchtigungen Berücksichtigung finden. So ist etwa zu prüfen, ob die Haltestellengestaltung in kontrastreichen Farbgebungen vorgenommen werden kann oder ob akustische Hinweise zukünftig stärker vor Gefahren warnen sollen. Fußgängerinnen- und Fußgängerampeln erlauben inzwischen vielfach die Anforderung eines akustischen Leitsignals. Hierbei sollte beispielsweise verstärkt darauf geachtet werden, nach Anforderung auch entsprechend längere Querungs- und Räumzeiten anzubieten. Die Herausforderungen sind derart vielfältig, dass hier Erkenntnisdefizite zu vermuten sind. Um diese Herausforderungen angemessen zu erfassen, ist eine intensive Zusammenarbeit mit den Betroffenenverbänden unabdingbar. Das Land Hessen sollte diese Zusammenarbeit institutionalisieren und die gewonnenen Erkenntnisse den Kommunen besser zugänglich machen, nach Möglichkeit auch die Kommunen unmittelbar in die Zusammenarbeit einbeziehen.

9 **Mobilitätsdienstleistungen der öffentlichen Hand**

Die öffentliche Hand ist für die Gestaltung und Steuerung der Mobilitätsangebote zuständig unter dem Gebot des fairen Wettbewerbs. Unter Berücksichtigung der zum Teil disruptiven Entwicklungen durch die Digitalisierung und deren Auswirkungen auf alle Mobilitätsangebote ist sicherzustellen, dass die Gestaltungs- und Steuerungshoheit nicht faktisch in die Verfügung der großen Digitalkonzerne (Google, Apple,

Alibaba etc.) gerät. Es ist zu gewährleisten, dass durch entsprechende gesetzliche, regulatorische Vorgaben die Hoheit im Zusammenhang mit den öffentlichen Verkehrsangeboten bei der öffentlichen Hand bleibt. Dabei kann die Leistungserbringung der öffentlichen Verkehrsangebote sowohl von privaten wie auch öffentlichen Unternehmen in fairen wettbewerblichen Verfahren unter Einhaltung von durch die öffentliche Hand verbindlich definierten Tarif- und Sozialstandards erfolgen. Es muss die Frage beantwortet werden, wer im Rahmen der Digitalisierung die Kontrolle über die erhobenen Daten erhält – die staatliche Hand oder Google und Co.?

Die Mobilitätsdienstleistungen seitens der öffentlichen Hand stellen einen entscheidenden Faktor für das Funktionieren unserer Gesellschaft dar. Die Belastungen, Herausforderungen und Bedingungen, unter denen diese Leistung erbracht wird, scheint der Bedeutung vielfach nicht Rechnung zu tragen. Vielmehr erleben die Kolleginnen und Kollegen, sei es Fahr- oder Kontrollpersonal, in ihrem Arbeitsalltag keineswegs immer die angemessene Wertschätzung. Vielfach ist eine Ausübung der Tätigkeit bis zum regulären Austritt aus dem Berufsleben nicht leistbar. Im Ergebnis ist es zunehmend schwierig, Menschen für diese Tätigkeitsbereiche zu gewinnen. Neben einer erforderlichen Aufwertung dieser Tätigkeitsbereiche hat das Land Hessen jedoch auch im Bereich der strukturellen Gestaltung der Dienstleistungserbringung an Mobilität in öffentlicher Hand Handlungsbedarf.



Angebotsorientierte Planung und Dienstbereitstellung sollten stärker am Prinzip der Gemeinnützigkeit ausgerichtet werden: Eine rein betriebswirtschaftliche Berechnung der Auslastung einzelner Strecken als Kriterium für deren Bedienung unterschlägt wesentliche volkswirtschaftliche Nutzen. Sie berücksichtigt weder Aspekte der Versorgungssicherheit, Klimarelevanz, Aufwertung erschlossener Bereiche noch Emissionsbelastungen in den Ballungsräumen. Bei der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten sollte deren qualitative Leistung für Teilhabe und deren Bedeutsamkeit für die Erreichung der Klimaziele mitgedacht werden. In Nahverkehrsplänen kann es positiv und systematisch bedeutsam sein, die Klimarelevanz des Umweltverbundes zu berücksichtigen.

Um Quantität und Qualität der Angebote des ÖPNV zu sichern, muss das Ausschreibungswesen neugestaltet werden. Eine Vergabe alleine über den Angebotspreis ist nicht zielführend. Insbesondere müssen rechtliche Möglichkeiten geschaffen werden, in laufenden Verträgen Veränderungen in den qualitativen Vorgaben zu vereinbaren, ohne eine Neuausschreibungspflicht auszulösen. Bereits heute sind in den Ausschreibungskriterien häufig detailgenaue Vorgaben wie etwa über Sitzbreiten, Abständen zwischen erster und zweiter Türe und auch Anzahl der Sitzplätze enthalten. Gerade für die Ausstattung von

Fahrzeugen mit Multifunktionsflächen für die Mitnutzung von Fahrrädern und Kinderwagen, welche objektiv die Anzahl der ausgewiesenen Sitzplätze reduzieren, sind künftig entsprechende Öffnungsklauseln vorzuhalten. Dabei ist auch erforderlich, insbesondere in den Städten bei der Bereitstellung von Haltestellen die Notwendigkeit einer zukünftigen Nutzung der dritten Türe mitzudenken. Ausschreibungen sollten also statt eines hohen Detailgrades die zu erfüllende Funktion in den Vordergrund stellen. Bei Mobilitätsdienstleistungen, die seitens der öffentlichen Hand selbst erbracht werden, können dagegen standardisierte Anforderungen an die Fahrzeuge dazu beitragen, den Beschaffungspreis zu senken.

Mobilitätsanbieter sind durch Festlegungen in den Ausschreibungen dazu anzuhalten, eine ausreichende Personalreserve vorzuhalten.

Tarifbindung und Tariftreue müssen zwingende Kriterien für die Vergabe von Mobilitätsdienstleistungen sein. Ebenso müssen beim Übergang von Streckenkonzessionen auf neue Anbieter Vorkehrungen zum Schutz und zum Erhalt des bisher beschäftigten Personals mindestens zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen geschaffen werden. In jedem Vergabeverfahren ist vorzuschreiben, dass im Falle eines Betreiberwechsels der neue Betreiber jeder und jedem Beschäftigten in dem betreffenden Verkehrsdienst ein Übernahmeangebot machen muss. Diese Vorgabe muss für alle Tätigkeitsgruppen gelten, also im Bereich Lokfahrdienst, Zugbegleitdienst, Instandhaltung, Vertrieb/Kundenservice, Disposition, Reinigung etc..

Auszubildende und Dual Studierende sind in die Vorschriften zum Beschäftigtenübergang einzubeziehen. Ein Betreiberwechsel darf nicht dazu führen, dass Ausbildungen abgebrochen, unterbrochen oder verlängert werden müssen. Die soziale Absicherung des Beschäftigtenübergangs muss auch für Nachwuchskräfte greifen.

Wenn ein Netz auf mehrere Betreiber aufgeteilt wird, muss sichergestellt sein, dass jede und jeder Beschäftigte mindestens von einem der neuen Betreiber ein Angebot zur Übernahme erhält.

Der aktuell zu verzeichnende Mangel an Fahrpersonal kann und wird bereits heute zu erheblichen Teilen durch die Gewinnung ausländischer Kolleginnen und Kollegen mit zum Teil deutlich niedrigerem Lohngefüge in den Herkunftsländern aufgefangen. Es liegt in der Verantwortung der Öffentlichen Hand, hier keine Zwei- oder Mehrklassengesellschaft unter dem Fahrpersonal zuzulassen. Das Land Hessen muss das Tariftreue- und Vergabegesetz entsprechend anpassen.

Die Aufgabenträger sollen eine Ausbildungsquote in den Vergabebedingungen vorschreiben. Um die Funktionsfähigkeit zu sichern, müssen regelmäßig und ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden.

Im Ausschreibungswettbewerb dürfen nicht diejenigen Unternehmen begünstigt werden, die die Ausbildung anderen überlassen, um selbst Kosten zu sparen. Wichtig ist, dass sich die Ausbildungsquote nicht auf Funktionsausbildungen beschränkt, sondern die echte Berufsaus-

bildung, z.B. zur*zum Eisenbahner*in im Betriebsdienst (EiB) vorschreibt.

Der Staat muss auf seinen verschiedenen Ebenen verstärkt Anstrengungen unternehmen, um die Sicherheit des Personals im Öffentlichen Personenverkehr zu verbessern. Dies kann von verstärkter Präsenz von (Sicherheits-)Personal bis hin zu einer Prüfung führen, ob und wie ein Alkoholverbot im ÖPNV geeignet sein könnte, einen Beitrag zu Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit zu leisten. Die Sicherheitsleistung der Fahrgäste und Beschäftigten durch qualifiziertes Sicherheitspersonal in der Ausschreibung im SPNV und ÖPNV festgelegt werden.

Dem Staat fällt eine Kontrollpflicht über die Einhaltung der Tarif- und Sozialstandards zu. Sinnvoll ist hierzu die Einrichtung eines Kontrollgremiums. Bei festgestellten Verstößen sind Sanktionen zu verhängen, die bis hin zum Ausschluss von Verkehrsverträgen und dem Entzug von Leistungen reichen können.

Eine vernetzte Mobilität der Zukunft bedarf einer Bereitstellung von Verkehrsdaten in Echtzeit. Diese Daten zu erheben und in einem geeigneten Format bereitzustellen, muss Bestandteil der Ausschreibungsvorgaben sein. Hierfür muss dem Lückenschluss in der Netzabdeckung mindestens entlang der Haupttrassen Priorität eingeräumt werden. Die Digitalstrategie des Landes Hessen muss stärker auf diese Herausforderungen hin angepasst werden.



Die seitens privater Anbieter erhobenen und zum Handel angebotenen Verkehrsdaten übersteigen in Umfang und Präzision bereits heute bei Weitem den Kernbestandteil staatlicher Verkehrsdatenerfassung. Dennoch ist der Staat zu besonderer Sensibilität im Umgang mit Daten verpflichtet. Der Datenschutz ist derart zu garantieren, dass eine individuelle und/oder streckenbezogene Nachverfolgung der Person aufgrund der Nutzung des ÖPNV für den Einzelnen oder die Einzelne auszuschließen ist. Dies schließt Erfassung und Protokollierung von Bezahlvorgängen mit ein.

10 Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten beschleunigen

Die Erkenntnis, dass es viel zu lang dauert von der Planung bis zum Bau von Infrastrukturprojekten, liegt seit Jahren vor. Im Rahmen der Enquetekommission soll eine Bestandsaufnahme erfolgen, welche bundes- und landesgesetzlichen Regelungen bzgl. Planung, Genehmigung und Realisierung von Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich zugrunde liegen, welche Verbesserungen erfolgt sind, wo sie noch erfolgen müssen. Weitere Hürden für eine zügige Planung müssen erkannt werden. Es ist zu untersuchen, ob es ausreichend Planungspersonal bei Hessen Mobil und den

weiteren Verkehrsträgern gibt und wie Planungsprozesse effektiver und effizienter organisiert werden können.

Der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine hat massive Herausforderungen an die Energieversorgung gestellt. Dabei hat der Bund den Beweis erbracht, dass die Beschleunigung von zentralen Vorhaben von strategischer Relevanz möglich ist. Auf das „Deutschlandtempo“ sollte in Hessen ein „Hessentempo“ bei der Mobilitätswende folgen. Es wäre für viele Menschen nicht nachvollziehbar, wenn es uns nicht gelänge, dem bereits stattfindenden menschengemachten Klimawandel als eine der größten Herausforderungen der Menschheitsgeschichte mit ebensolchem Nachdruck und mit Entschlossenheit entgegenzutreten.

Prüfenswert und folgerichtig erscheint die rechtliche Schaffung von Planungskategorien: „Vorhaben im besonderen mobilitätspolitischen Interesse des Landes“: Mögliche Beschleunigungsschritte könnten etwa die Festlegung einer Eilbedürftigkeit bei der Fristsetzung zur Stellungnahme der Träger des öffentlichen Interesses oder auch die Prüfung von Maßnahmengesetzen als beschleunigte Alternative zu Planfeststellungsverfahren darstellen.

Zu prüfen sind die Sicherung und der Ausbau von Planungskapazitäten im Sinne einer Anschlussverwendung für Struktur der RTW GmbH für weitere Projekte. Ein sinnvoller Einsatz könnte in der stärkeren Unterstützung kleiner Kommunen bei der Planung und Durchführung von Mobilitätsvorhaben bestehen.

Durch die Schaffung von Anwendungskatalogen mit definierten Qualitätsmerkmalen bei der Herstellung von Umsteige-Hubs kann das Land den Planungsaufwand bei der Herstellung solcher Hubs deutlich erleichtern. Für die Herstellung erforderlich wäre allerdings eine stärkere Finanzierung durch das Mobilitätsfördergesetz. Insbesondere die Qualitätsmerkmale von Haltestellen sind auf den Prüfstand zu stellen. Hierzu zählt neben der erforderlichen Barrierefreiheit u.a. auch Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzplatzangebote, eine angemessene Festlegung von Reinigungsintervallen sowie ggf. ein angemessenes Angebot an Toiletten.

Das Land soll im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung die Möglichkeit des Eintritts einer Genehmigungsfiktion bei Verfahrensverzögerungen seitens der Genehmigungsbehörden sowie die Umgestaltung der Verfahrensschritte zugunsten einer Parallelität der Bearbeitung prüfen.

Eine große Herausforderung stellt für Infrastrukturvorhaben die Flächenverfügbarkeit dar. Ein Einstieg in die strategische Bodenbevorratung für zentrale Mobilitätsvorhaben durch das Land selbst oder in Unterstützung der Kommunen kann dabei Abhilfe schaffen. Hierzu dient auch eine verstärkte Ausübung des Zugriffsrechtes bei geeigneten Flächen aus dem Portfolio der BIMA für eine strategisch bedeutsame Fläche. In diesem Sinne sollen auch für Radwege entlang der Landes- und Bundesstraßen die benötigten Flächen gesichert werden.

Erforderlich sind Anwendungsvorgaben für die Berücksichtigung von Klimarelevanz in Abwägungsentscheidungen

der Verwaltung auf allen Ebenen aus den Darlegungen des BVerfG. Hier bietet sich die standardisierte Abfrage der Klimarelevanz von Infrastrukturprojekten an. Diese sollten neben der prognostizierten Klimawirksamkeit auch abfragen, welche klimafreundlicheren Varianten im Rahmen der Wägung vorgelegen haben, aber nicht zum Zuge kamen und aus welchem Grunde sie nicht berücksichtigt wurden. Dieser Gedanke findet sich auch in der Berücksichtigung von Klimarelevanz als Pflichtbestandteil von lokalen Nahverkehrsplänen wieder.

Eine weitere Konsequenz aus dem Sprung des Bundesverfassungsgerichtes zur verfassungsrechtlichen Verbindlichkeit der Klimaziele muss es sein, auch den Herstellungsaufwand von Infrastruktur und die Umweltbilanz von Lieferverkehren stärker in den Blick zu nehmen. Im Bereich der „Grauen Energie“ ist ein bedeutender Anteil der Gesamtemissionen des Verkehrswesens begründet. Damit stellt sich nicht nur die Frage, ob eine Maßnahme überhaupt vertretbar ist, sondern auch unter welchen Umständen und mit welchen Mitteln ein Vorhaben durchgeführt werden soll. Das Land Hessen muss hier die Aufgabe übernehmen, Maßnahmen und Konzepte zur Verringerung des ökologischen Fußabdruckes zu entwickeln und diese zum einen in Eigenverantwortung und zum anderen auch im Bereich der Zuständigkeit der Kommunen in Zusammenarbeit mit diesen voranzutreiben. Die Bandbreite der Möglichkeiten ist hierbei groß:



Von der Wiederverwendung von Recycling-Baumaterialien über die konsequente Berechnung des CO₂-Aufwandes bei Vorhaben und Prozessen, der Berücksichtigung der CO₂-Bilanz bei Lieferverkehren, bis hin zur Ermöglichung der Berücksichtigung der umweltrelevanten Messzahlen in Ausschreibungen liegen zahlreiche Handlungsmöglichkeiten vor. Den Kommunen muss eine rechtssichere und gleichzeitig praktikable Anwendung ermöglicht werden.

Das Land Hessen ergreift die zur Schaffung eines Bundesmobilitätsplanes in Ergänzung bzw. als Grundlage eines Bundesverkehrswegeplanes notwendigen Initiativen und beteiligt sich aktiv an der Erarbeitung und Umsetzung.

Zur Sicherung und zum Ausbau der Schieneninfrastruktur im Rahmen der möglichen Zuständigkeiten in der Hand des Landes ist das Land gefordert, eine landeseigene Schieneninfrastrukturgesellschaft zu gründen.

Der unbestrittene Personalmangel macht eine Ausbildungs- und Qualifizierungsoffensive in der Ausbildung von (Fach-) Planungspersonal erforderlich.

Nach erfolgter Planung und Genehmigung von Infrastrukturvorhaben können zahlreiche Projekte nicht zeitnah umgesetzt werden, weil der Rechtsweg häufig unnötig lange Zeit in Anspruch nimmt.

Im Spannungsfeld des Umsetzungsinteresses einerseits und der Möglichkeit des effektiven Rechtsschutzes andererseits ist eine weitere personelle Stärkung der Verwaltungsgerichtsbarkeit im allgemeinen Interesse, um eine Verkürzung der Rechtsverfahren zu bewirken, gleichzeitig jedoch auch vorgebrachte Einwendungen angemessen würdigen zu können. Verfahrensbeschleunigungen sollen so gestaltet werden, dass die Möglichkeiten zur Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung nicht ausgehebelt werden. Mitbestimmungsverfahren und Widerspruchsmöglichkeiten dienen dem Zweck, berechnete Interessen abzubilden, Hinweise aufzunehmen und den Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit zum effektiven Rechtsschutz gegen rechtsfehlerhaftes Handeln des Staates zu eröffnen. In der Praxis werden solche Verfahren jedoch häufig genutzt, um Infrastrukturvorhaben aus grundsätzlichen politischen Erwägungen zu verlängern oder ganz zu verhindern. Verfahrensbeschleunigungen bewegen sich daher stets in diesem besonderen Spannungsfeld. Insbesondere Anhörungsverfahren und Fristen sind aus diesem Grunde so zu gestalten, dass Beteiligungen möglichst früh im Verfahren stattfinden. Auflagen zu erneuten Prüfungen müssen sich auf diejenigen Prüfungsgegenstände beschränken, die im Verfahren noch nicht abschließend behandelt wurden.

11 Anbindung Flughafen Frankfurt/Cargo/Flughafen als internationale Verkehrsdrehscheibe

Der Flughafen Frankfurt als internationale Verkehrsdrehscheibe und als größte Arbeitsstätte Deutschlands ist von herausragender Bedeutung über Hessen hinaus. Bis 2030 sind zunächst alle wichtigen Entscheidungen bzgl. der Infrastruktur sowie zur betrieblichen Nutzung des Flughafens getroffen. Dennoch muss ermittelt werden, wie die Luftfracht in die Logistikketten noch effektiver eingebunden werden kann. Wie kann die künftige Anbindung des Flughafens für Passagiere verbessert werden? Wie kann der Frachtzulauf auf den Flughafen effizienter gesteuert werden? Wie muss der Flughafen als internationale Verkehrsdrehscheibe in einem integrierten Verkehrskonzept funktionieren? Ist es möglich, dass auch der Flughafen Frankfurt früher als 2050 klimaneutral arbeitet – so wie es München anstrebt?

Der Flughafen Frankfurt stellt eine Besonderheit im Gefüge der hessischen Verkehrsinfrastruktur dar. Seine Bedeutung für die Anbindung Hessens an die Welt ist unbestritten, ebenso seine herausragende Funktion als Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber in der Region. Die zentrale Lage des Flughafens bringt neben zahlreichen Vorteilen allerdings auch große Herausforderungen mit sich. Insbesondere die Emissionen stellen für viele Menschen der Region eine Beeinträchtigung ihres Lebens bis hin zur Beeinträchtigung ihrer Gesundheit dar. Die Weiterentwicklung des Flug-

hafens muss darauf abgestellt sein, einerseits die wirtschaftliche Grundlage dieses zentralen Akteurs zu erhalten, und gleichzeitig mit großer Sensibilität die Erfordernisse an ein gesundes Leben und Arbeiten im Blick zu haben. Beim Einsatz neuer und weiterentwickelter Technologien muss daher einen wesentlichen Fokus darauf liegen, die Verträglichkeit des Flughafens mit seiner Umwelt zu steigern.

Sowohl diese Anforderungen als auch ein klares Bekenntnis der FraPort AG selbst zu diesen Zielen waren daher ein bedeutender Bestandteil der Beratungen der Enquete-Kommission.

Die Beratungen der EKMZ haben die enorme wirtschafts- und verkehrspolitische Bedeutung des Flughafens Frankfurt noch einmal herausgestellt. In seiner Hub-Funktion ist der Flughafen Frankfurt gleichzeitig internationales Drehkreuz und bietet ein überdurchschnittlich gutes Anbindungsprofil an zahlreiche Destinationen. Mit seinem Erfolg einher gehen jedoch auch erhebliche Folgen für die im Ballungsraum lebenden Menschen. Insbesondere Lärmemissionen, Luftschadstoffe und Treibhausgasausstoß müssen jetzt erheblich verringert werden.

Der Flughafen ist gleichzeitig neben der immensen Zahl an Fluggästen für Zehntausende an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als Arbeitsort Ziel ihres berufsaltäglichen Weges. Diese Wege sind durch den ÖPNV – insbesondere außer-



halb der Kernbetriebszeit der Reiseflugbewegungen – schlecht erschlossen. Dies muss sich ändern. Gerade auch nachts, wenn Reinigung und Instandhaltung stattfinden, müssen die Angebote deutlich erweitert werden. Kurzfristig soll das Land seine Möglichkeiten nutzen, um sich für verstärkte Shuttleanbindungen zugunsten der Beschäftigten einzusetzen. Mittelfristig sieht die SPD-Fraktion die FraPort-AG in der Verantwortung, mit dem RMV in Verhandlungen über eine bessere Anbindung einzutreten. Diese Verantwortung erstreckt sich auch auf eine angemessene Finanzierung dieser zusätzlichen Angebote.

Es sind Konzepte zu entwickeln, wie insbesondere die Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert wird. Hierzu gehört auch die Prüfung von Möglichkeiten, Fluggepäck dezentral und vorgelagert aufzugeben, um die Reisequalität bei An- und Abreise zu erhöhen.

Auch mit der Preisermäßigung aus dem Deutschlandticket ist für den FraPort ein verpflichtendes allgemeines Jobticket für alle Beschäftigten – auch von Subunternehmen und Tochterfirmen – anzustreben.

Zur Reduktion der CO₂-Emissionen setzt der Flughafen auch auf alternative Antriebsmittel – sogenannter e-fuels. Diese sind im Alltagsverkehr aufgrund ihrer geringen Energieeffizienz keine Alternative zur Elektrifizierung, könnten jedoch auf-

grund der hochspezifischen Versorgungserfordernisse im Luftverkehr und bei Spezialfahrzeugen einen Beitrag zur Reduktion des Verbrauches fossiler Energieträger leisten. Das Land Hessen als Miteigentümerin des Flughafens unterstützt eine solche Substitutionsstrategie nur, wenn garantiert ist, dass die Erzeugung des hierfür benötigten Treibstoffes ausschließlich unter Verwendung von regenerativen Energien und möglichst ortsnahe stattfindet.

Darüber hinaus ist die vollständige Elektrifizierung der Betriebsflotten und Nutzfahrzeuge am Flughafen als Ziel der Flughafenentwicklung zu verankern. Gerade der betriebliche Verkehr im Bereich Rollfeld und Frachtabwicklung bietet hervorragende Bedingungen, um verstärkt vollelektrifizierte autonome Fahrzeuge zum Einsatz zu bringen und mit diesen Einsatz- und Prozesserfahrung zu sammeln.

Der Flughafen ist für die Frachtlogistik bei hochwertigen Gütern ein integraler Bestandteil der hessischen Lieferlogistik. Der Ausbau der Logistik und Warenumschlagsstruktur muss dynamisch den Erfordernissen aus der Elektrifizierung und Digitalisierung auch der regionalen Güterverkehre stetig angepasst werden.

Im Rahmen der EKMZ wurde auf die Notwendigkeit einer Harmonisierung der rechtlichen Vorgaben zur Abwicklung von Luftfracht hingewiesen. Das Land Hessen muss hier die notwendigen Initiativen entwickeln, um solche Auswüchse - wie den Transport von Luftfracht ins nahe europäische Ausland, welche dann unter dortigen rechtlichen Rahmenbedingungen als zulässige Luftfracht aufzugeben um dann umgehend wieder nach Frankfurt ver-

bracht zu werden, zu beseitigen – auch unter Berücksichtigung der generellen Frachtverlagerung auf den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße. Das Land und FraPort sollten ebenfalls prüfen, wie die Anlieferung von Treibstoffen und weiteren Gütern auf der Schiene realisiert werden kann. Beispielhaft ist der Flughafen Berlin Brandenburg, der hierfür mit einem Gleisanschluss erschlossen wurde.

12 Verkehrssicherheit und Inklusion

Zu einer erstrebenswerten Mobilitätsstrategie gehört auch die Minimierung von Risiko für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die Realisierung der „Vision Zero“ muss in allen Ansätzen mitgedacht werden und der Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern sollte als Aspekt besondere Beachtung in der Arbeit der Kommission finden. Verkehrssichernde Maßnahmen, wie z.B. Tempolimits und angepasste Regelgeschwindigkeiten inner- und außerorts, sollten ebenfalls Teil der Arbeit der Kommission sein. Damit die erarbeiteten Ergebnisse nicht nur einen nachhaltige und effektive, sondern auch eine inklusive Mobilitätsvision für Hessen ermöglichen, ist außerdem auf eine barrierefreie sowie kinder- und seniorengerechte Umsetzbarkeit zu achten.

Prävention statt Reaktion: Bisher werden Kommunen häufig dann tätig, wenn durch die Polizei eine Unfall-Gefahrenstelle klassifiziert wird. Dieser Bewertung zugrunde liegen zuallererst tatsächlich ver-

zeichnete Unfälle. Diese Praxis ist mit der „Vision Zero“ jedoch unvereinbar. Vielmehr müssen mögliche „Gefahrenstellen“ bereits früher erkannt und beseitigt werden. Hierzu muss das Instrument der Verkehrsschau stärker institutionalisiert und ausgebaut werden. Erforderlich ist es hierzu, Mechanismen zu entwickeln, mit denen frühzeitig auch Gefahrensituationen und Beinahe-Unfälle registriert werden und bei einer Häufung eine Begutachtungs- oder gar Handlungspflicht auslösen.

Die Genehmigungspraxis für Fußgängerinnen- und Fußgängerüberwege muss künftig die qualitative Gefährdung berücksichtigen. Bisher lag einer Genehmigung der Nachweis einer ausreichend hohen Anzahl an Fußgängerinnen- und Fußgängerquerungen und Fahrzeugen zugrunde. Auch dies ist vor dem Hintergrund der „Vision Zero“ unhaltbar. Gerade an wenig befahrenen Strecken werden häufig deutlich zu hohe Geschwindigkeiten gefahren; bei niedrigeren Querungsfrequenzen rechnen Fahrerinnen und Fahrer des motorisierten Verkehrs weniger mit Fußgängerinnen. Gerade im ländlichen Raum sind an vielen Stellen die dringend benötigten Fußgängerinnen- und Fußgängerquerungshilfen nicht genehmigungsfähig, weil die zur Genehmigung erforderliche notwendige Verkehrsdichte viel zu hoch angesetzt ist. An die Stelle der rein formalisierten Bewertung muss daher eine Risikoanalyse der fachlich zuständigen Stellen treten. Dabei ist auch hier das Regel-Ausnahmeverhältnis umzukehren:



Für das Versagen einer Genehmigung müssen Einwendungen den Nachweis einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung oder gar Gefährdung des fließenden Verkehrs erbringen. Die Landesregierung wird aufgefordert, die in eigener Zuständigkeit möglichen Schritte zu unternehmen, um eine im genannten Sinne tragfähigere Genehmigungspraxis einzuführen. Darüber hinaus wird die Landesregierung aufgefordert, sich für eine Veränderung auch des bundesrechtlichen Rahmens einzusetzen. Bisherige gesetzliche Vorgaben zeichneten sich häufig durch ein ausgeprägtes Misstrauen gegenüber Städten, Gemeinden und Kommunen aus, wenn ihnen Mittel zur gezielten Steuerung des Verkehrs an die Hand gegeben wurden. Die hinter dieser Haltung stehende Befürchtung, lokale Akteure setzten Verkehrssteuerung und -lenkung ein, um gezielt Verkehr zu erschweren und zu verunmöglichen, sorgt für erhebliche Verwerfungen bei der Erreichung moderner Mobilitätsziele. Ziel muss sein, den Leitgedanken der Subsidiarität im Straßenverkehrsrecht gelten zu lassen.

Die jüngsten Veränderungen in der Straßenverkehrsordnung weisen hier eindeutig in die richtige Richtung und sind konsequent weiter zu entwickeln. Diese Neubewertung muss allerdings auch noch in der Genehmigungspraxis der Aufsichtsbehörden Fuß fassen. Ebenso müssen die der StVO nachrangigen Regelwerke ent-

sprechend angepasst werden. Das Land Hessen muss hierzu einen aktiven Beitrag leisten.

Mobilitäts- und wahrnehmungseingeschränkte Personen sehen sich nicht nur großen Herausforderungen, sondern auch zahlreichen Gefahren gegenüber. Die Darlegungen aus der Gruppe der betroffenen Experten haben hier wichtige Hinweise geliefert. Insbesondere hat sich gezeigt, dass der Wahrnehmungshorizont von nicht mobilitätseingeschränkten Menschen zahlreiche Probleme nicht erfasst. Die systematische Einbeziehung der Betroffenenverbände muss daher bei Weiterentwicklungen von Infrastruktur und Mobilitätsangeboten zum Regelfall werden. Die Verbandsförderung muss so angepasst werden, dass für die betroffenen Verbände auch die tatsächliche Möglichkeit zur Teilnahme an diesen Entwicklungsprozessen geschaffen wird.

Barrierefreiheit umfasst weit mehr als Zuwegungen für Rollstuhlfahrende – so wichtig und notwendig diese sind. Für Höreingeschränkte oder Sehbehinderte etwa ist die Umfeldgestaltung von entscheidender Bedeutung. Bei der Weiterentwicklung unserer Mobilitätsangebote müssen diese Gruppen stärker als bisher berücksichtigt werden. Es hat sich jedoch gezeigt, dass diese Einbindung den zumutbaren Rahmen des ehrenamtlich Leistbaren deutlich übersteigt.

Eine genderresponsive Verkehrspolitik muss Menschen in ihren unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigen. Bisher werden viele Nutzerinnen- und Nutzergruppen lediglich als mehr oder minder zu berücksichtigende Minderheit

mit Sonderbedarfen gesehen. Klassische Nutzungsidealtypen – zumeist männlich, weiß, im mittleren Alter und ohne Einschränkung – gehen an der Lebenswirklichkeit der überwiegenden Mehrheit in Hessen vorbei.

Neben der Sicherheit im Verkehr selbst muss auch die Sicherheit im Umfeld des Verkehrs gestärkt werden. Hierzu gehört es, bei der Infrastrukturplanung Angsträume zu vermeiden. Auch wenn die objektive Sicherheit im öffentlichen Raum steigt, so ist doch das subjektive Sicherheitsgefühl Einzelner häufig beeinträchtigt. Diesem Umstand ist entsprechend Rechnung zu tragen, unter anderem dadurch, dass Fahrzeuge und Haltestellen gut einsehbar und gut ausgeleuchtet errichtet werden müssen. Als zentralem Akteur fällt HessenMobil eine wichtige Rolle hierbei zu. Auch wenn HessenMobil bereits in der entsprechenden Arbeitsgruppe des HMWEVG eingebunden ist, so müsse auch die praktischen Handlungsmöglichkeiten in dieser Thematik gestärkt werden. Der andernorts genannte Mangel an Vollzeitstellen ist im Bereich der Verkehrssicherheit durch zusätzliches Personal zu decken.

Das Land Hessen muss seine Unterstützung der Verkehrssicherheitsschulen ausbauen. Diese sollen – wo noch nicht geschehen – um den Bereich der Busschulen erweitert werden und künftig im Rahmen ihrer Kompetenzvermittlung verstärkt auch auf die selbstständige Nutzung des ÖPNV vorbereiten. Jenseits der motorisierten Bewältigung der Schulwege muss jedoch weiterhin ein großer Schwerpunkt einerseits der Verkehrserziehung, andererseits aber auch der Wegeplanung auf die

fußläufige und sichere Erreichbarkeit der Schulen gelegt werden.

An für Fußwegebeziehungen zentralen Strecken können verkehrsbeschränkende und verkehrsverlagernde Maßnahmen einen wichtigen Beitrag leisten. Dies betrifft eine große Bandbreite von Verkehren, von den sogenannten Elterntaxis über Berufs- und Durchgangsverkehre bis hin zu Wirtschaftsverkehren sind Reduktionsmöglichkeiten zu suchen. Auch die Verkehrsverlagerung auf die Schiene leistet hierbei letztlich einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

LAUT EINSETZUNGSBESCHLUSS WAREN ZUDEM FOLGENDE ASPEKTE IM RAHMEN DER ENQUETE ZU BEHANDELN:

» Weiterentwicklung der Finanzierung der Mobilität

Die Enquetekommission soll ermitteln, welche Finanzbedarfe bestehen, um ein integriertes Verkehrskonzept einzurichten. Hier sollen sowohl die möglichen Finanzierungswege- und Finanzierungsarten als auch die Einführung einer Bürgerflatrate für den ÖPNV erörtert werden.

Die Nachfrage nach dem 9-Euro-Monatsticket hat belegt, dass es ein großes Bedürfnis nach erschwinglicher Mobilität gibt.



Neben dem günstigen Bereitstellungspreis hat sich als herausragender Erfolgsfaktor die flächendeckende Gültigkeit und damit eine bisher unbekannte Einfachheit im Zugang zum ÖPNV-Angebot gezeigt. Der Wegfall von unterschiedlichen Tarifierungen, Zonengrenzen oder Gültigkeitseinschränkungen wurde von vielen Nutzerinnen und Nutzern als Grund angegeben, das Angebot wahrzunehmen – viele dieser neugewonnenen Fahrgäste wurden damit entgegen ihrer üblichen Nutzungsvorbehalte an den ÖPNV herangeführt. Die von vorne herein begrenzte Gültigkeitsdauer war zu kurz bemessen, um eine Habitualisierung oder gar einen dauerhaften Wechsel des Verkehrsmittels zu bewirken. Dies wird sich jedoch mit der Einführung des Nachfolgeproduktes, des Deutschlandtickets, anders darstellen. Dieses Ticket wird aller Voraussicht nach die Nachfrage verändern und einen erheblichen Einfluss auf die Finanzierungsmodelle für den ÖPNV haben.

Verkehrsnachfrage

Ein auf Dauer angelegtes Ticket ist dazu geeignet, nach einer individuell unterschiedlich zu bemessenden Erprobungsphase für Nutzerinnen und Nutzer einen Entscheidungspunkt herbeizuführen, an dem ein teilweise oder vollständiger Umstieg auf den ÖPNV zu bewerten ist. Unbestritten bietet der MIV in Bezug auf

Verfügbarkeiten, individuelle Planungen und Bedürfnisse zahlreiche Vorteile, denen jedoch nunmehr mit der Zurverfügungstellung einer preisgünstigen Alternative ein attraktives Gegenangebot zur Seite gestellt wird. Für junge Menschen wird sich – besonders in gut erschlossenen Ballungsgebieten – die Frage stellen, ob ein PKW überhaupt eine sinnvolle und notwendige Anschaffung ist.

Gleichzeitig nimmt die Beimessung von sozialem Prestige in Bezug auf den Besitz einer eigenen Fahrerlaubnis oder eines eigenen PKW ab. Die Beratungen in der EKMZ haben gezeigt, dass gerade an bestimmten Entscheidungspunkten, etwa beim Übertritt von der Schule oder Ausbildung in den Beruf oder auch bei Wohnort- oder Jobwechseln entscheidende und längerfristige Entscheidungen über die Wahl der Verkehrsmittel getroffen werden. Darüber hinaus haben die Beratungen auch gezeigt, dass bei einer Entkopplung von unmittelbarer Nutzung des ÖPNV vom Bezahlvorgang auch Gelegenheitsfahrten häufiger vorgenommen werden – wenn das Ticket ohnehin bereits verfügbar ist. Von gesellschaftspolitisch hoher Bedeutung sind hinzukommende Nutzerinnen- und Nutzergruppen, die aufgrund von niedrigen verfügbaren Mitteln bisher nur stark eingeschränkt oder gar überhaupt nicht mobil waren.

Hinzukommt, dass die erfolgreiche und dauerhafte Gewinnung zusätzlicher Nutzerinnen und Nutzer aber auch davon abhängen wird, ob den unterschiedlichen und zum Teil diversen Nutzungsbedürfnissen auch abseits der häufig im Fokus stehenden Hauptgruppe der Berufspendeln-

den mit klassischen Arbeitszeitfenstern ein tragfähiges Angebot zur Verfügung gestellt werden kann.

Angebotslandschaft

Nach den bisherigen Erfahrungen ist mit einem spürbaren Anstieg der Fahrgastzahlen zu rechnen, die allerdings auf eine Infrastruktur treffen, welche den Herausforderungen dieses Aufwuchses erst noch angepasst werden muss. Die Finanzierung des ÖPNV wird daher einen deutlichen Aufwuchs an Linien und Fahrzeugen, Haltestellen und Trassen leisten müssen.

Im Rahmen der Einführung des Deutschlandtickets wurde intensiv über die Verteilung der zu erwartenden Einnahmeausfälle verhandelt, bis hin zur Frage, wie dynamische Kostenanteile zukünftig aufgeteilt werden. Eine belastbare Übernahme-garantie fehlt bis heute. Die Beratungen in der EKMZ und hier insbesondere die Sachvorträge durch die Verkehrsverbände in dieser Frage haben gezeigt, dass von einer Auskömmlichkeit derzeit keine Rede sein kann. Unklar ist vor allem, wie die notwendige Angebotserweiterung finanziert werden kann. Die Ausführungen der Verkehrsverbände, die Anforderungen zumindest ohne Einschränkungen und Abbestellungen erfüllen zu können, kann in Anbetracht der erwarteten Aufwüchse in der Nachfrage nicht beruhigen.

Erforderlich ist eine Angebotsverdichtung auf bestehenden Linien und ein Schließen der Angebotslücken. Im ländlichen Raum muss eine Mobilitätsgarantie dafür sorgen, dass die Entwicklung nicht

zurücksteht und der ländliche Raum strukturell weiter an Boden verliert.

Finanzierungsmöglichkeiten

Wenn den Verkehrsunternehmen und -verbänden über die Bepreisung nunmehr ein wesentliches Steuerungsinstrument entfällt, so wird es zusätzlicher Konzepte und auch Mittel bedürfen. Völlig ausgeschlossen ist es, die lokalen Nahverkehrsorganisationen mit dieser immensen Aufgabe alleine zu lassen.

Klärungsbedürftig ist derzeit noch, wie sich zukünftig Einnahmeverteilungen zwischen den Unternehmen und Verbänden darstellen lassen. Eine reine Fortschreibung auf Grundlage der bisherigen Fahrgastzahlen wird nicht ausreichen. Ein gutes Beispiel hierzu ist die Erfahrung aus der Nutzung des 49-Euro-Tickets im Rahmen von Tourismusverkehren:

Es ist zu für die Zukunft zu erwarten, dass aufgrund der hohen Nachfrage beim Deutschlandticket die Verkehrsbetriebe in Städten künftig deutlich weniger Tageskarten vor Ort absetzen können, was gerade in größeren Städten zu überdurchschnittlichen Einnahmeausfällen führen könnte. Städtische ÖPNV-Angebote würden dann zwar bereitgestellt, eine nutzerinnen- und nutzerbezogene Abrechnung oder eine Beteiligung dieser Unternehmen an den andernorts erzielten Verkaufserlösen ist jedoch nicht in Sicht.



Dieses Beispiel belegt, dass im Rahmen der Angebotserstellung zusätzliche Messgrößen erforderlich werden könnten, und dass über zusätzliche Finanzierungsinstrumente nachgedacht werden muss.

Tarifpolitisch und betriebswirtschaftlich besonders bedeutend und vorteilhaft sind die Jahreskartenangebote im Abonnement. Förder- und Finanzierungsinstrumente sollten daher gerade solche Konzepte unterstützen, welche dieses Produkt – auch unter Einschluss ergänzender Dienstleistungen des Umweltverbundes – in den Fokus nehmen.

Der ÖPNV steht nicht zuletzt aufgrund der gesellschaftlich und ökologisch notwendigen Leistungsausweitung vor erheblichen Finanzierungsaufgaben. Es ist zuallererst Aufgabe des Landes, hier für eine auskömmliche Finanzierung zu sorgen. Reichen die durch Bund, Land und Kommunen bereitgestellten Mittel nicht aus, so muss das Land Möglichkeiten schaffen, zusätzliche Einnahmen zu generieren. Hierzu wurden im Rahmen der EKMZ verschiedenste Modelle der Nutznießerinnen- und Nutznießerbeteiligung sowie von Umlagesystemen wie Sozialtarifen und Abgabenumverteilungen vorgestellt. Zu prüfen wäre ein Modell, wonach Unternehmen ab einer bestimmten Betriebsgröße durch die verpflichtende Bereitstellung eines Jobtickets in die Finanzierung der

Verkehrsleistungen einbezogen werden. Die Landesregierung ist aufgefordert, sich intensiv mit neuen Finanzierungsmodellen auseinanderzusetzen. Die bisherige Zurückhaltung in dieser Frage muss enden.

Mit dem Deutschlandticket wurde die verkehrspolitische „Kleinstaaterei“ der Vergangenheit durch unterschiedliche und stark begrenzte Gültigkeitsgebiete und -Bedingungen weitgehend überwunden. Bei der Einführung von Sozialtarifen und Produkten mit ermäßigtem Fahrpreis muss darauf geachtet werden, diese Errungenschaft nicht wieder aufzuheben. Vorrang ist aus diesem Grund solchen Konzepten einzuräumen, welche kein eigenes Produkt schaffen, sondern eine Angebotsfinanzierung und eine Produktsubvention darstellen. Dies kann etwa durch die Bereitstellung von in der Vergangenheit bereits erfolgreich praktizierten Konzepten von Beschäftigtenshuttles, Jobtickets mit Beteiligung der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber oder auch ein direkter Zuschuss zu einem Sozialtarif darstellen. Ein gesonderter Produkt eines Sozialtickets – zumal mit begrenztem Tarifgebiet – zwingt Fahrgäste mit diesem Ticket nicht nur dazu, sich bei jeder Nutzung eines Verkehrsmittels als Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfänger zu offenbaren, es hebt überdies die ganz zentrale Errungenschaft des Deutschlandtickets, nämlich die uneingeschränkte räumliche Nutzung, wieder auf.

Jedwede Ausweitung des Angebotes wird erhebliche Aufwendungen erforderlich machen. Dies ist neben den hieraus resultierenden Kosten im Betrieb bereits im Bereich der erforderlichen Investitionen erkennbar. Neben den Fahrzeugen und der

technischen Ausstattung etwa durch Betriebshoferweiterungen spielt die Bereitstellung verfügbarer Flächen eine zentrale Rolle. Gerade bei der Bereitstellung von Flächen für Umsteigepunkte und Pendlerinnen- und Pendlerparkmöglichkeiten sowie in der strategischen Bodenbevorzugung für Trassen des ÖPNV können die Kommunen diese Aufgabe nicht ohne massive Unterstützung durch das Land leisten. Wenn bis zum Jahr 2030 wesentliche Fortschritte erzielt werden sollen, dann muss das Land hierzu deutliche Anstrengungen unternehmen und auch für die Planbarkeit der Vorhaben klare Perspektiven aufzeigen. Ein notwendiger erster Schritt wäre die Gründung einer Landes-Schieneninfrastruktur-Gesellschaft, welche ausreichend ausgestattet ist, um für die Reaktivierung derjenigen Bahnstrecken, denen in Hessen zunächst die größte Bedeutung zukommt, Hilfestellung zu leisten.

Verkehrsgebiete (Verfasstheit der Regionen)

Ein integriertes Verkehrskonzept kann nur erfolgreich sein, wenn es nicht an Ländergrenzen Halt macht, sondern in Regionen gedacht wird. Hier ist die Metropolregion FrankfurtRheinMain mit insgesamt 5,8 Millionen Einwohnern zu betrachten. Sie erstreckt sich über weite Teile von Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern und damit über drei Bundesländer. Darüber hinaus müssen die hessischen Regionen betrachtet werden, die zudem überlappende Verkehrsbeziehungen mit Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Thüringen und Baden-Württemberg haben – wie z.B. Fulda, Hersfeld-Rotenburg,

Werra-Meißner, Kassel, Landkreis Kassel, Waldeck-Frankenberg, Marburg-Biedenkopf, Lahn-Dill-Kreis und Limburg-Weilburg und die Bergstraße. Diesem Aspekt muss die Enquetekommission Rechnung tragen.

Auch die Natur und Bedeutung der Verkehrsgebiete wird sich durch die Umwälzungen aus dem Deutschlandticket verändern. Von höchster Bedeutung sind diese Veränderungen sicherlich an den Grenzen der bisherigen Tarifgebiete. Einheitliche Ticketpreise mit durchgängiger Gültigkeit im Nahverkehr sorgen für eine Anschlussfähigkeit, die bisher nie da war. Anstelle der bisherigen langwierigen Verhandlungen über die Gestaltung von Übergangstarifen und deren aufwändige Genehmigung können nun Gestaltungsprozesse zur Überwindung bisheriger harter Angebotsgrenzen beginnen. Instrumente bis hin zum Abschluss von Staatsverträgen können nunmehr Einsatz finden für die eigentliche Herausforderung, nämlich den Nutzerinnen und Nutzern ein Mobilitätsangebot bereitzustellen, das ihren Bedürfnissen Rechnung trägt. Allerdings entfällt mit der Einführung des Deutschlandtickets keineswegs die Notwendigkeit zu einer verbesserten Abstimmung mit den angrenzenden Bundesländern. Sowohl bei den Fahrpreissystemen als auch ganz besonders im Betrieb des ÖPNV und der Herstellung von Verkehrsinfrastruktur ist der Abschluss entsprechender Staatsverträge zur Vereinfachung von Planung und Bauvorhaben dringend erforderlich.

Den Verkehrsverbänden muss die Möglichkeit gegeben werden, jenseits der



durch das Deutschlandticket vorgegebenen Fahrpreise, zusätzliche Angebote und Tarife im öffentlichen Interesse zu schaffen, insbesondere durch attraktive Umsteige-Tarife auf den ÖPNV.

Das Land soll hierzu den Verkehrsverbänden ein entsprechendes Budget zur Verfügung stellen.

Die Beratungen der Enquetekommission haben gezeigt, dass die beiden großen hessischen Verkehrsverbände eine angemessene und leistungsfähige Größenzumessung aufweisen. Hessen hat damit gegenüber vielen anderen Ländern und Gegenden in Deutschland einen erheblichen Vorteil. Ein besonderer Änderungsbedarf am Zuschnitt dieser Verkehrsgebiete hat sich im Rahmen der Enquete nicht ergeben.

Allerdings stellt sich die Frage, ob nicht im Bereich der materiellen Zuständigkeit der Verkehrsverbände eine Ausweitung des Angebotes um zusätzliche Verkehrsmittel sinnvoll sein kann. Gerade im Bereich der vernetzten Mobilität steht Hessen vor größten Herausforderungen, die ohne eine aktive Einbindung der Verkehrsverbände als Akteur nicht zu bewältigen sein wird. Dies gilt auch für Infrastruktur

an Umsteigepunkten. Hier stellt sich unter anderem die Frage, wie die Verknüpfung von Parkangebot und Fahrschein hergestellt werden kann.

Zukunft des Bus- bzw. Tramgewerbes

Viele Städte in Hessen organisieren den lokalen öffentlichen Busverkehr teilweise mit Eigenbetrieben selbst. In Landkreisen, kleineren Städten und Gemeinden sowie zwischen den Kreisen und Städten organisieren die Landkreise als Aufgabenträger mit den Verkehrsverbänden den Busverkehr. Das Busgewerbe in Hessen ist dabei stark mittelständisch geprägt. Diese Unternehmen befinden sich teilweise in starkem Wettbewerb zu wenigen großen internationalen Konzernen. Damit dieser Wettbewerb nicht zulasten der Beschäftigten geht, um also Lohndumping auszuschließen, wurde in Hessen mit allen Beteiligten der Hessen-Index, eine schrittweise Erhöhung des Stundenlohns und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen, vereinbart. Der Beruf der Busfahrerin und des Busfahrers soll so attraktiver werden. Die Menschen müssen vom Lohn ihrer Arbeit leben und ihre Familien ernähren können. Nur dann bleiben diese Fachkräfte hinter dem Lenkrad eines Busses und halten unser Land Hessen in Bewegung. Bussysteme stoßen in größeren Städten an ihre systemischen Grenzen. Einen Schub für den ÖPNV ist dann nur mit neuen schienengebundenen Angeboten möglich. Ebenso ist die Frage zu erörtern, welche Rolle autonome Angebote spielen können. Diese Weiterentwicklung des ÖPNV ist zeitaufwendig, bedarf der Bürgerbeteili-

gung und ist investitionsintensiv. Sie ist eine Investition in die Zukunft. Zentrale Fragen sind: Wie können wir den städtischen und regionalen Bus entwickeln? Was gehört zu einem fairen Wettbewerb? Wie können Beschäftigte im systemrelevanten Busgewerbe von ihrer Arbeit dauerhaft leben? Wie muss Aus- und Weiterbildung von Fachkräften von morgen aufgestellt sein, um den Bedarf an Fachkräften decken zu können?

Die gestiegene gesellschaftliche Akzeptanz des ÖPNV hat eine Stabilisierung und Zunahme der Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen zur Folge. Drehten sich politische Debatten der Vergangenheit häufig um Leistungseinschränkungen und Streichung von Verkehrslinien, so steht im Fokus der aktuellen Entwicklung eindeutig eine quantitative und qualitative Steigerung des Leistungsangebotes. Die Branche kann somit mit stabiler Nachfrage und hoher Arbeitsplatzsicherheit punkten. Auch führt die im Vergleich zur Verfügbarkeit hohe Nachfrage nach Fahrpersonal zu einer Verbesserung der Entlohnung bei dem in der Vergangenheit häufig schlecht bis prekär entlohnten Arbeitsplätzen. Allerdings stehen dieser durchaus positiven Entwicklung erhebliche Herausforderungen gegenüber. Die Anforderungen an das Bus- und Tramgewerbe angesichts der Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilitätswende haben sich auch in den Anhörungen der EKMZ als enorm herausgestellt. In zahlreichen Themenfeldern, von Vorgaben bei der Ausschreibung von Streckenkonzessionen, verschärften Bedingungen bei der Gewinnung und Bindung von Fahrpersonal über gestiegene technische An-

forderungen an Fahrzeuge und Prozesse, veränderte Erwartungen der Kundinnen und Kunden an die Beförderungsqualität, bis hin zur Notwendigkeit der Diversifizierung des Mobilitätsangebotes, unterliegt das Gewerbe erheblichen Veränderungen. Überdies wird an die Branche der Anspruch erhoben, bei der Erbringung dieses gesellschaftlich bedeutsamen Angebotes zur Reduktion der CO₂-Emissionen beizutragen. Investivkapital muss für die Beschaffung neuer Fahrzeuge bereitgestellt werden. Antriebssysteme müssen ausgetauscht werden, Werkstattssysteme an neue und elektrifizierte Fahrzeuge angepasst werden. Fachkundiges Personal muss für Wartung und Reparatur vorgehalten werden. Fahrzeitdaten müssen erhoben und in Echtzeit übermittelt werden, eine stärkere Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern macht einen hohen Koordinierungsaufwand erforderlich. Die durchaus wünschenswerte Anpassung der Nahverkehrspläne an die Erfordernisse des Klimaschutzes und eine verstärkte qualitative Steuerung des Mobilitätsangebotes stellen zusätzliche Anforderungen an die Branche. Der Personalbedarf übersteigt das Personalangebot bei weitem; die demographische Entwicklung wird diese Situation in den nächsten Jahren weiter verschärfen. Bisher reine Busunternehmen müssen die Integration anderer Verkehrsmittel in Ihre Angebotspalette überdenken und diese unter Umständen diversifizieren.

All diese Rahmenbedingen stellen bereits heute eine erhebliche Herausforde-



rung dar. Zusätzlich soll die Branche jedoch in Zukunft ein erhebliches Maß an Mehrleistung erbringen, um die gewünschten Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖPNV bewältigen zu können.

Der im Bus- und Tramgewerbe stattfindende Strukturwandel droht insbesondere, die zahlreichen kleinen und mittelständischen Betriebe zu überfordern. Es ist daher im hohen Interesse des Landes Hessen, für diese Branche bestmögliche Rahmenbedingungen herzustellen, Unternehmen und Verbände nach Kräften zu unterstützen und für die Beschäftigten attraktive Beschäftigungsbedingungen zu schaffen. Insbesondere benötigen die Firmen Unterstützung in der Anpassung an neue Technologien und Vorgaben, durch eine Beschäftigtengewinnungs- und Qualifizierungsoffensive sowie bei der Absicherung von guten Arbeitsbedingungen durch ein funktionsfähiges Tariftreue- und Vergabegesetz. Das Ausschreibungswesen muss Vorkehrungen für die Sicherung und das Halten des Personals bei Konzessionswechseln bieten und durch verschärfte Vorgaben zur Auskömmlichkeit von Angeboten bei Ausschreibungen ein Preisdumping wirksam verhindern.

Entwicklung des Automobilstandortes und der Eisenbahnindustrie in Hessen

Derzeit besteht die Gefahr, dass Hessen sowohl als Automobilstandort als auch als Standort der Eisenbahnindustrie an Bedeutung verliert und in die Zulieferrolle für technologisch führende sechs Länder und Regionen gedrängt wird. Der Verlust der Automobilmesse IAA ist mehr als ein Symbol. Die Automobilwirtschaft mit ihren Zulieferbetrieben ist aber von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung in Hessen. Die Veränderungen in der Automobilindustrie müssen von der Landespolitik aktiv begleitet werden. Die Landespolitik muss auch ein Bekenntnis abgeben, dass die hessische Industrie zu Hessen gehört und in die politische Strategie für die Mobilität von morgen eingebettet ist. Politik betreibt keine Unternehmenspolitik, sie ist aber dafür da, die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen – von der Technologiebegleitung, den schon lange ausstehenden Dialog aller Akteure und den Erhalt bzw. die Schaffung der Infrastruktur. Welche weiteren Rahmenbedingungen müssen angepasst werden bzw. welche Voraussetzungen geschaffen werden, damit diese Industrie weiterhin erfolgreich sein kann? Was können die politischen Akteure wiederum von den Unternehmen einfordern, z.B. in der Frage nach alternativen Antrieben? In Nordhessen steht vor allem die Unternehmen der Eisenbahnindustrie bzw. Schienenverkehrstechnik vor besonderen Herausforderungen, die im Rahmen der Enquetekommission betrachtet werden sollen. Wie können die Branchen und die Standorte erhalten werden? Welche Impulse kann Hessen für die Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene geben?

Ein weiter anwachsendes Mobilitätsbedürfnis und der zu erwartende steigende Bedarf an Transportmitteln stellt eine positive Voraussetzung und ein günstiges Marktumfeld für die Zukunft der Automobil- und Eisenbahnindustrie in Hessen dar.

Gerade im Bereich der Automobilproduktion findet mit der Abkehr von Verbrennungsmotoren hin zu elektrischen Antrieben ein radikaler Strukturwandel und damit verbunden auch eine Neuverteilung der Marktanteile im Bereich der PKW- und Nutzfahrzeuge statt.

Aus den Sachvorträgen erschließt sich, dass insbesondere der in Hessen stark vertretene Automobilkonzern Stellantis auf diesem Entwicklungspfad weit fortgeschritten ist und perspektivisch bereits ab 2025 ein durchgängiges Angebot an vollelektrischen Varianten aller PKW und Nutzfahrzeuge darstellen will. Auch für die vor allem in Nordhessen angesiedelten Betriebsstätten des VW-Konzerns werden erhebliche Anstrengungen unternommen, den Anforderungen bei der Elektrifizierung des Verkehrs nachzukommen. Mit einer erheblichen Anzahl an Betrieben im Bereich der Zulieferindustrie, für die der stattfindende Strukturwechsel in der Antriebstechnik verschieden starke Auswirkungen nach sich zieht ist das Land Hessen in verschiedenen Bereichen der Wertschöpfungskette in der Produktion grundsätzlich gut aufgestellt. So sind etwa Betriebe im Bereich der Getriebeherstellung in völlig anderer Form betroffen, als beispielsweise die im Odenwald stark vertretenen Betriebe in der Herstellung von Radreifen. Allerdings verfügen nicht alle von diesem Strukturwechsel betroffene Betriebe über gleich-

stark ausgeprägte Anpassungspotentiale. In Hessen gibt es viele Betriebe z.B. Gießereien, Maschinenbauer, Teile- oder Komponentenhersteller, die haben aufgrund ihrer Monostruktur und bestehendem Produktangebot massiv unter Druck geraten könnten. Das Land steht hier in der Aufgabe, Anpassungsprozesse zu unterstützen und gegebenenfalls dafür Sorge zu tragen, dass im Falle von Standortschließungen strukturpolitisch erforderliche Unterstützungsangebote vorliegen.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor wird sein, dass das Land Hessen diesen Transformationsprozess aktiv begleitet. Fachkräfte, verfügbare Flächen und erforderliche Infrastruktur bis hin zu einer gesicherten Energieversorgung schaffen sich nicht von alleine. Mobilitätswende und Energiewende haben in Bezug auf die Bereitstellung von Antriebsenergie große Schnittmengen, so dass die wechselseitigen Einflüsse in ihren Auswirkungen weiter analysiert und eine Grundlage dieses Transformationsprozesses darstellen müssen.

Für den Bereich der Eisenbahnindustrie kann mit stetiger bis steigender Nachfrage nach Antriebsfahrzeugen gerechnet werden. Besonders die dringend erforderliche Verlagerung von Frachtgütern auf die Schiene wirkt marktstabilisierend.

Die Hessische Industrie ist gut aufgestellt, um diese Bedarfe zu erfüllen.

In beiden Bereichen gilt jedoch, dass mitentscheidend für den Erfolg auch die Gewinnung, Qualifikation und Bindung von Fachkräften sein wird.



Aktive Industriepolitik des Landes Hessen muss das Umfeld dieser Betriebe mitentwickeln und unterstützend tätig werden – sei es durch Förderung und den Ausbau von Bildung und Weiterbildung oder durch Umschulungsmaßnahmen bis hin zur Herstellung eines günstigen rechtlichen Rahmens zur Schaffung von Beschäftigtenwohnungen.

Vergleichbares gilt für den Bereich der Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge. Ganz maßgeblich für den Erfolg der hessischen Automobilhersteller wird es sein, ob die Kundinnen und Kunden mit voll-elektrischen Fahrzeugen tatsächlich in die Lage versetzt werden, den Weg in die Dekarbonisierung des Verkehrs mitzugehen. Neben der eigenständigen Beschaffung in der nicht unerheblichen Flotte der landeseigenen Fahrzeuge kann das Land auch in der Bereitstellung von Ladepunkten einen bedeutenden Beitrag leisten. Eine wichtige Maßnahme für die hessische Wirtschaft ist hierbei auch die Ausrüstung von Umschlagbahnhöfen des Kombinierten Verkehrs Schiene/Straße mit Ladesäulen für E-Lkw.

Sektorenkopplung Energie und Verkehr

Um die Ziele einer nachhaltigen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemissionen zu erreichen, ist ein konsequenter Ersatz

der heute noch überwiegend aus fossilen Brennstoffen bereitgestellten Energie im Verkehrssektor durch klimaverträgliche und regenerative Energieträger notwendig. Dazu bedarf es einer Gesamtkonzeption für den öffentlichen Verkehrssektor, um eine zersplitterte und kleinteilige Landschaft verschiedener neuer Antriebstechniken und Energieträger sowie zugehöriger Infrastruktur zu vermeiden.

Von großer Bedeutung wird es sein, auch regulativ die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen. Hessen muss schneller werden: Am Beispiel der bedrückend langsamen Umsetzung des Bundes-Carsharinggesetzes zeigt sich, dass die Erkenntnis der Notwendigkeit, schnellstmöglich eine umfassende Mobilitätswende zu bewirken, noch nicht bei allen Akteuren angekommen ist. Dabei hat Hessen zahlreiche und wirksame Gestaltungsmöglichkeiten, um den Kommunen diesen Weg zu erleichtern.

So sollten Genehmigungsverfahren über neue Baugebiete in Zukunft die Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Erschließung nicht mehr nur nach Streckenlänge und Anschlussfähigkeit an das überregionale Schnellstraßennetz bewerten, sondern auch mit Blick auf die Sicherstellung und Verfügbarkeit der zu erwartenden erforderlichen Ladeleistung. Private wie gewerblich genutzte Immobilien ohne einen gesicherten Zugang zu einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur werden zukünftig erhebliche Marktnachteile erleiden.

Die Bereitstellung von Ladesäulen sollte regelhaft als vereinbar mit dem

Denkmalschutz angenommen werden, wenn von diesen nicht unmittelbare und in besonderer Weise beeinträchtigende Wirkungen auf ein Einzelkulturdenkmal zu befürchten sind. Die alleinige Anwesenheit am Straßenrand kann dies jedenfalls nicht begründen. Die bisherige Praxis, Parkflächen für PKW – und andere Fahrzeuge wie etwa Lieferwagen – zuzulassen, bei einer Ladesäule jedoch eine denkmalschutzbeeinträchtigende Wirkung anzunehmen, ist vor dem Hintergrund der aktuellen Situation absurd und nicht länger hinnehmbar.

Zur notwendigen Vereinfachung des Ausbaus der zukünftig erforderlichen Ladeinfrastruktur gehört es auch, die Bereitstellungsmodelle im Rahmen der dezentralen Energieerzeugung zu vereinfachen und dabei die Option für intelligentes Laden zu integrieren. Ergänzend sollten die Möglichkeiten von Privathaushalten und kleineren Unternehmen/Handwerksbetrieben zur Kombination von Photovoltaik und Elektromobilität für den privaten bzw. geschäftlichen Mobilitätsbedarf ausgeweitet werden.

Die Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Aufbau von Anlagen zur Ernte von erneuerbaren Energien müssen deutlich beschleunigt werden. Hessen ist hierbei Schlusslicht. Weder können Hinweise auf lokale Besonderheiten darüber hinwegtäuschen, dass der Haupthinderungsgrund für die Schaffung neuer Windenergieanlagen gerade nicht in angeblich schwierigeren räumlichen Bedingungen in Hessen liegen, sondern vielmehr an der aktiven Verhinderungspolitik einzelner Akteure, noch kann der Verweis auf lange Rechtsverfahren im Anschluss an eine erfolgte Genehmigung einer Windkraftanlage erklären, warum der Zeitraum des Genehmigungsverfahrens selbst derart und übermäßig lange dauert.

Hessen muss sich auf den steigenden Bedarf an erneuerbarer Energie und die zu ihrer Übermittlung erforderlichen Infrastrukturen vorbereiten.

Enquete Mobilität

Auf Antrag der Fraktionen von SPD und FDP hat der Hessische Landtag im Herbst 2020 die Enquetekommission eingesetzt.

Aufgabe: Die Kommission soll ein Verkehrskonzept für die Mobilität in Hessen 2030 entwerfen.

Mitglieder: 15 Abgeordnete aller Fraktionen und je Fraktion eine beratende Sachverständige oder ein beratender Sachverständiger.

Beratend in der Kommission: Hessischer Landkreistag, Hessischer Städte- und Gemeindebund, Hessischer Städtetag, House of Logistics and Mobility GmbH (HOLM), LAG ÖPNV, Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV), Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Regionalverband FrankfurtRheinMain und Zweckverband Raum Kassel.

Kommissionsmitglieder der SPD-Fraktion im Hessischen Landtag:
Tobias Eckert – Obmann
Elke Barth – Stv. Kommissionsvorsitzende
Knut John

Stv. Kommissionsmitglieder:
Gernot Grumbach, Stephan Grüger, Karina Fissmann, Marius Weiß, Bijan Kaffenberger

Beratende Sachverständige der SPD-Fraktion: Prof. Dr. Barbara Lenz



IMPRESSUM

SPD-Fraktion im Hessischen Landtag
Christoph Gehring, Pressesprecher
(V. i. S. d. P.)
Schlossplatz 1–3, 65183 Wiesbaden

Titelbild: ©Mikko Lemola - stock.adobe.com
Porträt: © Christof Mattes



SPD Fraktion
im Hessischen
Landtag

Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

spd-fraktion-hessen.de

 spd-fraktion@ltg.hessen.de

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

 [hessenspd](https://twitter.com/hessenspd)

 [spdhessen](https://www.instagram.com/spdhessen)