

20. Wahlperiode

Hessischer Landtag



22. Mai 2023

Abschlussbericht der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ (EKMZ 20/1)



Inhalt

Inhalt.....	2
Vorwort der Präsidentin des Hessischen Landtags.....	6
Vorwort der Vorsitzenden der Enquetekommission	8
Teil 1: Sitzungsanhörungen	10
1. Auftrag, Konstituierung, Sitzungen	10
1.1 Auftrag.....	10
1.2 Mitglieder und stellvertretende Mitglieder	10
1.3 Ständige Sachverständige.....	11
1.4 Ständige beratende Mitglieder.....	12
1.5 Fraktionsassistentinnen und -assistenten	12
1.6 Beratungsverlauf	12
1.7 Sitzungen	13
2. Bericht Enquetekommission Mobilität 2030	18
2.1 Themenblock 1 – Mobilitätsverhalten (5. – 7. Sitzung).....	18
2.1.1 Sitzungen	18
2.1.2 Thematische Einordnung	19
2.1.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	20
2.1.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	37
2.1.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 1	40
2.2 Themenblock 2 – Management eines multioptionalen Umweltverbundes (8. – 10. Sitzung)	40
2.2.1 Sitzungen	40
2.2.2 Thematische Einordnung	41
2.2.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	44
2.2.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	55
2.2.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 2	56
2.3 Themenblock 3 – Management des motorisierten Verkehrs (11.+ 14. Sitzung)	56
2.3.1 Sitzungen	56
2.3.2 Thematische Einordnung	57
2.3.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	59
2.3.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	61
2.3.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 3	62

2.4	Themenblock 4 – Flughafen / Flugverkehr (12. Sitzung + 14. Sitzung)	63
2.4.1	Sitzungen	63
2.4.2	Thematische Einordnung	63
2.4.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	66
2.4.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	70
2.4.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 4	71
2.5	Themenblock 5 – Freizeitmobilität (13. Sitzung + 14. Sitzung)	71
2.5.1	Sitzungen	71
2.5.2	Thematische Einordnung	72
2.5.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	73
2.5.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	77
2.5.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 5	78
2.6	Themenblock 6 – Energieeffizienter, sauberer und leichter motorisierter Verkehr (15. Sitzung + 17. Sitzung).....	78
2.6.1	Sitzungen	78
2.6.2	Thematische Einordnung	79
2.6.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	81
2.6.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	87
2.6.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 6	88
2.7	Themenblock 7 – Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe und Partizipation (16. Sitzung + 17. Sitzung).....	88
2.7.1	Sitzungen	88
2.7.2	Thematische Einordnung	89
2.7.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	91
2.7.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	97
2.7.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 7	98
2.8	Themenblock 8 – Wirtschaftsverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (Fernverkehr) (18. Sitzung + 21. Sitzung)	98
2.8.1	Sitzungen	98
2.8.2	Thematische Einordnung	98
2.8.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	101
2.8.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	108
2.8.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 8	110

2.9	Themenblock 9 – Umweltverträglicher Güterverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (urbane Räume) (19. Sitzung + 21. Sitzung)	110
2.9.1	Sitzungen	110
2.9.2	Thematische Einordnung	110
2.9.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	111
2.9.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	116
2.9.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 9	117
2.10	Themenblock 10 – Mobilitätswirtschaft und Transformation (20. Sitzung + 21. Sitzung)	117
2.10.1	Sitzungen	117
2.10.2	Thematische Einordnung	118
2.10.3	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	123
2.10.4	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 10	124
2.11	Themenblock 11 – Mobilitätsdienstleistungen, Mobilitätsmanagement und Digitalisierung (22. Sitzung + 26. Sitzung)	125
2.11.1	Sitzungen	125
2.11.2	Thematische Einordnung	125
2.11.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	127
2.11.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	131
2.11.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 11	132
2.12	Themenblock 12 – Gesetze (23. Sitzung + 26. Sitzung)	132
2.12.1	Sitzungen	132
2.12.2	Thematische Einordnung	133
2.12.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	133
2.12.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	137
2.12.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 12	138
2.13	Themenblock 13 – Instrumente und Organisation (24. Sitzung + 26. Sitzung)	139
2.13.1	Sitzungen	139
2.13.2	Thematische Einordnung	139
2.13.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	140
2.13.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	144
2.13.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 13	145
2.14	Themenblock 14 – Finanzierung (25. Sitzung + 26. Sitzung)	145
2.14.1	Sitzungen	145

2.14.2	Thematische Einordnung	145
2.14.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	146
2.14.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	153
2.14.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 14	154
2.15	Themenblock 15 – Psychologie des Mobilitätsverhaltens; Verhaltensänderungen (27. Sitzung)	154
2.15.1	Sitzungen	154
2.15.2	Thematische Einordnung	155
2.15.3	Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen	155
2.15.4	Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV	161
2.15.5	Auswertung der Enquetekommission Themenblock 15	161
3.	Erkenntnisse aus dem Enqueteprozess für Hessen	162
Teil 2: Zielbild und abschließende Stellungnahmen der Fraktionen.....		163
4.	Zielbild „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“	163
5.	Abschließende Stellungnahmen der Fraktionen.....	167
5.1	CDU	167
5.2	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	171
5.3	SPD.....	175
5.4	AfD	178
5.5	Freie Demokraten.....	178
5.6	DIE LINKE.....	184
6.	Abkürzungsverzeichnis.....	198
7.	Abbildungsverzeichnis.....	199
8.	Tabellenverzeichnis.....	199
10.	Anhangsverzeichnis.....	200
11.	Literaturverzeichnis.....	201

Vorwort der Präsidentin des Hessischen Landtags

Sehr geehrte Damen und Herren,

„zur Vorbereitung von Entscheidungen über umfangreiche und bedeutsame Sachverhalte kann der Landtag Enquetekommissionen einsetzen“, so beschreibt § 55 Abs. 1 S. 1 unserer Geschäftsordnung die Arbeit von Enquetekommissionen. Das auf das französische Wort für Untersuchung zurückgehende Recht der „Enquete“ war bis zur Verankerung in der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages im Jahr 1969 darauf beschränkt, sich im Parlament unabhängig von der Exekutive einen umfassenden Überblick zu einem Sachverhalt zu verschaffen, dem meist ein Missstand zugrunde lag. Die „Enquete“, wie wir sie heute verstehen und sie auch in der Geschäftsordnung des Hessischen Landtages verankert ist, dient der Schaffung eines Raums der parlamentarischen Arbeit, in dem komplexe und bedeutende Sachverhalte abgekoppelt von der zeitlichen Abfolge von Ausschuss- und Parlamentssitzung intensiv beraten und beleuchtet werden können.

Ende 2020 hat der Hessische Landtag dieses parlamentarische Instrument gewählt und eine Enquetekommission zum Thema Mobilität eingesetzt, die sich Anfang Februar 2021 konstituiert hat.

Mobilität ist ein grundlegendes Bedürfnis des Menschen, da sie seit jeher unser Leben und unsere Entwicklung maßgeblich beeinflusst hat. In einer zunehmend globalisierten Welt nimmt Mobilität jedoch auch eine wirtschaftliche Dimension ein, die gar nicht hoch genug bewertet werden kann.

Die Möglichkeit, sich schnell und effizient von einem Ort zum anderen zu bewegen, eröffnet neue Chancen und Möglichkeiten für die Entwicklung einer Region. Verbesserte Rahmenbedingungen von Mobilität tragen dazu bei, dass Menschen schneller und einfacher Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildung, Gesundheitsversorgung und anderen wichtigen Ressourcen haben.

Doch nicht nur das: Eine gut ausgebaute Infrastruktur und eine effiziente Mobilität sind auch ein wichtiger Faktor für die Attraktivität einer Region für Investoren und Unternehmen. Die Möglichkeit, schnell und kostengünstig Waren und Dienstleistungen zu transportieren, ist ein entscheidender Wettbewerbsvorteil, der die wirtschaftliche Entwicklung einer Region maßgeblich beeinflussen kann.

Das Thema Mobilität ist hochkomplex, doch bei allen unterschiedlichen Positionen im Hessischen Landtag herrschte dennoch in einer Hinsicht große Einigkeit: Das Thema Mobilität stellt einen solch „umfangreichen und bedeutsamen Sachverhalt“ im Sinne unserer Geschäftsordnung dar, für dessen Behandlung eine Enquete den geeigneten Rahmen bot.

Die Enquetekommission hat ihre Arbeit in einer Zeit aufgenommen, als die Mobilität durch die weltweite Corona-Pandemie massiv eingeschränkt wurde. Mit viel Umsicht hat in dieser Zeit nicht nur der Landtag, sondern auch diese Enquete ihre Arbeit durchgeführt.

Neben den Abgeordneten der im Hessischen Landtag vertretenen Fraktionen haben sich auch viele Fachleute aus Politik, Wissenschaft, Forschung und Interessenvertretungen in die Arbeit dieser Enquete mit eingebracht. Der nun vorliegende Bericht belegt dies eindrücklich. Er bietet der Landespolitik ein gutes Fundament für die Beratungen zu diesem wichtigen Thema in den nächsten Jahren. Gerade die Vielfältigkeit der abgebildeten Meinungen und Handlungsansätze zeigt noch einmal die Komplexität dieses wichtigen Themas auf. Für Herausforderungen – die weit in die Zukunft reichen – gibt es stets nicht nur den einen richtigen Weg. Somit bietet der vorgelegte Bericht eine gute wissenschaftliche Basis für die stetige Neubewertung der Lösungsansätze der vor uns liegenden Herausforderungen in diesem Bereich.

Das Parlament spricht daher allen Beteiligten seinen herzlichen Dank für die engagierte, intensive und wichtige Arbeit in dieser Enquete in den zurückliegenden Jahren aus.

Astrid Wallmann
Präsidentin des Hessischen Landtags

Vorwort der Vorsitzenden der Enquetekommission

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Beweglichkeit von Personen und Gütern hat seit jeher das Potenzial, Treiber für Veränderungen zu sein. Mobilität betrifft uns alle, denn wir sind alle unterwegs.

Doch noch nie waren die Anforderungen an Mobilität so hoch wie heute. Mobilität bedeutet für viele von uns die Freiheit, sich frei bewegen zu können. Jedoch Verspätungen, Barrieren und Staus schränken diese Freiheit ein. Der Ruf nach Veränderungen im Verkehrssektor wird immer lauter, denn das Pariser Klimaabkommen definiert das Ziel, die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen. Gerade im wirtschaftsstarken Hessen zeigt dieses, dass Veränderungen notwendig sind.

Deshalb ist die Arbeit der „Enquetekommission Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ und der daraus entstandene Abschlussbericht ein Instrument, *Wege* zur Lösung der Probleme *aufzuzeigen*. Denn als Land Hessen in der Mitte Deutschlands haben wir es in der Hand, den Wandel der Mobilität mitzugestalten. Die Weichen für die Mobilität der Zukunft werden heute gestellt

Daher hat der Hessische Landtag in seiner 20. Wahlperiode am 11. November 2020 eine Enquetekommission eingesetzt.

Mit der Enquetekommission haben Abgeordnete des Hessischen Landtags, in dessen Auftrag, das Thema „Mobilität“ mit dem Ziel untersucht, ein integriertes Gesamtverkehrskonzept für den Personen- und Güterverkehr für Hessen und die angrenzenden Regionen für das Jahr 2030 zu erarbeiten. Dabei standen wir als Mitglieder der Enquetekommission gemeinsam in einem intensiven Austausch zwischen Politik und fachkundigen Vertreterinnen und Vertretern aus Wissenschaft, Wirtschaft und Interessenverbänden. Insgesamt haben wir in über zwei Jahren mehr als 70 Fachvorträge zu den 15 Themenblöcken gehört.

Die Arbeit der Enquetekommission war eine Bestandsaufnahme der derzeitigen Situation von Mobilität eine Beschreibung des Mobilitätsziels und die Auswahl der Mittel, dieses Ziel zu erreichen.

Dazu zählten zum Beispiel neben einer Beleuchtung von Verkehrsmitteln des Individualverkehrs, des ÖPNV, der Schifffahrt, des Luftverkehrs und des Schienenverkehrs auch die Infrastruktur, der Forschungsstand in diesen Sektoren und Projekte. Aber ebenso die Debatte der Antriebsarten wie auch der Belange und Unterschiede zwischen Stadt und Land.

„Mobilität“ ist keine einfache Thematik, zumal wir bei der Befassung immer wieder festgestellt haben, welche Aspekte noch in diesem Zusammenhang stehen und beleuchtet werden sollten. So hatte dies die Konsequenz, dass noch zusätzliche Themenblöcke dem ursprünglichem Einsetzungsantrag angehängt wurden.

Der vorliegende Abschlussbericht fasst diesen Austausch zusammen und wird durch die Handlungsempfehlungen und Stellungnahmen der Fraktionen ergänzt. Dieses Gesamtwerk wird nun als Grundlage für weiteres politisches Handeln dienen.

Ich danke den Mitgliedern der Enquetekommission, also den Abgeordneten des Hessischen Landtags, den ständigen Sachverständigen und den vortragenden Experten, für die gemeinsame Arbeit. Der Abschlussbericht ist eine Gemeinschaftsleistung und zeigt, zum einen die verschiedenen Bereiche der Mobilität und wo Mobilität eine Schnittmenge zu anderen Lebensbereichen aufweist und zum anderen Lösungsansätze für eine Ausgestaltung der Mobilität in der Zukunft auf. Denn 2030 ist eigentlich schon übermorgen, wenn wir noch entscheidende Weichen stellen wollen.

Der vorliegende Abschlussbericht wurde in der **Abschlusssitzung am 22.05.2023 einstimmig/mehrheitlich** beschlossen. Er beinhaltet in einem ersten Teil die von allen Fraktionen mitgetragenen Statements und in einem zweiten Teil deren abweichenden Sondervoten. Hervorzuheben ist dabei die konsensorientierte Arbeit aller Fraktionen – auch wenn sie sich in der Analyse und den Handlungsempfehlungen die Fraktionen durchaus unterschieden. Aber das liegt in der Natur der Sache. Ich möchte mich auch sehr herzlich für die Unterstützung durch die Landtagsverwaltung und die Mitarbeiter der Fraktionen für die Begleitung unserer Arbeit bedanken.

Ich wünsche Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, viel Freude bei der Lektüre unseres Berichts.

Sabine Bächle-Scholz
Vorsitzende der Enquetekommission

Teil 1: Sitzungsanhörungen

1. Auftrag, Konstituierung, Sitzungen

1.1 Auftrag

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„Nach § 55 der Geschäftsordnung des Hessischen Landtags (GOHLT) wird eine Enquetekommission „Mobilitätsentwicklung in Hessen 2030“ eingesetzt. Die Enquetekommission besteht aus 15 Mitgliedern und weiteren ständigen Ersatzmitgliedern, die dem Landtag angehören. Die Fraktion der CDU stellt 5 Mitglieder, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stellt 3 Mitglieder, die Fraktion der SPD stellt 3 Mitglieder, die Fraktion der AfD stellt 2 Mitglieder, die Fraktion DIE LINKE stellt 1 Mitglied und die Fraktion der Freien Demokraten stellt 1 Mitglied.“

Jede Fraktion kann stellvertretende Mitglieder benennen. Jede Fraktion kann darüber hinaus eine unabhängige Sachverständige oder einen unabhängigen Sachverständigen berufen, die oder der mit beratender Stimme der Enquetekommission angehört. Die Landesregierung entsendet ebenfalls eine Vertreterin oder einen Vertreter, die oder der mit beratender Stimme der Enquetekommission angehört.“

1.2 Mitglieder und stellvertretende Mitglieder¹

Die Mitglieder wählten:

- Zur Vorsitzenden: Sabine Bächle-Scholz (CDU) - Vorsitzende ab 07.2022. Vorher: Markus Meysner (CDU)
- Zur stellvertretenden Vorsitzenden: Elke Barth (SPD)
- Zur Berichterstatterin: Katy Walther (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Als Mitglieder fungieren aktuell:

- CDU-Fraktion: Dirk Bamberger², Heiko Kasseckert, J. Michael Müller, Jan-Wilhelm Pohlmann, Christian Wendel

¹ Wenn in diesem Bericht die Funktion einer Person genannt wird, bezieht sich diese Aussage immer auf den Zeitpunkt der Mitarbeit in der Kommission bzw. des gehaltenen Vortrags, nicht den Zeitpunkt der Drucklegung.

² Obmann ab 11.2021. Vorher: J. Michael Müller.

- Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Frank-Peter Kaufmann, Karin Müller, Katy Walther³
- SPD-Fraktion: Elke Barth, Tobias Eckert⁴, Knut John
- AfD-Fraktion: Arno Enners, Klaus Gagel⁵
- FDP-Fraktion: Oliver Stirböck⁶
- Fraktion DIE LINKE: Axel Gerntke⁷

Als stellvertretende Mitglieder fungieren aktuell:

- CDU-Fraktion: Sandra Funken, Birgit Heitland, Andreas Hofmeister, Michael Reul, Michael Ruhl
- Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Hildegard Förster-Heldmann, Markus Hofmann, Kaya Kinkel
- SPD-Fraktion: Karina Fissmann, Stephan Grüger, Gernot Grumbach, Bijan Kaffenberger, Marius Weiß
- AfD-Fraktion: Andreas Lichert, Dimitri Schulz
- FDP-Fraktion: Thomas Schäfer
- Fraktion DIE LINKE: Torsten Felsterhausen, Jan Schalauske

Vertretung der Landesregierung:

- Tarek Al-Wazir (HMWEVW)

1.3 Ständige Sachverständige

Jede Fraktion kann eine ständige unabhängige Sachverständige oder einen ständigen unabhängigen Sachverständigen berufen, die oder der mit beratender Stimme der Enquetekommission angehört:

- CDU-Fraktion: Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer
- Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Dr. Jutta Deffner
- SPD-Fraktion: Prof. Dr. Barbara Lenz
- AfD-Fraktion: Dr.-Ing. Georg Gickeleiter
- FDP-Fraktion: Dieter Posch, Staatsminister a.D.
- Fraktion DIE LINKE: Prof. Dr. Martin Lanzendorf

³ Obfrau

⁴ Obmann

⁵ Obmann

⁶ Obmann ab 12.2022. Vorher: Dr. Stefan Naas.

⁷ Obmann ab 11.2021. Vorher: Janine Wissler.

1.4 Ständige beratende Mitglieder

Die Enquetekommission benennt als ständig beratende Mitglieder:

- Den Hessischen Landkreistag: Dr. Michael Koch (Direktor)
- Den Hessischen Städte- und Gemeindebund: Johannes Heger (Geschäftsführer)
- Den Hessischen Städtetag: Dr. Jürgen Dieter (Geschäftsführender Direktor)
- Die House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH: Michael Kadow (Geschäftsführer)
- Die Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen (LAG ÖPNV Hessen): Prof. Dr. Tom Reinhold (Geschäftsführer)
- Den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV): Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)
- Den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV): Prof. Knut Ringat (Geschäftsführer)
- Den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN): Christine Haban (Sachbearbeiterin der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe)
- Den Regionalverband FrankfurtRheinMain: Rouven Kötter (Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent)
- Den Zweckverband Raum Kassel: Kai Georg Bachmann (Verbandsdirektor), bis 07.2021

1.5 Fraktionsassistentinnen und -assistenten

- CDU-Fraktion: Sina Kunkel
- Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Frank Müller
- SPD-Fraktion: Sven Bingel
- AfD-Fraktion: Meysam Ehtemai; Olaf Schwaier
- FDP-Fraktion: Falko Hartard
- Fraktion DIE LINKE: Sebastian Scholl

1.6 Beratungsverlauf

Auf Antrag der Fraktion SPD und der Freien Demokraten zur Einsetzung einer Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ (Drucksache 20/3995) hat der Hessische Landtag am 03.11.2020 die Einsetzung einer Enquetekommission nach § 55 der Geschäftsordnung beschlossen.

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„Hessen hat in der Vergangenheit immer wieder den Anspruch erhoben, eine führende Rolle bei allen Lösungsansätzen zur Mobilität zu spielen. Grundlage hierfür sind die zentrale geografische Lage („An Hessen führt kein Weg vorbei“), das größte Autobahnkreuz der Republik, die Gründung der Verkehrsverbände vor 25 Jahren, der größte Bahnknotenpunkt und der größte Flughafen in seiner Funktion als internationale Drehscheibe. Der Flughafen Frankfurt ist die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Der Flughafen Frankfurt hat sich über viele

Jahre zu dem entwickelt, was er heute international repräsentiert. Die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist die Logistikkreuzung Deutschlands. Wir profitieren über BIP, Arbeitsplätze und Standortvorteile der Industrie. Dieser Anspruch, eine führende Rolle bei allen Lösungsansätzen zur Mobilität zu spielen, soll auch mit dieser Enquetekommission verfolgt werden. Wie die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger gelingt, ist die zentrale Frage, die im Rahmen der Enquete beantwortet werden soll.

Die Ergebnisse der Enquetekommission können zu einem Schub für alle Unternehmen in Hessen führen, die sich in Forschung und Entwicklung sowie in der Produktion mit Mobilität befassen. Das gleiche gilt für die vielen Lehrstühle an den hessischen Hochschulen, die die technischen, wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Phänomene der Mobilität erforschen.“

„Um diese Mobilitätswende zu gestalten, benötigen wir ein integriertes Gesamtverkehrskonzept unter Einschluss des Güterverkehrs für Hessen 2030 und die angrenzenden Regionen, was im Rahmen dieser Enquete bearbeitet werden soll.“

1.7 Sitzungen

Die Enquetekommission führte 30 Sitzungen zwischen dem 03. Februar 2021 und dem 22. Mai 2023 durch. Die ersten vier Sitzungen dienten der Konstituierung, der Festlegung von Organisatorischem sowie der Durchführung und Aufarbeitung einer Auftaktveranstaltung. Die Sitzungen waren dabei in zwei Phasen geteilt und wurden anhand von 15 Themenblöcken, die gemeinsam definiert wurden, strukturiert:

Themenblock	Thema
1	Mobilitätsverhalten in Stadtregionen Mobilitätsverhalten in ländlichen Regionen und deren Mittelzentren
2	Management eines multioptionalen Umweltverbundes
3	Management des motorisierten Verkehrs
4	Flughafen / Flugverkehr
5	Freizeitmobilität
6	Energieeffizienter, sauberer und leichter motorisierter Verkehr
7	Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe und Partizipation
8	Wirtschaftsverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (Fernverkehr)
9	Umweltverträglicher Güterverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (urbane Räume)
10	Mobilitätswirtschaft und Transformation
11	Mobilitätsdienstleistungen, Mobilitätsmanagement und Digitalisierung
12	Gesetze
13	Instrumente und Organisation
14	Finanzierung
15	Psychologie des Mobilitätsverhaltens; Verhaltensänderungen

Tabelle 1: Übersicht Themenblöcke Enquetekommission

Im Rahmen der dritten Enquetekommissionssitzung am 26. April 2021 wurde eine Auftaktveranstaltung durchgeführt. Hierbei wurden drei Impulsvorträge von nachfolgend

aufgeführten Sachverständigen vorgetragen und im Nachgang Fragen zu den Inhalten diskutiert:

- Prof. Dr. Volker Blees, Hochschule RheinMain: „Verkehr und Mobilität“
- Maria Vassilakou, Vienna Solutions: „Erfolgsstory Wien: Mobilitätsdesign für Alle im Wiener Erfolgsmodell“
- Prof. Dr. Stephan Rammler, IZT – Institut für Zukunftstechnologien und Technologiebewertung: „Die große Mobilitätstransformation“

Die vierte Sitzung der Enquetekommission am 17. Mai 2021 diente der Einigung über die Reihenfolge der Themenblöcke für Phase 1 sowie der grundlegenden Festlegung des Verfahrens über die Sachverständigen für jede Sitzung.

Im Rahmen der Sitzungen fanden zahlreiche Anhörungen zu den einzelnen Themenblöcken statt. Die vortragenden Sachverständigen wurden im Vorfeld von jeweils einer Fraktion oder gemeinsam von den Sachverständigen / Obleuten benannt. Im Vorfeld zu den einzelnen Anhörungen hatten die Fraktionen sowie die ständigen Sachverständigen der Enquetekommission die Möglichkeit, Fragen schriftlich an die jeweils vortragenden Sachverständigen zu richten. Im Nachgang zu den einzelnen Vorträgen der Sachverständigen konnten die Mitglieder der Enquetekommission Rückfragen an die Sachverständigen stellen und/ oder Stellung (im Sinne von Kurzkomentaren) beziehen.

Zwischen den themenspezifischen Sitzungen wurden Termine zur Aufarbeitung (sogenannte Auswertungssitzung) der jeweiligen Themenblöcke eingesetzt:

Phase 1

Sitzung	Thema
1. Sitzung 03. Februar 2021	Konstituierung
2. Sitzung 22. März 2021	Organisatorisches Vorbesprechung der Themenblöcke und Festlegung der Verfahrensregeln für die Enquetekommission
3. Sitzung 26. April 2021	Auftaktveranstaltung 3 (Impuls)Vorträge über Verkehr und Mobilität, sowie der Forschung und den Megatrends <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prof. Dr. Volker Blees (Hochschule RheinMain) ▪ Maria Vassilakou (Vienna Solutions) ▪ Prof. Dr. Stephan Rammler (IZT – Institut für Zukunftstechnologien und Technologiebewertung)
4. Sitzung 17. Mai 2021	Erkenntnisse und Folgerungen der Auftaktveranstaltung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einigung über die Reihenfolge der Themenblöcke für die Phase 1 ▪ Festlegung des Verfahrens über die Sachverständigen für jede Sitzung

5. Sitzung 14. Juni 2021	Themenblock 1 – Mobilitätsverhalten in Stadtregionen Momentaufnahme und Bedarf/Trends für Hessen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher Verkehr (ÖV) (Nahverkehr) ▪ Straßenverkehr ▪ Fuß- und Radverkehr ▪ Statistische Infos/Daten zum jeweiligen Thema ▪ kurzer Bericht vom Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) ▪ Mobilitätskennzahlen für Hessen insgesamt
6. Sitzung 5. Juli 2021	Themenblock 1 – Mobilitätsverhalten in ländlichen Regionen und deren Mittelzentren Momentaufnahme und Bedarf/Trends für Hessen <ul style="list-style-type: none"> ▪ öffentlicher Verkehr (Nahverkehr) - innerstädtischer Verkehr (und Übergang in Regionen) ▪ Straßenverkehr ▪ Fuß- und Radverkehr <p>Statistische Infos/Daten zum jeweiligen Thema:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ kurzer Bericht vom RMV und des NVV zum Status Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im ländlichen Raum
7. Sitzung 16. Juli 2021	Termin zur Aufarbeitung - In der Diskussion entstandene Themen des Themenblocks 1

Tabelle 2: Detailübersicht Sitzungen Phase 1

Phase 2

Sitzung	Thema
8. Sitzung 27. September 2021	Themenblock 2 – Management eines multioptionalen Umweltverbundes <ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖPNV ▪ Ganzheitliche urbane Mobilitätskonzepte ▪ Regionen der kurzen Wege/ Siedlungsentwicklung/-strukturen ▪ Verkehrsgebiete (Verfasstheit der Regionen) <ul style="list-style-type: none"> ○ Verkehrsbeziehungen über Ländergrenzen hinweg
9. Sitzung 8. November 2021	Themenblock 2 – Management eines multioptionalen Umweltverbundes <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fuß- und Radverkehr <ul style="list-style-type: none"> ○ AG-Nahmobilität ▪ Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit und Sicherheit
10. Sitzung 6. Dezember 2021	Termin zur Aufarbeitung In der Diskussion entstandener Themen des Themenblocks 2
11. Sitzung 31. Januar 2022	Themenblock 3 – Management des motorisierten Verkehrs <ul style="list-style-type: none"> ▪ Straßenverkehr <ul style="list-style-type: none"> ○ weniger Stau- und Wartezeiten ○ Verkehrsfluss

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Verkehrssicherheit ▪ Kommunale und Gesamtkostenrechnung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ▪ Verkehrssteuerung und Verkehrsentslastung <ul style="list-style-type: none"> ○ Intelligente Verkehrsleit- und Umfahrinformationen
12. Sitzung 21. Februar 2022	Themenblock 4 – Flughafen / Flugverkehr <ul style="list-style-type: none"> ▪ Flughafen Frankfurt/Cargo/Flughafen als internationale Verkehrsdrehscheibe ▪ Flugverkehr als internationale Reiseoption ▪ Wirtschaftsverkehr ▪ Kurzstreckenflüge ▪ Alternativen
13. Sitzung 10. März 2022	Themenblock 5 – Freizeitmobilität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegezwecke für Freizeitaktivitäten ▪ Reiseverkehr ▪ Freizeitluftfahrt
14. Sitzung 28. März 2022	Termin zur Aufarbeitung In der Diskussion entstandener Themen zu den Themenblöcken 3, 4, 5
15. Sitzung 29. April 2022	Themenblock 6 – Energieeffizienter, sauberer und leichter motorisierter Verkehr <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sektorenkopplung Energie und Verkehr ▪ Neue klimaverträgliche Antriebstechnologien (+ entsprechende Infrastruktur) <ul style="list-style-type: none"> ○ Potenzial- und Effizienzbetrachtung verschiedener Energiespeicher für den Mobilitätsbetrieb (Kraftstoffe, Wasserstoffe, Batterieenergie, Oberleitungen, usw.) ▪ Autonomer Verkehr
16. Sitzung 09. Mai 2022	Themenblock 7 – Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe und Partizipation <ul style="list-style-type: none"> ▪ Als soziale Teilhabe (Demografischer Wandel, Barrierefreiheit, Bezahlbarkeit, Flatrate-Ticket, Nulltarif) ▪ Verkehrssicherheit („Vision Zero“) ▪ Mobilitätsarmut
17. Sitzung 30. Mai 2022	Termin zur Aufarbeitung In der Diskussion entstandener Themen zu den Themenblöcken 6, 7
18. Sitzung 27. Juni 2022	Themenblock 8 – Wirtschaftsverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (Fernverkehr) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lkw, Schiene, Schiff/Wasserstraße, Flugzeug ▪ Lärm- und Emissionsschutz ▪ Transitverkehr in Hessen
19. Sitzung 11. Juli 2022	Themenblock 9 – umweltverträglicher Güterverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (urbane Räume) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Güternahverkehr ▪ Neue Lieferverkehre
20. Sitzung	Themenblock 10 – Mobilitätswirtschaft und Transformation

19. September 2022	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zukunft des Bus-, Taxi- und Tramgewerbes ▪ Entwicklung des Automobilstandortes und der Eisenbahnindustrie in Hessen ▪ Notwendige Infrastruktur für die Mobilität 2030 - Arbeitsbedingungen und Löhne im Mobilitätssektor
21. Sitzung 29. September 2022	Termin zur Aufarbeitung In der Diskussion entstandener Themen zu den Themenblöcken 8, 9, 10
22. Sitzung 10. Oktober 2022	Themenblock 11 - Mobilitätsdienstleistungen, Mobilitätsmanagement und Digitalisierung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliche Hand als Mobilitätsdienstleister und Verkehrsdatenanbieter
23. Sitzung 31. Oktober 2022	Themenblock 12 – Gesetze <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung rechtlicher und technischer Voraussetzungen für Mobilitätsangebote <ul style="list-style-type: none"> ○ Gesetzlichen Rahmen schaffen zur Umsetzung von (auch privater) Mobilitätsprojekten ○ Schnittstelle Mobilität und Wohnen/Stellplatzsatzung ▪ Planungen und Realisierung von Infrastrukturprojekten beschleunigen (Genehmigungsverfahren vereinfachen - Planungsbeschleunigungsgesetz des BMVI) ▪ Erweiterte Kosten-Nutzen-Analysen bei zukünftigen Planungen (Berücksichtigung externer Kosten und externer Nutzen)
24. Sitzung 14. November 2022	Themenblock 13 – Instrumente und Organisation <ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentliches Verkehrsmanagement ▪ Bürgerbeteiligung
25. Sitzung 5. Dezember 2022	Themenblock 14 – Finanzierung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiterentwicklung der Finanzierung der Mobilität
26. Sitzung 14. Dezember 2022	Termin zur Aufarbeitung In der Diskussion entstandener Themen zu den Themenblöcken 11, 12, 13, 14
27. Sitzung 23. Januar 2023	Themenblock 15 – Psychologie des Mobilitätsverhaltens; Verhaltensänderungen
28. Sitzung 13. Februar 2023	Erkenntnisse aus dem Enqueteprozess für Hessen (Herausforderungen, Chancen und Risiken der Mobilität der Zukunft) Workshop 1
29. Sitzung 20. März 2023	Entwurf Abschlussbericht Workshop 2
30. Sitzung 22. Mai 2023	Abschluss

Tabelle 3: Detailübersicht Sitzungen Phase 2

2. Bericht Enquetekommission Mobilität 2030

2.1 Themenblock 1 – Mobilitätsverhalten (5. – 7. Sitzung)

2.1.1 Sitzungen

Das Thema Mobilitätsverhalten wurde in insgesamt drei Sitzungen mit unterschiedlichen Schwerpunkten behandelt (Sitzung 5 bis 7). Dabei fokussierte sich Sitzung 5 (14. Juni 2021) auf das Mobilitätsverhalten in Stadtregionen. Sitzung 6 (05. Juli 2021) widmete sich dem Thema des Mobilitätsverhaltens in ländlichen Regionen und deren Mittelzentren. Sitzung 7 (16. Juli 2021) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen des Themenblocks 1, wobei der Fokus dieser Sitzung auf der Diskussion und Ergänzung des Themenplans lag.

Die Enquetekommissionssitzung 5 wurde mit einem Einführungsvortrag zur Studie „Mobilität in Deutschland“⁸ durch Herrn Robert Follmer, Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, eingeleitet.

Sitzung 5 und Sitzung 6 starteten mit jeweils zwei Impulsvorträgen nachfolgender Sachverständiger:

- Rouven Kötter, Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent, Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Kai Georg Bachmann, Verbandsdirektor Zweckverband Raum Kassel
- Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer Rhein-Main-Verkehrsverbund
- Steffen Müller, Geschäftsführer Nordhessischer VerkehrsVerbund

Angehört wurden folgende Sachverständige (SV) in Sitzung 5 (Mobilitätsverhalten in Stadtregionen) im Rahmen des Themenblock 1:

- Anja Georgi, Geschäftsführerin NiO Nahverkehr in Offenbach GmbH; Vorschlag der CDU-Fraktion
- Andreas Kowol, Dezernent für Umwelt, Grünflächen und Verkehr, Wiesbaden; Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Dr. Tina Wagner, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Hamburg; Vorschlag der SPD-Fraktion
- Patrick Schenk, Rechtsanwalt, Vorsitzender der AfD-Fraktion im Römer, Frankfurt; Vorschlag der AfD-Fraktion
- Dipl.-Ing. Andreas Schmitz, Leiter des Arbeitsausschusses Fußverkehr in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) IKS Mobilitätsplanung, Kassel; Vorschlag der FDP-Fraktion
- Dipl.-Ing. Katalin Saary, Verkehrsplanerin, Inhaberin des Planungsbüros Mobilitätslösung, Darmstadt; Vorschlag der Fraktion DIE LINKE

⁸ <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/verkehrswende/mobilitaet-in-hessen>.

Angehört wurden folgende Sachverständige (SV) in Sitzung 6 (Mobilitätsverhalten in ländlichen Regionen und deren Mittelzentren) im Rahmen des Themenblock 1:

- Patrick Kunkel, Bürgermeister der Stadt Eltville; Vorschlag der CDU-Fraktion
- Dr.-Ing. Melanie Herget, Wiss. Mitarbeiterin am Institut für Verkehrswesen der Universität Kassel; Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Rüdiger Holschuh, MdL a. D., Regionalmanager der Interessengemeinschaft Odenwald (IGO e. V.); Vorschlag der SPD-Fraktion
- Dipl.-Ing. Andreas Wickmann, Wirtschaftsingenieur; Vorschlag der AfD-Fraktion
- Dipl.-Ing. Hinrich Brümmer, Business Development Manager, Mobility & Rail, Ramboll, Berlin; Vorschlag der FDP-Fraktion
- Prof. Dr. Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler; Vorschlag der Fraktion DIE LINKE

Die Enquetekommission hat sich in der Anhörung der Sachverständigen und in der Auswertung der Anhörung auf folgende Schwerpunkte fokussiert:

- Momentaufnahmen und Bedarf/ Trends im Bereich öffentlicher Verkehr (Nahverkehr), Straßenverkehr, Fuß- und Radverkehr
- Einfluss der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten
- Unterscheidung des Mobilitätsverhaltens im städtischen und ländlichen Raum sowie der Verknüpfung von Mobilitätsverhalten und dem Wohnort; anhand von Praxisbeispielen
 - Das Konzept der 5 Minuten-Stadtregion in den Kommunen des Regionalverbands FrankfurtRheinMain
 - Das Siedlungsrahmenkonzept Wohnen und Gewerbe des Zweckverbands Raum Kassel
- Der Verkehr der Zukunft sowie Probleme und Hürden einer zukunftsfähigen Mobilität
- Mobilität von Kindern und Jugendlichen

2.1.2 Thematische Einordnung⁹

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„Welche Trends werden die Mobilität bis 2030 beeinflussen und zu einer Veränderung führen?“ und „Die Menschen sind mobiler – im Berufsleben und in ihren Freizeitaktivitäten. Es wird zu beobachten sein, inwiefern sich aufgrund der Corona-Pandemie Veränderungen in der Organisation von Arbeit und damit im beruflich induzierten Mobilitätsverhalten ergeben. Das Bewusstsein für Klima- und Ressourcenschutz, Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele sowie die

⁹ Alle Kapitel „Thematische Einordnung“ wurden von Autorinnen und Autoren dieses Berichts auf Grundlage der vorliegenden Informationspapiere (u.a. der Landesregierung) und eigener, weiterführender Literatur erstellt, um zu jedem Thema einen kurzen inhaltlichen Abriss zu geben.

Ziele, Gesundheitsrisiken zu minimieren und die Aufenthalts- und Lebensqualität zu verbessern, tragen ebenfalls zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei.“

Das Mobilitätsverhalten beschreibt eine Entscheidung darüber, wann welche Wege zurückgelegt werden und welches oder welche Verkehrsmittel (bspw. ÖV, MIV, Fahrrad, Zu Fuß) dabei zum Einsatz kommen¹⁰. Dabei ist die Entscheidung abhängig von zahlreichen Faktoren, die persönlicher und allgemeiner Natur sein können:

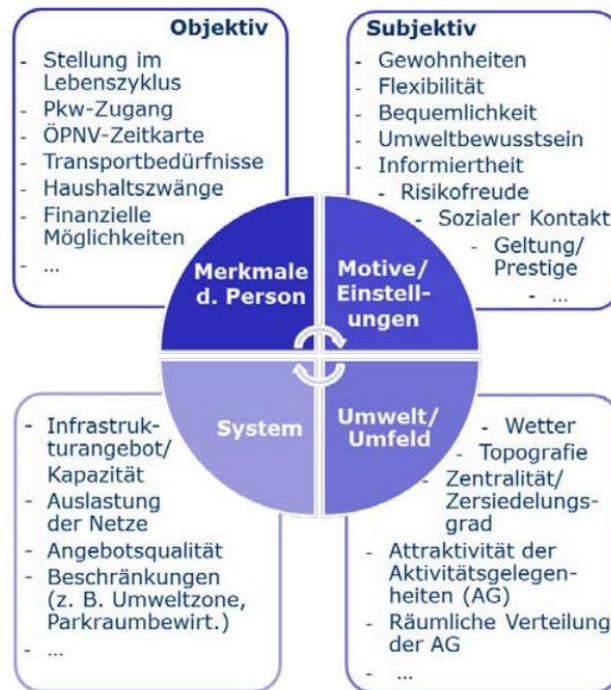


Abbildung 1: Einflussgrößen auf das Entscheidungsverhalten¹⁰ (Quelle: Umweltbundesamt 2012)

Um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu prognostizieren und Maßnahmen für die Zukunft abzuleiten, werden u.a. Vorjahres- und Ist-Werte analysiert, die das Mobilitätsverhalten widerspiegeln. Abgeleitet daraus können Mobilitätsszenarien entwickelt werden, die eine Vorschau auf das erwartete Mobilitätsverhalten erlauben. Die Corona-Pandemie hat jedoch auch gezeigt, wie ein derart disruptives Ereignis das persönliche Mobilitätsverhalten grundlegend verändern kann.

2.1.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen (SV). Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden

¹⁰ [Mobilitätsverhalten: Einflussfaktoren und Auswirkungen \(forschungsinformationssystem.de\)](https://forschungsinformationssystem.de)

Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.1.3.1 Einführungsvortrag von Robert Follmer

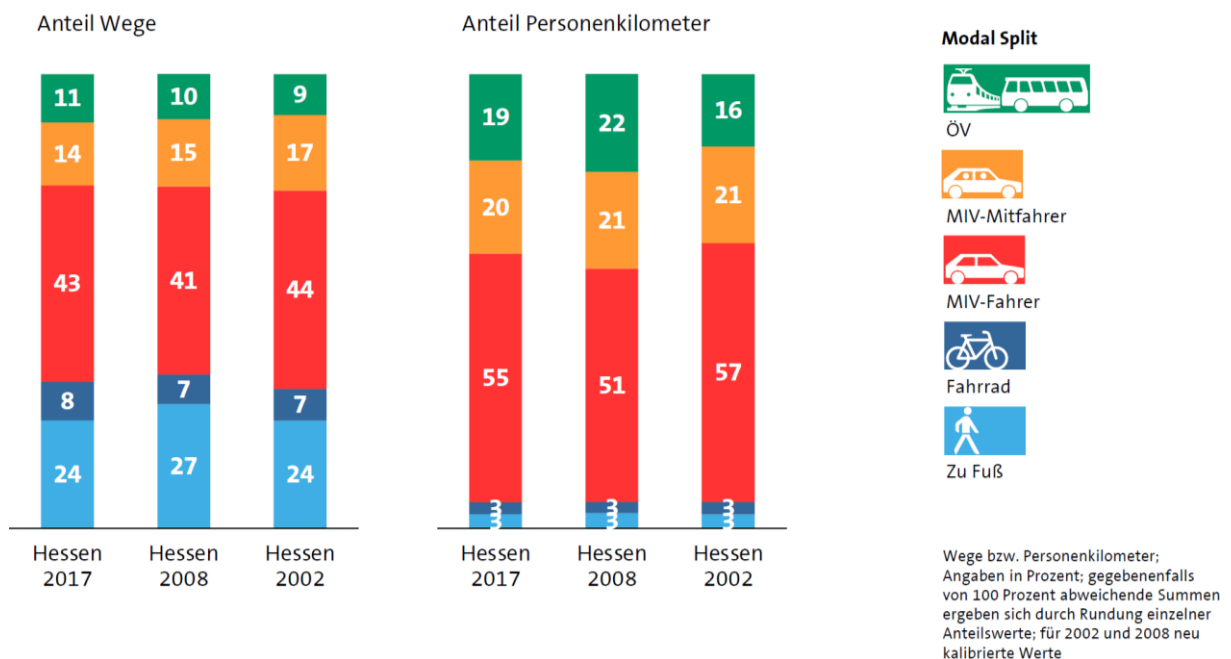
Referent: Robert Follmer

Rolle / Organisation:

Bereichsleiter Verkehrs- und
Regionalforschung infas
Institut für angewandte
Sozialwissenschaft

SV Follmer präsentierte in seinem Vortrag, basierend auf der Mobilität in Deutschland (MiD) Studie 2017 und des Mobilitätspanels MOBICOR¹¹ aus dem Jahr 2020, Mobilitätsdaten aus Hessen. Hierbei fokussierte er sich vor allem auf das Mobilitätsverhalten und dessen Veränderung während der Corona-Pandemie und gab einen Ausblick, wie sich dies nach der Pandemie entwickeln könne.

Der Modal Split, als eine der wesentlichen Kennzahlen zur Erfassung der Nutzungsverteilung von Verkehrsmitteln auf unseren Wegen, spiegelt in großen Teilen das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung wider. Betrachtet man den Modal Split in Hessen im Zeitverlauf 2002, 2008 und 2017, hat sich der MIV-Anteil von knapp 60 %¹², gemessen in Wegen, kaum merklich verändert.



MiD und MOBICOR in Hessen, 2017 vs. 2020/21

Abbildung 2: Hessischer Modal Split in der Zeitreihe 2017 - 2008 – 2002¹²

¹¹ <https://www.infas.de/studien/das-mobicor-projekt-mobilitaet-unter-dem-einfluss-der-corona-pandemie/>

¹² <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/verkehrswende/mobilitaet-in-hessen.>

Auf Grundlage der regionalstatistischen Raumtypologie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in Hessen wird jedoch deutlich, dass der Umweltverbund bestehend aus Fuß- und Fahrradverkehr sowie ÖV insbesondere in Stadtregionen bzw. in zentralen Städten ländlicher Regionen genutzt wird. SV Follmer betonte, dass bei der Gestaltung der Mobilität nicht nur Pendelnde berücksichtigt werden sollen, da beruflich bedingte Wege (Arbeitsweg, dienstliche Wege, Ausbildung) nur etwa ein Drittel aller zurückgelegten Wege ausmachen. Die Multimodalität spiele laut SV Follmer noch keine so große Rolle, wie teilweise diskutiert werde.

Anhand von Befragungen während der Corona-Pandemie in den Jahren 2020/2021 zeigte SV Follmer ein geringeres ÖV-Volumen auf sowie eine Zunahme des Fuß- und Autoverkehrs am Anteil des Modal Split. Dabei zeigt sich, dass Menschen mit niedrigem ökonomischem Status (folgendermaßen definiert: unter 1.300 EUR Netto-Äquivalenzeinkommen des Haushalts pro Kopf pro Monat) ihr Fahrverhalten vergleichsweise am wenigsten geändert haben. Bei der Anzahl der täglichen Wege gab es kaum Veränderungen in den Bereichen Einkauf und Erledigungen. Hierfür wurden auch in der Pandemie nahezu die gleiche Anzahl an Wegen zurückgelegt. Bei Wegen in den Bereichen Freizeit, Arbeit/Ausbildung, dienstliche Wege und Wege in Begleitung ist hingegen ein deutlicher Rückgang zu erkennen.

SV Follmer präsentierte abschließend seine Einschätzung zum Mobilitätsverhalten nach der Pandemie und ging davon aus, dass wir „da weitermachen, wo wir vorher waren“. Es brauche gemäß SV Follmer einen sehr viel stärkeren ÖPNV mit hoher Qualität und einen Ausbau des Fuß- und Radverkehrs.

2.1.3.2 Impulsvortrag von Rouven Kötter

Referent: Rouven Kötter

Rolle / Organisation: Erster
Beigeordneter und
Mobilitätsdezernent,
Regionalverband
FrankfurtRheinMain

SV Kötter präsentierte in seinem Vortrag die Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain 2030 mit drei Schwerpunkten:

- Mobilität für alle gewährleisten
- Unnötige Wege vermeiden
- Wege umfeld- und umweltgerecht gestalten

Der Regionalverband hat zwei Jahre an diesen Schwerpunkten gearbeitet, in diesem Rahmen Bürgerbeteiligung durchgeführt, und 19 konkrete Maßnahmen beschlossen, die im Gebiet des Regionalverbands FrankfurtRheinMain umgesetzt werden sollen. Die große Vision dabei war in jedem Ort in der Region ein qualitativ hochwertiges Mobilitätsangebot innerhalb von fünf Gehminuten bereitzustellen. Die 19 definierten Maßnahmen beziehen sich insbesondere auf drei Kernbereiche:

- Verbesserung des Fußverkehrs: Gründung des Fußverkehrsforums Rhein-Main; Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen; Konzept zur Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen

- Verbesserung der Rad-Infrastruktur: Schließung der Lücken im überörtlichen Fahrradrouthenetz; Ausbau von Bike+Ride-Anlagen; Bau der Radschnellwege
- Verbesserung im Schienenverkehr: Prüfung des Potenzials der Gleisanschlüsse für mehr Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene; regionaler Schienencoach für mehr Güter auf die Schiene und bessere Erreichbarkeit für Fahrgäste; Erarbeitung eines regionalen Wirtschaftsverkehrskonzepts

Zudem verwies Kötter auf ein Projekt zur Umsetzung von Mobilitätsstationen in der Region.

Die erarbeiteten Maßnahmen würden anhand konkreter Ziele evaluiert. Demnach sei u.a. der Modal Split nach MiD mit einem Ziel-Modal-Split für 2030 hinterlegt, bei dem der PKW-Anteil auf 35 % reduziert werden und der Anteil des Umweltverbands entsprechend erhöht werden soll.

In seinen Schlussbemerkungen wies SV Kötter darauf hin, dass der ländliche Raum mitgedacht werden müsse. Es bedürfe gemäß Kötter nicht nur große Infrastrukturmaßnahmen, sondern viele kleine Schritte, die an das Ziel führen. Hierfür seien alle Ebenen gefragt und es stelle eine gemeinsame Kraftanstrengung dar.

2.1.3.3 Impulsvortrag von Kai Georg Bachmann

Referent: Kai Georg Bachmann

Rolle / Organisation:
Verbandsdirektor
Zweckverband Raum Kassel

SV Bachmann stellte in seinem Vortrag den integrierten Ansatz der Siedlungsentwicklung des Zweckverbands Raum Kassel vor. Demnach werden Bestandsentwicklung und Siedlungserweiterung als sich ergänzende Elemente betrachtet, wobei Nachhaltigkeitsziele der Bundes- und Landesregierung berücksichtigt werden. Entsprechend werden Maßnahmen aus dem Bereich Energieeffizienz, erneuerbarer Energien, innovative Methoden der Stromspeicherung sowie des umweltfreundlichen Verkehrs Anwendung finden. Die praktische Umsetzung der Sektorenkopplung (Verkehr, Wärme, Strom) im Quartier soll mit dem Siedlungsrahmenkonzept 2030 im Verbandsgebiet als verbindlicher Standard etabliert werden.

Bei prognostiziertem Wachstum in Nordhessen sei es gemäß SV Bachmann wichtig, dass Verkehrsprobleme schon im ländlichen Raum gelöst werden und die Urbanisierung nicht als allzeit gegeben angesehen werde. Es gelte aus Sicht von SV Bachmann weiterhin das Ziel: „jedes Dorf jede Stunde“. Bei Zukunftsthemen seien der RMV und NVV zudem als Schlüsselspieler zur Umsetzung erforderlich und sollten jederzeit bei Vorhaben mit eingebunden werden. Dabei müsse Mobilität im Umweltverbund im Sinne eines Mobilitäts-Hub-Gedankens jederzeit vernetzt gedacht werden (ÖPNV + Rad + Fuß). Auch sei es wichtig, keine einzelnen Ideologien zu fördern (i.S.v. Interessensverband für Radfahrende, Interessensverband für Fußgängerinnen und Fußgänger, Interessensverband für Autofahrende), sondern vielmehr Mobilität gemeinsam und in Kombination zu denken.

2.1.3.4 Vortrag von Anja Georgi

Sachverständige: Anja Georgi

Rolle / Organisation:

Geschäftsführerin NiO
Nahverkehr in Offenbach
GmbH

SV vorgeschlagen von: CDU

SV Georgi stellte in Ihrem Vortrag zu Mobilität in der Stadt Offenbach das Mobilitätsverhalten und die entsprechenden Auswirkungen der Corona-Pandemie vor. Anhand von einer Marktbefragung aus dem Jahr 2017 zeigte SV Georgi den Modal Split in Offenbach auf. Dabei ist ein hoher Anteil an Fußverkehren (27 %) zu verzeichnen, was SV Georgi auf die Kompaktheit der Stadt zurückführt. Der Fahrradanteil liegt bei 11 %, der Anteil des MIV (Fahrende und Mitfahrende) bei insgesamt 45 % und der ÖPNV bei 19 %. Offenbach ist ÖPNV-technisch mit Busverkehr und der S-Bahn angebunden. Aufgrund von 40 Mio. EUR Investitionen bis 2022, konnte Offenbach das Verkehrsangebot kontinuierlich ausbauen und dabei auch einen 7,5 Minuten Takt an den Hauptsträngen ermöglichen. Ein Teil dieser Investitionen (13 Mio. EUR) wird in die Elektromobilität investiert. Sogenannte emobil Stationen, die gemeinsam mit dem RMV und mit Landesförderung entstanden sind, stellen als Mobilitätsangebot ein öffentliches Verleihsystem für E-Autos und Pedelecs in Offenbach dar, die den ÖPNV intermodal ergänzen. Neben dem Sharing-Angebot arbeitet Offenbach auch an der Elektrifizierung der Busflotte.

Digitalisierung ist gemäß SV Georgi eine wichtige Komponente in der Mobilität. Neben den RMV-App-Relaunch Aktivitäten sei hier auch die bundesweite Initiative „Mobility inside“ zu erwähnen. Dabei ist es essenziell, dass Nutzende einen einfachen Zugang zur Mobilität erhalten und die Integration der verschiedenen Mobilitätsangebote sowie funktionale Weiterentwicklungen sichergestellt werden.

Im zweiten Teil des Vortrags ging SV Georgi auf die Besonderheiten der Corona-Pandemie ein und erläuterte die Hygienemaßnahmen, die im lokalen ÖV getroffen wurden und zu zusätzlichen Kosten bei weniger Einnahmen führten. SV Georgi stellte die Bedeutung heraus, dass Bund und Länder die Mobilitätswende finanziell unterstützen und wies in dem Zusammenhang auf die angespannte (finanzielle) Situation in den Kommunen und Unternehmen hin.

2.1.3.5 Vortrag von Andreas Kowol

Sachverständiger: Andreas Kowol

Rolle / Organisation:
Dezernent für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr
Wiesbaden

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Einen Überblick über Mobilität in Großstädten, am Beispiel der Stadt Wiesbaden, gab SV Kowol. In seinem Vortrag ging er darauf ein, wie die Mobilität der Zukunft aussehen kann, welche Hürden hierbei beachtet werden müssen und welche Ansätze bzw. Maßnahmen getroffen werden können.

Wiesbaden präsentiert SV Kowol als eine Einpendlerstadt mit einem hohen MIV-Anteil (49 %, 2017¹³) und dadurch resultierenden erheblichen Verkehrsproblemen. Der Fußverkehr wird mit 30 % angegeben, der Radverkehrsanteil mit 6 %. Das Bussystem wird an seiner Leistungsgrenze beschrieben.

Die Stadt Wiesbaden hat folglich neben technischen und digitalen Entwicklungen auch Maßnahmen rund um den Radverkehr ergriffen, und auf den Ausbau von Carsharing-Angeboten und den ÖPNV gesetzt. Konkret wurden Lichtsignale erneuert, um das Straßennetz kapazitativer auszureizen und Raum für andere Verkehre zu gewinnen. In seiner Präsentation bemerkte SV Kowol, dass Radverkehre zulasten des Autoverkehrs gestärkt werden müssen und damit auch zulasten des Parkverkehrs gingen, da der Raum begrenzt und nicht erweiterbar sei.

Zur weiteren Stärkung des bereits hohen Fußverkehrsanteils in Wiesbaden, begründet durch kurze Wege, soll interstädtisches Wohnen weiter etabliert werden und damit eine Trennung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Einkaufen und sonstigen Dienstleistungen überwunden werden.

Im Bereich alternativer Antriebe wird eine Umstellung auf Elektroantrieb, ergänzt durch Wasserstoff, bei der gesamten Busflotte vorangetrieben.

Digitalisierung sieht SV Kowol als Notwendigkeit, um den Prozess zur Mobilitätswende zu unterstützen. Hierbei bezieht er sich v.a. auf Mobilitäts-Apps, welche die Intermodalität ermöglichen.

SV Kowol erläuterte in Bezug auf das Mobilitätsverhalten, dass die Pendlerverkehre ein weniger großes Problem darstellen als die Freizeitverkehre, gewerblichen Verkehre, Wirtschaftsverkehre oder Fahrten, die zum Einzelhandel oder zum Dienstleister führten. Diese machen in Summe rund zwei Drittel der Verkehre aus. Diese Verkehre zu beeinflussen sei sehr schwierig.

¹³ [Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Hessen. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin \(nahmobil-hessen.de\)](https://www.nahmobil-hessen.de)

2.1.3.6 Vortrag von Dr. Tina Wagner

Sachverständige: Dr. Tina Wagner

Rolle / Organisation:
Abteilungsleitung
Verkehrsentwicklung –
Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende

SV vorgeschlagen von: SPD

SV Wagner präsentierte „Den Hamburger Weg“ - Konzepte für eine Mobilitätswende, die in Hamburg Anwendung finden. SV Wagner bemerkte, dass jede größere Stadt in Deutschland vor gleichen Herausforderungen stünde und ähnliche Ansätze wähle. Jedoch müsse jede Stadt letztlich den eigenen Weg finden.

Hamburg verfolgt dabei das Ziel, wie im Klimaplan 2019 verabschiedet, im Jahr 2030 einen MIV-Anteil von 20 % im Modal Split zu erreichen (zum Vergleich: MIV-Anteil im Jahr 2017 in Hamburg bei 36 %). Dieses Ziel begründet sich durch den Klimaschutz und die Luftreinhaltung. Neben dieser klassifizierbaren Kennzahl hat Hamburg im Jahr 2017 insgesamt 16 strategische Ziele definiert. Dabei wurden ökonomische, stadträumliche, soziale und gesundheitsbezogene sowie ökologische und übergeordnete, mobilitätsbezogene Handlungsziele differenziert und mit Maßnahmen hinterlegt.

Eine der Maßnahmen, der „Hamburg-Takt“, ist eine Angebotsoffensive, die bereits 2018/2019 gestartet ist und bis 2030 realisiert sein soll. Demnach sollen 85 % der Hamburgerinnen und Hamburger bei durchschnittlich 5 Minuten Fußweg ein Mobilitätsangebot alle 5 Minuten erhalten. Hierbei findet ein Paradigmenwechsel statt – von einer eher bedarfsorientierten Strategie im ÖPNV, hin zu einer stark angebotsorientierten Strategie. Um dies zu ermöglichen, wird es u.a. ein Schnellbahnnetz-Ausbauprogramm geben, bei dem 50 km zusätzliche Strecke in den nächsten 20 Jahren ausgebaut werden sollen. Eine Leistungsausweitung im U- & S-Bahn-Netz durch längere Züge und eine Taktausweitung ist in Hamburg bereits erfolgt. Der S-Bahn-Betrieb ist dabei auf einer ausgewählten Strecke bereits hochautomatisiert, mit dem Ziel, die Digitalisierung des gesamten S-Bahn-Netzes in Hamburg umzusetzen. Auch der Einsatz von weiteren Bussen ist in Hamburg geplant. SV Wagner sieht v.a. auch das Busprodukt als wesentliche Komponente zur Zielerreichung an, da hierdurch kurzfristig neue Linien eingerichtet oder Takte verdichtet werden können. Hamburg beschafft seit 2020 ausschließlich emissionsfreie Busse.

Mit dem „Bündnis für Fuß- und Radverkehr“ verfolgt Hamburg einen dreiteiligen systemischen Ansatz zur Verbesserung: Verbesserung der Infrastruktur (Velorouten, Radschnellwege), Ausweitung des Services (Bike+Ride-Entwicklungskonzept, StadtRAD) sowie eine erhöhte Kommunikation.

Digitalisierung beschrieb SV Wagner als sehr wichtiges Querschnittsfeld, um vernetzte und nachhaltige Mobilität voranzutreiben. Hamburg setzt in dem Zusammenhang auf eine App, die alle Mobilitätsangebote der Stadt digital vereint und mit physischen Mobilitätsservicepunkten in der Stadt ergänzt. Dieses Angebot wird gemäß SV Wagner gut angenommen.

On-Demand Verkehre ergänzen das Mobilitätsangebot in Hamburg seit 2018. SV Wagner bemerkte in Ihrem Vortrag, dass das Angebot derzeit nicht kostendeckend sei, dennoch aber einen wichtigen Baustein für die Mobilität der Zukunft darstelle und mit der Einführung autonomer Fahrzeuge wirtschaftlich zu betreiben sei. In dem Zusammenhang arbeitet Hamburg an einer Strategie für den künftigen Betrieb autonomer Fahrzeuge.

Elektromobilität sieht SV Wagner als eine Querschnittsaufgabe an. Die öffentliche Hand müsse primär die Ladeinfrastruktur bereitstellen, wobei der öffentliche Raum begrenzt sei. Demnach sieht SV Wagner, dass in Zukunft 80 % der Ladevorgänge im privaten Bereich oder bei Unternehmen stattfinden.

SV Wagner präsentierte zwei Beispiele aus Hamburg, bei dem die städtebauliche Planung mit der Mobilitätsplanung einhergeht und stark auf den ÖPNV setzt. Im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklungsplanung setzt Hamburg auf die aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

Abschließend stellte SV Wagner noch zwei aktuelle Maßnahmen aus Hamburg vor: Pop-Up-Bikelanes sowie den autofreien Jungfernstieg.

2.1.3.7 Vortrag von Patrick Schenk

Sachverständiger: Patrick Schenk

Rolle / Organisation:
Rechtsanwalt, Vorsitzender
der AfD-Fraktion im Römer

SV vorgeschlagen von: AfD

SV Schenk stellte in seiner Präsentation das für ihn typische Bild des innerstädtischen Verkehrs am Beispiel der Stadt Frankfurt dar. Er ging dabei auf die Herausforderungen der Stadtmobilität ein. Im zweiten Teil seiner Präsentation präsentierte er mögliche Zukunftsmodelle.

Im Bereich der Herausforderungen sieht er v.a. eine Interessenskollision der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, da hier u.a. der Individualverkehr im Konflikt mit dem ÖPNV stehe im Kontext begrenzter räumlicher Kapazitäten. SV Schenk sieht als weitere Herausforderung, dass sich die räumliche Erschließung im verkehrlichen Gleichgewicht halten soll. Den weiteren Ausbau von Ringnetzen, wie es ihn in anderen Städten gibt (bspw. Wiesbaden), hält SV Schenk für relevant.

SV Schenk betonte die Notwendigkeit zur regionalen Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Kommunen. Des Weiteren sieht SV Schenk das Thema Lobbying als Herausforderung und stellte die sachorientierte Machbarkeit in den Vordergrund.

In Bezug auf Klimaschutzvorgaben hält SV Schenk die Einheitlichkeit bei Messvorgaben von Emissionen für relevant und als Herausforderung. Im Bereich E-Mobilität sieht er die Stromversorgung, Batterieentsorgung und die Umweltbilanz von E-Fahrzeugen als Herausforderung an.

Als mögliches Zukunftsmodell stellte SV Schenk das Projekt in Mailand auf dem ehemaligen Expo-Gelände von 2015 vor, bei dem ein neuer E-Mobilitätsstadtteil mit kleinteiliger, homogener Bebauung entstehen soll. Er verglich dieses Projekt mit ähnlichen Ansätzen aus Frankfurt, bspw. den Frankfurter Bogen, den Riedberg und die Hafensinsel. SV Schenk ging dabei auf die eingeschränkte Anbindung an den ÖPNV (in Bezug auf die Hafensinsel) ein.

SV Schenk leitete damit zu den Voraussetzungen für Lösungsansätze über und sprach von der „normativen Kraft des Vorhandenen“. Man müsse gemäß SV Schenk zur Kenntnis nehmen, dass der MIV augenblicklich vorhanden sei und auch von den Menschen genutzt wird (vgl. auch in der Corona-Krise). Er sieht die Wahl des Verkehrsmittels ebenso heterogen an, wie eine moderne Stadtgesellschaft. Entsprechend plädierte SV Schenk dafür, dass Planungsvorhaben ideologiefrei verlaufen, Machbarkeitsstudien zur Grundlage genommen werden und gesellschaftliche Strukturen dabei berücksichtigt werden. Entsprechend sieht SV Schenk, dass die Förderung durch die öffentliche Hand sich an den tatsächlichen Mobilitätsanforderungen der Bürgerinnen und Bürger ausrichten sollte. Weiterhin hält er eine schnellere Realisierung von ÖPNV-Planungen für relevant (bspw. S-Bahn-Tunnel). Ein weiteres Stichwort, das SV Schenk herausstellte ist die Flexibilität in Bezug auf Modalität (Taktung, Frequenz, Wagenmenge und -länge) und intelligente Verkehrsmanagementsysteme. SV Schenk hält die Erhaltung von Parkraum für wichtig, um Multimodalität zu ermöglichen. Er referenzierte auf den Vortrag von SV Follmer, bei dem wenig Veränderung über die Jahre im MIV-Anteil zu sehen war und leitete ab, dass Individualität im Verkehr weiterhin sehr hoch ist. Entsprechend hält SV Schenk es für relevant, die Hauptverkehrswege in den Ballungsräumen zu fördern und nicht weiter zu beschränken.

2.1.3.8 Vortrag von Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Sachverständiger: Dipl.-Ing.
Andreas Schmitz

Rolle / Organisation: Leiter
des Arbeitsausschusses
Fußverkehr in der
Forschungsgesellschaft für
Straßen- und Verkehrswesen
(FGSV) IKS Mobilitätsplanung,
Kassel

SV vorgeschlagen von: FDP

SV Schmitz präsentierte in seinem Vortrag die Rolle des Fußverkehrs und die Tatsache, dass dieser bei der Mobilitätsbetrachtung aus seiner Sicht oft zu kurz komme. SV Schmitz unterstrich dabei erneut die Rolle des Fußverkehrs im Modal Split in Hessen mit 24 % (gemessen in Wegen). Auch die Verbindung zum ÖPNV erwähnte er in diesem Zusammenhang im Sinne der ersten und letzten Meile. Am Beispiel von Hamburg und Leipzig zeigte SV Schmitz auf, dass der Anteil des Fußverkehrs einen deutlichen Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur aufweist. Dies machte SV Schmitz auch anhand eines Beispiels aus der Schweiz deutlich, bei dem der Fußverkehr mit der Dichte der Einwohner zunimmt. Auch

die Corona-Pandemie habe Auswirkungen auf den Modal Split. Am Beispiel von Wien konnte eine Zunahme des Fußverkehrs um 9 Prozentpunkte zulasten des ÖPNV verzeichnet werden. SV Schmitz betonte auch die Rolle des Fußverkehrs in Dörfern (hier: Kaufungen), die oft mit der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten, Kindergärten und dergleichen zusammenhängen.

Anhand weiterer Beispiele aus Oldenburg und Erlangen schlussfolgerte SV Schmitz, dass die Förderung des Radverkehrs auf Kosten des Fußverkehrs nicht zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beiträgt und wies auf die Kannibalisierung in diesem Zusammenhang hin.

Eine Umfrage von SV Schmitz in der Stadt Konstanz hat ergeben, dass der Radverkehr in großen Teilen für Probleme im Fußverkehr verantwortlich ist (mangelnde Beachtung der Verkehrsregeln, andere Konflikte mit dem Radverkehr). Dabei betonte er, dass er nicht gegen den Radverkehr sei und zur Erreichung der Klimaziele der Radverkehr einen noch viel höheren Stellenwert bekommen solle. Jedoch warnte er davor, dass dies nicht zulasten des Fußverkehrs gehen dürfe.

Um den Fußverkehr weiter zu fördern, betonte SV Schmitz, dass den Fußgängerinnen und Fußgängern auch Qualitäten geboten werden müssen. In diesem Zusammenhang erwähnte er auch die Barrierefreiheit für seh- oder höreingeschränkte Personen. Anhand ausgewählter Negativ-Beispiele aus der Praxis zeigte SV Schmitz Gefahrensituationen für Fußgängerinnen und Fußgänger oder aber Unbedachtheiten, die ihnen Probleme bereiten, auf.

SV Schmitz forderte abschließend, dass der Fußverkehr stärker in der hessischen Landespolitik als Baustein in der Verwaltung verankert wird und mehr Öffentlichkeitsarbeit erfolge. Es sei wichtig, den Fußverkehr als eigenständiges „Verkehrsmittel“ zu betrachten und mit eigenen Förderprogrammen entsprechend zu stärken. Die Gestaltung bzw. Rückgewinnung des öffentlichen Raums und von Siedlungsstrukturen seien dabei bedeutsame Elemente für die Mobilitätsplanung.

2.1.3.9 Vortrag von Dipl.-Ing. Katalin Saary

Sachverständige: Dipl.-Ing.
Katalin Saary

Rolle / Organisation:
Verkehrsplanerin, Inhaberin
des Planungsbüros
Mobilitätslösung, Darmstadt

SV vorgeschlagen von: DIE
LINKE

SV Saary hielt einen Vortrag zur Sicherheit und Selbstständigkeit von Kindern und Jugendlichen in der Stadt. Anhand von Daten der MiD 2017 zeigte SV Saary den hohen Anteil des Fuß- und Radverkehrs (42-52 %) am Modal Split in der Altersgruppe 7 bis 17 Jahre auf. Die Elterngeneration nimmt anhand der gleichen Daten einen MIV-Anteil von 58 bis 66 % am Modal-Split ein. SV Saary leitet ab, dass Verkehrsplanung oft aus einer einseitigen Sichtweise erfolge.

Die Verkehrssicherheit für Kinder stellte Saary anhand einer Statistik des Statistischen Bundesamtes zur Kinderunfällen im Straßenverkehr vor. In diesem Kontext sieht Saary die steigende Anzahl an PKWs in Deutschland als problematisch an, die zugleich in ihrer Form länger, breiter und höher geworden sind. Die Kombination mit einem fehlenden Angebot an Gehwegen bzw. engen Gehwegen, gekoppelt mit parkenden Autos stellte SV Saary als eines der Kernprobleme für Kinder im Straßenverkehr dar. Sie betonte, dass es in Städten einen kindgerechten Verkehr benötige (auch basierend auf der UN-Kinderrechtskommission), um auch Bewegung als Grundvoraussetzung für Motorik, Sozialkompetenz, etc. zu ermöglichen. Die Beteiligung von Kindern bei der Planung von

Gehwegen hält SV Saary zwar für aufwendig, aber relevant. SV Saary ging auf das schulische Mobilitätsmanagement in Hessen ein, bei dem das Ziel verfolgt werde, sichere Schulwege für Kinder zu ermöglichen. In dem Zusammenhang nannte sie auch den in Hessen verpflichtenden Schulwegplan. Sie sieht hier Bedarf in der Kommunikation, die Kommunen über diese Pflicht zu informieren.

SV Saary erläuterte, dass die Beteiligung der Kinder im Rahmen von Schülerprojekten zur Definition konkreter Verbesserungsmaßnahmen führen könne. Insgesamt müssen aus Sicht von SV Saary Rahmenbedingungen für eine attraktive, sichere und barrierefreie Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden. Darunter gehöre etwa eine Entschleunigung des Autoverkehrs (bspw. mehr Sicherheit durch Tempo 30 auf Schulwegen), verbesserte Fahrbahnquerungen durch sichere Fußgängerüberwege, kinderfreundliche Signalisierung im Straßenverkehr und freie Sichtfelder. SV Saary ging in dem Zusammenhang auf die StVO ein: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden der Flüssigkeit des Verkehrs vor¹⁴.“

Abschließend erläuterte SV Saary, dass aufgrund der Tatsache, dass Kinder und Jugendliche den öffentlichen Raum stärker nutzen als Erwachsene, die Lebensräume für diese Zielgruppe der Schlüssel zu Urbanität und Lebensqualität in den Städten und Gemeinden seien.

2.1.3.10 Impulsvortrag von Prof. Knut Ringat

Referent: Prof. Knut Ringat

Rolle / Organisation:
Geschäftsführer Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

SV Ringat referierte in seinem Impulsvortrag zum Thema Mobilitätsverhalten und ÖPNV-Entwicklung im ländlichen Raum im Rahmen der 6. Enquetekommissionssitzung. Er gab in seinem Vortrag einen Überblick über den Verkehrsverbund und erläuterte in dem Zusammenhang die Tatsache, dass sich der RMV auf dem Weg zu einem Mobilitätsverbund befindet, bei dem der Öffentliche Personennahverkehr nur ein Bestandteil eines verkehrsträgerübergreifenden Gesamtangebots ist (Fahrrad, Fuß, privater MIV, Car-Sharing, On-Demand)

SV Ringat formulierte Erwartungen und Herausforderungen im ÖPNV vor und nach Corona. Dabei bemerkte er, dass der ländliche Raum und Ballungsräume gemeinsam gedacht werden müssen, um die Verkehrswende zu erreichen. Hierfür hat der RMV bereits in den Jahren 2016 / 2017 Leitlinien mit verschiedenen Schwerpunktbereichen für die Verkehrswende entwickelt:

¹⁴ Auszug aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur [Straßenverkehrsordnung](#) vom 22.10. 1998 in der Fassung vom 08. November 2021 zu §§39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Ziffer I., Nummer 2. (Randnummer 5)

Tarif, Infrastruktur, Qualität, Innovationen, Emissionsreduktion, Generelle Mobilitätsplattformen, Verbundgrenzen und Finanzierung.

Sowohl vor als auch nach der Corona-Pandemie zeichne sich gemäß SV Ringat ein wachsender Umstieg der Menschen auf den ÖPNV ab. Im Durchschnitt erwartet der RMV für sein Einzugsgebiet einen Zuwachs der Verkehrsnachfrage von +30 % bis 2030. Insbesondere die Verkehrsbeziehungen zwischen ländlichem Raum und Kernraum (+42 %) und Oberzentren (+15 %) werden dabei bedeutend zunehmen. Der Nachfragezuwachs im ländlichen Raum selbst wird mit +7 % weniger stark als im Durchschnitt erwartet. Zur Befriedigung dieser steigenden Nachfrage bedürfe es ein mehrstufiges Bedienungskonzept im ländlichen Raum. Hierbei setzt der RMV auf die Schiene (Leistungsausweitung, Modernisierung der Schieneninfrastruktur, alternative Antriebe) und den X-Bus (Schnellbusse auf regionalen Achsen mit hohen Qualitätsstandards) als Rückgrat sowie der Erschließung der Fläche und Zuführung auf Hauptachsen durch innovative Angebote wie On-Demand-Mobilität (im Sinne von Zubringer zum ÖPNV, perspektivisch On-Demand mit autonomen Fahrzeugen).

Digitale Angebote für Kunden für mehr Flexibilität und Komfort werden durch den RMV kontinuierlich weiterentwickelt. Im Fokus steht dabei der Relaunch der RMV-App. Für SV Ringat bzw. den RMV heißt Mobilitätswende: „Mit attraktiverem und leistungsfähigerem ÖPNV mehr Menschen zum Umsteigen motivieren!“

2.1.3.11 Impulsvortrag von Steffen Müller

Referent: Steffen Müller

Rolle / Organisation:

Geschäftsführer

Nordhessischer

VerkehrsVerbund (NVV)

SV Müller gab in seinem Vortrag einen Überblick, welche Maßnahmen der NVV im ländlichen Raum in Hinblick auf Mobilität unternimmt.

Ziel im NVV-Gebiet sei es, „jedes Dorf jede Stunde“ mit dem ÖPNV anzubinden, um nicht nur die in der Pandemie verlorenen Kunden zurückzugewinnen, sondern insgesamt den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Hierbei setzt der NVV auf eine Angebotsoffensive (Tarif und Flexibilisierung, Reaktivierung von Strecken) und eine Komfortoffensive. Die Komfortoffensive sieht u.a. eine neue Bus-Konzeption vor, bei der Komfortbereiche eingerichtet werden, mehr Aufenthaltsqualität geboten und Barrierefreiheit berücksichtigt wird. Weiterhin wurden Bahnhöfe (bspw. Eschwege und Melsungen) und Haltestellen neugestaltet und Bahn und Bus zusammen geplant.

Digitalisierung spielt auch beim NVV eine große Rolle. Hierbei steigt der NVV als Kommanditist bei Mobility inside ein, um durch digitale Vernetzung den Zugang zur Mobilität zu erleichtern. Weiterhin wird im ländlichen Raum der Kontakt von Mensch zu Mensch vom NVV als relevant eingestuft, weshalb auf sogenannte Doppelkonzepte gesetzt wird. Dabei werden Fahrradnutzung, das Einkaufen und das Besorgen von Fahrkarten zusammengelegt (bspw. Verkaufs- und Servicestelle, die Teil einer Bäckerei sind). In den Zügen setzt der NVV auf eine Zugbegleitquote von 100 % zur Sicherstellung der Informationsweitergabe, den Kundenkontakt allgemein und das Vermitteln von Sicherheit.

Als Ausblick präsentierte SV Müller eine Übersicht über die aktuellen Herausforderungen (des NVV). Hierbei stehe v.a. die Fahrgastrückgewinnung nach der Corona-Krise und die Intermodalität in Hinblick auf die Verkehrswende im Mittelpunkt.

SV Müller beendete seinen Vortrag mit dem Statement, dass es eine Gesetzgebung braucht, die eine verlässliche und dauerhafte Finanzierung für die Verkehrswende sicherstellt.

2.1.3.12 Vortrag von Patrick Kunkel

Referent: Patrick Kunkel

Rolle / Organisation:
Bürgermeister von Eltville

SV vorgeschlagen von: CDU

SV Kunkel präsentierte in seinem Vortrag die Herausforderungen und Planungen in Bezug auf Mobilität in der Stadt Eltville am Rhein. SV Kunkel zeigte auf, dass Eltville in Bezug auf die Einwohnerzahl (derzeit: 18.000), der Anzahl an Besuchenden und damit Verkehrsteilnehmenden wächst, jedoch nicht an Fläche zunimmt.

Wichtig sei aus Sicht von SV Kunkel eine ideologiefreie Bestands- und Bedarfsermittlung in Bezug auf Mobilität. Er sieht Eltville vor einer großen Transformation, die durch einige Herausforderungen geprägt ist. Dabei sieht er die Deutsche Bahn (Bahnhofsumbau), die Kommunikation mit Hessen Mobil sowie die Abstimmung mit den regionalen ÖPNV-Gesellschaften als „Hemmschuhe“.

In Bezug auf Mobilitätsmaßnahmen listete SV Kunkel die Radinfrastruktur, das autofreie Rheinufer seit 2016, die „Mobile Mitte“, das JobTicket für Angestellte der Stadt sowie die Entlastung der Innenstadt in Bezug auf Parkplätze auf. Vor diesem Hintergrund plant Eltville ein großes Parkdeck, das gleichzeitig als Mobilitäts-Hub dienen soll.

Vom Land bzw. Bund wünsche sich SV Kunkel für Kommunen wie Eltville noch stärkere finanzielle Unterstützungen, etwa für die Umsetzung eines komplett kostenfreien ÖPNV. Diesen sieht er als Grundvoraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende an. Weiterhin sieht SV Kunkel einen Mangel an Expertenwissen in der Verwaltung, der durch Hilfe des Landes oder des Bundes behoben werden könne.

2.1.3.13 Vortrag von Dr.-Ing. Melanie Herget

Referent: Dr.-Ing. Melanie Herget

Rolle / Organisation: Wiss. Mitarbeiterin am Institut für Verkehrswesen der Universität Kassel

SV vorgeschlagen von: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Herget zeigte mit Ihrem Vortrag die klimapolitische Notwendigkeit auf, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Das von der Bundesregierung ausgegeben Ziel ist eine Reduktion der Treibhausgasemissionen für den Verkehr von -40 % bis 2030 (gegenüber dem Jahr 1990). Dabei setzen sich Treibhausgasemissionen aus der Verkehrsleistung (Fahrzeugkilometer) und den spezifischen Emissionen je Fahrsituation (in g/km) zusammen.

Eine Zunahme der Verkehrsleistung ist in allen Raumtypen (Metropolen, Regiopole und Großstadt, Mittelstadt / städtischer Raum, kleinstädtischer / dörflicher Raum) zu verzeichnen, woraus sich gemäß SV Herget ein Veränderungsbedarf bis 2050 vom MIV hin verlagert zum Umweltverbund ergibt. SV Herget bemerkte, dass ländliche Räume keine homogenen Raumtypen darstellen und Verkehrsplanungen entsprechend ausgelegt sein müssen. Im Verkehrsverhalten selbst lassen sich aber auch Gemeinsamkeiten in ländlichen Räumen festhalten. Der PKW dominiert dort als Verkehrsmittel im Sinne einer „universellen Komplettlösung“ und die ÖPNV-Fahrzeit ist oftmals länger als die PKW-Fahrzeit, was zu entsprechendem Verkehrsverhalten führe. Da der PKW oft als Vergleichsmaßstab hergenommen wird, brauche es ein Alternativangebot, das dem Bedürfnis der Menschen gerecht wird (störungsarme und angenehme Mobilität, kurze Reisezeiten, Sicherheitsgefühl).

Um vor diesem Hintergrund die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, gibt es mehrere Ansätze:

- Verkehr vermeiden (bspw. durch Homeoffice, virtuelle Treffen, etc.)
- Verkehr verlagern (bspw. von PKW und Flugzeug auf Bus und Bahn)
- Effizienz steigern (bspw. Antriebs- und Energiewende, Fahrgemeinschaften, Carsharing)

Der ländliche Raum ist dabei von einigen Besonderheiten geprägt, die bei der Umsetzung oben genannter Ansätze nach SV Herget berücksichtigt werden müssen. Hierzu zählen u.a. größere Entfernungen und damit längere Wege, Wegezeiten (Auto meist schneller als ÖV), Autos je Haushalt und kaum Parkplatzprobleme. Diese Besonderheiten lassen sich entsprechend aufgreifen und nutzen, bspw. durch die Kombination E-Rad und verstärkter ÖV, exemplarische Reisezeitvergleiche, Anreize für privates Carsharing, Parkraum-Management in Mittelzentren und an Bahnhöfen, oder betriebliches Mobilitätsmanagement. Die Verkehrswende, die vielschichtig ist, sieht SV Herget als eine Pflichtaufgabe für Bund, Länder und Kommunen an. Die Verkehrswende ist demnach gemäß SV Herget auch eine Finanzierungswende, bei der die Finanzierung nach dem Verursacherprinzip erfolge. Hierfür brauche es strukturelle Veränderungen und Reformen auf Bundes- und Landesebene.

2.1.3.14 Vortrag von Rüdiger Holschuh

Referent: Rüdiger Holschuh

Rolle / Organisation: MdL a. D., Regionalmanager der Interessengemeinschaft Odenwald (IGO e. V.)

SV vorgeschlagen von: SPD

SV Holschuh präsentierte in seinem Vortrag das Konzept „garantiert mobil!“ für den Odenwaldkreis, der von einer ländlichen Struktur geprägt ist. SV Holschuh stellte den Anspruch an Mobilität im ländlichen Raum gemäß der Definition des Deutschen Landkreistags vor. Demnach sind Mobilität und Erreichbarkeit unverzichtbare und grundlegende Voraussetzungen für gesellschaftliche Teilhabe, Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Weiterhin bestehe das Erfordernis eines

flächendeckend verfügbaren, leistungsfähigen, erschwinglichen und nutzerorientierten Mobilitätsangebots.

Die Realität der Mobilität im ländlichen Raum beschrieb SV Holschuh anhand verschiedener Daten v.a. als autogeprägt. Die Corona-Pandemie habe dabei die Situation im ÖV verschärft. SV Holschuh sieht daher, dass perspektivisch öffentliche Mobilität individueller werden müsse (bspw. On-Demand) und gleichzeitig individuelle Mobilität öffentlicher werden müsse (bspw. Carsharing).

Mit dem Konzept „garantiert mobil!“ wird im Odenwaldkreis eine Internetplattform angeboten, bei der öffentliche und private Fahrangebote zusammengefasst werden und diese nach den Regeln des ÖPNV nutzbar gemacht werden. SV Holschuh präsentierte in dem Zusammenhang ein On-Demand-System, das ähnlich wie eine Mitfahr-App aufgebaut ist und Privatpersonen auf ohnehin durchgeführten Fahrten Freiplätze im PKW anbieten können. Dabei erhalten die privaten Fahranbieter eine „Mitnahmeentschädigung“, während die Fahrgäste ÖPNV-Fahrpreise zahlen und auch die gleichen Rechte haben, wie bei einer ÖPNV-Fahrt (bspw. Ersatzbeförderung bei kurzfristigem Entfall der Fahrt). Ergänzend dazu kommt das sogenannte taxOMobil in Kooperation mit lokalen Taxiunternehmen als Kernprodukt der On-Demand-Mobilität zum Einsatz. Im Rahmen von „garantiert mobil!“ können mit diesem Produkt konkrete individuelle Ansprüche abgedeckt werden. Die taxOMobil-Fahrten überlagern und ergänzen das Bedienungsangebot im Regel- und RufBusverkehr auf allen Linien (rund 400 Fahrten/Monat).

SV Holschuh bemerkte abschließend, dass das Konzept der Mitnahmeregelung nur bei entsprechender Teilnahme attraktiv werde und einen Versuch darstelle, „Mitnahmefahrten von jedermann“ anzubieten, der nur begrenzt erfolgreich sei. Der Ansatz könne jedoch als Beispiel für andere Regionen dienen.

2.1.3.15 Vortrag von Dipl.-Ing. Andreas Wickmann

Referent: Dipl.-Ing. Andreas Wickmann

Rolle / Organisation: Wirtschaftsingenieur

SV vorgeschlagen von: AfD

SV Wickmann ließ sich entschuldigen. Der Vortrag entfiel.

2.1.3.16 Vortrag von Dipl.-Ing. Hinrich Brümmer

Referent: Dipl.-Ing. Hinrich Brümmer

Rolle / Organisation: Business Development Manager, Mobility & Rail, Ramboll, Berlin

SV vorgeschlagen von: FDP

SV Brümmer ging in seinem Vortrag auf die Ist-Situation des Mobilitätsverhalten in ländlichen Regionen und deren Mittelzentren ein. Dabei präsentierte er, basierend auf Interviewergebnissen eines Projektes, die Herausforderungen der Landkreise. Diese unterscheiden sich vor allem in Hinblick auf den Zugang zu Informationen und die Vernetzung auf kommunaler / regionaler Ebene. In diesem Zusammenhang betonen die Kreise, dass es keine Patentrezepte für die lokalen

Rahmenbedingungen gäbe. Es existieren bereits zahlreiche Beispiele für eine multimodale und wenig vom privaten PKW abhängige Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen, wie bspw. Rufbusse, Bürgerbusse, Mitnahmebänke, etc.

SV Brümmer ging weiterhin in seinem Vortrag auf die aktuelle bedeutende Rolle des Autos ein und schlussfolgerte, dass die Abkehr von der Abhängigkeit vom Auto eine Bereitstellung hochwertiger Alternativen erfordere.

Erfolgreiche On-Demand-Angebote als Mobilitätslösung setzen aus Sicht von SV Brümmer eine komplette Integration in den ÖPNV voraus (inkl. Integration in eine digitale Mobilitätsplattform). In dem Zusammenhang ist die Integration des Systems, die Organisation des Betriebs und die regionale Verortung zu klären. Um dies zu realisieren, brauche es verlässliche und langfristige Grundlagen für die Finanzierung von ÖPNV-Angeboten, um wirtschaftliche Unsicherheiten für derartige Projekte auszuräumen. Weiterhin bedürfe es einer engen Abstimmung mit Aufgabenträgern, umliegenden Landkreisen und Kommunen. Auch geeignete Betreibermodelle für die On-Demand-Verkehre müssen definiert werden und sind abhängig von Abschätzungen der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen. In dem Zusammenhang wies SV Brümmer auf die mögliche Einbindung des Taxigewerbes hin und beschrieb, wie diese aussehen könne. Auch die Frage nach einem geeigneten Preismodell sei zu klären (bspw. Integration in bzw. Anbindung an den ÖPNV-Tarif). Eine Finanzierung der On-Demand-Verkehre aus den Fahrgeldeinnahmen heraus hält er aktuell für nicht realistisch, insbesondere, wenn regionale Lösungen eingeführt werden.

Im Anschluss ging SV Brümmer kurz auf Alternativen zur Finanzierung des ÖPNV ein und zeigte verschiedene Finanzierungsinstrumente auf: Umlagefinanzierung, Steuern, Nutznießerfinanzierung und Push-Instrumente durch Gebühren. SV Brümmer appellierte an die Enquetekommission, diese Finanzierungsinstrumente im Sinne der Verkehrswende zu prüfen und dabei zu berücksichtigen, dass auch der Straßenverkehr inklusive der Folgekosten nicht „umsonst zu haben“ sei. Für eine erfolgreiche Verkehrswende sei eine deutlich stärkere finanzielle Unterstützung des ÖPNV notwendig sowie die Einführung von On-Demand-Verkehren im ländlichen Raum. Auch wenn der ländliche Raum in Zukunft nicht ohne den MIV auskommen würde, brauche es neben Anreizen des ÖPNV auch einen „spürbaren“ Druck auf das Auto, notfalls auch durch eine Verteuerung in der Nutzung gemäß SV Brümmer.

Ähnlich wie die anderen Vortragenden betonte Brümmer allerdings auch, dass Kommunen und Landkreise personell und fachlich teilweise unzureichend ausgestattet seien und sich bei der Gestaltung von Mobilitätsthemen alleingelassen fühlten. Es brauche demnach in den Kreisen und Regionen Weiterbildungsmöglichkeiten sowie Plattformen und Wissensdatenbanken zum Vernetzen und zum Erfahrungs-/ Ideenaustausch für Mobilitätslösungen.

2.1.3.17 Vortrag von Prof. Dr. Heiner Monheim

Referent: Prof. Dr. Heiner Monheim

Rolle / Organisation:
Verkehrswissenschaftler

SV vorgeschlagen von: DIE LINKE

SV Monheim präsentierte in seinem Vortrag Potenziale und Bausteine für eine bessere Mobilität in ländlichen Regionen und Klein- und Mittelstädten anhand zahlreicher ausgewählter Beispiele.

In seinen Ausführungen beschrieb SV Monheim das Bahn- und Busnetz in Deutschland bis in die 1920er Jahre als Flächenbahn mit vielen Knoten, aber keinen dominanten Achsen. Gleichzeitig war zu dieser Zeit das Mobilitätsvolumen noch deutlich geringer.

Mit dem „Kahlschlag“ in den 1950er Jahren wurde das Eisenbahnnetz signifikant ausgedünnt und viele Abschnitte, inkl. 6.000 Bahnhöfe, stillgelegt, während das Straßennetz gleichzeitig massiv ausgebaut wurde. SV Mohnheim begründete dadurch die Tatsache, dass Deutschland zum Autoland wurde. Auch den Besetzungsgrad von Autos mit 1,1 Personen an Werktagen gibt SV Monheim in seiner Präsentation an (vs. 3,7 Personen bis 1950er Jahre).

SV Mohnheim legte in seiner Präsentation den Fokus auf die Nahmobilität, die gemäß ihm „sträflich vernachlässigt“ wird. Ein dominanter Anteil an Pendlern legt Entfernungen unter 10 km zurück.

Als Beispiel zieht SV Monheim die Schweiz heran, die im ländlichen Raum ein sechsmal dichteres ÖPNV-Angebot (Taktung und Haltestellen) aufweist als Deutschland. Im urbanen Raum sei die Schweiz jedoch nicht besser aufgestellt, wobei urbane Räume in der Schweiz

keinen hohen Anteil ausmachen. SV Monheim bezog dieses Angebot auf den Anspruch, den die Schweiz sich selbst gesetzt hat, mit einer Garantie überall präsent zu sein.

SV Monheim betonte, dass es nur möglich sei den Klimawandel zu stoppen, wenn mit hohen Standards in Bezug auf Mobilität herangegangen wird – dies gelte sowohl für den ländlichen als auch den urbanen Raum. Er führte Beispiele aus Vorarlberg und Südtirol auf, bei denen entsprechende qualitativ hochwertige Mobilitätsangebote gemacht werden (i.S.v. Taktung). Auch Topografien seien bei der Planung von Haltestellen zu berücksichtigen. Die digitale Revolution eröffne ergänzende Chancen für intermodale Verknüpfung, elektronische Buchung und echtzeitbasiertes „Matching“ für Fahrgemeinschaften. Autonomes Fahren sieht SV Monheim als Chance für den Mikro-ÖPNV und für Tourismusorte. In Bezug auf den Schienenverkehr sieht SV Monheim kleine, leichte, akku-elektrische Triebwagen als ideal an, die eine Flexibilität für die anstehenden Streckenreaktivierungen darstellen. In diesem Zusammenhang schlägt SV Monheim den Einsatz von leichten innovativen Güterbahnen vor (wie den Cargo-Sprinter) oder die Kombination von Güter- und Personenverkehr in einem Fahrzeug, wie es in Finnland und Schweden umgesetzt wird. Auch in Deutschland werden diese Ansätze bereits praktiziert, wie bspw. mit dem KombiBUS in der Uckermark.

SV Monheim fordert Systemqualität im ÖV, die u.a. durch eine Differenzierung zwischen kurzen und langen Linien (wie regionalen Verbindungen) oder den Einsatz von „Premiumprodukten“ erfolgt.

Auch auf den boomenden Fahrradmarkt mit Pedelecs ging SV Monheim ein. Dieser erfordere eine Radverkehrsplanung und sollte überkommunal stattfinden. So sieht SV Monheim insbesondere die Errichtung von Fahrradstationen an Bahnhöfen als elementar an.

Abschließend erläuterte SV Monheim die Möglichkeit zur Umgestaltung von Ortsdurchfahrten, die eine Möglichkeit bieten, die Verkehrswende „visuell“ anzugehen und den öffentlichen Raum entsprechend nutzen. Er sieht zur Umsetzung o.g. Ansätze die Herausforderung im personellen Ressourcenbereich und fordert eine eigene Verkehrswende-Akademie. Darüber hinaus brauche es gemäß SV Monheim einen gesetzlichen Rahmen, der die Verkehrswende gut, schlank und komplikationslos realisierbar mache.

2.1.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Intermodalität und Verkehrsangebot stärken
- Digitalisierung nutzen
- Alternative Antriebe einsetzen

- Raumstrukturen berücksichtigen
- Nahmobilität und soziale Teilhabe aller Gruppen
- Verantwortlichkeiten definieren und Finanzierung ermöglichen
- Konzepte und Ansätze übertragen

Intermodalität ermöglichen und Verkehrsangebot stärken

Die Intermodalität beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Rahmen der Wegekette. In einigen der Vorträge wurde Intermodalität als Schlüssel zur Mobilitätswende dargestellt und dafür plädiert, keine singuläre Betrachtung einzelner Modi vorzunehmen. Um Intermodalität zu ermöglichen, wurde mehrfach der einfache Zugang zu den Mobilitätsangeboten über digitale Plattformen genannt, genauso wie physische Hubs bzw. Mobilitätsstationen. In diesem Zusammenhang sei der Ausbau eines flächendeckenden Netzes sinnvoll. Auch die Bedeutung des Fußverkehrs für die Lebensqualität der Menschen sei im Rahmen der Intermodalitäts-Debatte nicht zu vernachlässigen. Hierbei wurden ausgewiesene Fußgängerzonen, Barrierefreiheit, Ampelschaltung, Schulwegsicherungen und die Berücksichtigung von Kindern in der Straßenplanung thematisch aufgegriffen. Der Fußverkehr in Verbindung mit dem ÖPNV erfordere kurze Wege zu ÖPNV-Angeboten, wie es bspw. in Hamburg mit dem 5-Minuten-Konzept realisiert wird.

In Bezug auf die einzelnen Verkehrsträger wurde der Schienenverkehr als „Rückgrat“ betitelt und eine Stärkung der Schiene durch dichtere Taktung und neue Verbindung empfohlen. Insgesamt wurde das Thema der Taktung, Frequenz, Wagenmenge und -länge im Sinne von bedarfsgerechtem ÖPNV angesprochen. Auch das Thema der öffentlichen On-Demand-Angebote wurde von zahlreichen SV aufgegriffen, wobei einige anmerkten, dass eine Umsetzung sich derzeit als kostenintensiv darstelle und erst mit der Einführung vollständig autonomer Fahrzeuge sinnvoll sei. Über den Ausbau von On-Demand-Verkehren zum aktuellen Zeitpunkt gab es bei den SV verschiedene Ansichten.

Im Zusammenhang mit den einzelnen Verkehrsmitteln wurde auch der Gedanke der Sharing Economy, insbesondere in Bezug auf Carsharing, von einigen SV angesprochen. Im MIV-Bereich wurden ein verbessertes Parkraummanagement und eine verbesserte Verkehrssteuerung aufgeworfen.

Auch mit der steigenden Nutzung des (E-)Rads, sprachen sich einige SV für den weiteren Ausbau der Radinfrastruktur durch bspw. Radschnellverbindungen aus. In Ergänzung hierzu benötige es auch mehr Fahrradabstellanlagen, die Intermodalität erlauben sowie Kommunikationsmaßnahmen zur weiteren Förderung des Radverkehrs.

Digitalisierung nutzen

Zahlreiche Vorträge griffen das Thema der Digitalisierung als Zugang zu öffentlichen Mobilitätsangeboten auf. So könne man sich die „Digitalisierung zunutze machen“ (SV Kowol). Erst durch die Einbindung verschiedener Modi auf einer Plattform (wie bspw. Mobility inside)

kann Intermodalität erreicht werden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Forderung nach einer hessenweiten einheitlichen App/ Fahrkarte für alle Mobilitätsarten aufgerufen.

Neben der Nutzung der Digitalisierung als Zugang zu Mobilitätsangeboten, wurden auch weitere Anwendungsbereiche, wie bspw. Auslastungsprognosen, als Services für Fahrgäste angesprochen. Dabei können die Dienste hin zu digitalen Reisebegleitern ausgebaut werden.

Der Einsatz von Digitalisierung als Nutzung zu Mobilitätsangeboten soll, gemäß einzelner Anmerkungen, aber auch ältere Menschen berücksichtigen, die keinen Zugang zu Smartphones haben.

Neben dem Einsatz von Digitalisierung im Bereich des ÖPNV, wurden auch digitale Ansätze und Lösungen vorgetragen, die den Individualverkehr verbessern. Hier wurde insbesondere das Thema Parkraummanagement angesprochen, das den Parksuchverkehr reduzieren kann.

Alternative Antriebe einsetzen

Gemäß den Vorträgen der einzelnen SV konzentriert sich das Thema alternativer Antriebe v.a. auf Elektromobilität und wird bei vielen Kommunen und Betreibern bereits vorangetrieben und umgesetzt. Neben dem Einsatz von Busflotten mit elektrischen Antrieben wurden auch Elektromobilitätsstationen für Fahrräder und E-Autos aus dem privaten Bereich diskutiert. So brauche es eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und einen weiteren Ausbau der Landeinfrastruktur. Dabei sei auch die Nutzung von Wasserstoff gerade im Hinblick auf die Reichweiten, die größer sind als mit einem batterieelektrischen Antrieb, unter diesen Aspekten zu bewerten.

Das Thema der Ladeinfrastruktur wurde auch in den Rückfragen an die SV mehrfach aufgebracht und im Sinne von Kapazitäten besprochen.

Raumstrukturen berücksichtigen

Das Themenfeld 1 berücksichtigte urbane und ländliche Räume bei der Betrachtung von Mobilitätsverhalten in zwei Sitzungen. In den Vorträgen der SV war teilweise zu erkennen, dass städtische und ländliche Räume nicht unbedingt einzeln betrachtet, sondern gemeinsam gedacht (geplant) werden sollten. Nichtsdestotrotz wird ein Zusammenhang zwischen Nutzungsdichte, Bevölkerungsdichte und Verkehrsmittelnutzung festgestellt. Entsprechend umfasst eine integrierte Entwicklung die gemeinsame Planung von Siedlungen und Verkehr.

Nahmobilität und soziale Teilhabe aller Gruppen

Hierbei solle auch die öffentliche Raumgestaltung, die Nahmobilität sowie die Berücksichtigung verschiedener Gruppen wie bspw. Kindern mitgedacht werden.

Verantwortlichkeiten definieren und Finanzierung ermöglichen

Einige der Vorträge beinhalteten Aussagen zu Verantwortlichkeiten im Bereich Mobilität und eine Forderung nach einer Ausweitung verkehrsrechtlicher Anordnungen. Mobilität sei nicht singular zu betrachten und sollte auch gemäß Aussage einiger SV gemeinsam mit Klimaschutz, Gesundheit, Sicherheit und Belebung von Innenstädten gedacht werden.

Dabei spielen oft die Kommunen eine maßgebliche Rolle bei der Planung. Angemerkt wurde hierbei, dass die finanzielle und personelle Situation in Kommunen und Unternehmen oft als Herausforderung angesehen wird. Bund und Länder seien entsprechend gefordert, die Verkehrswende finanziell zu unterstützen. Auch rechtliche Hindernisse wurden mehrfach erwähnt.

Konzepte und Ansätze übertragen

Viele der SV präsentierten Konzepte und Ansätze aus verschiedensten Regionen (und teilweise Ländern). Die Fülle an Ideen zeigt auf, dass viele Konzepte und Ansätze bereits verprobt wurden und Aufschluss über die Erfolge oder Misserfolge zur entsprechenden Übertragung bzw. Anpassung geben können. Von den SV wurde hierzu die Bedeutung einer Anlaufstelle für Erfahrungs- und Wissensaustausch betont.

2.1.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 1

Die 7. Enquetekommissionssitzung wurde als Auswertungssitzung des ersten Themenblocks definiert. Im Rahmen der Diskussion wurde das allgemeine Verfahren in Hinblick auf den Umgang mit Zusammenfassungen je Themenblock sowie die Inhalte der folgenden Themenblöcke besprochen.

2.2 Themenblock 2 – Management eines multioptionalen Umweltverbundes (8. – 10. Sitzung)

2.2.1 Sitzungen

Das Thema Management eines multioptionalen Umweltverbundes wurde in insgesamt drei Sitzungen (Sitzung 8 bis 10) mit unterschiedlichen Schwerpunkten behandelt. Dabei fokussierte sich Sitzung 8 (27. September 2021) auf den ÖPNV, ganzheitliche urbane Mobilitätskonzepte, Regionen der kurzen Wege / Siedlungsentwicklung/-strukturen sowie Verkehrsgebiete. Sitzung 9 (08. November 2021) widmete sich dem Thema des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit und Sicherheit. Sitzung 10 (06. Dezember 2021) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen des Themenblocks 2.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Prof. Dr. Axel Priebes, Geographisches Institut der Universität Kiel; Vorschlag der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Franziska Weiser, Carré Mobility, Berlin; Vorschlag der CDU-Fraktion
- Bertram Hilgen, Ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Kassel, Mitglied der Expertenkommission „Zentrale Orte und Raumstruktur“ des Landes Hessen; Vorschlag der SPD-Fraktion
- Dr. Tom Reinhold, traffiQ Städtische Nahverkehrsgesellschaft, Frankfurt am Main; Vorschlag der FDP-Fraktion
- Dipl.-Ing. Gisela Stete, StetePlanung Darmstadt; Vorschlag der Fraktion DIE LINKE
- Britta Salzmann, Mobility inside, Frankfurt am Main; Vorschlag der CDU-Fraktion
- Meike Annamarie Spitzner, Wuppertal Institut für Klima Umwelt Energie gGmbH, Wuppertal, Vorschlag der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Dipl.-Ing. Andreas Schmitz, IKS Mobilitätsplanung, Kassel, Vorschlag der SPD-Fraktion
- Norbert Sanden, ADFC Hessen, Frankfurt am Main; Vorschlag der FDP-Fraktion
- Alexander Breit, MSc Sustainable Urbanism, Radentscheid Frankfurt, Frankfurt am Main; Vorschlag der Fraktion DIE LINKE

2.2.2 Thematische Einordnung

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„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?“

„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 Planung und der Bau der Radwege, auch der außerörtlichen Radfern- und Radschnellwege, kommen derzeit viel zu langsam voran. Es besteht für den Ausbau der Radverkehrsweginfrastruktur 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.“

„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.“

„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.“

Unter dem verkehrsplanerischen Begriff „Umweltverbund“ werden umweltfreundliche Verkehrsmittel bzw. -arten verstanden, zu denen u.a. Fuß- und Radverkehr zählen sowie der ÖPNV, Carsharing und Mitfahrzentralen¹⁵. Im Sinne des Umweltverbunds können Verkehrsteilnehmende ihre Wege mit entsprechenden o.g. Verkehrsmitteln zurücklegen, statt den MIV zu nutzen. Die Verzahnung unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen, bei denen

¹⁵ [Umweltverbund \(forschungsinformationssystem.de\)](https://www.forschungsinformationssystem.de)

Bürgerinnen und Bürger frei wählen können (multioptional), welche sie nutzen wollen, werden daher teilweise auch zunehmend als „Mobilitätsverbund“ verstanden.

Der Umweltverbund hat am Modal Split deutschlandweit einen Anteil von rund 43 %, wobei die Fußwege mit 22 % etwa die Hälfte davon ausmachen (Daten beziehen sich auf Auswertungsjahr 2017). Der ÖV hat einen Anteil am Modal Split von 10 % und das Fahrrad einen Anteil von 11 %. Im Regionalvergleich liegt Hessen im Umweltverbund ebenfalls bei 43 %, wobei die Verteilung der Verkehrsmittel vom deutschlandweiten Modal Split leicht abweicht und im ÖPNV-Bereich in Hessen einen Prozentpunkt höher liegt¹⁶:

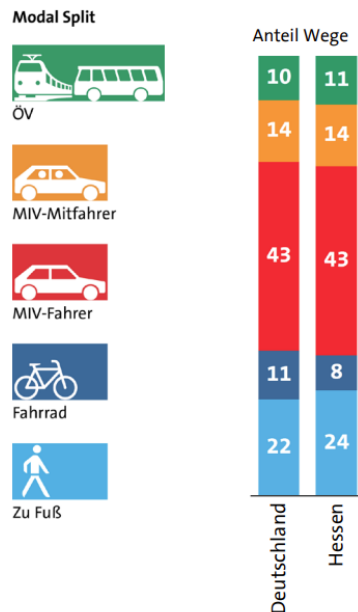


Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich [Angabe in %] (Quelle: MiD 2017)

Wird der Modal Split heruntergebrochen auf Frankfurt, zeichnet sich ein anderes Bild ab. So liegt bspw. in der Metropolregion Frankfurt der Umweltverbund bei einem Anteil von 72 % aller Wege, wobei 25 % aller Wege mit dem ÖV zurückgelegt werden. In ländlichen Regionen sieht die Verteilung deutlich anders aus und der Umweltverbund nimmt hier einen Anteil von 26-46 % ein.

Ebenfalls von Relevanz für den Umweltverbund sind die Anteile der Besitzerinnen und Besitzer von Fahrrädern, Elektrofahrrädern oder Pedelecs in Hessen. Diese liegen bei 71 % unter dem bundesweiten Anteil von 77 %. Der Anteil von ÖPNV-Zeitkarten-Nutzende ist in Hessen jedoch mit 20 % zwei Prozentpunkte über dem deutschlandweiten Durchschnitt (vs. 18 % in Deutschland), wobei der Anteil in der Metropole Frankfurt bei 44 % liegt und in ländlichen Regionen deutlich geringer ausfällt (zwischen 6-23 %).

¹⁶ [Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Hessen. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin \(nahmobil-hessen.de\)](#)

Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Sinne der Intermodalität wird ebenfalls statistisch untersucht. Die Kombination von Fußwegetappen mit Etappen anderer Verkehrsmittel bleibt bei der statistischen Erhebung jedoch unberücksichtigt, da nahezu auf allen Wegen auch Teile zu Fuß zurückgelegt werden. Bundesweit findet im Durchschnitt eine Verkehrsmittelkombination bei etwa 1 % aller Wege statt und ist damit vergleichsweise selten. Dieser Wert kann allerdings je nach räumlicher Struktur unterschiedlich hoch ausfallen. Dabei setzen sich intermodale Wege häufig aus einer Kombination aus dem ÖV und dem Fahrrad sowie dem ÖV und dem Auto zusammen. Auch innerhalb des ÖVs kann weiter nach Verkehrsmitteln geclustert werden. So werden im Bundesdurchschnitt 1,4 verschiedene Verkehrsmittel des ÖV-Systems genutzt. Hessen unterscheidet sich kaum von diesen bundesweiten Ergebnissen¹⁷.

2.2.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.2.3.1 Vortrag von Prof. Dr. Axel Prieb

Referent: Prof. Dr. Axel Prieb

Rolle / Organisation:

Geographisches Institut der Universität Kiel, Vizepräsident der ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Prieb referierte über den Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung als unzertrennliche Einheit. Er sieht die Siedlungsstruktur als mehr als nur eine wichtige Rahmenbedingung für Mobilität an, da diese Auswirkungen darauf hat, wie viel räumliche Mobilität von den Menschen gefordert wird und welche Verkehre bewältigt werden müssen.

Gemäß SV Prieb gibt es Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich zukünftiger Siedlungsstrukturen, wobei überörtliche Rahmensetzungen, um überhaupt regionale Verflechtungen abbilden zu können, benötigt werden. SV

Prieb betonte, dass die beste Verkehrsplanung eine Siedlungsplanung sei, die keine überflüssigen bzw. erzwungenen Verkehre erzeuge. Dies gelte es insbesondere bei neuen Ansiedlungen oder Flächenwidmungen zu beachten. SV Prieb wies darauf hin, dass entsprechend vorausschauende Planungen der Siedlungsstruktur auf Ebene der Landesplanung und der Regionalplanung benötigt würden, um eine „Region der kurzen Wege“

¹⁷ [Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Hessen. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin \(nahmobil-hessen.de\)](#)

zu realisieren. Bei den Möglichkeiten zu planerischen Einflussnahmen, gilt es jedoch Grenzen zu beachten, die auf natürliche Weise entstehen. Die Anordnung der Funktionen im Raum sollte man dabei nicht dem Markt oder Zufall überlassen, sondern entsprechend gestalten.

In Bezug auf Hessen bemerkte SV Priebis die unterschiedlichen Regionstypen, die in Hessen vorliegen und von höchster Zentralität und Verdichtung bis hin zu dünn besiedelten Peripherien reichen. Für derart unterschiedliche Regionstypen brauche es gemäß SV Priebis auch differenzierte Ansätze und Siedlungsformen und -dichten, die zwar regional angepasst sind, aber auch gemeinsamen Grundsätzen folgen. So schlägt SV Priebis vor, in Räumen mit niedriger Siedlungsdichte die Infrastruktur dort zu erhalten und zu unterstützen, wo sie ist. Bei Räumen mit einer hohen Siedlungsdichte sprach SV Priebis von einem gelenkten Wachstum durch Siedlungsentwicklung am leistungsfähigen Nahverkehr (Tangentialverbindungen ausbauen, Knoten als neue Schwerpunkte).

SV Priebis betonte im Zusammenhang der Siedlungsentwicklung die Notwendigkeit für bezahlbaren Wohnraum sowie die Bedeutung des Einzelhandels in Klein- und Mittelstädten (bspw. durch aufgewertete Orts- und Stadtkerne) und die Nah- und Grundversorgung in bspw. Dörfern. Dabei müsse die Anbindung an den ÖPNV berücksichtigt werden und Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Diese Themen und weitere Aspekte, wie Freiräume, Lebensqualität, Klimaschutz sowie Boden- und Mietpreise seien verknüpfte Elemente.

In Bezug auf die Stärkung des Umweltverbunds sprach SV Priebis von einer Stärkung des ÖPNVs (bspw. auch durch Schnellbusse), des Radverkehrs (bspw. durch gut ausgebaute Radwege und eigenständige Netze) sowie die Entwicklung klarere Regeln im Fußverkehr. Auch Abstellplätze für E-Roller, Sharing-Systeme und die generelle Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander hält SV Priebis als Möglichkeiten zur Stärkung des Umweltverbunds.

Die Bahnlinien (auch in ländlichen Regionen) sieht SV Priebis als Rückgrat einer nachhaltigen Siedlungsstruktur und plädierte für eine entsprechende Sicherung, Reaktivierung bzw. den Ausbau der Infrastruktur. SV Priebis zog in seiner Präsentation auch das Beispiel der Schweiz für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV im ländlichen Raum heran.

In Bezug auf die Corona-Pandemie sieht SV Priebis neue Herausforderungen und Unsicherheiten in Bezug auf die Arbeitswelt, Mobilität und Wohnraumwünsche. Die dauerhaften Auswirkungen der Corona-Pandemie ließen sich gemäß SV Priebis noch nicht seriös erkennen, wobei weiterhin die im Vortrag vorgestellten Prinzipien für Siedlungsstrukturen gültig seien.

2.2.3.2 Vortrag von Franziska Weiser

Referent: Franziska Weiser

Rolle / Organisation: Carré
Mobility

SV vorgeschlagen von: CDU

In Ihrem Vortrag geht SV Weiser auf die spezifischen Herausforderungen des suburbanen Raums anhand des Burgess Modells ein und stellte Ihre Unternehmenslösung in diesem Zusammenhang dar, die suburbane Bevölkerung mit Mobilitätslösungen zu bedienen. Gemäß des Burgess Modells leben 19 % der

westlichen Bevölkerung in Zentren von Innenstädten und haben Zugang zu einer Vielzahl an Mobilitäts- und Versorgungsmöglichkeiten. Bei 18 % der westlichen Bevölkerung, die in umliegenden Einzugsgebieten leben, sehe es jedoch anders aus. Hier sei die Bevölkerung mit einigen Herausforderungen konfrontiert, vor allem wenn nicht das eigene Auto zur Bewältigung der Mobilität zum Einsatz kommen soll.

Den ÖV beschrieb SV Weiser in Mittelzentren bzw. Einzugsgebieten mit einer weniger starken Ausgestaltung, also einer geringeren Taktung und einem weniger dichten Streckennetz als es in urbanen Räumen der Fall ist. Den ÖV sieht SV Weiser als Chance für einen emissionsarmen Nahverkehr, bemerkte aber, dass dort ein hoher Investitionsbedarf bestehe.

Eine Möglichkeit, Mobilitätsprojekte schneller umzusetzen, seien New-Mobility-Konzepte, wie Free-Floating oder stationsbasierte Sharing-Ansätze, RideSharing/ Pooling/ Hailing. Auch Lieferdienste zählte SV Weiser in dem Zusammenhang mit auf. SV Weiser beschrieb in dem Zusammenhang gesellschaftliche Hürden, die es bei der Anwendung dieser neuen Mobilitätslösungen gebe, insbesondere mit Blick auf die digitale Bedienung bei älteren Menschen.

Mit Carré Mobility setzt SV Weiser auf die erste nachhaltige und soziale Mobilitätslösung für Nachbarschaften. Die Bestandteile dieser Lösung sind Fahrzeug-Sharing, Ride-Sharing und Mitbring-Dienste, die speziell auf die lokalen Gegebenheiten zugeschnitten sind und als Gesamtpaket in einem Quartier als App zugänglich gemacht werden. Hierbei können nicht nur Pkws berücksichtigt werden, sondern bspw. auch Roller oder (Lasten-)Fahrräder. Die von Carré Mobility entwickelte App ermöglicht im Bereich der Mitbring-Dienste auch die Möglichkeit zur Erstellung von bspw. Einkaufslisten, die bei lokalen Unternehmen (vorgepackt) abgeholt werden können. SV Weiser beschrieb in Ihrem Vortrag diese Lösung als nachhaltig (CO₂-Einsparung), als Möglichkeit, Geld zu sparen, soziale Kontakte aufzubauen und Einkommen für die Beteiligten zu generieren. Die Lösung werde bereits in zwei Quartieren in Rüsselsheim sowie Berlin pilotiert. Dabei wird das Konzept aktuell kooperativ durch die Kommunen finanziert, soll aber in den eigenwirtschaftlichen Betrieb übergehen.

2.2.3.3 Vortrag von Bertram Hilgen

Referent: Bertram Hilgen

Rolle / Organisation:

Ehemaliger
Oberbürgermeister der Stadt
Kassel, Mitglied der
Expertenkommission
„Zentrale Orte und
Raumstruktur“ des Landes
Hessen

SV vorgeschlagen von: SPD

SV Hilgen referierte in seinem Vortrag über das Verhältnis von Landesplanung und Regionalplanung sowie dem ÖPNV und dessen Förderung.

Zu Beginn des Vortrags verwies SV Hilgen auf die Ziele des Landesentwicklungsplans 2020, bei dem es u.a. um die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angebote für alle Bevölkerungsgruppen geht. Dabei steht die Landes- und Regionalplanung durch demografische Veränderungen vor großen Herausforderungen und soll dabei nachhaltige Mobilitätsangebote schaffen und den ÖPNV ausbauen. Ein Schwerpunkt des Plans sei folglich, bis 2030 die Mittelzentren des ländlichen Raums durch eine gute

ÖPNV-Anbindung zu stärken. Auch das ÖPNV-Gesetz weise ähnliche Komponenten auf, bei denen es u.a. um die ausreichende Verkehrsbedienung als Daseinsvorsorge gehe, aber auch um die Weiterentwicklung der Umweltverträglichkeit und Beachtung der sozialen Bedeutung des ÖPNV. Insofern seien die Ziele der Landes- bzw. Regionalplanung und Regeln für die Entwicklung des ÖPNV kompatibel und ergänzen einander.

Zur Erreichung dieser Ziele stellte SV Hilgen mehrere Instrumente vor, die im ÖPNV-Gesetz, im Mobilitätsförderungsgesetz, im Landesentwicklungsplan Hessen 2020 sowie in Staatsverträgen zwischen dem Land Hessen und angrenzenden Bundesländern verankert sind. SV Hilgen stellte damit fest, dass Ziele und Instrumente zur Stärkung des ländlichen Raums durch gute ÖPNV-Anbindung und den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in den Verdichtungsräumen und hochverdichteten Räumen weitgehend vorhanden sind. SV Hilgen bemerkte, dass die Frage der Finanzierung entscheidend sei und verwies auf die Dotierung i.H.v. 50 Mio. € für Vorhaben des ÖPNV aus dem Mobilitätsförderungsgesetz, auf das Gemeindefinanzierungsgesetz sowie auf die Finanzierung der Aufgabenträger des lokalen und regionalen Verkehrs. In dem Zusammenhang stellte SV Hilgen die Höhe der bereitgestellten Geldmittel von Bund, Land und Kommune infrage.

SV Hilgen beendete seinen Vortrag mit der Aussage, dass die gesetzlichen Regularien kompatibel seien, jedoch ein Stück weiter durch Land, Kommunen und Verkehrsverbunde konkretisiert werden müssen. Im Zusammenhang mit dem, was man an gemeinsamen Maßnahmen anstreben will, müsse die Finanzierungsfrage kompatibel gelöst werden.

2.2.3.4 Vortrag von Dr. Tom Reinhold

Referent: Dr. Tom Reinhold

Rolle / Organisation: traffiQ
Städtische
Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main)

SV vorgeschlagen von: FDP

In seinem Vortrag ging SV Reinhold auf den klassischen ÖPNV, neue Mobilitätsformen sowie die Frage der Vernetzung dieser ein. SV Reinhold referierte dabei aus Sicht der traffiQ, der lokalen Nahverkehrsorganisation aus Frankfurt. SV Reinhold betonte zu Beginn des Vortrags, dass er den ÖPNV vielmehr als Rückgrat für die Mobilität verstehe, nicht jedoch als „Lösung aller unserer Probleme“. Den ÖPNV beschrieb SV Reinhold in Ballungsräumen als besonders effizient, umweltfreundlich und mit wenig Platz auskommend. In ländlichen Regionen hält er die Aufstellung des ÖPNV für anspruchsvoller im Sinne der Effizienzgestaltung. Man brauche auch eine gewisse Mindestnachfrage, um den ÖPNV sinnvoll und auch ökonomisch und ökologisch betreiben zu können. Steigende Fahrgastzahlen in Frankfurt verfestigen die Rolle des ÖPNV im städtischen Gesamtverkehr. In diesem Kontext stellte SV Reinhold auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie dar, die zu einer Reduktion der Fahrgäste geführt habe.

Den ÖPNV sieht SV Reinhold im Konflikt stehend zwischen einem attraktiven Angebot und der Wirtschaftlichkeit. Er leitete daraus ab, dass Zuschüsse zum ÖPNV benötigt werden, da dieser aufgrund diverser Herausforderungen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden könne.

Als neue Verkehrsmittel stellte SV Reinhold digitale Sharing- und Pooling-Produkte vor, die bei der Vernetzung aller Mobilitätsangebote eine Chance darstellen, den Umweltverbund langfristig attraktiv zu machen.

On-Demand-Verkehre, wie „KNUT“ in Frankfurt sieht SV Reinhold als bedarfsorientierte Angebote, die bestehende ÖPNV-Angebote ergänzen und nicht ersetzen. Hierdurch sollen MIV-Fahrten ersetzt werden. Im Kontext der On-Demand Verkehre ging SV Reinhold auf die Potenziale autonomer Fahrzeuge (Stufe 5) ein, die eine erhebliche Chance für den ÖPNV in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Flexibilität und Angebotsumfang darstellen können. Im Bereich der Verkehrsmittel der Mikromobilität, die als Zubringer und für kurze Wege genutzt werden, stellte SV Reinhold die Chancen und Risiken dar (bspw. Abstellen der E-Scooter).

Auch die Bedeutung von Park+Ride Parkplätzen, insbesondere im ländlichen Raum, betonte SV Reinhold als Möglichkeit zur Verbesserung der Anbindung und damit als Entlastung der Städte.

Trotz der Vielfalt an Mobilitätsoptionen fehle es gemäß SV Reinhold meist an einer nutzerorientierten Verknüpfung, die eine Stärkung des Umweltverbundes erlaube. Für diesen Zweck etablieren sich sogenannte Mobility-as-a-Service (MaaS) Plattformen und Mobilitätsstationen, die digital oder physisch die Mobilitätsangebote bündeln und dabei gleichzeitig als Auskunfts- und Vertriebskanal fungieren. Hieraus ergeben sich unterschiedlich starke Steuerungsmöglichkeiten für einzelne Kommunen. In Frankfurt werden bislang alle Angebote der neuen Mobilitätsformen eigenwirtschaftlich betrieben, mit Ausnahme des On

Demand Angebots „KNUT“. Andere Kommunen erteilen bspw. Konzessionen oder schreiben die Leistungen aus.

2.2.3.5 Vortrag von Dipl.-Ing. Gisela Stete

Referent: Dipl.-Ing. Gisela Stete

Rolle / Organisation:
StetePlanung

SV vorgeschlagen von: DIE LINKE

In Ihrem Vortrag präsentierte SV Stete die Umsetzung integrierter urbaner Mobilitätskonzepte, bei der Quartiersplanungen mit dem Mobilitätsmanagement verknüpft werden.

Als Herausforderung stellte SV Stete u.a. den Druck zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum heraus, durch den sich die Anforderung ableitet, neue Quartiere zu planen. Das damit verbundene Verkehrsaufkommen, insbesondere im Kfz-Verkehr, führe vielerorts zu Kapazitätsproblemen im Netz und gleichzeitig zu klimaschädlichen Emissionen. Nichtsdestotrotz müsse Mobilität gewährleistet werden und nachhaltig sein. Als weitere Herausforderung betonte SV Stete u.a. die gestiegene Komplexität bei Planungen aufgrund der gestiegenen Anzahl an „Playern im Boot“. Diese Herausforderungen werden weiterhin gemäß SV Stete mit einer Persistenz ergänzt, bei denen SV Stete v.a. die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen und auch Denkstrukturen / Mobilitätskulturen aufzählt.

Als Antwort auf diese Herausforderungen formulierte SV Stete Anforderungen für ganzheitliche Mobilitätskonzepte in Quartieren. Dabei soll die Balance zwischen sozialer Ausgewogenheit / sozialer Gerechtigkeit, ökologischer Verträglichkeit / Umweltgerechtigkeit und ökonomischer Vernunft gehalten werden. Klassische Top Down Ansätze (von Politik zu Verwaltung zu Instrumenten) sind daher aus SV Stetes Sicht nicht mehr zielführend.

Da 80 % der Wege in Wohnquartieren beginnen und enden, sei die Struktur der Quartiere entscheidend dafür, welche Verkehrsmittel die Menschen wählen. SV Stete präsentierte die Chancen, die sich aus den Planungen ergeben. Hierbei werden Städte der kurzen Wege, also Nutzungsmischung bei kompakter Grundstruktur, geplant. In diesem Kontext sprach SV Stete auch von einer Reduzierung des Flächenverbrauchs mit einer höheren Dichte durch eine effizientere Erschließung. Hierdurch ließe sich der Umweltverbund stärken und die Unabhängigkeit vom eigenen Kfz fördern. Die frühzeitige Einbindung von Bürgerschaft und Akteuren bei derartigen Planungen schöpfe Potenziale aus und erhöht die Akzeptanz.

Anhand ausgewählter Beispiele von Quartieren, die derzeit in Planung sind, verdeutlichte SV Stete ihre zuvor präsentierten Grundgedanken, die hier Anwendung finden. Bei diesen Planungen sei eine weitgehende Nutzungsmischung hergestellt und die Stadt der kurzen Wege als Leitidee für die Entwicklung aufgegriffen worden. Entsprechend ist die Kfz-Erschließung in diesen Quartieren sparsam und der Stellplatzschlüssel analog niedrig. Dadurch könne der öffentliche Raum wieder als Aufenthaltsraum genutzt werden. Die Möglichkeit für Fahrradabstellanlagen wird in den Quartieren mitgedacht, wobei die Größenordnung (drei Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit) eine planerische Herausforderung darstelle. Das von SV Stete ausgewählte Beispiel im Fokus ist das Quartierskonzept der Lincoln-Siedlung in

Darmstadt. Hier wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,65 pro Wohneinheit umgesetzt und Sammelgaragen gebaut. Die Lincoln-Siedlung bietet entsprechende Alternativangebote wie Sharing-Angebote (Car- und Bike-Sharing inkl. Lastenrad), Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge (Kfz und Fahrrad), ein dichtes Fuß- und Radverkehrsnetz und multimodale ÖPNV-Haltestellen (Push-and-Pull von Beginn an).

Damit derartige integrierte Quartiers- und Mobilitätskonzepte umgesetzt werden, brauche es klare Zielvorgaben durch die Politik und Verwaltung. Eine Förderung des Umweltverbundes sei ohne Flächenumverteilung zulasten des Autoverkehrs in der gebauten Stadt nicht möglich. SV Stete betonte, dass nachhaltige Mobilitätskultur einen gesellschaftlichen Diskurs über positive Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens erfordere. Abschließend brachte SV Stete zum Ausdruck, dass man mit derartigen Ansätzen nicht im ländlichen Raum starten müsse, sondern bei Gelingen in den Städten schon „viel gewonnen“ hätte.

2.2.3.6 Vortrag von Britta Salzmann

Referent: Britta Salzmann

Rolle / Organisation: Mobility inside

SV vorgeschlagen von: CDU

SV Salzmann referierte zu den Möglichkeiten der digitalen Vernetzung des ÖPNV und Fernverkehrs sowie multimodalen Diensten im Rahmen der Plattform „Mobility inside“. Mobility inside soll als bundesweite Plattform Zugang zu Mobilitätsangeboten bieten (Routing, buchen & bezahlen, multimodale Auskunft), dadurch Einstiegshürden zur ÖPNV-Nutzung abbauen

und gleichzeitig klimafreundliche Alltagsmobilität ermöglichen. Mobility inside setzt dabei auf eine neutrale und diskriminierungsfreie Plattform, die der gesamten Branche (kommunale Verkehrsunternehmen, Verbände, Ministerien, Ländern und klassische SPNV-Aufgabenträger) angeboten wird.

Kunden können mit der App flächendeckend und über die Verbände hinweg verschiedene Mobilitätsangebote digital und bargeldlos in einer Anwendung nutzen, wobei auch die vertraute „Heimat-App“ in fremden Regionen Zugang zu den ÖPNV und Fernverkehrs-Angeboten bietet, ohne spezifisches Tarifwissen vorauszusetzen. Intermodale Angebote sollen in der App ebenfalls implementiert werden, sodass eine Tür-zu-Tür-Mobilitätskette abgebildet werden kann.

Zur Umsetzung dieses Vorhabens hat Mobility inside Partner der Branche vereint (u.a. RMV, Stadtwerke München, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, DB) und wird „aus der Branche für die Branche“ entwickelt. In Hessen sind alle drei Verkehrsverbände an der Mobility inside App beteiligt. Bei den verkaufbaren Tarifen wird so bereits eine deutschlandweite Marktabdeckung von über 40 % erzielt. Die Gesellschafter von Mobility inside finanzieren diese Plattform aus eigenen Investitionsmitteln (aktuell 30 Millionen EUR). Die App sei als White-Label-Lösung aufgesetzt, bei der bspw. eigene Logos dargestellt werden können.

Für das Jahr 2022 sei gemäß SV Salzmann der Marktstart der Whitelabel-App geplant, wobei Weiterentwicklungen im Sinne von Funktionalitäten im Front- und Backend im Laufe der

weiteren Zeit geplant seien. Zur Realisierung einer deutschlandweiten Mobilitätsplattform brauche es gemäß SV Salzmann Unterstützung seitens der Politik. Dies beziehe sich u.a. auf Vorgaben zur Digitalisierung der Tarife, Unterstützung im Sinne von Finanzierung sowie Datenzugang (u.a. Echtzeitdaten) und Datenpflege.

2.2.3.7 Vortrag von Meike Annamarie Spitzner

Referent: Meike Annamarie Spitzner

Rolle / Organisation:
Wuppertal Institut für Klima
Umwelt Energie gGmbH

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Spitzner referierte zum Thema Gender-responsive Verkehrspolitik. Dabei erläuterte Sie den Begriff „Androzentrismus“ als die Fixierung auf eine spezifische Perspektive, die sich an einem dominanten gesellschaftlichen Männlichkeits-Modell orientiere, zugleich jedoch Geschlechtsneutralität und Objektivität beanspruche. Die Betrachtung des Gesamt-Arbeits-Alltags umfasse in entsprechenden Lebensverhältnissen neben dem reinen Weg zwischen Wohnung und Erwerbsarbeit auch Wege zur Schule, Kita,

Schulfreunden, Einkauf und Wohnung. Hieraus ergeben sich Risiken für die Zielerreichung von Nachhaltigkeit, da bspw. eine unsachgemäße Wahrnehmung und Bearbeitung von Problemen erfolge. Alle Politikfelder seien verpflichtet, einen eigenen aktiven und positiven Beitrag zu mehr gesellschaftlicher Geschlechtergerechtigkeit zu leisten und auszuweisen.

Damit Verkehrspolitik das erreiche, wozu sie beim Gender-Mainstreaming¹⁸ verpflichtet sind, brauche es nach SV Spitzner eine nicht-androzentristische Datengrundlage, welche die versorgungsökonomischen Wege in der Datenerhebung berücksichtigen. Zudem könnten Beschleunigungsverhältnisse überdacht und angepasst werden, bspw. bei der Frage, wie lange der Fußverkehr etwa an den Ampeln eine Grünphase erhält. Auch sei es wichtig in Institutionen entsprechende Gender-Stellen zu schaffen (bspw. bei Hessen Mobil).

SV Spitzner präsentierte ein Instrument zur Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment), das Anwendung bei der Entwicklung von Politiken, Politikstrategien und auch Maßnahmen finden kann. Es ermögliche mithilfe 7 Gender-Dimensionen eine konkrete Analyse und die Ableitung von Politikhandlungsempfehlungen. Gender-responsive Verkehrspolitik verdeutlichte SV Spitzner anhand von zwei Beispielen, dem Nahverkehrsplanungs-Verfahren und den ÖPNV-Gestaltungskriterien.

¹⁸ Gender Mainstreaming bezeichnet die Verpflichtung, bei allen Entscheidungen die unterschiedlichen Auswirkungen auf Männer und Frauen in den Blick zu nehmen (Quelle: [BMFSFJ - Strategie "Gender Mainstreaming"](#))

2.2.3.8 Vortrag von Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Referent: Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Rolle / Organisation: IKS
Mobilitätsplanung

SV vorgeschlagen von: SPD

SV Schmitz referierte in seinem Vortrag u.a. aus Sicht des FUSS e.V. Hessen über die Bedeutung sowie Möglichkeit zur Förderung des Fußverkehrs durch entsprechende Initiativen. SV Schmitz betonte, dass der Fußverkehr von politischer Seite immer als wichtig dargestellt werde, jedoch wenig gemacht würde, um diesen zu fördern.

Hierfür benötige es gemäß SV Schmitz einen Masterplan Fußverkehr Hessen, den es in ähnlicher Form bereits in anderen Ländern, wie z.B. Österreich, gibt. Dieser Masterplan sollte fünf Handlungsfelder umfassen:

- Verankerung in der Verwaltung,
- Kommunikation / Information / Wissen (bspw. durch Handlungsleitfäden, Einrichtung einer Nahmobilitätsakademie, Verankerung auf dem Nahmobilitätskongress)
- Eigene Fördertöpfe
- Qualitätsstandards / Regelwerke (vgl. Broschüren zum Radverkehr)
- Rechtliche Rahmenbedingungen.

In diesem Zusammenhang betonte SV Schmitz den Konflikt zwischen dem Fuß- und Radverkehr (sowohl innerstädtisch als auch auf Wanderwegen) und forderte daher für Hessen eine Trennung der beiden Verkehrsarten in der strategischen Planung (analog zu Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen). Er kritisierte die gemeinsame Betrachtung von Fuß- und Radverkehr in Hessen (wie bspw. bei der Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen) und schlug die Einrichtung eigener Stellen für Fußverkehrsbeauftragte für Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern in Hessen.

Als Beispiele für Städte, die den Fußverkehr individuell fördern, stellte SV Schmitz die in Leipzig verabschiedete Fußverkehrsstrategie vor. Auch die Schweiz verfolge spannende Ansätze, bei der es u.a. um die Forderung nach zusammenhängenden Fußwegenetzen im Rahmen eines Entwurfs für ein Verkehrswendegesetz ginge.

Im Bereich rechtlicher Rahmenbedingungen führte SV Schmitz beispielhaft das Waldgesetz auf (bspw. Verbot des Radfahrens auf Wegen unter 2 m Breite).

2.2.3.9 Vortrag von Norbert Sanden

Referent: Norbert Sanden

Rolle / Organisation: ADFC
Hessen

SV vorgeschlagen von: FDP

In seinem Vortrag hob SV Sanden die Bedeutung des Radverkehrs als „Schlüssel zur Verkehrswende“ hervor, der einen Beitrag dazu leisten könne, Städte und Gemeinden attraktiver, inklusiver und lebendiger zu gestalten. In diese Richtung weise auch der im Jahr 2021 von der Bundesregierung beschlossene „Nationale Radverkehrsplan“ mit dem Leitziel „Fahrradland Deutschland 2030“ hin. Gerade für kurze und mittlere Distanzen könne der Radverkehr als Zubringer und Feinverteiler auf der letzten Meile die Nutzung des ÖPNV unterstützen, bzw.

ergänzen. SV Sanden fügte in diesem Kontext hinzu, dass die meisten Menschen nicht ausschließlich ein Verkehrsmittel nutzen, sondern vielmehr verschiedene Verkehrsmittel zum Einsatz kommen, nämlich so, wie sie angeboten werden.

In den letzten Jahren sei in Hessen gemäß SV Sanden viel in Bezug auf den Radverkehr getan worden, so wie bspw. die Arbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität, die Erhöhung von Fördermitteln für den Radverkehr, aber auch strukturelle Änderungen und personelle Aufstockungen zugunsten des Radverkehrs bei Hessen Mobil. Auch auf Bundesebene seien zusätzliche Förderprogramme im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030, sowie das Inkrafttreten einer fahrradfreundlichen Straßenverkehrsordnung, unterstützend. Nichtsdestotrotz sieht SV Sanden aufgrund der bisherigen Vernachlässigung des Radverkehrs einen großen Nachholbedarf, der nur erfüllt werden könne, wenn Länder und Kommunen bei der Radverkehrsförderung mehr täten, um das angestrebte Ziel „Fahrradland Deutschland 2030“ zu realisieren.

Zur Verwirklichung des o.g. Ziels müsse gemäß SV Sanden Anteil des Fahrrads beim Modal Split von derzeit 11 % auf 30 % bis 2030 steigen¹⁹. Dabei müssten 30 % der Pendelnden auf Strecken bis zu 10 km vom Pkw auf das Fahrrad umsteigen und 20 % der Menschen auf längeren Strecken den ÖV in Kombination mit dem Fahrrad nutzen. SV Sanden betonte im Kontext des Ziels „Fahrradland Deutschland 2030“ auch die Vision Zero, die das Ziel verfolgt, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten im Radverkehr bis zum Jahr 2030 auf null zu reduzieren. Neben diesen Punkten sieht SV Sanden vier Hauptaufgaben, die das Fahrradland Deutschland bis 2030 umsetzen muss: Straßenverkehrsgesetz modernisieren, Tempo-30 innerorts etablieren, Finanzierung sichern und Planung und Bau von Radverkehrsanlagen beschleunigen.

Deutschland stehe im Verkehrssektor vor der Herausforderung, dass die Menge der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in den nächsten zehn Jahren faktisch halbiert werden müssten, um die Minderungsziele für 2030 zu erreichen. Im Verkehrssektor seien daher umfangreiche Maßnahmen erforderlich, die zunächst die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe umfasse, wobei auch dies gemäß SV Sanden nicht ausreiche. Damit Menschen freiwillig ihr Mobilitätsverhalten ändern und vom MIV auf den Umweltverbund umsteigen, brauche es Verkehrsmittel, die sicher, angenehm, sauber, pünktlich und komfortabel seien. Das Fahrrad sehe SV Sanden dabei nicht als „Allheilmittel“ für die Probleme im Verkehrsbereich, jedoch als ideale Ergänzung des ÖPNV.

¹⁹ [Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin \(mobilitaet-in-deutschland.de\)](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

2.2.3.10 Vortrag von Alexander Breit

Referent: Alexander Breit

Rolle / Organisation:
Radentscheid Frankfurt

SV vorgeschlagen von: DIE
LINKE

SV Breit stellte mit seinem Vortrag die Initiative Radentscheid Frankfurt vor, mit der er sich für die Stärkung des Fahrrads als Verkehrsmittel einsetzt. Der Radentscheid Frankfurt ist eine bürgerschaftliche Initiative aus Frankfurt am Main, die es sich zum Ziel gesetzt hat, sich für bessere Radwege in Frankfurt einzusetzen. Er sieht, dass das Potenzial des Fahrrads häufig unterschätzt wird, insbesondere auch im ländlichen Raum.

SV Breit präsentierte in seinem Vortrag zahlreiche Vorteile des Radfahrens. U.a. zählte SV Breit auf, dass es keinen Lärm und keine Abgase gibt und „nur“ die Infrastruktur gebaut werden müsse, jedoch keine Fahrpläne, Apps, Personal o.ä. gebraucht würden. Als konkretes Beispiel für die Infrastrukturkosten präsentierte SV Breit ein Beispiel aus Berlin aus Corona-Zeiten, bei dem Pop-up-Radwege mit sehr einfachen Mitteln gebaut wurden und damit nicht teurer als 10.000 € pro Kilometer waren. Ein weiterer Vorteil, den SV Breit beim Radverkehr rausstellte ist die Größe von Fahrradabstellplätzen vs. Kfz-Abstellplätzen (1 Kfz-Stellplatz entspricht gemäß SV Breit 10 Fahrradabstellplätzen). Weiterhin sieht SV Breit Radverkehrspolitik auch als Sozialpolitik, da sich Leute unabhängig vom Auto machen können.

Radfahren sei bei entsprechender Infrastruktur auch altersunabhängig, wie SV Breit anhand von Statistiken aus den Niederlanden ausführte. Da die meisten Wegstrecken zwischen 5 bis 10 km seien, stelle dies, insbesondere bei der Nutzung von E-Bikes kaum ein Problem dar.

Als aktuelle Herausforderung im Radverkehr ging SV Breiten noch auf die Sicherheit im Straßenverkehr ein. So fühlen sich 47 % der Radfahrenden im Straßenverkehr unsicher. Als mögliche Lösungsansätze spricht SV Breit in diesem Kontext von einer baulichen Trennung zwischen Radweg und Straße, oder aber einer Infrastrukturgestaltung, bei der die Geschwindigkeit auf der Straße konsequent reduziert würde. SV Breit präsentiert ein Beispiel aus Frankfurt (Friedberger Landstraße), bei der, basierend auf einer Befragung, die Einrichtung eines Fahrradstreifens nicht nur zu einer signifikanten Erhöhung des Sicherheitsgefühls von Radfahrenden beigetragen hat, sondern auch die Lebensqualität insgesamt erhöht hat. SV Breit betonte zudem, dass die Straße als Lebensraum für die Menschen und nicht nur als Verkehrsraum angesehen werden sollte. So existiere eine gravierende Konfliktlinie zwischen dem Auto und allen anderen Verkehrsmitteln, die den vom Autoverkehr übrig gebliebenen Platz untereinander aufteilen müssten. SV Breit zeigte hierzu Darstellungen auf, wie ein multifunktionaler Verkehrsraum aussehen könnte, bei dem viele Verkehrsarten berücksichtigt und genügend Aufenthaltsfläche für die Menschen geschaffen wird (breite Gehwege, Multifunktionsstreifen).

Abschließend ging SV Breit auf das Thema Bürgerinitiativen ein und die Tatsache, dass der Radentscheid Frankfurt rund 40.000 Unterschriften gesammelt habe. Er brachte in dem Kontext zum Ausdruck, dass die Initiativen zur Verkehrswende auf allen Politikebenen zu

langsam gingen und die Bürgerinnen und Bürger sich den entsprechenden Instrumenten auf Landesebene bedienen, um die Initiativen voranzutreiben.

2.2.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Die Schwerpunktthemen des zweiten Themenblocks scheinen breiter gestreut zu sein als bspw. bei Themenblock 1. Dies ist auf die Auswahl der einzelnen Vorträge zurückzuführen, die fachlich divers ausfielen.

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Siedlungs- und Verkehrsplanung zusammendenken
- Vernetzung von Verkehrsmitteln stärken
- Genderperspektive
- Fuß- und Radverkehr (getrennt) fördern

Siedlungs- und Verkehrsplanung zusammendenken

In Hessen liegen unterschiedliche Regionstypen vor. Diese reichen von Regionen höchster Zentralität und Verdichtung bis hin zu dünn besiedelten Peripherien. Entsprechend individuell müsse die Siedlungs- und Verkehrsplanung angegangen werden. Grundsätzlich waren sich die SV einig, dass Siedlungs- und Verkehrsplanung integriert geplant werden müsse. Das bedeutet u.a., dass nach Möglichkeit keine überflüssigen bzw. erzwungenen Verkehre erzeugt werden.

Vernetzung von Verkehrsmitteln stärken

Einige der SV betonten, dass sich Mobilität oftmals aus der Nutzung mehrerer Verkehrsmittel zusammensetzt. Die Auswahl des jeweiligen Verkehrsmittels hänge dabei oft vom Angebot und den Rahmenbedingungen ab.

Eine digitale Vernetzung, wie sie im Rahmen der Vorträge angesprochen wurde, ist dabei ein unterstützendes Tool zur Reduktion von Einstiegshürden bei der Nutzung des Umweltverbundes inkl. Sharing-/Pooling- und Hailing-Angeboten.

Genderperspektive

Im Mobilitätsmanagement und damit auch bei der Vernetzung von Verkehrsmitteln müsse gemäß einer SV auch die Gender-Perspektive mitberücksichtigt werden.

Fuß- und Radverkehr (getrennt) fördern

Der Fuß- und Radverkehr wurde im Rahmen des zweiten Themenblocks durch drei Vorträge vertieft. Dabei plädierten die SV dafür, den Fuß- und Radverkehr als Verkehrsmittel nicht zu unterschätzen. Dies liegt in vielen Fällen daran, dass Wege der Pendler oftmals zwischen 5 bis 10 km Distanzen seien. Um die Sicherheit und den Anreiz allgemein zu stärken und derartige Verkehrsmittel zu nutzen, plädierten die SV für eine entsprechende Förderung. Auch in Kombination mit dem ÖPNV sei der Fuß- und Radverkehr relevant.

2.2.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 2

In der Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 2 ging es in der Diskussion der Abgeordneten, Sachverständigen und ständig beratenden Mitglieder zunächst um den ÖPNV, ganzheitliche urbane Mobilitätskonzepte, Regionen der kurzen Wege / Siedlungsentwicklung/-strukturen sowie Verkehrsgebiete. Dabei wurden insbesondere folgende Themen adressiert:

- Berücksichtigung der Mobilität in der Landesplanung
- Flächenverbrauch
- Weiterentwicklung des ÖPNV im Ballungsraum unter Einbeziehung neuer Technologien und Leistungsangebote
- Weiterentwicklung des ÖPNV im ländlichen Raum
- Die Aufstellung eines verlässlichen liniengebundenen ÖPNV in der Fläche
- Die Weiterentwicklung öffentlicher Verkehrsunternehmen zu Mobilitätsdienstleistern
- Gendergerechte Verkehrsplanung und Nahmobilität

2.3 Themenblock 3 – Management des motorisierten Verkehrs (11.+ 14. Sitzung)

2.3.1 Sitzungen

Das Thema Management des motorisierten Verkehrs wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 11 und 14). Dabei fokussierte sich Sitzung 11 (31. Januar 2022) auf den Straßenverkehr (weniger Stau- und Wartezeiten, Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit) und die kommunale und Gesamtkostenrechnung des MIV. Sitzung 14 (28. März 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 3, 4 und 5.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Dr.-Ing. Tim Böltken, INERATEC GmbH, Karlsruhe; Vorschlag der CDU-Fraktion
- Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, Universität Kassel; Vorschlag der Sachverständigen/ Obleute
- Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer, Frankfurt University of Applied Sciences, Ständige Sachverständige der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“; Vorschlag der Sachverständigen/ Obleute

2.3.2 Thematische Einordnung

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„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 Landestraßenbau zu stoppen und umzukehren.

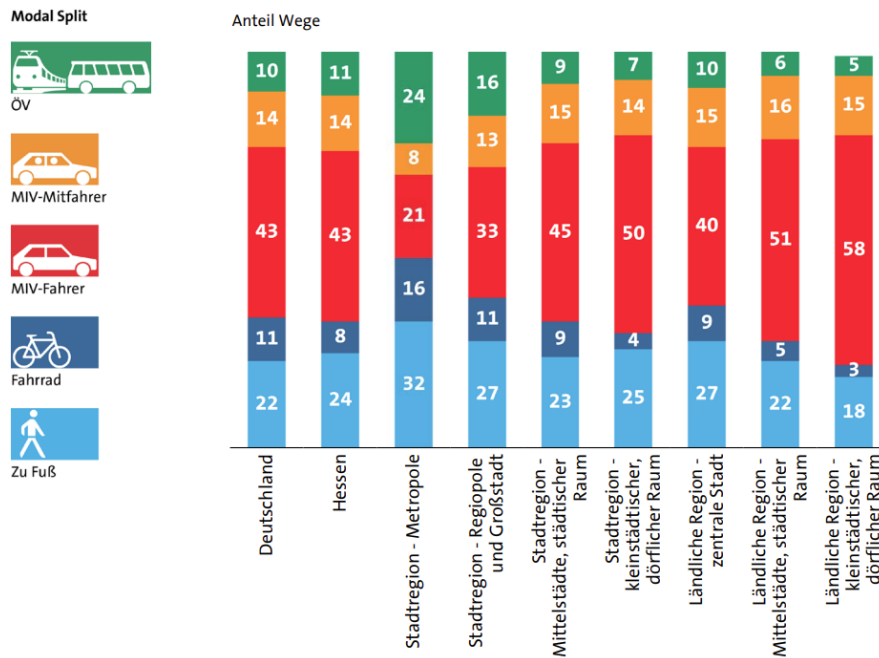
Die Enquetekommission soll folgende Fragen beantworten: Wie muss sich das Landesstraßennetz weiterentwickeln, um einem integrierten Verkehrskonzept zu genügen? Wie kann man den Lärmschutz verbessern und wie kann man den Radwegeverkehr an Landesstraßen integriert denken und planen? Welche digitale Vernetzungen ermöglichen weniger Stau- und Wartezeiten in Hessen?“

„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?“

Der MIV hat am Modal Split deutschlandweit einen Anteil von rund 57 %, wobei der Anteil der Wege von Mitfahrenden etwa ein Viertel davon beträgt (Daten beziehen sich auf das Auswertungsjahr 2017). Im Regionalvergleich liegt der MIV-Anteil in Hessen analog zu den bundesweiten Daten²⁰.

Wird der Modal Split nach Raumtyp in Hessen betrachtet, zeichnet sich folgendes Bild ab:

²⁰ [Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Hessen. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin \(nahmobil-hessen.de\)](https://www.nahmobil-hessen.de)



Angaben in Prozent; gegebenenfalls von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

Abbildung 4: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Raumtyp - Anteil Wege (Quelle: MiD Kurzreport Hessen²¹)

Hierbei ist deutlich zu erkennen, dass insbesondere in der Metropole Frankfurt der MIV-Anteil vergleichsweise gering ausfällt und der ÖPNV eine stärkere Rolle einnimmt. Insbesondere in dörflichen Räumen fällt der MIV-Anteil vergleichsweise höher aus.

In Hessen nutzt dabei etwas mehr als jeder Zweite das Auto täglich bzw. fast täglich (52 %). Damit liegt Hessen leicht über dem bundesweiten Niveau. 26 % der Personen ab 18 Jahre in Hessen nutzen das Auto an 1-3 Tagen pro Woche, sodass rund drei Viertel der erwachsenen Bevölkerung in Hessen mindestens einmal in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurückgreift. 12 % der Personen nutzen das Auto hingegen nie oder fast nie.

Auch soziodemografische Merkmale sind mit den Nutzungsintensitäten des Autos gekoppelt. So ist bspw. der Anteil der 30-64-Jährigen bei der Autonutzung besonders hoch und nimmt mit zunehmendem Alter weiter ab. Auch die jüngere Altersgruppe (18 bis 29 Jahre) nutzt das Auto seltener.

In Bezug auf die Staubilanz liegt Hessen, gemessen an den Staustunden je Autobahnkilometer im Bundesdurchschnitt gemäß der ADAC-Staubilanz. Demnach haben die Autofahrenden in Hessen im Jahr 2022 über 25.000 Stunden im Stau gestanden, wobei das Verkehrsaufkommen noch unter dem Vor-Corona-Niveau von 2019 liegt²².

²¹ [Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Hessen. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin](#)

²² [ADAC Staubilanz Hessen 2022](#)

2.3.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.3.3.1 Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer

Referent: Prof. Dr.-Ing.
Carsten Sommer

Rolle / Organisation:
Universität Kassel

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Sommer präsentierte in seinem Vortrag die Gesamtkostenrechnung von einzelnen Verkehrsträgern und strategische Handlungsmöglichkeiten für den zukunftsfähigen Verkehr in Hessen.

Im Rahmen eines vom BMDV geförderten Projektes, hat SV Sommer ein Verfahren entwickelt, das sowohl eine betriebswirtschaftliche Bewertung als auch eine Abschätzung und Monetarisierung externer Effekte erlaubt. Mithilfe des dabei entwickelten Tools können Kommunen eine betriebswirtschaftliche

Vollkostenrechnung ihres gesamten Ressourcenverzehr durchzuführen, der für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur und -leistungen anfällt. Hierbei werden die Verkehrsträger jeweils einzeln aufgeschlüsselt. Wesentliche externe Effekte, wie Klimafolgen, Luft- und Lärmschadstoffe, Unfallkosten sowie Gesundheitsnutzen im Fuß- und Radverkehr werden dabei berücksichtigt.

Am Beispiel der Stadt Heidelberg präsentierte SV Sommer die Ergebnisse des sogenannten CostTools, wobei SV Sommer darauf hinwies, dass die Ergebnisse der einzelnen Städte, die untersucht wurden, tendenziell eine ähnliche Richtung aufzeigen. So entstehen ungedeckte externe Kosten in Höhe von rund 121 Mio. Euro pro Jahr für den Pkw-Verkehr, was umgerechnet 808 EUR/Einwohner entspricht. Die Kosten im ÖPNV werden anhand des Tools mit rund ein Viertel der Pkw-Verkehr-Kosten angegeben, also 30 Mio. EUR (entspricht 202 EUR/Einwohner).

SV Sommer bemerkte in seinem Vortrag, dass es keine systematische und kontinuierliche Ermittlung der Aufwendungen und Erlöse für alle Verkehrsträger in Deutschland gebe. Die Methodik der Kostenanlastung bei den unterschiedlichen Verkehrsträgern sei inkonsistent, da keine vollständigen Daten vorlägen. Daher schlug SV Sommer vor, landes- bzw. auch bundesweit, derartige Erhebungen durchzuführen. Einzige Ausnahme bilde die systematische und kontinuierliche Ermittlung der Wegekosten für Bundesfernstraßen und die Kostendeckung im ÖPNV.

Gemäß einer Schätzung entstehen im Straßenverkehr ungedeckte Kosten i.H.v. 137 Milliarden EUR pro Jahr. Unter Abzug der auf Kfz entfallenden Mineralölsteuereinnahmen, die in

Deutschland zu 50 % zweckgebunden für das Straßenwesen zu verwenden sind,²³, seien es sogar 165 Milliarden Euro. Sommer wies daher darauf hin, dass diese Kosten eigentlich den Verursachenden selbst angelastet werden müssten.

Im weiteren Verlauf der Präsentation stellte SV Sommer die aus seiner Sicht wichtigsten Maßnahmen für zukunftsfähigen Verkehr vor. Dabei sieht er die Verknüpfung von Raum- und Verkehrssystem als elementar an, um gesellschaftliche Ziele zu erreichen (u.a. Reduktion der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2030). Zur Umsetzung dieser Ziele sei die Kombination von Push- und Pullmaßnahmen, die stärkere Berücksichtigung des ÖPNV in der Landesentwicklung sowie eine ausreichende Finanzierung des ÖPNV erforderlich. Die Finanzierung des ÖPNV könne bspw. durch die Lkw-Maut (wie in Baden-Württemberg), die Ermächtigungsgrundlage im Gesetz über kommunale Abgaben (z.B. Arbeitgeber-, Bürgerbeitrag) oder die Einführung von Parkgebühren-Verordnungen erfolgen.

2.3.3.2 Vortrag von Dr.-Ing. Tim Böltken

Referent: Dr.-Ing. Tim Böltken

Rolle / Organisation:
INERATEC GmbH

SV vorgeschlagen von: CDU

SV Böltken referierte in seinem Vortrag über die Möglichkeit zur Defossilisierung²⁴ des Verkehrs. Als aktuelles Problem präsentierte SV Böltken die Abhängigkeit von fossilen Kohlenwasserstoffen aus Erdöl und -gas und die Notwendigkeit, 70 % unserer Energien zu importieren.

Am Karlsruher Institut für Technologie hat SV Böltgen eine Technologie entwickelt, die es ermöglicht, aus Treibhausgasen z.B. aus Biogasen, Deponiegasen oder Abgasen, synthetische Kohlenwasserstoffe herstellen, die als erneuerbare Kraftstoffe eingesetzt werden können.

Mit modularen sogenannten Power-to-Liquid (PtL) Anlagen möchte INERATEC kompakte chemische Anlagen zur Produktion synthetischer Kohlenwasserstoffe anbieten, mit der die klassische chemische Reaktortechnologie um den Faktor 1.000 geschrumpft wird. Demnach sei es gemäß SV Böltken möglich, derartige Anlagen direkt an den Ort zu bringen, an denen effizient erneuerbare Energien produziert werden können, wie bspw. an Wind- oder Solaranlagen.

Durch das Verfahren von INERATEC kann Kraftstoff erzeugt werden, wobei derzeit eine Debatte darüber bestünde, ob dieser Kraftstoff auch im Automobilverkehr oder nur z.B. in einem Flugzeug verbrannt werden dürfte, weil dort keine Alternativen zur Elektrifizierung bestünden.

²³ <https://www.gesetze-im-internet.de/strfing/BJNR002010960.html>.

²⁴ Der Begriff Defossilisierung beschreibt die Umstellung von fossilen Energieträgern auf erneuerbare Alternativen.

In Hessen ist bereits eine PtL Pionier Anlage mit 10 MW am Industriepark Höchst in Planung und soll bis 2023 in Betrieb gehen. Der Vorteil des Standortes sei, dass hier Wasserstoff als Abfallprodukt anfallt und direkt verwertet werden könne. Mit dieser Anlage möchte INERATEC ein Zeichen setzen und zeigen, dass diese Technologie skalierbar ist und, dass sie auch exportiert werden kann.

2.3.3.3 Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Referent: Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Rolle / Organisation:
Frankfurt University of Applied Sciences

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

In Ihrem Vortrag präsentiert SV Schäfer das Thema Parkraummanagement als wichtige Stellschraube der Verkehrsplanung. Mit einem guten Parkraummanagement könne man die Auswahl des Ziels wie auch den Verkehrsfluss massiv beeinflussen. Gleichzeitig könne Parksuchverkehr vermieden werden, aber auch Verkehrsstärke und Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden.

SV Schäfer präsentierte zwei Beispiele aus dem Ausland, wo flächendeckende Parkraumbewirtschaftung bereits gelebt wird und Städte bspw. in Zonen mit entsprechenden Parkpreisen eingeteilt sind. In Deutschland zeige sich gemäß SV Schäfer oft ein anderes Bild, wie bspw. in Bonn. Hier liegt der Anteil von kostenlosen Parkmöglichkeiten in der Innenstadt bei 29 %. In Kassel zeigte SV Schäfer einen Flickenteppich auf, bei dem es sowohl vereinzelte Parkzonen mit Parkraumbewirtschaftung als auch innenstadtnahe große Bereiche gibt, in denen man kostenlos parken kann. Dies führe gemäß SV Schäfer zu dem Effekt, dass Autofahrende in die Innenstädte hineinfahren und nach freien Parkplätzen suchen, was den kompletten Verkehrsstrom entsprechend lenke. Als weiteres Problem führte SV Schäfer die zunehmende Fahrzeuggröße auf, die neue Dimensionen in Bezug auf Parken erfordere.

Den zunehmenden Fahrzeuggrößen könne man mit entsprechenden neuen Parkschildern entgegenwirken, die bspw. nur bestimmte Fahrzeugbreiten erlauben. Der Ausschuss zur StVO auf Bundesebene diskutiere derzeit hierüber.

Das Land solle Kommunen anregen und unterstützen, vor Ort ein flächendeckendes Parkraummanagement anzuwenden. Dabei spiele die Transparenz, i.S.v. nachvollziehbaren Parkgebühren, eine wichtige Rolle. Eine wesentliche Push-Maßnahme sieht Schäfer auch in der Erhöhung von Bewohnerparkausweisgebühren, Bußgeldern und entsprechenden Kontrollen. Im europaweiten Vergleich fielen die Bußgelder beim Falschparken gering aus.

2.3.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Die Schwerpunktthemen des dritten Themenblocks sind über die drei Vorträge breit gestreut. Dies ist auf die Auswahl der einzelnen Vorträge zurückzuführen, die fachlich divers ausfielen.

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Gesamtkostenrechnung betrachten und dabei externe Kosten berücksichtigen
- Verkehr defossilisieren
- Parkraummanagement stärken

Gesamtkostenrechnung betrachten und dabei externe Kosten berücksichtigen

Bei der Betrachtung einzelner Verkehrsmittel fallen betriebswirtschaftliche Kosten für bspw. Infrastruktur und Betrieb an. Zusätzlich fallen externe Kosten an, die es bei der Gesamtkostenrechnung zu beachten gilt. Dem gegenübergestellt gibt es aber auch externe Nutzen bspw. auch einen Gesundheitsnutzen im Fuß- und Radverkehr, der mitberücksichtigt wird.

Verkehr defossilisieren

Um die Abhängigkeit von fossilen Kohlenwasserstoffen aus Erdöl und -Gas zu reduzieren, gibt es u.a. Technologien, die eingesetzt werden können, um aus Treibhausgasen synthetische Kohlenwasserstoffe herzustellen, die als erneuerbare Kraftstoffe eingesetzt werden können.

Parkraummanagement stärken

Die Nachteile, die sich durch den Parksuchverkehr und die Intransparenz von Parkgebühren und/oder -ordnung ergeben, können durch ein geeignetes Parkraummanagement behoben werden.

2.3.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 3

In der Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 3 ging es zunächst um die Kostenwahrheit einzelner Verkehrsträger. Weiterhin wurde Parkraummanagement/-bewirtschaftung ausführlich diskutiert. In diesem Kontext wurde auch das Thema der Fahrzeuggröße aufgegriffen. Auch die Wahlfreiheit der Verkehrsmittel, die allgemeine Rolle des MIV, Mobilitätsbedürfnisse und Verhaltensänderung sowie Klimaziele und Mobilitätswirtschaft wurden von Abgeordneten, Sachverständigen und ständig beratenden Mitgliedern diskutiert.

2.4 Themenblock 4 – Flughafen / Flugverkehr (12. Sitzung + 14. Sitzung)

2.4.1 Sitzungen

Das Thema Flughafen / Flugverkehr wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 12 und 14). Dabei fokussierte sich Sitzung 12 (21. Februar 2022) auf den Flughafen Frankfurt / Cargo / Flughafen als internationale Verkehrsdrehscheibe, Flugverkehr als internationale Reiseoption, Wirtschaftsverkehr, Kurzstreckenflüge und Alternativen zum Flugverkehr. Sitzung 14 (28. März 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 3, 4 und 5.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Prof. Dr. Karl-Rudolf Rupprecht, Frankfurt University of Applied Science; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Dr. Pierre Dominique Prümm, Fraport AG; Vorschlag der FDP-Fraktion
- Klaus Froese, Lufthansa Airlines; Vorschlag der CDU-Fraktion
- Mathias Venema, ver.di Landesbezirk Hessen, Vorschlag der SPD-Fraktion
- Weiterhin war ein Vortrag des Umweltbundesamtes (Dipl.-Ing. Martin Schmied) geplant, der jedoch entfiel

2.4.2 Thematische Einordnung

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„Der Flughafen Frankfurt ist die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Der Flughafen Frankfurt hat sich über viele Jahre zu dem entwickelt, was er heute international repräsentiert.“ und „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?“

Die Fraport AG, als Eigentümerin des Flughafengeländes, gehört zu den führenden internationalen Unternehmen in der Airport-Branche und ist an insgesamt 31 Flughäfen auf vier Kontinenten aktiv. Dabei erwirtschaftete der Konzern im Jahr 2019 einen Umsatz i.H.v. 3,7 Milliarden EUR. Mit 81.000 Beschäftigten in etwa 450 Unternehmen zählt der Frankfurter Flughafen als die größte Arbeitsstätte Deutschlands und stellt damit einen Anziehungspunkt für weitere Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet dar. Im Jahr 2019 (vor der Corona-Pandemie) besuchten über 70 Mio. Passagiere den Frankfurter Flughafen. Dabei schlug der Flughafen ein

Cargo-Volumen von rund 2,21 Mio. Tonnen um²⁵. Nach Angaben des Bundesverbands deutscher Luftverkehrswirtschaft (BDL) ist der Frankfurter Flughafen demnach vor Leipzig der größte Frachtflughafen in Deutschland. Derzeit wird am Frankfurter Flughafen ein drittes Terminal gebaut, das auf 403.000 Quadratmeter Gesamtfläche für rund 19 Millionen Reisende p.a. entsteht.

Mobilitätstechnisch ist der Flughafen an die Autobahnen A3, A67 und A5 angebunden. Weiterhin gibt es einen Regionalbahnhof, der eine Verbindung des Flughafens mit den umliegenden Städten Frankfurt, Offenbach, Hanau, Aschaffenburg, Rüsselsheim, Mainz und Wiesbaden verbindet. Hierfür stehen die S-Bahn-Linien S8, S9 sowie Regionalzüge der Linien RB58, RE59, RE2 und RE3 zur Verfügung. Der Flughafen liegt dabei im Einzugsgebiet des RMV²⁶. Der Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens ermöglicht die einfache An- und Abreise per Bahn aus ganz Deutschland sowie dem europäischen Ausland. In diesem Zusammenhang wird von der Deutschen Bahn das Angebot Rail & Fly angeboten, bei dem Reisende bei entsprechender Buchung eine Ermäßigung auf die Bahnreise zu Ihrem Flug erhalten können. Nach Einschätzung des HMWEVW ist der Flughafen Frankfurt in Bezug auf Intermodalität sehr gut aufgestellt und einer der wenigen Flughäfen in Deutschland mit Fernbahnhof (lediglich CGN, DUS und LEJ haben auch einen solchen) und der Einzige, der ein nennenswertes Fernverkehrsangebot ab diesem Bahnhof aufweisen kann (ca. 200 Fernverkehrszüge der DB pro Tag). Im europäischen Vergleich weisen v.a. die Flughäfen AMS und CDG ähnlich gute Strukturen auf.

Basierend auf der Stellungnahme des HMWEVWs²⁷ war durch die Corona-Pandemie der Flugverkehr zeitweise stark eingeschränkt, was insbesondere Auswirkungen im Passagierverkehr hatte. In Bezug auf Cargo ist anzumerken, dass am Flughafen Frankfurt im Jahr 2021 das Aufkommen des Air Cargo Verkehrs um 18,7 % auf rund 2,32 Mio. Tonnen gesteigert werden konnte. Damit wurde für den Bereich Cargo das beste Jahresergebnis in der Geschichte des Flughafens Frankfurt erzielt. Gemäß Prognose des BMDVs ist von einem weiteren Wachstum im Güterverkehr auszugehen.

Kurzstreckenflüge am Flughafen Frankfurt transportieren zum einen Originärpassagiere mit Start/ Ziel in Frankfurt. Einen großen Anteil nimmt aber der Umsteigeverkehr ein, d.h. Passagiere, die die Kurzstreckenflüge als Zubringer zu ihrem Weiterflug zu weltweiten Destinationen nutzen. Umsteigepassagiere sind nach Einschätzung des HMWEVW schwieriger auf die Bahn umzulenken als Originärpassagiere, da der Zubringerflug oftmals als die bequemere Alternative wahrgenommen wird. Hier ist das Risiko einer Abwanderung auf benachbarte Drehkreuze sehr hoch.

Fraport hat gemäß der Stellungnahme des HMWEVW weitreichende Reduktionsziele, der von ihr verantworteten CO₂ Emissionen für 2030, 2040 bzw. 2045, beschlossen. Sowohl die Fraport

²⁵ [Über uns \(fraport.com\)](https://www.fraport.com/de/ueber-uns)

²⁶ [Öffentlicher Nahverkehr \(frankfurt-airport.com\)](https://www.frankfurt-airport.com/de/oeffentlicher-nahverkehr)

²⁷ Vgl. Stellungnahme HMWEVW

AG als auch der Fraport Konzern mit seinen Beteiligungen wird das Ziel verfolgen, bis 2045 keine CO₂ Emissionen (Scope 1 und 2) mehr zu emittieren und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um dieses Ziel sowie die Zwischenziele zu erreichen. Dabei soll dieses Ziel durch tatsächliche Emissionsreduktion im Flughafenbetrieb erreicht werden, und nicht durch den Kauf von Kompensationszertifikaten.

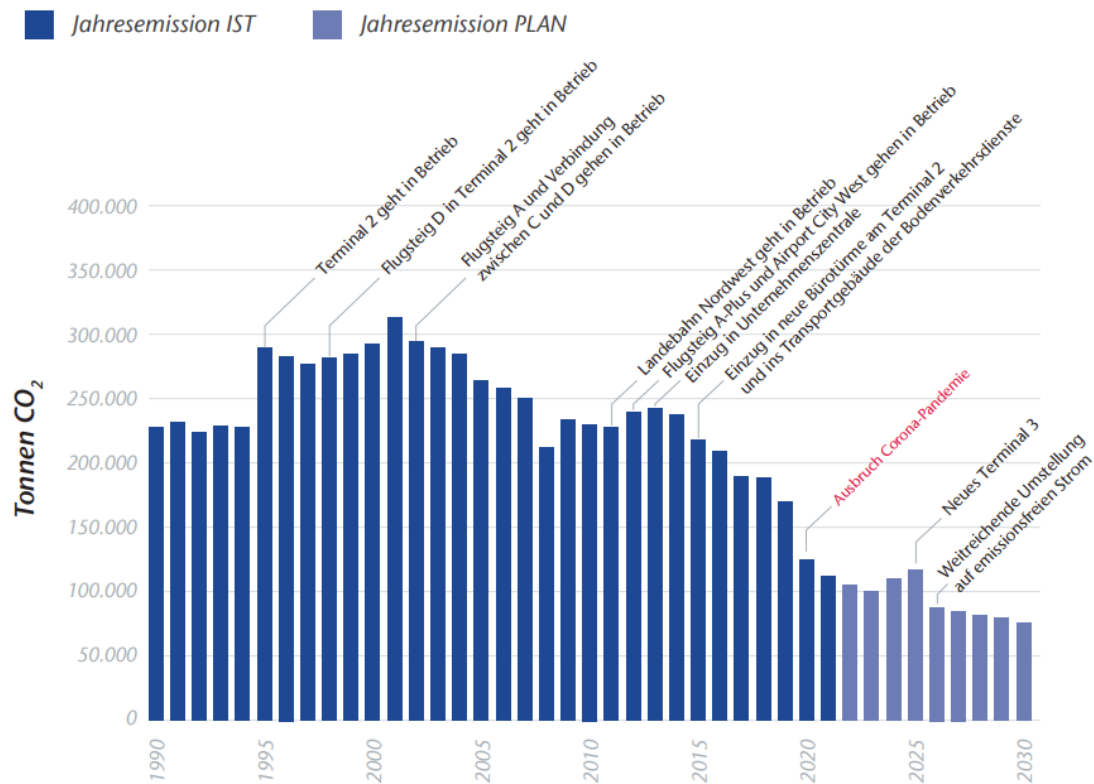


Abbildung 5: CO₂-Emission der Fraport AG – von 1990 bis 2021 und der Trend bis 2030²⁸

In den vergangenen Jahren wurden durch die Landesregierung, das Forum Flughafen und Region (FFR), die Deutsche Flugsicherung (DFS) und die Luftverkehrswirtschaft bereits zentrale Eckpunkte umgesetzt, um Mensch um Umwelt besser zu schützen. Beispiele sind die Einführung einer Lärmobergrenze, die Einführung des Betriebskonzepts für Siebenstündige Lärmpausen in der Nacht bei Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb), die engmaschige Überwachung der Einhaltung der weitreichenden nächtlichen Betriebsbeschränkungen und Ahndung etwaiger Verstöße sowie weitere Maßnahmen zum Fluglärmschutz.

Die Wasserstoffstrategie des HMWEVW sieht in Hessen bestimmte Verkehrssegmente des Luftverkehrs perspektivisch als einen zentralen Anwendungsbereich für grünen Wasserstoff.

²⁸ [Fraport | Infografik Aktiv für den Klimaschutz](#)

2.4.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.4.3.1 Vortrag von Prof. Dr. Karl-Rudolf Rupprecht

Referent: Prof. Dr. Karl-Rudolf Rupprecht

Rolle / Organisation:
Frankfurt University of Applied Sciences

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

In seinem Vortrag fokussierte SV Rupprecht sich auf die Steuerungsmöglichkeiten in Hessen, den Luftverkehr ökologisch zu organisieren und den Flughafen wirtschaftlich weiterzuentwickeln.

Als grundsätzliche Steuerungsmöglichkeiten im Luftverkehr unterschied SV Rupprecht die globale Ebene (bspw. Übereinkommen von Paris, Kyoto Protokoll, CORSIA), die EU-Ebene (bspw. European Green Deal, European Emission Trading Scheme), die Bundesebene (bspw. Strategische Ausrichtung und rechtlicher Rahmen,

Steuern und Abgaben, Förderprogramme und Infrastrukturmaßnahmen) sowie die Landesebene. Auf Landesebene präsentierte SV Rupprecht die Steuerungsmöglichkeiten im Bereich Entgelte und Gebühren, Infrastrukturmaßnahmen für mehr Intermodalität, Verfahren und Eigentumsrechte. In diesem Zusammenhang betonte SV Rupprecht, dass der Flughafen im Mehrheitsbesitz des Landes Hessen ist.

Anhand globaler und bundesweiter Daten stellte SV Rupprecht die steigenden Prognosen im Passagierverkehr vor und damit die einhergehende Wirtschaftskraft und den Wohlstand der Bevölkerung der Region durch die Drehscheibe Frankfurt Airport.

Gemäß SV Rupprecht werden aufgrund der digitalen Transformation, wie auch durch den Klimawandel, Umbrüche im Luftverkehr erzwungen, die Innovationen erfordern. Forschung und Perspektivwechsel seien bei der Betrachtung der Herausforderungen voraussetzend.

SV Rupprecht präsentierte Möglichkeiten zur Einsparung von CO₂ bis 2050 durch ein verbessertes Luftverkehrsmanagement (bspw. Nutzung alternativer Kraftstoffe) und Ground Operations (bspw. durch Elektrifizierung). SV Rupprecht erläuterte außerdem das Ziel, den Frankfurter Flughafen (FRA) zur besten intermodalen Drehscheibe weiterzuentwickeln. Hierzu zeigte er einige Stellschrauben auf, die das Fliegen in Zukunft komfortabler machen sollen (u.a. „Seamless Travelling“, höhere Sicherheit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Umsteigemöglichkeiten auf Fernzüge Deutschland- und EU-weit).

Hinsichtlich des ökologischen Umbaus betonte SV Rupprecht die Weiterentwicklung der Steuerungshebel durch das Land Hessen im Bereich Gebühren und Entgelte (bspw. Emissions- und Schadstoffgebühren). Weiterhin seien auch Infrastrukturmaßnahmen zum Ausbau

intermodaler Mobilitätsangebote ein Hebel. Auch die Initiierung und Förderung von Forschungsvorhaben durch das Land Hessen präsentierte SV Rupprecht in seinem Vortrag.

2.4.3.2 Vortrag von Dr. Pierre Dominique Prümm

Referent: Dr. Pierre Dominique Prümm

Rolle / Organisation: Fraport AG

SV vorgeschlagen von: FDP

SV Prümm referierte zu den Auswirkungen und Maßnahmen während der Corona-Pandemie am Frankfurter Flughafen, den Besonderheiten des Flughafens als Hub, und den Möglichkeiten für die Mobilität der Zukunft.

Anhand von Daten aus dem Jahr 2019 (vor der Corona-Pandemie), präsentierte SV Prümm die Ausgangslage am Frankfurter Flughafen. In dem Zusammenhang beschrieb er die hohe Bedeutung der Hub-Funktion und damit den Wettbewerbsvorteil in Frankfurt. Ohne diese Funktion wären über zwei Drittel des Destinationsportfolios gefährdet. Die Corona-Pandemie habe den Passagierverkehr in Frankfurt de facto zum Erliegen gebracht, mit Einbrüchen bis zu 98 % im Passagierverkehr. Rekordvolumina seien jedoch bei Cargo zu erkennen. Trotz Wachstumsaussichten sei die mögliche Bandbreite des Wachstums im Luftverkehr mit deutlicher Unsicherheit behaftet (Stand: 02/2022). Anhand von Umfragen präsentierte SV Prümm, dass aktuell (Stand: 02/2022) Geschäftsreisen auf niedrigerem Niveau unverzichtbar blieben, wobei ein Aufholeffekt in den nächsten 2 Jahren erwartet würde. Dies begründete SV Prümm durch die nicht vorhandenen Alternativen für Interkontinentalreisen.

Im Luftfrachtbereich sei es der Fraport gelungen mithilfe digitaler Lösungen die Marktposition in der Krise zu verbessern. Konkret wurde dabei durch entsprechende Systeme eine Prozess-Effizienz erzielt, die einen passgenauen Einsatz begrenzter Ressourcen ermögliche. Aufgrund der Wachstumsprognosen hält die Fraport am Ausbau der Infrastruktur (Terminal 3) fest. Die Fertigstellung ist bis 2026 geplant und ermögliche erstmals Überkapazitäten zur Sanierung der alten Terminals.

Als zentrale Herausforderung der Branche ging SV Prümm auf die Möglichkeiten zur klimaschonenden bzw. möglichst klimaneutralen Organisation des Luftverkehrs ein. Hierbei betonte er, dass dies ohne staatliche Regulierungen nicht gelingen könne. Das Maßnahmenpaket „Fit for 55“²⁹ der EU, das klimaneutralen Luftverkehr bis 2050 erzielen soll, unterstütze die Fraport daher grundsätzlich, es sei aber wichtig, dass diese Maßnahmen wettbewerbsneutral umgesetzt werden. Als konkrete Maßnahme ging SV Prümm in seinem Vortrag auf die Möglichkeit zur Anpassung der Sustainable Aviation Fuel Beimischquoten ein, wobei die Marktverfügbarkeit einen zentralen Engpass darstelle. Im Bereich alternativer

²⁹ Anmerkung der Berichterstattung: „Fit for 55“ stellt ein europäisches Klimagesetz dar, das rechtlich verpflichtet, Emissionen in der EU bis 2030 um mindestens 55 % zu senken (Quelle: [EU-Klimaschutzpaket Fit For 55 | Bundesregierung](#)).

Antriebe sieht SV Prümm einen großen Hebel, basierend auf der Tatsache, dass die am Frankfurter Flughafen gemessenen CO₂-Werte zu 90 % dem Flugverkehr selbst (An- und Abflug) zuzuordnen sind. Demnach könne klimaneutraler Luftverkehr nur mit alternativen Antrieben gelingen, was allerdings an den Airlines selbst hänge.

In Bezug auf die Maßnahmen im Bereich Klimaschutz präsentierte SV Prümm, wie die Fraport Änderungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes in eigenen Klimaschutzzielen abbildet. Demnach investiere die Fraport insgesamt ca. 300 Mio. EUR in Klimaschutz und Emissionsreduzierung. Dabei setze die Fraport u.a. auf eine konsequente Reduzierung des Verbrauchs und der Erzeugung (durch Photovoltaik am Flughafen) bzw. Nutzung nachhaltigen Stroms (On- und Offshore Windparks).

Abschließend ging SV Prümm noch auf das Thema der Intermodalität ein und die Bahn als Alternative zum Luftverkehr auf kurzen Strecken. Hierbei betonte SV Prümm jedoch, dass die Erwartungen nicht zu groß sein sollten. Gerade für umsteigende FRA-Passagiere, die einen sehr hohen Anteil am Frankfurter Flughafen ausmachen, sei das Flugzeug auch auf kurzen Strecken häufig die bequemere Alternative. Bei entsprechender Verzahnung der Verkehrsträger sieht SV Prümm Potenzial, zusammen mit der DB und der Lufthansa, ein „Intermodal Landmark“ in Europa zu definieren.

2.4.3.3 Vortrag von Klaus Froese

Referent: Klaus Froese

Rolle / Organisation:
Lufthansa Airlines

SV vorgeschlagen von: CDU

SV Froese knüpfte an den Vortrag von SV Prümm thematisch an. Zunächst präsentierte SV Froese die Lufthansa Group anhand von Zahlen (vor der Corona-Pandemie) und ging anschließend auf die Krisenjahre 2020 / 2021 ein, in denen die Lufthansa Milliardenverluste verschrieb und Arbeitsplätze reduzieren musste. Zum Zeitpunkt, an dem die Präsentation durch SV Froese gehalten wurde (02/2022),

stand die Lufthansa bei ca. 50 % der durchgeführten Flüge im Vergleich zu 2019 und einem Sitzladefaktor von 59 %. Bis Vor-Corona-Werte wieder erreicht würden, sei die Luftfahrtbranche und die Lufthansa gemäß SV Froese noch ein gutes Stück entfernt. Gleichzeitig betonte SV Froese die Krise als Katalysator für gesellschaftliche Veränderung, die sich durch veränderte Kundenbedürfnisse und dem „Druck auf das Freiheitsgefühl“ bemerkbar mache. Die Gesellschaft der Zukunft sei durch neue Werte und Ziele geprägt (Smartness).

In Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts betonte SV Froese, wie auch zuvor SV Rupprecht und SV Prümm, die Bedeutung des Flughafen Frankfurts als Hub. Frankfurt lebe demnach von Umsteigern von bzw. nach ganz Europa, zumal Lang- und Kurzstrecke einander bedingen. In diesem Kontext stellte SV Froese auch die steigende Bedeutung von Hubs (vs. Direktverbindungen) in der Krise heraus.

Im weiteren Verlauf präsentierte SV Froese die Mehrkosten, die durch „Fit for 55“ für die Lufthansa entstehen würden. Bei einer 1:1 Übertragung auf die Lufthansa würden so Mehrkosten von knapp unter 1 Milliarde EUR bis 2025 entstehen. Davon fallen 6 bis 7 Milliarden EUR (dies entspricht dem Lufthansa Gewinn in guten Jahren) bis 2030 und 15-20 Milliarden EUR bis 2035 an. Gleichzeitig laste ein enormer Druck auf der Lufthansa, nach der Krise profitabel zu werden (Schuldentilgung). Wettbewerber am Golf und Bosphorus seien u.a. durch deutlich weniger Regulierungen geprägt. Auch Nicht-EU Airlines seien im Verkehrsstrom Europa-Asien, im Gegensatz zu EU-Airlines, maximal auf den kürzeren Zubringerflügen regulatorisch erfasst. Deshalb komme es zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung zulasten von EU-Airlines und EU-Airports, so SV Froese. Die Regulatorik beziehe sich u.a. auf Sozialstandards, Standortkosten, den europäischen Emissionshandel, die Sustainable Aviation Fuel Quote und die Kerosinsteuer. Aus Sicht von SV Froese seien daher Anpassungen in Bezug auf „Fit for 55“ notwendig, um auch die eigentlichen Ziele zu erreichen. Demnach müssen erstens Zubringerflüge im EU-ETS (European Union Emissions Trading System, europäischer Emissionshandel) gleichgestellt werden. Weiterhin müsse die SAF (Sustainable Aviation Fuel)-Quote auf der Langstrecke von allen Airlines finanziert werden. Und drittens sei die Einführung einer Kerosinsteuer abzulehnen.

In Bezug auf die Intermodalität betonte SV Froese die Möglichkeiten zum Ausbau für bessere Konnektivität und Ersatz Ultra-Kurzstrecken. Weitere Ausbaustufen des AIRail Terminals benötigten politische Unterstützung und Finanzierung durch Bund und Land.

SV Froese schloss mit dem Thema Flottentransformation als Invest für niedrigere Lärm- und CO₂-Emissionen ab. Lufthansa selbst plane bis 2030 den Ausstoß an CO₂ Emissionen um 32 % über Flottenerneuerung, Ops-Effizienz und SAF-Beimischung zu reduzieren. Mit zusätzlicher CO₂-Kompensation könne gemäß SV Froese das Ziel von insgesamt 50 % Reduktion bis 2030 erreicht werden.

2.4.3.4 Vortrag von Mathias Venema

Referent: Mathias Venema

Rolle / Organisation: ver.di
Landesbezirk Hessen

SV vorgeschlagen von: SPD

In seinem Vortrag fokussierte sich SV Venema auf die arbeitspolitischen und sozialen Aspekte am Frankfurter Flughafen. Dabei betonte er die Bedeutung der guten Erreichbarkeit der Arbeitsstätte. Hierfür brauche es v.a. für die Beschäftigten ein durchgehendes und kurz getaktetes (auch nachts) verlässliches ÖPNV- und Fernverkehrs-Angebot sowie eine Attraktivitätssteigerung im Bereich der Jobtickets. SV Venema wies auf die vielen frühen Schichten am Flughafen hin, zu denen man nur mit großen Problemen mit dem ÖPNV zum Flughafen hinkäme. Daher würden viele Beschäftigte auf das Auto zurückgreifen.

Bezugnehmend auf die Fahrzeuge des Bodenverkehrsdienstes forderte SV Venema die Elektrifizierung der alten Dieselfahrzeuge. Hierfür brauche es Fördermittel. Flugzeuge können

gemäß SV Venema Bodenstrom nutzen, um CO₂ und Treibstoff einzusparen, wie es bspw. in Kopenhagen der Fall sei. Auch sollten Flugzeuge so weit möglich mit (Elektro-)Schleppern über das Flugfeld bewegt werden, um die energieintensive Nutzung der eigenen Triebwerke zu reduzieren.

Mit Blick auf „Fit for 55“ warb SV Venema dafür, sicherzustellen, dass ein gleicher Wettbewerb für alle Airlines und Flughäfen bestehe. Umgehungslücken, wie die Nutzung von Hubs außerhalb der EU oder Tankering, müssten hierbei geschlossen werden. SV Venema betonte in dem Kontext, dass Deregulierung und Liberalisierung durch die EU-Kommission seit 1996 auf Kosten der Beschäftigten gingen. Arbeits- und Tarifbedingungen müssen sich gemäß SV Venema verbessern, insbesondere vor dem Hintergrund, dass viele Beschäftigte nach der Corona-Pandemie nicht wieder an den Flughafen zurückkämen. Weiterhin sei es wichtig, soziale Standards nicht gegen Klimaschutz und dessen Kosten ausspielen.

2.4.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Hoher Einfluss der Corona-Pandemie auf den Flugverkehr
- Bedeutung von Frankfurt als Hub
- Adaptionen in der Luftverkehrsbranche und Anpassung des „Fit for 55“ Pakets

Hoher Einfluss der Corona-Pandemie auf den Flugverkehr

Im Rahmen aller vier Vorträge wurde auf das disruptive Ereignis der Corona-Pandemie eingegangen, zumal der Luftverkehr hier eine der am stärksten beeinträchtigten Branchen darstellte. Besonders hervorzuheben sind hier die Auswirkungen im Passagierverkehr, der massiv eingebrochen ist, während Cargo sogar höher ausfiel als in Vergleichsjahren. Die SV brachten aus unterschiedlichen Blickwinkeln die Folgen der Corona-Pandemie rüber, wobei die wirtschaftliche Bedeutung für einzelne Unternehmen, wie auch für den Wirtschaftsstandort Frankfurt/Rhein-Main allgemein betont wurde. Auch die Konsequenzen auf Beschäftigungsebene wurden deutlich.

Bedeutung von Frankfurt als Hub

Im Rahmen der Vorträge wurde die Bedeutung des Frankfurt Airports als Hub für Europa vielfach wiederholt. Auch steigende Prognosen im Luftverkehr gingen gemäß der SV mit der Wirtschaftskraft und den Wohlstand der Bevölkerung der Region einher.

Adaptionen in der Luftverkehrsbranche und Anpassung des „Fit for 55“ Pakets

Alle Vorträge der SV betonten die Bedeutung und auch die Möglichkeiten diverser Klimaschutzmaßnahmen zur Sicherstellung der Mobilität der Zukunft. So wurde das „Fit for 55“ Paket mehrfach erwähnt, das als europäisches Klimagesetz rechtlich dazu verpflichtet, Emissionen in der EU bis 2030, um mindestens 55 % zu senken. Grundsätzlich wurde die Zielsetzung seitens der SV unterstützt, jedoch seien die Maßnahmen wettbewerbsneutral umzusetzen. Konkret fordere dabei die Aviation Alliance Fit for 55 (u.a. mit Fraport und Lufthansa) Anpassungen. Hier sollen erstens im Bereich der Zubringerflüge im EU-ETS Airlines gleichgestellt werden. Zweitens sei die SAF-Quote auf der Langstrecke von allen Airlines, bspw. durch eine streckenabhängige SAF-Abgabe zu finanzieren. Drittens sei die Einführung einer Kerosinsteuer abzulehnen, da dies ein Konjunkturprogramm für unregulierte Hubs und Drehkreuze außerhalb Europas darstelle.

2.4.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 4

In der Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 4 ging es um die Rolle des Frankfurter Flughafens als Wirtschaftsfaktor. Weiterhin wurden der Flugverkehr und mögliche Alternativen, v.a. vor dem Hintergrund der Umweltauswirkungen, diskutiert.

2.5 Themenblock 5 – Freizeitmobilität (13. Sitzung + 14. Sitzung)

2.5.1 Sitzungen

Das Thema Freizeitmobilität wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 13 und 14). Dabei fokussierte sich Sitzung 13 (10. März 2022) auf Wegezwecke für Freizeitaktivitäten, Reiseverkehr und Freizeitluftfahrt. Sitzung 14 (28. März 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 3, 4 und 5.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

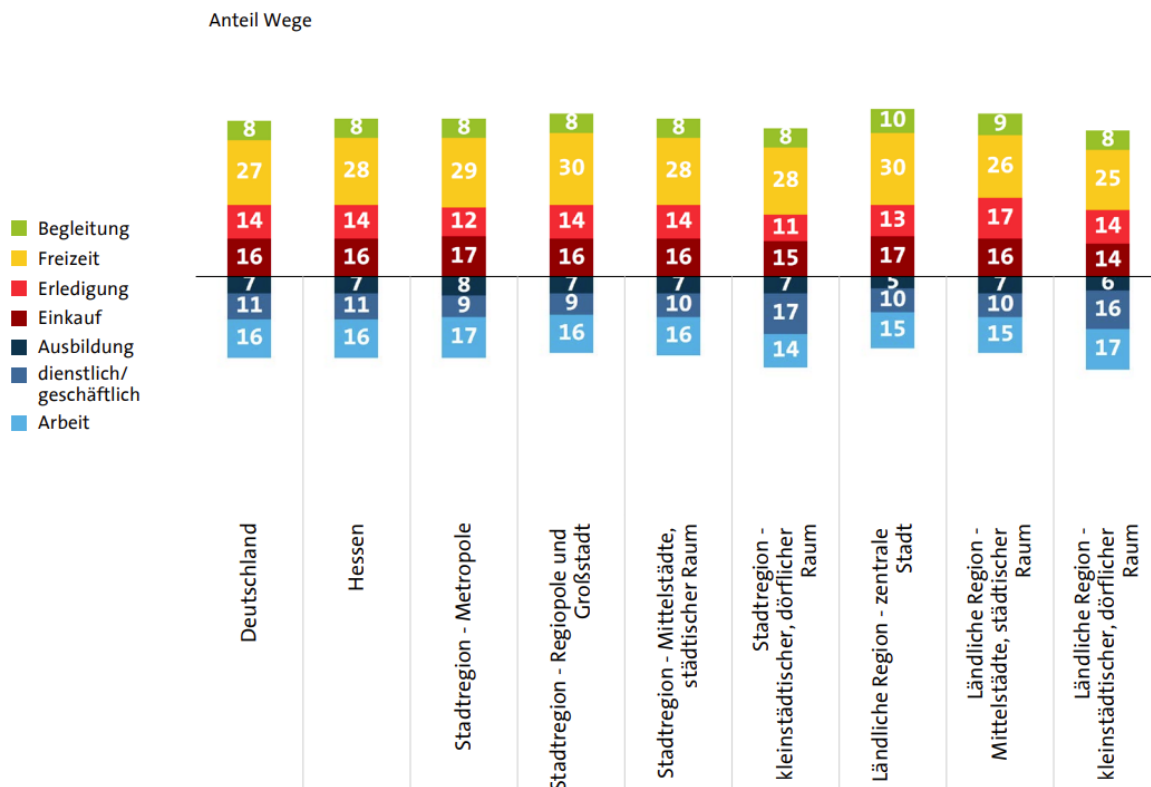
- Prof. Dr. Barbara Lenz, Institutsleiterin / Ständige Sachverständige der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Bente Grimm M.A., Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa (NIT) Kiel; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Prof. Dr. Sven Groß, Institut für Tourismusforschung (ITF), Wernigerode; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute

- Prof. Dr. Ueli Haefeli, INTERFACE Politikstudien Forschung, Beratung GmbH Luzern; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute

2.5.2 Thematische Einordnung

Freizeitaktivitäten sind in der Regel mit einem Ortswechsel verbunden, der wiederum Verkehr verursacht. Hierbei spricht man von Freizeitmobilität. Dabei geht es sowohl um alltägliche Freizeitmobilität als auch um Verkehre, die bspw. durch Ausflüge, Kurztrips oder Urlaube entstehen³⁰.

Die überwiegenden Wege in Hessen werden zur Arbeit bzw. im Rahmen der Arbeit (dienstlich / geschäftlich), oder zur Bildungseinrichtung / Ausbildung zurückgelegt (34 % in Summe). Danach folgen Freizeitwege (28 %), Wege zum Einkaufen (16 %), für Erledigungen (14 %) und Wege zur Begleitung (8 %). Die Zweckstruktur der Wege unterscheiden sich regional nur geringfügig³².



Angaben in Prozent; an 100 Prozent Fehlende: weiß nicht, keine Angabe bzw. nicht zuzuordnen

Abbildung 6: Wegzwecke nach Raumtyp³¹

³⁰ Götz & Stein, 2018

³¹ [Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Hessen. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin \(nahmobil-hessen.de\)](https://www.nahmobil-hessen.de)

Dabei unterscheidet sich der Anteil der Wegzwecke in Hessen kaum vom bundesweiten Durchschnitt. Werden die Hauptverkehrsmittel bei Freizeitwegen betrachtet (basierend auf dem Anteil der Wege), wird gemäß des Modal Splits vor allem der Fußverkehr für Freizeitwege genutzt (33 %). Betrachtet man den Modal Split im Freizeitbereich basierend auf dem Anteil der Personenkilometer ist v.a. der MIV (MIV-Fahrer und -Mitfahrer) mit 72 % weit vor den anderen Verkehrsmitteln³².

2.5.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.5.3.1 Vortrag von Prof. Dr. Barbara Lenz

Referent: Prof. Dr. Barbara Lenz

Rolle / Organisation:
Institutsleiterin
Verkehrsforschung des
Deutschen Zentrums für Luft-
und Raumfahrt

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Lenz präsentierte in Ihrem Vortrag die Grundlagen der Freizeitmobilität anhand quantitativer Daten für Hessen und Deutschland.

Als Freizeit definierte SV Lenz, basierend auf dem Gabler Wirtschaftslexikon, die Zeit, die außerhalb der Arbeitszeit liegt und über deren Nutzung der oder die Einzelne selbst (frei) entscheiden kann. Im Schnitt verbringen Personen, gemäß einer Zeitverwendungsauswertung in Deutschland (2012/13) 5,5 Stunden Ihrer Zeit als Freizeit (exklusive Wegezeiten), wobei sowohl die Aktivitäten als auch der Umfang der Zeit altersabhängig variiert. Die MiD

Auswertung unterteilt Freizeitaktivitäten in die drei Kategorien Einkauf, private Erledigungen und Freizeit. Hierbei wies SV Lenz darauf hin, dass die subjektive Einschätzung der Befragten über die Aufteilung in eine der jeweiligen drei Kategorien entscheide. In diesem Kontext präsentierte SV Lenz den Besuch oder das Treffen mit Freunden, Verwandten oder Bekannten als die wichtigste Freizeitaktivität, wegen der die Menschen aus dem Haus gingen (25-30 %). Dabei betonte SV Lenz, dass Urlaub als separate Kategorie betrachtet werden müsse (vgl. MiD: „Reisemodul“).

Der Modal Split wird im Bereich der Freizeitmobilität im Rahmen der MiD-Studie entsprechend ausgewertet. So lag ein hoher Anteil an Fußwegen (40 %), an Fahrradwegen (33 %), an motorisiertem Individualverkehr, sowohl als Mitfahrer (42 %) als auch als Fahrer (19 %), und an ÖPV (26 %) vor. Die Freizeitwege gehören innerhalb der Wegekategorien zu den

³² [Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Hessen. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin \(nahmobil-hessen.de\)](#)

längsten Wegen, was gemäß SV Lenz daran liege, dass wir besonders viele Freizeitwege an den Wochenenden haben. An diesen seien die Wege entsprechend lang. Deshalb sei der Durchschnittswert für die Freizeitwege genauso hoch wie der für die Arbeitswege (15 km).

Im Kontext des Modal Splits wies SV Lenz auf zwei Besonderheiten hin. So liegt zum einen ein hoher Anteil an Fußwegen vor. Zum anderen falle der Anteil an Mitfahrern hoch aus. Dies deute darauf hin, dass Freizeitwege überdurchschnittlich häufig in Gemeinschaft zurückgelegt werden.

Im Jahresvergleich (2002, 2008 und 2017) der MiD-Auswertungen präsentierte SV Lenz die für Hessen leicht zurückgehenden Anteile der Freizeitwege an der Gesamtanzahl der Wege. Im Bereich der Freizeitwege sind jedoch mehr Personenkilometer zurückgelegt worden. Dies ließe darauf schließen, dass möglicherweise weniger zu Freizeitaktivitäten gefahren wurde, dafür aber die Wege, die zurückgelegt worden, länger ausgefallen sind.

Abschließend ging SV Lenz noch auf die Startzeiten der Wege (Uhrzeit) ein, bei denen ein Peak im Bereich Freizeitwege im Nachmittag zu erkennen ist.

2.5.3.2 Vortrag von Bente Grimm M.A.

Referent: Bente Grimm M.A.

Rolle / Organisation: Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT)

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

SV Grimm referierte zum Thema Reiseverhalten und nachhaltigem Tourismus. Sie präsentierte in dem Zusammenhang aktuelle Nachfragedaten aus der Reiseanalyse, basierend auf umfangreichen Untersuchungen zum Urlaubsreiseverhalten der Menschen in Deutschland. Die Analyse wurde als Beteiligungsuntersuchung durchgeführt, bei dem das NIT u.a. für die Hessen Agentur tätig war. SV Grimm wies darauf hin, dass die Analysen auf einer Vielzahl an Interviews beruhen und durch eine Onlinebefragung ergänzt werden.

Den Urlaubs- und Kurzurlaubsreisemarkt erfasste SV Grimm in Ihrem Vortrag anhand der rund 55 Mio. Urlaubsreisen (5+ Tage), die im Jahr 2021 durchgeführt wurden, und knapp 51 Mio. Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage). Demnach entfallen 63 % der Urlaubsreisen auf das Ausland und 37 % auf das Inland. Bei Kurzurlaubsreisen ist der Anteil der Inlandsreisen mit 84 % deutlich höher. Mit Blick auf Hessen zeigt sich, dass 1 % der Befragten eine Urlaubsreise nach Hessen machen, bei Kurzurlaubsreisen sind es 4 %. Das Auto liegt bei der Verkehrsmittelwahl in Hessen im Jahr 2021 mit 56 % an erster Stelle (im Vergleich: In Deutschland liegt es bei 55 %). Das Flugzeug wird in 32 % der Fälle in Hessen als Verkehrsmittel bei Urlaubsreisen genutzt, gefolgt von der Bahn mit 8 % und dem Bus mit 2 %. Die Auswertung auf Bundesebene spiegelt trotz der Knotenpunkte Frankfurt Flughafen und Frankfurt Bahnhof ein ähnliches Bild gemäß SV Grimm. Der Einfluss der Corona-Pandemie ist laut SV Grimm durch das geänderte Urlaubsreiseverhalten in den Daten deutlich ersichtlich. So stand das Flugzeug als Verkehrsmittel kurz davor, das Auto zu überholen. Weiterhin stellte SV Grimm im Kontext der

Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsreisen die Abhängigkeit des Verkehrsmittels, das für die Anreise genutzt wurde, und dem Verkehrsmittel vor Ort dar.

Bei Kurzurlaubsreisen dominiere sowohl vor als auch während der Corona-Pandemie das Auto als Verkehrsmittel (69 % bundesweit), wobei auch die Bahn mit 20 % einen hohen Anteil aufweist. Dies ist auf die häufigen Städtereisen mit entsprechender Bahnanbindung zurückzuführen.

Die durchschnittlichen Ausgaben pro Urlaubsreise betragen im Jahr 2021 1.017 EUR, wobei insbesondere die Flugreisen über diesem Durchschnitt lagen. Ausgaben für Kurzreisen lagen gemäß der Datenerhebung durchschnittlich bei 303 EUR. Neben dem Einkommen und der sozialen Schicht entscheide auch die Einstellung und die Orientierung gemäß SV Grimm über die Verkehrsmittelwahl. Das habe oft mit Gewohnheitsentscheidungen zu tun, wodurch erst gar nicht über Alternativen nachgedacht werde, so SV Grimm. Auch das Thema Flugscham griff SV Grimm auf und präsentierte, dass 73 % der Befragten mehr oder weniger ein schlechtes Gewissen wegen der Klimabelastung bei Flugreisen hätten.

Abschließend ging SV Grimm auf die Bedeutung ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen ein, die seit einigen Jahren zunehmend steige. Hierin stecke gemäß SV Grimm großes Potenzial, weshalb diese Bedürfnisse stärker berücksichtigt werden müssten. Wichtig sei dabei die Kommunikation: Die Sektoren Mobilität und Tourismus müssten stärker miteinander verzahnt werden, um die Menschen besser über Anreise-Verkehrsmittel und die Mobilität am Urlaubsort informieren zu können.

2.5.3.3 Vortrag von Prof. Dr. Sven Groß

Referent: Prof. Dr. Sven Groß

Rolle / Organisation: Institut für Tourismusforschung (ITF)

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

In seinem Vortrag grenzte SV Groß Freizeit- und touristische Mobilität in Deutschland begrifflich ab und präsentierte verschiedene Trends und Best Practices aus Hessen.

Zu Beginn zeigte SV Groß auf, wie heterogen die Begriffe der Freizeit- und touristischen Mobilität sind und unterteilte diese daher in die Kategorien häusliche Freizeit, Freizeitmobilität und Tourismus. Zudem unterschied SV Groß in seinem Vortrag die Zweckmobilität (bspw. Pkw, Flug, Bus) von der Erlebnismobilität (Radfahrende, Wandernde, Kreuzfahrende). Anschließend ging SV Groß auf ausgewählte Trends im Bereich der Freizeit- und touristischen Mobilität ein und hinterlegte diese mit spezifischen Best Practice Beispielen. Dabei präsentierte er zunächst den Trend der Digitalisierung und stellte in dem Zusammenhang die Rolle des Smartphones heraus, die mithilfe von Apps die Customer Journey digital begleiten. Als weiteres Beispiel führt er die KI-basierte Modellierung von Auslastungsprognosen auf, die Touristen dabei unterstützen, im Sinne des Besuchermanagements ggf. alternative Reiseziele, Erlebnisse oder Mobilitätsangebote zu erhalten.

Als weiteren Trend führte SV Groß den Individualismus auf, der sich bspw. im individuellen (E-) Car-Sharing oder den Trends zur Nutzung von Reisemobilen widerspiegelt. Auch der Trend „Preiswert“ wurde von SV Groß aufgegriffen und mit den Beispielen von Low Cost Carriern, Fernbussen, Dynamic Pricing oder Auktionen hinterlegt. Best Practices brachte SV Groß aus den Bundesländern Baden-Württemberg, bei dem ein 365-Euro-Jahresticket eingeführt wurde, und auch aus Nordrhein-Westfalen mit, wo das sogenannte „Eezy-Ticket“ als Check-in-Check-Out App eine einfache Abrechnung von ÖPNV-Tickets ohne Tarifenntnisse ermöglicht.

„Erlebnisreich“ sei ein weiterer Trend, der in der Freizeit- und touristischen Mobilität wahrgenommen würde und der bei Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren nach und nach stärker bei den Angeboten der Destinationen berücksichtigt würde. Als Beispiel führte SV Groß hier u.a. die Seilbahn aus dem Harz auf, die bei jeder zweiten Gondel mit einem Glasboden ausgestattet ist und dadurch die Fahrt attraktiver und erlebnisreicher mache.

Als weiteren Trend präsentierte SV Groß das Thema der Nachhaltigkeit und hinterlegte dies mit Beispielen aus dem Bereich der sanften Mobilität im Urlaub, CO₂-Kompensationsmöglichkeiten oder autofreien (Erlebnis-)Tagen.

Auch Entschleunigung spiele im Bereich der Freizeit- und touristischen Mobilität eine bedeutende Rolle. So seien bspw. sogenannte Microadventures („5 to 9“) als Freizeitbeschäftigungen beliebter, bei denen es darum geht, nach der Arbeit in die Natur zu kommen. Gleichzeitig beobachte SV Groß den Trend „Luxuriöser und Exotischer“, der sich bspw. im sogenannten Glamping zeige. Auch der Trend „Gesünder“ beeinflusse die Freizeit- und touristischen Mobilität und äußert sich durch den Wunsch nach Entspannung (Ruhezonen) und weniger Lärm. Abschließend präsentierte SV Groß den Trend „Sicherer“, bei dem er u.a. die Beispiele des Wachpersonals an Bahnhöfen und abschließbaren Fahrradboxen für Radtouristen aufführte.

Seinen Vortrag beendete SV Groß mit Wünschen an die Politik und die Wirtschaft. Hier sei es gemäß SV Groß wichtig, Alternativen zum MIV weiterhin zu unterstützen. Auch sollen Modellorte für innovative (Freizeit- und touristische) Mobilitätsangebote geschaffen werden. Dabei sei die Unterstützung von Forschung und Entwicklung durch geeignete Förderprogramme relevant. Letztlich betonte SV Groß auch noch die Notwendigkeit zum Netzwerkaufbau und -ausbau von Akteuren aus Freizeit, Tourismus und Verkehr.

2.5.3.4 Vortrag von Prof. Dr. Ueli Haefeli

Referent: Prof. Dr. Ueli Haefeli

Rolle / Organisation:
INTERFACE Politikstudien
Forschung, Beratung GmbH

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Haefeli basierte seinen Vortrag auf der Schweizer Studie „Treiber des Freizeitverkehrs“, die auf Sekundärdaten und einer repräsentativen Befragung mit rund 1.000 Personen beruht. Im Rahmen seiner Präsentation ging SV Haefeli auf die Typologie, die Nachhaltigkeitsbilanz, die Treiber und nachhaltige Entwicklungen des Freizeitverkehrs sowie auf strategische Leitlinien ein.

SV Haefeli betonte, dass man Mobilität nur verstehen könne, wenn man sie als Koevolution begreife, nämlich als Zusammenspiel zwischen externen und internen Faktoren. In dem Kontext präsentierte SV Haefeli die Entwicklung des Freizeitverkehrs in der Schweiz in den Jahren 2005 bis 2015 mit einer steigenden zurückgelegten mittleren Tagesdistanz. Abgeleitet aus den Daten unterschied SV Haefeli drei Typen von freizeitmobilien Personen: die Spaß- und Erlebnisorientierten (32,4 % Anteil), die Umwelt- und Nahraumorientierten (40 %) und die Entspannungsorientierten (27,5 %). Auffallend sei, dass die drei Typen sich kaum hinsichtlich soziodemografischer Variablen unterscheiden, mit Ausnahme des Alters. Vielmehr seien Motive, Einstellungen und Orientierung ein Unterscheidungskriterium in der Freizeit. Während die umweltbewussten Erholungssuchenden vergleichsweise stark den ÖV nutzen oder multimodal unterwegs seien (d.h. je nach Situation das eine oder andere Verkehrsmittel verwenden), dominiere bei den passiven Erholungssuchenden die Nutzung des MIV. Die Spaß- und Erlebnisorientierten ließen sich diesbezüglich in der Mitte verorten.

Im weiteren Verlauf der Präsentation stellte SV Haefeli die prozentualen Anteile der Verkehrszwecke an der Summe aller zurückgelegten Distanzen vor. Dabei sei der Besuch bei Verwandten oder Bekannten der höchste Anteil der Verkehrszwecke aller zurückgelegten Distanzen. Dabei ging Haefeli darauf ein, welche Freizeitwege die größten Auswirkungen auf die Umwelt und die Infrastruktur haben. Hierbei stellten Besuche bei Verwandten oder Bekannten, welche im Agglomerationsgürtel oder periurbanen Raum stattfinden, in der Nachhaltigkeitsbilanz das größte Problem dar.

Abschließend präsentierte SV Haefeli drei aus der Studie abgeleiteten strategischen Leitlinien. Demnach sollen die Leitlinien erstens, die Nahräume für Spaß- und Erlebnisorientierte fördern, und zweitens, die multimodalen Verkehrsdrehscheiben mit Verkehrsfreizeitangeboten stärker verknüpfen. In der dritten Leitlinie gehe es darum, dass die gesundheitsfördernden Formen der Freizeitmobilität propagiert werden.

2.5.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als

Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Bedeutung der Freizeitmobilität
- Notwendigkeit zur Verzahnung der Sektoren Mobilität und Tourismus

Bedeutung der Freizeitmobilität

Die Bedeutung der Freizeitmobilität wurde im Rahmen der Präsentationen herausgestellt. Insbesondere, wenn man die Statistiken betrachte, seien die Freizeitwege im Schnitt genauso lang wie die beruflichen Wege. Entsprechend kommt der Ausgestaltung dieser Wege im Sinne der zukunftsfähigen Mobilität eine hohe Bedeutung zu.

Notwendigkeit zur Verzahnung der Sektoren Mobilität und Tourismus

Die Notwendigkeit zur Verzahnung der Sektoren Mobilität und Tourismus ergibt sich aus der Bedeutung, Freizeitmobilität stärker umweltfreundlich abzuwickeln. In diesem Kontext wurde auf den Auf- und Ausbau des Netzwerks von Akteuren hingewiesen, wobei teilweise auch Akteure aus der Wirtschaft erwähnt wurden.

2.5.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 5

In der Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 5 ging es um den Bedarf und die Umsetzung des Freizeitverkehrs, wobei neben der Erreichung von Freizeiteinrichtungen ein Fokus auf Urlaubsreisen in der Diskussion gelegt wurde.

Dabei wurde der Umweltverbund vor dem Hintergrund der entsprechenden Anbindung thematisiert sowie die freie Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr.

2.6 Themenblock 6 – Energieeffizienter, sauberer und leichter motorisierter Verkehr (15. Sitzung + 17. Sitzung)

2.6.1 Sitzungen

Das Thema Energieeffizienter, sauberer und leichter motorisierter Verkehr wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 15 und 17). Dabei fokussierte sich Sitzung 15 (29. April 2022) auf die Sektorenkopplung Energie und Verkehr, neue klimaverträgliche Antriebstechnologien (+ entsprechende Infrastruktur) sowie autonomen Verkehr. Sitzung 17

(30. Mai 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 6 und 7.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Dr. Martin Lange, Umweltbundesamt (UBA), Dessau-Roßlau; Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Udo Lambrecht, Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu), Heidelberg; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Peter Kasten, Institut für angewandte Ökologie (Öko-Institut), Berlin; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Dipl.-Geogr. Jens Schippl, Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS), Karlsruhe; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Emanuele Leonetti, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute

2.6.2 Thematische Einordnung

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„Der Trend des Klima- und Ressourcenschutzes hat in den letzten beiden Jahren eine deutliche Verstärkung erfahren. Er ist ein Megatrend, der nicht umkehrbar sein wird. Nicht zuletzt durch die Veranstaltungen der „Fridays-for-Future“- Bewegungen, die die Klimakrise als eine reale Bedrohung für die menschliche Zivilisation sehen, ist der Klima- und Ressourcenschutz tief in der gesellschaftlichen Diskussion verankert.

Es ist unbestreitbar: Der Mobilitätssektor wird einen wesentlich höheren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten müssen, als es bisher der Fall war. Wir brauchen und wollen eine emissionsarme Mobilität. Bisher sind die CO₂-Emissionen im Mobilitätssektor insgesamt nicht gesunken. Vielmehr wurden Erfolge bei der Abgasreduktion durch eine Zunahme der Verkehrsmengen kompensiert. Darüber hinaus beeinflussen die regulatorischen Eingriffe auf Ebene der EU und auf nationaler Ebene den gesamten Verkehrssektor und das Nutzerverhalten sowie die Mobilitätskultur nachhaltig.

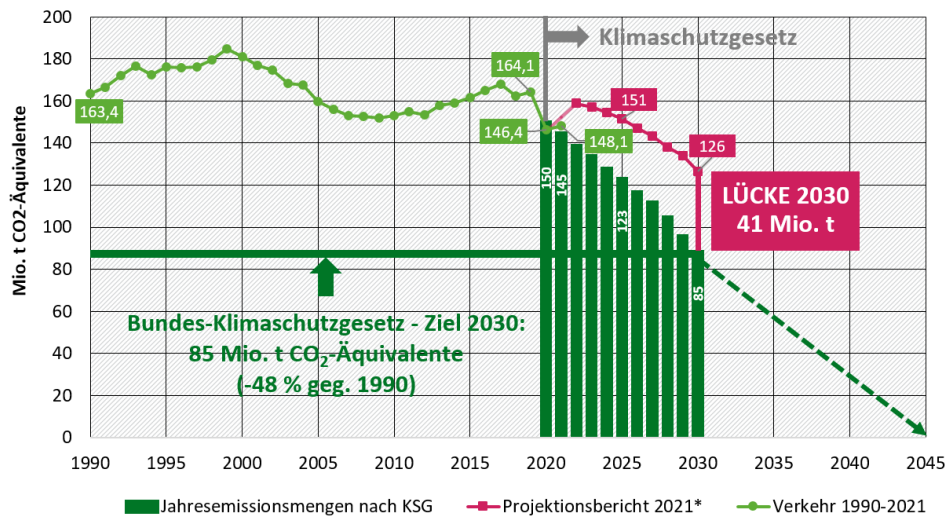
Gemäß des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen basiert der wirtschaftliche Wohlstands Hessens u.a. auf der guten Erreichbarkeit. Vor dem Hintergrund der CO₂-Emissionsziele und der Begrenzung der Klimaauswirkungen, müsse man auf fossile Energieträger komplett verzichten. Dies gehe zum einen über die direkte Nutzung des Stroms in batterie-elektrischer Mobilität, nach einer Umwandlung (Wasserstoff-Brennzelle) oder weiteren Umwandlungsschritten durch die Nutzung synthetischer Kraftstoffe in Verbrennungsmotoren. Dabei stelle die Verfügbarkeit erneuerbarer Energiequellen für alle Anwendungsbereiche eine Herausforderung dar.“

Im September 2019 hat die Bundesregierung das Klimaschutzprogramm 2030 vorgelegt, das sowohl übergreifende als auch sektorspezifische Maßnahmen zur Erreichung der

Klimaschutzziele 2030 definiert. Ein vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenes Gutachten zeigte jedoch, dass die Maßnahmen und Instrumente des Klimaschutzprogramms nicht ausreichen, um das Gesamtminierungsziel 2030 von mindestens 55 % zu erreichen. Vor diesem Hintergrund gab es am 18.08.2021 eine Gesetzesänderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes.

Das Klimaschutzgesetz hat zulässige Jahresemissionen für die Jahre 2020 bis 2030 je Sektor definiert. Im Verkehrssektor sind hierbei zulässige Jahresemissionen von 85 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent festgelegt³³.

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland
im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



* Berechnete Werte des „Projektionsbericht 2021“ (rote Linie, basierend auf Daten mit Stand August 2020) weichen für die Jahre 2020 und 2021 von den später veröffentlichten offiziellen IST-Werten (grüne Linie) ab.

Quelle: UBA
22.03.2022

Abbildung 7: Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland³³

Basierend auf diesem Ziel muss der CO₂-Ausstoß im gesamten Verkehrsbereich (inkl. Straßengüterverkehr) reduziert werden. Um die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich bis 2050 auf nahe Null zu bringen, muss ein Wechsel von fossilen Energieträgern zu Kraftstoffen erfolgen, die aus Strom (erneuerbare Energiequellen) hergestellt werden können. Das kann erstens die direkte Stromnutzung in Form von batterie-elektrischer Mobilität sein. Zweitens kann eine Umwandlung in grünen Wasserstoff durch EE-Strom erfolgen (bspw. zur Nutzung des Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antriebs). Drittens kann nach weiteren Umwandlungsschritten die Nutzung synthetischer Kraftstoffe (Power-to-Liquid) in Verbrennungsmotoren erfolgen. Hessen hat sich bisher nachdrücklich für das Ziel „efficiency first“ eingesetzt (direkte Nutzung (ohne Umwandlungsverluste) von Strom). Um

³³ [Klimaschutz im Verkehr | Umweltbundesamt](#)

Verkehrsträger wie Verkehrs- und Frachtflugzeuge sowie Schiffe CO₂ neutral benutzen zu können, sind hier über Power-to-Liquid hergestellte flüssige Kraftstoffe zu verwenden, da bis 2050 bei diesen Verkehrsträgern voraussichtlich noch keine Ausstattung mit batterieelektrischen oder Wasserstoff-Antrieben erfolgen kann.

Das Land Hessen fördert Forschungs- und Entwicklungsprojekte aus dem Themenbereich der Elektromobilität (Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Logistik- und Mobilitätsinnovationen“ (Staatsanzeiger Nr. 32 vom 9. August 2021, S. 1041ff.)). Ladesäulenförderung gibt es einerseits durch Bundesfördermittel. Das Land Hessen konzentriert die Förderung von Ladesäulen auf vom Bund nicht abgedeckte Bereiche, wie bspw. Ladesäulen für Unternehmens- bzw. Arbeitgeberparkplätzen.

2.6.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.6.3.1 Vortrag von Dr. Martin Lange

Referent: Dr. Martin Lange

Rolle / Organisation:
Umweltbundesamt (UBA)

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Lange präsentierte in seinem Vortrag Klimaziele, -projektionen und Handlungsbedarfe. Weiterhin ging er auf Optionen zur Energiewende im Verkehr ein und stellte abschließend nationale und EU-Instrumente vor.

Zunächst präsentierte SV Lange das seit 2020 gültige Bundes-Klimaschutzgesetz, nach dem die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Verkehrssektor bis 2030 auf 85 Mio. t gesenkt werden sollen. Das entspreche einer Reduzierung um fast 50 % innerhalb einer Dekade. Entsprechend brauche es tiefgreifende Maßnahmen und ein Zusammenspiel von Verkehrswende und Energiewende. Trotz der bisher beschlossenen Maßnahmen bliebe im Verkehr eine „Lücke“ von 41 Mio. t CO₂-Äquivalente im Jahr 2030. Ein weiterer Punkt, den SV Lange betonte, ist das Ziel bis 2045 im Verkehr deutschlandweit treibhausgasneutral zu werden.

Das Umweltbundesamt habe daher verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, wie die Lücke zwischen den 126 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten nach der Projektion für 2030 und den nach dem Klimaschutzgesetz für 2030 angestrebten 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten geschlossen werden könne (u.a. Elektrifizierung und Effizienz bei Pkws und Lkws, Abbau klimaschädlicher Subventionen, verursachergerechte Bepreisung). SV Lange präsentierte in dem Zusammenhang vier mögliche Wege in die postfossile Zukunft des Verkehrs, wobei er die

Nutzung der flüssigen und gasförmigen Biokraftstoffe als sehr kritisch bewerte. Die direkte Stromnutzung (E-Mobilität) bewertete SV Lange als energieeffizienteste Option für den Straßenverkehr.

Anschließend ging SV Lange auf das „Fit for 55“ Klimaziel der EU ein, bei der eine Reduzierung der Emissionen um 55 % bis 2030 mit entsprechenden Initiativen hinterlegt ist, wobei drei dieser Initiativen bei Kraftstoffen und den Fahrzeugen ansetzen. SV Lange präsentierte dabei ambitionierte Flottenzielwerte als Mittel der Wahl mit entsprechenden CO₂-Standards für neue Pkw. Das Umweltbundesamt empfehle in dem Zusammenhang eine deutliche Verschärfung der EU-Ziele. Als wichtiges Teilziel von Fit for 55 hob SV Lange die ambitionierten Flottenzielwerte (effizientere Fahrzeuge und CO₂-Standards), die Treibhausgasminderungsquote (als Treiber für E-Fahrzeuge & den Ausbau der Ladeinfrastruktur) und die Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe hervor. Insbesondere bei der Ladeinfrastruktur betonte SV Lange einen dringenden Handlungsbedarf, um den Klimaschutz im Verkehr zu beschleunigen und mehr Energieeffizienz im Verkehr zu erreichen.

2.6.3.2 Vortrag von Udo Lambrecht

Referent: Udo Lambrecht

Rolle / Organisation: Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu)

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

In seinem Vortrag ging SV Lambrecht auf das Ziel des energieeffizienten Verkehrs ein, Mobilitätsanforderungen mit möglichst wenig Energie abzudecken und Treibhausgasemissionen möglichst stark zu reduzieren. SV Lambrecht präsentierte hierzu Daten der THG-Emissionen im Pkw- und Lkw-Bereich, die bisher eine geringe Reduktion der THG-Emissionen aufweisen. Dass die CO₂-Emissionen der Verbrenner über die Jahre stagniert sind, begründete SV Lambrecht mit immer schwereren und leistungstärkeren Fahrzeugen.

Im Anschluss präsentierte er anhand der drei „V“ (Vermeiden, Verlagern, Verbessern) entsprechende Ansatzpunkte für die Minderung des Energieverbrauchs sowie der THG-Emissionen im Verkehr. Demnach können effizientere Antriebe mit geringem Energieverbrauch pro Transportkilometer, aber auch die Nutzung von Elektro-PKW die CO₂-Emissionen mindern. In diesem Kontext verwies SV Lambrecht darauf, dass man bei konventionellen Autos viel Geld in die Hand nehmen müsse, um eine CO₂-Minderung zu erreichen; bei Elektrofahrzeugen hingegen sei dies mit erneuerbarem Strom einfacher zu erreichen. Auch der Umstieg auf den ÖV sowie eine Erhöhung der Auslastung der Fahrzeuge sei als wichtige Minderungsmöglichkeit aufzuzeigen.

SV Lambrecht ging im weiteren Verlauf auf Antriebsformen und Kraftstoffe für einen treibhausgasneutralen Verkehr ein. Dabei präsentierte er neben den Elektrofahrzeugen und Verbrennermotoren auch die Möglichkeit zum Einsatz von Brennstoffzellenfahrzeugen. Bei E-Fahrzeugen kämen jedoch 75 % der eingesetzten Energie tatsächlich am Rad an (Vgl.

Brennstoffzellenfahrzeug: 29%, Verbrenner: 13%), weshalb SV Lambrecht auf diese Antriebsart in seinem Vortrag fokussierte. Lambrecht ging im Folgenden auf die Klimabilanz (von Herstellung bis Entsorgung/ Recycling) von Elektro-Pkw im Vergleich zu Verbrennermotoren im Sinne von CO₂-Emissionen ein. Demnach seien CO₂-Minderungen zwischen 32 % und 42 % von Elektrofahrzeugen gegenüber konventionellen Fahrzeugen möglich. Gleichzeitig würden die Kosten von Elektrofahrzeugen weiter sinken und eine Kostenparität im Jahr 2022 im Vergleich zu herkömmlichen Autos erreicht werden. Gemäß SV Lambrecht brauche es hierfür einen Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Im Kontext des Straßengüterverkehrs sieht SV Lambrecht eine höhere Komplexität, da bei Lkws einerseits viel Energie gebraucht und andererseits eine hohe Fahrleistung aufgebracht werde. Auch hier sieht SV Lambrecht gewisse Vorteile für den Elektro-Lkw. Hierfür müsse der Strom an die Autobahnen und Fahrzeugdepots angebunden werden. Der Netzausbau sei somit bei entsprechenden Planungsvorläufen entscheidend und zeitkritisch. Die Politik müsse weitere Impulse für die zügige Entwicklung des Fahrzeugmarktes bei E-Lkws setzen. Dies könne man gemäß SV Lambrecht über CO₂-Flottengrenzwerte erreichen.

2.6.3.3 Vortrag von Peter Kasten

Referent: Peter Kasten

Rolle / Organisation: Institut für angewandte Ökologie (Öko-Institut)

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

In seinem Vortrag ging SV Kasten auf den Klimaschutz im Gesamtsystem Verkehr ein, bei dem er eine sektorübergreifende Betrachtung präsentierte und auf das Thema Ladeinfrastruktur fokussierte.

Basierend auf dem Klimaschutzgesetz und den präsentierten Projektionen, betonte SV Kasten, dass es im Verkehrssektor strukturelle Änderungen des politischen Rahmens brauche. Zur Erreichung der Klimaschutzziele

sieht SV Kasten eine Unterstützung bei der Transformation zu emissionsfreien Fahrzeugen als politische Schlüsselaufgabe. Er bekräftigte damit die Ausführungen von SV Lange und SV Lambrecht, dass sich Elektromobilität zukünftig durchsetze, da die direkte Nutzung des Stroms mit den geringsten volkswirtschaftlichen Kosten verbunden sei.

Die Antriebswende sei gemäß SV Kasten zentral, aber nicht ausreichend. Es brauche eine Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund und Verkehrsvermeidung als kosteneffizienteste Ergänzung. Die Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe (auch Wasserstoff) präsentierte SV Kasten als die teuerste Option für Klimaschutz im Verkehrssektor. Weiterhin seien Elektrofahrzeuge viel schneller verfügbar als alternative Kraftstoffe. Strom würde damit zum zentralen Endenergieträger im Verkehrssektor, so SV Kasten. In dem Zusammenhang betonte SV Kasten, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur und der erneuerbaren Stromerzeugung zentral sei. Bei steigender Effizienz im Verkehrssystem würden die Herausforderungen für den Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung geringer ausfallen.

Während Bund und EU zentrale Akteure im Klimaschutz darstellen, hält SV Kasten die Landesebene für die erfolgreiche Umsetzung entsprechender Maßnahmen für relevant. Ganz

zentral seien aus Sicht SV Kasten die Anpassungen des Steuer- und Abgabensystems, wobei die Anpassung auch zu sozial-gerechteren Mobilität führen könne. Kapazitätssteigerungen des ÖV und Infrastrukturaufbau seien Voraussetzung für die Wirksamkeit. Auf Landesebene sieht SV Kasten die Themen der öffentlichen Beschaffung (Einführung eines CO₂-Schattenpreises), Ladeinfrastrukturaufbau und den Ausbau für die Erzeugung erneuerbarer Energien.

Dabei ging SV Kasten besonders auf das Thema Ladeinfrastruktur ein und betonte, dass ein relevanter Aufbau an Ladepunkten sowohl im nicht-öffentlichen als auch im öffentlichen Bereich benötigt würde. Aktuell würden Genehmigungsprozesse aufgrund von fehlendem Personal in den Kommunen und Fachkräftemangel (Elektrik, Tiefbau) sehr lange dauern. Kritisch betrachtete SV Kasten außerdem die teilweise stark monopolistisch geprägte öffentliche Infrastruktur, die zu Zugangshemmnissen und zu hohen Preisen führe. Hierbei sieht er Möglichkeiten in der Verbesserung von Vergabeverfahren zur Förderung des Wettbewerbs zwischen Ladeinfrastrukturbetreibern. Auch die Entwicklung gemeinsamer Genehmigungsunterlagen (Bundes- und Landesebene) könne zu einer Beschleunigung beitragen. Letztlich brauche es gemäß SV Kasten eine Qualifizierungsoffensive und einen Ausbau des Netzwerks.

Abschließend präsentierte SV Kasten das Thema der Ressourcensicherheit in Bezug auf verschiedene Antriebstechnologien und ging dabei auf die Abhängigkeit von Russland ein.

2.6.3.4 Vortrag von Dipl.-Geogr. Jens Schippl

Referent: Dipl.-Geogr. Jens Schippl

Rolle / Organisation: Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS)

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

SV Schippl ging in seinem Vortrag auf die Chancen und Risiken des automatisierten Fahrens ein, mit einem Fokus auf die verkehrlichen Wirkungen.

Hierbei präsentierte SV Schippl zunächst die verschiedenen Stufen der Automatisierung (von Level 0 nicht automatisiert bis 5 voll-automatisiert). Bei Level 5 ist demnach kein Fahrer mehr notwendig, da das Fahrzeug vollumfänglich die Fahraufgaben übernimmt. SV Schippl betonte, dass die Entwicklungspfade für automatisiertes Fahren abhängig von der jeweiligen Form und mit unterschiedlichen Wirkungen im Mobilitätsbereich sehr unterschiedlich ausfallen können. Hierzu zeigte er drei mögliche Entwicklungspfade auf – vom automatisierten MIV, über den Einsatz von Robotaxis (vgl. Waymo in Phoenix) bis zum automatisierten ÖV (vgl. Easymile).

Der Einsatz von automatisierten Fahrzeugen bringt gemäß SV Schippl einige Chancen im Bereich der Sicherheit (Vision Zero), Effizienzgewinne (optimierter Verkehrsfluss), Mobilitätsermöglichung (selbstbestimmte Mobilität für mobilitätseingeschränkte Menschen oder Kinder/ Jugendliche), Zeitnutzung während der Fahrt und im Bereich der Verkehrswende (neue Formen flexibler, effektiver, bezahlbarer Mobilität). Demgegenüber stellte SV Schippl Herausforderungen in den gleichen Kategorien, die sich im Bereich Sicherheit auf Hacking oder Datensicherheit beziehen, auf die Herausforderung der Kosten für die intelligente

Infrastruktur und dem Risiko eines erhöhten Verkehrsaufkommens beziehen. Weiterhin sieht SV Schippl das Risiko längerer Wege / Staus und die Anzahl an Leerfahrten beim Holen / Bringen.

SV Schippl ging zudem auf die unklare Studienlage zur Wirkung des automatisierten Fahrens (AF) auf die zukünftige Verkehrssituation ein und präsentierte viel diskutierte Effekte im Bereich der Infrastrukturkapazität, der Änderung im Modal Split und der Entstehung längerer oder neuer Wege. Anhand der Megafon-Studie (2016) zeigte SV Schippl basierend auf mehreren Szenarien u.a. den möglichen Besetzungsgrad je Auto, die Zeitanteile von Fahrzeugen, in denen sie nicht genutzt werden und die Anzahl notwendiger Fahrzeuge auf. Dabei unterstrich SV Schippl, dass die Annahmen und Parameter im Rahmen dieser Studie stark vereinfacht getroffen wurden. Es würde jedoch deutlich, dass die Nutzungsform (No Sharing, Car Sharing, Ride Sharing, mit / ohne Bahn) entscheidend für die verkehrliche Wirkung des automatisierten Fahrens sei.

Basierend auf dem Einsatz der MOIA-Fahrzeuge in Hamburg, die derzeit als On-Demand mit Fahrer operieren, werden Simulationen durchgeführt, die bestimmte Annahmen treffen. Demnach sei ein deutlicher Rückgang an Fahrzeugkilometern und entsprechenden Umständen und ein Zugewinn im Bereich des Umweltverbands möglich. Einen wirklichen Effekt erhalte man jedoch nur mit flankierenden politischen Maßnahmen, so SV Schippl. Ähnliche Ergebnisse zeigten sich in weiteren Studien. Auch die Reduktion der THG-Emissionen aufgrund der Effizienzsteigerung sei eine Chance, wobei der Mischverkehr bei der Übergangsphase dem Effizienzgewinn entgegenwirke. Unter dem Einsatz automatisierter Fahrzeuge könne weiterhin die Infrastrukturkapazität erhöht werden.

Abschließend ging SV Schippl auf die Akzeptanz des AF bei verschiedenen Angebotsformen ein. Bei der Akzeptanz von AF in der Bevölkerung zeigt sich ein durchmisches Verhältnis (Konzentration um den Mittelwert). Viele stehen der Technik unsicher gegenüber (insbesondere ältere Menschen), es gebe aber auch zahlreiche Bereitschaft für AF (insbesondere junge Menschen).

SV Schippl schloss seinen Vortrag mit dem Fazit, dass automatisiertes Fahren Level 4 kommen werde und ein immenses transformatives Potenzial biete, das jedoch in die gesellschaftlich gewünschte Richtung gestaltet werden müsse.

2.6.3.5 Vortrag von Emanuele Leonetti

Referent: Emanuele Leonetti

Rolle / Organisation: Verband
Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV)

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Leonetti referierte zu Umsetzungsbedarfen für eine erfolgreiche Integration autonomer Verkehrsangebote in den ÖPNV. Hierbei betonte er die Rolle des ÖV als Integrator automatisierter und vernetzter Mobilitätsangebote und der Möglichkeit zur Schaffung von mehr Lebensqualität in Städten.

So beschrieb SV Leonetti die Chance, autonome Fahrzeuge als gemeinsam genutzte Flotte in das ÖPNV-Angebot einzugliedern. Demnach könne der ÖPNV durch den Einsatz autonomer Fahrzeuge im Sinne einer ÖPNV-Ergänzung leistungsfähiger, individueller, passgenauer und leichter verfügbar werden. Bahnen und Bussysteme sollten gemäß SV Leonetti daher weiterhin ein leistungsfähiges Grundangebot auf starken Linien darstellen.

Zur entsprechenden Umsetzung erfolgte eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, die es jetzt ermögliche, On-Demand-Ridepooling-Projekte sowohl innerhalb des ÖPNV zu integrieren als auch außerhalb eigenwirtschaftlich aufzuziehen.

Gemäß SV Leonetti brauche es fast 7 Milliarden EUR bis 2030 für eine nachhaltige Mobilitätswende (vgl. [VDV Leistungskostengutachten](#)). Den Linienbedarfsverkehr sieht SV Leonetti daher als Chance zur verbesserten Integration des ländlichen Raumes.

Bei der Umsetzung von Test- und Pilotprojekten automatisierter Fahrzeuge sieht SV Leonetti, basierend auf ausgewählten Projekten, die Herausforderung langer Genehmigungsverfahren (zwischen 9-12 Monaten), die geringen Geschwindigkeiten von 18 km/h sowie gebietsbeschränkte bzw. streckenbezogene Anwendungen. Aufgrund der Rahmenbedingungen könne bis dato im realen Testbetrieb keine verkehrliche Wirkung gemessen werden. SV Leonetti präsentierte in diesem Kontext ausgewählte Projekte in Hessen, bei denen autonomes Fahren und On-Demand Verkehre erprobt werden bzw. zum Einsatz kommen. Dabei betonte SV Leonetti die führende Rolle Hessens auf dem Gebiet und die Anzahl der Testfelder des RMV.

Im weiteren Verlauf präsentierte SV Leonetti vier Erfolgsfaktoren für autonomes Fahren im ÖPNV (Level 4): Sicherer Betrieb, verkehrlich wirksame Integration, rechtliche Rahmenbedingungen und wirtschaftlicher Betrieb. Dabei vertiefte er das Thema rechtlicher Rahmen und hob u.a. die StVG-Novelle als bedeutende Erneuerung des Bundes hervor. Viele offene Umsetzungsfragen blieben jedoch bestehen. Auch die Betriebskostenabschätzung sei zu berücksichtigen, wobei die steigenden Technologie-Kosten sowie aufwändige Genehmigungs- und Abnahmeprozesse anfallen.

SV Leonetti erwarte, dass der Bund den neuen Rechtsrahmen nun evaluiere und den ÖPNV mit Innovationsmitteln unterstütze. Das Land müsse zeitgleich effiziente Verwaltungsabläufe ermöglichen und Best Practices für die Umsetzung schaffen.

2.6.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Verkehrswende und Energiewende gemeinsam denken
- Auf Elektromobilität setzen und Ladeinfrastruktur ausbauen
- Chancen des Autonomen Fahrens Level 4 nutzen

Verkehrswende und Energiewende gemeinsam denken

Eine Energiewende würde umso teurer, je mehr Energie der Transportsektor benötige. Für anspruchsvolle Klimaschutzziele im Verkehr müsste daher gemäß der SV eine Verkehrswende integriert mit der Energiewende (Sektorenkopplung) einhergehen.

Auf Elektromobilität setzen und Ladeinfrastruktur ausbauen

Bei der ganzheitlichen Betrachtung von Antrieben und Kraftstoffen wurden die Energieeffizienz und Klima-/ Umweltfolgen sowie Kosten berücksichtigt. Die direkte Stromnutzung wurde dabei als effizienteste Energieoption für den Straßenverkehr präsentiert.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur stelle dabei jedoch eine zentrale Voraussetzung dar. Dies begründe sich durch Hemmnisse, wie Genehmigungsprozesse und Fachkräftemangel und der stark (regional) monopolistisch geprägten öffentlichen Ladeinfrastruktur.

Chancen des Autonomen Fahrens Level 4 nutzen

Autonomes Fahren Level 4 wird gemäß der SV-Einschätzung flächendeckend kommen. Die Angebotsform bleibe dabei offen und biete Möglichkeiten, On-Demand Verkehre im Rahmen des ÖPNV-Angebots ergänzend anzubieten. Hierdurch könne Mobilität individueller und flexibler gestaltet werden. Da das neuartige Forschungsfeld nicht nur transformatives Potenzial biete, sondern gleichzeitig Unsicherheiten und Fragen aufwirft, ist die weiterführende entsprechende Ausgestaltung durch Politik und Gesellschaft und die damit einhergehende notwendige Schaffung von Rahmenbedingungen erforderlich.

2.6.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 6

In der Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 6 ging es vor dem Hintergrund eines energieeffizienten, sauberen und leichten motorisierten Verkehrs u.a. um Antriebstechnologien (Fokus: E-Mobilität) und Ladeinfrastruktur sowie den Einsatz autonomer Fahrzeuge im On-Demand Verkehr.

In Bezug auf die Ladeinfrastruktur wurde von mehreren Abgeordneten und ständigen Sachverständigen auf die Zeitschiene für den Ausbau hingewiesen. Dabei wurden auch Verantwortlichkeiten und Geschäftsmodelle adressiert.

On-Demand-Verkehren wurden in Bezug auf den Einsatz im ländlichen und städtischen Raum im Rahmen der Diskussion evaluiert. In diesem Kontext wurde diskutiert, inwieweit On-Demand-Verkehre eine Ergänzung zum ÖPNV darstellen.

Weiterhin wurde vertieft über die E-Bus Flotte in Wiesbaden diskutiert, wobei diese Diskussion nicht auf den Anhörungen der SV beruhte.

2.7 Themenblock 7 – Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe und Partizipation (16. Sitzung + 17. Sitzung)

2.7.1 Sitzungen

Das Thema Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe und Partizipation wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 16 und 17). Dabei fokussierte sich Sitzung 16 (09. Mai 2022) auf soziale Teilhabe, Verkehrssicherheit („Vision Zero“) und Mobilitätsarmut. Sitzung 17 (30. Mai 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 6 und 7.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Frank Schäfer, Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen (BSBH), Frankfurt am Main; Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Dr. Dirk Spaniel, Diplom-Ingenieur MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der AfD-Fraktion; Vorschlag der AfD-Fraktion
- Prof. Dr. Frank Oswald, Goethe Universität, Frankfurt am Main; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Dr. Guilo Mattioli, Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL), Arbeitskreis „Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe“, Hannover; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Dr. rer. pol. Kerstin Stark, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrsforschung am DLR, Berlin; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Dana Gruschwitz, Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas), Bonn; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute

2.7.2 Thematische Einordnung

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie sich die demografischen Veränderungen in allen Teilen Hessens auf die Mobilität auswirken.

Diese Veränderungen mitzugestalten, ist Aufgabe der Politik. Dabei dürfen grundlegende Mobilitätsbedürfnisse nicht eingeschränkt werden; es darf zu keiner wirtschaftlichen und sozialen Ungerechtigkeit kommen. Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben. Die Grundversorgung an Mobilität in Form einer Daseinsvorsorge muss in der öffentlichen Hand bleiben und darf nicht durch kapitalgetriebene privatwirtschaftliche Angebote allein vorgegeben werden. Politik muss hier ordnen und gestalten.“

„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 kind- und seniorengerechte Umsetzbarkeit zu achten.“

Die Aufgabenträger sind für die Weiterentwicklung des Angebots im Personenverkehr verantwortlich. Dabei werden Mobilitätsbedürfnisse und flexible Bedienungsformen berücksichtigt, die alle Bevölkerungsgruppen bei den Überlegungen einbeziehen. Die Landesregierung bemüht sich mit der Verkehrspolitik, jeder Person aus Hessen ein angemessenes Mobilitätsangebot zu machen. Im Vordergrund stehe dabei, dass Mobilität für die Menschen in Hessen finanzierbar sein soll sowie möglichst klimaschonend. Die jeweiligen Angebote werden über (regionale) Nahverkehrspläne gesteuert, deren Mindestanforderungen in §14 ÖPNVG bestimmt sind. Die Nahverkehrspläne müssen u.a. Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots enthalten. In Bezug auf Schwerbehinderungen ist die Nutzung des ÖPNV bundesgesetzlich geregelt. Hier besteht ggf. ein Anspruch auf eine kostenreduzierte oder kostenfreie Nutzung des ÖPNV.

Das Land Hessen stellt weiterhin Fördermittel für den Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung, bei dem u.a. der (Aus-)bau von Haltestellen, Verkehrsstationen, Umsteigeanlagen an Bahnhöfen gefördert wird, was den barrierefreien Aus- und Umbau einschließt. Die am 19.11.2021 gezeichnete Rahmenvereinbarung „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Hessen“ (2021-2030) verfolgt ausschließlich das Ziel der Herstellung der Barrierefreiheit im Zuge der Modernisierung hessischer Bahnhöfe entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

In Bezug auf die angebotenen Ticketarten im ÖPNV werden unterschiedliche Personengruppen adressiert, bspw. Job- oder Semesterticket oder auch allgemein gültige Flatrate-Tickets (Zeitfahrkarten).

Als Mobilitätsarmut werden Einschränkungen des Möglichkeitsraumes für Ortsveränderungen von Personen bezeichnet, die eine geringere Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zur Folge haben. Um diese Benachteiligung zu überwinden und Teilhabe für Menschen mit geringem Einkommen zu gewährleisten, hält die Landesregierung den weiteren Ausbau nachhaltiger Mobilität für essenziell. Die Landesregierung begegnet dieser strukturellen Benachteiligung gemäß Stellungnahme des HMWEVWs auf vielfältige Weise.

Das Thema der Verkehrssicherheit wird im Rahmen des 7. Themenblocks ebenfalls thematisiert. Im Jahr 2021 verunglückten in Hessen insgesamt 22.359 Personen bei Straßenverkehrsunfällen und 183 starben. Im Jahresvergleich nehmen sowohl die Schwerverletzten als auch die Getöteten im Straßenverkehr kontinuierlich ab³⁴. Allerdings zeigen neuste Zahlen des statistischen Bundesamts wieder eine Steigung der Verunglücktenzahlen.³⁵

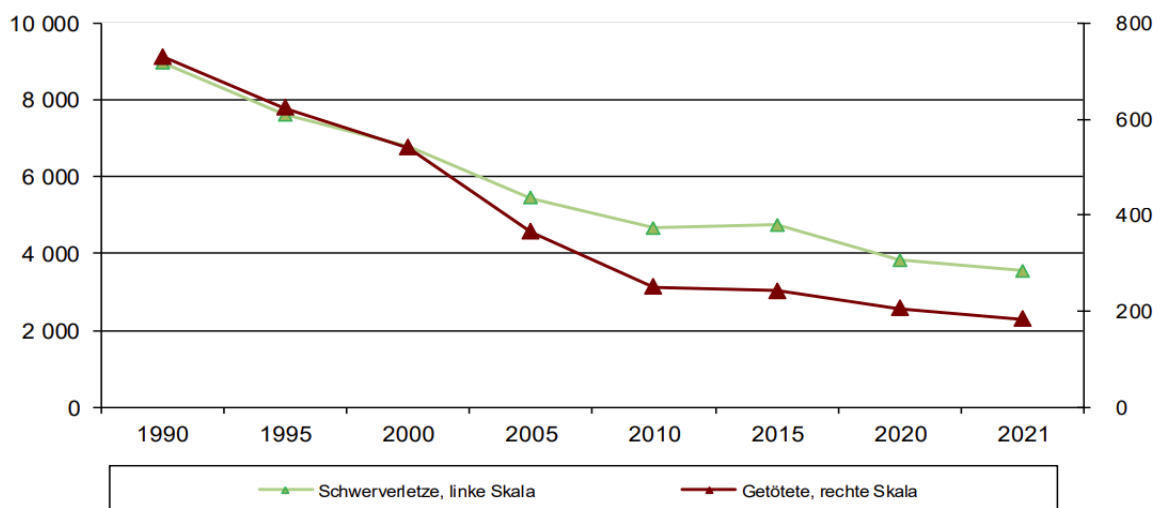


Abbildung 8: Getötete und Schwerverletzte bei Straßenverkehrsunfällen in Hessen 1990 bis 2021³⁴

Das HMWEVW hat Ende 2021 das „Verkehrssicherheitskonzept 2035“ veröffentlicht, das Eckpunkte zukünftiger Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen abbildet³⁶. Die „Vision Zero“ stellt dabei die Grundlage für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Die Verkehrssicherheitslage in Hessen ist mit dem Bundestrend vergleichbar.

³⁴ [Straßenverkehrsunfälle in Hessen 2021](#)

³⁵ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/liste-strassenverkehrsunfaelle.html#251634>.

³⁶ [220210-HVSK-WEB.pdf \(hessen.de\)](#)

2.7.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen Vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.7.3.1 Vortrag von Frank Schäfer

Referent: Frank Schäfer

Rolle / Organisation: Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen (BSBH)

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Schäfer sprach in seinem Vortrag über die zahlreichen Herausforderungen von Blinden und Sehbehinderten im ÖPNV und Stadtverkehr. Dabei ging SV Schäfer auf die Taktung im ÖPNV ein, die insbesondere für Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, höher sein sollte. Dabei forderte SV Schäfer einen 30-Minuten Takt in ländlichen Gebieten, bzw. 60-Minuten-Takt in Randlagen oder die Möglichkeit zur Nutzung von Anrufsammeltaxen.

Aufgrund der Tatsache, dass in Hessen (2019) 44,5 % der Bahnsteige ein Blindenleitsystem aufweisen und nur 739 von 5.618 Bushaltestellen im NVV-Gebiet barrierefrei seien, begründet SV Schäfer die Notwendigkeit zur Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen. So ergeben sich fehlende Umsteigemöglichkeiten für diese Personengruppe. Mit Blick auf die Informations- und Kommunikationsaufgabe im ÖPNV, betonte SV Schäfer die Notwendigkeit zur Einführung eines „Zwei-Sinne-Prinzips“, das neben der optischen Information (bspw. Fahrplan) auch eine akustische Informationsvermittlung ermöglicht. Neben digitalen Angeboten per App und Internet, die jedoch barrierefrei sein müssen, verwies SV Schäfer auf die Bedeutung der vor Ort Informationen, da blinde Menschen derartige Angebote oftmals nur schwer nutzen können (gleichzeitige Bedienung des Smartphones und Halten des Blindenstocks / Führhundhalters).

Im Fuß- und Radverkehr warb SV Schäfer für eine eindeutige Trennung der Wege, wobei ein weißer Strich als optische Trennung nicht ausreicht. Zur Wahrung der Sicherheit aller Zufußgehenden und Radfahrenden könne eine taktile Trennung (bspw. Trennsteine) errichtet werden, wobei auch Radquerungen entsprechend am Boden markiert sein sollten. Gleichzeitig führten E-Scooter und Lastenräder, die in Fußgängerbereichen stehen / liegen zu einem Unfallrisiko für Blinde oder seheingeschränkte Personen. Dieses Risiko kann durch die Einrichtung spezieller Abstellbereiche bzw. gesetzliche Regelungen für E-Scooter reduziert werden.

Abschließend ging SV Schäfer aufgrund aktueller Todesfälle auf die Problematik halbbeschränkter Bahnübergänge in Hessen ein. Dabei müsse man die DB in die Pflicht

nehmen, Vollbeschränkungen im „Zwei-Sinne-Prinzip“ (mit akustischem Signal) einzuführen. Auch Zugdurchfahrten an Bahnhöfen sollten immer entsprechend akustisch angesagt werden.

SV Schäfer betonte am Ende des Vortrags nochmal die Notwendigkeit zur Inklusion und Wahrung unseres gesellschaftlichen und gesetzlichen Auftrags.

2.7.3.2 Vortrag von Dr. Dirk Spaniel

Referent: Dr. Dirk Spaniel

Rolle / Organisation: Diplom-Ingenieur MdB,
Verkehrspolitischer Sprecher
der AfD-Fraktion

SV vorgeschlagen von: AfD

SV Spaniel präsentierte die Ergebnisse einer Telefonumfrage mit 1.000 Personen in Hessen 2022, die von der AfD an „INSA-Consulere“ in Auftrag gegeben wurde.³⁷

Bei der Umfrage wurde u.a. nach der Nutzungshäufigkeit einzelner Verkehrsmittel gefragt. Am häufigsten nutzten die Befragten ein eigenes Auto (44 %), gefolgt vom ÖPNV (17 %) und dem Fahrrad (15 %). Mit steigendem Alter sinke tendenziell der Anteil derer, welche das Fahrrad häufig nutzen.

Weiterhin befasste sich die Umfrage mit den Gründen, warum nicht häufiger der ÖPNV genutzt würde. Hierbei wurde in fast allen Altersgruppen der Preis der Einzeltickets als häufigster Grund angegeben. Weiterhin wurde im Rahmen der Umfrage die Frage nach dem Standpunkt zu staatlichen Investitionen in den (weiteren) Ausbau des ÖPNV in Hessen gestellt. Gemäß der Umfrage seien 37 % der Befragten sehr dafür und 45 % eher dafür. Gemäß der Umfrage nutzen 51 % der Befragten, welche mindestens ein motorisiertes Fahrzeug im Haushalt haben, in der Regel das eigene Auto (allein), um zu Ihrem Arbeitsplatz zu kommen. Ländlich lebende Befragte gaben hingegen häufiger an, mit dem eigenen Auto zu ihrem Arbeitsplatz und in die Innenstadt zu kommen. Demnach sei das selbst genutzte Auto das eindeutig wichtigste Verkehrsmittel, so SV Spaniel. Gemäß SV Spaniel müssten die Interessen der Autofahrenden nach dem Willen der Bürgerinnen und Bürger in der hessischen Verkehrspolitik stärker berücksichtigt werden. Das Fahrrad wird gemäß SV Spaniel durch die momentane Politik einseitig gegenüber dem Auto favorisiert, spiele aber für die Bürgerinnen und Bürger nicht die entscheidende Rolle.

In Bezug auf die Zufriedenheit mit dem aktuellen Zustand der Verkehrsinfrastruktur wurde die Parksituation im eigenen Wohnort positiv bewertet. Der ÖPNV in Hessen sei hingegen von hoher Unzufriedenheit geprägt. Gemäß SV Spaniel gelte es, den ÖPNV entsprechend zu berücksichtigen.

³⁷ Zu dieser Studie gab es intensive Diskussionen rund um die Wissenschaftlichkeit der Methodik – die dazu vom Vortragenden zugesagten Informationen wurden nicht vorgelegt.

Befragte zwischen 30 und 49 Jahren gaben häufiger als die anderen Befragten an, dass die Interessen der Autofahrenden in der Diskussion um die „Verkehrswende“ in Deutschland zu kurz kommen (je 40 zu 31 – 34 %).

51 % der Befragten gaben an, dass sie den Frankfurter Flughafen für die Verkehrsinfrastruktur Hessens als sehr wichtig ansehen. So habe der Flughafen auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaft.

Auch wenn sämtliche Altersklassen die CO₂-Steuer jeweils absolut-mehrheitlich nicht notwendig finden, gaben dies Befragte zwischen 40 und 59 Jahren häufiger als die anderen Befragten an (67 bzw. 62 zu 52 – 54 %). Die relative Mehrheit von 34 % der Befragten gab an, dass die deutsche Politik eher einen geringen Einfluss auf die Verhinderung des Klimawandels habe. Weitere 17 % der Befragten glauben, dass die deutsche Politik einen sehr geringen oder gar keinen Einfluss auf die Verhinderung des Klimawandels habe.

2.7.3.3 Vortrag von Prof. Dr. Frank Oswald

Referent: Prof. Dr. Frank Oswald

Rolle / Organisation: Goethe Universität

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

SV Oswald präsentierte Daten und Anmerkungen zum demographischen Wandel und zur Lebenserwartung und fokussierte seinen Vortrag auf Mobilität älterer Personen heute und in Zukunft.

SV Oswald erläuterte, dass die meisten der heute in Deutschland Lebenden über 90 Jahre werden; etwa die Hälfte der Neugeborenen 100 Jahre würden. Damit steige gleichzeitig die Zahl der Pflegebedürftigen von ca. 4 Mio.

(2019) auf ca. 6 Mio. (2050). Hinzu käme die Tatsache, dass Menschen ab 65 nur 35 % der restlichen Lebensjahre gesund verbringen.

In Bezug auf Mobilität älterer Personen heute sprach SV Oswald über die hohe Standortkontinuität und Wohnform. So fänden zwei Drittel der Aktivitäten von 65+ Jährigen im Quartier statt, bzw. 70 % der Aktivitäten innerhalb eines 5 km Radius. Mobilitätsbarrieren in der Umwelt gelte es dabei zu berücksichtigen (u.a. Treppen, Steigungen), genauso wie Barrieren im ÖPNV (u.a. Ein- und Ausstiege). Dabei sei gemäß SV Oswald zu bedenken, dass der Anteil der Fußwege in innerstädtischen Gebieten >50 % ist, besonders bei Personen ab 65 Jahren.

Aufgrund des nachweislichen Einflusses von Fußmobilität auf die Gesundheit spricht SV Oswald von dem Ziel einer Vermeidung des sitzenden Lebensstils. Dabei beschrieb er Barrieren für die Älteren in Zukunft als mögliches Training. Auch auf das Thema von Hitzeperioden kam SV Oswald zu sprechen, die in Bezug auf Mobilität von vulnerablen Personen kurz-, mittel- und langfristige Anpassungen bedürfen.

Schließlich gewinne gemäß SV Oswald auch die Technisierung und Digitalisierung für die Mobilität im Alter zunehmend an Bedeutung, etwa auch durch Gesundheits- und Trainingsprogramme, die die Bewegung der Menschen unterstützen.

Abschließend ging SV Oswald auf die zunehmende Heterogenität von Personen im höheren Alter (Gesundheit) ein, die es in Bezug auf Mobilität zu berücksichtigen gelte. Auch den Zusammenhang von Nahmobilität und Verbundenheit mit dem Quartier mit Gesundheit und Wohlbefinden betonte SV Oswald. Daher seien die altersfreundliche Gestaltung und neue Werte (Mobilität und Nachhaltigkeit, Generativität und Klimaschutz) zu berücksichtigen.

2.7.3.4 Vortrag von Dr. Guilo Mattioli

Referent: Dr. Guilo Mattioli

Rolle / Organisation:

Akademie für
Raumentwicklung in der
Leibniz-Gemeinschaft (ARL),
Arbeitskreis „Mobilität,
Erreichbarkeit und soziale
Teilhabe“

SV vorgeschlagen von:

Sachverständige / Obleute

SV Mattioli sprach in seinem Vortrag über soziale Teilhabe, Mobilität und Mobilitätsarmut. Dabei betonte er, dass es verschiedene Arten von Ungleichheiten in Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr gebe. Viele dieser Ungleichheiten hätten auf die eine oder andere Weise mit dem Auto zu tun.

SV Mattioli präsentierte vier Dimensionen der „Transport poverty“. Die „Mobility poverty“ beziehe sich auf einen unzureichenden Zugang zu Verkehrsmitteln, bspw. den fehlenden Zugang zum Auto und einer damit eingeschränkten Mobilität bzw. Erreichbarkeit. In diesem Kontext präsentierte SV Mattioli Daten, nach denen 19 %

der hessischen Haushalte keinen Zugang zum Auto haben, wobei die Verteilung abhängig von der Einkommensgruppe sehr ungleichmäßig sei. Dabei müsse nach SV Mattioli u.a. berücksichtigt werden, dass ein Auto besseren Zugang zu Beschäftigungsmöglichkeiten biete und die Teilnahme an sozialen Aktivitäten einschränken könne.

Als weitere Dimension gebe es die „Transport affordability“, die sich auf die Unfähigkeit bezieht, Kosten für Mobilität zu tragen. Dies könne sich bei Haushalten mit niedrigem Einkommen widerspiegeln, die Autos besitzen und nutzen müssten, obwohl es viel koste. Diese Personengruppe beschrieb SV Mattioli als „Zwangsmotorisierte“, die in Deutschland gemäß seiner Studie aus dem Jahr 2017 etwa 5 % betrage. Auch im ÖPNV-Bereich gebe es Probleme in Deutschland in Bezug auf die Transport affordability.

Als dritte Dimension beschrieb SV Mattioli die „Accessibility poverty“. Hierbei handele es sich um Schwierigkeiten beim Erreichen wichtiger Aktivitäten und Dienstleistungen.

Letztlich ging SV Mattioli auf die vierte Dimension ein, die sogenannte „Exposure to transport externalities“. Diese beschreibe die Belastung, die durch negative Auswirkungen des Verkehrssystems entstehen. Neben Umweltproblemen bzw. Problemen der öffentlichen Gesundheit gibt es gemäß SV Mattioli auch soziale Probleme. Am stärksten seien Personen ohne Auto belastet, die in einkommensschwachen, städtischen Haushalten wohnen. Dies begründe sich u.a. durch die Tatsache, dass bezahlbarer Wohnraum oft in der Nähe von stark befahrenen Straßen sei.

Abschließend präsentierte SV Mattioli die Auswirkungen einer ausgewählten verkehrspolitischen Maßnahme (Einführung einer City-Maut). Anhand des Gedankenexperimentes wollte SV Mattioli aufzeigen, dass die momentane Debatte selektiv sei und einige Dimensionen der Ungleichheit hervorgehoben würden, während andere übersehen werden. Daher brauche es einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem alle Dimensionen der Ungleichheit berücksichtigt würden.

2.7.3.5 Vortrag von Dr. rer. pol. Kerstin Stark

Referent: Dr. rer. pol. Kerstin Stark

Rolle / Organisation:
Wissenschaftliche
Mitarbeiterin am Institut für
Verkehrsforschung am DLR

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Stark ging in Ihrem Vortrag auf die Mobilitätsbenachteiligung ein und präsentierte Anforderungen an eine sozial verträgliche und ökologisch nachhaltige Mobilität.

SV Stark betonte, dass beim Autoverkehr viele ökologischen und sozialen Nachteile zusammenkommen, wobei auch räumliche, verkehrliche und gesellschaftliche Folgen berücksichtigt werden müssten. In Bezug auf ökologische Anforderungen herrsche weitgehend Einigkeit darüber, dass der Autoverkehr vermieden, verlagert oder verbessert werden müsse. Aktuell läge dabei der Fokus auf der Dekarbonisierung und auf der Antriebswende.

Den Begriff der Mobilitätsarmut beschrieb SV Stark als teilweise irreführend, da es nicht nur um verminderte (oder nicht mögliche) Mobilität gehe, sondern auch an ein „Zuviel an Mobilität“ („überbeanspruchte Mobilitätsbenachteiligte“). Mobilitätsbenachteiligung beziehe sich daher nicht nur auf einkommensschwache Personengruppen, sondern u.a. auch auf ethnische Minderheiten, Frauen, Ältere, Jugendliche und Behinderte.

Wie Personen ihre Mobilität organisieren, hängt nach SV Stark von verschiedenen Einflussfaktoren ab, wie dem räumlich-zeitlichen Aufwand für Mobilität, den eigenen Prioritäten / Bedürfnissen, der Vereinbarkeit von Aktivitäten und Verpflichtungen sowie den verfügbaren Ressourcen.

SV Stark präsentierte in dem Kontext Konfliktpotenziale sozial verträglicher und ökologischer Anforderungen. So könnten sozial- und umweltpolitische Problemlagen bspw. schwer zusammen betrachtet werden. So gelte der ÖPNV zwar als Grundlage dieser beiden Kriterien, sei aber nicht für alle überall gleichermaßen zugänglich (bspw. Stadt-/ Land-Gefälle). Eine unzureichende Verkehrsinfrastruktur und die autogerechte Verkehrs- und Stadtentwicklung sieht SV Stark als Hindernisbeispiele für die Vereinbarung sozialer und ökologischer Anforderungen. Mobilität benötige zudem ein hohes Maß an Koordination, insbesondere mit Blick auf Familie. All diese Faktoren würden die Vereinbarung der sozialen und ökologischen Anforderungen erschweren. SV Stark ist aber überzeugt, dass derartige Hindernisse und Faktoren adressiert werden könnten. Hierzu zählte sie Beispiele wie den Abbau des einseitigen vergünstigten Autoverkehrs und den Angebotsaufbau von Radverkehr und ÖPNV auf.

Insgesamt sei dabei eine integrierte Betrachtung von Menschen im Zusammenspiel mit Verkehrsangeboten, Raumplanung, Arbeitsbedingungen und gesellschaftlichen Normen notwendig.

Abschließend betonte SV Stark, dass man nicht nur Symptome bekämpfen dürfte, sondern auch die Frage verfolgen müsse, was eine sozial wünschenswerte Raum- und Verkehrsentwicklung sei, die ökologische Ziele gleichermaßen mitdenke.

2.7.3.6 Vortrag von Dana Gruschwitz

Referent: Dana Gruschwitz

Rolle / Organisation: Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas)

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

SV Gruschwitz präsentierte die Ergebnisse einer Begleitbefragung zur Einführung des LandesTickets, dass im Jahr 2018 von der hessischen Landesregierung eingeführt wurde und allen Landesbediensteten die hessenweite Nutzung des ÖPNV ermöglicht. Dieses Landes-Ticket sei ein Beispiel dafür, wie man mithilfe eines Flatrate-Tickets im ÖPNV die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsmittelnutzung verändern könne. Die Befragung sollte klären in welchem Umfang und mit welchen Effekten das Verkehrsmittelverhalten der hessischen Landesbediensteten mit der Verfügbarkeit des Tickets verändere.

Dabei präsentierte SV Gruschwitz zunächst die Datengrundlage, wobei das Studiendesign an die MiD angelehnt sei, und ein mehrstufiges Vorgehen beinhaltete. Demnach wurden alle ca. 150.000 hessischen Landesbediensteten vor Beginn der Ticketeinführung befragt und eine Wiederholungsumfrage nach der Einführung durchgeführt. Über 10.000 Personen beteiligten sich bei der Umfrage.

Die Landesbediensteten weisen gemäß der Befragung eine etwas höhere durchschnittliche Unterwegszeit auf als Erwerbstätige in Hessen gemäß der MiD Befragung (2017). Die Befragung zeige weiterhin, dass beim Modal Split (gemessen in Wegen) ein deutlicher Zugewinn beim ÖV nach Einführung des LandesTickets verzeichnet wurde (16 % ÖV-Nutzung vor Einführung; 31 % nach Einführung). Der Zu Fuß und Fahrradanteil hat sich durch die Einführung des LandesTickets nicht maßgeblich geändert. Am deutlichsten zeigte sich die Zunahme des ÖV-Anteils bei den Wegen zur bzw. von der Arbeit.

Weiterhin stieg der Anteil an Multimodalen durch die Einführung des LandesTickets deutlich an. Basierend auf der Nachfrage zum Verkehrsmittelmix konnte SV Gruschwitz ableiten, dass eine Zunahme des ÖV-Anteils insbesondere bei den Gruppen zu verzeichnen war, in denen das Auto um den ÖV oder um das Fahrrad (oder beides) ergänzt wurde.

In Bezug auf die Gründe gegen die Nutzung von Bussen und Bahnen auf dem Arbeitsweg gaben die Befragten fehlende geeignete Verkehrsverbindung an (54 %).

Insgesamt wurde das LandesTicket mehrheitlich positiv bewertet (Durchschnittsnote: 1,6). Darüber hinaus gab ein Viertel an, dass sich die eigene Alltagsmobilität seit Einführung des LandesTickets (sehr) stark verändert habe. Zusammenfassend betonte SV Gruschwitz, dass sich durch eine rein tarifliche Maßnahme innerhalb eines Jahres keine totale Abkehr vom Auto und die Hinwendung zum ÖV ergebe. Vielmehr erkenne man das Aufbrechen der automobilen Routinen.

2.7.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und /oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Ungleichheiten bei der Mobilitätsplanung berücksichtigen
- Potenzial tariflicher Maßnahmen nutzen

Ungleichheiten bei der Mobilitätsplanung berücksichtigen

Im Rahmen der Vorträge wurde auf verschiedene Ungleichheiten in Bezug auf Mobilität und Verkehr eingegangen. In diesem Rahmen wurden u.a. Dimensionen vorgestellt, anhand derer man entsprechende Ungleichheiten kategorisieren kann. Demnach sei u.a. die Barrierefreiheit mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Hierbei sei insbesondere das „Zwei-Sinne-Prinzip“ anzuwenden. Weiterhin könne Digitalisierung eingesetzt werden, um Barrierefreiheit zu ermöglichen, wobei der Einsatz derartiger Lösungen das zuvor genannte Prinzip berücksichtigen solle.

Ungleichheiten, auf denen in den Vorträgen der SV eingegangen wurde, benötigten einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem alle Dimensionen der Ungleichheit berücksichtigt würden.

Potenzial tariflicher Maßnahmen nutzen

Die Einführung des LandesTickets in Hessen zeigte gemäß der Begleitbefragung eine verkehrliche Wirkung auf. Demnach sei eine Verlagerung von MIV auf den ÖV erfolgt. Ein Viertel der Befragten gab an, dass sich die eigene Alltagsmobilität seit Einführung des LandesTickets (sehr) stark verändert hat. Diese Veränderungen zeigen das Potenzial tariflicher Maßnahmen auf. Eine begleitende Untersuchung, wie sie bei der Einführung des LandesTickets stattfand, kann bei der Ermittlung des Potenzials neuer Maßnahmen unterstützen.

2.7.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 7

In der Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 7 ging es um die gesellschaftliche Teilhabe in Bezug auf Mobilität, die damit verbundenen Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze. Dabei wurden u.a. folgende Schwerpunkte in der Diskussion adressiert:

- Erzwungene Mobilität
- Berücksichtigung aller Personengruppen, unabhängig von bspw. Alter, Wohnort, finanziellen Möglichkeiten, Beeinträchtigungen
- Herausforderungen für Menschen mit Behinderungen und dahingehende (infrastrukturelle) Verbesserungsansätze

2.8 Themenblock 8 – Wirtschaftsverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (Fernverkehr) (18. Sitzung + 21. Sitzung)

2.8.1 Sitzungen

Das Thema Wirtschaftsverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (Fernverkehr) wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 18 und 21). Dabei fokussierte sich Sitzung 18 (27. Juni 2022) auf Lkw, Schiene, Schiff/Wasserstraße, Flugzeug, Lärm- und Emissionsschutz sowie Transitverkehr in Hessen. Sitzung 21 (29. September 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 8, 9 und 10.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Prof. Dr. Michael Huth, Hochschule Fulda; Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Prof. Dr.-Ing. Gerd Holbach, TU Berlin; Vorschlag der CDU-Fraktion
- Thorsten Hölser, Speditions- und Logistikverband Hessen / Rheinland-Pfalz, Frankfurt am Main, Vorschlag der FDP-Fraktion
- Prof. Dr. rer. pol. Gernot Liedtke, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Berlin; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Prof. Dr. Benjamin Bierwirth, Frankfurt University of Applied Sciences; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig, Technische Universität Hamburg (TUHH); Vorschlag der Sachverständigen / Obleute

2.8.2 Thematische Einordnung

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„Die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist die Logistkdrehscheibe Deutschlands. Wir profitieren über BIP, Arbeitsplätze und Standortvorteile der Industrie. Dieser Anspruch, eine führende Rolle bei allen Lösungsansätzen zur Mobilität zu spielen, soll auch mit dieser Enquetekommission verfolgt werden.“

„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 transeuropäischen Schienennetze und das dichte Bundesfernstraßennetz in Hessen an die internationalen Märkte angebunden. Durch die Globalisierung und internationale Verflechtung 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.

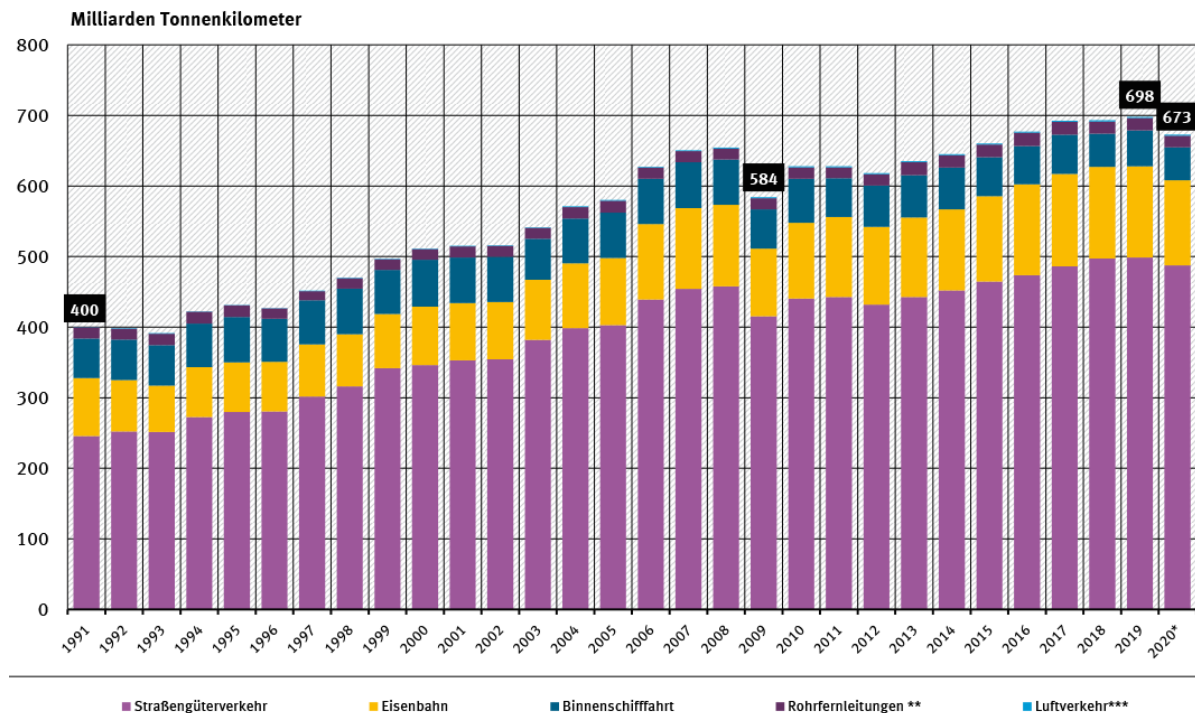
Ebenso ist die Frage zu erörtern, mit welcher Rolle autonom fahrende Angebote hier integriert werden können.“

Der Güterverkehr ist Teil der Wirtschaftsverkehre und umschließt den gewerblichen Transport von Waren und Gütern auf unterschiedlichsten Verkehrswegen. Die Verkehrswege umfassen den Transport über die Straße (Straßengüterverkehr), den Transport auf der Schiene (Schienengüterverkehr), wie auch per Wasser (Frachtschiffahrt) oder Luft (Luftfrachtverkehr).

Von 1991 bis 2019 stieg die Güterverkehrsleistung um 75 % in Deutschland. Dabei verzeichnete der Straßengüterverkehr mit nahezu einer Verdopplung der Verkehrsleistung die größten Zuwächse. Der Bahn- und Binnenschiffanteil lag im Jahr 1991 bei rund 35 % und ist

inzwischen auf insgesamt 26 % runtergegangen, wobei der Schienenverkehr den größeren Anteil daran hat³⁸.

Güterverkehrsleistung nach Verkehrsmitteln



* zum Teil vorläufige Werte
 ** ab 1996 nur Rohöl
 ***Fracht- und Luftpost, ohne Umladungen
 Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2021/2022, S. 244f. und vorherige Jahrgänge

Abbildung 9: Güterverkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr)³⁹

Hessen stellt aufgrund der geographischen Lage und der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsträgern (u.a. Frankfurt Flughafen) einen attraktiven Standort für Logistikunternehmen in der Mitte Deutschlands und der Europäischen Union dar. Dabei konnten sich zwei räumliche Schwerpunkte von Logistik-Ansiedlungen herausbilden: in Nordhessen rund um Kassel und Bad Hersfeld sowie im Rhein-Main-Gebiet (Mainmündung bis Hanau und von Frankfurt entlang der Hessischen Rheinebene bis zur baden-württembergischen Landesgrenze).

Die Logistikbranche stellt in Hessen basierend auf der Anzahl der Beschäftigten eine der wichtigsten Branchen dar. Rund 225.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in rund 1.300 Unternehmen sind in Hessen in der Logistik tätig⁴⁰.

³⁸ [Fahrleistungen, Verkehrsleistung und "Modal Split" | Umweltbundesamt](#)

³⁹ [Fahrleistungen, Verkehrsleistung und "Modal Split" | Umweltbundesamt](#)

⁴⁰ [Logistikstandort Hessen](#)

2.8.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.8.3.1 Vortrag von Prof. Dr. Michael Huth

Referent: Prof. Dr. Michael Huth

Rolle / Organisation:
Hochschule Fulda

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Huth gab mit seinem Vortrag eine Einführung in die Thematik Logistik und Transport mit einem Fokus auf die Lieferketten. Dabei ging SV Huth auf den Modal Split im Güterverkehr ein, der sich bspw. auf die Anteile des See-, Bahn- und Lkw-Verkehrs beziehen kann. Als typische Charakteristika von Lieferketten betonte SV Huth die hohe Anzahl unterschiedlicher Akteure von Fertigung, Handel, Dienstleistungen bis hin zur Logistik. Weiterhin

beschrieb er die Länge (im Sinne der vielen Stufen) und Breite (im Sinne der Anzahl der Akteure auf jeder Stufe) von Lieferketten. Es ergebe sich dadurch eine hohe Komplexität mit dynamischer Struktur. Gleichzeitig bestehe die Anforderung, die Kosten bei Lieferketten möglichst gering zu halten, während Service und Qualität möglichst hoch erfüllt sein sollte.

In seinem Vortrag unterschied SV Huth die verschiedenen logistischen Funktionen innerhalb von Lieferketten, die sich aus der Beschaffungslogistik und der Distributions- sowie Entsorgungslogistik zusammensetzen. Die Beschaffungslogistik umfasst v.a. den eigenen Transport der beschafften Güter des Unternehmens beim Lieferanten und stellt eine Zustellung zur richtigen Zeit und zum richtigen Ort sicher. Die Distributionslogistik beschreibt die Güter, die von Unternehmen an den Kunden / in den Handel gehen. Die Entsorgungslogistik befasst sich mit alten Produkten, Verpackungsmaterial oder Retouren. Zentral eingebettet in der Lieferkette ist damit die Produktionslogistik selbst bzw. die Intralogistik (Materialflüsse innerhalb eines Unternehmens).

In Bezug auf die logistischen Prozesse innerhalb von Lieferketten beschrieb SV Huth die klassischen Prozesse, die bspw. die Transport-, Umschlag- und Lagerungsprozesse beinhalten. Weiterhin seien bei Logistikdienstleistern und bei der Industrie / dem Handel weitere Prozesse in Bezug auf Lieferketten zu durchlaufen. Als Beispiele zählte SV Huth hier u.a. die Kommissionierung, Verpackung, Labeling und Qualitätskontrolle auf.

Zur Einordnung der Wirtschaftskraft der Logistik ging SV Huth auf Umsatz- und Beschäftigungszahlen der Branche ein. So hätte es über die letzten 20 Jahren hinweg stetige Steigerungen mit kleinen Dellen gegeben. Hierfür seien Wirtschaftsentwicklungen verantwortlich, da Logistik eine abgeleitete Nachfrage beschreibe – so sei bspw. durch die Verlagerungstendenz aus der Lagerhaltung hin zu Just-in-time ein deutlicher logistischer

Mehraufwand entstanden. Im Jahr 2020 waren rund 595.000 Beschäftigte in der Logistik- und Speditionsbranche tätig, bei einem Umsatz von 114 Mrd. EUR. Dies verteile sich auf einige große Konzerne und große / sehr große Logistikdienstleister, wobei die meisten Unternehmen KMUs darstellten. Logistik (weiter gefasst) sei demnach der drittgrößte Wirtschaftsbereich (hinter der Autoindustrie und dem Handel). Insgesamt seien hier rund 3,4 Millionen Menschen in der Logistik und im Supply Chain Management in Deutschland tätig. Es ergebe sich ein Gesamtumsatz von knapp 320 Milliarden EUR (Schätzung für das Jahr 2022).

Abschließend präsentierte SV Huth Trends und Herausforderungen für Lieferketten, Logistik und Transport, die teilweise in direktem Zusammenhang stünden. So ging SV Huth in seinem Vortrag auf das Thema Nachfrageveränderungen ein, die sich u.a. durch disruptive Ereignisse, wie der Corona-Pandemie oder dem Ukraine-Krieg, ergeben könnten. Auf der anderen Seite seien Handelsveränderungen zu sehen, die Auswirkungen auf die Lieferketten haben könnten. Auch der Kostendruck sei ein wichtiges Thema in dem Bereich. Digitalisierung und Automatisierung würden genutzt, um den Kostendruck in Teilen abzufedern. Auch der Trend der Regionalisierung (vs. Globalisierung) habe Auswirkungen auf den Handel. Der Kostendruck gehe in Teilen mit dem Thema Insourcing vs. Outsourcing einher. Um auf derartige Herausforderungen reagieren zu können, probiere man Lieferketten so resilient wie möglich zu gestalten. Angesichts des Fachkräftemangels sei es eine weitere zentrale Herausforderung, das Arbeitsfeld Logistik attraktiver zu gestalten, und dass dies auch die Beschäftigten in den Betrieben betreffe. Unsicherheiten wie klimatische Veränderungen und die Bedeutung der Nachhaltigkeit stellten ebenfalls Herausforderungen an die Gestaltung von Lieferketten dar.

2.8.3.2 Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Gerd Holbach

Referent: Prof. Dr.-Ing. Gerd Holbach

Rolle / Organisation: TU Berlin

SV vorgeschlagen von: CDU

SV Holbach referierte zu emissionsfreien Wirtschaftsverkehren am Beispiel des Kanalschubboots ELEKTRA, das in der Region Berlin-Brandenburg seit Ende 2021 zum Einsatz kommt.

Das Projekt bezeichnete SV Holbach als praktizierten Umweltschutz, der eigentlich nichts Neues darstelle, da bereits ab 1886 das erste elektrisch betriebene Passagierschiff auf deutschen Gewässern unterwegs war und im Bereich Wirtschaftsverkehre weitere elektrisch betriebene Schiffe in den Folgejahren hinzukamen. Basierend auf diesen Ansätzen präsentierte SV Holbach ELEKTRA, das schwerpunktmäßig für den regionalen und überregionalen Schwerguttransport eingesetzt wird. ELEKTRA ist hybrid und kann über verschiedene Antriebe betrieben werden: 3x 100 kW Brennstoffzellen, die mit Wasserstoff betrieben werden; Akkus mit 2,5 MWh; kleine PV-Anlage mit 2,1 kWp. So könne eine Reichweite von 400 km erzielt werden.

In Bezug auf den Zulassungsprozess beschrieb SV Holbach die Probleme der mangelnden Gesetzgebung und der Tatsache, dass keine Sondergenehmigungen im deutschen Alleingang zugelassen seien, sondern derartige Beschlüsse auf europäischer Ebene gefasst werden

müssten. ELEKTRA stelle aus Sicht von Holbach eine Blaupause für die Binnen- und Küstenschifffahrt dar.

SV Holbach präsentierte im Verlauf des Vortrags das Layout des Energiesystems und betonte, dass die Technik aufwendiger und raumkritischer werde und es vorschriftenmäßig sehr schwierig würde. Ein Problem stelle der Mangel an Landanschlüssen zum Laden dar. Aktuell seien Landanschlüsse in der Regel mit 16 A CEE Steckern an einigen Liegestellen vorhanden, wobei diese vorrangig der Bordnetzversorgung und nicht dem Laden gelten. Auch die Ausbaustufe mit 32A-System sei zum Laden nicht ausreichend. Sogenannte PowerLock Systeme, die bspw. in der Flusskreuzfahrt eingesetzt würden, seien bis dato vom Handling sehr umständlich. SV Holbach betonte daher, dass weitere Entwicklungen in diesem Bereich von Nöten wären.

Weiterhin gäbe es für das Bunkern von Wasserstoff keine Vorschriften. Die Idee einer Wasserstofftankstelle sei derzeit zu teuer für die Schifffahrt, weshalb 6 Module an Board genutzt werden, die im Umlauf individuell getauscht werden können. Mit Blick auf die Infrastruktur hält SV Holbach die Errichtung von Terminals für sinnvoll, die verkehrsübergreifend Zugang zur Versorgung mit Wasserstoff erhalten. Ansätze hierfür gäbe es bereits in Berlin.

Den Einsatz des Schiffs bei Wirtschaftsverkehren erachtete SV Holbach für sinnvoll. Zu diesem Zweck sei er in drei Projekten tätig, bei denen es insbesondere um die letzte Meile gehe. Auch auf dem Wasser ist der Einsatz von autonomen Fahrzeugen möglich. Hierzu werden derzeit Erprobungen mit Logistikern auf sogenannten A-Swarm Schiffen durchgeführt.

Abschließend betonte SV Holbach die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt. So erachte er das Energiesystem ELEKTRA als Blaupause für die Binnen- und Küstenschifffahrt. Er halte es für notwendig, Vorschriften und Gesetze, die den ökonomischen Einsatz der Technologie ermöglichen, zu schaffen.

2.8.3.3 Vortrag von Thorsten Hölser

Referent: Thorsten Hölser

Rolle / Organisation:

Speditions- und

Logistikverband

Hessen/Rheinland-Pfalz

SV vorgeschlagen von: FDP

In seinem Vortrag präsentierte SV Hölser einen Überblick der verschiedenen Herausforderungen und Chancen der Logistikbranche für die Zukunft.

Zunächst ging er dabei auf die steigende Entwicklung des Transportaufkommens ein, das im Jahr 2030 durch das BMDV auf 837,6 Mrd. tkm geschätzt wurde. Der internationale Handel habe somit entsprechende Auswirkungen auf die grenzüberschreitenden, Transit- und Binnenverkehre. Die Ursache für das steigende Transportaufkommen sieht SV Hölser dabei nicht in der Just-In-Time Produktion. Vielmehr sehe er einen Rückgang der Just-In-Time-Produktion, den er auf mangelnde Lagerflächen zurückführt.

SV Hölser zeigte auf, dass die höchste Verkehrsleistung im Güterverkehr im Jahr 2020 der Straßenverkehr mit 72 % darstelle. Der Bahnverkehr liege bei 18 % und die Binnenschifffahrt bei 8 % (Restliche 2%: Luftverkehr und Rohrfernleitungen). Eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene halte SV Hölser aktuell für schwierig. Dies begründe sich durch das auf 3.500 km bereits überlastete Bahnnetz (125 % Kapazitätsauslastung). Mit den Ausbauprogrammen der Bahn würde dieser Zustand weiter verschärft werden. Zudem sei eine Verlagerung auf die Schiene i.d.R. erst ab einer Distanz von 300 km wirtschaftlich.

SV Hölser betonte daher, dass der Ausbau und Erhalt von Schienennetzen elementar seien. So hätte man mit dem Ausbau eher beginnen müssen und keine Gleise zurückbauen dürfen. Weiterhin betrachte er die Bahn und die Schiene als ein volkswirtschaftliches Thema, bei dem man nicht nur rein wirtschaftlich rechnen dürfe. SV Hölser schlug darüber hinaus eine Trennung der DB Netz AG und des Verkehrs vor.

Auch auf die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt ging SV Hölser im Kontext von Chancen ein. Diese weisen große Kapazitäten auf, benötige aber Investitionen, um den Erhalt und Ausbau zu fördern – auch in Hinblick auf Niedrigwasser, Schleusensanierung und Brückenerhöhungen. Brückenerhöhungen ermöglichten gemäß SV Hölser weitaus mehr Containertransporte, wobei die Investitionshöhen und Umsetzungszeiträume zu berücksichtigen wären. Abschließend betonte SV Hölser in dem Kontext die Bedeutung des Erhalts von Binnenhäfen.

In Bezug auf den Frankfurter Flughafen hob SV Hölser die entscheidende Bedeutung der Frachtabwicklung, insbesondere während der Corona-Pandemie hervor. Hierbei käme die Infrastruktur an ihre Grenzen und es läge ein Problem der zeitlichen Verteilung bei der Luftfracht vor. Weiterhin sehe er hier einen Konflikt zwischen Sicherheit und ökologischen Zielen.

Im weiteren Verlauf des Vortrags ging SV Hölser kurz auf das Thema Leerfahrten im Fernverkehr ein und die Tatsache, dass diese in Hinblick auf die Paarigkeit der Verkehre nicht weiter reduziert werden können. In Bezug auf Parkraumbedarf für Lkws ging SV Hölser auf die Unterdeckung von ca. 30 % bzw. knapp 3.000 fehlenden Stellplätzen in Hessen ein, wobei er in den kommenden Jahren mit einer Zunahme um weitere 500 fehlende Stellplätze ausgeht. Auch den Fahrermangel spezifizierte SV Hölser und präsentierte Prognosen von 150.000 bis 200.000 offenen Stellen für Berufskraftfahrende.

In Bezug auf Dekarbonisierung in der Logistik habe die Branche gemäß SV Hölser klare Ziele, wie bspw. bei der DB Schenker mit dem Slogan „bis 2040 CO₂-neutral“ deutlich wird. Hierfür brauche es u.a. auch Planungssicherheiten für klimafreundliche Antriebe im Sinne von Liefermöglichkeiten von batteriebetriebenen Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur. Gleichzeitig würden gerade kleine Unternehmen mit strukturellen Problemen bei der Dekarbonisierung kämpfen.

2.8.3.4 Vortrag von Prof. Dr. rer. pol. Gernot Liedtke

Referent: Prof. Dr. rer. pol.
Gernot Liedtke

Rolle / Organisation:
Deutsches Zentrum für Luft-
und Raumfahrt (DLR)

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

In seinem Vortrag präsentierte SV Liedtke Visionen und Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr.

Zunächst stellte SV Liedtke dabei die Bedeutung des Güterverkehrs heraus, betonte aber, dass der Güterverkehr nicht nachhaltig bzw. ressourcenschonend sei. Die Logistik ist demnach mit zahlreichen Herausforderungen konfrontiert, u.a. Umwelt und Klima, räumliche Verdichtung, Demographie, plattformbasierte Geschäftsmodelle und digitale Technologien sowie digitale Güterstruktureffekte.

Um diesem Spannungsfeld, in dem sich die Logistik befindet, zu begegnen, brauche es Lösungselemente. Digitalisierung spielt hier gemäß SV Liedtke eine bedeutende Rolle, um diese Transformation voranzutreiben. Hierfür brauche es systemische Maßnahmen und eine Ordnungs- und Strukturpolitik, um Innovationen der Unternehmen zu unterstützen.

Im weiteren Verlauf der Präsentation stellt SV Liedtke vier Beispiele für Organisationsprinzipien oder Logistiknetzwerke vor. Demnach könnten räumliche Cluster gebildet werden, die eine Anbindung an die Produktion, Logistik und den Fernverkehr realisierten. Nach SV Liedtke könnten derartige Cluster (oder Güterverteilzentren) in Ballungsräumen, ehemaligen Industriebrachen oder zentralen Orten innerhalb des nationalen / europäischen Verkehrsnetzes umgesetzt werden. Beispiele für diese Cluster gibt es gemäß SV Liedtke in Hessen lediglich in Kassel, weshalb das Bundesland im nationalen Vergleich eher schwach aufgestellt sei.

Die Nutzung automatisierter Fahrzeuge sieht SV Liedtke v.a. in transportaufkommensstarken Regionen und Betrieben, bei denen der Fluss von Gütern durch die Automatisierung unterstützt werden könne. Bereits in Häfen würden Flurförderfahrzeuge umgesetzt, um die Logistik parallelisierungsfähig, smart, schnell und flexibel zu gestalten.

Es brauche außerdem wettbewerbsfähige und zuverlässige Schienenverkehrsangebote, bspw. durch mehr Ausweichkorridore für Güterverkehre (Überholgleisprogramm). Die Eisenbahn habe den Vorteil, dass sie zur Fortbewegung nur 20 % der Energie eines Lkw benötigte, wobei es sich bei der Bahn um elektrische Energie handele. SV Liedtke griff ebenfalls die Thematik der Kapazitätsengpässe im deutschen Schienennetz auf. Schnellumladeterminals seien eine Möglichkeit zur verbesserten Abwicklung im Eisenbahnverkehr.

Für die letzte Meile betonte SV Liedtke die Vorteile der Nutzung kleinerer Fahrzeuge. Hier beschrieb er neben kleineren Fahrzeugen auch die Möglichkeit zum Einsatz von Lasten-/Schwerlastenrädern. Um eine effiziente Auslastung zu erzielen, seien kleine Fahrzeuge in Kombination mit der konsolidierten Nachschuboperation essenziell. Hierzu bräuchte es Hubs.

SV Liedtke betonte die Möglichkeiten der Güterverkehrswende durch die Einführung geeigneter Konzepte und Maßnahmen und zur Senkung des Ressourcenverbrauchs im

Güterverkehr. Ergänzend hierzu brauche es für eine Energiewende im Güterverkehr gemäß SV Liedtke eine Antriebswende. Zur Umsetzung verwies Liedtke auf verschiedene Maßnahmen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hin. Die Maßnahmen erstrecken sich dabei über Maßnahmen zur Verbesserung der Schiene (Reservekapazitäten, Elektrifizierung, Reaktivierungen), der Straße (emissionsbezogene Gebühren, Bewirtschaftung ruhender LKW-Verkehre, Lkw-Führungskonzepte, Mikro-Hubs), sowie zu multimodalen Umschlagsanlagen und zur Raumplanung (strategische Netzplanung - Flächennutzungsplanung).

2.8.3.5 Vortrag von Prof. Dr. Benjamin Bierwirth

Referent: Prof. Dr. Benjamin Bierwirth

Rolle / Organisation:
Frankfurt University of Applied Sciences

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Bierwirth präsentierte die Ergebnisse des hessischen Güterverkehrskonzepts 2035, eine Studie, bei der u.a. Trends analysiert wurden.

Zunächst präsentierte SV Bierwirth den dreigliedrigen methodischen Aufbau der Studie. Hierbei gab es neben der Trendanalyse von 28 Zukunftstrends aus den Bereichen technologischer Wandel und Konsumentenverhalten auch Experteninterviews mit wesentlichen Stakeholdern der Branche und eine Onlinebefragung mit 118 Teilnehmenden. SV Bierwirth wies darauf hin, dass die Studie vor der Corona-Pandemie durchgeführt wurde und sich Rahmenbedingungen in Teilen geändert hätten. So sei die Kombination „alles zusammen“ und „nur ein Lieferant“ aus Perspektive des Logistikers und aus heutiger Sicht eine gefährliche Kombination. Entsprechend bräuchte es eine besser verteilte Produktion und mehrere Lieferanten, wobei dies wiederum zu einer geringeren Bündelung führe und damit mehr Verkehr verursache.

Die Ergebnisse der Experteninterviews zeigten auf, dass weiteres Wachstum im Güterverkehr zu erwarten sei. Die Schiene sei gemäß dieser Befragung aufgrund der Kosten- und Laufzeitnachteile sowie mangelnder Kapazitäten aktuell nicht konkurrenzfähig. Auch prognostizierten die Experten im Rahmen der Interviews eine Verschärfung des Fachkräftemangels. Das Thema Nachhaltigkeit gewinne an Bedeutung. Ein weiterer Schwerpunkt der Experten lag auf der Tatsache, dass Logistikansiedlungen Fläche, Arbeitskräfte, verkehrliche und telekommunikative Anbindungen benötigten.

Ergänzend hierzu zeigte die Online-Umfrage die Dringlichkeit zum Ausbau der Schiene auf. Hier sei der Investitionsbedarf je Verkehrsteilnehmendem gemäß der Umfrage am höchsten. Die Online-Befragung warf als Ergebnis auf, dass anwendungsnahe Forschung auf Basis konkreter Anwendungen durch das Land zu unterstützen sei. Im Bereich der Ausbildung müssten die Berufe des Güterverkehrs durch die Logistikbranche an die Digitalisierung angepasst werden.

Als weiteres Ergebnis der Studie stellte SV Bierwirth die Notwendigkeit zur Differenzierung nach vier Räumen im Güterverkehr vor. Demnach müsse der ländliche Raum abseits und

entlang der Verkehrsachsen getrennt betrachtet werden. Insbesondere die ländlichen Bereiche abseits der Verkehrsachsen stellten den Güterverkehr vor große Herausforderungen. In ländlichen Räumen entlang der Verkehrsachse wird eine Zunahme großer Logistikzentren erwartet. Hinzu komme die Betrachtung des überregionalen Verkehrs auf den Verkehrsachsen und dessen Besonderheiten. Als vierten Raum zählte SV Bierwirth den urbanen Raum auf, bei dem ein starker Anstieg des Güterverkehrs erwartet würde.

Abschließend ging SV Bierwirth auf ausgewählte Themenkomplexe der Fragen der Enquetekommission ein. In Bezug auf den Luftverkehr und Flughafen prognostizierte SV Bierwirth, dass Luftfrachtkapazitäten post-Corona wieder hergestellt würden. Arbeitsbedingungen halte SV Bierwirth für stark verbesserungsbedürftig. Hierbei seien Kontrollen zur Einhaltung von Vorgaben in Bezug auf Beschäftigungsbedingungen erforderlich. In Bezug auf das Thema Flächenverbrauch erklärte SV Bierwirth, dass Logistik weitere Flächen brauche, die produktions- und konsumentennah seien. Abschließend betonte SV Bierwirth die Notwendigkeit zur technologieoffenen Forschung zu neuen emissionsfreien Antrieben und autonomen Fahrzeugen.

2.8.3.6 Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig

Referent: Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig

Rolle / Organisation:
Technische Universität
Hamburg (TUHH)

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Flämig referierte zu Güterverkehrsströmen und Umweltverträglichkeit. Die Situation im Güterverkehr beschrieb SV Flämig dabei anhand von vier Thesen. Demnach greife die Fokussierung auf Treibhausgase Ihrer Meinung nach zu kurz. Zweitens seien Verhaltensänderungen eine Voraussetzung zur Reduzierung von Verkehr und dessen Folgen. Drittens sei ein massiver Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weder ökologisch sinnvoll, noch ökonomisch nachhaltig. Als vierte These warf SV Flämig auf, dass Reboundeffekte zu berücksichtigen seien, im Sinne von „wer Infrastruktur säht, wird Verkehr ernten“.

SV Flämig präsentierte Prognosen des Güterverkehrs, die bis 2050 ein stetiges Wachstum annehmen. Dies begründe sich v.a. durch das steigende Transportaufkommen (als Folge des steigenden BIP), größere Entfernungen aufgrund der räumlichen Arbeitsteilung (Globalisierung), sowie der gemischten Verkehrsmittelwahl (Modal-Split).

Den größten Anteil am Güterverkehr würde gemäß der Prognose zukünftig die Straße einnehmen (heute: 71 %), gefolgt von der Schiene (heute 19 %) und der Binnenschifffahrt (heute: 7 %), wobei schon heute fast 95 % der externen Kosten (149 Mrd. €) auf den Straßenverkehr fallen, wie eine Untersuchung der Allianz pro Schiene 2017 feststellte. In dem Kontext präsentierte SV Flämig das Zieldreieck der Nachhaltigkeit (Ökonomie, Ökologie, Soziales). Gütermobilität ohne Ressourcenverzehr und Umweltnutzung sei gemäß SV Flämig nicht möglich. Zur Reduzierung der Wirkungen der Logistik (Ressourcenverbräuche,

Emissionen) präsentierte sie fünf Ansatzmöglichkeiten: Transportvermeidung, Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Optimierung im Betrieb und Optimierung in der Technik.

SV Flämig ging, ähnlich wie die SV zuvor in Ihren Vorträgen, auch auf das Thema der begrenzten Verkehrsinfrastruktur ein. So seien die Kapazitäten auf Straße und Schiene begrenzt.

Als Ausblick präsentierte SV Flämig zwei Szenarien. Das erste Szenario (Bau-Szenario) führe zu weiter steigendem Verkehr, insbesondere im Straßennetz. Dabei sprach SV Flämig Empfehlungen für einen treibhausgasminimierten Güterverkehr aus. Das zweite Szenario (Zukunfts-Szenario) befasste sich mit Empfehlungen für die Reduzierung der Transportnachfrage. Dies führe im Idealfall zu Klimaneutralität im Verkehrsbereich. Dafür müssten ökologische Auswirkungen und Transportvermeidung auch im Zielsystem von Unternehmen verankert werden. Es brauche etwa eine ethisch geleitete Unternehmenspolitik. Das deutsche Lieferkettengesetz reiche gemäß SV Flämig in dem Kontext noch nicht aus, da Verstöße nicht mit Sanktionen belegt sind. Weiterhin bedürfe es mehr Sensibilisierung, um Transparenz in Bezug auf Produktion, Beschaffung, etc. bei Industrie und Handel zu schaffen.

2.8.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Wachstum im Güterverkehr
- Abhängigkeiten in der Logistik
- Kapazitäten auf der Schiene ausbauen
- Fachkräftemangel und Arbeitsbedingungen
- Bedeutung der Nachhaltigkeit in der Logistik

Wachstum im Güterverkehr

Die Prognosen zeigten im Güterverkehr ein weiteres Wachstum in den nächsten Jahren auf. Dies begründe sich durch das steigende Transportaufkommen. Das Wachstum gelte es bei Planungen, Entscheidungen, etc. zu berücksichtigen.

Abhängigkeiten in der Logistik

Die SV betonten in unterschiedlichen Kontexten die Abhängigkeiten in der Logistik. Dabei wurde u.a. auch die Corona-Pandemie aufgeführt, die verdeutlicht habe, wie bedeutend aber auch wie anfällig die Logistik sei. Einige SV verwiesen in dem Zusammenhang auf die Stärkung der Resilienz durch verschiedene Ansätze.

Vorhandene Infrastruktur erhalten und anpassen

Einige SV machten deutlich, dass Verkehrsinfrastruktur und Flächen immer zusammen gedacht werden müssten. Man brauche Flächen mit multimodaler Anbindung. Dafür müsse man geeignete Standorte finden, wo Schiene, Straße und möglichst auch Wasserstraße vorhanden sind, und diese Standorte müssten gesichert werden.

Kapazitäten auf der Schiene ausbauen

Die SV teilten die Auffassung, dass die Schiene in Deutschland kapazitativ überlastet sei. So sei eine weitere Verlagerung von Straße auf die Schiene kaum möglich. Zum Ausbau von Kapazitäten benötige es Investitionen, wobei auch in Bezug auf die Umsetzung die lange Zeitschiene zu beachten sei.

Fachkräftemangel und Arbeitsbedingungen

Einige Sachverständige waren sich darüber einig, dass der Fachkräftemangel erhebliche Auswirkungen auf den gesamten Güterverkehr hätte. Demnach sei aber mit einem weiteren Anstieg des Fachkräftemangels zu rechnen, bspw. auch im Fernverkehr auf der Straße.

In Teilen damit verbunden, sei an dieser Stelle auch der Aufruf zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen einiger SV zu erwähnen. Dabei wurde u.a. die Einführung von Kontrollen vorgeschlagen. In einem anderen Kontext wurde über die Parkplatzsituation von Lkws in Hessen gesprochen, was bei den einzelnen Berufskraftfahrenden ebenfalls zu erschwerten Arbeitsbedingungen führen könne.

Bedeutung der Nachhaltigkeit in der Logistik

Die Bedeutung der Nachhaltigkeit in der Logistik wurde in fast allen Vorträgen der SV aufgegriffen. Dabei seien zahlreiche Maßnahmen bereits getroffen. In Bezug auf die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sei der Wunsch dazu vorhanden, wobei es hierbei an der Umsetzung aufgrund von Kapazitätsengpässen bei der Bahninfrastruktur scheitere. Weiterhin wurden ökologische Ziele in vereinzelt Vorträgen auch im Zielkonflikt mit dem Kostendruck in der Logistik aufgezeigt.

2.8.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 8

Die Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 8 wurde in Verbindung mit den Themenblöcken 9 und 10 abgehalten. Dabei ging es u.a. um folgende Themen:

- (Zunehmender) Güterverkehr auf der Straße und Schiene
- Unterscheidung eines überregionalen, europäischen und globalen Transports
- Produktionsprinzipien (v.a. Just-in-time) und deren Auswirkungen auf Lagerhaltung und Verkehr
- Mögliche Handlungsoptionen für einen umweltverträglichen Güterverkehr (3 Vs)

2.9 Themenblock 9 – Umweltverträglicher Güterverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (urbane Räume) (19. Sitzung + 21. Sitzung)

2.9.1 Sitzungen

Das Thema Umweltverträglicher Güterverkehr und Logistik / Logistikstandorte in Hessen (urbane Räume) wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 19 und 21). Dabei fokussierte sich Sitzung 19 (11. Juli 2022) auf den Güternahverkehr und neue Lieferverkehre. Sitzung 21 (29. September 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 8, 9 und 10.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Dipl.-Ing. Claudia Bohner-Degrell, Regionalverband FrankfurtRheinMain, Abteilung Mobilität, Frankfurt am Main; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Dr. Julius Menge, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung, Berlin (digital); Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke, Frankfurt University of Applied Sciences, Frankfurt am Main; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Claus-Peter Große, Kompetenzzentrum nachhaltige Stadtlogistik, Tiefbau- und Vermessungsamt, Landeshauptstadt Wiesbaden; Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

2.9.2 Thematische Einordnung

Themenblock 8 (Wirtschaftsverkehr und Logistik) ist thematisch mit Themenblock 9 verknüpft; vgl. auch Ausschnitte aus dem Einsetzungsbeschluss (Kapitel 2.8.2).

Der Themenblock „umweltverträglicher Güterverkehr und Logistik“ legt einen etwas anderen Schwerpunkt auf die Thematik und fokussiert sich dabei vor allem auf urbane Räume. Demnach sind Güterverkehrslösungen wie ganzheitliche regionale Wirtschaftsstrategien, der

Einsatz alternativer Transportmittel im Wirtschaftsverkehr, oder Mikro-Hubs und deren zugehörige Organisationsmodelle Bestandteil dieses Themenblocks.

Zu den wichtigsten alternativen Transportmitteln im Wirtschaftsverkehr zählen Lastenräder, insbesondere für die Zustellung kleinteiliger Sendungen auf der letzten Meile. Im [nationalen Radverkehrsplan 3.0](#) wurde das Leitziel ausgesprochen, das Fahrrad für Lasten- und Wirtschaftsverkehr einzusetzen. Demnach sei das Ziel für 2030, dass Fahrräder bei gewerblichen und behördlichen Lasten- und Wirtschaftsverkehren als alternative Verkehrsmittel verbreitet sind. Weiterhin nutzen gemäß dieses Ziels KEP-Dienste bis zum Jahr 2030 verstärkt das Lastenrad. Andere alternative Transportmittel im Wirtschaftsverkehr beinhalten Mini-LKWs wie der von der Deutschen Post verwendete Streetscooter und Güterstraßenbahnzüge wie die in Frankfurt erprobte Cargo-Tram⁴¹.

Eng verknüpft mit der Radlogistik sind Logistikkonzepte wie Mikrodepots, die als Umschlagsfläche und Lager zum Einsatz kommen. Das Ziel zur Bereitstellung derartiger Logistikflächen ist ebenfalls im nationalen Radverkehrsplan verankert.

2.9.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.9.3.1 Vortrag von Dipl.-Ing. Claudia Bohner-Degrell

Referent: Dipl.-Ing. Claudia Bohner-Degrell

Rolle / Organisation:
Regionalverband
FrankfurtRheinMain

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Bohner-Degrell präsentierte in Ihrem Vortrag den Rahmen der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie FrankfurtRheinMain, ein Vorhaben des Regionalverbands FrankfurtRheinMain, das im Frühjahr 2022 gestartet ist.

Zunächst ging SV Bohner-Degrell auf das Gebiet und die Aufgaben des Regionalverbands ein. Hierbei handelt es sich um einen Zusammenschluss von 80 Kommunen der Rhein-Main-Region. Der Regionalverband unterstützt u.a. bei der Aufstellung, Fortschreibung des Regionalen

⁴¹ <https://www.urban-transport-magazine.com/die-kombination-machts-frankfurt-testet-den-guetertransport-mit-der-strassenbahn/>

Flächennutzungsplans sowie der Umsetzung und Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie für die Region.

Ausgangslage für die Wirtschaftsverkehrsstrategie stellten gemäß SV Bohner-Degrell die verschiedenen Herausforderungen der Region (u.a. Staus, steigende Lärm- und Schadstoffemissionen) und der Wirtschaftsakteure (u.a. Infrastrukturen an Kapazitätsgrenzen, Absicherung der Lieferketten) dar. Ziel sei es somit einen gemeinsamen Ansatz für nachhaltigen und zukunftsfähigen Wirtschaftsverkehr zu entwickeln. Dabei ginge es im Kern um die Verbesserung des Klimaschutzes, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss sowie die Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Weiterhin sei Ziel der Strategie die Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsverkehre zu optimieren. In diesem Kontext ging SV Bohner-Degrell auf die 3 Vs ein (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten).

In Bezug auf die Erarbeitung der Wirtschaftsverkehrsstrategie betonte SV Bohner-Degrell die Stärke der Region mit der Anzahl kompetenter Akteure, einschließlich Wissenschaftlern bei allen Verkehrsträgern. Die Wirtschaftsstrategie beschrieb SV Bohner-Degrell daher als kooperativen Abstimmungs- und Konsolidierungsprozess. Um dies zu gewährleisten präsentierte SV Bohner-Degrell den Aufbau der Gremien mit einem Lenkungskreis, einem Kommunalbeirat, Fach- und Wirtschaftsbeirat sowie einem Netzwerk der Wirtschaftsverkehre. Insgesamt seien 55 Stakeholder involviert.

Die Wirtschaftsstrategie basiert auf vier Dialogrunden, so SV Bohner-Degrell, bei der es um die Konkretisierung von Maßnahmen gehe und der Ausarbeitung des Handlungsprogramms im letzten Schritt. Dabei betonte SV Bohner-Degrell, dass nicht nur ein Handlungsprogramm mit Maßnahmen erstellt würde, sondern eine möglichst große Verpflichtung der Akteure erzielt werden solle. Ab September / Oktober 2023 ginge es dann in die Umsetzung in eigenen Projekten, die im Rahmen der Wirtschaftsstrategie begleitet würden.

In Bezug auf den aktuellen Sachstand präsentierte SV Bohner-Degrell sechs Handlungsfelder (mit 40 übergeordneten Maßnahmen), die im Rahmen der ersten beiden Dialogrunden identifiziert werden konnten. So bestehe Handlungsbedarf bei der Steuerung des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße, beim emissionsarmen Wirtschaftsverkehr (aller Verkehrsträger), bei der Steuerung von Gewerbe- und Logistikflächenentwicklung, beim multimodalen Wirtschaftsverkehr, bei der Prozessoptimierung im Wirtschaftsverkehr und bei Netzwerk, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing.

Abschließend betonte SV Bohner-Degrell die Notwendigkeit, sich über die Frage Gedanken zu machen, welche Verkehrsmittel die steigende Transportnachfrage bewältigen könnten, zumal der Wirtschaftsverkehr ihrer Ansicht nach in den letzten Jahren ein politisches Schattendasein gefristet hätte. Die Rahmenbedingungen müssten dringend angepasst werden (Beispiel: Schiene) und hierfür brauche es die Unterstützung des Landes, der Kommunen und allen in dem Prozess beteiligten Akteuren.

2.9.3.2 Vortrag von Dr. Julius Menge

Referent: Dr. Julius Menge

Rolle / Organisation:

Senatsverwaltung für Umwelt,
Mobilität, Verbraucher- und
Klimaschutz,
Grundsatzangelegenheiten
der Verkehrspolitik,
Verkehrsentwicklungsplanung

SV vorgeschlagen von:

Sachverständige / Obleute

SV Menge präsentierte in seinem Vortrag die „Berliner Perspektive“ in Bezug auf die Umsetzung neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik und Territorialvergaben.

Die Berliner Senatsverwaltung hat dem Thema der strategischen Planung des Wirtschaftsverkehrs mit insgesamt drei Personen entsprechende Ressourcen eingeräumt. SV Menge betonte zunächst die Komplexität der Wirtschaftsverkehre in Städten, allein bezogen auf die Fahrzeuge (vom Lastenrad bis zum Lkw). In dem Kontext sprach SV Menge die letzte Meile an, die einen Wachstumsmarkt darstelle und u.a. auf den steigenden E-

Commerce zurückzuführen sei. Anhand der Zahl 5,6 Mio. t CO₂ Emissionen in Berlin (2019) und einem Verkehrsanteil von 31 % (an den Gesamtemissionen), verdeutlichte SV Menge die Notwendigkeit zur Reduzierung von Emissionen. SV Menge beschrieb daher das Erfordernis, warum Wirtschaftsverkehre im urbanen Raum gestaltet oder gesteuert sein sollten. Neben den notwendigen Emissions-Reduktionen gehe es u.a. auch um eine Reduktion des Flächenbedarfs, der effizienteren Nutzung der Infrastruktur, einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Minimierung des Infrastrukturverzehr.

SV Menge warf im Kontext neuer Organisationsmodelle für innerstädtische Logistik die Frage nach Territorialvorgaben auf, bei denen bspw. Pakete unabhängig vom KEP-Dienstleister zur Auslieferung im Rahmen sogenannter City-Hubs gebündelt werden. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) habe sich in einer Studie inkl. Rechtsgutachten mit der Thematik auseinandergesetzt. Bundesweit gibt es gemäß SV Menge bereits ausgewählte Beispiele, die in die Richtung gehen, wobei es sich hierbei um keine rechtlich vorgegebene Lösung handelt, sondern vielmehr um die Testung und Etablierung eines Business Cases. Basierend auf diesen Ansätzen habe sich Berlin die Frage gestellt, ob Städte (Berlin) eine verpflichtende Lösung für einen Gebietslogistiker einführen könne, wobei der Fokus auf KEP-Dienstleistern läge. Gemäß einer Studie aus Düsseldorf machten diese Verkehre 6 % der Nutzfahrzeuge in Städten aus. Die Klärung der Frage nach derartigen neuen Organisationsmodellen für innerstädtische Logistik brauche gemäß SV Menge diverse Anforderungen und Grundlagenklärung, insbesondere im rechtlichen Kontext bei entsprechendem Zwang.

Ansätze für neue Organisationsmodelle werden daher als Angebot getestet, so wie das Beispiel KoMoDo aus Berlin, bei der eine Fläche als Depot für KEP-Dienste bereitgestellt wurde. Diese konnte per Lkw beliefert werden und die Zustellung von dort aus mit dem Lastenrad durch die einzelnen KEP-Dienste erfolgen. Durch diesen Ansatz hätten gemäß SV Menge 11 t CO₂ eingespart werden können, was 28.000 konventionellen Fahrzeugkilometern entspreche.

Im weiteren Verlauf ging SV Menge auf Ladezonen ein und warf die Frage auf, was wir an Infrastruktur hätten und wie wir sie nutzen würden. Auch die Nutzung des ÖPNV (S-Bahn Berlin) für die Gütermithnahme werde derzeit im Rahmen von Machbarkeitsstudien auf Potenzial und Umsetzbarkeit geprüft. Die verfügbaren Wasserstraßen in Berlin stellten ebenfalls Chancen für autonome Schiffe dar. Dabei betonte SV Menge die Notwendigkeit im Kontext der Verkehrsmittel zu diversifizieren.

Abschließend erklärte SV Menge, dass die Städte beim Veränderungsprozess als Treiber agieren müssten. Ein „Weiter so!“ könnten wir uns (klimapolitisch) nicht erlauben. Gerade für Politik und Verwaltung sei es daher wichtig, im Austausch zu bleiben.

2.9.3.3 Vortrag von Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke

Referent: Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke

Rolle / Organisation:
Frankfurt University of Applied Sciences

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Schocke präsentierte das Projekt LieferradDa, ein vom HMWEVW gefördertes Projekt zur Nutzung von Lastenrädern bei Lieferdiensten in Darmstadt.

Als Ziel des Projektes präsentierte SV Schocke den Aufbau eines emissionsfreien und sozialen Lieferdienstes für Darmstadt, durch den lokaler Einzelhandel unterstützt werden könne und attraktive Arbeitsplätze für Kuriere geschaffen würden.

Das Konzept von LieferradDa sieht vor, dass bei der Bestellung von Ware (u.a. Essen, Medikamente, Reinigung, Werbemittel) durch einen Kunden der Einzelhändler LieferradDa einen Lieferauftrag erteilt. Bis 14 Uhr werden die Waren konsolidiert und beim Einzelhändler abgeholt, sodass eine Lieferung an den Kunden am gleichen Tag erfolgen kann (meist gegen 16 Uhr). Das Konzept werde von 22 Einzelhändlern unterstützt (u.a. Buchläden, Weinläden). Da es sich um ein wissenschaftliches Projekt handelte, sei eine Befragung erfolgt. SV Schocke präsentierte die Fahrradflotte, die hierbei zum Einsatz kam und sich diversifiziert darstellte.

Als Ergebnis dieses Projektes erklärte SV Schocke, dass das Konzept auf Basis der Lieferung von Einzelhändlern zu Endkunden nicht nachhaltig sei. Dies begründe sich durch die Tatsache, dass die Kunden der Einzelhändler keinen Lieferservice bräuchten, wenn sie bereits im Laden seien. Gleichzeitig bieten zahlreiche Einzelhändler keine online-Bestellmöglichkeit an. Hinzu käme, dass meist im Internet aufgrund der Preisdifferenz gekauft würde. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse lege man den Fokus auf gewerbliche Transporte. Hierzu gründeten die Professoren aus, wobei das wirtschaftliche Risiko zu Beginn von der Stadt Darmstadt gemildert würde.

Im zweiten Teil der Präsentation ging SV Schocke auf grundsätzliche Herausforderungen der Logistik ein und präsentierte in diesem Kontext verschiedene Maßnahmen. Dabei betonte SV Schocke zunächst die Dringlichkeit zu handeln. Dies begründete er basierend auf dem Klimaziel „max2Grad“ und der Tatsache, dass der CO₂-Ausstoß im Verkehr um Faktor 6 reduziert werden müsse, um dieses Ziel zu erreichen. Hierzu führte er aus, welche Formen der

Verlagerung, Verminderung und Verbesserung im Verkehr stattfinden müsse, um dieses Ziel zu erreichen.

Weiterhin präsentierte SV Schocke ausgewählte Aspekte der Logistik. Hierbei ging er auf den Anteil der gewerblichen Verkehre in Städten ein, die einen Anteil von 15 % ausmachten (hiervon 15 – 20 % KEP-Dienste). Auch die Arbeitsbedingungen (Entlohnung) in der Branche wurde von SV Schocke thematisiert. Auch die Möglichkeit zur Einführung von Zufahrtsbeschränkungen in den Städten warf SV Schocke auf.

Abschließend ging SV Schocke auf mögliche Maßnahmen im gewerblichen Verkehr ein, um diesen zu reduzieren oder nachhaltiger zu gestalten. Hierbei zählte er u.a. folgende Möglichkeiten auf: Mikro-Depots, Flächen für logistische Bedarfe bei Neubauten, Lastenradbelieferung, Lieferzeitfenster und die Markierung von Lieferzonen.

2.9.3.4 Vortrag von Claus-Peter Große

Referent: Claus-Peter Große

Rolle / Organisation:
Kompetenzzentrum
nachhaltige Stadtlogistik,
Tiefbau- und Vermessungsamt

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Große stellte ein vom BMDV gefördertes Projekt (2018) zur Digitalisierung der Logistik in der Landeshauptstadt Wiesbaden vor, das als Stufenkonzept aufgesetzt war. Den Fokus legte SV Große in seiner Präsentation auf Mikro-Hubs.

Zunächst präsentierte SV Große die Anteile des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehr in Wiesbaden. Demnach liegen diese bei 34 % in Summe (Lieferanten, Taxi, Handwerker, KEP, sonstiger Wirtschaftsverkehr). SV

Größe betonte den Anteil der KEP-Verkehre von 5 % am Gesamtverkehr, wobei hierbei nur bei einem Drittel die korrekten Parkflächen genutzt würden. Bei engen Straßen, wie es in Wiesbaden der Fall sei, betonte SV Große in dem Kontext die Überlastung und Undurchlässigkeit im Straßennetz, das auch Auswirkungen auf den ÖPNV hätte. Weiterhin sei eine starke Zunahme der täglichen Paketsendungen in Wiesbaden erwartet (+ 60 % von 2018 bis 2030).

Vor diesem Hintergrund setzte das Projekt auf einen Beteiligungsprozess mit vier Workshops, bei dem vier Themengebiete identifiziert wurden (Mikro-Hubs, Lieferzonen, Optimierte Zustellung und Digitalisierung und Smart Logistics). Zur Erfassung möglicher Standorte für Mikro-Hubs und Lieferzonen haben die Stakeholder verschiedene Örtlichkeiten evaluiert, um eine optimierte Zustellung zu ermöglichen. Dabei waren insbesondere die KEP-Dienste involviert. Am Elsässer Platz in Wiesbaden (westlicher Innenstadtrand) konnte entsprechend ein Mikro-Hub mit Hermes, DPD und Gesund & Munter (Lebensmittellieferant) etabliert werden. Dieser Mikro-Hub setzt sich aus handelsüblichen Containern zusammen. In der Praxis gäbe es hin und wieder Probleme mit falsch parkenden Autos, wobei der aktuelle Standort nicht langfristig genutzt werden dürfe. DHL und vor allem Amazon zeigten gemäß SV Große kein Interesse an derartigen letzte Meile Konzepten, da sie eigene etablierte Logistikwege

hätten. SV Große sprach auch die Herausforderung an, dass noch keine genormten Container vorliegen, die ebenso für Lastenräder funktionierten.

Neben dem Mikro-Hub Vorhaben sei auch die Einführung von Lade-/Lieferzonen für Wiesbaden relevant. Dies sei u.a. durch einheitliche und durchgängige Markierungen in ausreichender Menge umsetzbar, wobei hier auf eine nicht StVO-konforme Auszeichnung auf der Straße zurückgegriffen wird. Bei der Ermittlung der Räume für die Lade-/ und Lieferzonen unterstützen gemäß SV Große die Ortsbeiräte.

Im Zusammenhang mit den Lade-/Lieferzonen ging SV Große noch auf die intelligente Lieferzone ein, bei der beobachtet wird, wie lange die Liefernden und Ladenden jeweils verweilen und wer möglicherweise nicht berechtigt sei, in diesen Zonen zu stehen. Die StVO gebe derzeit noch nicht her, dass bspw. Bildschirme bestimmten KEP-Diensten Zeiten einräumen, um derartige Lade-/ Lieferzonen zu optimieren. Hier bestehe gemäß SV Große entsprechender Handlungsbedarf.

Abschließend ging SV Große auf die Möglichkeit versenkbarer Poller ein, die zumindest den Bereich der Fußgängerzone von Liefer- und Ladefahrzeugen befreien könnten.

2.9.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Rahmen / Regularien
- Mikro-Hubs
- Bedeutung des KEP-Verkehrs bei geringen Anteilen am Wirtschaftsverkehr
- Standardisierung von Kleincontainern

Rahmen / Regularien

Die Nutzung von Territorialvergaben, bspw. im KEP-Verkehr wurde im Rahmen der Vorträge aufgeworfen. Weiterhin wurden ausgewählte Beispiele aufgezeigt (u.a. in Hinblick auf die StVO), die zeigen, wie Anpassungen des Rahmens bzw. Regularien oder Verordnungen weitere Möglichkeiten zur Verbesserung des Güterverkehrs bieten. Die vorgetragenen Aspekte orientierten sich dabei insbesondere am urbanen Güterverkehr.

Mikro-Hubs

Die Nutzung bzw. Einrichtung von Mikro-Hubs wurde von einzelnen Sachverständigen vertieft aufgegriffen und die Bedeutung im KEP-Verkehr herausgestellt. Diese seien auch als kooperative Ansätze verschiedener KEP-Dienste umsetzbar und könnten damit einen Beitrag für nachhaltigeren urbanen Güterverkehr leisten.

Bedeutung des KEP-Verkehrs bei geringen Anteilen am Wirtschaftsverkehr

Die Vorträge verdeutlichten die Rolle des KEP-Verkehrs am Wirtschaftsverkehr, trotz prozentual gesehener geringer Anteile. Dies begründe sich v.a. durch die Wahrnehmung des zweiten Parkens in Städten bzw. dem Parken in Halteverboten. Abhängig von der Stadt führe das bspw. zu Überlastung von Straßen bis hin zu Auswirkungen auf den ÖPNV. Entsprechend wurde in vielen Vorträgen der Fokus auf die KEP-Branche gelegt.

Standardisierung von Kleincontainern

Die Standardisierung von Kleincontainern kann die Koordination in Mikro-Hubs und den Umschlag von Lkw zu bspw. Lastenrad vereinfachen. Der Einsatz von Kleincontainern sei auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV für Wirtschaftsverkehre (bspw. Straßenbahn) hilfreich.

2.9.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 9

Die Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 9 wurde in Verbindung mit den Themenblöcken 8 und 10 abgehalten. Einen Ausschnitt der Auswertungssitzung ist in Kapitel 2.8.5 nachzulesen.

2.10 Themenblock 10 – Mobilitätswirtschaft und Transformation (20. Sitzung + 21. Sitzung)

2.10.1 Sitzungen

Das Thema Mobilitätswirtschaft und Transformation wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 20 und 21). Dabei fokussierte sich Sitzung 20 (19. September 2022) auf die Zukunft des Bus-, Taxi- und Tramgewerbes, Entwicklung des Automobilstandortes und der Eisenbahnindustrie in Hessen, notwendige Infrastruktur für die Mobilität 2030 und Arbeitsbedingungen und Löhne im Mobilitätssektor. Sitzung 21 (29. September 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 8, 9 und 10.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Dr.-Ing. Florian Herrmann, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, Stuttgart; Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Dr. Klaus Vornhusen, Deutsche Bahn, Frankfurt am Main; Vorschlag der CDU-Fraktion / der Sachverständigen
- Christian Kiel, Stellantis, Rüsselsheim am Main; Vorschlag der CDU-Fraktion / der Sachverständigen

2.10.2 Thematische Einordnung

Das HMWEVW bezeichnet alle Unternehmen, die Menschen mobil halten oder Hilfsmittel für die Mobilität anbieten als Mobilitätswirtschaft. Dies umfasst damit die Branchen, Nutzenden und Akteure der (u.a.) Automobilindustrie, der ÖPNV-Branche, den Herstellerunternehmen von Fahrrädern und -zubehör sowie entsprechende Interessensverbände. Die Mobilitätswirtschaft stellt damit gemäß des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML eine zentrale Säule der deutschen und europäischen Wirtschaft dar. Zu den Zukunftsfelder zählt das IML u.a. die Elektrifizierung von Antrieben, autonomes Fahren und Vernetzen von Fahrzeugen mit Infrastruktur, Internet und Verkehrsmitteln⁴².

Aufgrund des Wandels in der Mobilität, steht auch die Mobilitätswirtschaft vor einer tiefgehenden Transformation. Dabei kann Transformation auch Potenziale für neue Geschäftsmodelle und Unternehmen bieten, wie bspw. On-Demand Anbieter, Ridepooling- oder Carsharing-Plattformen und Betreiber.

Als Orientierungshilfe der Dynamiken und neuen Trends in der Mobilitätsbranche hat das Zukunftsinstitut die sogenannte Mobility-Trend-Map erarbeitet, die die größten Einflussgrößen auf Mobilität und deren Zusammenhänge entsprechend darstellt⁴³ und damit Einfluss auf die gesamte Mobilitätswirtschaft nehmen kann:

⁴² [Mobilitätswirtschaft \(fraunhofer.de\)](https://www.fraunhofer.de/de/aktuelles/mobilitaetswirtschaft)

⁴³ [Mobilitätstrends 2022 \(zukunftsinstitut.de\)](https://www.zukunftsinstitut.de/mobilitaets-trends-2022)

Mobility-Trend-Map 2022

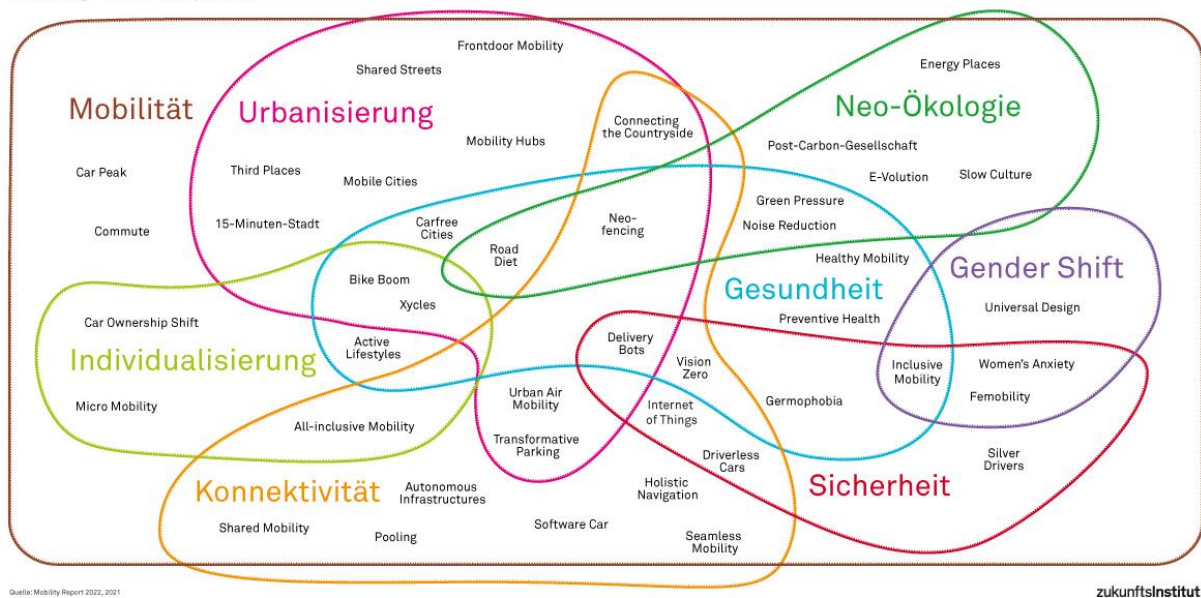


Abbildung 10: Mobility-Trend-Map 2022 (Quelle: Zukunftsinstitut)

Demnach wird Mobilität durch die Trends Urbanisierung, die Neo-Ökologie, Gesundheit, Gender Shift, Sicherheit, Konnektivität und Individualisierung in unterschiedlichen Ausprägungen beeinflusst.

2.10.2.1 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtaginformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.10.2.2 Vortrag von Dr.-Ing. Florian Herrmann

Referent: Dr.-Ing. Florian Herrmann

Rolle / Organisation:
Fraunhofer-Institut für
Arbeitswirtschaft und
Organisation

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

In seinem Vortrag präsentierte SV Herrmann die Auswirkungen auf die Beschäftigung auf Basis der Transformation der Automobilwirtschaft.

Hierzu definierte SV Herrmann zunächst die Begriffe der Automobilindustrie im engeren Sinne zur Herstellung von Kraftwagen, die Automobilwirtschaft und die Mobilitätswirtschaft.

Elektromobilität, Digitalisierung und neue Geschäftsmodelle definierte SV Herrmann als zentrale Treiber des Wandels. Demnach sieht der aktuelle Koalitionsvertrag auf Bundesebene 15 Mio. Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen bis 2030 vor. Dies erfordere eine Veränderung im Produktionsmix der OEM mit einem zukünftig größeren Anteil von batterieelektrischen Fahrzeugen. Aktuell gehe man davon aus, dass bis zum Jahr 2030 ca. 50 bis 60 % rein batterieelektrische Fahrzeuge im Produktionsmix unserer deutschen Hersteller enthalten seien. Diese Annahme beruhe ebenfalls u.a. auf dem „Fit for 55“ Programm.

In Bezug auf Beschäftigungseffekte in der Fahrzeug- und Komponentenfertigung präsentierte SV Herrmann Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt Beschäftigung 2030, das im Auftrag von Volkswagen entstanden ist. Demnach sinke der Beschäftigungsbedarf unter Berücksichtigung von Ratioeffekten um 12 % bis 2029 gegenüber 2020. Quantitative Beschäftigungseffekte würden jedoch durch demografische Entwicklungen abgedeckt. Der verbrennungsmotorische Antriebsstrang sei deutlich arbeits- bzw. beschäftigungsintensiver als der elektrische Antriebsstrang. Dies führe gemäß SV Herrmann zu großen Veränderungen in der Wertschöpfungskette, wobei insbesondere kleinere Unternehmen betroffen seien.

Weiterhin ging SV Herrmann auf die Bedeutung der Digitalisierung ein und präsentierte die Beschäftigungseffekte und erwarteten Veränderungen. Demnach sei bis 2030 ein Beschäftigungsrückgang primär in den direkten Bereichen Produktion und Logistik zu erwarten. In den indirekten Bereichen sei der spürbare Beschäftigungseffekt erst nach 2030 zu erwarten.

SV Herrmann stellt fest, dass nicht die Absatzzahlen die Beschäftigungsbasis bilden, sondern vielmehr die Veränderungen beim Fahrzeugbestand. Anders als bei den Fahrzeugzulassungen sei es so, dass der Fahrzeugbestand in den letzten Jahren weiter gestiegen sei. Die technologischen Veränderungen im oder um das Fahrzeug herum (Vernetzung, Digitalisierung, Elektrifizierung und Automatisierung) haben Einfluss auf die Fahrzeugarchitektur selbst, und das wiederum auf die Beschäftigten. Daher brauche es umfassende Weiter- und Umqualifizierungen, um diese Kompetenzen zu erwerben und den neuen Jobanforderungen gerecht zu werden. Auch seien neue Geschäftsmodelle durch die Digitalisierung und den gesellschaftlichen Wandel zu erwarten. Die Bewertung von Arbeitsplatzeffekten aufgrund von Mobilitätsdienstleistungen sei schwierig und müsse raumbezogen erfolgen. SV Herrmann betonte, dass es gelingen müsse, wertige Arbeitsplätze im Transformationsprozess zu erhalten bzw. aufzubauen.

2.10.2.3 Vortrag von Dr. Klaus Vornhusen

Referent: Dr. Klaus Vornhusen

Rolle / Organisation:
Deutsche Bahn

SV vorgeschlagen von: CDU
(auf Hinweis der Sachverständigen)

SV Vornhusen ging in seinem Vortrag auf die Herausforderungen im ÖPNV ein (inklusive Busverkehr), Attraktivität von Arbeitsplätzen im ÖPNV und den Zustand und die Entwicklung der Infrastruktur.

In Bezug auf Herausforderungen im ÖPNV betonte SV Vornhusen, dass es sich um ein Ausschreibungsgeschäft handelt, wobei das Angebot vom Aufgabenträger definiert wird. Demnach stelle sich die DB Fragen nach den Konditionen, der Gewinnwahrscheinlichkeit und der Wirtschaftlichkeit. Dies habe auch Auswirkungen auf die Beschäftigung, die unter Umständen das Unternehmen bei der Außerbetriebnahme frühzeitig verlassen und damit die Prozesse beim Ausschreibungszyklus vor entsprechende Herausforderungen stellt. Die Frage nach der Finanzierung der gesamten Branche (inkl. Busverkehr) sei aufgrund der gestiegenen Energie- und Personalkosten und gesunkener Zahlungsbeiträge der Fahrgäste dringlicher geworden.

In Bezug auf die Infrastruktur erläuterte SV Vornhusen die Engpässe, insbesondere im Rhein-Main-Gebiet aufgrund der sehr hohen Verkehrszahlen und der mangelnden Möglichkeit entsprechende Trassen zur Verfügung zu stellen. So seien viele Strecken rund um Frankfurt überlastet, was wiederum zu betrieblichen Verspätungen und Schwierigkeiten führe. Diese Situation würde durch Baugeschehen verstärkt und schränke Kapazitäten weiter ein.

Abschließend ging SV Vornhusen auf den Fachkräftemangel ein, der alle umtreibe. Gemäß einer Studie des VDV seien bis 2030 im ÖV von heute 150.000 Stellen 74.000 nachzubesetzen. In Bezug auf die DB wurden im Januar bis August 2022 bereits 6.200 Stellen allein in Hessen ausgeschrieben sowie weitere 580 weitere Stellen für Azubis und Duale Studenten. Bundesweit seien 22.000 Einstellungen zu tätigen. Dies erreiche die DB u.a. durch Recruiting-Methoden wie Infoständen bei bspw. Zoobesuchen, Bewerbermessen und -tage und Tage der offenen Tür. Auch die „DB-Job-Welt“ am Frankfurter Hauptbahnhof sei eine Möglichkeit, sich über den Einstieg bei der DB zu informieren. Onlinemarketingmaßnahmen seien darüber hinaus wesentliche Instrumente, um insbesondere junge Menschen anzusprechen. Bei Spezialberufen gehe die DB gleichermaßen wie Personalvermittler vor und suche über LinkedIn Profile passende Mitarbeitende. Weiterhin seien „Mitarbeitende werben Mitarbeitende“-Aktionen hilfreich. In Bezug auf die Attraktivität von Arbeitsplätzen bei der DB betonte SV Vornhusen, dass die Gehälter von Triebfahrzeugführenden und Zugbeleitenden an der oberen Grenze der Branche seien. Auch die von der DB angebotenen Mobilitätsangebote zur Nutzung der Bahn seien attraktiv für Mitarbeitende. In Bezug auf die Arbeitszeit biete die DB seit einigen Jahren Wahlmodelle an, bei denen Mitarbeitende zwischen einem höheren Entgelt oder zusätzlichem Urlaub wählen können. Diese Flexibilität setze sich bei der Schichtwahl fort. So seien gemäß SV Vornhusen Tauschverfahren und Buchungsverfahren durch entsprechende Software-Lösungen möglich. Für die Mitarbeitenden in den Büros biete die DB Mobile Working an, sodass Mitarbeitende frei wählen können, von wo aus sie arbeiten wollen.

Abschließend ging SV Vornhusen auf die Infrastruktur ein. So habe die DB vor einigen Jahren von der Bundesregierung den Auftrag bekommen, die Brücken zu sanieren. In Hessen seien pro Jahr 11 bis 16 Brückensanierungen in den nächsten Jahren geplant. In Bezug auf Leit- und Sicherungstechnik sei die Finanzierung problematisch. Nichtsdestotrotz könne die Bahn bis 2031 für 2 Milliarden € in Hessen 33 elektronische Stellwerke bauen. SV Vornhusen betonte, dass Hessen in Bezug auf Neubau- und Ausbaustrecken mit am intensivsten an der Arbeit sei (bspw. Wallauer Spange, Nordmainische S-Bahn).

2.10.2.4 Vortrag von Christian Kiel

Referent: Christian Kiel

Rolle / Organisation: Stellantis

SV vorgeschlagen von: CDU
(auf Hinweis der Sachverständigen)

SV Kiel berichtete über die Transformation der Automobilindustrie am Beispiel des Rüsselsheimer Traditionsunternehmens Opel.

Zunächst ging SV Kiel auf die Historie Opels ein und beschrieb dabei insbesondere die Entwicklungen der letzten 20 Jahre. Dabei beschrieb SV Kiel die anhaltenden Verluste und sinkenden Marktanteile sowie eine nicht vorhandene CO₂-Strategie. Heute sei Opel finanziell

wieder gut aufgestellt und steigere die Verkaufszahlen in Deutschland und Europa sowie immer mehr im außereuropäischen Markt. Dabei betonte SV Kiel, dass die Maßnahmen der vergangenen Jahre immer zusammen mit dem Betriebsrat geschlossen wurden und Opel in hohem Maße von der Stellantis-Familienzugehörigkeit in Hinblick auf gemeinsame Entwicklungen, Einkauf und Zukunftstechnologien profitiere. Dies seien Voraussetzungen, um auf die Herausforderungen der Branche zu reagieren (weltweite Pandemie, gestörte Lieferketten, Ukraine-Krieg, die Energiekrise, Rohstoffverfügbarkeit). Als größte Herausforderung nannte SV Kiel die Transformation vom Verbrennermotor hin zum klimaneutralen Antrieb aufgrund politischer Vorgaben. So plane Opel, wie in der „Dare Forward 2030“ Strategie festgelegt, weit vor den gesetzlichen Vorgaben in Europa nur noch elektrische Autos ab 2028 zu verkaufen und die gesamte Stellantis-Familie ab 2030.

Dies bedeute gemäß SV Kiel, dass ab dem Jahr 2024 in Rüsselsheim zusätzlich zu den Verbrennerfahrzeugen und Plug-In-Hybriden die Opel-Modelle auf den gleichen Fertigungslinien bereits rein elektrische Varianten hergestellt würden. In diesem Kontext verwies SV Kiel u.a. auf die ungewisse Entwicklung des Automobilmarktes, staatlichen Fördermaßnahmen und strengeren CO₂-Flottenverbräuchen. Diese parallele Entwicklung ermögliche kurzfristig und flexibel auf Kundenkaufverhalten reagieren zu können und das Risiko von Fehlauslastungen an den Produktionsstandorten zu minimieren. Gleichzeitig beschrieb SV Kiel dieses Vorgehen als eine Zwischenphase, da sich Opel das Ziel gesetzt hat, 100 % elektrische Mobilität zu bieten. Zu diesem Zwecke müssen Produktionsprozesse umgestellt und weiter automatisiert werden. Die Herstellung von Batteriezellen sei u.a. erforderlich und mit einer Gigafactory in Kaiserslautern geplant.

SV Kiel betonte die Notwendigkeit einer entsprechenden Ladeinfrastruktur für den Wandel hin zur elektrischen Mobilität. Die Pläne der Bundesregierung seien ambitioniert und in einem Masterplan festgelegt. Für die Umsetzung müssten Kommunen und Energieversorger mitziehen, so SV Kiel. Der Ausbau sei auch über die Grenzen Deutschlands hinaus essenziell, um eine Transformation der Automobilindustrie zu realisieren.

Opel gehe hier bei den eigenen Mitarbeitenden mit gutem Beispiel voran und stelle Ladesäulen auf dem Werksgelände sowie in Rüsselsheim zur Verfügung, sodass eine Ladesäulendichte von einem Ladepunkt für 84 Bürgerinnen und Bürger erzielt werden konnte (im Vergleich: ein Ladepunkt für 4.000 Anwohner in Frankfurt am Main; Stand: Mai 2022).

SV Kiel betonte die Notwendigkeit zur Technologieoffenheit in Hinblick auf Antriebsformen und verwies auf die langjährige Erfahrung der Wasserstoff-Technologie bei Opel. Auch E-Fuels spielten eine sehr wichtige Rolle, da sie bspw. bei der Bestandsflotte zum Einsatz kommen sollen. Als Gesamtunternehmen plane Stellantis im Jahr 2038 klimaneutral zu werden.

SV Kiel präsentierte Opels Ansätze zur Transformation der Mobilität in Hinblick auf Produkte. So könne u.a. der Rocks-e neue Möglichkeiten bieten, auch in Bezug auf Carsharing. Stellantis biete entsprechende Angebote weltweit durch ihre Mobilitätsdienstleister Free2move an und sei durch den Kauf des Carsharing-Anbieters Share Now von Mercedes und BMW heute Marktführer in Europa in diesem Bereich.

Abschließend ging SV Kiel auch auf die Transformation in Hinblick auf die Beschäftigten ein. So brauche das Unternehmen künftig weniger Schrauber und mehr Elektro- und IT-Spezialisten. In Rüsselsheim wird bspw. ein Softwarezentrum aufgebaut, das neue Arbeitsmöglichkeiten biete.

2.10.3 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Fachkräftemangel und Anpassung der Anforderungen
- Attraktivität von Arbeitsplätzen steigern
- Notwendigkeit zum Infrastrukturausbau
- Finanzierungsfrage im ÖPNV

Fachkräftemangel und Anpassung der Anforderungen

Im Rahmen der Vorträge wurde der Fachkräftemangel und die Notwendigkeit zur Anpassung von Anforderungen aufgegriffen. Neben zahlreichen Stellen, die teilweise unbesetzt bleiben, ändere sich in vielen Bereichen auch das Anforderungsprofil und erfordere oftmals technische (IT) Hintergründe. Dies wurde aus der ÖPV- wie auch aus der Automobilbranche bemerkt.

Attraktivität von Arbeitsplätzen steigern

Eng verknüpft mit dem Thema des Fachkräftemangels ist das Thema der Attraktivitätssteigerung für Beschäftigte. Gemäß der SV sei dies ein essenzieller Aspekt, den es aus Unternehmenssicht zu berücksichtigen gilt. Hierzu existieren beispielhafte Ansätze aus der Branche, die im Rahmen der Vorträge präsentiert wurden.

Notwendigkeit zum Infrastrukturausbau

Im Kontext der Schiene wurde die Notwendigkeit für den Infrastrukturausbau betont, wobei dies mit kurzfristigen Einschränkungen verbunden wäre. Der Infrastrukturausbau erfordere darüber hinaus entsprechende finanzielle Mittel.

Die Automobilindustrie steht nicht zuletzt aufgrund gesetzlicher Vorgaben vor einer Transformation. In diesem Kontext wurde auf die Notwendigkeit zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur verwiesen. Weiterhin wurde appelliert, neben dem Elektroantrieb bei Fahrzeugen, technologieoffen für alternative Antriebsstoffe zu sein, um Bestandsflotten mit diesen zu betreiben

Finanzierungsfrage im ÖPNV

Der ÖPNV sei auf der Kostenseite gestiegen, während die Zahlungsbeiträge der Fahrgäste sinken. Dies zeige die Dringlichkeit auf, die Frage der Finanzierung der gesamten Branche zu klären. Das Kostengefüge habe letztlich auch Auswirkungen auf die Infrastruktur, die benötigt wird, um Überkapazitäten auf der Schiene abzufedern.

2.10.4 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 10

Die Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 10 wurde in Verbindung mit den Themenblöcken 8 und 9 abgehalten. Ein Ausschnitt der Auswertungssitzung ist in Kapitel 2.8.5 nachzulesen.

2.11 Themenblock 11 – Mobilitätsdienstleistungen, Mobilitätsmanagement und Digitalisierung (22. Sitzung + 26. Sitzung)

2.11.1 Sitzungen

Das Thema Mobilitätsdienstleistungen, Mobilitätsmanagement und Digitalisierung wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 22 und 26). Dabei fokussierte sich Sitzung 22 (10. Oktober 2022) auf die öffentliche Hand als Mobilitätsdienstleister und Verkehrsdatenanbieter. Sitzung 26 (14. Dezember 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 11, 12, 13 und 14.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Prof. Dr. Matthias Kowald, Hochschule RheinMain, Wiesbaden; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Dr. Henning Tegner, KCW GmbH, Berlin; Vorschlag der FDP-Fraktion
- Christian Alexander Mayer, Rechtsanwalt, Beirat Mobilitätsdaten Verkehrsministerium Baden-Württemberg; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute

2.11.2 Thematische Einordnung

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„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.“

Als Mobilitätsdienstleistungen wird die Bereitstellung von Verkehrsmitteln des ÖPNV verstanden sowie ergänzende Mobilitätsdienstleistungen, die sich in Mitfahrssysteme, Fahrzeugleih-/mietsysteme (bspw. Mietwagen, Carsharing, Fahrradverleihsysteme) und

ergänzende Dienstleistungen (bspw. Funktionen von Mobilitätsplattformen, u.a. informieren, buchen, bezahlen) unterteilen⁴⁴.

Der VDV unterscheidet unterschiedliche Integrationslevel zwischen dem ÖPNV (Verkehrsunternehmen und Verbünde) und den privaten Mobilitätsanbietern⁴⁴:

- tariflich
- vertrieblich
- räumlich
- produktbezogen
- digital
- kommunikativ

Zahlreiche Verbünde verfügen über ihre eigenen Apps für bspw. für Fahrplanauskünfte, Routing oder Bezahlungsfunktionen. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Anbieter von Mobilitätsapps, die unterschiedliche Funktionen beinhalten.

Mobilitäts-Apps: Durchblick im Verkehrsdschungel?



Abbildung 11: Mobilitäts-Apps: Durchblick im Verkehrsdschungel (Quelle: ADAC)⁴⁵

Es bedarf ganzheitlichen Lösungen, die den Zugang zu Mobilität abbilden und digital entlang der Customer Journey unterstützen. Derartige Lösungen können einen Umstieg zwischen

⁴⁴ [Verkehr/Mobilitätsdienstleistungen VDV - Mobi-Wissen](#)

⁴⁵ [Die ideale Mobilitäts-App gibt es derzeit noch nicht \(adac.de\)](#)

verschiedenen Verkehrsmitteln sowie deren Abrechnung und darüberhinausgehende Dienstleistungen ermöglichen. Hierbei können neben dem ÖPNV auch private (Micro-)mobilitätsdienstleister wie E-Scooter / Leihräderverleiher oder Carsharing-Anbieter mit angebunden werden⁴⁶.

Die Bündelung verschiedener Mobilitätsdienste inklusive Routing- und Bezahlungsfunktion über eine Schnittstelle ist auch unter dem Begriff Mobility-as-a-Service (MaaS) bekannt⁴⁷.

Die Chance liegt demnach bei einer bedarfsgerechten und einfachen Nutzung verschiedenster Verkehrsmittel. Der Aufbau eines derartigen nahtlosen Mobilitätssystems erfordert jedoch hohe Anfangsinvestitionen und eine enge Zusammenarbeit und Kooperationsbereitschaft verschiedenster Unternehmen und öffentlichen Betreibern⁴⁷.

Bekannte (internationale) Beispiele für die Umsetzung des sogenannten MaaS-Konzepts sind u.a. [Whim](#) aus Finnland, die [HVV-Switch](#)-App aus Hamburg und [Jelbi](#) aus Berlin⁴⁷.

Aber auch digitale Konzerne, wie Google, befassen sich mit der Abbildung von Mobilitätsdienstleistungen in ihren Apps.

2.11.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtaginformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.11.3.1 Vortrag von Prof. Dr. Matthias Kowald

Referent: Prof. Dr. Matthias Kowald

Rolle / Organisation:
Hochschule RheinMain

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Kowald ging in seinem Vortrag auf die Rolle der Digitalisierung (Fokus: MaaS) ein und wie diese zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens beitragen könne.

Dabei definierte SV Kowald zunächst die Begriffe der Antriebswende und der Mobilitätswende. Gemäß SV Kowald reiche die Antriebswende allein nicht aus, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Daher brauche es umfassende Entwicklungen und Maßnahmen, die das Mobilitätsverhalten in eine bestimmte Richtung lenken

⁴⁶ [MACRO-TREND - TREND-ÜBERBLICK | TRENDMANAGER | TRENDONE](#)

⁴⁷ [Mobility-as-a-Service – eine Definition von Johanna Hofmann \(frankfurt-holm.de\)](#)

und die Verkehrsnachfrage damit steuern. In diesem Kontext ging SV Kowald auf die drei Vs ein (Verkehr verlagern, vermeiden, verträglich abwickeln).

Die Digitalisierung beschrieb SV Kowald als große Hilfe mit drei verschiedenen Wirkungsbereichen auf den Verkehr. Erstens ermögliche Digitalisierung reduzierte räumliche Mobilitätsbedürfnisse durch bspw. Informations- und Kommunikationstechnologien, Homeoffice oder soziale Netzwerke. Im zweiten Bereich beschrieb SV Kowald die Wirkung von Digitalisierung auf Verkehrsangebote und die Möglichkeit zur umfassenden Erfassung des Verkehrsgeschehens. Im dritten Bereich ging SV Kowald auf die Automatisierung von Fahrzeugen ein. Für die Digitalisierung sei es daher sehr wichtig, dass eine leistungsfähige digitale Infrastruktur zur Verfügung gestellt würde. Es brauche eine Datenbasis, die von den einzelnen Anbietern geteilt werden müsse. Darüber hinaus sei Fachpersonal wichtig, das derzeit nur schwer zu finden sei.

Im nächsten Schritt ging SV Kowald auf multimodale Routing Plattformen ein, die eine Förderung vorhandener Angebote ermöglichen und durch die Mobilitätsverknüpfungen eine geschlossene Reisekette abbilden könnten. Als Herausforderung betonte SV Kowald die Datenformate und -bereitstellung zur Integration, den Zugang zu Kunden sowie die Plattform zwischen Anbieter und Konsument. Als einen Schritt darüber hinaus präsentierte SV Kowald „Mobility as a Service“ (MaaS) Plattformen, die neben Informationen auch die Möglichkeit zur Buchung von Angeboten inklusive Abrechnung anbieten. Als Referenzbeispiel präsentierte SV Kowald Mobility inside, das in Hessen flächendeckend verfügbar ist. SV Kowald ging auf die Funktionen von Mobility inside ein und die Ziele der Weiterentwicklung zur Integration von DB-Fernverkehrsangeboten.

Anhand der Auslastung von ÖV-Fahrzeugen und den Einfluss auf die Akzeptanz zeigte SV Kowald die Komfortsteigerungspotenziale von MaaS auf. Demnach sinke die Akzeptanz mit steigender Auslastung, wobei MaaS dabei helfen könne, übervolle Angebote durch Alternativen zu umgehen. Auch den „Tarifdschungel“ führte SV Kowald als Herausforderung von ÖPNV-Nutzende auf, der durch den Einsatz von MaaS verhindert würde.

In Bezug auf Verhaltensänderungen betonte SV Kowald die Kopplung des menschlichen Verhaltens an Verhaltensroutinen. SV Kowald präsentierte MaaS als Katalysator der Mobilitätswende, die sich an eine Vision einer multi- und intermodalen Mobilität richte. So beziehen sich bisherige Routingalgorithmen in der Regel auf Beförderungspreise, Reisezeiten und ausgewählte Komfortaspekte. Nicht berücksichtigt würden bisher in der Regel Luft- und Lärmemissionen, Auslastungszustände und kognitiv wirkende Ansätze oder individualisierte Ansätze. Diese stellen gemäß SV Kowald Möglichkeiten zur Weiterentwicklung von MaaS zur Verhaltensveränderung dar. Weiterhin könne MaaS mit Klimaschutzziele verknüpft werden.

Abschließend ging SV Kowald auf Akteure, Kompetenzen und die öffentliche Hand ein. So sei die öffentliche Hand an vielen Stellen gefragt, wobei SV Kowald hier die Schaffung der digitalen Infrastruktur mit einheitlichen Datenformaten hervorhob. Weiterhin sei eine klare Aufgabenteilung zwischen den Akteuren relevant (analog zum Regionalisierungsgesetz).

2.11.3.2 Vortrag von Dr. Henning Tegner

Referent: Dr. Henning Tegner

Rolle / Organisation: KCW GmbH

SV vorgeschlagen von: FDP

In seinem Vortrag präsentierte SV Tegner Ansätze zur Digitalisierung des ÖV. Dabei bemerkte SV Tegner zunächst die Tatsache, dass viele Anbieter entsprechender Dienstleistungen mehrere Segmente bedienen (bspw. Google, Verkehrsunternehmen).

Anschließend präsentierte SV Tegner das Zielspektrum von Digitalisierung im ÖV, wobei er unter diesem Begriff die Themen der (digital zugänglichen) Mobilitätsdienstleistungen, Mobilitätsdatenmanagement und Digitalisierung im engeren Sinne zusammenfasst. Demnach sei Digitalisierung im ÖV auf Kunden und den Betrieb fokussiert. Zusätzlich gebe es Transparenz und Ermöglichung datengestützter Geschäftsmodelle (Open Data). Für den Kunden ergebe sich somit die Möglichkeit für die (Fahrplan-)Auskunft und Buchung, einen digitalen Vertrieb und zusätzliche Komfortfunktionen mit dynamischen Auskünften. Auf der Betriebsseite ergebe sich die (algorithmische) Bündelung von Fahrtwünschen sowie die verbesserte Prozesseffizienz und Produktivität.

SV Tegner betonte, dass Digitalisierung den ÖPNV voranbringen könne und damit auch mehr Fahrgäste anlocken könne. Dabei steige der Fahrzeugbedarf, die notwendige Anzahl an Trassen und die Forderung nach mehr Stationen. Kurzum brauche es hierfür einen Ausbau des ÖPNV. Vor diesem Hintergrund ging SV Tegner auf die Vorlaufzeiten ein, die bei Ausbaumaßnahmen im ÖPNV beachtet werden müssten und immens lang seien, insbesondere wenn es um den infrastrukturellen Neubau von Strecken ginge. In der Zwischenzeit müsse daher der Verkehrsfluss verbessert werden. Hierbei könne KI bei der Disposition und beim Störungsmanagement unterstützen. Weiterhin seien Fahrgastinformationen, Echtzeitprognosen und Störungsinformationen relevant. Auch Auslastungssteuerung in den Fahrzeugen und an Stationen sowie Laufwegoptimierung in den Stationen verbessere den Verkehrsfluss.

Neben der Notwendigkeit zur Erhöhung der Kapazitäten im ÖV ging SV Tegner auf den Fachkräftemangel als limitierenden Faktor ein. Hierbei betonte er die Diskrepanz im Eisenbahnsektor, bei dem 5.000 bis 6.000 neue Mitarbeitende pro Jahr gebraucht würden, alle Universitäten zusammen jedoch lediglich 600 Absolvierende im Jahr im Bereich Eisenbahnwesen ausbilden würden. Darüber hinaus bestehe ein Ressourcenproblem bei Nichtakademikern.

Anschließend ging SV Tegner auf den FDP-Gesetzentwurf zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur ein. Dieses Gesetz beinhalte gemäß SV Tegner Bausteine für den Ausbau der Infrastruktur in Hessen.

In Bezug auf Daten ging SV Tegner auf die spezifischen Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ein. Demnach müssen Verkehrsunternehmen gegenüber einer nationalen Zugangsplattform Ist-/Soll- und Infrastrukturdaten zur Verfügung stellen. Open Data sei die Voraussetzung für MaaS. Der Verein DELFI, eine Kooperation aus

Bund, den Ländern und Verkehrsverbänden, arbeite aktuell bereits an einer Zusammenführung der bundesweiten Echtzeitdaten. Als vorläufige Einschätzung erklärte SV Tegner eine erkennbare Verbesserung der Datenlage zugunsten von Analysen und der Entwicklung datengestützter Geschäftsmodelle.

SV Tegner ging abschließend auf Trends im Bedarfsverkehr als neuer Baustein des ÖPNV ein. Hier müssten jederzeit Kosten und Nutzen abgewogen werden (hohe (Personal-)Kosten von Pkws im Vergleich zu Bus oder Schienenverkehr). Bessere Mobilität entstehe aus Sicht von SV Tegner immer nur, wenn der klassische ÖPNV mit den neuen Diensten verbunden wird.

2.11.3.3 Vortrag von Christian Alexander Mayer

Referent: Christian Alexander Mayer

Rolle / Organisation:

Rechtsanwalt, Beirat

Mobilitätsdaten

Verkehrsministerium Baden-Württemberg

SV vorgeschlagen von:

Sachverständige / Obleute

SV Mayer präsentierte in seinem Vortrag gesetzliche Vorgaben im Bereich öffentlicher Verkehrsangebote, Mobilitätsdaten und die Rolle der Daten bei Mobilitätslösungen.

Zunächst ging SV Mayer auf die Novellierung des PBefG aus dem Jahr 2021 ein. Hier wurde §1a neu aufgenommen. Dieser sieht vor, dass bei Anwendung des Gesetzes Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu berücksichtigen seien.

Weiterhin ging SV Mayer darauf ein, dass die Hoheit über das öffentliche Verkehrsangebot auf die Erfüllung des Daseinsvorsorgeauftrages zurückzuführen sei. Das PBefG bilde hierfür den gesetzlichen Rahmen, um den Marktzugang für Linien-, Gelegenheits- und Bedarfsverkehre im Straßenverkehr zu ermöglichen. Der Nahverkehrsplan bilde dabei den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (§8 Abs. 3 PBefG) und könne von den Ländern inhaltlich angepasst werden (Bspw. Ausweitung auf On-Demand Mobilitätsangebote).

SV Mayer betonte in dem Kontext, dass MaaS nicht nur ÖPNV-Angebote bündele, sondern auch die sogenannte Eigenbeförderung (bspw. Carsharing, E-Scooter, Radsharing). Hierfür bestehe kein vergleichbarer Rechtsrahmen wie beim öffentlichen Verkehrsangebot im Sinne des PBefG.

Im weiteren Verlauf des Vortrags ging SV Mayer auf die Bereitstellung von Mobilitätsdaten ein. Seit Juli 2022 seien neben Verkehrsunternehmen auch die neu oder erweitert definierten Vermittler (bspw. Plattformanbieter wie Uber und Taxizentralen) verpflichtet, über den bestehenden nationalen Zugangspunkt (die „Mobilithek“) Daten bereitzustellen. Neben den Pflichtdaten der Verkehrsunternehmen (Echtzeitdaten wie Verspätungen oder Auslastungen), können dort auch freiwillige Daten hochgeladen werden. SV Mayer wies darauf hin, dass hierbei eine Verlässlichkeit der Daten gesichert sein müsse. Darüber hinaus stelle sich die Frage nach der Haftung zur Richtigkeit dieser Daten. Grundsätzlich leiste die Nutzung der Daten gemäß SV Mayer einen wichtigen Beitrag zu effizientem und klimafreundlichem

Verkehr. Mobilitätsdaten könnten u.a. helfen, Pünktlichkeiten und Störungen zu optimieren, Verkehr durch den Einsatz von KI nachhaltig zu steuern, oder das Mobilitätsangebot auf individuelle Bedürfnisse anzupassen.

Abschließend ging SV Mayer auf das Konzept von Open Data ein und wie dieses unter rechtlichen Gesichtspunkten zu bewerten sei. Hierbei betonte er, dass Mobilitätsdaten über Mobilithek nicht mit Personenbezug bereitgestellt würden, sondern vielmehr auf einem hohen Aggregationslevel. So blieben datenschutzrechtliche Anforderungen gewahrt. In Bezug auf Open Data bemerkte SV Mayer, dass die Qualität der Daten darüber entscheide, wie die daraus abgeleiteten Angebote gestaltet werden können. Den Landesgesetzgebern seien aus Sicht von SV Mayer in Bezug auf die Datenbereitstellung die Hände gebunden. Die Bereitstellung von Daten sollte gemäß SV Mayer ohnehin zentral geregelt werden.

2.11.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Rolle der Digitalisierung und ihre Grenzen
- Notwendigkeit zur Erhöhung der Kapazitäten im ÖV
- Datenqualität

Rolle der Digitalisierung und Grenzen

In Bezug auf die Rolle der Digitalisierung wurden die Chancen und Grenzen im Rahmen der Vorträge aufgeführt. Hiernach gebe es dank Digitalisierung zahlreiche Möglichkeiten Mobilität u.a. kunden- und klimafreundlicher sowie effizienter zu gestalten. Gleichzeitig wurde von den SV betont, dass Digitalisierung allein nicht ausreicht, um die Mobilität zu verbessern. Hierfür brauche es entsprechende Angebote und Kapazitäten (vgl. nächster Punkt).

Notwendigkeit zur Erhöhung der Kapazitäten im ÖV

Dieser Aspekt wurde in einem der Beiträge ausführlich aufgegriffen. In dem Kontext wurde auch das Thema von notwendigen Vorlaufzeiten beschrieben, die es brauche, um die Kapazitäten im ÖV zu erhöhen. Dies beziehe sich v.a. auf den Neubau von Strecken.

Datenqualität

Das Thema der Datenqualität wurde im Kontext der Datennutzung aufgegriffen und als elementare Voraussetzung verstanden, um Mobilitätsdaten sinnvoll einzusetzen. Open Data allein reiche nicht aus, um die Nachfrage nach Daten zu beantworten.

2.11.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 11

Die Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 11 wurde in Verbindung mit den Themenblöcken 12, 13 und 14 abgehalten. Dabei ging es u.a. um die Themen Ressourcenverbrauch in Hinblick auf Klimaschutzziele, Pushmaßnahmen, ÖPNV-Ausbau, Vernetzung von Verkehrsmitteln, Digitalisierung und Wahrnehmung organisatorischer Aufgaben im Mobilitätsmanagement. Folgende Themen wurden im Rahmen der Diskussion adressiert:

- Einhaltung der Klimaschutzziele durch entsprechende Maßnahmen
- Ausbau des ÖPNV
- Beschleunigung von Planungsverfahren
- Fachkräftemangel
- Dematerialisierung im Kontext von Mobilität
- Zuständigkeiten in Bezug auf das Mobilitätsmanagement; Regionalplanung; Steuerungsmöglichkeiten bei den Nahverkehrsplänen

2.12 Themenblock 12 – Gesetze (23. Sitzung + 26. Sitzung)

2.12.1 Sitzungen

Das Thema Gesetze wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 23 und 26). Dabei fokussierte sich Sitzung 23 (31. Oktober 2022) auf die Schaffung rechtlicher und technischer Voraussetzungen für Mobilitätsangebote, die Beschleunigung von Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten sowie die erweiterte Kosten-Nutzen-Analyse bei zukünftigen Planungen. Sitzung 26 (14. Dezember 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 11, 12, 13 und 14.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Dr. Roman Ringwald, Rechtsanwalt / Partner Becker Büttner Held; Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Dr. Michael Sitsen, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Vergaberecht / Partner Orth Kluth; Vorschlag der FDP-Fraktion
- Dr. jur. Jan Werner, KCW GmbH, Berlin; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute

2.12.2 Thematische Einordnung

Mobilität und Logistik wird aufgrund der Komplexität der Themengebiete, den unterschiedlichen Verkehrsträgern und ihren übergreifenden Berührungspunkten mit anderen Thematiken in diversen gesetzlichen Rahmen verankert. Nachfolgende Ausführung sei daher nicht als abschließend zu betrachten, sondern vielmehr ein Einblick in vorhandene gesetzliche Rahmen. Zu unterscheiden sind dabei u.a. Gesetze und Verordnungen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene. Weiterhin lassen sich die Gesetze und Verordnungen nach ihren Adressaten unterscheiden (bspw. Nutzende, Betreibende).

Als gesetzlichen Rahmen, der die Mobilitäts- und Logistikbranche insgesamt beeinflusst, sei das [Bundes-Klimaschutzgesetz](#) zu erwähnen, das Klimaschutzvorgaben zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels definiert und vor diesem Hintergrund Jahresemissionsmenge für den Verkehrssektor festlegt.

Im ÖPNV-Bereich gilt es u.a. das [Regionalisierungsgesetz](#), das [Personenbeförderungsgesetz](#), sowie das [ÖPNV-Gesetz](#) selbst zu beachten.

Im Straßenverkehr ist u.a. das [Bundesfernstraßengesetz](#) zu erwähnen sowie die [Straßenverkehrsordnung](#).

In Bezug auf infrastrukturelle Vorhaben ist [das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich](#) zu erwähnen, das Schnittstellen reduzieren und Synergien besser nutzen soll.

Im Bereich der Luftfahrt sei u.a. das [Luftverkehrsgesetz](#) zu erwähnen sowie zahlreiche (internationale) Verordnungen, die den Betrieb regulieren und damit zur Sicherheit beitragen sollen.

Das sogenannte [Bundesmobilitätsgesetz](#), das der Verkehrsclub Deutschland e.V. als Vorschlag entwickelt hat, soll einen modernen Rechtsrahmen darstellen, der Mobilität und Verkehr über alle Verkehrsmittel hinweg aufgreift (vgl. auch Vortrag von SV Werner, Kapitel 2.12.3.3).

2.12.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.12.3.1 Vortrag von Dr. Roman Ringwald

Referent: Dr. Roman Ringwald

Rolle / Organisation:
Rechtsanwalt / Partner Becker
Büttner Held

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Ringwald ging in seinem Vortrag schwerpunktmäßig auf das Straßenverkehrsrecht, das Landesmobilitätsgesetz, Sharing-Angebote, Ladeinfrastruktur und die Finanzierung des ÖPNV ein. Dabei betrachtete er die Schwerpunkte vor einem juristischen Hintergrund.

Zunächst startete SV Ringwald mit drei Ausgangsüberlegungen. Dabei betonte er, dass die Verkehrswende Anpassungen auf allen staatlichen Ebenen erfordere (Elektrifizierung des Verkehrs und veränderte Nutzung des öffentlichen Raums im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden). Hierzu setzten insbesondere Kommunen den maßgeblichen Rahmen, da sie über Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum entscheiden und definieren, welche Verkehrsteilnehmenden welche Flächen nutzen. Daneben bedürfe es gemäß SV Ringwald eine landesweit integrierte Verkehrsplanung.

Als Status Quo beschrieb SV Ringwald einen Flickenteppich in Hinblick auf Gesetze. Hierbei bemängelte SV Ringwald, dass keines der bestehenden Gesetze die Aufgabe adressiere, vor der wir stünden (kein Gesetz zur Verkehrswende, kein Gesetz zur echten Planungsbeschleunigung im Verkehrsbereich, kein Gesetz zur umfassenden Planung). Während SV Ringwald einen wesentlichen Teil der Neuregelungen auf Bundesebene sieht, könne auch die Landesebene bereits handeln.

In Bezug auf das Straßenverkehrsrecht ging SV Ringwald auf das Paradigma der automobilen Freiheit als Leitbild des Straßenverkehrsrechts ein. So gebe es im bestehenden Rechtsrahmen nur begrenzte Möglichkeiten zur Veränderung des öffentlichen Raums. In Hinblick auf den Koalitionsvertrag sei es das Ziel, den Klima- und Umweltschutz, die Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung im Rahmen von Straßenverkehrsgesetzen und -Ordnungen aufzunehmen. Der Zeitplan für die Reform des Straßenverkehrsrechts sei jedoch noch offen.

Eine Reform des Straßenverkehrsrechts halte SV Ringwald für unabdingbar. Kommunen benötigten mehr Spielraum für individuelle Lösungen vor Ort (bspw. Städteinitiative zu Tempo 30). Weiterhin plädierte SV Ringwald für einen anderen Umgang mit Parkraum, der eine politische Entscheidung darstelle. In Bezug auf die Anordnung von Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen sei die Anordnungspraxis viel zu eng und zu schwierig.

Im weiteren Verlauf ging SV Ringwald auf die Möglichkeit von Landesmobilitätsgesetzen ein. Diese seien immer eingebunden in das, was bereits auf Bundesebene existiere, bieten aber entsprechende Spielräume, insbesondere in Bezug auf Planungsvorgaben. Wichtig sei, dass sich ein Mobilitätsgesetz an einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung orientiere – beispielsweise durch Hauptradverkehrsnetze (legt Radwege von landesweiter, regionaler und kommunaler Bedeutung fest).

In Bezug auf Sharing Angebote betonte SV Ringwald ihre Funktion in der Verkehrswende. Hierfür brauche es einen rechtlichen Rahmen. Allein mehr Angebot zu schaffen, führe gemäß SV Ringwald zu mehr Fahrzeugen und nicht unbedingt zu weniger Stellplatzverbrauch.

Die Rolle der Kommunen beschrieb SV Ringwald beim Infrastrukturaufbau von Ladesäulen als immer wichtiger (vgl. auch Masterplan Ladeinfrastruktur II). Die Bundesregierung prüfe bis Ende 2022, wie eine gesetzliche Verpflichtung der Länder (und damit mittelbar auch der Kommunen) die Grundversorgung an lokaler Ladeinfrastruktur sicherzustellen, umgesetzt werden kann.

Abschließend ging SV Ringwald auf die Finanzierung des ÖPNV ein und beschrieb in diesem Kontext den Status Quo. Hierbei stelle sich die Frage nach zusätzlichen Finanzierungsinstrumenten für den ÖPNV vor dem Hintergrund der politischen Zielsetzung einer Verkehrswende. SV Ringwald präsentierte hierzu mögliche Instrumente, wie die Umlagefinanzierung mithilfe eines Bürger-Tickets in Form eines Beitrags bei der Abgabensart. Dieses Instrument sei verfassungsrechtlich möglich. Ein weiteres Instrument stelle die Nutznießerfinanzierung dar, bei der diejenigen Arbeitgeber eine Abgabe leisten, die von einer bestimmten ÖPNV-Anbindung profitierten. Auch dieses Instrument sei juristisch möglich. Als weitere Instrumente präsentierte SV Ringwald die City-Maut, Parkraumbewirtschaftung und sonstige Maßnahmen wie City-Tax-Erhöhung, ÖPNV-Steuer, etc.

2.12.3.2 Vortrag von Dr. Michael Sitsen

Referent: Dr. Michael Sitsen

Rolle / Organisation:
Rechtsanwalt, Fachanwalt für
Verwaltungsrecht und
Vergaberecht / Partner Orth
Kluth

SV vorgeschlagen von: FDP

In seinem Vortrag präsentierte SV Sitsen Vorschläge zur Planungsbeschleunigung. Dabei ging er auf die Ursachen für langsame Planungen, Ansätze zur Beschleunigung, dem Staatsziel Infrastruktur und Maßnahmengesetzen ein.

Zunächst beschrieb SV Sitsen die wesentlichen Schritte bis zur Fertigstellung der Infrastruktur – von der Bedarfsfeststellung bis zur Realisierung. Zur Erfassung der Ursachen für lange Verfahrensdauer im Planungsverfahren führt SV Sitsen eine Umfrage mit ca.

40 Planungsträgern und Planfeststellungsbehörden durch. Insgesamt seien die Verzögerungen sehr breitflächig aufgetreten, wobei SV Sitsen zwei Auffälligkeiten feststellte. Erstens der Schritt zur Zusammenstellung und Beibringung der Unterlagen durch den Vorhabenträger. Zweitens die Auswertung der Einwendungen. Als Hauptgründe für die Ursachen langer Verfahrensdauern im Planungsverfahren wurde u.a. Personalmangel auf Seiten des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde genannt. Weiterhin tauchten neue Aspekte bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung auf, die behandelt werden müssen. Diese Ursachen leitete SV Sitsen auch anhand der Besiedlungsdichte, Schutzgebiete bzw. -objekte (bspw. Nationalpark,

Naturschutzgebiet, Naturdenkmal) sowie des in Hessen vorliegenden hohen Anteils der landwirtschaftlich genutzten Flächen her.

Im nächsten Schritt ging SV Sitsen auf Ansätze zur Beschleunigung ein. Hierbei sei die personelle Ausstattung der Vorhabenträger und Planungsbehörde zu erhöhen. Weiterhin müsse man noch mehr Mühe in eine frühzeitige und gründliche Ermittlung der relevanten, von einer Planung betroffenen Belange investieren. Dabei stellte SV Sitsen fest, dass das Thema der Planungsbeschleunigung nahezu so alt sei, wie die rechtliche Reglementierung des Planungsverfahrens. Das Potenzial von Änderungen der Fachplanungsgesetze dürfte nahezu ausgeschöpft sein. Daher brauche es eine Verankerung eines Staatsziels Infrastruktur im Grundgesetz. Hessen verfüge hierzu bereits über ein solches Staatsziel. Die Infrastruktur als Staatsziel zu verankern hätte zur Folge, dass sich für alle drei Staatsgewalten der zusätzliche Handlungsdruck ergebe, dieses Ziel umzusetzen. Auch hätte das Staatsziel eine Vorrangstellung gegenüber einfachgesetzlichen Normen und Rechtsgütern, wodurch Vorhaben schneller durchgesetzt und mit größerer Wahrscheinlichkeit auch realisiert werden könnten. Schließlich könne das Staatsziel eine größere Akzeptanz für Vorhaben schaffen, da diese dem Leitprinzip des staatlichen Handelns dienen und somit den Bürgerinnen und Bürger zugutekommen, so Sitsen.

Weiterhin müssten gemäß SV Sitsen die Maßnahmengesetze als Planungsinstrumente gestärkt werden. Durch das Parlamentsgesetz könne die Baurechtschaffung beschleunigt werden, da das Parlament freier als die Verwaltung sei. Dass Maßnahmengesetze für Infrastrukturvorhaben grundsätzlich zulässig sind, hat das BVerfG bereits 1996 entschieden.

Als dritten Ansatz ging SV Sitsen auf die Aufnahme einer Ermächtigung für Maßnahmengesetze im Grundgesetz ein. Dies hätte gemäß SV Sitsen eine größere Rechtssicherheit für Maßnahmengesetze zur Folge, da die Verfassung selbst gestaltet wird.

2.12.3.3 Vortrag von Dr. jur. Jan Werner

Referent: Dr. jur. Jan Werner

Rolle / Organisation: KCW GmbH

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Werner präsentierte einen Vorschlag für ein Bundesmobilitätsgesetz. Hierbei ging er zunächst auf den Anlass und die Hintergründe für das Mobilitätsgesetz ein und hob dann ausgewählte Inhalte des Bundesmobilitätsgesetzes mit Fokus auf die Landessicht hervor.

Den Vorschlag für das Mobilitätsgesetz habe SV Werner in Kooperation erarbeitet. Dieser beruhe auf der Fragestellung, wie ein Verkehrssystem zielorientiert entwickelt werden könne, sowohl mit Blick auf Mobilität als auch auf Umweltschutzziele.

SV Werner ging zunächst auf das Ziel zur Klimaneutralität in Deutschland ein und erklärte, dass die Antriebs- und Mobilitätswende nicht ohne Verhaltensänderungen auskommen könne.

Dabei betonte er, dass wesentliche Maßnahmen bis 2030 begonnen werden müssten. Gemäß SV Werner brauche es daher ein gesamtstaatlich koordiniertes Handeln (Bund, Länder, Kommunen).

Weiterhin betonte SV Werner, dass sektorale Planung (Straße, Schiene, Wasserstraße, etc.) unzureichend für die Herausforderungen der Zukunft sei. Vielmehr brauche es eine integrierte Entwicklungsplanung mit definierten Zielen und Strategien für das Verkehrssystem in seiner Gesamtheit. Dabei könnten Teilstrategien und sektorale Pläne in die Gesamtstrategie eingebettet werden. Die neue Bundesregierung habe diesbezüglich angekündigt, den Bundesverkehrswegeplan überarbeiten zu wollen.

Im weiteren Verlauf präsentierte SV Werner die Gliederung des Entwurfs eines Bundesmobilitätsgesetzes. Inhaltlich sieht das von Werner vorgeschlagene Mobilitätsgesetz neben Änderungen verschiedener Gesetze (Straße, Eisenbahn) auch die Formulierung gesetzlicher Leitziele für die Mobilität vor. Als Leitziele für das Verkehrsrecht in Deutschland seien in dem Entwurf die Sicherung der Mobilität für Personen und Güter, der Schutz von Mensch und Umwelt sowie systembezogene Anforderungen und Wechselwirkungen verankert. Weiterhin seien Vorgaben zur Planung und zum Planungsprozess sowie Planinhalte definiert.

Abschließend ging SV Werner auf die schriftlich gestellten Fragen der Fraktionen ein. Hierbei präsentierte er zunächst seine persönliche Einschätzung zu Gründen für langsame Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten. Dabei führte er u.a. das Thema Personalmangel auf allen Ebenen auf. Anschließend schlug SV Werner eine erweiterte Kosten-Nutzen-Analyse bei zukünftigen Planungen vor. Er verwies auf den Vorschlag der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die Reduzierung von Treibhausgasemissionen in Planungsprozesse mit einzubringen. Abschließend präsentierte SV Werner welche Rechtsnormen des Bundesrechts zu ändern seien, damit das Bundesmobilitätsgesetz passfähig wird.

2.12.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Anpassung und Flexibilisierung des Rechtsrahmens
- Berücksichtigung der Verantwortungen
- Fachkräftemangel

Anpassung und Flexibilisierung des Rechtsrahmens

Die Vorträge zeigten verschiedene Anpassungs- und Flexibilisierungsmöglichkeiten des aktuellen Rechtsrahmens auf. Hierbei wurde die Notwendigkeit für Anpassungen und Flexibilität durch die SV deutlich, um den Rechtsrahmen für die Mobilität der Zukunft zu bilden.

Berücksichtigung der Verantwortungen

Im Kontext des Rechtsrahmens, der im Rahmen dieses Themenblock betrachtet wurde, stellte sich vermehrt die Frage nach Verantwortungen. So sind diese Verantwortungen Kommunen, Ländern und Bund zuzuordnen und im entsprechenden Rahmen einzuhalten.

Fachkräftemangel

Ähnlich wie in anderen Themenblöcken wurde auch in diesem Rahmen das Thema des Fachkräftemangels in einem anderen Kontext durch die SV aufgerufen. So sei der Fachkräftemangel u.a. für langsame Planungsverfahren verantwortlich.

Mit verantwortlich für den Fachkräftemangel ist u.a. der demografische Wandel. So wird ein Anstieg von 30-45 % am Anteil der Ü67-Jährigen an allen Erwerbstätigen zwischen 20-67 bis 2034 erwartet. Während 55 % der Unternehmen den Fachkräftemangel bereits heute als Risiko sehen, sind aktuell bereits 352 von 801 Berufsgattungen mit Fachkräfteengpässen konfrontiert⁴⁸.

2.12.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 12

Die Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 12 wurde in Verbindung mit den Themenblöcken 11, 13 und 14 abgehalten. Dabei ging es im Kontext von Themenblock 12 u.a. um:

- Ausrichtung der Mobilität an bestehende Gesetze vs. gesetzliche Änderungen/ Reformen; u.a. Tempo-30-Zonen
- Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen
- Die Möglichkeiten von Bürgerbeteiligungsverfahren
- Wahlfreiheit in der Mobilität

⁴⁸ [BMWK - Fachkräfte für Deutschland](#)

2.13 Themenblock 13 – Instrumente und Organisation (24. Sitzung + 26 Sitzung)

2.13.1 Sitzungen

Das Thema Instrumente und Organisation wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 24 und 26). Dabei fokussierte sich Sitzung 24 (14. November 2022) auf das öffentliche Verkehrsmanagement und Bürgerbeteiligung. Sitzung 26 (14. Dezember 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 11, 12, 13 und 14.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Sabine Schröder, Nexus Institut; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Theo Jansen, Zukunftsnetz Mobilität NRW; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Dipl.-Ing. Heike Mühlhans, ivm GmbH, Frankfurt am Main; Vorschlag der Sachverständigen / Obleute

2.13.2 Thematische Einordnung

Während der Themenblock 13 begrifflich weit gefasst war (Instrumente und Organisation), wurden die Themen öffentliches Verkehrsmanagement und Bürgerbeteiligung fokussiert betrachtet.

Öffentliches Verkehrsmanagement unterstützt dabei, die vorhandene Mobilitätsinfrastruktur bestmöglich zu nutzen. Dies wird u.a. durch Überwachung und Steuerung der einzelnen Verkehrsträger erreicht.

Das Format der Bürgerbeteiligung ermöglicht einen partizipativen Ansatz, bei dem die Interessen der Bevölkerung in vielfältigen Formaten der Bürgerbeteiligung berücksichtigt werden. Hierbei treten u.a. die Wissenschaft und Politik über Formate wie Bürgerdialoge, Bürgerräte und andere Beteiligungsformate in einen direkten Austausch mit Bürgerinnen und Bürger. Grundsatzpapiere und Leitfäden des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) unterstützen bei der Orientierung. Darüber hinaus wird der Austausch, insbesondere in Hinblick auf Wissenschaft und Zivilgesellschaft durch Förderprogramme des BMBF gestärkt⁴⁹.

Das Land Hessen hat zur Durchführung von Bürgerbeteiligungen ein [Beteiligungsportal](#) entwickelt, in dem zahlreiche Angebote zur Verfügung stehen, sich aktiv in Entscheidungsprozesse von Politik und Verwaltung einzubringen. In dem Portal werden seitens der Politik oder Verwaltung Diskussionsthemen, Umfragen oder andere

⁴⁹ [Bürgerbeteiligung - BMBF](#)

Beteiligungsverfahren eingestellt, sodass angemeldete Personen innerhalb des definierten Zeitraums Ihre Meinung, ihren Ideen oder Vorschlägen äußern können⁵⁰.

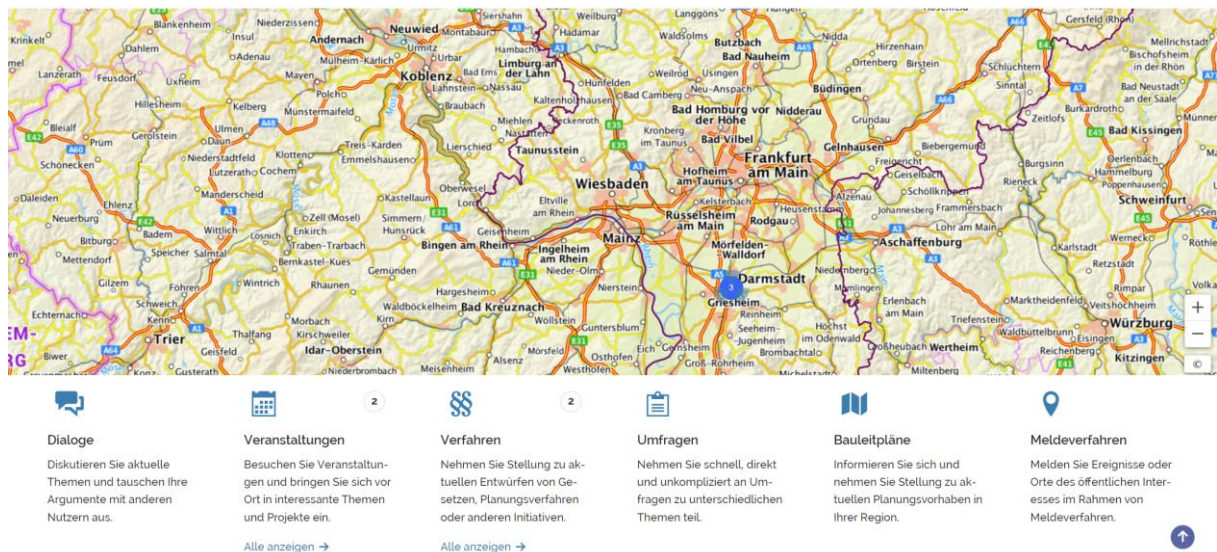


Abbildung 12: Screenshot des Beteiligungsportals Hessen⁴⁹

2.13.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.13.3.1 Vortrag von Sabine Schröder

Referent: Sabine Schröder
Rolle / Organisation: Nexus Institut
SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

SV Schröder präsentierte Formate der Beteiligung und Beteiligungsprozesse im Handlungsfeld Mobilität.

Dabei beschrieb sie zunächst die Partizipation als eine Form der freiwilligen Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger am politischen Leben im weitesten Sinne und unterschied die formelle (gesetzlich geregelt) von der informellen Beteiligung. Hierdurch ergebe sich die

Möglichkeit, Einfluss auf Entscheidungen zu nehmen. Das Interesse und der Wunsch nach Beteiligungen sei gemäß SV Schröder gewachsen, wobei insbesondere Mobilität und Verkehr Beteiligungsthemen darstellen, die von besonderer Relevanz geprägt seien. Dies begründe sich durch die Tatsache, dass derartige Themen (fast) alle betreffen und Veränderungen meist

⁵⁰ [Häufige Fragen | Beteiligungsportal Hessen](#)

relevante Auswirkungen auf die Lebensrealität hätten. Beteiligungen variieren je nach Beteiligungsgrad, wobei eine frühzeitige Beteiligung auf Stufe der Konsultation verstärkt werden müsse gemäß SV Schröder.

SV Schröder betonte, dass Beteiligung einen Prozess darstelle, bei dem unterschiedliche Formate für unterschiedliche Ziele, Akteure / Zielgruppen, Fragestellungen / Beteiligungsspielräume, zu unterschiedlichen Zeitpunkten genutzt würden. Dabei würden u.a. Bürgerbefragungen, Bürgerdialog, World Café, Open Space, Quartiersrundgang oder Online-Dialog genutzt.

Die Vorteile von Beteiligungen beschrieb SV Schröder u.a. in der besseren, breiter akzeptierten, stärker am Gemeinwohl orientierten Lösungsfindung, bei der lokales Wissen einbezogen würde. So würde Akzeptanz und Vertrauen geschaffen. Beteiligungen könnten auch bei Planungsprozessen genutzt werden und diese, abhängig von den Rahmenbedingungen beschleunigen. Die Politik, Verwaltung und Wirtschaft beschrieb SV Schröder als möglichen Hinderungsgrund zur Umsetzung von Beteiligungsverfahren, da Beteiligungen hierbei teilweise als Konkurrenz bei der Entscheidungshoheit, Verlangsamung oder sogar Verhinderung des Vorhabens angesehen würden. Weiterhin ging SV Schröder auf fehlende Ressourcen und fehlendes Know-How in der Verwaltung zur entsprechenden Umsetzung ein.

Wichtig sei, so SV Schröder, dass eine Ergebnisverwendung und Ergebnisverwertung bei Beteiligungen stattfinden. Dies gelte es in Vor- bzw. Nachhinein auch klar zu kommunizieren. Leitlinien können bei der Durchführung von Beteiligungen als Grundlage gelten und bspw. Grundsätze und Standards enthalten. Mehr als 100 Kommunen oder Bezirke haben sich gemäß SV Schröder selbst Leitlinien der Beteiligung gegeben (Netzwerk-Bürgerbeteiligung), davon 10 Kommunen in Hessen.

SV Schröder ging auch auf das Beispiel Baden-Württembergs ein. Dort zeige sich die Landesebene seit Jahren bemüht, eine „Politik des Gehört-Werdens“ zu etablieren. Mit Blick auf Hessen warf Schröder abschließend die Frage auf, sich zu überlegen, wie Bürgerinnen und Bürger in den Prozess der Enquetekommission mit einbezogen werden können. Hierzu präsentierte sie Ihre Idee, die Ergebnisse der Enquetekommission mit Bürgerinnen und Bürgern durch Anmerkungen anzureichern.

Abschließend erklärte SV Schröder das Konzept des Bürgerrats, das als neues Format immer häufiger Anwendung findet. Der Bürgerrat arbeite mit einer stratifizierten Zufallsauswahl, sodass ein Querschnitt der Bevölkerung im Rahmen von Diskussionen beteiligt wird. Dieses Format eigne sich insbesondere bei kontroversen Themen.

2.13.3.2 Vortrag von Theo Jansen

Referent: Theo Jansen

Rolle / Organisation:
Zukunftsnetz Mobilität NRW

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Jansen ging auf die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements ein, die Mobilitätswende zu gestalten und präsentierte neun Erfolgsfaktoren.

Zunächst präsentierte SV Jansen das Zukunftsnetz Mobilität von NRW, das ein kommunales Netzwerk beschreibt, das durch die Verkehrsverbünde koordiniert wird und die Kommunen (kostenlos) unterstützt, die Mobilitätswende umzusetzen. Dabei verfolge das

Zukunftsnetzwerk das Ziel, Veränderungsprozesse in kommunalen Planungen anzustoßen und ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement zu etablieren. Die Vision des Zukunftsnetzes Mobilität NRW sei dabei, dass alle Menschen in NRW nachhaltig und klimaneutral mobil sind. Gemäß SV Jansen liege ein großer Gestaltungsraum für die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene. In diesem Kontext griff SV Jansen die 3 Vs (Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, verträgliche Abwicklung) auf. Neben der Mobilitätswende auf kommunaler Ebene gebe es die Energiewende im Verkehr, die sich u.a. mit Themen wie Antrieb, Tempolimit, Ausbau der Schiene, Abbau klimaschädlicher Subventionen befasse.

SV Jansen zeigte im Folgenden neun Erfolgsfaktoren für die Verkehrswende auf. Dabei sei erstens die positive Erzählung im Kontext der Verkehrswende wichtig, bspw. die Betonung einer verlässlichen Stadt / Umland Anbindung oder einer Stadt der kurzen Wege. Als zweiten Erfolgsfaktor ging SV Jansen auf die Rollenklärung und Ressourcenfrage der Verwaltung und Politik ein. Drittens sei eine handlungsstarke Kommunalverwaltung essenziell und müsse die Verkehrswende zur „Chefsache“ machen. Als vierten Erfolgsfaktor betonte SV Jansen die Ausbildung zu Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanagern, die als integrierter Teil der Verkehrsplanung eingesetzt würden. NRW habe in 12 Lehrgängen bereits 290 Teilnehmende entsprechend ausgebildet. Als fünften Erfolgsfaktor schlug SV Jansen eine Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements auf. Auch sei es wichtig, neue Mobilitätsroutinen zu schaffen. Dies gelinge bspw. durch schulisches oder betriebliches Mobilitätsmanagement. Als siebten Erfolgsfaktor betonte SV Jansen die Notwendigkeit von Push-Maßnahmen, um die Klimaziele zu erreichen. Weiterhin beschrieb SV Jansen die Mobilitätswende als Transformationsprozess, der auf Erzählungen und auf Experimente angewiesen sei. Als neunten Erfolgsfaktor erklärte SV Jansen die Bedeutung der regionalen Kooperation, bspw. in Bezug auf den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs, Radnetzwerke oder Mobilitätsstationen.

Abschließend betonte SV Jansen die Notwendigkeit, die richtigen Rahmenbedingungen für die Verkehrswende zu schaffen. Die Umsetzung von Push- und Pull-Maßnahmen sei hierfür relevant. Eine Mobilitätswende könne nicht ohne Kommunikation gelingen und es brauche Experimente und Testräume.

2.13.3.3 Vortrag von Dipl.-Ing. Heike Mühlhans

Referent: Dipl.-Ing. Heike Mühlhans

Rolle / Organisation: ivm GmbH

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

In ihrem Vortrag stellte SV Mühlhans die Arbeit der ivm (integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) vor. Gesellschafter der ivm umfassen die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, den RMV sowie 7 Landkreise, 5 kreisfreie Städte und 3 Sonderstatusstädte in der Region Rhein-Main. Ziel der ivm sei es, nachhaltige Mobilität in der Region zu fördern und dabei den Aufbau und die Umsetzung eines zuständigkeitsübergreifenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements voranzutreiben. Dabei ist die ivm in der Region Frankfurt RheinMain sowie hessenweit tätig.

Ein großer Kern der ivm liegt gemäß SV Mühlhans auch darin, Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch bei den Projekten in der Region zu fördern.

SV Mühlhans präsentierte unterschiedliche Projekte und Vorhaben, die durch die ivm unterstützt werden. Als erstes Beispiel der Aufgaben des ivm präsentierte SV Mühlhans das betriebliche Mobilitätsmanagement. In diesem Bereich sei die ivm seit 12 Jahren mit einem Programm und Beratungsangebot unterwegs, das insbesondere öffentliche und private Arbeitgeber (und Hochschulen) dabei unterstützt, derartige Konzepte zu erstellen und umzusetzen.

Darüber hinaus sei die ivm als Fachzentrum für Schulisches Mobilitätsmanagement tätig. Hierbei unterstütze die ivm mit verschiedenen Ansätzen das Ziel, eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu erreichen.

Im Bereich Verkehrsmanagement unterstütze die ivm Städte und Gemeinden zuständigkeitsübergreifend sowie Hessen Mobil und der Autobahn GmbH Verkehrsstrategien abzustimmen und umzusetzen. Anwendungen und Tools, die in den Kommunen eingeführt werden, ermöglichen es, derartige Strategien auch in Landkreisen umzusetzen, die keine Verkehrszentralen und Verkehrsrechner haben.

Weiterhin präsentierte SV Mühlhans die Meldeplattform Radverkehr sowie den Routenplaner. Die Meldeplattform ermöglicht Radfahrenden Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur zu melden, damit diese direkt bei der zuständigen Stelle innerhalb der Kommune adressiert werden. Der Radroutenplaner ermöglicht u.a., dass bspw. Baustellen oder lokale Einschränkungen im Routing berücksichtigt werden.

Abschließend betonte SV Mühlhans die Bedeutung der Wissensvermittlung und die Bereitstellung von Leitfäden und Tools in Hinblick auf das Verkehrsmanagement. Weiterhin sei es wichtig, Querschnittsaufgaben wahrzunehmen. Grundlage aller Überlegungen sei jedoch das Gesamtsystem mit einer ausgebauten Infrastruktur und ausreichenden Mobilitätsangeboten.

2.13.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Relevanz von Beteiligungsverfahren steigt – Möglichkeiten nutzen
- Unterstützung der Kommunen und Netzwerke
- Experimente und Testräume schaffen
- Push- und Pull-Maßnahmen

Relevanz von Beteiligungsverfahren steigt – Möglichkeiten nutzen

Die Relevanz von Beteiligungsverfahren wurde im Rahmen der Vorträge verdeutlicht. Hierdurch stiegen Akzeptanz und Vertrauen. Gleichzeitig könnten Beteiligungen je nach Rahmenbedingungen auch Planungsverfahren beschleunigen. Die Umsetzung von Beteiligungen sei jedoch von hohem Aufwand geprägt, weshalb entsprechende Ressourcen vorhanden sein müssen.

Unterstützung der Kommunen

In Bezug auf die Umsetzungsmöglichkeiten im Sinne der Verkehrswende, betonte einer der SV den hohen Gestaltungsraum auf kommunaler Ebene.

Gleichzeitig wurde die notwendige Unterstützung von Kommunen im Rahmen der Vorträge deutlich. Hier liege u.a. ein Mangel an Ressourcen und Know-How vor; auch in Bezug auf Bürgerbeteiligung.

Die Bedeutung des Netzwerks wurde auch im Rahmen dieser Vortragsreihe verdeutlicht. Dabei stand der Austausch von Wissen und Erfahrungen im Fokus. Hierbei wurde neben dem länderinternen Austausch und Netzwerk auch explizit der Raum zum Vernetzen mit anderen Bundesländern aufgegriffen.

Experimente und Testräume schaffen

Wie auch in anderen Themenblöcken, wurde im Rahmen dieser Vortragsreihe die Bedeutung von Experimenten und Testräumen betont. Hierdurch sei es möglich, Vorhaben zu erproben und u.a. in Hinblick auf Akzeptanz und Umsetzbarkeit zu prüfen (vgl. auch Vortrag von SV Schocke).

Push- und Pull-Maßnahmen

In diesem Themenblock, wie auch bei SV der vorherigen Themenblöcke wurde mehrfach die Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen betont. Eine Umsetzung entsprechender Maßnahmen könne zur Mobilitätswende beitragen.

2.13.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 13

Die Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 13 wurde in Verbindung mit den Themenblöcken 11, 12 und 14 abgehalten. Dabei ging es u.a. um die Hilfestellung bei Planungsvorhaben durch das Land an Kommunen sowie Partizipationsinstrumente.

2.14 Themenblock 14 – Finanzierung (25. Sitzung + 26. Sitzung)

2.14.1 Sitzungen

Das Thema Finanzierung wurde in insgesamt zwei Sitzungen behandelt (Sitzung 25 und 26). Dabei fokussierte sich Sitzung 25 (05. Dezember 2022) auf die Weiterentwicklung der Finanzierung der Mobilität. Sitzung 26 (14. Dezember 2022) diente als Termin zur Aufarbeitung von in der Diskussion entstandenen Themen der Themenblöcke 11, 12, 13 und 14.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Prof. Knut Ringat, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Frankfurt am Main, Vorschlag der SPD-Fraktion / Obleute
- Dr. Michael Winnes, Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Vorschlag der SPD-Fraktion / Obleute
- Prof. Dr. Tom Reinhold, traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft, Vorstandsvorsitzender LAG ÖPNV-Hessen, Frankfurt am Main, Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- Prof. Dr.-Ing. André Bruns, Hochschule RheinMain, Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung, Wiesbaden, Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Thomas Petersen, Ramboll Group, Berlin, Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Prof. Dr. Christoph Walther, PTV Group, Karlsruhe, Vorschlag der Sachverständigen / Obleute

2.14.2 Thematische Einordnung

Auszug aus dem Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“:

„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 Vorträge des Themenblock 14 fokussierten sich auf die ÖPNV-Finanzierung. Die Finanzierung des ÖPNV beruht in Deutschland auf zwei wesentlichen Säulen:

- Öffentliche Mittel
- Fahrgeldeinnahmen

Im Jahr 2014 betrug der Anteil der Nutzerfinanzierung nach Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen bundesweit 45,9 %. Eine öffentliche Finanzierung des ÖPNV folgt dem verfassungsrechtlichen Auftrag zur Erfüllung der definierten flächendeckenden Daseinsvorsorge. Öffentliche Mittel werden dem Sektor über verschiedene Finanzierungsinstrumente zur Verfügung gestellt.

In Hessen werden für 2023 und 2024 insgesamt 2,2 Mrd. EUR für die drei Verkehrsverbände (Rhein-Main-Verkehrsverbund, Nordhessischer Verkehrsverbund, Verkehrsverbund Rhein-Neckar) bereitgestellt, um den Betrieb der Busse und Bahnen finanziell zu sichern. Diese Summe an jährlichen ÖPNV-Mitteln setzt sich zusammen aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes und aus Mitteln des Landeshaushaltes, wobei die Mittel aus dem Landeshaushalt zum einen aus dem kommunalen Finanzausgleich (2024: 236 Mio. €) stammen und zum anderen aus originären Landesmitteln (2024: 122 Mio. €).⁵¹

2.14.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen (soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

⁵¹ [2023 & 2024: Rekordmittel für Bus und Bahn | hessen.de](#)

2.14.3.1 Vortrag von Prof. Knut Ringat

Referent: Prof. Knut Ringat

Rolle / Organisation: RMV

SV vorgeschlagen von: SPD /
Obleute

SV Ringat präsentierte die Position des RMV in Bezug auf das Deutschlandticket, das zu Beginn 49 EUR kosten soll,⁵² aber eine preisliche Dynamisierung unterstellt wird. Gemäß SV Ringat begrüße die Branche das Ticket für die Bevölkerung. Die Einführung des Tickets sei nur auf Grundlage politischer Entscheidungen möglich, da eine Finanzierung der öffentlichen Mobilität weitgehend aus

Fahrgeldeinnahmen bestünde. Hierfür brauche es eine neu zu entwickelnde Einnahmenaufteilung für Deutschland, was bereits für einen Verbund nicht einfach sei. Die Branche lege daher Wert darauf, dass es zu einem vollen Ausgleich, der durch das Deutschlandticket real entstehenden Kosten, komme. Diese Voraussetzung hätten Bund und Länder mit Ihrem Beschluss zum Deutschlandticket noch nicht geschaffen. Auch den Vertrieb (auch digital) gelte es abzubilden. SV Ringat betonte auch die Notwendigkeit, dass das Leistungsangebot und die Qualität im ÖPNV weiter berücksichtigt werden müsse, um die Menschen in Bus und Bahn zu bringen. Am 02.11.2022 hat der Bundeskanzler zusammen mit den Ministerpräsidenten den Beschluss zum Deutschlandticket gefasst. Hierbei wurden Forderungen der Verkehrsministerkonferenz, wie bspw. das Thema Einführungskosten nicht berücksichtigt. SV Ringat stellte weiterhin fest, dass der vorgesehene Mitteleinsatz für die Umsetzung des Deutschlandtickets noch nicht auskömmlich sei. Zur Finanzierung des Tickets kritisierte SV Ringat, dass die veranschlagten 3 Mrd. EUR von Bund und Ländern auf einer Kostenkalkulation für ein 69 €-Ticket basieren würden. Für ein 49€-Ticket hingegen bestünde ein Finanzierungsbedarf von 4,2 Mrd. EUR, dessen Differenz dann von den Verbänden getragen werden müssten. Hierzu gebe es noch keinen Lösungsansatz, falls die 3 Mrd. EUR nicht ausreichen sollten.

Weiterhin müsse gemäß SV Ringat das Regionalisierungsgesetz angepasst werden, um die Finanzierung des Tickets abzusichern. Zum anderen müsse das Ticket noch das EU-Notifizierungsverfahren durchlaufen.

Abschließend betonte SV Ringat, dass die Klimaziele nicht ohne eine Angebots- und Qualitätsoffensive im ÖPNV erreicht werden könne, wobei das Ticket allein nicht ausreichend sei. SV Ringat warb vor diesem Hintergrund dafür, die Finanzierung des Bundes vorbeugend auszuweiten, und zwar nicht nur über das Bundesverkehrsministerium, sondern auch über das Bundesumweltministerium.

Anmerkung der Berichterstattung: Das Bundeskabinett hat am 01.03.2023 den vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr vorgelegten Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Damit soll das Tarifsystem im ÖPNV

⁵² Das Deutschlandticket wurde zum 01.05.2023 eingeführt.

dauerhaft vereinfacht werden. Weiterhin werden den Ländern finanzielle Mittel i.H.v. 1,5 Milliarden EUR über das Regionalisierungsgesetz zur Verfügung gestellt.⁵³

2.14.3.2 Vortrag von Dr. Michael Winnes

Referent: Dr. Michael Winnes

Rolle / Organisation: VRN

SV vorgeschlagen von: SPD /
Obleute

SV Winnes präsentierte in seinem Vortrag die Sicht des VRN zum Thema Deutschlandticket. Er schloss sich dem Fazit von SV Ringat an und betonte, dass ein derartiges Ticket ein Durchbruch in der Qualität der tariflichen Seite für Fahrgäste sei, da Tarifgrenzen wegfallen.

Auch SV Winnes betonte die auskömmliche Finanzierung und teilte seine Sorge mit, dass eine Ausgleichsfinanzierung auf kommunaler Ebene erfolgen müsse, wenn die Kosten nicht gedeckt werden können.

Neben der finanziellen Frage beschäftigte den VRN die Frage nach der Grundlage des neuen Tickets im Sinne von gesetzlichen Regelungen. Hierbei beschäftigte ihn vor allem die Bürokratie in Bezug auf Tarifanträge, da theoretisch nach dem PBefG jede Genehmigungsbehörde mit allen anderen Genehmigungsbehörden in ganz Deutschland ein Abstimmungsverfahren einleiten müsste, um einen Tarif zu genehmigen, der in ganz Deutschland gilt.

2.14.3.3 Vortrag von Prof. Dr. Tom Reinhold

Referent: Prof. Dr. Tom Reinhold

Rolle / Organisation: traffiQ
Lokale
Nahverkehrsgesellschaft,
Vorstandsvorsitzender LAG
ÖPNV-Hessen

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Reinhold ging auf die Finanzierung des ÖPNV in Hessen ein und präsentierte dazu den Finanzierungsbedarf lokaler ÖPNV, die Auswirkungen des 9-Euro-Tickets in Frankfurt am Main sowie alternative Finanzierungsinstrumente.

Zunächst erklärte SV Reinhold, dass die Kommunen den Großteil der Finanzierung der lokalen Verkehre tragen, aber auf Bundes- und Landesmittel angewiesen seien. Dabei betonte SV Reinhold die Komplexität in Bezug auf Finanzierungsinstrumente und Hebel. Am Beispiel von Frankfurt am Main verdeutlichte SV Reinhold den hohen Beitrag der Kommunen. Hier sei der ÖPNV mit etwa 200

Mio. EUR pro Jahr finanziert. Diese setzen sich aus Verlustausgleichen, verbundbedingten Aufwendungen und Tarifmaßnahmen zusammen. Dabei gehe man davon aus, dass der Finanzierungsbedarf für den ÖPNV im RMV-Gebiet aufgrund von Faktorkostensteigerungen

⁵³ [BMDV - Deutschlandticket ist beschlossene Sache \(bund.de\)](https://www.bund.de)

und Angebotsverbesserungen bis zum Jahr 2030 stark ansteige. SV Reinhold erklärte, dass die Zuschüsse zum ÖPNV in Hessen 2022 gegenüber 2019 vor allem durch die Corona-Billigkeitsleistungen gestiegen seien, wobei das Land Hessen auch im Jahr 2022 im Ländervergleich nur unterproportional Landesmittel bereitstelle. SV Reinhold betonte, dass der Finanzierungsbedarf des ÖPNV weiter steige und gleichzeitig hohe Einnahmeverluste durch das Deutschlandticket erwartet würden, was zu vielen Diskussionen führe.

Der neue Haushaltsentwurf für 2023/2024 sehe gemäß SV Reinhold eine Steigerung der originären Landesmittel in Hessen vor. Dabei seien aber die Bedarfe der Verbände trotz zusätzlicher Bundesmittel nicht vollständig abgedeckt, was zu weiterer Belastung der Kommunen führe.

In Bezug auf das 9-Euro-Ticket präsentierte SV Reinhold Fahrgastzahlen, die gegenüber dem Vorjahr gewachsen seien und auf das 9-Euro-Ticket zurückzuführen sind. Dabei wurden in Bezug auf Fahrgäste in Frankfurt insgesamt 98 % des Vor-Pandemie-Niveaus im Jahr 2022 erreicht. Durch das 9-Euro-Ticket habe sich eine finanzielle Entlastung der Fahrgäste ergeben, aber gleichzeitig ein deutlicher Einnahmerückgang auf Aufgabenträgerseite. Eine Fahrgastbefragung der traffiQ habe ergeben, dass über ein Viertel aller Fahrten ohne das 9-Euro-Ticket alternativ mit dem Auto durchgeführt worden wären. SV Reinhold betonte auch, dass die Umfrage ergeben habe, dass Kaufende des 9-Euro-Tickets den ÖPNV vermehrt im Freizeitverkehr nutzen und weniger für Alltagsfahrten. Daher bestünde das Risiko, dass ein Teil der Fahrgäste dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets zu alten Mobilitätsmustern zurückkehren würden, wobei das Deutschlandticket diesen Effekt abfedern könnte.

Abschließend ging SV Reinhold auf alternative Finanzierungsinstrumente ein und präsentierte hierzu mögliche Formen der Finanzierung als Beitrag zum ÖPNV in Frankfurt am Main, wie bspw. Arbeitgeberabgaben, Parkraumbewirtschaftung oder Konzessionsabgaben für New Mobility Services. Den höchsten Finanzierungsbeitrag würde jedoch gemäß dieser Einschätzung die Einführung einer City-Maut liefern (85 Mio. EUR p.a.). Anhand von Beispielen aus London und Stockholm zeigt SV Reinhold den möglichen Rückgang des Verkehrs um bis zu 30 % auf. Die Einführung einer City-Maut in Frankfurt bedürfe jedoch einer Gesetzesänderung, da diese auf Grundlagen eines Bundes- oder Landesgesetzes erhoben würde. Eine gemeindliche Satzung ohne gesetzliche Grundlage sei nicht ausreichend. In Bezug auf Arbeitgeberabgaben als mögliches Finanzierungsinstrument präsentierte SV Reinhold das Wiener Beispiel, wo bereits seit 1970 eine Dienstgeberabgabe für den Wiener U-Bahn-Bau erfolgt. Diese Form des Finanzierungsinstrumentes sei gemäß SV Reinhold grundsätzlich (finanz-)verfassungsrechtlich zulässig, wobei für die Einführung auf Landesebene das Hessische Gesetz für Kommunalabgaben geändert werden müsste. Gemäß SV Reinhold sollten Bundes- oder Landesgesetzgeber die notwendigen Voraussetzungen für die Ausgestaltung alternativer Finanzierungsinstrumente schaffen.

2.14.3.4 Vortrag von Prof. Dr.-Ing. André Bruns

Referent: Prof. Dr.-Ing. André Bruns

Rolle / Organisation:
Hochschule RheinMain,
Mobilitätsmanagement und
Verkehrsplanung

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

SV Bruns präsentierte die Herausforderungen im Kontext nachhaltiger Mobilität und fokussierte sich auf mögliche Instrumente für die Finanzierung des ÖPNV.

Zum Hintergrund der Diskussion ging SV Bruns zunächst auf die Ziele des Klimaschutzgesetzes in Deutschland ein. Demnach reiche die Dekarbonisierung von Antriebsarten allein nicht aus, um die politisch gesetzten Ziele zu erreichen. Hierfür brauche es eine Verhaltensänderung im Verkehrsbereich und damit gemäß SV Bruns vor allem eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl.

In diesem Kontext präsentierte SV Bruns die Einflussgrößen menschlichen Verhaltens anhand des COM-B-Modells (vgl. Kapitel 2.15.3.1). Mobilität beschrieb SV Bruns als Ergebnis komplexer Alltagspraktiken. Mit Blick auf die Finanzierung des ÖPNV stellen sich gemäß SV Bruns Leitfragen, wie wir gesellschaftlich ein „passgenaues“ effektives (verhaltenswirksames) ÖPNV-Angebot gestalten, wie wir dieses finanzieren und welche Rollen hierbei der öffentlichen Hand und Privaten zukommen.

Im nächsten Schritt ging SV Bruns auf die drei Säulen der ÖPNV-Finanzierung ein, die sich in der ersten Säule aus der öffentlichen Finanzierung durch Bund, Länder oder Kommunen zusammensetzen. Als zweite Säule beschrieb SV Bruns die Nutzendenfinanzierung, die den Fahrgelderlösen gleichkommen. Auf die dritte Säule, die Nutznießenden- oder Drittnutzerfinanzierung ging SV Bruns im weiteren Verlauf fokussiert ein.

Im Bereich der Drittnutzerfinanzierung gebe es gemäß SV Bruns etablierte Möglichkeiten wie z.B. die Parkraumbewirtschaftung, eine Gäste-/Betten-/Kultursteuer oder Stellplatzabgaben. Darüber hinaus seien auch neue Instrumente möglich, wie beispielsweise Arbeitgeberbeiträge, Bürgertickets, eine City-Maut, kommunale Parkplatzsteuern oder ÖPNV-Grundbeiträge.

SV Bruns teilte die verschiedenen Möglichkeiten zur Drittnutzerfinanzierung gemäß folgenden Charakteristiken ein: abschöpfend, steuernd im Sinne von Pull oder steuernd im Sinne von Push. Pull-Maßnahmen beschreiben demnach attraktivierende Maßnahmen wie Bürgertickets, während Push-Maßnahmen vielmehr restriktiv wirkten, wie bspw. eine City-Maut. SV Bruns betonte, dass die Instrumente nicht im Einzelnen betrachtet werden und für sich alleinstehend eingeführt werden sollen. Vielmehr müssten die Instrumente kooperativ in die Gesamtplanung des ÖPNV aufgenommen werden. So könnten sie zur Gesamtplanung des ÖPNV-Angebots beitragen.

Abschließend präsentierte SV Bruns Handlungsfelder auf Landesebene. Demnach sei die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Drittnutzerfinanzierung notwendig. Eine Erweiterung des Gestaltungsspielraums der ÖV-Aufgabenträger halte SV Bruns für sinnvoll, um multimodale Angebote unter Einbezug privatwirtschaftlicher Akteure zu ermöglichen. Wie

auch bei anderen SV, empfiehlt SV Bruns die Schaffung bzw. Erweiterung von Ressourcen für Mobilitätsmanagement auf Ebenen des Landes, der Regionen und der Kommunen.

2.14.3.5 Vortrag von Thomas Petersen

Referent: Thomas Petersen

Rolle / Organisation: Ramboll Group

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

SV Petersen ging in seinem Vortrag auf Finanzierungsinstrumente des ÖPNV ein.

Zunächst betonte SV Petersen die gestiegenen Ausgaben im ÖPNV und damit die Grundlage für Finanzierungsinstrumente. SV Peterson erklärte, dass man es vermeiden solle Finanzierungsinstrumente nur deshalb vorzusehen, um Haushaltsmittel zu reduzieren.

Anschließend ging er auf den Status Quo der ÖPNV-Finanzierung ein und erläuterte die Komplexität der Organisations- und Finanzierungsarchitektur der einzelnen Bundesländer. Die Finanzierung folge demnach dem Grundsatz „von oben nach unten“, sprich von der Bundesfinanzierung, über Landesmittel hin zu kommunalen Eigenmitteln. In dem Kontext bemängelte SV Petersen die fehlende Transparenz. Zwar hätten sich die Bundesmittel in den letzten Jahren stetig erhöht, jedoch seien umgekehrt auch die Erwartungen (Klimaziele, Verkehrswende, attraktive Angebote) gestiegen. Gleichzeitig habe die Branche mit Preissteigerungen und dem Arbeitskräftemangel zu kämpfen.

Im Folgenden unterteilte Petersen die Bandbreite von Finanzierungsinstrumenten in vier Kategorien: Instrumente der Umlagefinanzierung, Steuern, Instrumente der Nutznießerfinanzierung und Gebühren (Push-Instrumente). Bei einem allgemeinen ÖPNV-Beitrag gehe es um die Beitragserhebung für alle Bewohnenden, wobei die Einnahmen dem kommunalen Haushalt zweckgebunden zugeführt und für Ausbaumaßnahmen verwendet werden können. Diesen allgemeinen ÖPNV-Beitrag hält Petersen vor dem Hintergrund der anstehenden Einführung des Deutschlandtickets nicht mehr für machbar. Durch das Deutschlandticket werde die Tarifebene so stark verbessert, dass eine regionale Beitragszahlung im Vergleich zum deutschlandweiten Ticket nicht mehr umsetzbar sei.

Als zweites Instrument präsentierte SV Petersen die Nutznießerfinanzierung durch den Grundstücksbesitzerbeitrag. Hierbei müsse geklärt werden, wie der finanzielle Vorteil der Grundstücksbesitzenden bemessen werden könne. Zwar sei dieses Instrument potenziell umsetzbar, aber aufgrund der Komplexität nicht zu empfehlen. Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung präsentierte SV Petersen als dritte Möglichkeit, wobei Gestaltungsspielräume für die Länder bei der Gebührenerhöhung lägen. Am Beispiel der Stadt Berlin hat SV Petersen eine Kalkulation der möglichen Einnahmen durchgeführt. So ergebe sich hier unter den getroffenen Annahmen ein Einnahmepotenzial von ca. 0,5 Mrd. EUR. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass diese Maßnahme eine positive Anreizwirkung auf die Verkehrsmittelnutzung habe, hält SV Petersen diese Maßnahme als potenzielles Instrument für die ÖPNV-Finanzierung. Hierfür sei jedoch eine StVO-Novellierung erforderlich und die Einnahmen müssten politisch auch an Zwecke gebunden werden.

Zusammenfassend sei der ÖPNV gemäß SV Petersen eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung zum Erreichen der Verkehrswende. Die CO₂-Minderungsziele seien nur möglich, wenn auch weniger Auto gefahren werde. Neue Finanzierungsinstrumente sieht Petersen aber als Möglichkeit auf kommunaler Ebene zusätzliche Einnahmequellen zu generieren, die angesichts des hohen wirtschaftlichen Drucks auf den ÖPNV dringend notwendig seien.

2.14.3.6 Vortrag von Prof. Dr. Christoph Walther

Referent: Prof. Dr. Christoph Walther

Rolle / Organisation: PTV Group

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

SV Walther stellte seine integrierte Betrachtung von Umwelt-/Klimazielen und Infrastrukturprojekten vor.

Im ersten Schritt erklärte SV Walther den Begriff des Bewertungsverfahrens und stellte dieses als Drei-Phasen Modell vor, bei dem zunächst ein Zielsystem definiert wird. Weiterhin werden Indikatoren, also Messgrößen zur Zielerreichung definiert. Die dritte Phase beschreibt das Wertsyntheseverfahren, also die Transformation und Gewichtung der Indikatoren-Werte. SV Walther ging in dem Kontext der Frage nach, ob Infrastrukturprojekte dafür geeignet seien, Klimaziele zu erreichen. Schließlich seien im Jahr 2021 die Ziele des Klimaschutzgesetzes im Verkehrssektor um 3 Mio. t CO₂ verfehlt worden. Klimaschutz habe Priorität und wir müssten schauen, wie wir diesen in die Planung integrieren, so SV Walther.

Im nächsten Schritt ging SV Walther auf den Bundesverkehrswegeplan ein, als Infrastrukturbedarfsplan. Infrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 werden anhand übergeordneter (politischer) Ziele eingeordnet. Um die Klimaziele in den Projekten stärker zu berücksichtigen, müsste daher das übergeordnete Ziel der „Reduktion der Emissionen“ innerhalb die Zielleiter nach oben gezogen werden. Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz vom 24. März 2021 wird laut Walther dazu führen, dass das Prinzip der „Generationengerechtigkeit“ als dritte wichtige Säule neben dem „Flüssigen Verkehr“ und der „Verkehrssicherheit“ schon bald in die Straßenverkehrsordnung mit aufgenommen werde. Weiterhin betonte SV Walther, dass für die Projekte, die im Bedarfsplan stehen, Planungsrecht erlangt werden müsste, wobei entsprechende finanzielle Mittel vorhanden sein müssen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis aus dem BVWP entscheide mitnichten über die Baureihenfolge. SV Walther plädierte außerdem für einen Bundesmobilitätsplan, der auf den BVWP folgen soll. Diskussionen hierzu würden bereits laufen. Bislang reagiere der BVWP mit Infrastrukturmaßnahmen (Angebot) auf eine erwartete Verkehrsnachfrage (Bottom up).

Im Folgenden ging SV Walther auf die Erhaltungsplanung ein, die meist aus der Not erfolge. In diesem Kontext beschrieb SV Walther mehrere Probleme. Sie stellten Eingriffe in das Verkehrsgeschehen dar und dauerten oft mehrere Jahre. So entstünden zusätzliche Nutzerkosten bei Umwegen. SV Walther erklärte, dass es kein Bewertungsverfahren zur

Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen gebe. Hierfür präsentierte SV Walther Ansätze zur Bewertung anhand der Nutzen-Kosten-Differenz.

Abschließend, und vor dem Hintergrund der Anforderungen des Klimaschutzgesetzes, ging SV Walther auf Maßnahmen ein, die bis 2030 Wirkung zeigen. Diese unterteilte er in die Bereiche Infrastrukturen (wie bspw. große Verkehrswegebauten, Terminals für den kombinierten Verkehr, Ladeinfrastruktur), weitere Vorhaben (wie bspw. Förderung Batterietechnologie) und Bewertungsansätze (wie bspw. Kohlendioxid-Minderung).

2.14.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Finanzierungsprobleme im ÖPNV
- Neue Instrumente der ÖPNV-Finanzierung
- Verzahnung der Finanzierungsthemen mit dem Rechtsrahmen

Finanzierungsprobleme im ÖPNV

Die Probleme in Hinblick auf die Finanzierung des ÖPNV beschrieben die SV aufgrund von steigenden Kosten (u.a. Energiekosten) und veränderten Einnahmehöhen. Hieraus ergeben sich Finanzierungslücken, die durch neue Finanzierungsinstrumente geschlossen werden können. Der Fokus der Finanzierungsinstrumente war gemäß der Vortragenden die Möglichkeiten der Drittnutzerfinanzierung.

Neue Instrumente der ÖPNV-Finanzierung

Basierend auf der präsentierten Ausgangslage, wurde im Rahmen der Vorträge ein Fokus auf die Instrumente zur Finanzierung des ÖPNV gelegt. Hierbei stand insbesondere die Drittnutzerfinanzierung im Fokus. Beispiele aus anderen Ländern wurden in diesem Kontext referenziert.

Verzahnung der Finanzierungsthemen mit dem Rechtsrahmen

Grundsätzlich wurde im Rahmen des Themenblock 14 die enge Verknüpfung des Rechtsrahmens mit den Möglichkeiten zur Finanzierung des ÖPNV deutlich. Hierbei wurden

u.a. spezifisch die Schaffung zur gesetzlichen Grundlage für die Drittnutzerfinanzierung aufgegriffen.

2.14.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 14

Die Auswertungssitzung der Enquetekommission zu Themenblock 14 wurde in Verbindung mit den Themenblöcken 11, 12 und 13 abgehalten. Dabei ging es u.a. um folgende Themen:

- Finanzierung des ÖPNV
- Deutschlandticket und Finanzierung, Beachtung der Daseinsvorsorge
- Herausforderungen durch den Fachkräftemangel im ÖPNV

2.15 Themenblock 15 – Psychologie des Mobilitätsverhaltens; Verhaltensänderungen (27. Sitzung)

2.15.1 Sitzungen

Das Thema Psychologie des Mobilitätsverhaltens wurde in Sitzung 27 behandelt. Dabei fokussierte sich die Sitzung 27 (23. Januar 2023) auf psychologische Modelle zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens, mögliche Maßnahmen zur Veränderung und damit verbundene Hürden. Weiterhin wurde im Rahmen dieser Vorträge auch die Notwendigkeit zur Änderung des Mobilitätsverhaltens aufgegriffen.

Angehört wurden zu dem Themenblock folgende Sachverständige (SV):

- Dr. Konrad Götz, Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE), Frankfurt am Main, Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Prof. Dr. Lisa Ruhrort, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen, Vorschlag der Sachverständigen / Obleute
- Prof. Dr. Bernhard Schlag, Technische Universität Dresden, Vorschlag der Sachverständigen/ Obleute
- Matthias Achim Teichert, FORTSCHRITT GmbH, Frankfurt am Main, Vorschlag der CDU-Fraktion
- Katja Diehl, Autorin, Moderatorin, Keynote-Speakerin, Hamburg, Vorschlag der der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

2.15.2 Thematische Einordnung

Das Mobilitätsverhalten wird als Entscheidung definiert, wie Menschen (einzeln oder als Gruppe) Bewegung im Raum treffen. Hieraus ergibt sich, welche Wege zurückgelegt werden, welche Verkehrsmittel dabei genutzt werden und zu welchen Zeiten sie unterwegs sind⁵⁴.

Das Mobilitätsverhalten wird dabei durch verschiedene Einflussgrößen bestimmt, die persönlicher und allgemeiner Natur sind.

Die SV des Themenblock 15 präsentierten u.a. eine wissenschaftliche Sicht auf die Entstehung von Mobilitätsverhalten, mögliche Verhaltensänderungspunkte und eingreifende Maßnahmen. Dabei wurde mehrfach das sogenannte COM-B Modell referenziert, das die Entstehung von Verhalten schematisch erklärt und damit Aufschluss über Einflussfaktoren zur Verhaltensänderung geben kann. Das Modell ist gemäß der vortragenden SV auf das Mobilitätsverhalten übertragbar:

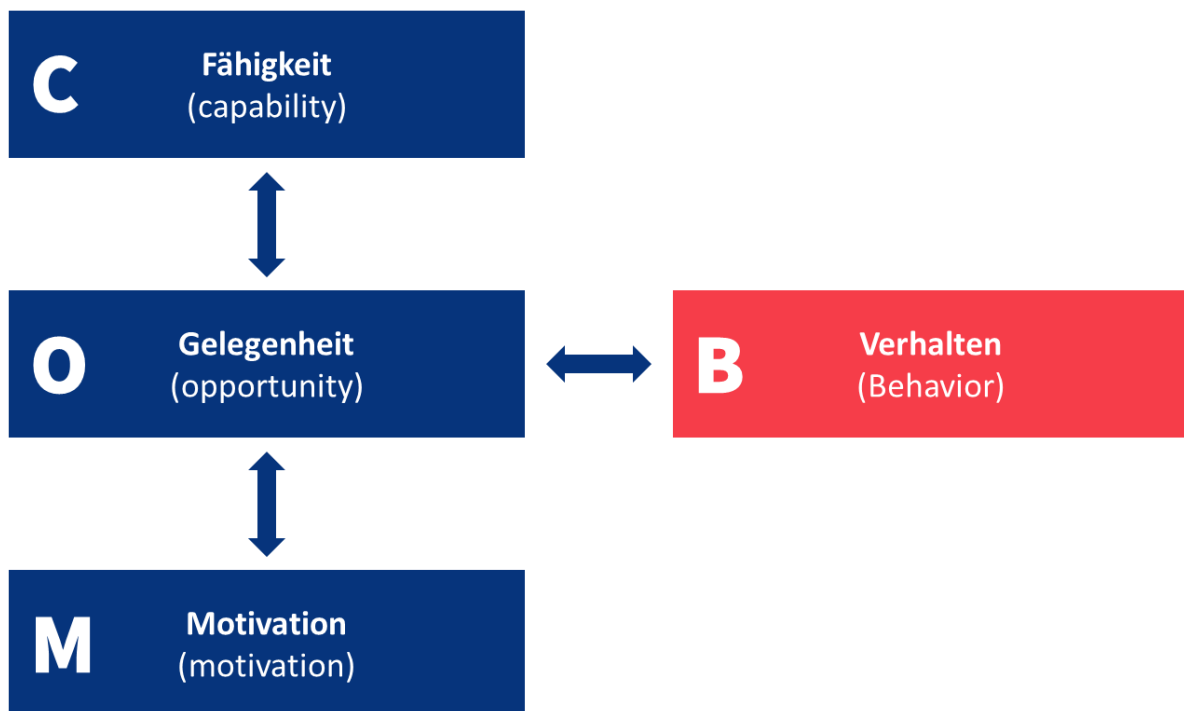


Abbildung 13: COM-B Modell nach Michie et al. (2011)

2.15.3 Ergebnisse der Anhörungen der Sachverständigen

Nachfolgende Zusammenfassungen der jeweiligen Vorträge basieren auf den Protokollen der Enquetekommission und damit auf den Aussagen und angegebenen Quellen der jeweiligen vortragenden Sachverständigen. Die einzelnen Beiträge sowie die entsprechenden Anlagen

⁵⁴ [Mobilitätsverhalten: Einflussfaktoren und Auswirkungen \(forschungsinformationssystem.de\)](https://www.forschungsinformationssystem.de)

(soweit vorliegend) können im [Landtagsinformationssystem](#) des hessischen Landtags eingesehen werden.

2.15.3.1 Vortrag von Dr. Konrad Götz

Referent: Dr. Konrad Götz

Rolle / Organisation: Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE)

SV vorgeschlagen von: Sachverständige / Obleute

In seinem Vortrag ging SV Götz auf die Entstehung von Verhaltenspräferenzen und Verhaltensänderung ein.

Zunächst unterschied SV Götz die Begriffe Mobilität und, Verkehr. SV Götz erklärte anhand des COM-B Systems (Capability, Opportunity, Motivation), wie Verhaltenspräferenzen bzw. verändertes Verhalten entsteht und wie sich die einzelnen Faktoren in drei Komponenten unterteilen lassen. Demnach beschreiben

Fähigkeiten (capability) das, was ein verändertes Verhalten ermöglicht, wie bspw. Informationen, Wissen, physische oder körperliche Möglichkeiten. Gelegenheiten oder Möglichkeiten / Chancen (opportunity) umfassen physikalische Faktoren, psychologische, soziale, soziokulturelle Chancen oder Barrieren. Motivation (motivation) kann sich als reflektierte motivationale Prozesse oder automatisierte motivationale Prozesse ausdrücken. Motivationale Dimensionen umfassen u.a. Emotionen, Werte, Einstellungen, soziale Normen oder symbolische Bedeutungen. SV Götz beschrieb das COM-B System als nicht lineares Modell, sondern vielmehr als ein rückgekoppeltes Modell in Hinblick auf das Verhalten bzw. die Handlung, die aus den Faktoren Fähigkeiten, Motivation und Gelegenheiten entstehen. Um Menschen davon zu überzeugen, Gewohnheiten aufzubrechen und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltiger zu gestalten, müsse man die dargestellten Faktoren des COM-B-Modells berücksichtigen und das daraus entwickelte Behavior Change Wheel anwenden (Edukation, Überzeugung, Anreize, Zwang, Training, Restriktion, Modeling, Ermächtigung, Umweltumgestaltung).

Weiterhin ging SV Götz in seinem Vortrag auf die zuvor schriftlich gestellten Fragen der Enquetekommissionsmitglieder ein. So sei in Bezug auf das Auto eine gesamtwirtschaftliche, gesellschaftliche Abhängigkeit zementiert. SV Götz beschrieb hierzu eine sogenannte Pfadabhängigkeit von „Rennreiselimousinen“ und eine darauf abgestimmte Rennreise-Verkehrsinfrastruktur. In diesem Kontext ging SV Götz auch auf die Tatsache ein, dass Automobilität immer noch mit Arbeitsplätzen zusammen gedacht würde, obwohl nicht Arbeitsplätze, sondern Arbeitnehmende gesucht würden. Es ergebe sich in den Köpfen gemäß SV Götz ein (sozialpsychologisch) zwingender Zusammenhang aus Automobilität und Wohlstand.

Als weiteres Schwerpunktthema stellte SV Götz Einflüsse auf Mobilitätsverhalten bzw. Mobilitätswänge und deren Auswirkungen dar. In diesem Kontext beschrieb er das Thema der unflexiblen Arbeitszeiten und Anwesenheitspflichten, die zu festgelegten Pendelroutinen führten. Weiterhin sehe er veraltete Geschlechterarrangements. Auch die mangelnde Verlässlichkeit, Attraktivität, Emotionalität, Ästhetik und Bequemlichkeit des ÖVs bemängelte

SV Götz. Weiterhin betonte er auch die lebensstilspezifischen festgefügtten Freizeitvorstellungen, zumal der Freizeitverkehr den größten Einzelposten aller Wegezwecke darstelle.

2.15.3.2 Vortrag von Prof. Dr. Lisa Ruhrort

Referent: Prof. Dr. Lisa Ruhrort

Rolle / Organisation:
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

In Ihrem Vortrag ging SV Ruhrort auf die Frage ein, ob Mobilitätsmuster verändert werden können und wenn ja, wie. Dabei stellte sie zunächst Erklärungsmodelle für Veränderungen der Verkehrsmittelwahl aus Sicht der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung vor.

Hierbei unterschied sie die Faktoren, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen nach strukturellen (objektiven Faktoren), wie bspw. räumliche oder zeitliche Strukturen, und den individuellen Faktoren, wie bspw. soziale Lage oder die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln. Weiterhin betonten psychologische Modelle die Rolle von

Einstellungen und sozialen Normen. In diesem Zusammenhang präsentierte SV Ruhrort die Theorie des geplanten Verhaltens nach Bamberg et al.

In den vergangenen Jahren konnten gemäß SV Ruhrort in bestimmten Bereichen Veränderungen von Mobilitätsmustern beobachtet werden. Diese wurden durch verschiedene gesellschaftliche Prozesse getrieben, wie bspw. die Renaissance des Fahrrads, geringere Mobilitätsquoten jüngerer Menschen, Homeoffice und die zunehmende Autonutzung seit der Corona-Pandemie. Weiterhin könne die Verkehrsmittelwahl durch gezielte politische Maßnahmen beeinflusst werden. Diese werden nach Pull- und Push-Maßnahmen unterschieden, wobei die Bedingungen zur wirksamen Umsetzung zu hinterfragen sind. Push-Maßnahmen beschrieb SV Ruhrort als die effektivsten Maßnahmen, wie bspw. die Verringerung von Parkplätzen oder Zufahrtsbeschränkungen.

Anschließend ging SV Ruhrort auf die spezifisch soziologische Sicht der Verkehrsmittelwahl ein. So sei sie zu der Annahme gekommen, dass ein genereller Fokus auf individuelle Verhaltensänderung nicht weiterführe, da Menschen sich in ihrem Verhalten an anderen Menschen und an Institutionen orientierten. Weiterhin sei es schwer, von kollektiven Konventionen und Routinen abzuweichen. So sei das Auto über Jahrzehnte die soziale Norm gewesen, an der alles (Leben, Infrastruktur) ausgerichtet wurde, weshalb es sich nun um ein „Henne-Ei-Problem“ handle. Die Frage sei gemäß SV Ruhrort demnach weniger, wie individuelles Verhalten verändert werden könne, sondern vielmehr, wie der autozentrierte Kreislauf durchbrochen werden kann. Hierbei seien Wechselwirkungen wichtig, damit Veränderung an Momentum gewinne. Anhand des Beispiels von Elektromobilität zeigte SV Ruhrort auf, dass es unter bestimmten Bedingungen möglich sei, sich gegen ein bestehendes „soziotechnisches Regime“ durchzusetzen. In diesem Kontext erklärte SV Ruhrort auch

temporäre Möglichkeitsfenster, die den Wandel beschleunigen können, wie bspw. das 9-Euro-Ticket.

Im zweiten Teil ihres Vortrags fokussierte SV Ruhrort sich auf Handlungsideen, die sich aus der soziologischen Sicht ableiten ließen. Demnach bräuchte gesellschaftliche Veränderung ein positives Narrativ und starke Koalition. Ihre konkrete Handlungsempfehlung sei es daher, verschiedene Maßnahmen (insbesondere Push-Maßnahmen) im Sinne von Experimenten temporär im öffentlichen Raum umzusetzen, um eine Transformation zu begünstigen.

2.15.3.3 Vortrag von Prof. Dr. Bernhard Schlag

Referent: Prof. Dr. Bernhard Schlag

Rolle / Organisation:
Technische Universität
Dresden

SV vorgeschlagen von:
Sachverständige / Obleute

Zunächst ging SV Schlag auf die hohe Bedeutung der Mobilität im Alltag ein und erklärte eine Änderungsresistenz in Hinblick auf das Mobilitätsverhalten. Diese begründete er u.a. durch Gewohnheiten sowie den Zusatznutzen, den Kraftfahrzeuge brächten. Autos seien für Autonutzer demnach kein Luxus- sondern vielmehr ein Alltagsgut, für das keine Substituierbarkeit gesehen werde.

Im weiteren Verlauf präsentierte SV Schlag das „minimal cost principle“, dem Verhaltensanpassungen folgen. Basierend auf eine von SV Schlag entwickelte hierarchische Struktur des Mobilitätsverhaltens, befindet sich das Fahrverhalten auf der untersten Ebene, als etwas Erlerntes. Auf der Ebene darüber seien unterschiedliche Möglichkeiten des Mobilitätsverhaltens abgebildet, wobei sich dieses unter entsprechenden Rahmenbedingungen ändern kann, wie bspw. die Verkehrsmittelwahl. Werden größere Änderungsmöglichkeiten erwägt, führe dies zu Konsequenzen für die Mobilität, wie bspw. der Fahrzeugbesitz.

In der Verkehrs- und Umweltpsychologie sei die Lücke zwischen Einstellung und Verhalten vielfach belegt, wobei man gemäß SV Schlag auch nicht die Lücke zwischen Wissen und Verhalten außer Acht lassen sollte, dass sich in Form des sogenannten KAP-Modells widerspiegle (Knowledge – Attitudes – Practice).

Zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens präsentierte SV Schlag vier Kategorien und entsprechende Beispiele. Einerseits wird demnach das Mobilitätsverhalten durch technische Maßnahmen beeinflusst (bspw. Fahrzeuge). Zweitens seien Information, Ausbildung und Erziehung in Form von bspw. Aus- und Weiterbildung ausschlaggebend. Drittens beeinflusse der gesetzliche Rahmen, die Überwachung und Ahndung in Form von Gesetzgebung das Mobilitätsverhalten. Letztlich spielten wirtschaftliche Anreize eine Rolle in Bezug auf das Mobilitätsverhalten, wie bspw. steuerliche Maßnahmen oder Subventionen.

SV Schlag unterstrich die Botschaft, dass es ein Narrativ brauche, welches ein positives Zukunftsbild zeichne. Er präsentierte mögliche Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung. Dabei ging er zunächst auf ordnungsrechtliche Maßnahmen durch Ge- und Verbote ein, die

im Straßenverkehr so häufig übertreten würden, wie in keinem anderen Lebensbereich. Dies folge dem Prinzip der Eintrittswahrscheinlichkeit und der Strafhärte.

Abschließend bewertete SV Schlag die zuvor genannten möglichen Maßnahmen in Hinblick auf die Auswirkungen im Bereich der 3Vs (vermeiden, verlagern, verbessern). Er betonte die Bedeutung verschiedener Maßnahmen in Form einer „Paketlösung“ als beste Lösung, wobei sich diese ggf. nicht als die ökonomischste herausstellt.

2.15.3.4 Vortrag von Matthias Achim Teichert

Referent: Matthias Achim Teichert

Rolle / Organisation: FORTSCHRITT GmbH

SV vorgeschlagen von: CDU-Fraktion

SV Teichert erläuterte sein entwickeltes Mobilitätsszenario und den Weg dorthin, ins Jahr 2030.

Zunächst erklärte SV Teichert die Komplexität in der Mobilität und die notwendige Unterscheidung urbaner und ländlicher Mobilität und deren dazugehörigen Herausforderungen. Auch externe Einflüsse wurden bei der Entwicklung des Szenarios berücksichtigt, bei der auf das Management-Tool der Pestel-Analyse zurückgegriffen wurde. Vor diesem Hintergrund ging SV Teichert vertieft auf die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Auswirkungen auf Mobilität ein.

Weiterhin betonte SV Teichert die Softwarekomponente, bzw. Technik insgesamt als „Enabler“. In Bezug auf den ÖPNV unterschied er den Nutzer bzw. die Nutzerin und den Kunden bzw. die Kundin, wobei die öffentliche Hand den Kunden darstelle, die den Verkehr bestellt. Autonomes Fahren kommentierte SV Teichert mit seiner Einschätzung, dass er künftig 50 % weniger Fahrzeuge auf dem Markt sehe als heute, wobei er den Verkehr doppelt so hoch einschätze wie heute. Dies begründete er durch die Annahme, dass Mobilität aufgrund einer höheren Fahrzeugauslastung sehr günstig wird und damit die Nutzung exzessiv steige. Insgesamt beschrieb SV Teichert das autonome Fahren als gravierenden Wandel, der Mobilität, die Nutzung und Bereitstellung verändern wird. Dabei geht er von einer Konzessionsvergabe aus, bei der die Leistung festgelegt wird (vergleichbar mit der Netzabdeckung von Telefongesellschaften).

Im weiteren Verlauf sprach SV Teichert über die Ergebnisse seiner Befragung mit einer absteigenden Bedeutung von Pünktlichkeit, Flexibilität, Exklusivität, Individualität, Geschwindigkeit und Kosten in Hinblick auf Mobilität. Bei der Zahlungsbereitschaft eruierte SV Teichert, basierend auf der Umfrage, dass die Menschen kaum bereit seien, außer für Pünktlichkeit, etwas mehr zu zahlen.

SV Teichert stellte den „Hockey-Stick“ des Wandels in Bezug auf Start-Ups vor. Das Mobilitätsunternehmen Flix beschrieb er als das erfolgreichste Start-Up Deutschlands aus der Branche.

In einem anderen Kontext ging SV Teichert auf die unterschiedlichen Anforderungen ein, die man als Passagier, vs. Pilot stellt. Als Pilot steure man selbst und habe daher eine andere Erwartungshaltung an die Fahrt. Dies machte er am Beispiel der Hygiene deutlich, die bspw. in Zügen anders beurteilt würde, als im eigenen Auto.

Abschließend betonte SV Teichert die Notwendigkeit zur Totalkostenrechnung, insbesondere mit Blick auf den Pkw. Dabei würde vielfach vergessen, dass neben den Betriebskosten auch externe Kosten anfallen. SV Teichert sei davon überzeugt, dass die Mobilitätswende nur mit marktwirtschaftlichen Instrumenten herbeizuführen sei und weniger mit ordnungsrechtlichen und planungsrechtlichen Agenden.

2.15.3.5 Vortrag von Katja Diehl

Referent: Katja Diehl

Rolle / Organisation: Autorin, Moderatorin, Keynote-Speakerin

SV vorgeschlagen von:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SV Diehl präsentierte die Ergebnisse von 60 durchgeführten Interviews zum Thema Mobilität mit dem Auto.

SV Diehl betonte dabei zunächst, dass oftmals angenommen würde, dass Menschen gerne Auto fahren, wobei dies nicht immer der Fall sei. Basierend auf ihren durchgeführten Interviews mit Menschen unterschiedlichen Alters, Wohnort, Bildungshintergrund und Herkunft, eruierte SV Diehl die

Mobilitätsbedürfnisse. Dabei hob sie hervor, dass Verfügbarkeit an oberster Stelle stehe und der Aspekt der Klimagerechtigkeit auf Platz 5 in Bezug auf Bedürfnisse liege. Dies begründet sich durch die Wahlfreiheit, die vielerorts durch zurückgebaute Schienenkilometer nicht vorhanden sei. Sicherheit sei eine weitere Komponente, die mit ihren vielen Facetten bei der Wahl des Verkehrsmittels berücksichtigt werde. Auch Barrierefreiheit sei ein wesentliches Thema. Im weiteren Verlauf ging SV Diehl auf die Bezahlbarkeit ein und erläuterte, dass das Bürgergeld 42 EUR für Mobilität vorsehe und damit nicht das 49-Euro-Ticket abdecke.

Im weiteren Verlauf ging SV Diehl auf die Fußläufigkeit im Alltag ein, die aufgrund der kaum noch vorhandenen kleinen Supermärkte, Bäckereien, etc. vor Ort nun eine Autofahrt zum Vollsortimenter erfordere. Auch das Auseinanderreißen von Vierteln in Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereiche trage zu einer reduzierten Fußläufigkeit bei.

Am Beispiel von Österreich zeigte SV Diehl mögliche Meilensteine zur Klimaneutralität auf, die notwendig seien und messbar gemacht werden müssten. Als umweltfreundlichste und ressourcensparende Fortbewegungsarten stellte SV Diehl Gehen und Fahrradfahren heraus. Dabei würde wenig für die Fußläufigkeit getan.

SV Diehl führte die Wahlfreiheit in Bezug auf Verkehrsmittel aus. Demnach solle jede:r das Recht haben, nicht auf das eigene Auto angewiesen zu sein. Dabei ginge es vor allem um das Sharing Konzept und bedarfsgerechte Automobilität.

Abschließend präsentierte SV Diehl verschiedene Thesen zum Megatrend Mobilität des Zukunftsinstituts. Demnach wird die Mobilität der Zukunft immer stärker vom Fahrrad geprägt, insbesondere in Verbindung mit dem elektrischen Antrieb. Weiterhin ermögliche die Integration autonomer Dienste im ÖPNV eine Entlastung der Verkehrssysteme bei nahtloser Nutzung. Voraussetzung sei hierfür ein Gestaltungswille der Verantwortlichen in Kommunen und Verkehrsunternehmen.

Abschließend betonte SV Diehl die Dringlichkeit zu handeln und nicht auf technische Neuerungen zu warten, damit die Verkehrswende gelinge und die Pariser Klimaziele erreicht werden.

2.15.4 Schwerpunktthemen und Handlungsempfehlungen der SV

Nachfolgende Zusammenfassung der Schwerpunktthemen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller angesprochenen Aspekte der SV. Stattdessen dient sie als Zusammenstellung von Kern(diskussions)punkten, die Schwerpunkte, Erkenntnisse und/oder Handlungsempfehlungen einzelner oder zahlreicher SV darstellen.

Folgende Schwerpunkte konnten identifiziert werden, die im Folgenden näher erläutert werden und nicht überschneidungsfrei sind:

- Bedeutung gelernter Routinen in Bezug auf Mobilitätsverhalten
- Push- und Pull-Maßnahmen in Kombination

Bedeutung gelernter Routinen in Bezug auf Mobilitätsverhalten

Einige SV hoben die Bedeutung gelernter Routinen hervor, die sich auch im Mobilitätsverhalten widerspiegeln. Diese Routinen könnten mithilfe entsprechender Maßnahmen in Teilen aufgebrochen werden (vgl. Push- und Pull-Maßnahmen).

Push- und Pull-Maßnahmen in Kombination

Einige der SV betonten die Notwendigkeit mögliche Push- und Pullmaßnahmen nicht unabhängig voneinander zu sehen. Diese sollten aufeinander abgestimmt sein (vgl. auch 2.13.4).

2.15.5 Auswertung der Enquetekommission Themenblock 15

Eine Auswertungssitzung zu Themenblock 15 (Psychologie des Mobilitätsverhaltens; Verhaltensänderungen) fand nicht statt.

3. Erkenntnisse aus dem Enqueteprozess für Hessen

Im Rahmen der einzelnen Auswertungssitzungen zu den definierten Themenblöcken hatten die Abgeordneten und die (ständigen) Sachverständigen die Möglichkeit, Nachfragen zu stellen und Handlungsempfehlungen (der vortragenden Sachverständigen) zu diskutieren. Im Nachgang aller Themenblöcke wurden im Rahmen von zwei Workshops am House of Logistics and Mobility (HOLM) Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken erörtert und in Form eines Zielbilds für die Mobilität des Landes Hessen 2030 zusammengefasst. Die Ergebnisse sind Teil 2 dieses Abschlussberichts zu entnehmen.

Teil 2: Zielbild und abschließende Stellungnahmen der Fraktionen

4. Zielbild „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

Einsetzungsbeschluss der Enquetekommission:

„Hessen hat in der Vergangenheit immer wieder den Anspruch erhoben, eine führende Rolle bei allen Lösungsansätzen zur Mobilität zu spielen. [...] Dieser Anspruch [...] soll auch mit dieser Enquetekommission verfolgt werden.“

Die Enquetekommission hat im Nachgang der Expertenanhörungen im Rahmen zweier Workshops nachfolgende 36 Thesen erarbeitet. Sie zeichnen ein handlungsleitendes Zielbild für die „Mobilität und Logistik in Hessen im Jahr 2030“. Dabei galt eine These als mehrheitlich abgestimmt, wenn sich mindestens vier der sechs Landtagsfraktionen nach der Diskussion auf die These einigen konnten. Insgesamt waren 52 Thesen in der Bewertung.

Abweichende Meinungen der Fraktionen zum Zielbild und den Thesen sowie Anmerkungen zur Arbeit der Enquetekommission sind in den abschließenden Stellungnahmen der Parteien in Kapitel 2 nachzulesen. Außerdem konnten die Fraktionen Positionspapiere zu den einzelnen Themensitzungen einreichen, die sich im Anhang finden.

- Mobilität ist für alle zugänglich, unabhängig von Einkommen, Wohnort und Alter.
- Teilhabe an Mobilität ist barrierefrei möglich.
- Der Bedeutung der Mobilität für gesellschaftliche Teilhabe wird besser Rechnung getragen.
- Die Bevölkerung hat Wahlfreiheit in Bezug auf Ihre Verkehrsmittel.
- Bei Entscheidungen und Maßnahmen werden die ökologischen, sozialen und ökonomischen Aspekte von Mobilität und Logistik ausbalanciert berücksichtigt.
- Verkehrspolitische Entscheidungen in Hessen werden immer unter Berücksichtigung des hessischen Sektorziels für den Verkehr und im Rahmen der Entscheidung des BVerfG zur Schutzverpflichtung zukünftiger Generationen vor dem Klimawandel getroffen.
- Energie- und Verkehrswende werden gemeinsam gedacht.
- Die Chancen der Digitalisierung werden unter Berücksichtigung von Privatheit und Sicherheit genutzt.
- Die mobile Gesellschaft ist dem Ziel der Vision Zero nähergekommen.

- Die Kommunen sind in Ihren Handlungsspielräumen gestärkt, um Mobilität vor Ort und mit den Regionen zu gestalten.
- Subsidiarität: Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen sind gestärkt.
- Die Landesgesetzgebung ermöglicht den Kommunen größtmögliche Handlungsfreiheit bei der Umsetzung von nachhaltigkeitsorientierten mobilitätspolitischen Zielen.
- Der ÖPNV ist verlässlich, flexibel, komfortabel, auskömmlich finanziert und flächendeckend verfügbar.
- Qualitätsmerkmale des ÖPNV sind gesetzlich verankert – Finanzierung durch Bund, Land und Kommunen ist sichergestellt.
- On-Demand-Verkehre sind integrierter und verlässlicher Bestandteil des ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum.
- Die Verkehrsverbünde haben sich zu Mobilitätsverbänden weiterentwickelt.
- Multimodale Reiseketten werden durch eine intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger gestärkt.
- Die Schiene ist als Rückgrat der Mobilität und des Güterverkehrs gestärkt.
- Landesplanerische Vorgaben unterstützen den Umstieg auf den Umweltverbund.
- Der Modal Split hat sich umweltfreundlich und ressourcenschonend entwickelt.
- Infrastrukturprojekte werden bei frühzeitigen Beteiligungsmöglichkeiten deutlich schneller geplant und umgesetzt.
- Planung und Umsetzung wichtiger Schieneninfrastrukturprojekte laufen einfach und schnell.
- Die Verkehrsinfrastruktur ist auskömmlich finanziert und qualitativ hochwertig.
- Siedlungs- und Mobilitätsplanung werden integriert gedacht, um kurze Wege zu ermöglichen.
- Innenstädte sind bei Berücksichtigung der Belange von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Umwelt auch mit den Mitteln des motorisierten Individualverkehrs erreichbar.
- Eine sichere und ausgebaute Radinfrastruktur ist in Stadt und Land verfügbar.
- Verkehrsflächen werden so aufgeteilt, dass eine möglichst ressourcenschonende und die Lebensqualität fördernde Mobilität priorisiert wird.
- Es existieren sichere Flächen für alle Verkehrsteilnehmenden unabhängig vom Verkehrsmittel, insbesondere für Rad- und Fußverkehr.
- Mobilitätspolitik ist nicht von Verdrängung einzelner Verkehrsmittel und Stigmatisierung ihrer Nutzer geprägt, sie fördert aber gesellschaftlich erwünschtes Mobilitätsverhalten in besonderer Weise.
- Die Innovationskraft der hessischen Wirtschaft und Wissenschaft wird genutzt, um zukunftsfähige Mobilitätslösungen anwendungsnah in Pilotprojekten und Reallaboren zu entwickeln.
- Junge Unternehmen und Start-ups, die neue digitale oder nachhaltige Mobilitätskonzepte entwickeln, werden gefördert.
- Der Flughafen Frankfurt ist herausragender Wirtschaftsfaktor und integraler Bestandteil des nachhaltigen Gesamtverkehrskonzepts.
- Hessen zählt zu den führenden Wirtschaftsstandorten in Bezug auf Logistik und Mobilität.

- Die erhöhte Attraktivität des Verkehrssektors reduziert den Nachwuchs- und Fachkräftemangel der Branche.
- Die Bürgerinnen und Bürger werden transparent und verständlich über verkehrspolitische Entwicklungen und ihre persönlichen Mobilitätsoptionen informiert.
- Die Mobilitätsbildung in jungen Jahren fördert ein bewusstes Mobilitätsverhalten.

5. Abschließende Stellungnahmen der Fraktionen

5.1 CDU

Abschließende Stellungnahme CDU Fraktion

Zu der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

1 - Vorbemerkung

Mit Datum vom 11. November 2020 beschloss der Hessische Landtag die Einsetzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“. Diese hat zum Ziel, bis zum Ende der Legislaturperiode ein integriertes Gesamtverkehrskonzept für Hessen zu erarbeiten, das auch den Güterverkehr einschließt.

Bislang 27 Sitzungen, 2 Workshops und ebenso zahlreiche Besprechungen des internen Arbeitskreises der CDU-Fraktion liegen den folgenden Ausführungen zugrunde.

Mit Blick auf die Erstellung des Abschlussberichts wurden die geplanten Sitzungen der Enquetekommission durch 2 Workshops im Hause des House of Logistics and Mobility in Frankfurt (HOLM) finalisiert. Ziel dieser Workshops war es, die miteinander übereinstimmenden Auffassungen der Fraktionen zu erfassen und als gemeinsames bzw. mehrheitliches Meinungsbild aufzunehmen. Hierbei wurde das mehrheitliche Meinungsbild nominell, d. h. je Fraktion eine Stimme, ermittelt. Das mehrheitliche Meinungsbild entspricht in dieser Zählweise nicht den parlamentarischen Mehrheiten des 20. Hessischen Landtags. Auf dieses Vorgehen haben sich alle Fraktionen gemeinsam verständigt.

Auf die aus unserer Sicht wichtigen Thesen, die keinen Eingang als mehrheitliche Position in den Abschlussbericht gefunden haben sowie auf die angenommenen Thesen, die von uns nicht geteilt werden, gehen wir unter Punkt 3 „abweichende Positionen“ dieser Stellungnahme ein.

Die eingereichten Positionen der CDU-Fraktion umfassen

- Die Darstellung der aus unserer Sicht **wichtigsten Aspekte** aus der Besprechung der einzelnen Themenblöcke in der Weise, dass Protokollpassagen der jeweiligen Sitzungen wörtlich oder in verkürzter Form hervorgehoben werden. Auf eine sprachliche/stilistische Anpassung wurde verzichtet.
- **Handlungsempfehlungen** der CDU-Fraktion, die sich aus den Erkenntnissen zur Besprechung der einzelnen Themenblöcke ergeben
- die **Stellungnahme zum Abschlussbericht** mit allgemeinen und grundsätzlichen Bemerkungen

2 – Die Mobilität der Zukunft – ganzheitlich, vernetzt und nachhaltig

Mobilität wurde und wird bislang auf Ebene der Länder und des Bundes selten ganzheitlich, häufig nur punktuell, anlassbezogen und Sektor-isoliert betrachtet. Dabei liegen gerade in der Mobilität die größten Herausforderungen.

Mobilität als Querschnittsthema erfordert jedoch, will man den Ansprüchen an Effizienz und Nachhaltigkeit gerecht werden, eine einheitliche Zielformulierung und eine Gesamtstrategie. Diese müssen für alle involvierten Ressorts, Entscheider und weiteren Akteure ein hohes Maß an Verbindlichkeit zum Inhalt haben.

Allerdings, schon in der Frage der Zielformulierung ergeben sich in der politischen Debatte mitunter signifikant unterschiedliche Ansätze.

Für die CDU-Fraktion gelten in der Betrachtung der Mobilitätsstrategie folgende Prämissen:

Mobilität ökologisch, sozial ausgewogen und ökonomisch nachhaltig gestalten - die Förderung nachhaltiger Mobilität muss neben ökologischen Aspekten, vor allem auch die Aspekte der Gesundheit, der Lebensqualität im ländlichen Raum und in den Städten sowie der sozialen Gerechtigkeit berücksichtigen:

- Ressourcen- und Umwelt, insbesondere mit Blick auf den Flächenverbrauch, sind zu schonen.
- Verkehr soll stärker auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden.
- Verkehr soll durch kurze Wege, Optimierung von Wegebeziehungen und Digitalisierung vermieden werden.
- Keine Bevölkerungsgruppe darf aufgrund ihrer sozialen Stellung von der Nutzung einzelner Verkehrsträger ausgeschlossen sein.

Mobilität bedeutet Freiheit und Teilhabe

- Verkehrsträger müssen barrierearm zur Verfügung stehen– Aspekte der Menschen mit Behinderungen sind in besonderer Weise zu berücksichtigen.
- Die Wahl der Verkehrsträger soll immer den Nutzern selbst überlassen bleiben.
- Menschen mit Teilhabe-Einschränkungen haben einen erhöhten Bedarf an individueller Mobilität. Dies gilt ebenso für Menschen mit anerkannten Mobilitätseinschränkungen, als auch für Menschen die aufgrund anderer gesundheitlicher oder persönlicher Problematiken in der Mobilität eingeschränkt sind.

Mobilität als Grundvoraussetzung für den Wirtschaftsstandort Hessen

- Die hessische Wirtschaft ist zu erheblichen Teilen von einer gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur abhängig.
- Das klare Bekenntnis zum ökonomischen Wachstumsanspruch soll weiterhin leitend für alle Überlegungen zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur sein.

Mobilität ist multimodal – erfordert aber eine starke Vernetzung

- Die Verknüpfung aller Verkehrsträger ist wichtig für die Stärkung der multimodalen Ansätze.
- Die Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sind fließend, einfach und komfortabel zu organisieren, um multimodale Reiseketten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr attraktiver zu gestalten.

3 – abweichende Positionen

Zu den in den Workshops behandelten Thesen, zu denen wir eine abweichende Meinung vertreten, nehmen wir wie folgt Stellung:

Die folgende These ist Bestandteil des Abschlussberichts, findet aber nicht unsere Zustimmung:

These 6: *Verkehrspolitische Entscheidungen in Hessen werden immer unter Berücksichtigung des hessischen Sektorziels für den Verkehr und der Entscheidung des BVerfG zur Schutzverpflichtung zukünftiger Generationen vor dem Klimawandel getroffen.*

Kommentar - These 6:

Eine ausschließliche Fokussierung aller Entscheidungen auf Themen des Klimaschutzes ist nicht sinnvoll. In politischen Entscheidungen müssen etwa auch gesellschaftliche, soziale oder wirtschaftliche Aspekte einbezogen werden.

Die folgenden Thesen wurden in den Workshops nicht verabschiedet, stellen aber aus unserer Sicht wichtige Bestandteile für eine Zukunftsbetrachtung der Mobilität dar:

These 20: *Dem breiten Mobilitätsangebot liegt eine gleichwertige Berücksichtigung aller Verkehrsmittel zugrunde.*

Kommentar - These 20:

Mobilität ist ein Ausdruck individueller Freiheit. Eine pauschale Bewertung von Verkehrsmitteln wegen unterschiedlicher oder kollidierender Interessen ist nicht sinnvoll. Daher sehen wir die Freiheit der Bürger bei der Auswahl ihrer Verkehrsmittel als elementar an. Wir legen Wert auf ein breites Mobilitätsangebot, dem alle Verkehrsmittel gleichwertig zugrunde liegen. Dies gilt insbesondere für den ländlichen Raum, der auch langfristig noch auf Individualverkehr angewiesen ist. Uns ist wichtig, dass die dort lebenden Menschen im Vergleich zu den Ballungszentren nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt werden und Wahlfreiheit aus einem gleichwertigen Angebot haben.

These 33: *Zugang zu Ladeinfrastruktur und Verfügbarkeit nicht fossiler Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen ist sichergestellt.*

Kommentar – These 33:

Für den Umstieg auf nicht-fossile Energieträger ist eine verbrauchernahe Ladeinfrastruktur sicherzustellen, so dass der Endverbraucher in zumutbarer Nähe eine Ladestation erreichen

kann. Damit wird verhindert, dass Endverbraucher den Umstieg von fossilen auf regenerative Energieträger erst zu einem möglichst späten Zeitpunkt oder gar nicht vollziehen, weil für sie kein Ladepunkt erreichbar ist. Da Endverbraucher in der Regel immer die wirtschaftlichste Antriebsart – ohne Berücksichtigung der Umweltkosten – nutzen, muss der Endpreis der regenerativen Energie für den Endverbraucher maximal so hoch sein wie der Preis der fossilen Energie.

These 34: *Weltweite technologische Entwicklungen und ihre Eignung für die Anwendung in Hessen werden transparent diskutiert und faktenbasiert evaluiert.*

Kommentar - These 34:

Eine technologieoffene Haltung ist zwingende Voraussetzung für die Bewältigung der Verkehrsanforderungen. Transparenz und Fakten sind die Grundlagen von Akzeptanz und dürfen einer ideologisierten Betrachtung nicht zurückstehen.

These 43: *Verbrennungsmotoren werden aufgrund ihrer Energiedichte noch über Jahrzehnte die Hauptquelle für Antriebskonzepte im Individualverkehr bleiben.*

Kommentar - These 43:

Das Ziel muss Klimaneutralität sein. Durch die Weiterentwicklung zu sauberen Verbrennungsmotoren können CO₂-Minderungsziele für den Fahrzeugbestand schneller erreicht werden. Zumal durch die Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors auch globale CO₂-Minderungseffekte eintreten werden.

These 47: *Der Frankfurter Flughafen darf im internationalen Wettbewerb nicht durch den Imperativ des Klimaschutzes, wie zum Beispiel "Fit for 55", benachteiligt werden.*

Kommentar - These 47:

Das Fit-for-55-Paket der EU ist ein ambitionierter Plan zur angestrebten CO₂-Neutralität. Diese und andere Maßnahmen zum Klimaschutz dürfen die deutsche sowie europäische Luftfahrt nicht einseitig belasten und zur Schwächung europäischer Hubs und europäischer Airlines im internationalen Wettbewerb führen. Europäische Flughäfen müssen trotz der Dekarbonisierung global wettbewerbsfähig bleiben. Zudem muss Carbon Leakage vermieden und die Umgehung europäischer Klimaschutzinstrumente durch außereuropäische Drehkreuze und Airlines wirksam unterbunden werden.

These 50: *Das Wachstum des Güterverkehrs wird auf Straße und der Schiene abgebildet werden.*

Kommentar - These 50:

Für die Entwicklung bis 2050 wird ein Anstieg der Güterverkehrsmenge um mind. 40 % vorausgesagt. Gleichzeitig reduziert sich der Umfang von Schüttgütern und deren Transport über die Schifffahrtswege. Damit ergibt sich zwangsläufig eine massive Bedarfssteigerung für Straße und Schiene. Die Bewältigung der Privat- und Wirtschaftsverkehre ist ohne den Ausbau von Straße und Schiene nicht möglich. Und zwar unabhängig von der Antriebsart.

These 51: *Technologieoffenheit bei den Antrieben (z. B. eFuels und Brennstoffzellen) schafft die besten und schnellsten Lösungen für Klimaneutralität.*

Kommentar - These 51:

Die einseitige Festlegung auf batterieelektrische Antriebe reduziert das Tempo und die Bereitschaft zur technischen Weiterentwicklung von klimaneutralen Antriebstechniken. Besonders mit Blick auf internationale Bedingungen und Voraussetzungen ist Technologieoffenheit zwingend notwendig, um mit geeigneten Techniken globale Effekte erzielen zu können, weil allein wegen fehlender Strom- und Ladeinfrastruktur in vielen Teilen der Welt die Elektromobilität ausfällt.

These 52: *Mit optimierten Genehmigungsverfahren ermöglichen wir den schnelleren Ausbau der Straßen und Schieneninfrastruktur.*

Kommentar - These 52:

Umfangreiche Beteiligungsrechte und der hohe Bürokratieaufwand verhindern den notwendigen Zubau wesentlicher Infrastrukturen und damit auch den Innovations- und Transformationsprozess. Das Regelungs- und Genehmigungsregime muss Infrastrukturen ermöglichen und darf nicht als Verhinderungsinstrument eingesetzt werden. Damit einher geht auch die Reduzierung von Beteiligungsprozessen.

4 - Danke

Wir danken den Kollegen und Kolleginnen der anderen Fraktionen für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Wir bedanken uns auch bei den ständigen Sachverständigen und den vortragenden Experten für ihre fachlichen Hinweise und Beiträge. Unser Dank gilt weiterhin der Landtagsverwaltung sowie Frau Fellner stellvertretend für alle beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des HOLM. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unserer Fraktion danken wir für ihre Unterstützung.

5.2 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunftsbild einer grünen und nachhaltigen Mobilität in Hessen 2030

Ziel für die Vertreter*innen der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen in der EKMZ war es von Beginn an, einen umfassenden Wissenstransfer zum Themenfeld Mobilität zu ermöglichen, von dem wir auch selbst profitieren. Mit vielen interessanten und aufschlussreichen Fachvorträgen haben wir die Enquete-Kommission dafür genutzt, ein umfängliches und wissenschaftlich fundiertes Bild über eine nachhaltige Mobilität der Zukunft zu erarbeiten, das den zukünftigen Entscheidungsträger*innen in Hessen als Grundlage dient, weitere Entscheidungen zu treffen.

Insgesamt können wir rückblickend festhalten, dass die Mobilität in Hessen 2030 unter den folgenden Leitlinien stehen muss:

- **Unterschiedlichen Herausforderungen zwischen Ballungsgebieten und ländlichen Räumen begegnen**
- **Inklusion und soziale Teilhabe**
landesweit flächendeckender Zugang zu Bussen und Bahnen, Barrierefreiheit, Bezahlbarkeit, – bspw. durch Flatrate-Tickets
- **Verkehrssicherheit**
Siehe hierzu auch Verkehrssicherheitskonzept 2035 in Hessen
- **Klima- und Umweltschutz**
Deutliche Reduktion der Treibhausgasemissionen (TGE) im Verkehrssektor

1. Unterschiedlichen Herausforderungen zwischen Ballungsgebieten und ländlichen Räumen begegnen

Große Städte leiden vielfach unter lautem und luftverschmutzenden Verkehr. Das Leitbild einer autogerechten Innenstadt prägte Jahrzehnte lang die Stadt- und Raumplanung. Diese Vorstellung ist längst überholt. Wege können zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln in Städten mit entsprechender Infrastruktur deutlich schneller zurückgelegt werden. Hinzu kommt eine enorme Beanspruchung öffentlichen Raums durch (private) Autos in Städten.

Wir arbeiten deshalb daran, das Bild von Mobilität und Verkehr in Städten neu zu zeichnen, mit mehr Vision und Zukunftsperspektive. In der Kommission wurden hierfür Stadt- und Raumplanung mit Mobilitäts- und Verkehrsplanung als integriert betrachtetes Themenfeld stärker beleuchtet. Gerade die Relevanz der Nahmobilität und sogenannter „Städte der kurzen Wege“ wurden näher erörtert. Neben der Rolle von Fuß und Radverkehr wurden darüber hinaus das Potenzial von multimodaler Mobilität und intermodalen Wegekettens, shared Mobility und shared Space für eine lebenswerte und mobile Stadt der Zukunft aufgezeigt. Auch wurde das Thema des (privaten) motorisierten Verkehrs in Innenstädten und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Gesundheit, die soziale Teilhabe der Bevölkerung und den Einzelhandel und das Gewerbe beleuchtet.

Zwischen ländlichen Räumen und verstädterten Räumen bestehen aktuell deutliche Qualitätsunterschiede hinsichtlich des ÖPNV-Angebots. Dies betrifft sowohl das Angebotsspektrum, als auch die Taktung. In der Enquete-Kommission wurden daher Lösungsansätze diskutiert, die solche Unterschiede auflösen können und den Menschen in ländlichen Gebieten einen zuverlässigen und unkomplizierten Anschluss an Städte und Ballungsräume ermöglichen – bspw. durch einen landesweiten Stundentakt (nach Vorbild des NVV) und Schienenreaktivierungen oder als Ergänzung dazu in Form von On-Demand-Angeboten und Fahrdiensten, die ehrenamtlich im bürgerschaftlichen Engagement erbracht werden. Der flächendeckende Ausbau des ÖPNV-Angebots sowie von (überörtlichen) Radwegen ist hierbei von zentraler Bedeutung. Nichtsdestotrotz wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) auch in Zukunft einen bedeutenden Anteil der Mobilität, gerade in

ländlichen Regionen, ausmachen. Der weitere Ausbau der Elektromobilität und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur ist für uns daher ein weiterer zentraler Baustein der Mobilität der Zukunft.

2. Inklusion und soziale Teilhabe

Mobilität als Grundbedürfnis und die Möglichkeit zur Beweglichkeit um andere Bedürfnisse zu erfüllen ist Grundvoraussetzung für soziale Teilhabe. Nachhaltige Mobilität muss deshalb für alle zugänglich sein. Zwar wird es in Städten immer umfangreichere und innovativere Mobilitätsangebote geben, dennoch ist uns ein flächendeckender, gleichwertiger und möglichst barrierefreier Zugang zu Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen wichtig. Dabei geht es uns letztlich um gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land, ein Ziel das wir in Hessen bereits mit dem *Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum* und mit dem Aktionsplan *STARKES LAND – GUTES LEBEN* verfolgen. Auch gilt es, sozialpolitische Themen wie beispielsweise Bezahlbarkeit oder der Umgang mit demografischen Veränderungen im Zusammenhang der Mobilität zu berücksichtigen. Mit den hessischen Flatrate-Tickets ist unser Bundesland schon seit Jahren Vorreiter für einen bezahlbaren Zugang zu öffentlichen Mobilitätsangeboten. Ältere Menschen zählen zudem aufgrund ihrer höheren Vulnerabilität zu besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern und erledigen hauptsächlich kurze Wege zu Fuß oder mit dem Rad. Zudem sind viele Ältere oder Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen weniger mobil und daher im täglichen Leben auf einen gut funktionierenden ÖPNV oder auf die Hilfe von Familienangehörigen, Freund*innen oder Bekannten angewiesen. Mobilität als soziale Inklusion war ein wichtiges interdisziplinäres Themenfeld, das in der Enquete-Kommission beleuchtet wurde.

3. Verkehrssicherheit

Jedes (Todes-)Opfer im Straßenverkehr ist eines zu viel. Die Unfallzahlen in Deutschland sind nach den zuletzt rückläufigen Zahlen des Corona-Effekts im Jahr 2022 wieder gestiegen.⁵⁵⁵⁶ Langfristig liegt das Ziel daher darin, diese Zahl möglichst auf Null zu senken („Vision Zero“), was auch den Vorgaben des Bundes in seinem Verkehrssicherheitsprogramm 2021-2030 entspricht. Das Verkehrssicherheitskonzept 2035 für Hessen enthält hierfür bereits wichtige Einzelmaßnahmen.

4. Klima- und Umweltschutz

⁵⁵ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/liste-strassenverkehrsunfaelle.html#251634>.

⁵⁶ [Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2021 des Polizeipräsidiums Mittelhessen, unter: https://www.polizei.hessen.de/File/unfallstatistik-2021.pdf](https://www.polizei.hessen.de/File/unfallstatistik-2021.pdf).

Der Verkehrssektor muss schneller klimaneutral werden und der Weg dorthin muss sozial verträglich gestaltet werden. Der Auftrag wird durch die Klimaschutzgesetze auf allen politischen Ebenen deutlich: Auf europäischer Ebene sollen die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55% (zu 1990) reduziert werden, wofür unter anderem ab 2027 ein eigenes Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr geplant ist.⁵⁷ Das daran anknüpfende Klimaschutzgesetz⁵⁸ des Bundes legt konkret für den Verkehrssektor ein Minderungsziel von 48% (zu 1990) bis zum Jahr 2030 fest.⁵⁹ Und auch in Hessen existiert seit diesem Jahr erstmals ein Klimaschutzgesetz –mit dem Teilziel, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um 35% (zu 1990) zu reduzieren.⁶⁰ Politische Überlegungen und Maßnahmen für die Mobilität in Hessen müssen also immer unter Berücksichtigung der Klimaziele getroffen werden, auch mit Blick auf die Entscheidung des BVerfG, zur Schutzverpflichtung zukünftiger Generationen. Dieser Verantwortung fühlen gerade wir Grünen uns verpflichtet. Konkret bedeutet das aus unserer Sicht, die hessische Verkehrspolitik grüner Prägung der letzten Jahre entschieden weiterzuführen: Die Verkehrswende als Mobilitätswende und Energiewende - sowohl in ländlichen als auch in städtischen Räumen konsequent voranzutreiben.

Für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft in Hessen sollten aus unserer Sicht unter anderem folgende Ansätze und Ideen weiterverfolgt werden:

- Hessen ist Vorbild bei der Umsetzung der Verkehrswende. Der Dreiklang aus Vermeiden, Verlagern, Verbessern gehört zur DNA der hessischen Verkehrspolitik.
- Der Umweltverbund (Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß, E-Roller, Car-Sharing) ist weiter gestärkt und vernetzt und die Bedeutung des privaten Autoverkehrs (MIV), vor allem in den urbanen Räumen, nimmt ab, bleibt aber vor allem dort wichtig, wo Alternativen nicht immer verfügbar sind. Der Elektromobilität gehört dabei im PKW-Bereich die Zukunft. Dafür ist das Fuß- und Radwegenetz (ob in kommunaler- oder in Landesverantwortung) landesweit vorbildlich ausgebaut und gut miteinander verknüpft.
- Infrastrukturprojekte des Umweltverbundes werden schneller geplant und umgesetzt.
- Seite an Seite mit den drei starken Verkehrsverbänden in Hessen (RMV, NVV und VRN) wird das Angebot an Bussen und Bahnen weiterhin verbessert und mit attraktiven & für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbaren Preismodellen (Hessische Flatrate-Tickets / Deutschlandticket) ausgestattet. Dafür sind die finanziellen Mittel für den ÖPNV kontinuierlich über die Jahre angestiegen und werden auch weiter angemessen erhöht, um der steigenden Nachfrage nach Bussen und Bahnen gerecht zu werden.
- Die Antriebswende geht voran: es existiert ein öffentliches Grundnetz an E-Ladesäulen für die Elektromobilität, als Ergänzung zum Hauptnetz in privaten Gebäuden (Garagen, Arbeitsplätze, Einkaufsmärkte).

⁵⁷ [EU-Klimaschutzpaket Fit For 55 | Bundesregierung](#).

⁵⁸ [Klimaschutzgesetz: Klimaneutralität bis 2045 | Bundesregierung](#).

⁵⁹ [Treibhausgasemissionsziele Deutschlands | Umweltbundesamt](#).

⁶⁰ [Der Klimaplan Hessen barrierefrei.pdf](#).

- Die Verkehrswende beginnt in den Kommunen. Diese nutzen hierfür ihre bereits umfangreichen Handlungsmöglichkeiten, beispielweise bei der Umsetzung von flächendeckendem Parkraummanagement, der Ausweisung von mehr Räumen für Carsharing, dem Ausbau von Fuß- und Radwegen und der Bereitstellung gut verknüpfter Verkehrsangebote. Gerade für den Fuß- und Radwegebau ist die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft für Nahmobilität in Hessen (AGNH) nach wie vor essentiell und wird – auf Grundlage des hessischen Nahmobilitätsgesetzes - weiter intensiviert und mit steigenden Fördersummen ausgeweitet.
- Die „Vision Zero“ ist die Grundlage einer sicheren und nachhaltigen Mobilität und damit handlungsleitend für alle verkehrlichen Maßnahmen in Hessen.
- Es existiert eine echte Wahlfreiheit unter den verschiedenen Verkehrsmitteln – sowohl mit Blick auf die Reisezeit, also auch auf die Barrierefreiheit. Landesweit gilt mindestens ein Stundentakt, nach dem Vorbild des NVV „jedes Dorf jede Stunde“. Zudem sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes so gut miteinander verknüpft und barrierefrei ausgestattet, dass auch Menschen mit (körperlichen) Beeinträchtigungen oder fehlender technischer Ausstattung (bspw. Smartphone) jederzeit und einfach ein passendes Mobilitätsangebot nutzen können.
- Kostenwahrheit: Die Bürgerinnen und Bürger werden transparent über die Kosten und Nutzen ihrer Mobilitätsoptionen informiert.
- Bei Maßnahmen für die Mobilität stehen ökologische und soziale Aspekte im Vordergrund, und sind Grundlage für Geschäftsmodelle nachhaltiger Mobilität.
- Die Branche rund um die Mobilität in Hessen ist so attraktiv, dass sie Nachwuchskräfte anzieht.

Der Flughafen Frankfurt ist als Wirtschaftsfaktor zukunftsfähig, weil er sein Geschäft konsequent an den nationalen und internationalen Klimaschutzziele (Insbesondere „Fit for 55“ der EU) ausrichtet. Das Land stärkt weiterhin den Lärm- und Gesundheitsschutz rund um den Flughafen.

5.3 SPD

Bewertung des Arbeitsprozesses und der erzielten Ergebnisse

Eine Enquetekommission hebt sich in ihrer Arbeit grundsätzlich deutlich von derjenigen sonstiger parlamentarischer Kommissionen und Ausschüsse ab. Ihr Horizont richtet sich weniger auf tagespolitische Positionen und Mehrheiten, sondern sie zielt darauf ab, in einem grundlegenden und durch wissenschaftliche Erkenntnis geleiteten Prozess zu einer Übereinkunft zu gelangen, welche übergeordneten Ziele im Gemeininteresse verfolgt und welche grundlegenden Mittel und Möglichkeiten hierzu verwendet werden sollen. Durch einen solche veränderten Blickwinkel erlaubt dieser Prozess es auch, über den Tag hinaus zu denken, langfristige technische und gesellschaftliche Veränderungsprozesse zu berücksichtigen und auch bestehende Denkschemata zu hinterfragen. Letztlich erlaubt eine solche Übereinkunft auch einen überparteilichen Konsens, der auch jenseits aktueller Mehrheiten und auch im Falle von Regierungswechseln eine Chance hat, zu überdauern und handlungsleitend zu wirken. Um auch in Hessen einen solchen perspektivischen und

konstruktiven Politikprozess anzustoßen, wurde auf Initiative unserer damaligen Fraktionsvorsitzenden Nancy Faeser hin mit einem Antrag der Fraktionen der SPD und der FDP eine solche Enquetekommission zur „Mobilität der Zukunft in Hessen“ (EKMZ) eingerichtet.

Während der über einen Zeitraum von mehr als zwei Jahren angelegte Arbeit der Kommission wertvolle Impulse und Anregungen von zahlreichen Sachverständigen, gesellschaftlichen Organisationen oder fachkundigen Einzelpersonen erhielt, scheint es noch nicht gelungen zu sein, diese gemäß der Aufgabenstellung des Eröffnungsbeschlusses in einen gemeinsamen und am Konsens orientierten Handlungskatalog zu überführen, aus dem sich die erbetenen Handlungsempfehlungen für das Regierungshandeln der nächsten Jahre ableiten lassen können.

Mit großem Bedauern stellt die SPD-Fraktion fest, dass in vielen Fragen ein solcher Konsens bisher schlicht daran scheiterte, dass insbesondere zwischen den Regierungsfractionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kein politisches Einvernehmen, sondern lediglich allgemeine Formulierungen mit begrenzter Aussagekraft zu erreichen waren. Die Unfähigkeit, hier eine gemeinsame progressive Position einzunehmen, verlangte beiden Koalitionsfraktionen letztlich einen Minimalkonsens ab, welcher auch einen gemeinsamen und mehrheitsfähigen Abschlussbericht in Frage gestellt hat, wie er in anderen Enquetekommissionen üblich und selbstverständlich ist. Leider hat sich diese Entwicklung bereits länger angedeutet, nachdem die Koalition bereits zu Beginn die Positionsvergaben (Vorsitz und Berichterstattung) zu einer Mehrheitsentscheidung gemacht hat und diese Funktionen unter sich aufgeteilt hat.

Um dennoch zu Ergebnissen zu gelangen, wurde daher der Umweg über inhaltliche Workshops gewählt, auf der „Thesen“ erarbeitet wurden. Im Rahmen der Enquetekommission wurden in einer ihrer letzten inhaltlichen Sitzungen hierzu zahlreiche Thesen formuliert, aus denen sich die Erwartungen ihrer Mitglieder ableiten lassen, welche Situation im Jahre 2030 vorzufinden ist. Die Formulierungen dieser Thesen verblieben dabei jedoch vielfach im Bereich des Ungefähren und Wünschenswerten wenn gleich diese von Seiten der SPD Fraktion größtenteils getragen und unterstützt werden.

Dabei ist durchaus berücksichtigt, dass in zunächst unverbindlich klingenden Formulierungen zum Teil handfeste Vorhaben, Interessen oder auch Sichtweisen enthalten sein können, welche nicht auf den ersten Blick erkenntlich scheinen. So formulierte eine These: „Zugang zu Ladeinfrastruktur und Verfügbarkeit nicht-fossiler Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen ist sichergestellt“. Sicherlich ist die Dekarbonisierung eine der zentralen Aufgaben unserer Zeit. Gleichsam eines trojanischen Pferdes umfasst diese Formulierung jedoch auch die Verwendung von Atomenergie. Sie ist zu sehen im Lichte des jüngsten und hochproblematischen Beschlusses der Europäischen Union, diesen Energieträger als „nachhaltig“ einzustufen. Folgerichtig hat die SPD-Fraktion vorgeschlagen, diese Formel dahingehend zu präzisieren, dass mit ihr eben keine Atomenergie umfasst sei und auch eine Subventionierung von aufgrund ihrer in höchstem Maße ineffizienten Wirkungsgrade E-fuels damit nicht gemeint sein könne. Diese Veränderung fand jedoch keine Mehrheit, so dass die These insgesamt aufgegeben wurde. Ebenso gilt es, einen kritischen Blick in Bezug auf die Vielfach geforderte „Technikoffenheit“ zu Bewahren. Diese Formulierung kann zum einen als

Appell verstanden werden, verschiedene Technische Entwicklungen im Blick zu behalten. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass dieser Begriff als Kampfbegriff verwendet wird, um Bemühungen um technische Innovationen zugunsten Elektrifizierung von Fahrzeugen oder auch des Ausbaus regenerativer Energien zu diskreditieren. Bei aller auf den ersten Blick wahrnehmbaren Oberflächlichkeit der Thesen zeigen diese Beispiele, dass hier dem Detail große Aufmerksamkeit zugemessen werden muss. Es ist gelungen, zahlreiche solcher zum Teil hochproblematischer Thesen abzuwenden. So konnten Thesen, deren Grundlage beispielsweise die Leugnung des menschengemachten Klimawandels darstellt, mit Mehrheit verhindert werden. Gleichzeitig ist es gelungen in der These zur Finanzierung des ÖPNV deutlich zu betonen, dass die Finanzierung nur mit einer entsprechenden Landesfinanzierung möglich ist, die über das Weiterleiten von Geldern des Bundes hinausgeht.

Umgekehrt scheiterten allerdings auch konstruktive Ansätze an der Vorgabe der Mehrheitsfähigkeit. Seitens der SPD wurde eine These vorgeschlagen, mit einer konzertierten Aktion zu Rahmenbedingungen und Beschäftigung im Logistiksektor gemeinsam mit Bund, Kommunen, Unternehmen und Gewerkschaften schnellstmöglich die Situation der hier Beschäftigten zu verbessern. Hierzu zählten auch Zubauten und Qualitätsanforderungen an LKW Stellplätze in Hessen. Hier fand sich keine Mehrheit unter den Fraktionen, die Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche mit aufzunehmen und mit einem Zielbild für das Jahr 2030 zu beschreiben. Die Chance auf einen „Hessischen Verkehrskonsens“ wurde damit vergeben.

Fazit

Leider bilden diese am Ende des Prozesses erarbeiteten „Thesen“ damit nicht die Grundlage einer Beratung, sondern stehen am vorläufigen Ende des Beratungsprozesses, der weitgehend ohne die im Eröffnungsbeschluss geforderten Handlungsempfehlungen auskommen muss. Damit bleibt es den Fraktionen überlassen, ihre jeweiligen Schlussfolgerungen aus den ganz überwiegend sehr wertvollen Beiträgen und Diskussionen im Laufe der Kommissionsarbeit zu ziehen und Forderungen daraus abzuleiten. Die SPD-Fraktion hat aus diesem Grunde ein eigenes Positionspapier zu den Befunden und Ergebnissen der EKMZ erstellt, welches sich konkret an den im Eröffnungsbeschluss aufgeführten Fragestellungen orientiert und welches konkrete Handlungsempfehlungen für ein modernes mobilitätspolitisches Regierungshandeln anbietet.

Insgesamt kann die Arbeit der Enquetekommission dennoch als Erfolg bezeichnet werden. Hessen steht mobilitätspolitisch vor großen Herausforderungen. Während Ausschusssitzungen und Anhörungen in aller Regel einzelne Schwerpunkte und Themen herausgreifen, hat die Enquetekommission die Gelegenheit geboten, die Vielzahl an Themen auch im Zusammenhang und vor dem Hintergrund einer politischen Gesamteinordnung zu diskutieren und zu bewerten. Insbesondere durch die Vielzahl an Vorträgen durch Sachverständige konnten damit fachliche und politische Grundlagen geschaffen werden, auf die in zukünftigen Beratungen zurückgegriffen werden kann und zurückgegriffen wird. Neben zahlreichen Gemeinsamkeiten sind auch deutliche Unterschiede in den jeweiligen Positionen zu Tage getreten. Neben der Ausbildung eines politischen Grundkonsenses ist in einer Demokratie auch die Schärfung von politischen Profilen und die Erkennbarkeit

unterschiedlicher Positionen von hohem Wert. Zu beidem hat die Arbeit der Enquetekommission einen Beitrag geleistet.

5.4 AfD

Zum Zeitpunkt der Drucklegung lag keine abschließende Stellungnahme der AfD-Fraktion vor.

5.5 Freie Demokraten

Abschließendes Statement der Fraktion der Freien Demokraten

für die Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

In ihrem gemeinsamen Antrag (Drs. 20/3995) haben die Fraktion der SPD und die Fraktion der Freien Demokraten die Einsetzung einer Enquetekommission zum Thema „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ angeregt. Das Ziel der eingerichteten Enquetekommission war es, ein Gesamtverkehrskonzept für Hessen zu entwickeln und aufzuzeigen, wie der Verkehr der Zukunft aussehen könnte. Dabei sollten von der Logistik über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis hin zu den Radschnellverbindungen alle Belange des Verkehrssektors Berücksichtigung finden. Die Abwägung unterschiedlicher Interessen, unter Einbeziehung zahlreicher externer Experten, hat zu mehrheitlich getragenen Kompromissen jenseits der Koalitionsarithmetik geführt, sie geben aber nicht an allen Stellen parlamentarische Mehrheiten oder gar einen aus Sicht der Freien Demokraten tragfähigen Kompromiss wieder, können aber künftige gesellschaftliche bzw. politische Kompromisse erleichtern. Abweichend oder konkretisierend stellen die Freien Demokraten zu den durch das Verfahren mehrheitlich getragenen Thesen fest:

1. Für uns Freie Demokraten steht die individuelle Freiheit und damit das individuelle Mobilitätsbedürfnis im Vordergrund aller Überlegungen. Wir wollen den Menschen mehr Mobilität nach ihrer Façon ermöglichen. Wir setzen daher auf eine Mobilitätspolitik, die in erster Linie Angebote schafft und verbessert, möglichst schnell, möglichst komfortabel, möglichst sicher und möglichst umweltschonend von

Punkt A nach Punkt B zu kommen. Die Freiheit des Einzelnen ist also niemals absolut, sie findet ihre Grenzen in der Freiheit des Anderen und in ökonomischen, ökologischen und klimatologischen Rahmenbedingungen. Staatliche Aufgabe ist es, diesen Rahmen zu setzen, nicht den Menschen (z.B. durch Nudging) umzuerziehen, zu bevormunden oder zu gängeln. Die Menschen sollen selbst entscheiden, welches Verkehrsmittel sie nutzen.

2. Das Bedürfnis nach Mobilität wächst. Der Verkehr wächst. Daher setzen wir uns für den Ausbau von Infrastruktur ein: egal ob Radwege, Schiene oder Straße. Denn jeder hat andere Bedürfnisse. Daher wollen wir etwa, dass das Land die Verantwortung für Radschnellverbindungen übernimmt, damit diese schneller gebaut werden können.

3. Wir Freie Demokraten nehmen die Herausforderungen des Klimawandels ernst und stehen zu den festgelegten CO₂-Obergrenzen. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, setzen wir auf Innovationen statt auf Verbote. Wir glauben an die Schwarmintelligenz der Menschen, der Ingenieure, Entwickler und Unternehmen, die neue Technologien entwickeln, nicht an die Allwissenheit des Staates, welche Technologien die besseren sind. Wir setzen auf Technologieoffenheit. Im Wettbewerb wird sich zeigen, was langfristig die beste Idee für CO₂-neutrale Antriebstechnologien am Markt ist. Nicht Verbote, sondern Innovationen schaffen Zukunft. Bei der Beurteilung der Klimafolgen von Antriebsformen muss die gesamte Produktionskette von der Förderung/Herstellung (der Akkus/Kraftstoffe/Autos) über ihre Nutzung bis zur Verschrottung der Autos betrachtet werden. Es geht beim Klimaschutz nicht um die Erreichung sektorspezifischer CO₂-Reduktionsziele, etwa im Verkehrsbereich, sondern die CO₂-Reduktion soll zunächst dort erreicht werden, wo sie volkswirtschaftlich am effizientesten erreicht werden kann.

4. Technologieoffenheit bei den Antrieben schafft die besten, schnellsten und effizientesten Lösungen für Klimaneutralität. Wir setzen daher nicht religiös auf eine Technologie (Batterie), sondern wollen die Zukunft auch für andere Technologien offenhalten (etwa Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe). Das Energiesystem der Zukunft wird auf mehreren Säulen stehen, zumal eine Verengung auf nur eine Art der Energieerzeugung und der Antriebsform eine gefährliche Wette mit der Zukunft darstellt, wenn man individuelle Mobilität erhalten will.

5. Zumindest mittelfristig ist es auch unter klimatologischen Gesichtspunkten effizienter, nachhaltiger und sozialer die umfangreiche Pkw-Bestandsflotte mittels synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) CO₂-neutral zu betreiben. Deshalb fordern wir die Bereitstellung der nötigen Fördermittel, um die Infrastruktur für synthetische Kraftstoffe bereits jetzt aufzubauen. Mit E-Fuels sichern wir auch die Zukunft der Mobilität in Staaten, die perspektivisch nicht über ein ausreichendes Ladesäulennetz verfügen werden. Die Antriebswende ermöglicht, den wachsenden motorisierten Individualverkehr klimaneutral zu bewerkstelligen. Vordringlichste Aufgabe ist jetzt, den finanziellen, rechtlichen und organisatorischen Rahmen herzustellen, um die Ladesäuleninfrastruktur aufzubauen, den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft anzukurbeln sowie eine sichere Energieversorgung zu gewährleisten. Schon jetzt könnten die CO₂-Emissionen im Verkehr deutlich reduziert werden, durch den Einsatz von Ersatzkraftstoffen aus Speisefetten wie z.B. HVO 100 Diesel. Diese Wege sind mutig und konsequent zu beschreiten statt sie bürokratisch - wie in Hessen - zu verhindern.

6. Mit der abgeschlossenen Antriebswende wird künftig der ideologische Kampf gegen motorisierten Individualverkehr und Gütertransport obsolet, denn der Autoverkehr wird ökologisch und klimatologisch neutral sein.

7. Die Nutzungszahlen zeigen, dass der eigene Pkw immer noch das mit Abstand beliebteste Verkehrsmittel ist. Autonomes Fahren wird den Wunsch nach der Fahrt mit dem Auto nicht abschwächen, sondern verstärken. Der ideologische Kampf gegen den motorisierten Individualverkehr ist zum Scheitern verurteilt, denn auch auf lange Sicht wird das Auto hinsichtlich Flexibilität und Komfort für viele Zwecke unersetzlich oder unschlagbar bleiben. Um auch in Zukunft bei begrenztem Raum individuelle Mobilität zu ermöglichen, setzen wir neben dem Ausbau der Infrastruktur auf Innovation statt auf Verkehrsbehinderungen: Carsharing, Automatisierung und neue Technologien. Wir wollen etwa telematische Systeme ausbauen, mehr Park-and-Ride-Plätze sowie Parkplätze in neuen Wohngebieten schaffen und Quartiersparken ermöglichen. Dadurch können wir den Menschen ein Angebot machen, die Verkehrsträger vernetzen, die Ballungsräume und auch vom Parksuchverkehr und vom Parken im öffentlichen Raum entlasten.

8. Wir sehen in der Digitalisierung die Chance, das unter Seamless Mobility bekannte Konzept der übergangs- bzw. friktionslosen Mobilität via unterschiedlicher Verkehrsträger zu erreichen. Die Digitalisierung ist ein Schlüssel um den Verkehr der Zukunft effizient zu gestalten. Dazu gehören telematische Systeme, Stellplatzmanagement und den Verkehrsfluss optimierende Geschwindigkeitsanpassungen. Die Zukunft gehört dem autonomen Fahren, es stellt gewissermaßen die Demokratisierung des Chauffeurs dar. Hessen sollte zum Musterland für autonomes Fahren werden. Wir wollen mit LoRaWa, also mit vernetzten Sensoren im öffentlichen Raum, den Parkraum in der City besser bewirtschaften, wetterabhängige Ampelschaltung ermöglichen und andere Anwendungen in der Verkehrssteuerung nutzen. Digitalisierung hilft aber auch dem ÖPNV, schafft Transparenz über Auslastungsquoten und ermöglicht es, Tarifmodelle zu entwickeln, die die Nachfrage steuern und zudem die Kapazitäten an die Nachfrage anpassen. Nach dem Vorbild des Deutschland-Tickets wollen wir rein digitale Tickets als Teil der Mobilität der Zukunft. Verkehrsdaten müssen frei

zugänglich (Open Data) und mit offenen und standardisierten Schnittstellen versehen sein.

9. Der ÖPNV muss sich in seinen Eigenschaften mehr dem Individualverkehr angleichen, um stärker nachgefragt zu werden. Im Rhein-Main-Gebiet ist der ÖPNV stark ausgebaut und breit verfügbar. Während im ländlichen Raum der Bus höchstens jede Stunde kommt. Dort sind die Menschen auf ihr eigenes Auto angewiesen. Langfristig sehen wir große Chancen im On-Demand-Verkehr. Sobald diese Bedienform autonom möglich ist, sinken die Kosten durch wegfallende Personalkosten auf ein Minimum. Gerade im ländlichen Raum und für ältere Menschen stellt das eine große Chance dar und ermöglicht die Teilhabe aller Menschen.

10. Das Wachstum des Güterverkehrs wird auf sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene abgebildet werden. Seit Jahren wird das Ziel der Verlagerung der Güterverkehre auf die Schiene verfolgt. Alle Prognosen erwarten ein immenses Wachstum des Transportvolumens. Selbst eine massiv ausgebaute Schieneninfrastruktur wird das Wachstum des Gütertransports auf der Straße nicht aufnehmen können, sondern nur abfedern. Daher benötigt es auch für den Gütertransport, neben dem Ausbau der Schiene und einem Masterplan Kombiniertes Verkehr (u.a. neue Terminals) auch einen Ausbau der Straßeninfrastruktur (inklusive Ausbau und Digitalisierung der Stellplätze an den Autobahnen). Um volkswirtschaftlichen Schaden abzuwenden, ist auch das GüKG und die Lkw-Führerscheinvergabe zu entbürokratisieren, die Anerkennung ausländischer Abschlüsse zu vereinfachen und damit der Zugang ausländischer Fachkräfte zum Arbeitsmarkt zu erleichtern.

11. Just in Time-Konzepte werden bleiben. Der innerstädtische Lieferverkehr erfordert aber neue verkehrliche Lösungskonzepte. Dazu gehören die organisatorische

Bündelung unterschiedlicher Verkehre oder die Etablierung neutraler Paketkästen (Hubs).

12. Die Freien Demokraten stehen zum Flughafen Frankfurt und zum Flugverkehr. Denn Fliegen bedeutet Freiheit. Der Flughafen Frankfurt ist Hessens und Deutschlands Tor zur Welt. Durch ihn werden Menschen und Kulturen verbunden. Der Flughafen hat aber auch eine große wirtschaftliche Bedeutung. Um den Frankfurter Flughafen als Knotenpunkt des weltweiten Flugverkehrs zu erhalten und damit die wirtschaftliche Potenz der Rhein Main-Region, aber auch den Qualitätsvorteil für die hier lebenden Menschen zu sichern, benötigt der Flughafen auch in Zukunft faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber anderen europäischen und internationalen Flughäfen (z.B. Istanbul und London). Kurzstreckenflüge von und nach Frankfurt bleiben ein wichtiges Element, um die Hubfunktion zu sichern. Der Flughafen muss mit anderen Verkehrsträgern optimal verknüpft werden. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit sollte die deutsche Luftverkehrsabgabe abgeschafft und am historischen Mediationsergebnis festgehalten werden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen, etwa geräuschärmere Flugzeuge oder optimierte An- und Abflugverfahren, sind ein Beitrag dazu, die Akzeptanz des Flughafens in der Region weiterhin zu stärken. Hier muss die Durchführung von Probeflügen vereinfacht werden. Technologieoffenheit und Förderung des schnellen Hochlaufs bei der Produktion von synthetischem CO₂-neutralem Kerosin sowie die verbindliche Beimischungsquote für synthetischen Kraftstoff vermeiden Wettbewerbsnachteile und stimulieren den Markt und sind der Schlüssel zum klimafreundlichen Fliegen.

13. Mit optimierten Genehmigungsverfahren ermöglichen wir den schnelleren Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur. Mit Reformgesetzen für Schiene und Straße ist insbesondere die Planung für Neu- und Ersatzmaßnahmen erheblich zu beschleunigen und mit einer Reform der vergaberechtlichen Vorschriften ist die Vergabe von Aufträgen für Planungen und Baumaßnahmen sicherzustellen. Hessen

darf dabei nicht von der neuen Deutschland-Geschwindigkeit abgehängt werden. Die Genehmigung von Infrastruktur durch Gesetze ist für wichtige Projekte auch auf Landesebene für die Bereiche Schiene/ÖPNV, Straße, Radwege erforderlich. Besonders dringlich sind Reformbemühungen für den Ersatz- und Erweiterungsbau von Brücken auf allen Ebenen. Ein modernes Infrastrukturmanagement gehört zu den zentralen Aufgaben für den schnelleren Ausbau der Schiene. Daher wollen wir ein Schnelle-Schienen-Gesetz, das über eine Schieneninfrastrukturgesellschaft die Potenziale der RTW Planungsgesellschaft aufgreift.

5.6 DIE LINKE

Stellungnahme der Fraktion DIE LINKE

Zur Arbeit der Enquetekommission: Der Berg hat eine Maus geboren

Die Kommission wurde Ende 2020 mit dem Ziel eingesetzt, „ein integriertes Gesamtverkehrskonzept unter Einschluss des Güterverkehrs für Hessen 2030“ zu bearbeiten.⁶¹ Zwischenzeitlich haben 27 Sitzungen mit 78 eingeladenen Sachverständigen zu unterschiedlichen Aspekten der Mobilitätspolitik stattgefunden.

Das Ergebnis ist ein Thesenpapier als Abschlussbericht. Es besteht aus 36 Thesen mit Allgemeinplätzen zur Verkehrs- und Mobilitätspolitik. Die Thesen enthalten unterschiedliche Zielvorstellungen in unterschiedlicher Fallhöhe, keine quantifizierbaren Zwischenziele, geschweige denn Maßnahmen, die unmittelbar umgesetzt werden könnten.

Das Verfahren, wie der Bericht zustande gekommen ist, ist eigentümlich. Thesen haben Eingang in den Abschlussbericht gefunden, wenn sie von mindestens vier Fraktionen des Landtages unterstützt wurden, sodass sie nicht aus einem Guss stammen, da die jeweils einzelnen Thesen von unterschiedlichen politischen Mehrheiten getragen sind.

Unterschiedliche verkehrs- und mobilitätspolitische Konzepte der Parteien oder auch nur der Koalitionsmehrheit und der verschiedenen Oppositionsparteien, werden so nicht mehr deutlich. Der Bericht kann so nicht Leitlinie, geschweige denn Handlungsempfehlung für die notwendige Verkehrswende darstellen.

⁶¹ siehe Einsetzungsbeschluss, Landtagsdrucksache 20/3995

Die politische Funktion ist offensichtlich: Die Landesregierung soll weiterhin totale Handlungsfreiheit erhalten und nicht durch abrechenbare Zwischenziele und Maßnahmen gebunden werden.

I. Feststellungen und Zielsetzungen

Ziele

Die Verkehrswende ist kein Selbstzweck. Vielmehr gibt es zwingende soziale und ökologische Gründe, die ein gesellschaftliches Umlenken erforderlich machen. An diesen Zielen sind die notwendigen Maßnahmen auszurichten und ihr Erfolg zu messen:

Mobilität für alle

Mobilität ist ein soziales Grundbedürfnis und damit Teil der Daseinsvorsorge. Notwendige Wege, zum Einkaufen oder zum Arzt, aber auch die kulturelle Teilhabe, die Teilnahme am Vereinsleben oder politischen Organisationen oder natürlich der Besuch bei Freund*innen und Verwandten, müssen unabhängig von Wohnort, Einkommen und Automobilbesitz gewährleistet sein.⁶² Die Barrierefreiheit im Verkehr muss flächendeckend sichergestellt werden, das betrifft den ÖPNV (Fahrzeuge und Haltestellen), aber z.B. auch Hindernisse auf Gehwege und sichere Querungen im Straßenraum.

Quantifizierbare Ziele in diesem Bereich sind: Eine ÖPNV-Anbindung an jedem Wohnort mit einem alltagstauglichen Takt zwischen mindestens 5 und 23 Uhr, Fahrpreise ohne prohibitive Wirkung - im Idealfall ist das ein Nulltarif. Festgeschriebene Maximalreisezeiten für Fahrten ins nächste Mittel- und Oberzentrum, eine Maximalwartezeit und -anzahl für dabei notwendige Umsteigevorgänge. Eine für alle vom Kind bis ins hohe Alter sicher nutzbare Radinfrastruktur, die möglichst flächendeckend jeden bebauten Ort in Hessen erreicht. Ein steiler Ausbaupfad der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur hin zu 100 Prozent Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum muss festgesteckt werden.

Klimaschutz, Schadstoffe und Umweltfolgen reduzieren

Der Verkehrssektor hinkt dem Erreichen der international verpflichtenden Klimaschutzziele besonders stark hinterher.⁶³ Die gegenwärtigen Projektionen gehen davon aus, dass die CO₂-Minderungsziele für das Jahr 2030 weit verfehlt werden.⁶⁴ Neben der Menschheitsaufgabe des Klimaschutzes gibt es aber auch weitere negative Auswirkungen des heutigen Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit: Gesundheitliche Probleme durch Feinstaubpartikel bleiben auch mit elektromotorisierten Autos erhalten, denn sie resultieren

⁶² vgl. EKMZ-Sitzung 20/16, insbes. SV Stark, SV Mattioli

⁶³ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/15, Kurzbericht S. 6 ff.

⁶⁴ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/15, Vortragsfolie 3

nicht nur aus den Motoren, sondern auch aus Reifen- und Straßenabrieb.⁶⁵ Ähnliches gilt für die Lärmemissionen: Oberhalb von Tempo 30 übersteigen die Rollgeräusche die Motorengeräusche.⁶⁶

Und: Lärm und Luftschadstoffe haben auch eine soziale Dimension. Menschen mit niedrigem Einkommen sind tendenziell stärker von verkehrsbedingten Luftschadstoffen und Lärm betroffen als finanziell Bessergestellte – beispielsweise weil sie eher an hochbelasteten Straßen wohnen.⁶⁷

Zielgrößen im Emissionsbereich sollten sein: Ein verpflichtender CO₂-Abbaupfad im Verkehrssektor mit engen Zwischenzielen bis hin zur Klimaneutralität im Verkehr. Die verpflichtende Reduktion von Verkehrslärm, insbesondere in bewohnten Straßen, auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß bis zu einem konkreten Zieltermin, etwa 2035. Für Feinstaubpartikel gibt es der WHO zufolge kein gesundheitlich unbedenkliches Maß⁶⁸. Diese sollten so weit wie möglich reduziert werden, auch dies auf einem überprüfbaren Abbaupfad.

„Vision Zero“: Sichere Wege für alle Menschen - Sicherheit muss Vorrang haben

Jeder Todesfall und jede Verletzung im Verkehr sind zu viel. Nach dem Stand der Technik wären bereits jetzt sehr viele vermeidbar. Hierzu sind dringend weitere Maßnahmen erforderlich. Jedoch nicht, indem gefährdete Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eingeschränkt werden, sondern indem sie nicht weiter durch Kraftfahrzeuge gefährdet werden. Nur wenn hier sowohl die objektiven Sicherheitsbedingungen als auch das Sicherheitsgefühl verbessert werden, steigen immer mehr Menschen auf Fuß und Fahrrad um. Wer sich auf dem Fahrrad im Straßenverkehr unsicher fühlt, benutzt es nicht oder fährt auf Gehwegen. Daher muss das Radwegenetz für alle Menschen vom Kleinkind bis zur Senior*in sicher benutzbar sein.

Das heutige Straßenverkehrsrecht hebt – den Idealen der autogläubigen Nachkriegszeit folgend – zu häufig auf das einzige Zielbild „Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs ab“, Verkehrssicherheit ist hingegen kein übergeordneter Zweck und wird daher heute oft noch als rechtlich nachrangig betrachtet.⁶⁹ Hier sind geänderte Prioritäten erforderlich.

Überprüfbares Maß für die Verkehrssicherheit müssen zuvorderst natürlich zurückgehende Unfallzahlen sein, hierbei müssen auch vermeintliche Bagatellunfälle von Fuß- und

⁶⁵ vgl. SV Fläming, EKMZ 20/18, Kurzbericht S. 78 / Vortragsfolie 3

⁶⁶ vgl. SV Stete, EKMZ 20/8, Kurzbericht S. 80 sowie SV Sommer EKMZ 20/11, S. 17

⁶⁷ vgl. SV Mattioli, EKMZ 20/16, Kurzbericht S. 53 f. / vgl. Vortragsfolien 12 und 13

⁶⁸ bezogen auf PM10 und PM2,5; vgl. WHO: Review of evidence on health aspects of air pollution - technical report, Seite 182, <https://apps.who.int/iris/handle/10665/341712>

⁶⁹ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 9 / Vortragsfolie 9;

aber vgl. auch: SV Stete, EKMZ 20/5, Vortragsfolie 22 (VwV-StVO 2014: “Verkehrssicherheit geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor”)

Radverkehr besser erfasst werden, um eine verlässliche Zahlengrundlage zu bilden.⁷⁰ Ebenso erfasst und verbessert werden sollte das subjektive Sicherheitsgefühl der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen. Indirekte Zielgröße ist hier letztlich auch ein steigender Anteil im Modal Split für Fuß- und Radverkehr, insbesondere auch im Schul- und Kita-Verkehr.

„Autogerechte Stadt“ korrigieren: Lebenswerte Kommunen – öffentlichen Raum umverteilen, Mobilitätszwänge abbauen

Spätestens seit den 1950er Jahren wurde die Planung des öffentlichen Raums am Automobil ausgerichtet. Dies ging einher mit einer Stadt- und Regionalplanung der räumlichen Trennung von Gebieten zum Wohnen, Arbeiten und Einkaufen - verbunden durch möglichst breite Straßen.⁷¹ Dieses erzwungene Pendeln verursachte erhebliche zusätzliche Verkehrsmengen. Über Jahrzehnte wurde dem zunehmenden Autoverkehr mit dem Neu- und Ausbau von Straßen begegnet, was wiederum mehr Verkehr verursachte. Es gibt immer mehr Autos und sie werden immer größer, breiter, höher und schwerer.⁷² Damit wird ihr Raumbedarf auch immer größer. Der öffentliche Raum in den Städten, aber auch in den Dörfern, ist heute weitgehend vom Automobil geprägt. Wo früher Kinder selbstverständlich zum Spielen „auf die Straße“ gingen, werden sie heute in eingezäunten Spielplätzen abgetrennt.⁷³

Diese Negativentwicklungen gilt es umzukehren, statt sie durch Anpassungen und Ausbauten weiter zu befördern. Der Markt wird diese Probleme nicht lösen. Auch der alleinige Austausch der Antriebstechnologie wird der Problemdimension nicht gerecht.

Ziel einer neuen Raumaufteilung in den Städten und Dörfern muss es sein, den öffentlichen Raum wieder zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umzuverteilen, aber auch wieder mehr Platz zum Verweilen, Flanieren und Spielen zu schaffen. Es braucht zudem wieder attraktive Nachbarschaftszentren für den täglichen Bedarf in Wohnortnähe, um erzwungene Mobilität im Alltag zu reduzieren.⁷⁴ Das wirkt sich natürlich bis in die Siedlungsentwicklung aus⁷⁵ und hat eine starke verkehrspolitische Dimension.

Quantifizierbare Zielgrößen für die Qualitätssteigerung im öffentlichen Raum sind die Breite und Gesamtlänge von Geh- und Radwegen, im negativen Sinn die Zahl der auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen geparkten Fahrzeuge. Hilfsweise auch der Modal Split, also der

⁷⁰ vgl. SV Saary, EKMZ 20/5, S. 70 / Vortragsfolie 5

⁷¹ vgl. SV Diehl, EKMZ 20/27, S. 67

⁷² vgl. SV Saary, EKMZ 20/5, S. 71 / Vortragsfolie 7

⁷³ vgl. SV Saary, EKMZ 20/5, S. 74 / Vortragsfolie 23

⁷⁴ SV Vassilakou, EKMZ 20/3, S. 53 f.

⁷⁵ vgl. SV Priebs, EKMZ 20/8, S. 9 / Vortragsfolie 6

Anteil der genutzten Verkehrsträger zueinander - aber auch der zurückgelegten Kfz-Kilometer in absoluten Zahlen. Ferner kann die ggf. durch Fahrzeugverkehr beeinträchtigte Lebensqualität in Wohngebieten bemessen - und verbessert - werden. Maß einer verkehrsreduzierenden Raumplanung sollte die Gehzeit von einem Wohnort zu den Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs sein, beispielsweise im Sinne der "15-Minuten-Stadt"⁷⁶.

Feststellungen

Darüber hinaus sind uns folgende Feststellungen wichtig:

Energie- und Verkehrswende

Insbesondere mit Blick auf den Klimaschutz ist festzustellen, dass Verkehrs- und Energiewende untrennbar zusammengehören. Der Verkehrssektor ist wichtig für die Energiewende: Durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung muss der Energieverbrauch reduziert werden.⁷⁷ Die Dekarbonisierung des Verkehrs wiederum bedarf zwingend der Kopplung mit dem Stromsektor und dessen Umstellung auf Erneuerbare Energien.⁷⁸ Die direkte Stromnutzung per Batterie ist dabei die energieeffizienteste postfossile Energieoption für den Straßenverkehr.⁷⁹ Und auch Elektro-Autos müssen möglichst energieeffizient sein, weil der Strombedarf insgesamt durch die Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs erheblich steigen wird.⁸⁰

Sonderfall Flugverkehr

Der Flugverkehr hat für die Alltagsmobilität nur eine untergeordnete Bedeutung. Dennoch hat der Frankfurter Flughafen eine gewisse Bedeutung im Zubringer- und Pendelverkehr von Beschäftigten und Fluggästen sowie als Quelle von Güterverkehren. Von großer Relevanz ist der Flughafen allerdings als wesentlicher Faktor für die hessische Klimabilanz. Im letzten Vor-Pandemie-Jahr 2019 entfielen auf den nationalen und internationalen Luftverkehr in Hessen 14,6 Millionen Tonnen CO₂-Ausstoß und damit mehr als auf den restlichen hessischen Verkehrssektor (13,8 Mio t). Die Tendenz ist dabei langfristig stark steigend (1990: 8,6 Mio t; 2000: 12,6 Mio t).⁸¹

Als öffentliche Infrastruktur soll der Flughafen dem Teil des Mobilitätsbedürfnisses dienen, der nicht sinnvoll mit anderen Verkehrsmitteln abgedeckt werden kann. Es muss dafür Sorge

⁷⁶ vgl. SV Vassilakou, EKMZ 20/3, S. 53

⁷⁷ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/15, S. 8

⁷⁸ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/25, S. 9 / Vortragsfolie 7

⁷⁹ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/25, S. 10 f. / Vortragsfolie 9

⁸⁰ ebenda

⁸¹ Land Hessen: Bericht zu den CO₂-Emissionen in Hessen, Berichtsjahr 2020, S. 8

getragen werden, dass überflüssige Flüge (Kurzstrecke) eingestellt werden, das Nachtflugverbot auf acht Stunden ausgeweitet wird, Anreize für leisere Flüge geschaffen werden, die Förderung von Billigfluglinien entfällt und die Treibstoffe möglichst schnell klimaschonend umgestellt werden. Gleichzeitig stehen das Land Hessen und die Stadt Frankfurt als Anteilseigner der Fraport AG in der Verantwortung für den Abschluss von Tarifverträgen, die eine gute Entlohnung und vernünftige Arbeitsbedingungen gewährleisten.

Der Flughafen wird auch in Zukunft ein wichtiger wirtschaftlicher Motor im Rhein-Main-Gebiet bleiben. Gleichwohl kann es nicht um ein unkontrolliertes Wachstum gehen, welches mit erheblichen CO₂- und Lärmemissionen und weiteren umweltschädlichen Einflüssen einhergeht, bei oftmals schlechten Arbeitsbedingungen für die dort Tätigen.

Der Flughafen Kassel sollte mangels Nachfrage schnellstmöglich zu einem Verkehrslandeplatz zurückgestuft werden. Hier um jeden Preis Luftverkehr um seiner selbst willen befördern zu wollen, ist der falsche Weg.

Gute Arbeit im Verkehrssektor sicherstellen

Eine qualitativ hochwertige Versorgung mit Mobilität bedarf motivierter und gut bezahlter Beschäftigter, etwa im ÖPNV, am Flughafen und in der Logistik. Insbesondere im Busverkehr hat der hessische Weg der Ausschreibungen an private Busunternehmen jedoch zu einem massiven Druck auf die Beschäftigten geführt: Aus guten und angesehenen Jobs im öffentlichen Dienst, bei den Stadtwerken oder der Bundesbahn wurde ein kaum qualifizierter Billigjob mit geringem Ansehen, vergleichsweise niedrigen Löhnen und einer enormen Verantwortung. Unterbrochene Schichten, unbezahlte Wartezeiten, fehlende Toiletten sind nur einige Probleme. Dass Busfahrerinnen und Busfahrer im Land verzweifelt gesucht werden, ist nicht dem „Fachkräftemangel“, sondern mangelnder Attraktivität geschuldet. Ähnliches geschah am Flughafen bei den Bodenverkehrsdiensten, in welchen ein Wettbewerb künstlich etabliert wurde. Beides, ÖPNV und der Flughafen als öffentliche Verkehrsinfrastruktur, muss auch durch die öffentliche Hand betrieben werden und sichere und auskömmliche Arbeitsplätze sicherstellen.

Die Lage in der Logistik, gerade im internationalen Güterfernverkehr, ist noch dramatischer, wie im April 2023 durch den Streik der LKW-Fahrer in Gräfenhausen deutlich wurde. Hier muss das Land Hessen im Bund und in Europa dringend auf schärfere Kontrollen und Sanktionen hinwirken sowie die Arbeit von Zoll, Bundesanstalt für Logistik und Mobilität und Landespolizei enger verknüpfen.

Generell benötigt ein erfolgreicher Wandel zu einer sozial-ökologischen Wirtschaftsweise gesellschaftliche Akzeptanz. Er wird daher nur gelingen, wenn Wohlstandsverluste in der Breite der Bevölkerung vermieden und weiterhin gute Arbeitsplätze bestehen. Zur Bewältigung des Strukturwandels, z.B. der Umbau der Automobilindustrie zu Mobilitätskonzernen, muss Beschäftigung nachhaltig gesichert werden. Ein Transformationsfonds auf Landesebene soll Unternehmen bei der Umstellung auf eine nachhaltige, ökologisch sinnvolle, zivile Produktion unterstützen.

II. Handlungsempfehlungen

Vision Hessen 2030: Kein Erkenntnis- sondern ein Umsetzungsproblem

Das Datum 2030 ergibt sich aus dem Auftrag der Enquete-Kommission. Das laufende Jahrzehnt ist das Jahrzehnt, in dem die meisten wesentlichen Maßnahmen begonnen werden müssen, die uns bis zur Mitte dieses Jahrhunderts zur Klimaneutralität bringen sollen.⁸²

Daher ist es letztlich nachrangig, ob sich alle nachfolgenden Maßnahmen bis 2030 vollumfänglich umsetzen lassen. Wichtig ist, mit ihrer Umsetzung unverzüglich zu beginnen. Dabei darf nicht auf vielleicht kommende technische Entwicklungen der Zukunft gewartet werden, die notwendigen Mittel und Werkzeuge stehen heute bereits zur Verfügung.

Eine sogenannte „Technologieoffenheit“ hingegen – also ein Nicht-Festlegen eines Umsetzungspfades – ist auf dem Weg zur Energiewende kein Vorteil, sondern ein Bremsklotz. Statt mit voller Kraft das heute Mögliche auszuschöpfen, darf nicht abgewartet werden, ob nicht noch etwas Besseres erfunden wird. Eine solche Herangehensweise ignoriert die Macht von Pfadabhängigkeiten.⁸³ Die Überwindung der jahrzehntelang manifestierten Auto-Zentriertheit erfordert eine zielgerichtete Kraftanstrengung, sonst ist der gesellschaftliche Umkehrprozess nicht zu realisieren.

Es gibt bei der notwendigen Verkehrswende im Wesentlichen kein Erkenntnis- sondern vielmehr ein Umsetzungsproblem.⁸⁴ Notwendig sind klare politische Vorgaben sowie quantifizierbare und überprüfbare Ziele mit entsprechenden Umsetzungsfristen und ggf. Zwischenzielen.

Wie das formal aussehen kann, zeigt etwa Baden-Württemberg, das fünf konkrete und prüfbare Ziele (deren Ambitioniertheit hier dahinstehen kann) für die Verkehrswende ausgerufen hat: Bis 2030 soll dort „eine Verdopplung des öffentlichen Verkehrs erreicht sein, jedes zweite Auto klimaneutral fahren, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land unterwegs sein, jede zweite Tonne [Güterverkehr] klimaneutral fahren, jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.“⁸⁵

Auf dem Weg zum Erreichen dieser Ziele sind örtlich unterschiedliche Fortschrittsgeschwindigkeiten kein Grund zur Unterlassung. Was etwa im Ballungsraum funktioniert, aber auf dem Dorf noch nicht, sollte dennoch unverzüglich im Ballungsraum

⁸² vgl. SV Werner, EKMZ 20/23, S. 43 / Vortragsfolie 5

⁸³ vgl. SV Ramler, EKMZ 20/3, S. 42 f.

⁸⁴ vgl. SV Blees, EKMZ 20/6, S. 13, Vortragsfolie 24

⁸⁵ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/rahmenbedingungen-und-ziele>

umgesetzt werden. Eine „Verkehrspolitik unterschiedlicher Geschwindigkeiten“⁸⁶ sollte schnell zu hebende Potenziale – die tief hängenden Früchte – auch schnell heben. Denn in Hessen gibt es relativ wenig wirklich dünn besiedelten ländlichen Raum: Die Mehrheit der Hess*innen wohnt in Kommunen mit mindestens 25.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, jede*r Dritte sogar in einer Stadt mit mindestens 50.000 Menschen.⁸⁷

Umsetzungsschritte

Detaillierte Handlungsempfehlungen zu allen in den einzelnen Sitzungen behandelten Themenfeldern finden sich im Anhang 2 dieses Berichts. Kernhandlungsfelder des Landes und seiner Kommunen sollten aus Sicht der Fraktion DIE LINKE aber sein:

Rechtsrahmen anpassen

Ein Landes-Verkehrswendegesetz oder -Mobilitätsgesetz muss die Grundlage einer integrierten Verkehrsentwicklung bilden. In diesem lassen sich beachtliche Spielräume insbesondere bei Planungsvorgaben nutzen, wenn die Planungsziele Verkehrssicherheit und Klimaschutz sowie anzustrebender Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (Modal Split) definiert werden.⁸⁸

Das gesamte Straßenverkehrsrecht muss grundlegend reformiert werden, um ökologische Nachhaltigkeitsziele, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und die städtebauliche Entwicklung als vorrangige Zielgrößen zu etablieren.⁸⁹ Hessen sollte hier als Teil des Bundes nachdrücklich tätig werden, etwa im Bundesrat und in der Verkehrsministerkonferenz.

Verkehrssicherheit erhöhen - Rechtsrahmen ausschöpfen

Im heutigen Rechtsrahmen sind die Verkehrssicherheit erhöhende Maßnahmen wie Tempolimits oder Geschwindigkeitskontrollen in der Regel erst dann rechtssicher, wenn sie sich besonders begründen lassen. Etwa vor einem Kindergarten. Oder wenn es sich um bekannte Unfallschwerpunkte handelt. Das heißt, dass an dieser Stelle zuvor ein (polizeilich erfasster) Unfall stattgefunden haben muss, also etwa eine Kommune nicht präventiv tätig werden darf.⁹⁰ Die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten ist aber ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit. Der Anhalteweg eines Fahrzeugs mit Tempo 30 ist beispielsweise halbiert gegenüber Tempo 50.⁹¹

⁸⁶ SV Ramler, EKMZ 20/3, S. 31

⁸⁷ eigene Berechnung auf Grundlage der hessischen Bevölkerungsstatistik vom 30. September 2022, https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2022-12/bevoelkerung_gemeinden_30092022_09122022.xlsx

⁸⁸ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 11 ff. / Vortragsfolien 16 ff.

⁸⁹ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 8 ff. / Vortragsfolien 9, 11, 13

⁹⁰ vgl. SV Schäfer, EKMZ 20/16, S. 16

⁹¹ vgl. SV Saary, EKMZ 20/5, Vortragsfolie 21

Die Kommunen müssen rechtlich in die Lage versetzt werden, nach eigenem Ermessen Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen und auch deren Einhaltung zu kontrollieren. Noch besser wäre natürlich die Senkung der Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h auf Bundesebene - mit der Möglichkeit, höhere Geschwindigkeiten auf einzelnen Straßen zu erlauben, wie heute auch schon.⁹² Dementsprechend sollte Hessen auch auf Bundesebene aktiv werden.

Allerdings muss der Rechtsrahmen dann auch im Sinne der Verkehrssicherheit genutzt werden. Bereits die Durchsetzung heutigen Rechts könnte einen großen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. In den hessischen Kommunen herrscht ein erhebliches Vollzugsdefizit im Bereich des Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen. Das Parken auf Gehwegen⁹³ und in Kreuzungsbereichen⁹⁴ wird von vielen kommunalen Ordnungsämtern toleriert, oft mit Verweis auf das Opportunitätsprinzip bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten, das aber spätestens im Bußgeldbereich (z.B. Gehwegparken länger als 1 Stunde) nicht mehr einschlägig ist.⁹⁵

Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung und der Verwaltungsvorschriften ist Ländersache⁹⁶, Hessen muss seine Kommunen hierzu entsprechend anweisen und klarstellen, dass sie die Einhaltung der StVO zu kontrollieren haben - wie etwa Baden-Württemberg das bereits gemacht hat.⁹⁷

Soziale Teilhabe an Mobilität sicherstellen

Das wesentliche Instrument zur Teilhabe an Mobilität für alle ist - neben Rad- und Fußverkehr – der öffentliche Personennahverkehr. Dessen Angebot muss so ausgebaut werden, dass eine Bewältigung des Alltags für alle Personen möglich ist, unabhängig von Wohnort und Einkommen, aber auch von körperlichen Einschränkungen und vom Geschlecht.

Mobilitätsarmut⁹⁸ bzw. Mobilitätsbenachteiligung⁹⁹ hat unterschiedliche Dimensionen, im Grundsatz aber handelt es sich um einen unzureichenden Zugang zu Verkehrsmitteln, bei gleichzeitig tendenziell hoher verkehrsbedingter Belastung, etwa durch Schadstoffe und Lärm.¹⁰⁰

Die ÖPNV-Fahrpreise müssen sinken, statt wie bisher jährlich zu steigen. Die Preise und

⁹² vgl. SV Sanden, EKMZ 20/9, S. 55

⁹³ vgl. SV Saary, Vortragsfolie 14

⁹⁴ vgl. SV Saary, Vortragsfolien 15 und 20

⁹⁵ vgl. Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. <https://gehwege-frei.de/rechtliche-aspekte/gehwegparken.html>

⁹⁶ vgl. SV Schmitz, EKMZ 20/9, S. 40

⁹⁷ vgl. SV Schmitz, EKMZ 20/9, S. 40 / Vortragsfolie 23

⁹⁸ vgl. SV Mattioli, EKMZ 20/16, S. 50 ff.

⁹⁹ vgl. SV Stark, EKMZ 20/16, S. 60 ff.

¹⁰⁰ vgl. SV Mattioli, EKMZ 20/16, S. 53 f.

Zugangshürden von Sozialtickets schließen immer noch zu viele Menschen aus.¹⁰¹ Das Land Hessen sollte die Fahrpreise schrittweise senken, bis ein Nulltarif erreicht ist. Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge muss anders finanziert werden, als über die Fahrpreise. (Mehr im folgenden Teil „Finanzierung“.)

Die Barrierefreiheit muss als eine Priorität vorangetrieben werden. Dem Personenbeförderungsgesetz zufolge sollte der ÖPNV seit Anfang 2022 „vollständig barrierefrei“ sein.¹⁰² Davon ist die Realität weit entfernt, von der Möglichkeit begründeter Ausnahmen wird exzessiv Gebrauch gemacht. Insbesondere bei On-Demand-/Linientaxi-Verkehren gibt es regelmäßig Defizite bei der Barrierefreiheit¹⁰³, etwa bei der Einstiegshöhe, Transport von Rollstühlen und Kinderwagen, beim Transport von Kleinkindern (Kindersitze), aber auch bei einer notwendigen Bestellung per App. Hier muss dringend das Landesrecht nachgeschärft werden, um die Barrieren abzubauen.

Das Verkehrsangebot bedarf eines regelmäßigen Takts. Auch in ländlichen Gebieten sollte ein alltagspraktischer Takt sichergestellt sein, Sachverständige sprachen etwa von einem 30-Minuten-Takt tagsüber auch auf dem Land.¹⁰⁴

Festzuhalten ist, dass auch das Fahrrad ein Verkehrsmittel ist, das vergleichsweise günstig Mobilität sicherstellen kann. Daher sind auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs förderlich für soziale Teilhabe. Dabei wäre auch eine verstärkte Anschaffungsförderung etwa auch für Kinderfahrräder und Pedelecs durch Land und Kommunen ein gangbarer Weg, um den Mobilitätsradius auch einkommensschwacher Haushalte zu erhöhen.¹⁰⁵

Finanzierung neu aufstellen

Erforderlich sind sozial verträgliche und den Modal Split positiv beeinflussende Fahrpreise - und perspektivisch der Nulltarif im ÖPNV. Gleichzeitig müssen das Angebot und die Infrastruktur den Erfordernissen der Verkehrswende entsprechend ausgebaut werden. Um diese Ziele zu erreichen, ist es notwendig, den öffentlichen Verkehr gänzlich anders zu finanzieren. Hier sollten mehrere Wege beschritten werden, um eine breite Finanzierungsbasis sicherzustellen.¹⁰⁶

¹⁰¹ vgl. SV Mattioli, EKMZ 20/16, S. 52

¹⁰² § 8 (3) PBefG

¹⁰³ vgl. SV Schäfer, EKMZ 20/16, S. 14

¹⁰⁴ vgl. SV Schäfer, EKMZ 20/16, S. 7 sowie SV Monheim, EKMZ 20/6, S. 79

¹⁰⁵ vgl. SV Stark, EKMZ 20/16, S. 66

¹⁰⁶ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S 13 ff.

Insbesondere eine Arbeitgeberabgabe nach französischem Vorbild¹⁰⁷ wäre rechtlich möglich¹⁰⁸ und ein substanzieller Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung.¹⁰⁹ Gleiches gilt für eine Abgabe für Gewerbetreibende, die einen Nutzen aus der Erreichbarkeit durch Beschäftigte und Kund*innen beziehen.¹¹⁰

Grundsätzlich bleibt die Steuerfinanzierung für Aufgaben der Daseinsvorsorge eine weitere gerechte Form, weil hier (je nach Gestaltung des Steuersystems) starke Schultern grundsätzlich mehr tragen als Schwächere.

Weitere wesentliche Finanzierungsquellen bestehen auf Bundesebene, etwa die Umwidmung von Mitteln aus Straßenprojekten aus dem Bundesverkehrswegeplan und dem Abbau der Steuerprivilegien für Dienstwagen und Diesel.

Verkehr vermeiden

Verkehrsvermeidung bedeutet die Reduzierung insbesondere der Länge der mit dem MIV zurückgelegten Wege, in Folge den Abbau von Mobilitätswängen. Das geschieht am einfachsten bei der Planung neuer Baugebiete, bei der neben einer Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes die Sicherstellung der Nahversorgung mitgedacht werden muss.¹¹¹ Eine weitere Ausweisung von monofunktionalen Baugebieten wie reinen Einfamilienhaussiedlungen im Ballungsraum und „Fachmarktzentren“ mit großen Parkplätzen am Ortsrand sollte hingegen nicht mehr erfolgen. Die Außenentwicklung von Siedlungen sollte im Rahmen einer verkehrswarmen Siedlungsplanung begrenzt und gesteuert werden.¹¹²

Im gebauten Bestand sind die Anpassungen naturgemäß schwieriger, aber möglich. Kommunen sollten Erreichbarkeitsuntersuchungen in Bezug auf wichtige Versorgungsstandorte vornehmen.¹¹³

Im ländlichen Raum bedarf es einer integrierten Daseinsvorsorgeplanung¹¹⁴ und einer entsprechenden Stärkung und Sicherung der Nahversorgung, etwa in Form von Ortskernbelebungen. Dabei sollten wohnortnahe Angebote der Daseinsvorsorge auch öffentlich subventioniert und gesteuert werden, wenn das notwendig ist. Die Existenz von Dorfläden und ähnlichen Angeboten darf nicht alleine von ehrenamtlichem Engagement abhängen¹¹⁵, sondern muss langfristig gesichert sein.

¹⁰⁷ vgl. SV Blees, EKMZ 20/3, S. 17;

¹⁰⁸ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 19

¹⁰⁹ vgl. SV Reinhold, EKMZ 20/8, S. 61

¹¹⁰ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 24

¹¹¹ vgl. SV Stete, EKMZ 20/8, S. 68 ff.

¹¹² vgl. SV Priebes, EKMZ 20/8, S. 9, Folie 6

¹¹³ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 37

¹¹⁴ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 28

¹¹⁵ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 37

Insbesondere auch der Güter- und Logistikverkehr muss auf Verkehrsvermeidung ausgerichtet werden. Ein mögliches Instrument ist eine Verkehrserzeugungsabgabe, die es Unternehmen unattraktiv macht, wegen des Bodenpreisgefälles einen Standort zu wählen, der in Folge dauerhaft unnötigen Verkehr erzeugt.¹¹⁶

Verkehr verlagern - Angebote ausbauen

Das Verkehrsangebot an der Wohnung bestimmt maßgeblich das Verkehrsverhalten.¹¹⁷

Das Angebot von Bus und Bahn muss flächendeckend eine alltagspraktische Mobilität ermöglichen, notwendig ist eine *Mobilitätsgarantie* auch auf dem Land.¹¹⁸ Auch auf dem Dorf sollte ein Grundangebot etwa im 30-Minuten-Takt zum nächsten Mittelzentrum existieren, mit maximal einem Umstieg zum nächsten Oberzentrum. Gerade auch in Mittelstädten und am Rand der Ballungsräume ist aber noch ein erhebliches Verlagerungspotenzial zu heben, gerade bei Tangentialverkehren, die ausgebaut werden müssen.¹¹⁹ Das Land Hessen sollte vermehrt Schnellbuslinien zwischen Mittelzentren schaffen, um das flächendeckende ÖPNV-Angebot gerade auf dem Land mit schnellen Linien zu ergänzen.¹²⁰

Die Attraktivierung des Radverkehrs ist eng verknüpft mit einer Erhöhung des Sicherheitsempfindens¹²¹, die notwendigen Maßnahmen überschneiden sich daher mit dem vorhergehenden Punkt zur Verkehrssicherheit, insbesondere der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 innerorts. Radwegenetze müssen unterschiedliche Bedürfnisse abdecken: Die von eher unsicheren, im Nahbereich und langsamer Rad fahrenden ebenso wie die von schnelleren Pendler*innen, die „Strecke machen“ möchten. Radnetze müssen sicher und vom Kraftfahrzeug- wie vom Fußgängerverkehr getrennt geführt werden. Die Attraktivität von Radverbindungen hängt ab von einer direkten Führung mit wenig Anhaltezweigen, geringen Steigungen und guten Fahrbahnbelägen. Eine wertige und ästhetisch ansprechende Fahrradinfrastruktur, etwa mit eigenen Brücken, steigert die Attraktivität des Radfahrens emotional.¹²² Eine solche Infrastruktur kann auf regionaler Ebene sinnvoll nur durch das Land Hessen geplant und betrieben werden. Ferner sollte das Land durchgängige Radnetze und z.B. einen Fahrbahnbelag für sicheres und aufwandarmes Fahren und Bremsen rechtlich als Planungsziele verankern.¹²³

Dem Fußverkehr wird heute im öffentlichen Raum nur ein Randdasein zugestanden, er muss sich mit dem Restplatz zwischen falsch geparkten Autos, Mülltonnen und Reklametafeln

¹¹⁶ vgl. SV Spitzner, EKMZ 20/9, S. 32

¹¹⁷ vgl. SV Blees, EKMZ 20/3, Vortragsfolie 18

¹¹⁸ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 38

¹¹⁹ vgl. SV Priebs, EKMZ 20/8, S. 11

¹²⁰ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 29

¹²¹ vgl. SV Breit, EKMZ 20/9, S. 59

¹²² vgl. SV Götz, EKMZ 20/27, S. 10 / Vortragsfolie 11

¹²³ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 11 / Vortragsfolie 18

zufriedengeben. Empfohlene Maßnahmen zur Attraktivierung des Fußverkehrs sind: Breite, attraktive Gehwege (min. 2,50 Meter Regelbreite), mehr „Zebrastrifen“ und kurze Umlaufzeiten für kurze Wartezeiten an Ampeln als rechtliche Vorgabe und die Unterbindung des Parkens auf den Gehwegen durch die Durchsetzung der StVO.

Rad- und Fußverkehr benötigen mehr Platz in den Städten und Ortschaften. Dafür müssen die Autos Platz und Privilegien abgeben, wo es nötig ist. Das kann beispielsweise geschehen durch erhöhte Preise und die Angebotsreduzierung beim Straßenparken sowie die Verbesserung der Logistik auf der „letzten Meile“, etwa durch die Bündelung von Verkehren und die Ausweisung (und Freihaltung) von Ladezonen.

Auf den Neu- und Ausbau von Straßen, etwa neue und breitere Autobahnen, muss zukünftig grundsätzlich verzichtet werden. Mehr Straßen setzen negative Anreize für die angestrebte Verkehrsverlagerung¹²⁴ und erzeugen mehr Verkehr.

Verkehr technisch verbessern

Für bestimmte Bedürfnisse wird das Auto auf absehbare Zeit unersetzbar bleiben, etwa für schwere Transporte, die Bedürfnisse körperlich eingeschränkter Menschen oder bei einem mit anderen Verkehrsmitteln schlecht erschlossenen Wohnort. Dieser Restverkehr muss CO₂-neutral und ressourcenschonend abgewickelt werden.

Dringend notwendig sind gesetzliche Regulierung und Anreize, um die stetig zunehmenden Maße und Motorleistung von Autos wieder zu reduzieren. Notwendig sind schmalere, leichtere, niedrigere Fahrzeuge. Das Land Hessen muss sich auf Bundesebene für eine entsprechende Regulierung einsetzen, etwa im Bereich Zulassung und Besteuerung. Die Kommunen sollten nicht immer größere Parkplätze ausweisen, sondern im Gegenteil „zu große“ Fahrzeuge ordnungsrechtlich korrekt behandeln.

Von der künftigen Verbreitung autonomen Fahrens im MIV sind keine wesentlichen Vorteile für eine Verkehrswende zu erwarten. Komfortgewinn und weniger Staus machen das Autofahren attraktiver.¹²⁵ Durch Leerfahrten ist eine Verkehrszunahme wahrscheinlich.¹²⁶ Im ÖPNV ermöglicht die Automatisierung den Verzicht auf Personal, das eröffnet grundsätzlich Möglichkeiten, ist aber kein Selbstzweck.¹²⁷ Das autonome Fahren wird sich erwartungsgemäß am Markt durchsetzen und das kann Vorteile bringen, etwa für die Verkehrssicherheit oder die Anzahl der Fahrzeuge, aber es bedarf keiner gesonderten Förderung durch das Land Hessen.

Das Land Hessen sollte ferner: Stationsgebundenes, wohnortnahes Carsharing stärker fördern und insbesondere auch in kleineren Orten subventionieren, in Betrieben fördern oder

¹²⁴ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 27 f.

¹²⁵ vgl. SV Schippl, EKMZ 20/15, S.49 f. / Vortragsfolie 4

¹²⁶ vgl. SV Teichert, EKMZ 20/27, S. 59 sowie SV Schippl EKMZ 20/15, S. 51

¹²⁷ vgl. SV Lanzendorf, EKMZ 20/15, S. 64

gemeinsam mit den Kommunen selbst betreiben.¹²⁸ Qualitativ hochwertige Leihradssysteme sollen weiter aufgebaut und in den ÖPNV-Tarif integriert werden. Car- und Bikesharing sollten Bestandteile kommunaler Nahverkehrspläne sein.¹²⁹

Politische Kernforderungen für die Mobilität in Hessen bis 2030

- Ausbau regenerativer Energien auf mindestens 80 Prozent des Stromverbrauchs, bis 2030 keine Kohleverstromung mehr, Zubau von mindestens 150 Windkraftanlagen jährlich plus Repowering bestehender Standorte, Ausweisung von 2,2 Prozent tatsächlich nutzbarer(!) Landesfläche für Windkraft
- Ausbau des ÖPNV mit einem hessenweiten integralen Taktfahrplan, einem 30-Minuten-Grundtakt zwischen 5 und 23 Uhr in der Fläche und einem Ausbau der Kapazitäten und Querverbindungen im Ballungsraum mit starkem Schienenverkehr, auch auf bisher stillgelegten Strecken
- Schrittweise Einführung eines Nulltarifs im ÖPNV
- Eine Reduzierung des MIV um 25 % durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radnetzes, Verzicht auf Straßenneubau wie Autobahnen
- Umstellung des MIV auf batteriebetriebene Elektromobilität vorantreiben
- Mehr Güterverkehr auf die Schiene
- Vereinheitlichung der Logistik in der letzten Meile: Obligatorische Bündelung in Innenstädten
- Anteil des Fahrrads am Modal Split erhöhen, Etablierung einer Fahrradförderung für Einkommensschwächere
- Neue Wohnquartiere mit autoreduziertem Konzept planen
- Urbane Stadtquartiere in attraktive Lebensräume transformieren (Bsp. „Superblocks“)
- Finanzierung sichern - durch Arbeitgeber- und Gewerbetreibendenabgabe, Verwendung der Mittel aus dem Dienstwagenprivileg sowie Umwidmung der Mittel aus dem Autobahnbau im Bundesverkehrswegeplan

¹²⁸ vgl. SV Ramler, EKMZ 20/3, S. 34 sowie SV Mühlhans, EKMZ 20/24, S. 54

¹²⁹ vgl. SV Kowold, EKMZ 20/22, S. 13

6. Abkürzungsverzeichnis

AF	Automatisiertes Fahren
BMBF	Bundesministeriums für Bildung und Forschung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
EU-ETS	European Union Emissions Trading System
HMWEVW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
KEP	Kurier-Express-Paket-(Dienst)
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
MaaS	Mobility-as-a-Service
MID	Mobilität in Deutschland (Studie)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetzes
Pkw	Personenkraftwagen
PtL	Power-to-Liquid
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SAF	Sustainable Aviation Fuel
SV	Sachverständige
THG	Treibhausgas

7. **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Einflussgrößen auf das Entscheidungsverhalten ² (Quelle: Umweltbundesamt 2012).....	20
Abbildung 2: Hessischer Modal Split in der Zeitreihe 2017 - 2008 – 2002 ⁴	21
Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich [Angabe in %] (Quelle: MiD 2017)	43
Abbildung 4: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Raumtyp - Anteil Wege (Quelle: MiD Kurzreport Hessen)	58
Abbildung 5: CO ₂ -Emission der Fraport AG – von 1990 bis 2021 und der Trend bis 2030.....	65
Abbildung 6: Wegzwecke nach Raumtyp	72
Abbildung 7: Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland .	80
Abbildung 8: Getötete und Schwerverletzte bei Straßenverkehrsunfällen in Hessen 1990 bis 2021 ²⁴	90
Abbildung 9: Güterverkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr).....	100
Abbildung 10: Mobility-Trend-Map 2022 (Quelle: Zukunftsinstitut).....	119
Abbildung 11: Mobilitäts-Apps: Durchblick im Verkehrsdschungel (Quelle: ADAC)	126
Abbildung 12: Screenshot des Beteiligungsportals Hessen ³⁷	140
Abbildung 13: COM-B Modell nach Michie et al. (2011)	155
Abbildung 14: Zielbild Mobilität der Zukunft in Hessen 2030	166

8. **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Übersicht Themenblöcke Enquetekommission.....	13
Tabelle 2: Detailübersicht Sitzungen Phase 1	15
Tabelle 3: Detailübersicht Sitzungen Phase 2	17

10. Anhangsverzeichnis

- [1] Sitzungsprotokolle und Anlagen der öffentlichen Sitzungen der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ abrufbar unter: [Hessischer Landtag - Parlamentsdatenbank Schnellzugriff \(hessen.de\)](https://www.hessen.de/parlamentsdatenbank)
- [2] Präsentationsfolien der Vorträge
- [3] Fragenkatalog der Fraktionen an die Sachverständigen
- [4] Antworten des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen auf Fragen der Fraktionen
- [5] Positionspapiere der Fraktionen zu den Themenblöcken
- [6] Sonstiges

11. Literaturverzeichnis

- [1] ADAC Presse (Hrsg.) (2023): ADAC Staubilanz Hessen 2022. Abgerufen am 01.03.2023 von <https://presse.adac.de/regionalclubs/hessen-thueringen/adac-staubilanz-hessen-2022.html#:~:text=Mit%20104.191%20Stautunden%20ist%20NRW,Kilometer%20Autobahn%20genau%20im%20Bundesdurchschnitt.>
- [2] ADAC Presse (Hrsg.) (2019): Die ideale Mobilitäts-App gibt es derzeit noch nicht. Abgerufen am 02.03.2023 von <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/tests/die-ideale-mobilitaets-app-gibt-es-derzeit-noch-nicht.html>
- [3] Bundesministeriums für Bildung und Forschung (Hrsg.) (o.J.): Bürgerbeteiligung. Abgerufen am 02.03.2023 von <https://www.bmbf.de/bmbf/de/ueber-uns/wissenschaftskommunikation-und-buergerbeteiligung/buergerbeteiligung/buergerbeteiligung.html>
- [4] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.) (2023): Deutschlandticket ist beschlossene Sache. Abgerufen am 01.03.2023 von <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/deutschlandticket.html>
- [5] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.) (2023): Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Abgerufen am 01.03.2023 von https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile
- [6] Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2021): Gender Mainstreaming. Abgerufen am 01.03.2023 von <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/gleichstellung/gleichstellung-und-teilhabe/strategie-gender-mainstreaming#:~:text=Gender%20Mainstreaming%20bezeichnet%20die%20Verpflichtung,mit%20Leitbild%20der%20Geschlechtergerechtigkeit%20%C3%BCbersetzen.>
- [7] Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (Hrsg.) (2023): Fachkräfte für Deutschland. Abgerufen am 02.03.2023 von <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/fachkraeftesicherung.html>
- [8] Bundesregierung (2022): Klimaschutzgesetz: Generationenvertrag für das Klima. Abgerufen am 17.05.2023 von <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672>
- [9] Bundesregierung (2023): EU-Klimaschutzpaket: Fit For 55. Abgerufen am 17.05.2023 von <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/europa/fit-for-55-eu-1942402#:~:text=Europa%20soll%20bis%202050%20klimaneutral,mehr%20als%20zw%C3%B6lf%20Gesetzesnovellen%20vorgestellt.>

- [10] Forschungs-Informationssystem (Hrsg.) (2019/ 2022): Mobilitätsverhalten: Einflussfaktoren und Auswirkungen. Abgerufen am 28.02.2023 von <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/507165/>
- [11] Forschungs-Informationssystem (Hrsg.) (2002/ 2021): Umweltverbund. Abgerufen am 28.02.2023 von [https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/21907/#:~:text=Unter%20dem%20Begriff%20Umweltverbund%20wird,\)%2C%20sowie%20Carsharing%20und%20Mitfahrzentralen.](https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/21907/#:~:text=Unter%20dem%20Begriff%20Umweltverbund%20wird,)%2C%20sowie%20Carsharing%20und%20Mitfahrzentralen.)
- [12] Fraport AG (Hrsg.) (2023): Über uns. Abgerufen am 28.02.2023 von <https://www.fraport.com/de/konzern/ueber-uns.html>
- [13] Fraport AG (Hrsg.) (2023): Öffentlicher Nahverkehr. Abgerufen am 28.02.2023 von <https://www.frankfurt-airport.com/de/anreise-parken/an-und-abreise/oeffentlicher-nahverkehr.html>
- [14] Fraport AG (Hrsg.) (2023): Aktiv für den Klimaschutz. Abgerufen am 01.03.2023 von https://www.fraport.com/content/dam/fraport-company/documents/newsoom/infografiken/de/online/Infografik%20Klimaschutz.pdf/_jcr_content/renditions/original.media_file.download_attachment.file/Infografik%20Klimaschutz.pdf
- [15] Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML (Hrsg.) (2023): Mobilitätswirtschaft. Abgerufen am 01.03.2023 von <https://www.fraunhofer.de/de/fuer-kunden-und-partner/mobilitaetswirtschaft.html>
- [16] Götz, K., & Stein, M. (2018). Freizeitmobilität und -verkehr. Abgerufen am 20.01.2023 von https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-21601-6_15
- [17] Henkel, S., Tomaczak, T., Henkel, S., Hauner, C. (2015): Mobilität aus Kundensicht. Wiesbaden. Springer Fachmedien Wiesbaden.
- [18] Hessische Landesregierung (Hrsg.) (2022): Nahverkehr. 2023 & 2024: Rekordmittel für Bus und Bahn. Abgerufen am 02.03.2023 von <https://hessen.de/presse/2023-2024-rekordmittel-fuer-bus-und-bahn>
- [19] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.) (2021): Verkehrssicherheitskonzept 2035. Abgerufen am 28.02.2023 von <https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2022-02/220210-HVSK-WEB.pdf>
- [20] Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2022): Bericht zu den CO₂-Emissionen in Hessen. Bilanzjahr 2020. Abgerufen am 17.05.2023 von https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2022-05/co2-bericht_hessen_berichtsjahr-2020_final_bf.pdf

- [21] Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2023): Klimaplan Hessen. Abgerufen am 17.05.2023 von https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2023-03/der_klimaplan_hessen_barrierefrei.pdf
- [22] Hessische Ministerin für Digitale Strategie und Entwicklung (Hrsg.) (o.J.): Logistikstandort Hessen. Abgerufen am 28.02.2023 von <https://verwaltungsportal.hessen.de/information/logistikstandort-hessen>
- [23] Hessische Staatskanzlei (Hrsg.) (o.J.): Beteiligungsportal. Hilfe. Abgerufen am 02.03.2023 von https://beteiligungsportal.hessen.de/portal/hauptportal/informationen/haeufige-fragen#a_11
- [24] Hessisches Statistisches Landesamt (Hrsg.) (2022): Straßenverkehrsunfälle in Hessen. Abgerufen am 01.03.2023 von https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2022-06/HI1_j21.pdf
- [25] Hofmann, Johanna (2022): Mobility-as-a-Service (Maas). Abgerufen am 02.03.2023 von <https://blog.frankfurt-holm.de/beitrag/mobility-as-a-service>
- [26] Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht (im Auftrag des BMVI)
- [27] Infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland. Regionalbericht Hessen (im Auftrag des BMVI)
- [28] Landtagsinformationssystem des Hessischen Landtags mit den Sitzungsprotokollen der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“
- [29] Michie et al. (2011): The behavior change wheel: A new method for characterizing and designing behavior change interventions. *Implementation Science* 6:42
- [30] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg. Abgerufen am 17.05.2023 von <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/rahmenbedingungen-und-ziele>
- [31] Polizeipräsidium Mittelhessen (2022): Polizeipräsident Bernd Paul stellt Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2021 vor. Abgerufen am 17.05.2023 von <https://www.polizei.hessen.de/File/unfallstatistik-2021.pdf>
- [32] Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hrsg.) (2022): EU-Klimaschutzpaket: Fit For 55. Abgerufen am 01.03.2023 von <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/europa/fit-for-55-eu-1942402>
- [33] Radlogistikverband Deutschland (Hrsg.) (2022): Der Verband. Abgerufen am 28.02.2023 von <https://rlvd.bike/ueber-uns/>

- [34] Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle und Verunglückte im Zeitvergleich (ab 1950). Abgerufen am 17.05.2023 von <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/liste-strassenverkehrsunfaelle.html#251634>
- [35] Umweltbundesamt (Hrsg.) (2012): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Abgerufen am 16.05.2023 von https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_3708_45_101_radverkehr_bf.pdf
- [36] Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Fahrleistungen, Verkehrsleistung und "Modal Split". Abgerufen am 28.02.2023 von <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#anmerkung>
- [37] Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Klimaschutz im Verkehr. Abgerufen am 01.03.2023 von <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#ziele>
- [38] Umweltbundesamt (2023): Treibhausgasminderungsziele Deutschlands. Abgerufen am 17.05.2023 von <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands#undefined>
- [39] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) (Hrsg.) (o.J.): MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN. Abgerufen am 02.03.2023 von <https://www.mobikwissen.de/Verkehr/Mobilit%C3%A4tsdienstleistungen#:~:text=Zu%20den%20erg%C3%A4nzenden%20Dienstleistungen%20z%C3%A4hlen,und%20die%20Fahrradmitnahme%20im%20Zug.>
- [40] World Health Organization. Regional Office for Europe (2021): Review of evidence on health aspects of air pollution: REVIHAAP project: technical report. Abgerufen am 17.05.2023 von <https://apps.who.int/iris/handle/10665/341712>.
- [41] Zukunftsinstitut GmbH (Hrsg.) (2022): Mobility-Trends 2022: Willkommen in einer neuen Ära der Mobilität. Abgerufen am 01.03.2023 von <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/mobilitaetstrends-dr-stefan-carsten/>

