

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

5. Sitzung – Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

14. Juni 2021, 10:01 bis 14:45 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Markus Meysner (CDU)

ordentliche Mitglieder:

CDU

Sabine Bächle-Scholz
Dirk Bamberger
Heiko Kasseckert
J. Michael Müller (Lahn-Dill)

stellvertretende Mitglieder:

CDU

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Frank-Peter Kaufmann
Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert
Knut John

SPD

Stephan Grüger
Gernot Grumbach

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel

AfD

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

Freie Demokraten

Oliver Stirböck

DIE LINKE

DIE LINKE

Jan Schalauske

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU:	Sina Kunkel
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	Frank Müller
SPD:	Sven Bingel
Freie Demokraten:	Falco Hartard
DIE LINKE:	Sebastian Scholl

Landesregierung:

HMWEVW

MinR Dr. Christian Langhagen-Rohrbach
RDirin Zorica Hohmann

Staatskanzlei

RORin Sanda Paffe
RRin Stefanie Rauner

Ständige Sachverständige:

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer
Dr. Jutta Deffner
Prof. Dr. Barbara Lenz
Dr.-Ing. Georg Gickeleiter
Dieter Posch
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Ständige Beratende Mitglieder:

Institution	Name	Anwesenheit
Hessischer Landkreistag	Brigitte Hißnauer (Referentin)	teilgenommen
Hessischer Städtetag	Dr. Jürgen Dieter (Geschäftsführender Direktor)	teilgenommen
Hessischer Städte- und Gemeindebund	Johannes Heger (Geschäftsführer)	teilgenommen
House of Logistics & Mobility GmbH (HoLM)	Michael Kadow (Geschäftsführer)	entschuldigt
LAG ÖPNV Hessen	Dr. Tom Reinhold (Geschäftsführer)	teilgenommen
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)	Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)	teilgenommen
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Prof. Knut Ringat (Geschäftsführer)	
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Christine Haban (Sachbearbeiterin der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe)	teilgenommen

Einführungsvortrag:

Robert Follmer

Impulsvorträge:

Rouven Kötter

Kai Georg Bachmann

Sachverständige:

Anja Georgi

Andreas Kowol

Dr. Tina Wagner

Patrick Schenk

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Dipl.-Ing. Katalin Saary

Wissenschaftliche Beratung: Stephanie Mayer

Protokollierung: Swetlana Franz
Sonja Samulowitz
Herbert Tauer

Inhaltsverzeichnis:

1. Anhörung zum Thema „Mobilitätsverhalten in Stadtregionen“

Einführungsvortrag (ca. 10 Min.)

Robert Follmer **S. 6**
 Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung
 infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft

Impulsvorträge (ca. 10 Min. je Vortrag)

Rouven Kötter **S. 12**
 Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent
 Regionalverband FrankfurtRheinMain

Kai Georg Bachmann **S. 18**
 Verbandsdirektor
 Zweckverband Raum Kassel

Anzuhörende: (ca. 20 Min. je Vortrag)

Anja Georgi **S. 24**
 Geschäftsführerin NiO
 Nahverkehr in Offenbach GmbH

Andreas Kowol **S. 28**
 Dezernent für Umwelt, Grünflächen und Verkehr
 Wiesbaden

Dr. Tina Wagner **S. 46**
 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
 Hamburg

Patrick Schenk **S. 53**
 Rechtsanwalt; Vorsitzender der AfD-Fraktion im Römer
 Frankfurt

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz **S. 63**
 Leiter des Arbeitsausschusses Fußverkehr in der Forschungs-
 gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
 IKS Mobilitätsplanung
 Kassel

Dipl.-Ing. Katalin Saary **S. 69**
 Verkehrsplanerin
 Inhaberin des Planungsbüros Mobilitätslösung
 Darmstadt

Weitere Teilnehmer:

Ständige Sachverständige der Fraktionen
 Ständige Mitglieder des Beratungsgremiums

2. Verschiedenes

siehe nicht öffentlicher Teil

1. Anhörung zum Thema „Mobilitätsverhalten in Stadtregionen“

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist genau 10 Uhr. Unser ehemaliger Landrat in Fulda hat immer gesagt: Wir wollen die nicht bestrafen, die pünktlich sind. – Insofern darf ich Sie alle ganz herzlich zur 5. Sitzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ willkommen heißen. Wir behandeln heute das Thema „Mobilitätsverhalten in Stadtregionen“. Insofern wird es sicherlich ein interessanter und spannender Vormittag.

Ich darf alle ganz herzlich begrüßen, die von weiter weg angereist sind, insbesondere die Sachverständigen des heutigen Tages. Entschuldigen für heute darf ich Prof. Ringat vom RMV sowie Herrn Kadow vom HoLM.

Zum Programmablauf: Wir hören zunächst einen Einführungsvortrag von Herrn Robert Follmer, Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung am infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Hier geht es um folgendes Thema: „Alltagsmobilität vor und während der Corona-Pandemie – und danach?“ Insofern werden wir Informationen bekommen. Im Anschluss folgen die Impulsvorträge.

Dann kommen unsere Anzuhörenden an die Reihe. Ich habe in der Einladung ein Zeitfenster vermerken lassen, an das wir uns halten wollen. Wir müssen darauf schauen, dass wir nicht vom Hölzchen aufs Stöckchen kommen. Ich glaube, wenn wir alle ein bisschen Rücksicht darauf nehmen, wird das auch gut funktionieren.

Einen Teil der Präsentationen haben wir vorab versandt, genauso wie die Informationen zu den einzelnen Referenten, sodass ich glaube, dass ich sie nicht noch einmal vorzulesen brauche. Wir können immer gleich in die Themen einsteigen.

Herr Robert Follmer, Sie sind der Erste am heutigen Tag. Sie dürfen loslegen und uns über die Alltagsmobilität vor und während der Corona-Pandemie informieren und vor allem auch darüber, wie es danach weitergeht.

Herr **Follmer:** Herr Vorsitzender! Ich möchte versuchen, Sie relativ kurz und knapp durch relativ viele Zahlen zu führen. Sie haben, wie ich gehört habe, das schon in Ihren Unterlagen. Sie können also die eine oder andere Zahl, auf die ich Sie im Vortrag vielleicht ein bisschen neugierig mache und deren Hintergrund ich Ihnen erkläre, später noch nachschlagen. Ich mache also eine Art Appetizer-Präsentation und gehe nicht auf alles im Einzelnen ein, bringe Sie aber ein bisschen auf die Spur.

Herr **Robert Follmer** trägt vor (Präsentation siehe Anlage zum Protokoll):

Folie 2: „Was wir gemacht haben“

Ich kann heute eigentlich aus zwei Quellen referieren. Das eine ist die Studie „Mobilität in Deutschland“, die alle paar Jahre durch das Bundesverkehrsministerium durchgeführt wird und an der sich die Länder – so auch Hessen – beteiligen. Hessen hat sich zum dritten Mal daran beteiligt, was nicht alle Länder gemacht haben. Hessen hat sich seit 2002 schon dreimal sehr umfassend beteiligt. Wir haben eine zweite Quelle, die ein bisschen kleiner ist. Aber es wird dort versucht, ein bisschen Kompatibilität mit der Studie „Mobilität in Deutschland“ herzustellen. Das ist die Studie „MOBICOR“, die wir nicht beim Verkehrsministerium, sondern auf der Bundesebene beim Forschungsministerium haben platzieren können, mit einem Förderauftrag für das Wissenschaftszentrum Berlin und für uns. Wir hatten drei Bundesländer, die sich zu Beginn der Pandemie relativ kurz entschlossen gesagt haben: Da machen wir mit. Wir müssen während der Pandemie wissen, wie sich Mobilität weiterentwickelt. – Das war sehr schnell in Hessen, das war sehr schnell in Baden-Württemberg, und das war auch sehr schnell in Bayern, wo wir das vor 14 Tagen zusammen mit dem Verkehrsministerium auf einer – auch schon persönlichen – Pressekonferenz vorgestellt haben. So weit in Kürze zum Hintergrund. Wenn Sie wollen, können Sie das an vielen Stellen nachlesen.

„Mobilität in Deutschland“ ist die Basisstudie zur Alltagsmobilität unserer Bürgerinnen und Bürger. Sie misst sehr viele Aspekte, bis hin zum Verhalten und zu Einstellungen. Sie hat aber die Hauptaufgabe, aus einer statistischen Perspektive – quasi aus einer Vogelperspektive – bestimmte Kennzahlen in der Zeitreihe darzustellen und das auch zu regionalisieren.

Folie 3: „Modal Split im Bundeslandvergleich“

Wir – infas – machen das nicht alleine, sondern wir machen das zusammen mit dem DLR. Frau Prof. Lenz ist heute hier; wir haben das jetzt schon zum zweiten Mal zusammen mit ihrem Team gemacht. Ich bin also stellvertretend für das gesamte Team hier. Eigentlich ist das MiD-Logo, das Sie rechts oben sehen, entscheidend.

Der Heilige Gral der MiD – man kann darüber streiten; es gibt viele andere Kennzahlen – ist der sogenannte Modal Split, also die Aufteilung der Verkehrsmittel auf unseren Wegen. Ein Weg ist beispielsweise Ihr Weg von zu Hause hierher, egal wie oft Sie um- oder aussteigen oder sich sonst wie neu orientiert haben auf diesem Weg. Es ist also der Weg vom Start bis zum Ziel entlang eines Zwecks; so muss man das hier kurz definiert verstehen.

Sie sehen hier quasi das Potpourri der Bundesländer, wobei die Bundesländer nicht alphabetisch oder von Nord nach Süd sortiert sind. Die zweite Säule bildet die Situation in Hessen ab. Sie sehen in erster Linie die roten Balken in der Mitte. Im Verkehrsteilnehmer-Sprech ist das der „MIV“, der Motorisierte Individualverkehr. Die roten Balken bilden die Autofahrenden ab, die selbst am Steuer sitzen; mit den orangefarbenen Balken werden diejenigen dargestellt, die mitfahren. Das zusammengenommen sind also diejenigen, die mit dem Auto fahren. Sie haben die „grüne Mütze“ oben: Das ist der ÖV, also der Öffentliche Verkehr einschließlich des Fernverkehrs. Aber

ein ganz großer Teil entfällt auf den ÖPNV. Unten haben Sie eine dicke Basis in blau – das will ich hervorheben; das wird manchmal ein bisschen unterschlagen –, die sowohl das Fahrradfahren als auch das Zu-Fuß-Gehen umfasst. Das Zu-Fuß-Gehen ist etwas, was die meisten von uns ein bisschen vergessen und wofür ich immer wieder werben möchte. Viele sind auf ihren Wegen also ausschließlich zu Fuß unterwegs. Auch da braucht man noch andere Qualitäten, genauso wie beim Fahrradverkehr.

Wenn Sie sich das anschauen: Hessen ist für uns immer ein wunderbarer Proxy für die Bundessituation. Als Bundesland insgesamt ist es sehr nahe dran am Deutschland-Ergebnis, natürlich weit weg von Ergebnissen für die Städte, z. B. für Hamburg oder Berlin. Es ist auch noch einmal ein bisschen anders gelagert als manch andere Bundesländer. Aber Sie sehen, wir könnten über den Daumen gepeilt sagen – je nachdem wie man rechnen will –, der Autoverkehr hatte im Jahr 2017, vor der Pandemie, einen Anteil von knapp 60 %.

Folie 4: „Hessischer Modal Split in der Zeitreihe 2017 – 2018 – 2019“

Wir können das in eine Zeitreihe bringen. Das ist fast die wichtigste meiner Folien, wenn ich das so sagen darf, und zwar sowohl die linke als auch die rechte Seite betreffend. Sie können zum einen die Zeitreihe betrachten. Ich habe Ihnen gerade gesagt, wir haben das inzwischen mehrfach gemacht. Wir können das gut vergleichen. Sie können aber auch eine andere Perspektive wählen. Ich habe Ihnen eben nahegelegt, den Anteil der Wege zu betrachten. Die andere Perspektive ist, die Kilometer zu betrachten, die auf diesen Wegen zurückgelegt worden sind. Das Ergebnis, das herauskommt, wenn wir nicht die Wege, sondern die Kilometer zählen und das prozentuieren, sehen Sie auf der rechten Seite.

Das sind unterschiedliche Perspektiven, je nach Maßnahmenbereichen. Bei der CO₂-Frage schaut man oft ein bisschen mehr auf die rechte Seite; denn dort sehen Sie, welche die großen CO₂-Hebel sind. Auch erkennen Sie die Bedeutung des ÖPNV oder die dominante Rolle des Autoverkehrs. Wenn Sie auf das schauen wollen, was draußen im Ort passiert, sind Sie bei der Betrachtung der linken Seite richtig aufgehoben, auch wenn Sie sich vergegenwärtigen, wie viel zu Fuß gegangen wird.

Das Entscheidende aber bei der Zeitreihe ist – wenn ich das so zugespitzt sagen darf –: Sie sehen, dass Sie nichts sehen. Es bewegt sich wenig. Seit 2002 hat sich praktisch nichts bewegt. Dabei muss man auch noch zugestehen, dass möglicherweise plus/minus 1 oder 2 Prozentpunkte dem statistischen Zufall geschuldet sind. Das Brett, das wir zusammen bohren wollen, wenn das hier anders werden muss, ist also sehr dick. Vielleicht ist es in der Vergangenheit gelungen, die roten Balken nicht noch dicker werden zu lassen. Das mag sein. Der Anteil des roten Mittelbereichs hätte sich in Richtung 45 oder 50 % entwickeln können. Auf jeden Fall ist es eine Stagnation: keine Aufwärtsbewegung – wenn ich die Farblogik aufgreifen darf – in Richtung Grün, in Richtung Dunkelblau oder gar in Richtung Hellblau. Ich glaube, das mitzunehmen ist ganz wichtig.

Folie 6: „Modal Split nach Raumtypen in Hessen“

Viele von Ihnen arbeiten schon mit den Daten. Auch an der heutigen Anhörung nehmen Kolleginnen und Kollegen teil, die das machen. Dann ist es wichtig, hier tiefer hineinzugehen. Wir können Ihnen bei der MiD immer anbieten, es nach der Logik, die das Bundesverkehrsministerium entwickelt hat, zu regionalisieren. Die ist hier nur nachrichtlich mit drin.

Wenn Sie das innerhalb von Hessen differenzieren wollen – wir gehen jetzt eine Stufe tiefer hinein –: Auf der rechten Seite sehen Sie die entsprechenden Regionen. Das ist ein bisschen wie das, was Sie bundesweit schon gesehen haben: von Berlin und Hamburg Richtung Bayern, Baden-Württemberg oder Sachsen. Eine ähnliche Spannweite ergibt sich auch im hessischen Raum. Vereinfacht gesagt: Je weiter Sie nach rechts, also in den ländlichen Raum gehen, desto roter wird es – was, glaube ich, für uns alle keine Überraschung ist. Aber es ist nicht komplett. Es bleibt immer noch eine ganze Menge übrig für das, was den roten und den orangefarbenen Bereich von oben und von unten einrahmt. Im Gegensatz dazu haben Sie auf der linken Seite eine sehr beachtliche Situation. Ich nenne als Beispiel Frankfurt, das unter den Metropolen mit aufgeführt ist. Dort bleibt nur noch ein Anteil von etwa 30 % für das Auto insgesamt. Da die hessische Stichprobe so groß ist, kann man bei jeder Region in die Tiefe gehen und sich die Zahlen anschauen.

Folie 7: „Wegezwecke in Hessen“

Neben der Tatsache, dass sich in der Zeitreihe so wenig verändert, dass das Brett also so dick ist, möchte ich Ihnen etwas über den Blick darauf mitgeben, warum wir alle unterwegs sind. Wir alle in diesem Raum finden uns wahrscheinlich im mittleren Bereich wieder. Unsere Mobilität – so war es zumindest eine ganze Weile, und es fängt gerade wieder an – wird wahrscheinlich durch den blauen Balken abgebildet: unsere Arbeitswege, unsere dienstlichen Wege, die vielleicht auch unsere Wahrnehmungsperspektive bestimmen. Aber Sie sehen, selbst vor der Pandemie – meine Prognose ist, dass wir relativ schnell wieder dahin kommen werden; aber darüber ist zu diskutieren – machten diese Wege weniger als die Hälfte aus. Bei den älteren Menschen – wenn Sie auf die rechte Seite schauen – ist der Anteil noch geringer. Aber auch bei denjenigen, die im Beruf stehen, handelt es sich nicht nur um Berufsverkehr, sondern auch um Einkaufsverkehr und um Freizeitverkehr. Das müssen wir in der Gestaltung immer berücksichtigen. Verkürzt gesagt heißt das: Gucken Sie nicht nur auf die Pendlerinnen und Pendlern, sondern schauen Sie sich auch sehr sorgsam die übrigen Mobilitätsbedürfnisse an. Ich glaube, die Zahlen sind ganz eindrucksvoll.

Folie 8: „Segmente der üblichen Verkehrsmittelnutzung in Hessen“

Wenn wir all das nicht in der statistischen Art zusammenfassen, also nicht nur das einbeziehen, was wir statistisch für einen Tag messen, sondern die Menschen fragen, wie sie im Laufe einer Woche üblicherweise unterwegs sind und das für alle über ein gesamtes Jahr mitteln, haben wir ein Instrument entwickelt, mit dessen Hilfe wir sagen können, wie viele Menschen sich innerhalb einer Woche fast ausschließlich mit dem Auto, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV bewegen. Im Schnitt schaut in Hessen wie in der ganzen Republik fast die Hälfte der Menschen nur durch

die Autobrille; sie stimmt also gewissermaßen mit dem Zündschlüssel ab. Die berühmte Multimodalität, über die viel gesprochen wird, ist weiterhin ein relativ zartes Pflänzlein – das wichtig ist, seine Bedeutung hat und das wir alle pflegen müssen, das aber noch nicht so groß gewachsen ist, wie das vielleicht manchmal unterstellt wird. Auch das finden Sie, wenn Sie tiefer in die Zahlenwelt eintauchen.

Das war mein Ausflug in die Geschichte: von 2017 bis Anfang 2020, bis zur Pandemie. Auch viele Jahre davor sah es so aus. Es hat sich wenig verändert, wie Sie gesehen haben.

Folie 9: „So weit 2017 – was dann passiert ist“

Jetzt werfen wir noch einen Blick in das, was wir aktuell in dem Projekt MOBICOR machen. Dort befragen wir die Menschen. Wir haben in Hessen schon zwei Befragungen durchgeführt. Das ging hier sehr schnell, nämlich Mai/Juni, los. Es war wunderbar, dass das so gut funktioniert hat. Danach gab es eine Befragung im Oktober. Ein drittes Mal werden wir das im September dieses Jahres, nach den Sommerferien gewissermaßen, machen, und zwar zusammen mit Ihren Kollegen in Bayern und in Baden-Württemberg. Bundesweit machen wir es gerade. Am Wochenende ist das letzte Interview geführt worden. Ich habe es noch nicht gesehen; dazu kann ich Ihnen noch nicht viel sagen.

Was wir auch machen – daran beteiligt sich das Land Hessen ebenfalls –: Wir haben 2.000 Bürgerinnen und Bürger, die eine kleine App auf ihrem Handy haben, um die sie sich gar nicht zu kümmern brauchen. Diese App zeigt die Wege auf und ermittelt über einen Algorithmus auch die dabei genutzten Verkehrsmittel. Hier sehen Sie nicht die Inzidenzverläufe; die kennen wir alle. Das sieht ein bisschen ähnlich aus. Hier haben wir das, was die App uns entlang der Unterwegszeiten aufzeichnet. Das erste Tal veranschaulicht den ersten Lockdown. Sie sehen anhand der Darstellung auf der rechten Seite – wenn man jetzt mit der Pandemiebrille darauf schaut –, dass das im ersten Halbjahr 2021 ganz anders war. Wir alle waren nicht so geduldig und so „gehorsam“, was unsere Alltagsmobilität angeht. Das Tal, das Sie auf der rechten Seite sehen, ist wesentlich flacher als das Tal im Frühjahr letzten Jahres.

Was den ÖV betrifft: Das sind die Anteile, die, neben dem geringeren Volumen, immer kleiner werden. Das haben außer uns inzwischen auch andere gemessen. Da sind wir parallel unterwegs, mit sehr ähnlichen Ergebnissen. Das Auto war ein bisschen der Gewinner der Pandemie; der ÖV war der Verlierer. Wie das weitergehen wird, ist schwierig zu sagen. Dazu werde ich gleich noch ein oder zwei Details nennen.

Folie 10: „So weit 2017 – was dann passiert ist“

Eben haben Sie die Zeiten gesehen. Hier sehen Sie die Kilometer, die wir zurücklegen. Da sind die Täler noch ein bisschen tiefer, weil wir alle während der Pandemie auf die Nahmobilität zurückgeworfen waren. Wie man hier sieht – die Spitzen bilden die Wochenenden ab –, war es auch da relativ rot. Wir sind auch hier wieder relativ nah an der Durchschnittslinie, die auf dieser Grafik als rote Querlinie eingezeichnet ist.

Folie 12: „Wie es den Menschen in Hessen ergangen ist“

Bei MOBICOR beobachten wir beispielsweise auch relativ genau: Was mache ich in Sachen Kurzarbeit? Wie geht es mir? Wie stecke ich im Homeoffice? – Hier möchte ich die Botschaft loswerden: Wir alle müssen, ähnlich wie bei den Berufswegen, aus unserer persönlichen Lebenswelt hinaus auf andere Dinge schauen. Sie sehen, dass wir starke Unterschiede haben, wenn wir das nach den ökonomischen Situationen der Menschen differenzieren. Wir sehen – wir tracken das an anderer Stelle –, dass der Anteil der Beschäftigten, die im Homeoffice gearbeitet haben, im Sommer letzten Jahres bei 35 % lag. Inzwischen liegt der Anteil nur noch bei gut über 20 %, und er sinkt weiter. Auch das ist nur ein kleiner Helfer in der ganzen Debatte – möglicherweise ein sehr kleiner Helfer. Auch das gilt es zu beobachten. Es gibt da natürlich große Unterschiede, abhängig von den unterschiedlichen soziodemografischen Situationen.

Folie 13: „Warum wir unterwegs sind – hochgerechnet vorher und nachher“

Sie finden noch einige Dinge, die ich eher als Hintergrundinformation hinzugefügt habe und die auch gar nicht mehr so spannend sind, z. B. die Entwicklung der Verkehrsmittelnachfrage während der Pandemie. Das finden Sie hier in Zahlen.

Folie 14: „Modal Split vorher und jetzt – Stadt und Land Oktober 2020 vs. 2017“

Sie finden auch den berühmten Modal Split für die Pandemiesituation: mit einem Plus in Richtung Rot, also – zugespitzt gesagt – verkehrt herum gewendet, eher ein bisschen in Richtung Auto. Wir sind bei unseren Zahlen nicht so sicher, ob das, was wir beim Fahrradverkehr in einzelnen Großstädten beobachten können, quer durch die Republik stimmt. Wir sehen eher, dass das viel Freizeitverkehr ist, der bei schlechtem Wetter auch wieder verschwindet. Wir sehen auch, dass viele von denen, die während der Pandemie häufig Fahrrad gefahren sind, auch schon vor der Pandemie das Fahrrad genutzt haben. Die 40 bis 50 % der Bürger, die vorher nicht Fahrrad gefahren sind, sitzen auch jetzt nicht auf dem Fahrradsattel. Das zeigen unsere Zahlen. Auch da gibt es also nach wie vor eine Menge zu tun.

Folie 16: „Anders gerechnet – Modal Split ohne Fußverkehr im Oktober 2020“

Sie können sich das auch nach weiteren Untergruppen differenziert ansehen. Zugespitzt finden Sie das in der Darstellung des Verhältnisses zwischen MIV und ÖV, an der man sieht, dass sich die Relationen zugunsten des Autos verschoben haben.

Folie 18: „Verkehrsmittelveränderungen in den Haushalten – Ländervergleich“

Um das Ganze am Ende zuzuspitzen: Wir haben tatsächlich Menschen, die sich während der Pandemie ein weiteres Auto gekauft haben. In Hessen sind das 4 % der Befragten. Das schwankt abhängig von den Stichprobengrößen ein bisschen; da muss man aufpassen. Aber auch das ist ein Signal, dass es eher in die falsche Richtung geht. Es sind nicht nur Fahrräder gekauft worden, sondern manche alten Autos wurden auch länger gefahren. Was die Republik als Ganzes betrifft – auch das ist eine ganz spannende Zahl –: Normalerweise vermehrt sich unsere Autoflotte bundesweit um 700.000 bis 800.000 Fahrzeuge pro Jahr. Im letzten Jahr waren es immerhin noch

500.000 Autos mehr. Selbst während der Pandemie ist die Autoflotte also gewachsen. Wir sind jetzt bei 48 Millionen Autos, und das bei 55 Millionen Führerscheinbesitzerinnen und Führerscheinbesitzern. Die Lücke wird immer kleiner. Da geht es immer noch in die falsche Richtung.

Folie 19: „Was das alles bedeutet – Zwischenbilanz im Frühsommer 2021“

Ich würde fast sagen, wir müssen die Pandemie abhaken und da weitermachen, wo wir vorher waren. Wir brauchen einen sehr viel stärkeren ÖPNV, an dessen Schwächen man arbeiten muss: der angenehmer und besser werden muss. Wir müssen sehr viel für das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren tun. Wir müssen aber auch das Autofahren ernst nehmen; denn es wird in vielen Fällen benötigt. Aber vielleicht müssen viele andere Verkehrsmittel von der Qualität her auf Augenhöhe kommen. Das sind dicke Bretter und viele Zahlen. Es ist, wenn wir unsere Klimaziele ernst nehmen, eine ehrgeizige Aufgabe für die nächsten zehn oder 15 Jahre. Aber, wie gesagt, das Brett ist dick, und der Bohrer, an dem wir hier alle arbeiten, ist teuer, und so richtig haben wir ihn noch nicht im Blick. – Ich danke Ihnen.

Vorsitzender: Herr Follmer, vielen Dank für die Informationen im ersten Einführungsvortrag. – Wir wollen gleich weitermachen. Wir haben uns darauf geeinigt, dass es noch Impulsvorträge geben wird. Zwei werden wir noch hören: von Herrn Rouven Kötter, Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent beim Regionalverband FrankfurtRheinMain, und im Anschluss daran von Kai Georg Bachmann, Verbandsdirektor beim Zweckverband Raum Kassel. – Herr Kötter, Ihnen gehört das Mikrofon.

Herr **Kötter:** Meine Damen und Herren! Zunächst darf ich mich ganz herzlich bedanken, dass wir heute hier die Gelegenheit haben, für den Regionalverband FrankfurtRheinMain Stellung zu dem wichtigen Thema zu nehmen. Ich glaube, es ist eine gute Brücke, die von dem, was Herr Follmer eben vorgetragen hat, in die Praxis hineinreicht. In Ihrer Vorlage steht, dass aus Ihrer Sicht die Einbindung der Kommunen zentral für das Gelingen der Mobilitätswende ist. Das unterstreichen wir. Wir sehen da noch ein Zwischenscharnier. Das können Organisationen wie die Regionalverbände sein, die die Interessen der Kommunen bündeln und diese ehrgeizige Aufgabe, als die Herr Follmer sie eben bezeichnet hat, auch anpacken wollen.

Herr **Rouven Kötter** trägt vor (Präsentation siehe Anlage zum Protokoll):

Folie: „Gemacht, um zu wirken: Die Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain 2030“

Unsere Mitgliedskommunen haben einstimmig beschlossen, dass sich der Regionalverband FrankfurtRheinMain mit dem Thema beschäftigt und eine Mobilitätsstrategie für die Region auf den Weg bringt. Das Ziel des Ganzen war dreigeteilt: Zum einen wollen wir erreichen, dass Mo-

bilität für alle gewährleistet ist. Das heißt insbesondere auch, sich die unterschiedlichen Herausforderungen im städtischen und im ländlichen Raum anzusehen. Es gibt dort erhebliche Unterschiede; das brauche ich Ihnen nicht zu erklären. Ich komme gleich noch einmal darauf zurück, dass wir da unterschiedliche Antworten brauchen. „Mobilität für alle“ war also einer der Schwerpunkte.

Der zweite Schwerpunkt ist, dass wir unnötige Wege vermeiden sollten. Auch dazu hat Herr Follmer eben einiges gesagt. Ich denke, da ist noch viel zu tun. Ich teile zudem, auch aufgrund meiner eigenen Wahrnehmung im Umfeld, die Einschätzung, dass das Thema Homeoffice in den Medien und in der öffentlichen Diskussion eine größere Rolle einnimmt, als es in der Realität der Fall ist. Ich glaube, da liegt noch viel Arbeit vor uns. Wir müssen sehen, dass anschließend eine vernünftige Situation entsteht. Das heißt, wir müssen die Vorteile, die das erzwungene Homeoffice mit sich gebracht hat, mitnehmen und in eine Post-Corona-Situation überführen, in der diese Vorteile genutzt werden.

Beim dritten Punkt geht es darum, die Wege, die wir notwendigerweise gehen müssen, umfeld- und umweltgerecht zu gestalten. Da möchte ich gern einsteigen. Wir haben zwei Jahre Zeit gehabt; wir haben im Regionalverband zwei Jahre lang mit einem Team daran gearbeitet. Wir haben eine umfangreiche Bürgerbeteiligung durchgeführt, zunächst noch über persönliche Treffen. Später sind wir auch da pandemiebedingt auf Onlineveranstaltungen umgestiegen. Wir haben diese Mobilitätsstrategie mit den konkreten Maßnahmen, auf die ich gleich eingehe, in diesen zwei Jahren erarbeitet. Was mich sehr gefreut hat: Die Mitgliedskommunen haben nicht nur einstimmig den Auftrag erteilt, diese Mobilitätsstrategie zu erarbeiten, sondern sie haben anschließend auch einstimmig beschlossen, dass diese Strategie künftig im Gebiet des Regionalverbands Frankfurt RheinMain für die Mobilität umgesetzt wird. Das heißt, die Kommunen stehen dahinter und wollen das gemeinsam mit uns umsetzen.

Die große Vision, die wir dabei haben, ist, dass bis zum Jahr 2030 von jedem Ort in der Region innerhalb von fünf Gehminuten ein Mobilitätsangebot zu erreichen ist, und zwar ein qualitativ hochwertiges. Damit ist also nicht die Bushaltestelle gemeint, die nur zweimal am Tag bedient wird, sondern dieses Angebot muss so gestaltet sein, dass die Mobilität von diesem Ort aus tatsächlich gewährleistet ist.

Dem Ganzen soll ein konkretes, messbares Verkehrs- und Klimaziel zugrunde liegen. Dazu haben wir 19 Maßnahmen beschlossen. In dem eben gehörten Vortrag wurde ein Punkt erwähnt, der zwar einen wichtigen Bereich darstellt, aus unserer Sicht bei dem Thema Mobilität aber ein bisschen unter den Tisch fällt, weil er nicht im Fokus ist. Das ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege. Das ist, wie man feststellt, wenn man sich selbst beobachtet und den Tag in verschiedene Wegstrecken aufteilt, immer noch ein ganz erheblicher Posten. Hier gibt es noch viel zu tun, um das ins Bewusstsein der Menschen zu rücken und dort gemeinsam mit den Kommunen – da sind die Kommunen mit den Verkehrsräumen, die sie haben, gefragt – etwas zu machen.

Folie: „Zu Fuß gehen“

Da haben wir drei konkrete Maßnahmen entwickelt. Zum einen haben wir das Fußverkehrsforum Rhein-Main gegründet, das zusammen mit dem FUSS e.V., der als Interessenvertretung ganz aktiv mit dabei ist, zum ersten Mal getagt hat. Gemeinsam mit den Kommunen sind wir dabei, die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen in den Kommunen zu analysieren und zu überprüfen. Normalerweise denkt, die Menschen vor Ort wissen doch, wie sie irgendwohin kommen. Aber wenn man das genau analysiert, findet man tatsächlich Wohngebiete, in denen die Erreichbarkeit von Bahnhöfen, Einkaufsmöglichkeiten usw. nicht adäquat gewährleistet ist. Ganz wichtig ist auch die Maßnahme 10: Wenn es um die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger geht, wollen wir, dass die Möglichkeit besteht, zu Fuß vernünftig zum nächsten Bahnhof zu gelangen und von dort aus mit dem ÖPNV weiterzukommen.

Folie: „Rad-Infrastruktur bauen!“(1)

Der zweite wichtige Posten ist aus unserer Sicht das Thema „Rad-Infrastruktur bauen“. Hier muss einfach mehr Power auf die Straße und in die Infrastruktur kommen. Wir haben für das Gebiet des RheinMainRegionalverbands – ich glaube, das ist deutschlandweit einmalig – überörtliche Radrouten in einem regionalen Flächennutzungsplan abgebildet. Man sieht auch die Herausforderung: Wir haben nicht nur die vorhandenen Radrouten, sondern auch die Lücken abgebildet. Das sind die Radrouten, die kommen sollen und noch in Planung sind. Das hat den Vorteil, dass wir eine konkrete Vorlage haben, die uns zeigt, wohin wir an der Stelle müssen. Diese Lücken wollen wir gemeinsam mit unseren Kommunen schließen. Wir haben jetzt erste Pilotprojekte angestoßen und arbeiten da ganz eng mit Hessen Mobil zusammen. Es gibt dort also keine Konkurrenz in dem Sinne, dass wir uns gegenseitig die Projekte streitig machen, sondern das passiert Hand in Hand. An der Stelle gibt es eine gegenseitige Unterstützung, die ich wirklich ausdrücklich loben möchte. Das funktioniert bei uns sehr gut.

Der zweite Punkt ist die M5: der Ausbau von Bike+Ride-Anlagen. Wenn ich zu einer ÖPNV-Haltestelle fahre, ist es wichtig, dass ich das Fahrrad dort adäquat abstellen kann. Wenn wir darüber sprechen, dass wir größere Distanzen mit einem E-Bike zurücklegen können: Es ist, auch bei solchen Temperaturen, kein Problem mehr, morgens 3 oder 4 km mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu fahren. Das geht. Aber dann möchte ich das Fahrrad dort nicht einfach nur an einen Felgenklemmer anschließen, um mittags nur noch die Felge vorzufinden, sondern dann möchte ich das Fahrrad so abschließen können, dass es sicher abgestellt ist. Es gibt mittlerweile die Möglichkeit – das haben wir im Bereich von Fraport testweise schon einmal umgesetzt –, das E-Bike in der Fahrradgarage zu laden. Das heißt, in der Monatspauschale ist automatisch der Strom inbegriffen. Das ist natürlich nur dann sinnvoll, wenn es wirklich um große Distanzen geht. Wenn man 5 oder 10 km bis zum nächsten Bahnhof fährt, braucht man das E-Bike zum Glück noch nicht zu laden. Da gibt es doch schon andere Reichweiten.

Folie: „Rad-Infrastruktur bauen!“ (2)

Stichwort: andere Reichweiten. Damit sind wir bei unserem Premiumprodukt. Der Regionalverband hat sehr früh angefangen, sich mit dem Thema Radschnellwege zu beschäftigen. Wir waren maßgeblich an der Machbarkeitsstudie für den jetzt „FRM 1“ genannten Radschnellweg von Darmstadt nach Frankfurt beteiligt, der in Teilabschnitten schon realisiert worden ist. Der Kollege Manfred Ockel hat mit der Regional RheinMain Südwest gGmbH die Umsetzung übernommen und gesagt: Wir machen das hier einfach. – Dieser pragmatische Ansatz hat sehr großen Erfolg gezeitigt: Man hat gezeigt, dass es funktioniert, dass man etwas machen kann.

Wir haben gemeinsam mit den Kommunen versucht, diesen pragmatischen Ansatz auf die gesamte Region zu übertragen. Als Basis haben wir die Potenzialanalyse des Verkehrsministeriums genommen. Ich habe immer gesagt, das ist die Krake der Möglichkeiten, anhand derer man die verschiedenen Stränge innerhalb Hessens sieht: Wo sind Radschnellwege möglich? Wo gibt es genug Potenzial für einen Radschnellweg? – Je dunkler diese Strecke eingezeichnet war, desto höher war das Potenzial. Auf der Basis dieser Krake haben wir konkrete Projekte formuliert und die entsprechenden Verträge mit den beteiligten Kommunen und Kreisen geschlossen. Es ist ein großes organisatorisches Konstrukt, das wir auf den Weg bringen. Es führt aber dazu – hoffentlich –, dass wir in Zukunft neun Radschnellwege haben, die die Region für Pendler attraktiv vernetzen, sodass man den Alltagsweg vernünftig zurücklegen kann.

Manche fragen: Wann ist denn der erste Radweg von Anfang bis Ende fertig? – Auch darauf eine ganz klare Antwort: Jeder Teilabschnitt hilft. Ich nehme den FRM 6 als Beispiel – den kenne ich am besten –, der in Butzbach anfangen und in Frankfurt aufhören soll. Die wenigsten werden tatsächlich von Butzbach bis Frankfurt durchfahren. Einige fahren vielleicht von Butzbach bis Friedberg, und manche fahren von Friedberg nach Bad Nauheim. Jeder Teilabschnitt hilft, um die Nutzung des Fahrrads im Alltag insgesamt zu erleichtern.

Wir haben die Radschnellwege der Einfachheit halber der Reihe nach durchnummeriert. FRM 1 ist der Pionieradweg, und die anderen haben wir im Uhrzeigersinn rundherum angelegt. Bei zwei Radwegen sind die Machbarkeitsstudien fertig, sodass wir da jetzt in die Bauphase einsteigen können. Das sind der Radweg Vordertaunus und der Radweg Hanau – Frankfurt auf der nordmainischen Seite. Verschiedene andere Radwege sind noch dabei. Bei einem gibt es eine Spezialität: Der FRM 2, der durch Groß-Gerau führen soll, wird nicht vom Regionalverband organisiert. Der Kreis Groß-Gerau hat erklärt, dass er das machen möchte. Wir sind zwar als Projektpartner mit dabei, aber wir sind nicht diejenigen, die den Hut aufhaben. Das ist bei den anderen Projekten der Fall, und ich kann Ihnen berichten, damit haben wir mehr als genug zu tun.

Folie: „Das Rückgrat ist die Schiene!“

Eine ganz wichtige Botschaft: Die Schiene ist und bleibt bei der ganzen Geschichte das Rückgrat. Das ist absolut wichtig. Fahrradwege sind toll; sie helfen uns weiter. Ich kann aus eigener Erfahrung sagen, Fahrradfahren macht Spaß, und es tut einem gut. Aber es gibt eben auch Wettersituationen oder Terminalsituationen, in denen es mit dem Rad einfach nicht funktioniert. Dann braucht man eine Parallelstruktur, die man nutzen kann. Da ist aus unserer Sicht die Schiene das Rückgrat, das wir stärken müssen.

Was hier nicht mit enthalten ist, in der Machbarkeitsstudie aber erwähnt ist, sind die Großprojekte, die wir dafür brauchen – Stichwort: Fernbahntunnel. Ich glaube, in der nächsten Woche wird die Machbarkeitsstudie vorgestellt – Stichwörter: Schienenring, Nordmainische S-Bahn, S-6-Ausbau.

All diese Projekte brauchen wir; es gibt aber viele gute Akteure, die sie voranbringen. Als Regionalverband FrankfurtRheinMain haben wir gesagt, dass wir da nicht auch noch mitzumachen brauchen. Wir konzentrieren uns auf unsere konkreten Maßnahmen, bei denen wir unsere Kommunen unterstützen können.

Das ist beim Schienenverkehr z. B. die Prüfung des Potenzials von zusätzlichen Gleisanschlüssen: Wo gibt es Anschlusspotenzial? Wo gibt es stillgelegte Gleisanschlüsse, die man reaktivieren kann? Wo kann man Gleisanschlüsse vielleicht neu etablieren? – Dafür haben wir einen Vertrag mit einem Büro geschlossen, das einen regionalen Schienencoach für die Region FrankfurtRheinMain als Ansprechpartner für die Kommunen zur Verfügung stellt, die sich dafür interessieren, aber auch als Ansprechpartner für Unternehmen, die Interesse daran haben, Güter auf die Schiene zu bringen. Das hilft. Aus meiner eigenen, zehnjährigen Erfahrung als Bürgermeister kann ich sagen: Wenn man versucht, eine Schienenstrecke wiederzubeleben oder ein Unternehmen zu animieren, Güter auf die Schiene zu bringen, steht man schnell allein da und weiß nicht so recht, wen man ansprechen kann, wer einem durch den Dschungel hilft, wo es Fördermöglichkeiten gibt und wer für was zuständig ist. Genau diese Lotsenfunktion soll dieser Schienencoach übernehmen. Es haben auch schon einige Gespräche stattgefunden. Das wird sehr gut angenommen. Wir gehen davon aus, dass wir den Vertrag verlängern werden.

Dann haben wir noch die M19: die Erarbeitung eines regionalen Wirtschaftsverkehrskonzepts. Dabei geht es darum, wie wir die Wirtschaftsverkehre strukturieren können. Darauf komme ich nachher noch einmal ganz kurz zurück.

Folie: „Da wollen wir hin!“

Das ist eine Folie, die auf dem aufbaut, was Herr Follmer eben vorgetragen hat: der Modal Split in der Region. Wir haben uns die Daten regionalisiert gekauft, weil es für uns unheimlich wichtig ist, da eine gute Datengrundlage zu haben, auf der wir aufbauen können und die uns zeigt, wie sich die Menschen in unserer Region bewegen.

Wir haben sie auch als Basis genommen, um ein Ziel für uns zu formulieren. Die letzte Erhebung im Jahr 2017 hat für das Gebiet des Regionalverbands gezeigt, dass 55 % der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden, 45 % mit dem MIV. Wir wollen den Anteil des Umweltverbunds durch unsere Maßnahmen um 10 % erhöhen. Viele haben mir gesagt, als ich diese Zahl genannt habe: Na ja, 10 %, so ambitioniert klingt das nicht. – Aber ich bin sehr dankbar, dass Herr Follmer mithilfe der Zeitreihe gezeigt hat, wie viel sich da in den letzten Jahren verändert hat, nämlich kaum etwas. Daran sieht man, eine Erhöhung um 10 % ist ein sehr ambitioniertes Ziel. Ich bin gespannt, ob wir es hinbekommen. Aber ich bin guter Hoffnung; denn die Kommunen stehen dahinter. Sie haben dieses Ziel mit formuliert und mit beschlossen und wollen diesen Weg gemeinsam mit uns gehen.

Zum Schluss zeige ich Ihnen noch zwei Folien zu Projekten, die gerade Fahrt aufnehmen.

Folie: „Hier nehmen wir gerade Fahrt auf!“(1)

Zum einen sind das die Mobilitätsstationen. Da haben wir einen Wettbewerb des Bundesministeriums gewonnen. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung investiert in dieses Projekt. Es geht im Prinzip um Folgendes – flapsig formuliert –: Was früher ein Pendlerparkplatz war, ist heute eine Mobilitätsstation. Es geht aber deutlich darüber hinaus. Im Kern ist es aber das Gleiche: ein Ort, an dem ich von einem Verkehrsträger in den anderen umsteigen kann. Da kann ich

nicht eine Schablone anfertigen, die dann für alle Kommunen gilt, sondern da gibt es sehr unterschiedliche Herausforderungen. Das kann in der einen Kommune ein ganz normaler Parkplatz sein; im urbanen Bereich kann das aber auch eine sehr komplexe Situation sein.

Herr Kasseckert und ich haben kürzlich in Hanau an der Einweihung einer solchen Mobilitätsstation im neuen Wohngebiet teilgenommen. Es war sehr spannend, zu sehen, was da möglich ist. In diese Richtung kann es bis zum Highend-Produkt gehen. Wir haben viele Projektpartner mit dabei. Im Augenblick läuft da auch eine Stellenausschreibung. Das heißt, da wird eine Person eingestellt, die das bei uns bearbeitet. In unserem Pilotkreis starten wir am 12. Juli 2021 mit der Arbeit.

Folie: „Hier nehmen wir gerade Fahrt auf!“(2)

Das zweite Projekt, bei dem wir gerade Fahrt aufnehmen, ist das regionale Wirtschaftsverkehrskonzept. Ich habe es im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr schon kurz angeschnitten. Dabei geht es zunächst einmal darum, mehr Güter auf die Schiene zu bekommen. Das ist der Leitsatz, den wir über allem stehen haben. Aber es geht auch darum, wie wir es schaffen, Lieferverkehre zu bündeln, und wie wir kreative Lösungen für die „letzte Meile“ hinbekommen.

Ich bin ein Fan davon, immer gleich ein Foto mit dem Handy zu machen, wenn ich irgendwo unterwegs bin. Das erleichtert die Arbeit, wenn man Präsentationen hält; man braucht nicht irgendwo für teures Geld Fotos zu kaufen, und es ist auch nicht nötig, immer die Urheberschaft zu schützen und darauf zu achten, dass niemand richtig zu erkennen ist. Das Foto, das auf dieser Folie zu sehen ist, habe ich in Frankfurt fotografiert. Das ist sicherlich kein Musterbeispiel, aber es zeigt, dass man auch bei diesem Thema kreativ sein kann. Das wird zwar nicht bis auf die letzte Kommune im Vogelsbergkreis übertragbar sein, aber diese Ansätze sind vorhanden, und es gilt, sie vernünftig zu betrachten und voranzubringen.

Folie: „Schlussbemerkungen“

Ich erlaube mir noch einige Schlussbemerkungen. Die erste Schlussbemerkung ist mir ganz wichtig: Der eine oder andere kennt vielleicht den Fluss Nidda. Die Nidda entspringt im Vogelsberg. Wenn man sich die Quelle der Nidda anschaut, kann man kaum glauben, dass daraus später einmal ein Fluss wird. Es blubbert nur ein bisschen Wasser aus dem Boden; es ist nur ein Rinnsal. Wenn man sich dann die Mündung anschaut, stellt man fest, es ist ein stolzer Fluss geworden.

Genauso funktioniert das mit den Verkehrsproblemen in den Städten. Es fängt mit den einzelnen Autos an, die in den Städten der ländlichen Räume losfahren, und es endet damit, dass sich in der Stadt ein Stau bildet. Deswegen ist es ganz wichtig, dass wir die ländlichen Räume mit betrachten und uns nicht auf die städtischen Räume fokussieren. Dort macht es natürlich Spaß; dort kann man Fahrrad fahren und tolle Projekte machen. Aber im ländlichen Raum befindet sich aus unserer Sicht ein zentraler Knackpunkt für den Erfolg einer Mobilitätswende. Hier muss man auch andere Antworten geben – Stichwort: Car-Sharing für komplette Landkreise. Dafür gibt es noch kein Beispiel, an dem man sieht: Ein Landkreis, der auch ländliche Bereiche hat, hat ein vernünftiges, flächendeckendes Car-Sharing-Angebot aufgebaut. Zumindest ist uns kein Beispiel bekannt.

Zu dem Thema On-demand-Verkehre: Ich habe auf der ersten Folie den sogenannten Hopper aus dem Landkreis Offenbach gezeigt. Das ist ein Pilotprojekt, das man im östlichen Kreis Offenbach gestartet hat. Es gilt, solche Projekte auszubauen und zu fördern, um die Lücken zu schließen, nicht aber, um den bestehenden Taktverkehr von Bus und Bahn auszudünnen. Er soll vielmehr ergänzt werden. Auch das ist wichtig. Es darf nicht dazu führen, dass man künftig nur noch on demand bestellen kann und vielleicht auch noch mehr Geld dafür bezahlt, sondern Bus und Bahn müssen gleichzeitig gestärkt werden.

Wir erreichen die Mobilitätswende nicht nur mit großen Infrastrukturmaßnahmen. Das ist die große Kernbotschaft, die wir mit unserer Mobilitätsstrategie vermitteln. Die großen Maßnahmen sind wichtig, aber man sollte sich nicht hinter ihnen verstecken und sagt: „Das funktioniert alles erst, wenn der Fernbahntunnel da ist“, oder: „Solange die S 6 nicht ausgebaut ist, brauchen wir uns keine Gedanken darüber zu machen.“ Die großen Maßnahmen sind wichtig und müssen vorangebracht werden, so schnell es geht, aber gleichzeitig können wir konkrete kleine Projekte umsetzen, die alle als Bausteine helfen, die Mobilitätswende zu erreichen. Dabei sind alle Ebenen gefragt. Es ist eine gemeinsame Kraftanstrengung. Unser Leitsatz ist: Wir wollen das direkt anpacken und umsetzen.

Damit bin ich am Ende meiner Ausführungen. Ich freue mich auf Rückfragen und Anregungen. Insbesondere freue ich mich aber über ein gemeinsames Anpacken auf allen Ebenen.

Vorsitzender: Herr Kötter, vielen Dank für den Impulsvortrag. – Wir machen gleich weiter mit Herrn Kai Georg Bachmann, Verbandsdirektor beim Zweckverband Raum Kassel.

Herr **Bachmann:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch ich darf mich zunächst ganz herzlich dafür bedanken, dass ich sozusagen als Stimme aus Nordhessen heute im Plenarsaal in Wiesbaden gehört werde und – so habe ich meinen Auftrag verstanden – und einen kleinen Beitrag zur Arbeit der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ liefern darf. Ich muss Sie gleich zu Beginn enttäuschen: Die Foliendichte nimmt jetzt deutlich ab. Ich werde versuchen, anhand einiger herausgehobener Beispiele auf das einzugehen, was uns insbesondere im Zweckverband Raum Kassel beschäftigt und von dem wir der Meinung sind, dass es für Ihre Arbeit im Landtag zusammen mit all den hochrangigen Experten wichtig ist.

Herr **Kai Georg Bachmann** trägt vor (Präsentation siehe Anlage zum Protokoll):

Nordhessen unterscheidet sich von der Region, über die mein Vorredner gesprochen hat, durch die Bevölkerungsdichte, die bei uns etwas geringer ausfällt, aber dafür auch mehr Potenzial hat. Der Zweckverband Raum Kassel stellt zum einen die Ebene dar, auf der die Flächennutzungsplanung für den Gesamttraum Kassel erfolgt, zum anderen – was noch viel interessanter ist – ist er der Träger der Entwicklungsplanung. Wir sind für die Entwicklung von Siedlungen, Gewerbe

und Einzelhandel, aber auch für die Verkehrsentwicklungsplanung zuständig. Da ist es sozusagen charmant, dass man das in der Mitte gelegene Oberzentrum Kassel gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden betrachtet und somit Verkehrsentwicklungsplanung immerhin für einen Raum, in dem rund 350.000 Menschen leben – für nordhessische Größenverhältnisse ist das ordentlich –, betreibt. Durch die Arbeit in der Regionalversammlung Nordhessen versuchen wir, unsere Ansätze in die gesamte Region Nordhessen zu transportieren.

Ein kleiner persönlicher Spoiler am Rande: Ich werde am 01.08.2021 die Stelle wechseln und dann die Rolle des Geschäftsführers der Regionalmanagement Nordhessen GmbH übernehmen. Wir werden auch da versuchen, das Thema Verkehr intensiv zu betrachten.

Wenn wir über die Mobilität der Zukunft nachdenken, können wir uns fragen: Ist die Mobilität der Zukunft so wie die heutige? Fahren wir alle dann mit Wasserstoffautos oder mit irgendwelchen ganz verrückten Konstruktionen? – Ich glaube, ganz so einfach ist es nicht. Wir haben von meinen Vorrednern schon Einblicke in das Thema Modal Split bekommen und in die Herausforderungen, die damit zusammenhängen. Auch wir haben uns, ergänzend zu dem, was Herr Follmer vorgebracht hat, aufgemacht und im Jahr 2018 eine Untersuchung durchführen lassen: „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Wir wissen also ziemlich genau, wie das Mobilitätsverhalten ist. Ich kann Ihre Darstellung nur unterstreichen: Im urbanen Raum sehen wir bereits durchaus Fortschritte. Aber je weiter wir aufs Land kommen, desto höher ist der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs.

Folie 3: „Wachstum – auch in Nordhessen –“

Was, auch für unser Gesamtverständnis, wichtig ist: Auch Nordhessen hat Wachstum. Das unterstreicht genau das, worauf Rouven Kötter gerade hingewiesen hat: Wir müssen schauen, dass wir die Verkehrsprobleme schon im ländlichen Raum lösen, bevor es dazu, dass wir in Kassel allmorgendlich im Stau stehen und z. B. die Luftqualität entsprechend beeinträchtigt ist.

Es ist wichtig – das ist bei uns sicherlich nicht so ausgeprägt wie in Südhessen –, dass wir dabei nicht nur darauf schauen, wo wir den Radverkehr und den Fußverkehr stärken können. Um es konkret auf die Stadt Kassel zu beziehen: Wenn wir dort dem Radverkehr substantiell mehr Raum geben wollen, müssen wir uns überlegen, wie wir den Schwerlastverkehr vernünftig anbinden können, wie wir also das, was sich aufgrund unseres Bestellverhaltens auch in den nächsten Jahren noch an Verkehr abspielen wird, aus der Stadt herausbekommen. Aus meiner Sicht darf es da keine Denkverbote geben.

Die oben rechts zu sehende Grafik zeigt es am deutlichsten: Für die Stadt Kassel lautete die Prognose, dass die Bevölkerung deutlich zurückgehen würde bzw. dass man mit viel Glück bei einer Stagnation landen würde. Wir sehen, dass genau das Gegenteil der Fall ist. Im Verbandsgebiet – das ist die Grafik auf der linken Seite – erfolgt das Bevölkerungswachstum seit 2011 fast im Gleichklang mit dem der Stadt Kassel. Das heißt, wir haben in Nordhessen eine Erfolgsgeschichte, die es allerdings mit sich bringt, dass wir uns heute schon überlegen müssen, wie wir mit den Verkehren umgehen.

Dabei sind auch bei uns die Radschnellverbindungen vom Kern ins Umland, gestützt vom ÖPNV, ein wichtiges Thema. Wir haben die RegioTrams. Wir werden aber auch – das ist mir ganz wichtig – unsere integrierten Ansätze in der Entwicklungsplanung weiter schärfen müssen.

Folie 4: „Integrierter Ansatz der Entwicklungsplanung – Wohnen und Gewerbe“

Wenn wir über Siedlungsentwicklung sprechen, geht es um Bestandsentwicklung und Siedlungserweiterung sowie um Wohnen und Gewerbe und übergreifende Grundsätze. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, das Thema Verkehr hier immer mitzudenken. Das heißt, künftig wird es verpflichtend sein, sich bei der Ausweisung eines Gewerbegebiets Gedanken darüber zu machen, wie die Leute eigentlich dorthin kommen: Gibt es irgendwo einen großen Parkplatz, zu dem sie alle fahren, oder haben sie auch die Möglichkeit, den Bus zu nehmen? Welche Ziele setzen wir uns da? Was ist mit der Anbindung an Radwege? – Wir werden das, was Rouven Kötter als Ziel ausgerufen hat, gerade in den ländlichen Räumen nicht so schnell erreichen: dass man nur fünf Minuten Fußweg bis zu einer ÖPNV-Haltestelle hat.

Trotzdem brauchen wir ambitionierte Ziele. Als wir unser neues Siedlungsrahmenkonzept erarbeitet haben – den Entwicklungsplan für Wohnen und Gewerbe –, haben wir ganz bewusst harte Zielsetzungen hineingebracht. Was bedeutet es, wenn das in einem solchen Plan steht? Ist dann schon alles gelöst? – Natürlich nicht. Aber wenn wir auf der entwicklungsplanerischen Ebene diese verbindlichen Ziele festzurren, sind sie auch bei jedem Flächennutzungsplanänderungsverfahren oder bei jedem Projekt, das gerade läuft. Wir sorgen dafür, dass wir der Umsetzung der Verkehrswende viel näher kommen. Ich glaube, es ist ganz entscheidend, dass wir uns bewusst machen, dass wir gar keine Zeit mehr für ausführliche Studien und Abwägungen haben. Wir müssen auch zum Umsetzen kommen, und deswegen brauchen wir verbindliche Klammern in den Kommunen. Die kommunale Ebene zu stärken ist hier ganz entscheidend.

Als jemand, der sich auch mit Radverkehrs- und Nahmobilitätsentwicklung beschäftigt, will ich an dieser Stelle dem hessischen Wirtschaftsministerium meinen Dank aussprechen. Mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität ist es wirklich gelungen, in diesem Ausschnitt eine ganz enge Verbindung zwischen den Kommunen und der Landesseite zu knüpfen. Der Ansatz muss jetzt sein, dass wir das deutlich weiter fassen.

Folie 6: „ERFOLGreich Verkehrswende gestalten“

Ich habe hier einige Diskussionspunkte aufgelistet. Wir sollten aufpassen – das ist der Wunsch eines Menschen, der auf dem Dorf wohnt –, dass wir die Urbanisierung nicht als gottgegebenen Trend ansehen, der sich immer weiter fortsetzt. Ich glaube, da hat sich Corona auch ausgewirkt. Die Menschen lernen es, zu schätzen, auf dem Land zu leben.

Damit generieren sie aber auch Verkehr, mit dem wir umzugehen haben. Wir brauchen, wie Rouven Kötter es so schön gesagt, den schienengebundenen ÖPNV als Rückgrat. Er ist bei uns etwas kleinteiliger ausgefallen als in Südhessen. Aber bei uns sind es die starken Buslinien und der NVV mit seiner wichtigen Rolle. Wir brauchen nach wie vor den Ansatz „jedes Dorf jede Stunde“. Das Ganze mit den Dienstleistungen der On-demand-Verkehre verknüpft werden, die

aus meiner Sicht auch in die Hände von NVV und RMV gehören; das sind diejenigen, die das zu koordinieren haben. Es ist auch wichtig, sich auf dem Markt umzuschauen. Aber am Ende müssen NVV und RMV das gemeinsam umsetzen. Nur dann haben wir eine Dienstleistung aus einer Hand.

Für Sie der Hinweis: Es gibt inzwischen die Notwendigkeit, dass Bürgermeister ihren Parlamenten in Nordhessen deutlich machen, dass sie mal eben mehrere Zehntausend Euro brauchen; ansonsten nimmt die Zahl der Buslinien wieder ab. Das heißt, hier haben wir eine Not, die wir nicht dadurch noch größer machen sollten, dass wir die Dinge verkomplizieren. Der NVV und der RMV brauchen aus meiner Sicht eine gute Finanzausstattung und auch den Auftrag, sich diesen Zukunftsthemen zu widmen.

Die Kommunen gestalten im Rahmen ihrer Planungshoheit. Die überregionalen Entwicklungsplannungen bieten die Möglichkeiten. Wir haben das im Regionalverband FrankfurtRheinMain, und wir haben das etwas kleiner im Zweckverband Raum Kassel; wir haben aber auch ganz viele Gebiete in Hessen, wo der Bürgermeister einer Gemeinde mit 5.000 bis 15.000 Einwohnern bei dem Stichwort SUMP – Sustainable Urban Mobility Planning – mit den Augen rollt und fragt: Was wollt ihr eigentlich von mir? Ich habe hier ganz andere Probleme.

Um auf einen Landkreis oder auf eine Region bezogene Mobilitätslösungen hinzubekommen, bedarf es umsetzungsorientierter Konzepte. Letztlich ist es auch wichtig, die Idee der Mobilitätsstationen – wir nennen es „Mobilitäts-HUB“ – aufzugreifen: Wo kommen die einzelnen Verkehrsträger zusammen? – Wir arbeiten da sehr eng mit der Universität Kassel zusammen, aber auch mit den Kommunen, um herauszufinden: Wie kann so etwas aussehen? Wie funktioniert es? Wo können die Autofahrer, die mit einem kleinen E-Auto dorthin kommen, laden? Wie sehen die Fahrradgaragen aus? – All diese Dinge sind in den Kommunen schon vorhanden. Wir müssen diesen Werkzeugkasten nur ordnen, strukturieren, mit finanziellen Mittel ausstatten, und dann sind wir, glaube ich, auch in Hessen gut aufgestellt und können im Jahr 2030 einen deutlichen Schritt nach vorne gemacht haben.

Was mir noch wichtig ist – das ist der letzte Punkt dieses kurzen Impulsvortrags –: Ich glaube, wir alle, also jeder in seiner Rolle, müssen ein bisschen aufpassen, dass wir nicht einzelne Ideologien fördern. So habe ich das überspitzt ausgedrückt. Es gibt wichtige Interessenverbände für Radfahrer, es gibt wichtige Interessenverbände für Fußgänger, es gibt aber auch welche für Autofahrer. Wir alle – ich habe vier Kinder – leben auf diesem Planeten und müssen sehen, wie wir die Zukunft bewältigen. Wir werden morgen nicht mehr nur Radfahrer sein, und wir können auch nicht nur wie Autofahrer denken, sondern wir müssen das gemeinsam sozusagen in der Kombination hinbekommen. Da ist für den Einzelnen vielleicht zunächst einmal gar nichts anderes möglich, als, immerhin emissionsfrei, mit dem Elektroauto zu fahren. Andere wiederum haben eine sehr komfortable, auch durch eine App unterstützte Möglichkeit, ihre ÖPNV-Station anzufahren oder eben einen Mix aus Verkehrsmitteln zu nutzen.

Ich würde mich sehr darüber freuen, Sie auf diesem Weg weiter begleiten zu können, auch in meiner nächsten Rolle, wenn es dann vielleicht darum geht, uns für ganz Nordhessen Strategien

zu überlegen. Es ist ein wichtiges Thema, und ich hoffe, ich konnte mit meinem kurzen Impuls – so hatte ich meinen Auftrag verstanden – zur Diskussion beitragen. Denken Sie an die Umsetzungsebene. Das ist ganz entscheidend. Binden Sie die Kommunen eng mit ein. Ich war selbst einmal Bürgermeister in einer ländlichen Kommune. Ich weiß, wovon ich rede. Die brauchen wir: ihren Ideenreichtum, ihr Wissen an der Basis, aber vor allen Dingen auch ihre Akzeptanz. Wenn das ein aufgesetztes Thema wird, können Sie es abhaken. Wir müssen die Leute rechtzeitig abholen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Herr Bachmann, vielen Dank für Ihre Ausführungen. – Ich glaube, die Essenz daraus ist, dass wir nicht nur einen Part brauchen, sondern ein Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehre, die wir haben. Das haben Herr Kötter und Herr Bachmann, die die Impulsvorträge gehalten haben, beide deutlich gemacht. Der eine nennt es „HUB“, der andere nennt es „Mobilitätsstation“. Hinzu kommt eine ordentliche Verbindung. Ich glaube, der Smart Traffic spielt bei diesen Mobilitätsstationen auch eine ganz wichtige Rolle. Das sind zwei Punkte, die beide sehr deutlich gemacht haben.

Mit Blick auf die noch Anzuhörenden frage ich nur: Gibt es zu diesen Impulsvorträgen grundlegende Verständnisfragen? – Eine Diskussion sollten wir jetzt nicht darüber führen. Wir haben anschließend, wenn die Anzuhörenden vorgetragen haben, noch die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich habe nur eine einzige Frage; sie bezieht sich auf die Erhebungen zur Mobilität in Deutschland. Es gibt eine Debatte darüber, dass der Umweltverbund zum Teil daran scheitert, dass es zu viele Umstiege gibt und dass die Reisezeiten zu lang werden. Gibt es dazu empirische Daten, oder ist das einfach ein Mythos?

Herr **Follmer:** Ich denke, das ist kein Mythos, sondern das ist tatsächlich gelebte Praxis für viele. Ganz vereinfacht gesagt: Sie sehen das, wenn Sie die durchschnittlichen Reisezeiten pro Kilometer mit dem Auto und die durchschnittlichen Reisezeiten pro Kilometer mit dem ÖPNV vergleichen. Man ist mit dem ÖPNV in der Regel deutlich länger unterwegs, um dieselben Strecken zu bewältigen. Dann folgt die Abstimmung mit den Füßen; denn die Reisezeit zu verkürzen bedeutet unter Umständen gesparte Lebenszeit. Man kann sicherlich eine ganze Menge tun, um den ÖPNV zu beschleunigen. Das ist ein ganz wesentliches Attraktivitätsmerkmal.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf:** Ich habe eine Frage an Herrn Kötter. Ich fand Ihre quantifizierbaren Klima- und Verkehrsziele sehr spannend und auch sehr ambitioniert. Gibt es das auch für das Klimaziel? – Sie haben gesagt, für den Verkehrsbereich würden 10 % weniger MIV-Anteil angestrebt. Auch möchte ich wissen, wie verbindlich das für Ihre Mitgliedskommunen ist. Es stellt

sich also die Frage nach der Verbindlichkeit dieser Zielerreichung: Ist das eine Vision – Sie möchten das haben –, oder werden die Landkreise, die Mitglied im Regionalverband sind, das irgendwie festlegen?

Herr **Kötter**: Die haben beschlossen, das zu erreichen. Von daher werden wir sie da in die Verantwortung nehmen. Wir wollen das gemeinsam mit unseren Kommunen erreichen. Es gibt keine Sanktionen oder Ähnliches, und die Kommunen werden auch nicht einzeln erfasst, sondern das gilt für das gesamte Gebiet des Regionalverbands. Aber das ist das vereinbarte Ziel der damals 75, jetzt 80 Kommunen, die dem Regionalverband angehören. Die wollen das gemeinsam erreichen, sowohl beim Modal Split als auch beim Klimaschutz, wobei wir den in der Mobilitätsstrategie tatsächlich etwas zurückgenommen betrachtet haben; denn die Art der Fortbewegung, also ob es ein Elektrofahrzeug oder ein normal betriebenes Fahrzeug ist, ist zwar für den Klimaschutz wichtig, aber für die Mobilität von untergeordneter Bedeutung. Deswegen haben wir uns auf die Art der Fortbewegung konzentriert. Es ist das beschlossene Ziel. Die Kommunen wollen das erreichen. Von daher sind wir sehr optimistisch, dass sie uns dabei helfen, das hinzubekommen.

Abg. **Oliver Stirböck**: Ich habe eine Frage an Herrn Follmer. Sie haben beschrieben, dass sich der Modal Split in Hessen nicht wesentlich verändert hat, höchstens im Ballungsraum Frankfurt. Haben Sie auch Zahlen, die Aufschluss darüber geben, wie sich der Modal Split bei den Angehörigen der jüngeren Altersklassen verändert hat? Gibt es da Bewegungen? Schließlich heißt es immer, dass jüngere Menschen häufiger auf das Auto verzichten.

Herr **Follmer**: Vielen Dank für die Frage. Es ist tatsächlich sehr spannend, an dieser Stelle die Lupe herauszuholen und ein bisschen genauer hinzuschauen. Wenn ich bei den Seniorinnen und Senioren anfangen darf: Wir haben dort in der Zeitreihe einen immer größeren Anteil an Autofahrerinnen und Autofahrern, was damit zu tun hat, dass da relativ viel Wohlstand vorhanden ist – in Einzelfällen ist das natürlich anders – und dass bei den älteren Frauen die Quote derjenigen, die einen Führerschein besitzen, viel höher ist, als das noch vor zehn, 15 oder 20 Jahren der Fall war. Diese Autos und diese Führerscheine sind da und werden genutzt.

Ich habe es vorhin schon einmal angesprochen: Es heißt immer, dass Frau Lenz und ich 2008 erklärt hätten, die jungen Erwachsenen seien jetzt in den Großstädten ohne Auto unterwegs. Das haben wir 2008 den Daten entnommen. Ich glaube, wir sind uns einig – auch mit den Kollegen aus ihrem Team, die das ausgewertet haben –, dass wir das jetzt ein bisschen zurücknehmen. Man muss sehr genau hinschauen. In einzelnen Großstädten hat man bei guten ÖPNV-Angeboten den Effekt, dass man das Auto nicht braucht. In anderen Bereichen hat man aber die Situation, dass die jungen Menschen nach wie vor autoaffin sind und dass sie auch ihre Alltagsmobilität damit bewältigen. Es ist also kein Allheilmittel, mit dem man das Problem lösen kann, sondern man muss da weiterhin sehr genau hinschauen und die Bedürfnisse ernst nehmen.

Vorsitzender: Ich bedanke mich für Ihre Ausführungen und Ihre Antworten. – Wir fahren fort in unserem Programm. Es folgen jetzt die Vorträge von sechs Anzuhörenden. Nach zwei Anzuhörenden machen wir eine kleine Fragerunde.

Wir beginnen mit Frau Anja Georgi. Der Lebenslauf und eine Zusammenfassung ihrer bisherigen Tätigkeiten liegen Ihnen vor. Sie ist Geschäftsführerin der Nahverkehr in Offenbach GmbH. Wir haben es vorhin geklärt: Sie hat fast Fuldaer Wurzeln. Das freut mich natürlich umso mehr. Herzlich willkommen in Wiesbaden!

Frau **Georgi:** Vielen Dank für die Einladung und die freundliche Einleitung! Dass mit den Fuldaer Wurzeln stimmt in der Tat. Ich habe vorher gefragt, woher der Vorsitzende kommt; denn ich hatte gehört, dass wir Wurzeln in derselben Gegend hätten.

Frau **Anja Georgi** trägt vor (Präsentation siehe Anlage zum Protokoll):

Folie 1: „Enquetekommission ‚Mobilität der Zukunft in Hessen 2030‘“

Ich möchte Sie heute mit nach Offenbach nehmen – in Ihre Heimatstadt, Herr Stirböck – und Ihnen etwas über die Mobilität in dieser Stadt erzählen. Bei den Herren, die zuvor vorgetragen haben, klang es schon an: Es geht um die gesamte Mobilitätskette. Deshalb zeige ich Ihnen auch dieses Startbild. Es muss nicht immer nur der Bus sein. Es geht darum, wie wir uns fortbewegen und wie diese intermodale bzw. multimodale Fortbewegung funktioniert.

Folie 2: „Stadt Offenbach am Main“

Ganz kurz: Offenbach ist die kleinste Großstadt Deutschlands. Die Bevölkerungsdichte ist hoch. In den letzten Jahren gab es einen starken Bevölkerungszuwachs. Was das Durchschnittsalter der Bevölkerung betrifft, ist Offenbach eine der jüngsten Städte in Deutschland. Der Luftreinhalteplan war auch hier ein Thema: Gibt es Fahrverbote? Gibt es keine Fahrverbote? – Das war in Offenbach genauso wie in anderen hessischen Städten ein großes Thema.

Folie 3: „Stadtwerke Offenbach Unternehmensgruppe“

Woher komme ich? Ich bin Geschäftsführerin der NiO – Nahverkehr in Offenbach GmbH –, die eine Unternehmensgruppe der Stadtwerke Offenbach ist. Sie sehen auf der linken Seite den Strang der Mobilität, darunter auch die Verkehrsbetriebe. Ich bin auch Geschäftsführerin der Main Mobil Offenbach GmbH, die ebenfalls ein Verkehrsbetrieb ist. Daher habe ich das Glück, den kompletten Strang darstellen zu dürfen. Ich möchte Ihnen jetzt die öffentliche Mobilität in Offenbach vor der Pandemie erläutern, um anschließend darauf einzugehen, was sich verändert hat.

Folie 5: „Mobilitätsverhalten an Werktagen, Durchschnittswerte 2017“

Wir haben hier die Zahlen aus dem Jahr 2017. Man sieht, dass in Offenbach diejenigen, die zu Fuß unterwegs sind, mit 27 % einen großen Anteil ausmachen. Ich glaube, es liegt daran, dass die Stadt so kompakt ist. Mit dem Fahrrad sind 11 % unterwegs. Aber auch der Autoverkehr – 36 % Fahrer und 7 % Mitfahrer – ist gut dabei. 19 % nutzen den ÖPNV, also den Bus und die S-Bahn. Wir haben ein sehr gutes S-Bahn-Netz in der Stadt. Die Stadt wird vom RMV mit vier S-Bahn-Linien erschlossen. Der S-Bahn-Verkehr stellt also einen wichtigen Strang dar.

Folie 6: „OF investiert 40 Millionen Euro bis 2022“

Wir haben in den letzten Jahren sehr viel in die Ausweitung des Verkehrsangebots investiert. Seit dem Dezember 2018 haben wir auf den Hauptsträngen einen 7,5-Minuten-Takt. Wir haben zusammen mit dem RMV eMobil-Stationen gebaut. Unterstützt wurde das Ganze vom Land Hessen. Außerdem sind wir gerade dabei, unsere Busflotte zu elektrifizieren. Der Betriebshof wurde instand gesetzt, auch mithilfe einer Förderung durch das Land Hessen über EFRE-Mittel und einer Förderung durch das Bundesumweltministerium. Die Gesamtinvestitionen betragen 40 Millionen € bis zum Jahr 2022. Die Stadt Offenbach hat daran einen Anteil von 13 Millionen €; er wird in die Elektromobilität investiert.

Folie 7: „ÖPNV ... und Elektromobilität?“

ÖPNV und Elektromobilität: Geht das irgendwie zusammen? – Unserer Meinung nach: ja. Sie sehen hier eine unserer Elektromobilitätsstationen mit einem Fahrrad und einem E-Auto. Es gibt da, wie gesagt, eine Zusammenarbeit mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, und gefördert wird es vom Land Hessen.

Folie 8: „eBus | Einsatz von Elektrobussen“

Vor dem Hintergrund der Notwendigkeit der Luftreinhaltung ist ein wichtiger Punkt die Elektrifizierung der Busflotte. Wir haben die benötigte Infrastruktur und an einer Haltestelle auch schon die Zwischenladestation installiert. Unser Ziel ist, bis 2022 36 Fahrzeuge zu elektrifizieren. Wir schaffen es wahrscheinlich schon bis Ende dieses Jahres und sparen dann im Jahr rund 3.00 t CO₂ und 1.300 t NO_x.

Folie 9: „eMobil in Offenbach am Main“

Zu den eMobil-Stationen: Wir haben schon in den Impulsvorträgen kurz etwas darüber gehört. Es geht um die Hubs, also um die Verknüpfung von Mobilität. Es geht darum, dass die Menschen nicht jeweils nur Bus fahren, nur Auto fahren oder nur zu Fuß gehen. Wenn Sie darüber nachdenken, wie Sie sich vorwärts bewegen, wird Ihnen auffallen, dass Sie nicht nur in einem Modus unterwegs sind, sondern in ganz vielen, und dass sich das abwechselt. Wichtig ist, dass alles leicht zugänglich ist und man nicht erst 95 Apps braucht oder dicke Fahrplanbücher wälzen muss. Wir sind zusammen mit dem RMV dabei, eine APP zu entwickeln, die dann auch unsere eMobil-Stationen abbilden kann. Da gibt es nicht mehr nur die Fahrplanauskunft vom RMV, sondern es

sollen auch Car-Sharing-Angebote mit einfließen, also alles, was man für die Mobilität braucht, sodass man gezielt schauen kann, was für den jeweiligen Weg das beste Angebot ist.

Wir haben sechs eMobil-Stationen in der Stadt. Sie sind stationsflexibel. Wir hatten zunächst nur eine Station und mussten dann lernen, dass es das nicht bringt, weil die echte Mobilität dadurch nicht abgebildet wird. Man will nicht von A nach B fahren und dann wieder nach A, um das Fahrzeug abzugeben, sondern man will es dort abgeben, wo der Weg zu Ende ist, egal ob es ein Auto oder ein Fahrrad ist. Deswegen ist es wichtig, dass die Standorte gut verteilt sind. Wir haben sie so über das Stadtgebiet verteilt, dass man von dort aus immer Anschluss an den ÖPNV hat und sie auch über das eTicket RheinMain des RMV nutzen kann. Man braucht also keine zusätzliche Karte, sondern kann das eTicket nehmen und einfach losfahren.

Folie 10: „Digitalisierung“

Die Digitalisierung ist auch ein ganz wichtiges Thema. Wie gesagt, der RMV ist dabei, seine App zu relaunchen: Die Angebote werden flexibler, man kann On-demand-Verkehre einbinden, und die Multimobilität wird abgebildet, und zwar für alle Modi, die darüber laufen können. Aber auch über „Mobility inside“, eine bundesweite Initiative, soll das Netz noch mehr verknüpft werden. Es soll für den Nutzer immer einfacher werden. Ich glaube, das ist ein Kernwort: Es muss einfach zu nutzen sein. Man darf nicht zu viel überlegen müssen. Herr Follmer sagte gerade, die Zahl der jungen Leute, die einen Führerschein machen, geht nicht zurück, aber sie wollen nicht unbedingt ein Auto besitzen. Sie wollen ein Auto verfügbar haben, und da sind wir dann wieder gefragt, ein Car-Sharing-Angebot zu machen.

Folien 11 und 12: „Auswirkungen der Pandemie“

Das war das, was wir bis dato gemacht hatten und was unsere Ziele und Pläne waren. Dann kam die Pandemie, und der ÖPNV wurde auf eine ziemlich harte Probe gestellt. Es wurde erwartet, dass wir spätestens ab April 2020 wieder genauso viele Verkehre anbieten wie vorher, damit die Kunden in den Fahrzeugen Platz haben und ein Sicherheitsgefühl vorhanden ist. Aber das stellte uns auch vor große Herausforderungen; denn wir mussten z. B. auch unser Fahrpersonal schützen. Das heißt, es sollten Schutzscheiben eingebaut werden. Aber wir waren nicht die Einzigen, die so etwas wollten. Es gab einen großen Run auf die Hersteller, und es dauerte einige Zeit, bis es Schutzscheiben gab, die zertifiziert und vom TÜV genehmigt waren. Das war eine große Aktion.

Dann kam die Maskenpflicht für Fahrgäste, was bis dahin auch noch nicht bekannt war. Wir mussten die Fahrzeuge noch öfter reinigen lassen als vorher, und es mussten antivirale Filter eingebaut werden. Wiederum ein technisches Gerät, das uns hilft, ist die RMV-Auslastungsprognose: Man kann direkt in der Fahrplanauskunft nachschauen, ob die Fahrt, die man sich ausgesucht hat, eine hoch frequentiert ist und ob man vielleicht auf eine andere Verbindung ausweichen kann. Man sieht, wie groß der Nutzerkreis bei dieser Fahrt sein wird. Das halte ich für eine ganz großartige Sache, die einem, gerade in der Pandemiezeit, hilft, sich zu informieren. Das Ganze hat allerdings zusätzliche Kosten bei weniger Einnahmen verursacht.

Folie 13: „Fahrgastzahlen 2019 – April 2021“

Der kleine Ausreißer im Jahr 2019 ist einem Streik im Busverkehr geschuldet, der zwei Wochen dauerte. Deswegen sind die Zahlen da so eingebrochen. Sie sehen, wir haben im April letzten Jahres den Tiefpunkt bei den Nutzerzahlen erreicht. Dann gab es im Oktober und im Dezember noch einmal einen kleinen Knick. Das waren die Hochzeiten der Pandemie. Aber wenn Sie sich die Zahlen für 2021 anschauen, sehen Sie, dass sie im Mai schon fast wieder auf dem Niveau des Jahres 2019 waren. Natürlich sind das immer Wellenbewegungen. Das hängt auch mit Feiertagen, dem Wetter und den Ferienzeiten zusammen. Aber es geht wieder in die richtige Richtung – auch wenn wir alle davon ausgehen, dass wir noch eine Zeit brauchen, bis die Zahlen des Jahres 2019 wieder erreicht sind.

Folie 14: „Modal Split“

Wie die Kollegen schon gesagt haben, hat sich auch der Modal Split ein wenig verändert. Ich bin da ganz der Meinung meiner Vorredner: Man muss auf den Öko-Verbund schauen, nicht nur auf den ÖPNV und nicht nur auf das Radfahren oder das Zu-Fuß-Gehen. Die Verknüpfung macht es auch hier aus. Es wird für unsere Städte sehr wichtig sein, dass wir auf allen Ebenen gute Angebote haben. Wenn man sich das anschaut, stellt man fest, dass gerade das Zu-Fuß-Gehen in der Pandemie sehr zugenommen hat, und zwar auf Kosten des MIV. Der ÖPNV ist trotz allem relativ stabil geblieben. Der Anteil der Radfahrer und der Anteil der Fußgänger sind stark gewachsen.

Folie 15: „Wie geht es nun weiter?“

Wir haben eine schlechte oder angespannte Situation in der Kommune und in den Unternehmen. Wie müssen uns noch einmal anschauen, wie viele Angebote wir uns leisten können und was überhaupt machbar ist. Klar ist, wenn Bund und Länder die Verkehrswende finanziell nicht unterstützen können, wird sie, allein durch die Kommunen finanziert, nicht stattfinden können.

Das ist mein Appell an Sie: Zu den Fragen, die ich vorab bekommen habe, gehörte die, was ich mir von dieser Kommission wünsche. Ich wünsche mir von Ihnen, dass Sie uns weiter auf diesem Weg unterstützen – wir haben viel Unterstützung bekommen, aber es reicht leider nicht –: dass wir den Weg in Richtung eines emissionsfreien Verkehrs gemeinsam weitergehen, in welchem Modus auch immer er stattfinden den wird. Ich wünsche mir, dass wir das gemeinsam voranbringen und damit einen guten Weg in die Zukunft einschlagen können.

Das waren im Schnelldurchgang die Folien, die ich Ihnen mitgebracht habe. Ich freue mich jetzt darauf, Ihre Fragen zu beantworten. – Herzlichen Dank.

Vorsitzender: Frau Georgi, vielen Dank für Ihre Ausführungen. – Wir hören als Nächsten Andreas Kowol, Dezernent für Umwelt, Grünflächen und Verkehr in Wiesbaden.

Herr **Kowol**: Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich kann meinen vielen Vorrednern nur beipflichten: Wir haben eine Vielzahl an Erkenntnissen über die Mobilität, nicht nur aus den angesprochenen Studien auch aus den Kommunen. Frau Georgi, Herr Kötter, die Kommunen sind gerade in dieser Region – aber ich glaube, auch in ganz Hessen – maßgeblich für die Verkehrswende zuständig. Ich gehe davon aus, dass man in den Kommunen aus dem, was man an Daten hat, schon lange die richtigen Schlüsse zieht.

Herr **Andreas Kowol** trägt vor (Präsentation siehe Anlage zum Protokoll):

Bevor ich Ihnen über die Erfolgsgeschichte der Stadt Wiesbaden berichte, berichte ich Ihnen über das Scheitern an vielen Stellen rund um die Verkehrswende und die Verkehrssituation in Wiesbaden. Es gibt zwei zentrale Erkenntnisse aus den Entwicklungen in den letzten vier bis fünf Jahre. Bei der ersten Erkenntnis ging es um Angst – Angst im Zusammenhang mit einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, wonach auch Dieselfahrverbote geeignete Mittel in der Luftreinhalteplanung sind. Ich durfte zu diesem Zeitpunkt – das war politisch so gewünscht – noch nicht das Wort „Verkehrswende“ in den Mund nehmen. Schlagartig hat sich diese Sicht der Dinge auch in der Stadtpolitik geändert. Wenn Sie sich anschauen, was bundesweit in den Kommunen vor sich ging, stellen Sie fest, dass doch sehr viel Panik vorhanden war: Was passiert mit unserer Mobilität, wenn es tatsächlich in großem Stil Dieselfahrverbote gibt?

In Wiesbaden ist die Gelegenheit dazu genutzt worden, ein sehr umfangreiches Programm, das am Ende die Überschrift „Verkehrswende“ hatte, auf den Weg zu bringen. Es sind 111 Maßnahmen, die uns in die Lage versetzen, nicht nur das Dieselfahrverbot abzuwenden, sondern auch in Wiesbaden endlich den richtigen Weg in Richtung einer Vielfalt der Mobilität zu gehen. Wiesbaden ist eine sehr autoaffine Stadt. Laut MiD-Studie von 2017 haben wir beim Autoverkehrsanteil noch 1 % dazugewonnen: von 48 auf 49 %. Die Ergebnisse der vorherigen Studien waren sehr stabil; sie ergaben einen sehr hohen Anteil des Autoverkehrs. Auch der Verkehr aus der Region – Wiesbaden ist eine Einpendlerstadt – läuft zu über 80 % über das Auto.

Das heißt, wir haben erhebliche Verkehrsprobleme in Wiesbaden. Der Umweltverbund ist maximal unterbelichtet. Wir haben einen Radverkehrsanteil von 6 %; das spottet jeder Beschreibung. Der ÖPNV ist mit einem reinen Bussystem – immerhin 61 Millionen Fahrgäste im Jahr 2019 – absolut an seiner Leistungsgrenze angelangt. Wenn Sie sich die Hauptverkehrsachsen Friedrichstraße und Luisenstraße anschauen, sehen Sie, dass sich ein Bus an den anderen reiht. Sie kommen als Fußgänger gar nicht mehr zwischen den Bussen hindurch. Die Verkehrsabwicklung auf den Hauptlinien ist nicht mehr zu optimieren bzw. am Leistungslimit angelangt. Wir haben eine ganz gute Verbindung in die Region, auch mit den S-Bahnen ab dem Hauptbahnhof. Aber da der sehr peripher liegt und wir unsere Durchgangsverkehre, insbesondere aus dem Untertaunus, mit erheblichen Belastungen durch den Autoverkehr bewältigen müssen, ist das schwierig.

Wir haben viele der üblichen Maßnahmen rund um den Radverkehr ergriffen, die heute schon vorgetragen worden sind. Daneben bieten wir auch Car-Sharing an und setzen auf den Ausbau

des ÖPNV. Dazu gehörte das gescheiterte Projekt einer CityBahn: eine Straßenbahnverbindung von Mainz nach Wiesbaden, wobei an ein Netz für das gesamte Stadtgebiet gedacht war. Dazu gab es im letzten Jahr einen Bürgerentscheid, dessen Ausgang dazu führte, dass das Projekt beerdigt werden musste.

Daneben haben wir uns sehr stark in einen anderen Bereich begeben, der, glaube ich, der Mentalität vieler Verkehrsteilnehmer, auch der Autofahrer, entspricht. Wir haben gerade gehört, dass auch bei den jungen Menschen, die vielleicht nicht mehr so autoaffin sind und die Multimodalität durchaus nutzen, die Wende noch nicht richtig sichtbar ist. Bei älteren Menschen – auch das stellen wir in Wiesbaden fest – nimmt die Automobilität deutlich zu. Die älteren Menschen sind heute viel mobiler – und das ist auch gut so –; das ist ein Unterschied zu vorangegangenen Generationen. Sie nehmen häufig das Auto, weil gerade die Freizeitnutzung das Auto an vielen Stellen begünstigt.

Deswegen haben wir damit begonnen, uns neben den üblichen Mitteln und Maßnahmen aus der Verkehrswende stark mit der technischen und mit der digitalen Entwicklung auseinanderzusetzen. Wir haben beim Bundesprogramm zur Digitalisierung einen Förderantrag über einen erheblichen Betrag gestellt. Wir erneuern alle unsere Lichtsignalanlagen und versuchen so, mit insgesamt über 30 Millionen € den Verkehrsfluss im Stadtgebiet für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Wir rüsten 227 Ampelanlagen um, um für alle Verkehrsteilnehmer den Verkehrsfluss zu erhöhen und die Leistungsfähigkeit unseres Straßensystems so auszureizen, dass wir für andere Verkehre Raum gewinnen.

Um den Radverkehr zu stärken, müssen wir auf jeden Fall Radwege zulasten des Autoverkehrs und zulasten des Parkverkehrs in Anspruch nehmen; denn eine Stadt ist nicht beliebig erweiterbar. Wiesbaden ist eine historische Stadt mit einer alten und sehr schönen Bausubstanz. Da können Sie im Straßenraum nichts mehr unterbringen, es sei denn, es geht zulasten des Parkens oder des Fließverkehrs. Deswegen wurde eine Umweltspur am 1. Ring eingerichtet, dessen Belastung durch 70.000 Fahrzeuge jeder Beschreibung spottet und nichts mit einem verträglichen Stadtverkehr hat. Es war als notwendig, eine Umweltspur einzurichten, um etwas für den Busverkehr zu tun – das ist der wichtigste Ansatz –, aber auch für den Radverkehr.

Mit fast 30 % haben wir einen guten Fußverkehrsanteil. Das ist sehr erfreulich. Das heißt, die Stadt der kurzen Wege gibt es schon. Wir wollen das in Zukunft dadurch stärken, dass wir auch sehr viel mehr Wohnen in innerstädtischen Bereichen unterbringen. Die Trennung zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Einkaufen und sonstigen Dienstleistungen versuchen wir, in Wiesbaden zu überwinden. Das wird die Aufgabe der nächsten Jahre sein.

Das Ziel ist es, das Wohnen stärker in der Innenstadt zu etablieren, auch in hoch verdichteten Quartieren. Im Westend haben wir die am stärksten verdichteten Wohnquartiere Deutschlands, und trotzdem sind sie attraktiv. Das Rheingauviertel ist traumhaft schön. Die Menschen sind froh, wenn sie in diesen Bereichen der Innenstadt leben. Damit müssen wir uns intensiv auseinandersetzen: Wir müssen hier Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Naherholung und Dienstleistungen zusam-

menbringen. Das ist eine Herausforderung insbesondere für den Städtebau. Sie müssen attraktive Stadtquartiere schaffen und sie mit kurzen Wegen verbinden, um damit auch die Mobilität der Menschen nachhaltig zu verändern.

Das Thema Radverkehr ist schon mehrfach angesprochen worden. Es ist doch völlig klar, dass es bei solch einem Wetter nicht attraktiv ist, auf ein Rad zu steigen, um einen Weg zurückzulegen, der in keinem Zusammenhang mit der Freizeit steht. Was war der Durchbruch beim Radverkehr, gerade auch in Wiesbaden? – Der Elektroantrieb. Es ist relativ einfach: In dem Augenblick, in dem sie beim Radfahren elektrische Unterstützung haben, sind die Menschen eher bereit, ein solches Verkehrsmittel zu nutzen. Das ist für uns auch an vielen anderen Stellen ein zentraler Punkt. Wir setzen darauf, dass wir E-Fahrzeuge im Stadtgebiet sehr viel häufiger sehen werden, auch bei vielen Menschen, die weiterhin aufs Auto angewiesen sind. Wir stellen unsere gesamte Busflotte – immerhin inzwischen 300 Busse – auf Elektroantrieb um.

Da erhoffe ich mir von der Landesregierung ein bisschen mehr Unterstützung bei der Frage, wie man das organisatorisch umsetzen kann. Wir haben eine ganz gute Förderung vom Bund für diese Maßnahmen, aber es scheitert häufig nicht an unserem guten Willen und am Geld, das vom Bund zur Verfügung gestellt wird. Ganz aktuell wollten wir Wasserstoffbusse anschaffen, immerhin ein Investment von 175 Millionen €. Es gibt keine Fahrzeuge. Das war schon bei der Beschaffung von Wasserstoffbussen gemeinsam mit Frankfurt und Mainz so: Vier Busse waren für jede Stadt vorgesehen, also insgesamt zwölf Fahrzeuge. Damals gab es keinen Lieferanten für diese Ausschreibung. Aktuell haben wir eine Ausschreibung für zehn Busse gemacht. Jetzt haben wir endlich einen Lieferanten. Ich bin gespannt, ob die Fahrzeuge irgendwann tatsächlich auf dem Hof stehen. Die Wasserstofftankstelle, die seit zwei Jahren betriebsbereit ist, wird nur gelegentlich genutzt.

Das Gleiche gilt für Range-Extender-Wasserstoffbusse. Wir haben uns überlegt, bei den Gelenkbussen wäre es sinnvoll, nicht nur auf einen batterieelektrischen Antrieb zu schauen, sondern auch zu versuchen, mithilfe eines Brennstoffzellenantriebs die Reichweiten zu erhöhen, die wir in Wiesbaden, auch mit Blick auf die Topographie, erreichen müssen. Wir machen uns Gedanken darüber, wie wir das technisch umsetzen. Wir haben im letzten Herbst eine Ausschreibung dazu gemacht. Es gab kein Angebot. Es war eine europaweite Ausschreibung, und es gab kein Angebot. Auf Nachfragen kam von den Herstellern die Antwort, sie hätten vorgehabt, irgendwann im Winter 2020/2021 erste Prototypen am Laufen zu haben, aber das ist bis heute kaum der Fall. Die avisierten Lieferzeiten sind jetzt mindestens ein oder zwei Jahre nach hinten gerutscht. Vielleicht gehen wir wieder in Richtung der batterieelektrisch betriebenen Gelenkbusse, bei denen sich inzwischen auch einiges getan hat.

Es ist schwierig, die Mentalität der Verkehrsteilnehmer auf allen Ebenen zu beeinflussen. Auch das ist eine klare Erkenntnis. Es geht nicht nur um den Pendler. Der könnte seine Mobilität relativ einfach verändern, weil er jeden Tag denselben Weg zurücklegt. Insbesondere geht es aber um alle sonstigen Verkehre. Zwei Drittel der Verkehre sind Freizeitverkehre, gewerbliche Verkehre, Wirtschaftsverkehre oder Fahrten, die zum Einzelhandel oder zum Dienstleister führen. Diese Verkehre zu beeinflussen ist sehr schwierig.

Deswegen sind wir sehr stark in Richtung technische Lösungen unterwegs. Die Digitalisierung unserer Lichtsignalanlagen und die Elektrifizierung unserer Busflotte habe ich angesprochen. Aber auch eine starke Elektrisierung der gesamten Autoverkehrsflotte in Wiesbaden ist unser Fokus. Ich bin sehr froh, dass die Bundesregierung im letzten Jahr eine sehr starke Förderung für Elektrofahrzeuge ausgerufen hat. Zuvor war das eine völlig zu vernachlässigende Größe. Inzwischen boomt das Ganze. Wir werden mit Anfragen aus der Bevölkerung überhäuft. Die Menschen wollen wissen, wo denn, bitte schön, die Ladeinfrastruktur dazu ist. Das ist eine wichtige Aufgabe, die wir als Kommune insbesondere in Zusammenarbeit mit unseren Energieversorgern in Angriff nehmen wollen.

Was aber völlig absurd ist: Versuchen Sie einmal – ich habe seit einiger Zeit ein Elektrofahrzeug –, an den im Stadtgebiet verteilten Ladesäulen, oder auch darüber hinaus, einen Ladevorgang zu starten. Da sind winzig kleine QR-Codes an der Ladesäule, die nicht funktionieren. Ich sage einmal: Wir sind da wirklich noch im Nirwana unterwegs. Ich stelle mir einen ganz normalen Bürger vor, der nicht jeden Tag unterwegs ist – wobei das inzwischen sehr gut funktioniert; jeder kann damit umgehen. Die 3.000 oder 5.000 Funktionalitäten davon beherrscht allerdings niemand. Da sind solche Sachen aber drin, und das müssen wir auf den Weg bringen.

Es ist ein Witz – ich bin froh, dass Prof. Ringat nicht anwesend ist –, dass wir beim RMV noch keine Mobilitäts-App haben. In Wiesbaden haben wir vor drei Jahren eine eigene Entwicklung beerdigt – was sehr sinnvoll war – und wollte uns gemeinsam mit dem RMV auf den Weg machen. Ich hoffe, dass wir in diesem Jahr endlich so weit kommen; denn das ist die Zukunft. Das Smartphone ist eine Erfolgsgeschichte in allen Lebensbereichen unserer Gesellschaft. Hier müssen wir Mobilität unterbringen, und zwar in der Qualität, dass jeder, auch ein älterer Mitbürger, in der Lage ist, diese Funktionalitäten zu nutzen. Die Intermodalität – wenn ich mehrere Verkehrsmittel kombiniere – muss funktionieren.

Auch hier eine kleine Anekdote aus einem Scheitern in Wiesbaden: Wir haben zusammen mit Mainz ein Fahrradverleihsystem entwickelt. Bis heute können Sie das nicht vernünftig über eine App buchen. Was ist der Effekt? – Es wird immer weniger angenommen. Wir haben in Wiesbaden drei Anbieter von E-Tretrollern. Wie funktioniert das? – Ich habe es mehrfach messen lassen: Sie sind in 55 Sekunden online und können das Fahrzeug buchen. Das ist die Zukunft. Dorthin müssen wir; da sollten Sie uns unterstützen. – Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr Kowol, vielen Dank für Ihre Ausführungen. – Wer hat eine Frage? – Frau Prof. Lenz, bitte schön.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich habe jetzt ganz oft das Wort „Digitalisierung“ gehört. Es war Herr Kowol, der darauf hingewiesen hat, dass man bei der Digitalisierung alle mitnehmen sollte, gerade auch die älteren Menschen. Ich würde gern von denjenigen, die präsentiert haben, wissen, ob es für die älteren Menschen eine Alternative zur Digitalisierung gibt, um einen Zugang zu den

Angeboten zu schaffen – ein Zugang, der nicht unbedingt über das Smartphone geht, sondern irgendwelche anderen Möglichkeiten nutzt. Wenn wir uns die Zahlen für Deutschland anschauen, sehen wir, dass ältere Menschen einen wesentlich schlechteren Zugang gerade zu Apps haben bzw. zu Diensten, die sie mit Apps aktivieren müssen. Ganz besonders davon betroffen sind ältere Frauen, nicht nur weil sie das nicht können oder weil sie nicht technikaffin, sondern einfach weil das auch Geld kostet. Ein Smartphone kostet Geld. Es gibt bestimmt viele Ideen, wie man das umgehen kann oder wie man eine Alternative schaffen kann. Das würde ich gern wissen.

Abg. **Elke Barth**: Ich habe mit Interesse gehört, was Sie über die Schwierigkeiten mit öffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Mobilität gesagt haben. Wir alle wissen, dass, wenn 30 % aller Pkw mit E-Mobilität fahren würden, Ende Gelände wäre in unseren Städten. Das ist eine Herausforderung für die Stadtwerke. Aber es sind verschiedene Akteure daran beteiligt. Sie sprechen jetzt von der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Die meisten Menschen laden ihr Auto noch am liebsten zu Hause auf; sie haben dann eine Ladebox am Haus.

Aber es gibt sehr viele Menschen, die keinen privaten Parkplatz haben. Ich habe neulich in der WIBank, als es uns um das Wohnungswesen ging, die Vertreter der Wohnungsgesellschaften, von GWH über ABG bis zu NH, angesprochen und sie gefragt, was sie tun, um eine Ladeinfrastruktur für ihre Mieter aufzubauen, wobei es etwas mehr als die zwei Alibistationen sein sollten. Bei uns im Landtag sind es inzwischen vier. Ich gehe davon aus, aufgrund der neuen Dienstwagenrichtlinien wird der Anteil an E-Mobilität ab diesem Jahr explosionsartig steigen. Ich habe das Gefühl, dass wir hier so ein Schwarzer-Peter-Spiel haben. Die Vertreter der Wohnungsgesellschaften haben gesagt: Wir können erst einmal nichts machen. Es gibt in den Tiefgaragen riesengroße Probleme mit dem Brandschutz; wir wissen noch gar nicht, wie wir da vorgehen. Solange Städte und Kommunen noch nicht den Ausbau der Netze vorangetrieben haben, brauchen wir uns nicht damit zu befassen.

Ich ahne schon den Kollaps, zu dem es kommen wird. Gibt es eine Möglichkeit, eine konzertierte Aktion zu machen? Wie bringen wir die verschiedenen Akteure, die notwendig sind, an einen Tisch: die Kommune, die Stadtwerke, die Wohnungsgesellschaften, auch die verschiedenen öffentlichen Anbieter – Sie haben die Schwierigkeiten mit den QR-Codes beschrieben? Wie bringen wir die an einen Tisch, damit auch das passiert, was wir uns wünschen, nämlich dass der Anteil an E-Mobilität steigt? – Übrigens meine ich tatsächlich mit E-Mobilität zurückgelegte Kilometer. Es kann nicht sein, dass zwar jetzt Hybridautos vermehrt zugelassen werden, diese aber gar nicht mit E-Mobilität genutzt werden.

SV Prof. **Dr.-Ing. Petra K. Schäfer**: Ich habe ein Statement und eine Frage. Beide beschäftigen sich mit Corona. Mein Statement: Der Autoverkehr wird, wie es Herr Follmer schon ein bisschen angedeutet hat, zunehmen. Ich denke, es wird sich auch im Wohnungswesen etwas tun: Menschen, die Probleme, sich im Ballungsraum eine Wohnung oder ein Haus zu kaufen, also sich Eigentum zu schaffen, werden in die ländlichen Räume ziehen, wobei sie mit dem Homeoffice

planen, und dann wieder in die Stadt fahren. Ich fand die Kombination aus den Darstellungen von Herrn Kötter und Herrn Follmer sehr gut; es hat gezeigt, dass der aus dem ländlichen Raum kommende Autoverkehr dann wieder stärker wird. Das sollten wir mit im Blick behalten.

Herr Follmer hat es gesagt: Corona bedeutet, dass es mehr Fahrzeuge gibt. Die Zahl der Zweifahrzeuge nimmt zu, weil einfach die Tarife nicht zum Homeoffice passen. Ein Monatsticket zu kaufen lohnt sich nicht mehr, wenn man nur dreimal die Woche in die Stadt fährt. Der Vertreter des RMV ist nicht anwesend. Auf jeden Fall geht an Frau Georgi die Frage, ob es Ideen für neue Tarife gibt, mit denen man das Problem lösen kann.

Frau **Georgi**: Ich fange mit der Frage zu den Tarifen an. Das ist in der Tat ein Thema, an dem der RMV arbeitet. Es soll ein Tarifangebot geben, das auch den Pendlern, die nicht mehr täglich ins Büro fahren, die Möglichkeit, ein günstiges Ticket zu erwerben. Der RMV arbeitet bereits daran, ein Angebot zu schaffen.

Zu dem Thema Ladeinfrastruktur nur so viel: Sie haben gesagt, es geht um den öffentlichen Raum und auch um die, die keinen eigenen Parkplatz haben. Aber die Umfragen zeigen, dass 80 % entweder zu Hause oder beim Arbeitgeber – ich glaube, da sind auch die Arbeitgeber gefragt – laden können. Für die restlichen 20 % ist das in der Tat ein Thema, gerade in den Städten. Da sind wir wieder bei dem, was Herr Kowol im Zusammenhang mit dem verdichteten Räumen sagte. Aus meiner Sicht sind da Konzepte gefragt, bei denen man wieder bei den Hubs landet. Ich glaube, die schlaue Idee dazu ist, nicht jeden Straßenzug mit Ladesäulen zuzupflastern. Das wird sowieso nicht funktionieren. In Offenbach z. B. gab es die Idee, die Laternen für die Einrichtung von Ladepunkten zu nutzen. Aber das Netz ist gar nicht dafür ausgelegt. Die Laternen werden erst abends eingeschaltet; sie sind also nur abends und nachts mit Strom versorgt. Also funktioniert das schon einmal nicht. Die Idee ist daher, Lade-Hubs zu installieren, die dann auch Mobilitäts-Hubs oder Mobilitätsstationen werden können. Zumindest für die Städte ist das eine Überlegung, die man weiterverfolgen sollte.

Zugang von Älteren: Ich denke, dass diese Apps eine Variante des Zugangs sind. Es darf aber nicht der einzige Zugang sein. Es muss schon so sein, dass auch die Kunden, die nicht technikaffin sind, eine Möglichkeit haben, diese Angebote zu nutzen. In Offenbach z. B. gibt es eine Mobilitätszentrale, in der man alle diese Angebote bekommen kann. Es muss eine Möglichkeit geben, das für alle zugänglich zu machen.

Herr **Kowol**: Zum Zugang für Ältere: Das Smartphone ist sehr schlau. Sie können schon heute mit Ihrem Smartphone reden, und wenn Sie das für ältere Herrschaften entsprechend einrichten, können diese über einen Dialog jede Funktionalität dieses Gerätes aufrufen. Das wird jetzt noch eine kleine Herausforderung für die Anbieter sein. Aber ich sage Ihnen, in zwei, drei, vier oder fünf Jahren wird Ihr Smartphone, ohne dass Sie es überhaupt in die Hand nehmen, alle Funktio-

nalitäten, die Sie haben wollen, auf simpelste Art und Weise per Sprachsteuerung anbieten können. Das heißt, Sie brauchen keine Kenntnisse über dieses Gerät. Das haben wir sowieso nicht. Wir können drei oder vier Apps aufrufen, und das war es dann auch schon. Deswegen glaube ich, das wird auf diese Art und Weise möglich sein.

Zu dem Thema Zugang im Zusammenhang mit den Kosten: Das muss man sich in der Tat anschauen. Aber ich glaube, dass, da es doch immer weiter um sich greift, im alltäglichen Leben der Zugang für alle Menschen mit der entsprechenden Unterstützung möglich sein wird. Wir kommen in allen Lebensbereichen unserer Gesellschaft um dieses Smartphone mit seiner Multifunktionalität nicht mehr herum.

Zu dem Thema öffentliche Ladeinfrastruktur: Der Freiberufler, der jeden Tag 500 km fährt, hat entweder einen Tesla – der schafft es, vollumfänglich bundesweit oder sogar europaweit unterwegs zu sein –, oder er fährt in den nächsten drei bis fünf Jahren weiterhin ein Auto mit einem Verbrennungsmotor, weil der Diesel unschlagbar ist, was die Reichweiten anbelangt. Aber das ist der Ausnahmefall. Die Regel ist, dass man wenige Kilometer pro Tag fährt, sei es als Pendler, im Freizeit- oder im sonstigen Wirtschaftsverkehr. Dafür können wir die Ladeinfrastruktur sehr schnell ausbauen. Ich bin sehr sicher, dass unsere Stadtwerke und unsere Stromversorger dafür hervorragend ausgestattet sind und die Voraussetzungen dafür besitzen. Sie müssen es nur machen, und dafür müssen die Rahmenbedingungen einfach noch etwas besser werden. Da ist auch das Land Hessen gefragt.

Abg. **Jan Schalauske**: Vielen Dank für die Vorträge, die wir bisher gehört haben: für die Zahlen und Fakten. Ich möchte versuchen, das ein bisschen zu verbinden und daraus zwei Fragen zu entwickeln. Wenn ich Herrn Follmer richtig verstanden habe, ist es insgesamt so, dass der Fußverkehr von großer Bedeutung ist. Er wird aber häufig unterschätzt. Wahrscheinlich hat das Zu-Fuß-Gehen auch eher auf kommunaler Ebene eine große Bedeutung. Einen interkommunalen oder regionalen Fußverkehr wird es wohl weniger geben.

Sie haben auch gesagt, dass man die Multimobilität auch nicht überschätzen sollte. Dass viele Menschen ganz verschiedene Verkehrsmittel nutzen – heute dies und morgen das –, ist, zumindest bei einer Wegstrecke, eine Idee, die doch nicht die Bedeutung hat, die man allgemein angenommen hatte. Dass das Auto in der Pandemie an Bedeutung gewonnen habe, führt mich zu der Frage, ob diese drei Einschätzungen auf der Ebene der Kommune einen noch etwas grundsätzlicheren Perspektivwechsel bedingen.

Meine Fragen an Herrn Kowol und Frau Georgi sind: Wenn diese Einschätzungen von Herrn Follmer zuträfen, würde das nicht auch bedeuten, dass wir auf der Ebene der Kommunen mit Blick auf Förderprogramme von Bund und Land eine größere Priorität auf den Fußverkehr setzen, also unsere Städte für das Zu-Fuß-Gehen machen müssten? Gingen diese Orientierungen – also diese Fixierung auf Hubs und Multimobilität –, über die wir in den spannenden Ausführungen der Vertreter der übergeordneten Gebietskörperschaften gehört haben, dann möglicherweise an den

Bedürfnissen vorbei? Wenn die Bedeutung des Autoverkehrs nach der Pandemie wieder zugenommen hat und wir zu einer Renaissance des Autos kommen, stellt das dann nicht die Kommunen vor große Herausforderungen und Probleme? – Herr Kowol, Sie haben für Wiesbaden, eine autozentrierte Stadt, gesprochen. Das müsste Sie bedenklich stimmen.

Dann sprechen wir über die zunehmende E-Mobilität. Hier will ich an die Frage von Frau Barth anknüpfen. Frau Georgi, ich denke, im öffentlichen Bereich ist es relativ unstrittig, dass das ein guter Beitrag sein kann. Eine Konzentrierung der E-Mobilität auf den Motorisierten Individualverkehr mag die Abgasprobleme lösen, aber zementiert sie nicht die Mobilitätsprobleme im städtischen Raum, in dem der Individualverkehr sehr viel Platz einnimmt? – Ich fände es ganz spannend, wenn wir versuchten, die Ausgangsbemerkungen von Herrn Follmer mit der Darstellung der Realität in den Kommunen zu verbinden und dazu eine Einschätzung von Ihnen zu bekommen.

Abg. **Oliver Stirböck:** Herr Kowol, ich teile Ihre Positionen zur Digitalisierung, die Sie vorgetragen haben, und auch Ihre Kritik an der sogenannten Mobilitäts-App des Rhein-Main-Verkehrsverbunds. Ich frage mich aber – und frage Sie daher –, ob es wirklich die Aufgabe der Verkehrsverbünde ist, solche Apps zu erstellen. Wäre es nicht sinnvoller, eine Art Strategiewechsel dahingehend vorzunehmen, dass sowohl die Kommunen als auch der RMV die Daten offen, also als Open Data, zur Verfügung stellen und somit für App-Entwickler die Möglichkeit besteht, selbst Mobilitäts-Apps zu entwickeln? – Dass öffentliche Verbünde dazu in der Lage sind, immer auf der Höhe der Zeit zu bleiben, bezweifle ich doch. Dahinter setze ich ein Fragezeichen.

Frau Georgi, vielen Dank für Ihren Appell an das Land und den Hinweis darauf, dass die Kommunen allein nicht in der Lage sein werden, die Verkehrswende zu tragen. Der 7,5-Minuten-Bustakt z. B., den Offenbach eingeführt hat, wird auf Dauer nicht finanzierbar sein. Das wird in vielen Kommunen so sein, wenn das Land dort nicht ein bisschen mehr Verantwortung übernimmt. Aber ich habe jetzt eine andere Frage an Sie: Sie haben auch das Thema Car-Sharing erwähnt. Ist es wirklich die Aufgabe der Kommunen oder der öffentlichen Hand, dort Angebote zur Verfügung zu stellen, oder sollte man da nicht stärker nur auf die Rahmensetzung achten; weil die großen Anbieter, die auf dem Markt sind, gewisse Größenvorteile gegenüber lokalen Stand-alone-Lösungen haben?

SV **Dieter Posch:** Um auf Wiesbaden zu sprechen zu kommen: Das ist problembehaftet, nachdem zweimal bestimmte Experimente am Bevölkerungswillen gescheitert sind. Sie haben zwei ganz interessante Daten genannt: Ein Drittel sind Pendler, und zwei Drittel der Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs kommen aus ganz unterschiedlichen Bereichen. Bei Pendlern werden Sie es am ehesten hinbekommen, weil bestimmte Zeiten gleich sind, sodass ein großes Transportmittel, der Busverkehr beispielsweise, so etwas realisieren kann. Der ÖPNV wird insgesamt dann erfolgreicher sein, wenn er sich in der Qualität dem IV annähert.

Deswegen diskutieren wir über bestimmte Formen von On-demand-Diensten, die den individuellen Bedürfnissen des Beförderungswilligen möglicherweise eher entsprechen. Gibt es derartige Überlegungen auch bei Ihnen? – Je mehr On-demand-Verkehre ich habe, desto mehr Fahrzeuge habe ich auch im Einsatz. Diese Fahrzeuge müssen dann eine umweltfreundliche Antriebsform haben. Aber es würde den Bedürfnissen der Fahrgäste am ehesten gerecht werden, eine Leistung geboten zu bekommen, die der des Individualverkehrs näher kommt, wie man insbesondere feststellt, wenn man daran denkt, dass die neuen – die im Moment noch keiner ausprobieren konnte – eine Weiterentwicklung der Anrufsammeltaxen sind. Spielt das in Ihren Überlegungen eine Rolle?

Herr **Kowol**: Zu dem Thema Zu-Fuß-Gehen: Das spielt in einer Stadt, vor allen Dingen in den Stadtzentren – Innenstadt-, aber auch Stadtteilzentren –, eine große Rolle. Nur haben wir leider einen gegenläufigen Trend, den Herr Follmer schon angesprochen hat: Das ist die Entfernung, die zurückgelegt wird. Sie können beim Fußverkehr nur begrenzte Entfernungen zurücklegen. Deswegen muss man in einer Stadt verschiedene Verkehrsbedürfnisse zusammenpacken. Daher habe ich mich dafür ausgesprochen, das Wohnen in der Innenstadt zu stärken, auch durchaus in fußläufigen Entfernungen. Herr Kötter hat die Entfernung von fünf Minuten bis zur ÖPNV-Haltestelle genannt. Das sind rund 300 m. Das ist nicht sehr viel. Der Fußgänger muss schon bereit sein, ein paar Meter mehr zu laufen, um, wenn er denn da wohnt, die innerstädtischen Quartiere mit allen sonstigen Bedarfen nach Mobilität und Zielen zu verbinden. Es ist eine wesentliche Voraussetzung für die Stadtentwicklung in der Zukunft, das zusammenzuführen und damit auch zu ermöglichen, viele Wege zu Fuß zurückzulegen.

Ansonsten bin ich eher pessimistisch, wenn ich mir die Pendlerbeziehungen, aber auch die Verbindungen zwischen Stadt und Land anschau. Es gibt wieder einen gewissen Trend, aufs Land zu ziehen. Ich bin viel in der Region unterwegs, meistens mit dem Rennrad. Ich bin immer überrascht, wenn ich sehe, welche Baugebiete gerade entwickelt werden. Im Hunsrück sind es, glaube ich, 39 € pro Quadratmeter, voll erschlossen. Das weckt Begehrlichkeiten. Wir werden Menschen erleben, die, wie es schon einmal in den Sechziger-, Siebziger und in den frühen Achtzigerjahren der Fall war, dorthin ziehen, in der Erwartung, mit dem Auto mobil zu sein und vielleicht auch gelegentlich ein ÖPNV-Angebot zu nutzen. Aber diese Entfernungen, die dann zurückgelegt werden, sprechen voll gegen den Trend, zu Fuß zu gehen. Den kann man nur in innerstädtischen Quartieren realisieren. Das ist ein Spannungsfeld, mit dem wir uns auseinandersetzen müssen.

Zur E-Mobilität und dem Platzbedarf: Ich glaube, dass wir grundsätzlich in allen Bereichen elektrifizierte Fahrzeuge brauchen. Das ist zwingend notwendig, nicht nur mit Blick auf den Klimaschutz, sondern auch für die Luftreinhaltung. Den Platz, den Sie dann in innerstädtischen Bereichen immer noch für Elektrofahrzeuge benötigen, muss man einfach anders verteilen. Ich wäre sehr froh, wenn wir keinen Parksuchverkehr mehr in Wiesbaden hätten. Es gibt Untersuchungen, wonach zwischen 20 und 50 % aller Fahrten Parksuchverkehre sind. Wir haben heute die digitale Möglichkeit, jeden Parkplatz zu erfassen und anzubieten.

Hier brauche ich ein Preismodell, hier brauche ich neue Geschäftsmodelle, und dann könnten sogar gegen eine bestimmte Gebühr in privaten Parkgaragen Parkplätze am Markt vergeben werden. In Wiesbaden haben wir viele Parkhäuser rund um die Innenstadt. Wenn die mit einem entsprechenden digitalen Modell dahinter gezielt angefahren würden, wären wir einen Teil der Wege in der Innenstadt los. Die Menschen würden gezielt Parkplätze zu bestimmten Preisen ansteuern. Das alles kann man auf seinem Display erkennen. Alle großen Autohersteller sind dazu in der Lage. Es fehlt nur die Schnittstelle zu den Kommunen und zu den Daten: Wo sind Parkplätze zu welchem Preis, und in welcher Qualität stehen sie zur Verfügung? – Das ist eine Herausforderung. In der Digitalisierung sehe ich viele Möglichkeiten, Parksuchverkehre dramatisch zu reduzieren und mit Preismodellen parklenkend zu wirken. Das heißt, man fährt dahin, wo es kostengünstig ist. Das ist dann mit einem Fußweg zum eigentlichen Ziel verbunden. Die Menschen gelangen dann, selbst wenn sie das Auto nutzen, auf kurzen Wegen zu ihren Zielen. Gleichzeitig bekomme ich das Verkehrsgeschehen eher in den Griff, als es derzeit in Wiesbaden mit den vielen Parksuchverkehren der Fall ist.

Open Data: Das ist eine gute Frage. Ich denke, dass der RMV hier Vorreiter sein sollte. Es wird irgendwann einmal die Frage gestellt werden, ob das auf einer anderen Ebene – privatwirtschaftlich – genauso gut zu organisieren wäre. Aber ich denke – das zeigen alle großen Entwicklungen –, die Vorreiterrolle sollte die öffentliche Hand, hier mit dem Rhein-Main-Verkehrs-Verbund, innehaben, damit es barrierefrei wird und damit es für alle Mobilitätsangebote ein Angebot mit einer App gibt, das kundenfreundlich aufgebaut ist. Dass sich irgendwann ein kleiner Wettbewerb darum ergeben könnte, welche Plattformen wirklich in der Lage sind, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vollumfänglich abzubilden, bis hin zur Barrierefreiheit für ältere Menschen, wird sich zeigen.

Herr Posch, On-demand-Verkehre sind ein spannendes Thema. Wir haben ausgerechnet, dass uns das ein Schweinegeld kostet. Das wird richtig teuer. Es ist meines Erachtens erst dann sinnvoll, wenn wir autonome Fahrzeuge haben. Erst das autonome Fahrzeug macht das möglich, vielleicht am Anfang, weil wir die Komplexität der Verkehrssicherheit berücksichtigen müssen, auf bestimmten Stammstrecken, die überschaubar sind und bei denen Menschen wissen, dass sie mitgenommen werden, sobald sie am Straßenrand stehen, oder dass ihnen auf ihrem Smartphone angezeigt wird: In drei Minuten fährt einer vorbei, stell dich hin. Dein Smartphone hat mithilfe der Sprachsteuerung das Fahrzeug schon darüber informiert, dass es an der und der Ecke halten soll; über die GPS-Daten wirst du mitgenommen. – Das ist eine Barrierefreiheit, wie ich sie mir wünsche.

Aber es geht erst dann, wenn diese Fahrzeuge autonom unterwegs sind. Im Moment ist es unglaublich teuer, einen Fahrer für wenige Fahrgäste stundenlang durch die Stadt zu schicken. Auf keinen Fall wollen wir damit unser vorhandenes Bussystem kannibalisieren; denn das wäre ein Schritt zurück. On-demand-Verkehr spielt in der Zukunft eine Rolle – das ist überhaupt keine Frage –, aber erst, wenn autonom fahrende Fahrzeuge auf dem Markt verfügbar sind. Level 3 haben wir schon. Das wird jetzt sehr schnell gehen. Ich beobachte das seit über 20 Jahren. Die ersten 15 Jahre waren sehr ernüchternd, aber jetzt scheint einiges in Bewegung zu sein, sodass man neue Mobilitätsangebote mit On-demand-Angeboten kombinieren kann.

Frau **Georgi**: Ich kann nur das unterstützen, was Herr Kowol eben zu den On-demand-Verkehren in den Großstädten gesagt hat. Ich glaube, wir müssen da sehr genau hinschauen. Im Moment ist das noch sehr teuer wegen der Infrastruktur: Man braucht die Fahrzeuge zusätzlich, die man dann über den ganzen Tag nicht einsetzen kann. Von daher denke ich auch, das wird noch eine Weile dauern. Da bin ich völlig bei Ihnen. Sobald wir das autonome Fahren haben, wird das attraktiv.

E-Mobilität ist sicher nicht das Allheilmittel. Es nutzt nichts, wenn wir die Benziner 1 : 1 gegen E-Autos austauschen. Da ist keinem mit geholfen. Deswegen denke ich, dass das Thema Car-Sharing da eine entscheidende Rolle spielen kann. Aber auch da sind die Städte gefragt; denn da sind wir wieder bei dem Platzangebot. Wir müssen Plätze zur Verfügung stellen, auf denen die Car-Sharing-Autos stehen können, wo man sie sich holen kann. Deswegen sagte ich vorhin, es geht mehr um die Verfügbarkeit als um den Besitz. Wenn ich weiß, dass ich überall meine Fahrten erledigen kann, und zwar mit einem einfachen Zugang, lasse ich mich vielleicht eher überzeugen, dass ich kein eigenes Fahrzeug mehr benötige.

Herr Stirböck, Sie hatten nach dem Car-Sharing gefragt: ob es notwendig ist, dass eine Kommune oder ein kommunales Unternehmen das anbietet. Wenn Sie auf die eMobil-Stationen abgezielt haben: Da ist die Besonderheit, dass es einen E-Antrieb gibt. Wir arbeiten da sehr eng mit einem großen Car-Sharer zusammen. Aber ich bin da völlig bei Ihnen: Sobald es Anbieter auf dem Markt gibt, muss die Kommune das nicht machen. Aber ich glaube, die Kommune und die öffentliche Hand sind oft gefragt – Herr Kowol hat das eben auch gesagt –, Anstöße zu geben und an der einen oder anderen Stelle den Vorreiter zu machen. Sie können sich aus meiner Sicht aber zurückziehen, wenn es andere Anbieter gibt.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Mir hat Herrn Kowols Aussage sehr gut gefallen, dass die Kommunen die Orte der Verkehrswende sein müssen bzw. dass sie am ehesten die Orte sind, wo die Verkehrswende beginnt, was wir in den vergangenen Jahrzehnten auch schon haben beobachten können – in verschiedenen Kommunen auf jeden Fall. Ich habe mich gefragt, was eigentlich die Organisationseinheit der Verkehrswende in den Kommunen ist: Wer soll sich damit beschäftigen, und wer macht das auch?

Wir haben gewachsene Verwaltungsstrukturen, die ganz klar am Automobil orientiert sind. Da gibt es ein großes Straßenverkehrsamt oder – Frau Georgi hat es uns vorgestellt – eine große Zuständigkeit für den öffentlichen Verkehr. Es gibt die These, das hat viel mit automobilen Strukturen zu tun, weil man einfach Platz dafür schaffen will. Gleichzeitig, dass es für Fahrrad- oder Fußverkehr – die großen Zahlen haben wir gehört – eigentlich keine vergleichbaren Verwaltungsstrukturen gibt. In vielen Kommunen gibt es zarte Pflänzchen, was den Radverkehr betrifft. Für den Fußverkehr gibt es kaum Konzepte.

Wir haben heute Morgen gehört, dass sich z. B. der Regionalverband FrankfurtRheinMain auf den Weg macht, das Thema Fußverkehr in die Kommunen zu tragen und weiterzubringen. Ich habe das Gefühl, dass die organisatorische, die personelle und vor allen Dingen die finanzielle

Ausstattung dieser Verkehrsträger, die wir nun fördern wollen, extrem gering ist. Gleichzeitig beobachten wir, dass die Investitionen sehr stark von Förderprogrammen getragen werden, wie Sie uns das im Zusammenhang mit dem Förderprogramm Elektromobilität vorgestellt haben. Gibt es bei Ihnen Überlegungen, die Verkehrswende zu institutionalisieren? Wie könnte das aussehen?

Ich habe die Frage jetzt stark in eine Richtung fokussiert: die Integration der verschiedenen Verkehrsmittel. Frau Georgi, Sie sprachen vorhin vom Öko-Verbund. Das ist ein weiterer Aspekt, der schon in anderen Fragen hier auftauchte: Wie sieht es eigentlich mit anderen Aufgaben der kommunalen Verwaltungen aus? – Ich denke gerade an Stadtentwicklungen, also an Neubaugebiete, den Umgang mit Bestandsquartieren, die Aufwertung der Flächen, womit ich wieder zum Flächenverbrauch komme. Wer organisiert das denn in den Kommunen? Wer bringt das zusammen? – Wir hören so viel von integrierten Verkehrsplänen. Aber ich glaube, wir alle, die wir in der Verkehrspolitik unterwegs sind, wissen, dass sie das bisher nicht wirklich leisten können.

Abg. **Tobias Eckert:** Ich steige bei der Stadtentwicklung ein und habe an Sie beide ich eine Frage – Stichwort: Platzangebot insgesamt –: Wir reden von der Veränderung der innerstädtischen Mobilität, aber auch darüber, dass man, wenn man neue Angebote schafft, vor allem eines braucht, nämlich den entsprechenden Platz. Das stellt Anforderungen an die Stadtentwicklung, aber hängt auch mit der Frage zusammen: Wie organisiere ich nachher eine innerstädtische Diskussion? Für welchen Verkehrsträger stelle ich auf dem begrenzten Raum welche Flächen zur Verfügung? – Das war nicht nur in Wiesbaden eine heiße Diskussion.

Da hätte ich gern eine vertiefte Einschätzung von Ihrer Seite, welche Instrumente man dort braucht und welche Instrumente man im Moment hat, um diese Möglichkeiten zu schaffen. Es wurde eben gesagt, dass es in Offenbach sechs Mobilitätsstationen gibt. Das ist wahrscheinlich noch nicht die Endausbaustufe, die Sie sich vorstellen. Es geht auch darum, woran die nächsten Schritte scheitern. Mich würde interessieren, wie Sie gerade mit der begrenzten Ressource Platz in der Stadt umgehen.

Stichwort: Umstiege zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Sie sagen, Sie wollen das Umsteigen erleichtern, und zwar nicht nur für die Pendlerinnen und Pendler, sondern auch für die Einwohnerinnen und Einwohner. Was wären aus Ihrer Sicht die drei wesentlichen Qualitätsmerkmale, die wesentlich sind, um wirklich Veränderungen herbeizuführen? – Wir können sicherlich über vieles reden, aber man darf sich nicht zu viel vornehmen. Was sind die drei wesentlichen Qualitätsanforderungen, um solche Umstiege zu erleichtern? – Damit gehen, was die rechtliche Seite, aber auch darüber hinausgehende Maßnahmen betrifft, die konkreten Anforderungen der kommunalen Seite an Unterstützung durch das Land einher; denn die Frage, was die Kommune braucht, ist sicherlich richtig.

Aber es geht auch darum, was sie brauchen, um das tatsächlich auszuführen. Zum einen ist das der rechtliche Aspekt. Wo sagen sie: Wir müssten eigentlich etwas tun, aber wir können es nicht, weil wir es rechtlich nicht dürfen? Auf der anderen Seite stellt sich die Frage: Welche Möglichkeiten brauchen wir sonst noch, damit wir vor Ort die Verkehrswende in Richtung Mobilität der

Zukunft organisieren können? – Wenn Sie konkrete Anforderungen an das Land haben – Sie sitzen jetzt beim Land –: Ein Dreiklang wäre hier ganz hilfreich.

Abg. **Gernot Grumbach**: Ich möchte, wie es auch Herr Lanzendorf angedeutet hat, die Diskussion mit der in der ersten Runde verbinden; denn der Regionalverband FrankfurtRheinMain befasst sich nicht nur mit Verkehrsplanung, sondern auch mit Strukturplanung. Wenn Sie von den fünf Minuten Fußweg in der Stadtregion reden und wir das einmal umdrehen: Sie haben gesagt, Sie wollten eine Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen betreiben. Das bedeutet, dass wir nicht nur darüber reden, wie wir den anfallenden Verkehr bewältigen, sondern auch darüber, wie wir den Verkehr durch eine andere Strukturplanung reduzieren; denn der Regionalverband hat schon ein paar Ideen, was man da machen könnte.

Herr **Dr. Reinhold**: Ich spreche für die LAG ÖPNV, also für die Landesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im ÖPNV und bin Geschäftsführer der lokalen Nahverkehrsgesellschaft in Frankfurt. Ich würde gern noch einmal auf das Thema „Corona und die Finanzierung des ÖPNV“ eingehen und da die beiden Referenten, das noch ein bisschen auszuführen.

Von meiner Seite aus: Ich kann alle Zahlen und Trends, die hier genannt wurden, ganz klar bestätigen. Auch in Frankfurt haben wir im ÖPNV Fahrgäste verloren, weil sie im Homeoffice gearbeitet haben. Wir haben vor allem im Ballungsraum Fahrgäste mehr ans Fahrrad als ans Auto verloren. Die werden schon in großen Teilen wiederkommen. Noch gilt der ÖPNV ein Stück weit als nicht so sicher, auch wenn wir Studien haben, etwa die Charité-Studie, die nachweisen, dass die Sicherheit gegeben ist. Aber die Ängste der Fahrgäste sind da. Die Fahrgäste werden wiederkommen, aber wir brauchen eine weitere Attraktivitätssteigerung beim ÖPNV. Wir brauchen Angebotsverbesserungen.

Man kann klar sehen, es ist nicht sinnvoll, an der Preisschraube zu drehen. Wenn wir die Preise senken, werden wir zwar ein paar Fahrgäste gewinnen, aber wir gewinnen immer unterproportional. Das heißt, Fahrpreissenkungen werden am Ende dazu führen, dass weniger Geld in der Kasse ist, auch wenn wir mehr Fahrgäste haben. Wir haben also ein Finanzierungsthema. Wenn wir den ÖPNV attraktiver und schneller machen wollen, sind Taktverdichtungen das allerwichtigste Mittel. Letztlich gilt das, egal wo man ist, im Ballungsraum wie auch im ländlichen Raum und in kleineren Städten. Taktverdichtungen sind für die Fahrgäste das Wichtigste. Aber sie kosten auch wieder Geld.

Damit kommen wir zu dem Problem, dass sich im ÖPNV ohnehin schon eine Schere zwischen Kosten und Einnahmen öffnet. Die Kostenentwicklungen sind nun einmal da. Die Unternehmen haben eine hohe Effizienz. Man kann nicht glauben, dass man noch viel mit Effizienzsteigerungen in den Unternehmen erreicht. Das ist ausgelutscht. Die Kosten und die Fahrerlöhne steigen. Es war eine gemeinsame Entscheidung nach den Forderungen, die es gab, und weil man den Job

des Fahrers attraktiv machen wollte, dass die Fahrerlöhne weiter steigen. Dafür gab es Tarifabschlüsse. Das kostet Geld. Wenn wir alternative Antriebe einsetzen, bringt uns das keine zusätzlichen Fahrgäste im ÖPNV, aber es kostet Geld. Ein Elektrobus ist doppelt so teuer, ein Brennstoffzellenbus ist dreimal so teuer. Außerdem brauchen wir wegen der Reichweiten mehr Fahrzeuge. Auch das kostet also Geld. Dann haben wir noch den Wunsch, dass wir die Fahrpreise senken, um mehr Fahrgäste zu gewinnen.

Das kostet, wie gerade ausgeführt, auch Geld. Wir haben also ein richtig heftiges Finanzierungsthema im ÖPNV. Dazu brauchen wir das Land. Auch die Kommunen brauchen da das Land. Anders wird es nicht gehen. Politisch wird man sich die Frage stellen, ob wir uns alternative Finanzierungsformen vorstellen können, dass wir z. B. den Nutznießer oder auch die Allgemeinheit stärker an den Kosten des ÖPNV beteiligen wollen. Wenn wir die Verkehrswende weiterhin wollen, brauchen wir für den ÖPNV mehr Geld, als wir bislang zur Verfügung haben. Wir brauchen mehr Geld wegen der sich öffnenden Schere zwischen Einnahmen und Kosten. Wenn wir die Attraktivität weiter steigern wollen, brauchen wir leider noch mehr Geld. Das ist keine tolle Botschaft, aber diese Botschaft kann ich Ihnen mitgeben. Die Frage richtet sich an meine Kollegen: Können sie das bestätigen?

SV Dr. Jutta Deffner: Meine Frage bezieht sich auf einen Aspekt, der bei beiden von Ihnen aufgetaucht ist. Sie haben sehr gut beschrieben, welche wichtige Rolle der Ausbau der Multimodalität spielt, dass es eben um die Möglichkeit, sich fortzubewegen, geht und nicht um die private Verfügbarkeit von vielen einzelnen Verkehrsmitteln. Bei Wiesbaden, Herr Kowol, habe ich stark herausgehört, dass durch das Scheitern der Citybahn Sie sich jetzt hauptsächlich auf – ich sage etwas überspitzt – Effizienzmaßnahmen fokussieren, auf technische Maßnahmen, um auszunutzen, was da ist, ob man jetzt das Parken effizienter macht, ob man die Lichtsignalanlagen anders steuert, dass der Verkehr gut fließen kann.

In der Verkehrsverhaltensforschung gibt es gängige Modelle, wonach drei Elemente für eine Verhaltensänderung wichtig sind. Das sind einmal die Gelegenheiten. Darüber haben wir jetzt viel gehört: Welche Angebote braucht es, welche Infrastrukturen? Wir haben auch die Motivation als zweites Element angesprochen: Was ist der persönliche Nutzen, den ich habe? Komfort, Zeitgewinn, Zeitgeist usw. Aber wie sehen Sie das Element Kompetenz? Um sich multimodal fortzubewegen, braucht es Kompetenzen. Das ist nicht einfach Verkehrs- oder Mobilitätserziehung, sondern das ist etwas anderes, nämlich wie ich diese Systeme bediene. Nicht nur ältere Menschen haben vielleicht damit Probleme, sondern wir müssen unsere Verkehrsverhaltensroutinen verändern. Da spielt Kompetenz eine wichtige Rolle. Mich würde interessieren: Beschäftigen Sie sich damit? Sehen Sie das überhaupt als Aufgabe? Und wer sollte sich Ihrer Ansicht nach damit stärker beschäftigen in den Kommunen, aber vielleicht auch auf Landesebene, damit dieser Kompetenzaufbau zu einer anderen Verkehrsroutine stattfinden kann?

Frau **Georgi**: Das ist ein bunter Strauß an Fragen. Ich würde gern zunächst bei Prof. Lanzendorf anknüpfen und dann die Fragen abarbeiten.

„Wer soll sich in der Stadt darum kümmern?“ war, glaube ich, Ihre Kernfrage. Wir versuchen seit vielen Jahren, das zu verknüpfen; das haben Sie ja auch gesagt. Es gibt Verkehrsmanagementpläne, Nobilitätspläne, Nahverkehrspläne usw. in jeder Stadt. Die Verknüpfung ist immer der schwierige Punkt gewesen, die Nahtstellen und dann das gemeinsame Umsetzen. Ich weiß gar nicht, ob ich das erzählen darf. Herr Stirböck, ich schaue jetzt zu Ihnen. Es gibt eine Idee in Offenbach, wie man das besser machen kann. – Sie nicken. Ich gehe davon aus, dass ich es sagen darf. In Offenbach hat die neue Koalition beschlossen, dass es ein Amt für Mobilität geben wird, in dem genau diese Punkte aufgegriffen werden sollen, damit es besser zusammenläuft, besser verknüpft wird. Das halte ich für eine sehr überfällige Maßnahme. Ich hoffe, dass es dann für alle Beteiligten einfacher wird.

Ein Riesenthema in den Städten ist immer wieder das Thema Platz. Für was wird der geringe Platz in den Städten verwendet? Das ist, glaube ich, auch eine Philosophiefrage, wie Stadt, Regierung, Verwaltung die Prioritäten setzen und was ihnen wichtig ist. Ich meine, dass da die Kommunen sehr viel steuern können. Ob ich jetzt noch mehr Parkhäuser in die Stadt baue oder ob ich Fußgängerzonen schaffe, sind ja zwei Extreme. Da müssen die Städte sich überlegen, was sie mit ihrem Platz anfangen wollen, um diesen auch für die Verkehrswende richtig einzusetzen. Das kann man aus meiner Sicht pauschal leider nicht beantworten.

Was braucht es, um mehr Leute in das Mobilitätssystem – so nenne ich es jetzt einmal – zu bekommen? Der Kernpunkt ist: Es muss einfach sein. Nahezu genau so einfach, wie wenn sie sich morgens den Autoschlüssel vom Brett nehmen, muss es sein, andere Verkehrsmittel zu nutzen. Ich glaube, da hilft uns die Digitalisierung. Auch für ältere Menschen gibt es da Angebote. Wir sind gerade dabei, noch mehr digitale Anzeigen zu installieren, die mit einer Sprachsteuerung funktionieren, sodass das auch vorgelesen wird. Das ist ganz wichtig für sehbeeinträchtigte Menschen, die auch die großen Anzeigen nicht mehr gut lesen können oder die bei uns am Offenbacher Marktplatz, wo alle Linien fahren, es schwer haben, sich zu orientieren. Da kann man mit Technik viel Unterstützung leisten. Trotzdem ist für mich der Kernpunkt: Es muss eine einfache Nutzung sein. Es darf nicht sein, dass man erst einen „akademischen Grad“ erwerben muss, um die Mobilität nutzen zu können.

Einen Punkt möchte ich noch unterstreichen, den Dr. Reinhold schon erwähnt hat. Was wünschen wir uns, was brauchen wir ganz dringend? Es klingt ganz banal: Das ist Geld, wenn wir Veränderungen vorantreiben sollen. Er hat es sehr anschaulich gesagt: Die Taktverdichtung kostet sehr viel Geld. Die neuen Fahrzeuge kosten Geld. Wir haben gerade jetzt in der Pandemie das Problem, dass wir nicht so viele Einnahmen haben. Auch wenn wir einen Großteil ausgeglichen bekommen haben, geschah das auf Basis von 2019. Ich kann jetzt nur für den RMV sprechen. Wir haben in den letzten Jahren Tarifsteigerungen von 1,5 % beim ÖPNV gehabt. Ich muss Ihnen, glaube ich, nicht erzählen, wie die Kostensteigerungen waren. Das Gap wird einfach immer größer, und wir können es leider nicht mit zusätzlichen Fahrgästen schließen. Schön wäre es, wenn

das im Gleichklang ginge; aber das tut es leider nicht. Deswegen ganz banal: Für die Verkehrswende brauchen wir ganz dringend finanzielle Unterstützung.

Herr **Kowol**: Dem zuletzt von Frau Georgi Gesagten kann ich mich uneingeschränkt anschließen: Wir brauchen mehr Geld. Aber ich glaube, letztendlich ist es ein Steuerungsproblem, und dann sind Sie als Land Hessen, als Landtag und Landesregierung, aber auch der Bund maßgeblich gefordert. Denn Geld ist im Prinzip da. Wir leisten uns in einer wohlhabenden Gesellschaft sehr vieles: 48 Millionen nicht Kraftfahrzeuge, sondern Kraftstehzeuge. Betrachten Sie allein das Kapital und die Kosten, die Sie dort zulassen oder die nachgefragt werden, weil man ein eigenes Fahrzeug besitzen möchte. Ich will jetzt nicht den Freiberufler wieder bemühen; der ist darauf angewiesen. Aber schauen Sie sich doch an, wie die Nutzung aussieht. Die meisten Fahrzeuge werden nicht wegen ihres Alters verschrottet, sondern weil sie nicht mehr modern sind und man ein neues gekauft hat. Schauen Sie sich einmal die Kilometerkosten eines privaten Pkw an. Ich frage viele Bürger der Stadt Wiesbaden, ob sie denn wissen, was sie pro Kilometer bezahlen. Das weiß kein Mensch. Beim ADAC kann man nachlesen: zwischen zehn Cent – das ist das billigste Auto, das ist auch sehr klein – und zwei bis drei Euro, die meisten über einem Euro pro Kilometer. Also Geld ist da. Volkswirtschaftlich gesehen können wir uns jede Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr, in einer Multimobilität ohne Probleme leisten. Man muss es nur steuern, um hier bestimmte Anreize, aber auch bestimmte Finanzierungen anders zu lenken. Das muss nicht ausschließlich zulasten des Autoverkehrs sein. Wenn Sie ein Elektrofahrzeug fahren mit 15 Kilowattstunden Verbrauch pro 100 km, liegen Sie bei dem Energieverbrauch von einem Liter Diesel. Das ist das Einliterauto im Prinzip. Wenn es ein Tesla ist, ist es ein bisschen mehr; dann sind Sie beim 1,2-Liter-Auto. Das sind doch Größenordnungen, die jede Vorstellungskraft sprengen und die volkswirtschaftlich höchst interessant sind, hier über eine, ich will nicht sagen Umverteilung – das ist der falsche Begriff –, aber über eine Steuerung einmal nachzudenken. Jemand, der einen SUV mit zehn Litern Diesel fährt – die Pick-ups brauchen ja noch mehr –, hat das 10-, 20-, 30-Fache an Energieverbrauch und eine entsprechende Mehrkostenbereitschaft zu tragen, um seine Mobilität auszuleben. Darüber müsste man nachdenken und da letztendlich dann auch steuernd eingreifen.

Zu der Frage: Wer soll die Verkehrswende in den Kommunen machen? Das ist in der Tat eine sehr gute Frage, denn die vielen Zuständigkeiten bis hin zur Stadtplanung sind noch nicht integriert in Stadtverwaltungen untergebracht, sodass man alles mitdenkt. Aber es ist gerade die Kommune, die das leisten kann, denn, ich glaube, keine andere Stelle kann das letztendlich leisten. Wir machen in Wiesbaden Stadtentwicklung häufig mit Investoren. Diese bekommen jedes Mal jetzt den Auftrag, ein Mobilitätskonzept für ihre Liegenschaft vorzulegen. Wenn 30, 40, 50 Wohnungen entstehen sollen, dann muss da zwingend ein Energie- und ein Mobilitätskonzept vorgelegt werden zu den Fragen: Wie viel Parkraum benötige ich? Wie sieht meine Mikromobilität, meine Intermodalität aus? Wie kann man hier auch Elektromobilität abbilden? Wie weit ist die nächste Bushaltestelle entfernt, und kann man nicht die Bushaltestelle zu den Menschen bringen? Das sind Fragestellungen, die über die Stadtentwicklung abzubilden sind. Wir haben ESWE Verkehr, unsere Verkehrsbetriebe, zum Mobilitätsdienstleister gemacht. Das ist ein bisschen in

der Etappe steckengeblieben. Aber ich glaube, dass auch solche Instrumente geeignet sind, in der Kommune die Verkehrswende voranzutreiben.

Zum Thema „Platz in der Stadt“: Ich habe vorhin gesagt, es gibt wenig Platz in der Stadt. Das ist schlichtweg falsch. Wir haben Platz ohne Ende. Denken Sie alle städtischen Räume ohne Parken. Das ebenerdige Parken in einer Straße oder auf einem Platz ist absoluter Irrsinn. Wir müssen in beengten Räumen das zukünftig in irgendeiner Form unterbinden. Das Auto muss entweder weg – das kriegen wir nicht so einfach hin, das ist auch nicht mein Ziel –, oder wir müssen es anders parken, und zwar in Parkangeboten, die es heute schon gibt. In Wiesbaden haben wir 6.000 Parkplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen, wir haben 11.000 im Straßenraum, eher 15.000, und wir haben fast die gleiche Zahl in privaten Parkhäusern. Wenn Sie sich anschauen, wie die Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze von privaten Liegenschaften genutzt werden, wenn es z. B. Arbeitgeber sind, dann stellen Sie fest, dass die abends und am Wochenende leer stehen. Wieso lassen wir es zu, dass der wertvolle Raum in einer Innenstadt zu 50, 60, 70 % einfach leer steht, während gleichzeitig auf der Straße ein Parksuchverkehr um die wenigen Stellplätze, die wir im Straßenraum haben, unentwegt stattfindet? Hier ist es aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll, die Bedarfe zusammenzubringen. Das war in der Vergangenheit kaum möglich. Denn Sie müssen unendlich viele Bauvorschriften beachten, wenn Sie private Parkplätze auch anderweitig nutzen wollen. Sie müssen das Ganze organisieren. Wenn Sie es – da bin ich wieder bei meiner Ausgangsthese – digitalisieren, geht es. Wenn Sie auf Ihrem Smartphone angezeigt bekommen, dass im Nachbargebäude ein Tiefgaragenstellplatz jetzt frei ist und Sie diesen für 5, 6, 7, 8, 10, 20 Stunden buchen können und Sie dann die Zugangsberechtigung zu dieser Tiefgarage ohne Probleme mit Ihrem Kennzeichen über eine Erfassung bekommen, dann ist dieser Parkplatz ein sinnvoller Parkplatz, weil er genutzt wird. Das sind Möglichkeiten, die uns die Digitalisierung eröffnet.

Zum Thema „Was ist das Qualitätsmerkmal, um Umsteigen zu erzielen?“ und zum Thema Verhalten. Da ist eigentlich die zentrale Frage: Wie können wir Menschen in ihrer Motivation und in ihrem Verhalten ändern? Beim ÖPNV und bei der Verkehrsmittelwahl spielen Zeit und Komfort eine zentrale Rolle. Der Komfort eines eigenen Autos ist durch nichts anderes – außer vielleicht durch ein Luftfahrzeug – zu toppen. Das ist so. Diese Komfortzone im eigenen Reich, in meinem eigenen Sessel, womöglich noch mit einer Rückenmassage ausgestattet, Dienstwagen kostet mich noch nicht einmal etwas, gering versteuert bestenfalls – das sind Leistungen, die wir abrufen, die genutzt werden. Diese können Sie mit keinem noch so tollen ÖPNV-On-Demand-Verkehr, Fahrradverkehr oder sonst was erreichen. Das geht einfach nicht. Also muss ich an anderen Stellschrauben drehen. Das ist insbesondere das Thema Zeit. Da haben wir leider beim ÖPNV den Nachteil, dass die Fahrzeit länger ist als im Auto. Selbst wenn ich im Stau stehe, bin ich mit dem Auto fast immer schneller. Also muss ich andere Möglichkeiten suchen, den Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu unterstützen.

Eine Möglichkeit ist die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, um besser zu meinem Ziel zu kommen. Wenn ich einen E-Tretroller nutze und direkt bis in das Geschäft, zum Arzt, zum Theater oder sonst wohin fahren kann, bin ich viel besser unterwegs als mit dem Auto, denn das muss ich irgendwo abstellen, muss mich darum kümmern, gehe dann irgendwo herum, um mich zu

orientieren usw. Die Vorteile, die wir durch eine Mischung von Mobilitätsangeboten haben, sollten wir ganz intensiv nutzen bis hin – ich komme wieder zu meinem Ausgangspunkt – den Zugangsmöglichkeiten über moderne Medien. Hier ist entscheidend der Faktor Zeit und ein höherer Komfort. Ich erreiche mein Ziel unmittelbar z. B. als Radfahrer. Ich fahre schon sehr lange Rad. Es ist doch grandios, dass ich vor jedem Geschäft mein Fahrrad abstellen kann, vor jeder Arztpraxis usw. Diese Verbindung verschiedener Verkehrsmöglichkeiten gilt es so zu optimieren, dass ich keinen nennenswerten Zeitnachteil habe, dass das Grundbedürfnis des Menschen, Energie zu sparen, dabei auch noch befriedigt wird und dass wir am Ende die Menschen davon überzeugen – das dürfte die größte Herausforderung sein –, sich mit diesen Verkehrsverhaltensfragen auseinanderzusetzen. Denn das zeigt ja auch die Studie: Viele Menschen haben noch nie über den Bus nachgedacht.

Ich bin damals, als der RMV seine Fahrkartenautomaten umgestellt hat, selbst dabei verzweifelt, eine Anschlussfahrkarte nach Frankfurt zu lösen. Ich bin 15-mal falsch gefahren mit dem falschen Ticket. Das kann nicht sein. Wir müssen Zugangshürden reduzieren, um Multimodalität zu ermöglichen. Wir müssen die Menschen da abholen, wo sie stehen, nämlich in Ihrem Interesse an Mobilität, aber auch in Ihren Zugangshürden. Da müssen wir ganz massiv besser werden.

Abg. **J. Michael Müller (Lahn-Dill)**: Dass wir im Hinblick auf die Zugänge besser werden müssen, da bin ich völlig bei Ihnen, aber nicht bei der Aussage, dass wir uns zu viele Fahrzeuge leisten. Wie gehen Sie denn damit um, dass in Wiesbaden nur ein Drittel der Fahrzeuge im Verhältnis zu der Situation im Land Hessen fahren? In der größten deutschen Stadt Berlin fahren 380 Autos pro 1.000 Einwohner, während der Durchschnitt bei etwas über 800 liegt. Also kann das nicht ganz so passen.

Herr **Kowol**: Dass wir sehr viele Autofahrer in Wiesbaden haben, habe ich vorhin schon konstatiert. Daran müssen wir halt arbeiten. Ich habe auch kein Problem damit, dass jemand ein Auto besitzt. Wenn er es in der Garage und nicht im Straßenraum abstellt, ist das kein Problem. Das Problem ist das Benutzen des Fahrzeugs. Das verursacht den Stau. Wenn jemand um Mitternacht mit seinem Auto in Wiesbaden unterwegs ist, habe ich damit auch kein Problem. Wenn das aber in der Hauptverkehrszeit stattfindet, was ja leider häufig der Fall ist, dann haben wir ein großes Problem, nämlich Staus, Zeitverzögerung und volkswirtschaftlichen Schaden.

Vorsitzender: Vielen Dank für die Fragen und natürlich auch für die Antworten.

Wir kommen jetzt zu unserem nächsten Block der Anzuhörenden. Ich richte ein herzliches „Moin“ an Frau Dr. Wagner aus Hamburg. Ich habe gelernt: Wenn man „Moin, moin“ sagt, ist man ein Schwätzer. Insofern reicht ein einfaches Moin. Schön, dass Sie zu uns gekommen sind. Das Mikrofon gehört Ihnen.

Frau **Dr. Wagner**: Sie haben vollkommen recht mit dem Moin. Ich freue mich sehr, hier zu sein. Als gebürtige Wiesbadenerin, die auch hier zur Schule gegangen ist, finde ich es natürlich sehr spannend, heute hier die Diskussion mitzuerleben und Ihnen Einblick geben zu dürfen, wie wir in Hamburg vorgehen, was auch relativ ähnlich ist. Mir geht immer das Herz auf, wenn ich ein bisschen hessischen Slang höre. Ich habe auch viel mitbekommen von den Diskussionen in Wiesbaden, Herr Kowol, denn mein Vater hat mir regelmäßig Zeitungsartikel aus dem „Wiesbadener Kurier“ über den Stand der Stadtbahn-Diskussion und andere Themen geschickt.

Frau **Dr. Tina Wagner** trägt vor (Präsentation siehe Anlage zum Protokoll):

Folie 1

Moin aus Hamburg! Ich möchte Ihnen gern ein bisschen davon erzählen, wie wir in Hamburg die Mobilitätswende organisieren. Viele Stichpunkte sind hier schon gefallen. Ich glaube, jede größere Stadt in Deutschland steht vor den gleichen Herausforderungen, wählt auch gleiche Ansätze, braucht trotzdem ihren eigenen Weg, weil jede Stadt ihre eigenen Strukturen, ihren eigenen Verwaltungsaufbau und ihre eigene Historie hat. Es ist sehr wichtig – das ist heute auch schon angeklungen –, dass wir immer die Umsetzungsstrukturen mit bedenken, nicht nur die Strategien und Ziele.

Folie 2

Wir haben natürlich auch in Hamburg Modal-Split-Ziele uns gesetzt. Wir haben 2019 den letzten Klimaplan verabschiedet, der ein sehr ambitioniertes Ziel von 80 % Umweltverbund 2030 gesetzt hat und nur noch 20 % motorisierten Individualverkehr. Gegenüber 36 % im Jahr 2017 im motorisierten Individualverkehr brauchen wir eine deutliche Abnahme um 16 %, also fast eine Halbierung. Das sind große Herausforderungen.

Folie 3

Hintergrund für diese ambitionierten Ziele ist primär der Klimaschutz, sekundär die Luftreinhaltung. Sie sehen hier die Luftmessstationen an unseren verkehrsbelasteten Straßen. Sie sehen, dass wir einen erheblichen Rückgang der NO₂-Belastung hatten, aber noch nicht die Grenzwerte erreicht haben. Hier müssen wir noch eine ganze Menge tun. Wir haben auch Dieseldurchfahrtsbeschränkungen in Hamburg, wir haben Klageverfahren anhängig gegen den Luftreinhalteplan usw. Wichtiger ist aber die Reduktion der CO₂-Emissionen. Hier haben wir ein Reduktionsziel von 55 % im Vergleich zu den Neunzigerwerten. Wir hatten vor zwei, drei Wochen in Hamburg in der Senatskommission für Klimaschutz eine Diskussion darüber, wie Hamburg jetzt mit den neuen Zielzahlen auf Bundesebene umgeht, die bei minus 65 % liegen. Es ist davon auszugehen, dass Hamburg diese adaptieren wird. Daher sind das natürlich unsere wichtigsten Ziele, aber nicht die einzigen.

Folie 4

Mobilität ist auch Dienst in anderen Lebensbereichen. Wir haben 2017 zusammen mit dem Mobilitätsbeirat in Hamburg, der uns hinsichtlich unserer Verkehrsentwicklung berät, uns 16 strategische Ziele gesetzt, die in verschiedene Handlungsfelder eingeordnet sind. Neben den ökologischen Handlungszielen, den sozialen und gesundheitsbezogenen Handlungszielen sowie den stadträumlichen Handlungszielen gibt es auch ökonomische Handlungsziele. Diese bestehen insbesondere darin, die überregionale und regionale Erreichbarkeit Hamburgs zu optimieren und zu sichern und die Funktionsfähigkeit des Straßen- und Schienennetzes sicherzustellen.

Wir haben eine ganze Menge von Maßnahmen. Aus meiner Sicht ist es wichtig, hier all die Bausteine, die schon angesprochen worden sind – ÖPNV, Radverkehr, Nahmobilität, Vernetzung, Digitalisierung, Elektrifizierung –, aber auch die Mobilität im Quartier von Anfang an mitzudenken. Die sind alle nötig. Wir können uns nicht auf eines fokussieren, sondern wir brauchen sie alle, um diese extrem ambitionierten Ziele zu erreichen.

Folie 5

Ich möchte Ihnen schildern, was die Hamburger Schwerpunkte sind. Wir verfolgen die Strategie, dass 2030 alle Hamburgerinnen und Hamburger innerhalb von fünf Minuten Fußweg ein ÖPNV-Angebot alle fünf Minuten erhalten sollen. Wir haben das den Hamburg-Takt genannt. Das bedeutet einen Paradigmenwechsel von einer eher bedarfsorientierten Strategie, was den ÖPNV-Ausbau angeht, zu einer sehr stark angebotsorientierten Strategie.

Folie 6

Dahinter steht ein Schnellbahnnetz-Ausbauprogramm mit etwa 50 km zusätzlicher Strecke in den nächsten 20 Jahren.

Folie 7

Dahinter stehen aber auch Leistungsausweitungen bei U- und S-Bahn. Sie sehen hier die Angebotsoffensiven 2020/2021, wo wir im U-Bahn-Netz 12 % und im S-Bahn-Netz 12 % im Jahr 2020 und 20 % im Jahr 2021 mehr Leistung auf die Schiene gebracht haben durch Einsatz von längeren Zügen, durch Taktausweitung usw.

Folie 8

Ganz wichtig sind bei uns auch die Busprodukte. Denn bis 2030 muss man den Bus mit in den Blick nehmen. Hier ist es sehr viel einfacher möglich, auch kurzfristig neue Linien einzurichten, Takte zu verdichten usw. Wir hatten in Hamburg schon immer die Metrobusse und die Stadtbusse. Es gibt jetzt weitere Buskategorien, und zwar zum einen die Xpressbusse, die mit sehr hohen Reisegeschwindigkeiten und Auslassen von Haltestellen sehr viel näher an die Geschwindigkeiten des MIV herankommen sollen, mehr Sitzplätze haben, weil die Leute länger drinsitzen

sollen usw. Bis 2030 sind 18 Xpressbus-Linien geplant. Außerdem gibt es noch die Quartierbusse, die der Verbesserung der Nahmobilität dienen sollen und insbesondere dort, wo bisher ein dünneres Liniennetz besteht, zusätzlich eingesetzt werden.

Folie 9

Seit 2015 gibt es in Hamburg das Bündnis für den Radverkehr. Dieses besteht aus verschiedenen Institutionen und Akteuren und vor allem Verwaltungseinheiten. Hamburg ist ja Stadt und Land. Wir haben aber auch noch sieben Bezirke, die zum Teil in ihren eigenen Zuständigkeiten für die Umsetzung im Nebennetz, im nachgeordneten Straßennetz zuständig sind. Deswegen sind all diese Partner Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr. In diesem wurden verschiedene Ziele gemeinsam vereinbart für die Infrastruktur, für den Service und für die Kommunikation: bei der Infrastruktur insbesondere Velorouten und Radschnellwege, unser Hauptradnetz in Hamburg; beim Service das Bike+Ride-Entwicklungskonzept und StadtRAD, unser Fahrradverleihsystem in Hamburg; beim Thema Kommunikation läuft seit zwei, drei Jahren eine große Kommunikationskampagne, die die Bürgerinnen und Bürger zu mehr Fahrradfahren animieren soll.

Mit diesem Bündnis ist es gelungen, einen Aufwuchs an Bau und Erneuerung von Radverkehrsanlagen zu erreichen. Im Jahr 2015 haben wir 33 km geschafft, im Jahr 2020 62 km. Im aktuellen Koalitionsvertrag werden sogar 80 bis 100 km pro Jahr als Ziel genannt.

Folie 10

Mit dem Bike+Ride-Entwicklungskonzept werden wir eine Steigerung der Abstellkapazitäten an den Schnellbahnstationen erreichen, zum Teil mit einer sehr hohen Qualität in Fahrradparkhäusern. Das StadtRAD-Konzept ist das Fahrradverleihsystem, das von der Stadt Hamburg ausgeschrieben und von der DB betrieben wird, mit dem wir schon immer seit der Einführung die erste halbe Stunde kostenlos anbieten. Dadurch entstehen zwar hohe Kosten, aber es wird dadurch auch sehr gut angenommen. Bis 2022 sind 350 Stationen und 4.500 Fahrräder vorgesehen einschließlich 70 Lasten-Pedelecs, von denen wir jetzt schon 20 haben, sodass wir hier ständig das Angebot erweitern.

Folie 12

Die Radschnellwege sind für uns ein wichtiges Thema, um mit der zunehmenden Elektromobilität auch im Radverkehr die Möglichkeit zu schaffen, zukünftig stärker nach Hamburg einzupendeln, aber auch die Umlandgemeinden besser miteinander zu verbinden. Als Leitprojekt der Metropolregion Hamburg gab es in den letzten Jahren Machbarkeitsstudien für neun Radschnellwegkorridore in der Metropolregion. Diese Machbarkeitsstudien sind abgeschlossen und werden jetzt sukzessive in die Planung und Umsetzung gebracht.

Folie 17

Digitalisierung im Verkehr ist für uns in Hamburg auch ein wichtiges Thema. Ich lade Sie gerne ein, im Herbst zum ITS-Weltkongress nach Hamburg zu kommen, auf dem wir sehr viele Innovationen im Verkehrsbereich und viele Themen der Mobilitätswende präsentieren werden. Auf die

verschiedenen Handlungsfelder will ich jetzt nicht im Einzelnen eingehen. Das ist aber meines Erachtens ein sehr wichtiges Querschnittsfeld, um vernetzte Mobilität und nachhaltige Mobilität voranzutreiben. Hinter Themen wie Buspriorisierung oder Radverkehrspriorisierung an Ampelanlagen oder Lademanagement von Elektrobussen steckt eine Menge an Digitalisierung.

Folie 15

Unter anderem werden dadurch Mobilitäts-Apps ermöglicht. Wir haben in Hamburg den Ansatz, dass wir über den HVV, unseren Verkehrsverbund, und die Hochbahn, unseren größten ÖPNV-Betreiber, ein Konzept ausrollen, das wir „hvv switch“, also Umstieg, nennen, das zum Ziel hat und dieses auch sukzessive umsetzt, einerseits alle relevanten Mobilitätsangebote der Stadt digital in einer App verfügbar zu machen und andererseits Mobilitätsservicepunkte über die Stadt zu verteilen. Angefangen haben wir damit an den U- und S-Bahn-Stationen, wo insbesondere Carsharing und StadtRAD-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Wir sind seit drei oder vier Jahren dabei, diese kleinen Servicepunkte auch in den Quartieren auszubauen. Wir haben inzwischen 70 in der Stadt verteilte Switchpunkte und werden diese kontinuierlich in den nächsten Jahren weiter ausbauen. Derzeit sind an diesen Switchpunkten Share Now, SIXT, cambio und StadtRAD integriert. Die Hochbahn, die die Verhandlungen mit den anderen Mobilitätsanbietern führt, ist beispielsweise mit WeShare und mit den Elektrotretroller-Anbietern im Gespräch, um auch all diese Angebote in die App zu integrieren. Es ist natürlich sehr hilfreich, wenn man immer mehr dieser Anbieter in einer App zur Verfügung hat.

Es ist gefragt worden, wie das Angebot angenommen wird. Es gab eine wissenschaftliche Evaluation zu diesen Switchpunkten und der App. Die Switchpunkte werden sehr gut angenommen, kann man sagen. Etwa zwei Drittel der Befragten finden es sehr positiv oder positiv, dass solche Umwandlungen von Stellplätzen in Mobilitätsswitchpunkte erfolgen. Es wurden sowohl Nutzer dieser Switchpunkte befragt als auch Nichtnutzer. Die Nutzer dieser Switchpunkte haben etwa doppelt so häufig ein Auto nicht angeschafft oder abgeschafft wie die Vergleichsgruppe.

Folie 16

Mit On-Demand-Systemen befassen wir uns in Hamburg auch. Wir haben seit 2018 ein tiefenintegriertes Angebot, das die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein, der zweitgrößte Anbieter in Hamburg, zusammen mit der DB-Tochter ioki betreiben. Das ist eine sehr gute Ergänzung. Es ist natürlich mitnichten kostendeckend; ich glaube, das ist heute auch schon ausreichend angeklungen. Es ist trotzdem für uns ein wichtiger Baustein für eine Mobilität der Zukunft, weil es nicht überall möglich ist, einen Linienbus anzubieten.

Wir haben das Glück, dass wir mit MOIA seit April 2019 einen rein privatwirtschaftlichen Ridepooling-Dienst haben, der mit bis zu 500 Fahrzeugen – alles E-Fahrzeuge wie auch die Fahrzeuge von ioki – in ganz Hamburg aktiv ist. MOIA hat jetzt angekündigt, in den nächsten Jahren autonome Shuttles in Hamburg zu testen mit dem Ziel, in einigen Jahren zu einem autonomen On-Demand-System zu kommen. Denn erst dann – das ist heute auch schon angeklungen – werden diese Systeme wirtschaftlich zu betreiben zu sein.

Im Hintergrund arbeiten wir, also die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, der Hamburger Verkehrsverbund (HVV), die Hochbahn und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) zusammen an einer On-Demand-Strategie für den Hamburg-Takt. Hier gibt es eigentlich zwei Strategien: einerseits die Strategie, On-Demand-Systeme perspektivisch als Letzte-Meile-Lösung auszuschreiben und dann in einer Zubringerfunktion zu den S- und U-Bahn-Stationen zu bestellen. Andererseits ist es aus unserer Sicht auch wichtig, weiterhin privatwirtschaftliche Systeme zuzulassen, weil diese eventuell dann doch ein Premiumsegment an Mobilität anbieten können, das man in den ÖPNV integriert nicht so gut anbieten kann.

Auch bei uns gibt es natürlich die Diskussion – diese ist auch hier schon angeklungen –: Wie viel lässt man neben dem ÖPNV – oder ohne es in den ÖPNV zu integrieren – zu? Gibt es dann Kannibalisierungen oder nicht? Meine persönliche Meinung ist, dass diese Systeme nie so groß werden, dass sie wirklich das Massenverkehrsmittel ÖPNV – Bus, S- und U-Bahn – ernsthaft gefährden können. Ich glaube, dass sie trotzdem eine sehr sinnvolle Ergänzung sind für all diejenigen, die vielleicht lieber mit einem kleinen Sechssitzer direkt ans Ziel kommen wollen, als U-Bahn und Bus zu nehmen.

Daher ist es aus meiner Sicht wichtig, diese beiden Strategien parallel zu verfolgen und nicht eine reine Integration in den ÖPNV anzustreben. Aber wir diskutieren das in Hamburg auch sehr heiß.

Folie Seite 15

Ein Projekt, das wir im Rahmen der ITS-Strategie zusammen mit der Deutschen Bahn und Siemens voranbringen, ist der digitale S-Bahn-Betrieb. Hier geht es darum, den S-Bahn-Betrieb auf einer Strecke zu automatisieren. Es werden Fahrzeuge mit der erforderlichen Technik ausgerüstet. Das langfristige Ziel ist, wenn dieses Projekt erfolgreich ist, eine Digitalisierung des gesamten S-Bahn-Netzes von Hamburg zu erreichen, um eine engere Taktung zu ermöglichen.

Folie 13

Elektromobilität ist für mich eine Querschnittsaufgabe, bei der die öffentliche Hand primär die Ladeinfrastruktur bereitstellen muss. Gleichzeitig ist das Laden im öffentlichen Raum begrenzt. Wir sprechen viel mit großen Automobilkonzernen. Deren Einschätzung ist – ich glaube, die trifft auch zu –, dass in Zukunft 80 % der Ladevorgänge im privaten Bereich oder bei einem Unternehmen stattfinden, aber nicht im öffentlichen Raum. Insofern ist es ein wichtiger Bestandteil, diese Ladeinfrastruktur bereitzustellen und auszubauen. Aber genauso wichtig ist es, zusammen mit den Flottenbetreibern zu schauen: Wo könnt ihr denn laden? WeShare, den Sharing-Anbieter von VW, gibt es seit einem halben Jahr auch in Hamburg, und wir haben von Anfang an gesagt: Ihr müsst dafür sorgen, dass ihr nicht nur im öffentlichen Raum ladet; ihr braucht auch andere Lademöglichkeiten. Die haben jetzt Kooperationen mit großen Supermarktketten, die inzwischen auch Ladeinfrastruktur anbieten, sodass die Ladung der Fahrzeuge auch im nicht öffentlichen Raum stattfinden kann.

Folie 14

Die Flottenmodernisierung ist auch bei uns ein Thema. Wir haben da eine kleine Gesellschaft hySOLUTIONS, die sich darum sehr systematisch kümmert. Im ÖPNV beschafft Hamburg seit 2020 nur noch emissionsfreie Busse. Anfangs war das etwas schwierig mit den E-Bussen; inzwischen geht es etwas besser. Mit den großen Carsharing-Betreibern haben wir Vereinbarungen abgeschlossen, dass sie sukzessive immer mehr E-Fahrzeuge einflotten. WeShare ist jetzt komplett mit E-Fahrzeugen hinzugekommen. MOIA ist komplett mit E-Fahrzeugen da. Aktuell gibt es auch ein Förderprogramm zur Umstellung der Hamburger Taxiflotte. Aber auch bei den E-Taxis ist es nicht so einfach, Angebote von der Automobilindustrie zu bekommen. Wir hoffen, dass dieses Förderprogramm nicht ins Leere läuft.

Folie 18

Wichtig ist auch die integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung. Da haben wir in Hamburg die günstige Situation, dass wir viele große Gebiete mit städtischen Entwicklungsgesellschaften selbst entwickeln, was es vereinfacht, Ziele wie Klimaschutz, Energieversorgung und Mobilität um- und durchzusetzen. Wir haben in der HafenCity eine städtische Gesellschaft, die HafenCity GmbH, die dieses Gebiet entwickelt und die von Anfang an im Mobilitätsbereich stark auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gesetzt hat. Sie verkauft jetzt in der Entwicklung von Quartieren keine Stellplätze mehr, sondern es erfolgt eine Ausschreibung für einen Mobilitätsdienstleister, der die Stellplätze, die dort noch vorhanden sind – es sind nur noch wenige, der Stellplatzschlüssel beträgt dort 0,4 –, managt. Davon geht nur noch ein Drittel in die freie Verfügbarkeit für private Nutzer, ein Drittel ist für Carsharing bestimmt, und ein Drittel ist für Elektromobilität reserviert. Hier werden neue Betreiberformen ausprobiert, die sehr viel stärker darauf abzielen, dass man nicht, wenn man eine Wohnung erwirbt, auch einen Stellplatz miterwirbt, sondern dass nur noch ein sehr reduziertes Mietmodell ist, das beispielsweise mit Carsharing-Angeboten ergänzt wird.

Folie 20

Ein anderes Beispiel ist unsere Entwicklung in Oberbillwerder. Das ist ein bisschen außerhalb in einem Bezirk, der noch stärker automobilaffin ist. In der Mitte haben wir eine S-Bahn-Station als Nukleus der Entwicklung. Hier wird mit einem Stellplatzschlüssel von 0,5 entwickelt. Von Anfang an wird mitgedacht, dass die Stellplätze in Mobility Hubs – insgesamt elf im ganzen Gebiet verteilt – errichtet werden. Es wird sehr stark auf Nahmobilität geachtet. Im Wesentlichen wird es kein privates Parken mehr im öffentlichen Raum geben, sondern es werden Multifunktionsstreifen für unterschiedliche Nutzung angelegt.

Folie 22

Neben den konkreten Handlungsfeldern haben wir in Hamburg natürlich auch eine strategische Planung, die Verkehrsentwicklungsplanung. Unser Anspruch ist, mit dieser Verkehrsentwicklungsplanung die Pläne und Strategien der Stadt – Luftreinhalteplan, Klimaplan, Lärmaktionsplan, Radverkehrsstrategie usw. – zu synchronisieren, miteinander abzugleichen und zu integrieren.

Darin sind die klassischen Themen enthalten; das brauche ich jetzt, glaube ich, nicht auszuführen.

Interessant ist, dass wir im Rahmen dieser Verkehrsentwicklungsplanung uns auch mit der Mobilität 2030 beschäftigen und Szenarien für die Mobilität 2030 vorgestellt haben und diskutieren. Wir haben uns gelöst von dem klassischen ÖPNV-Ausbau versus Radverkehrsausbau versus Weitermachen wie immer und haben stattdessen versucht, Szenarien zu entwickeln, die sich stärker an den von uns beobachteten aktuellen Problemen orientieren.

Folie 23

Das erste Szenario ist noch relativ klassisch. Wir wollen für alle mehr Mobilitätsoptionen schaffen. Wir brauchen im ÖPNV ein besseres Angebot, im Radverkehr ein besseres Angebot. Wir bauen auch noch ein paar zusätzliche Straßen, weil der Autoverkehr eben da ist und die Autofahrerinnen und Autofahrer weiterhin gerne Auto fahren möchten.

Das zweite Szenario geht davon aus, dass der öffentliche Raum, der Straßenraum begrenzt ist. Wenn wir massiv ÖPNV und Radverkehr ausbauen wollen, dann geht das nur zulasten von fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr, weil wir den Platz in den Straßen gar nicht haben; Herr Kobol hat es schon gesagt. In diesem Szenario wird in den weiten Bereichen des Hauptverkehrsstraßennetzes beispielsweise ein Fahrstreifen umgenutzt für den ÖPNV als Bussonderfahrstreifen oder für eine verbesserte Radinfrastruktur.

Dann haben wir noch ein drittes Szenario, bei dem wir sagen: Das ist alles ziemlich teuer. Nicht nur weitere Angebote schaffen ist superteuer, sondern auch Flächen umgestalten ist nicht günstig. Gibt es Lösungen, die kosteneffizienter sind? Es ist nicht einfach, da etwas zu finden, denn am Ende klebt immer ein Preisschild hintendran. Diesem Szenario liegt die Idee zugrunde, dass man hier stärker regulatorisch eingreifen wird, dass man beispielsweise mehr über Tempo 30 oder über Parkraumbewirtschaftung regeln kann.

Diese drei Szenarien werden wir jetzt weiter ausarbeiten und bewerten. Ich bin sehr gespannt auf die politischen Diskussionen, die wir dann führen werden. Diese regulierenden Maßnahmen und diese Umverteilungen sind nicht Themen, die unbedingt Spaß machen und bei denen die Bürger juhu schreien, wenn man sie angeht. Gleichzeitig glaube ich aber, dass diese Themen wichtig sind und dass man sich unbedingt damit beschäftigen muss.

Noch den kurzen Hinweis, dass wir zu den Szenarien eine Online-Beteiligung hatten und dass die meisten Bürgerinnen und Bürger sich für das Szenario 2 entschieden haben. Insofern ist die Bevölkerung vielleicht doch weiter, als wir denken.

Zum Schluss zeige ich Ihnen noch zwei Impressionen von aktuellen Maßnahmen.

Folie 11

Pop-up-Bikelanes sind in vielen Städten ein Thema. Auch in Hamburg nutzen wir Fahrstreifen kurzfristig um für den Radverkehr.

Folie 18

Unsere Innenstadt wollen wir in den nächsten Jahren verkehrsberuhigen. Den Startschuss haben wir im Herbst mit dem autofreien Jungfernstieg gegeben, wo wir mit einer provisorischen Maßnahme den MIV herausgenommen haben und nur noch Radverkehr, Busse, Taxen, MOIA und zu gewissen Zeiten auch Lieferverkehr zulassen.

Damit bin ich am Ende und freue mich auf die Fragen und die Diskussion. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Dr. Wagner. Hamburg hat große Herausforderungen. Ich weiß, es hat auch mehr Brücken als Venedig. Das kommt noch dazu. Insofern haben Sie auch viel Wasser, viel Straßen und viel Verkehr. Vielen Dank für Ihre Informationen und Ihre Ausführungen.

Wir machen nun einen Sprung nach Frankfurt in den Römer. Als Nächster ist Herr Patrick Schenk, Rechtsanwalt und Vorsitzender der AfD-Fraktion im Römer, Frankfurt, hier am Mikrophon. – Bitte schön.

Herr **Schenk:** Auch von meiner Seite noch ein herzliches Willkommen zur fortgeschrittenen Stunde! Ich versuche, die Zeit wieder hereinzuholen. Ich hoffe, das gelingt mir. Denn ich bin da relativ schnell bei Herrn Bachmann aus Kassel. Je weiter man mit den Präsentationen voranschreitet, desto kürzer kann man sich fassen, weil vieles schon gesagt worden ist.

Eine kurze Anmerkung zu der These von Herrn Kowol, man könne ja vorhandenen Parkraum auch anderweitig nutzen, gerade in Unternehmen. Das ist eine hervorragende Idee. Die finde ich sehr gut. Das Problem sind nur haftungsrechtliche Fragen. Unternehmen, die über Parkraum verfügen, den sie dann zu einer anderen Zeit zur Verfügung stellen wollen, lassen sich das in der Regel sehr teuer bezahlen. Das heißt, Sie haben dann ein kosten- und haftungsrechtliches Problem, das anzugehen nicht immer so einfach ist. Aber die Idee ist gut. Ob sie in der praktischen Umsetzung funktioniert – das fiel mir vorhin in der Debatte ein –, muss man dann sehen.

Herr **Patrick Schenk** trägt vor (Präsentation siehe Anlage zum Protokoll):

Folie 2

Die vier Säulen der Mobilität können wir in Windeseile übergehen, denn die sind alle genannt worden. Sie wissen, es gibt den Individualverkehr – Fußgänger, Zweiradfahrer und Kfz-Verkehr, den wir aufteilen müssen zwischen den Verbrennern und der E-Mobilität – und den großen ÖPNV, bei dem ich den Luftverkehr mit hinzugenommen habe. Es soll tatsächlich noch Menschen geben,

die mit dem Flugzeug von Frankfurt nach Düsseldorf oder Stuttgart fliegen. Das ist gar nicht so ungewöhnlich, wobei ich glaube, dass das in Zukunft sich relativieren wird, weil es auch eine Frage der Bezahlbarkeit ist.

Folie 3

Ich möchte Ihnen ein paar typische Bilder des innerstädtischen Verkehrs zeigen. In Frankfurt haben wir die Zeil, sehr gut besucht. Das sieht natürlich nicht immer so aus mit dem Fußgängerverkehr, denn wir haben dort außerdem Radverkehr, wir haben insbesondere Roller, aber wir auch ein hohes Maß an Reinigungsverkehr durch die FES und nicht selten Rettungsverkehre, die dort entlangfahren. Das heißt, wir haben eine ganz heterogene Struktur trotz Verbots- und Gebotsschildern in den innerstädtischen Fußgängerbereichen, und das sorgt nicht immer nur für Freude. Dann haben wir ein typisches Bild der Radverkehrsentwicklung, wie wir sie aus Städten kennen und wie der Radverkehr teilweise auch genutzt wird, nicht von jedem Verkehrsteilnehmer so, wie es sich gehört. Aber das kennt man ja. Wir haben dann den typischen Kfz-Verkehr in Peakzeiten. Das kennen Sie auch: im Hauptberufsverkehr meistens rote Bremslichter. Das ist jetzt ein wunderschönes Bild, leider ein bisschen klein: Das ist der typische Nebenstraßenverkehr, wie wir ihn heute vorfinden.

Also Sie haben Kfz-Verkehr, Zweiradverkehr, Roller, Fußgänger, die sich irgendwie in diesem Straßenbild bewegen, meistens ohne sich an Regeln zu halten. Wir haben im Moment ein bisschen das, was wir aus der Zeit kennen, als der Kfz-Verkehr begann: etwas chaotische Verhältnisse. Als das Kraftfahrzeug aufkam, fuhr jeder irgendwie. Es gab keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. Das finden wir teilweise heute wieder, und das stellt uns vor Probleme.

Hier die neue Radverkehrsführung, also das Radverkehrsnetz deutlich im Ausbau. Das ist ein Schnappschuss von mir aus dem Auto. Man muss sich nach vorn auf den Radverkehr orientieren. Nach hinten hat man den Radverkehr schon. Man hat Querungen. Das ist für den Autofahrer nicht immer ganz einfach.

Also ein ganz heterogenes innerstädtisches Bild, das teilweise nicht für jeden Verkehrsteilnehmer einfach zu handhaben ist.

Folie 4

Die Herausforderungen in Windeseile. Wir haben die Interessenkollision der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Wir haben immer wieder das Ausspielen – das kam ja heute hier in den Vorträgen und in der Debatte auch schon zur Sprache – des Individualverkehrs gegen den ÖPNV. Wir haben die begrenzte räumliche Kapazität. Ich würde nicht ganz so leicht sagen, dass wir den Raum haben in den Städten und den Ballungsgebieten, wie das hier teilweise angeklungen ist. Wir haben eine räumliche Erschließung, die sich im verkehrlichen Gleichgewicht halten soll. Wir registrieren in den Städten, dass der Individualverkehr, der Kfz-Verkehr deutlich zugunsten anderer Verkehre in den letzten 20 Jahren zurückgenommen worden ist. Das ist auch von Ihnen, Frau Wagner, angesprochen worden: Busspuren, die wir jetzt gefunden haben, aber auch der

Radverkehr, der eigene Spuren bekommt. Insofern haben wir hier schon Veränderungen zur Kenntnis zu nehmen.

Wir brauchen dringend einen weiteren Ausbau von Ringnetzen. Andere Städte haben das: der Gießener Ring, es gibt auch den Wiesbadener 1. und 2. Ring. Ein solches Ringsystem haben wir in Frankfurt nicht. Wie haben den Alleering, den kleinen und den großen, aber der ist nicht vergleichbar. Vor allen Dingen haben wir nicht das, was Berlin z. B. hat: einen Ring, der um die Stadt geht, von dem Sie dann sternförmig in die Gebiete eindringen können, die Sie anfahren wollen. Die Regionaltangente West ist schon etwas weiter vorangeschritten, die Regionaltangente Ost müsste noch in der Planungsphase voranschreiten.

Ganz wichtig ist für mich – das habe ich eben auch bei Herrn Bachmann gehört, das hat mir gut gefallen –: Wir brauchen eine regionale Zusammenarbeit. Diese muss vor dem sogenannten Regionalfürstentum stattfinden, wie ich es immer wieder feststelle. Ich habe eine über 20-jährige kommunalpolitische Erfahrung, und da kennt man schon den einen oder anderen Mitspieler. Es ist immer wieder so, dass der Kelsterbacher sagt: Kelsterbach ja, aber Frankfurt nein. – Oder im Main-Kinzig-Kreis oder im Vogelsbergkreis: Ja, das ist gut, das hilft uns. Aber wenn es nach Frankfurt geht: nein. – Umgekehrt gilt das für die Frankfurter natürlich auch, die ihre Interessen haben. Hier findet die regionale Zusammenarbeit, so wie sie nötig wäre, nicht statt.

Ganz wichtig ist – auch das ist angesprochen worden – die sachorientierte Machbarkeit vor einem Lobbying, in dem es immer wieder die klassischen Interessengruppierungen gibt: die einen um den VDA, die anderen um den ADFC. Hier sollte man sich eher an der sachorientierten Machbarkeit ausrichten und nicht in ein Lobbying verfallen.

Folie 5

Die Herausforderungen II sind auch angesprochen worden. Wir stehen vor dem großen Problem der Umsetzung der Klimaschutzvorgaben. Sie kennen die entsprechende EU-Verordnung. Früher ging es um Ozon. Heute spielt sich alles auf der Ebene von CO₂ und NO₂ und anderer Schadstoffe ab. Ganz wichtig – das haben Sie in diesem Hause schon besprochen – ist die Einheitlichkeit der Messvorgaben von Emissionen. Grundvoraussetzung ist, wenn man etwas verändern will, dass Messungen in den Städten an vergleichbaren Stellen vorgenommen werden: entweder an einer Kreuzung, die stark frequentiert ist, oder auf dem Dach einer Nebenstraße. Das führt zu ganz unterschiedlichen Messergebnissen, die teilweise dann sogar innerstädtisch heiß diskutiert werden.

Beim Ausbau der E-Mobilität stehen wir beim Verhältnis von 7 % zu 93 %, wobei im letzten Jahr die E-Mobilität um 260 % zugenommen hat mit all den Schwierigkeiten, die wir da kennen: Ladestationen und andere Probleme. Wir haben immer noch eine ganz geringe Schwerlast- und Rettungsdienstverfügbarkeit in der E-Mobilität. Da sehe ich im Moment noch keine Veränderung. Das halte ich für eine große Herausforderung. Die Aufladung ist angesprochen worden. Die Stromversorgung im augenblicklichen Stand ist bei der voranschreitenden Geschwindigkeit des Ausbaus der E-Mobilität nicht gegeben. Die Entsorgungsthematik von E-Batterien wird uns eventuell in fünf Jahren einholen. Auch darüber ist an anderer Stelle gesprochen worden. Wir streiten

uns auch noch über die Umweltbilanz von Verbrennern und der E-Mobilität. Wie sieht das am Ende aus? Das wird noch ein spannendes Thema.

Die Frage ist: Wie können unter diesen Voraussetzungen die Vorgaben überhaupt durchgesetzt werden? Eine befriedigende Antwort zu geben ist schon sehr gut, aber manchmal gibt es eben gar keine Antworten.

Folie 6

Kurz zu alternativen Zukunftsmodellen. Wie stellen sich Städteplaner Städte oder Stadtteile der Zukunft vor? Ich weiß nicht, wer von Ihnen das Glück hatte, einmal in Mailand gewesen zu sein. Das ehemalige Expo-Gelände von 2015 soll neu entwickelt werden. Die dortige Entwicklungsgesellschaft hat das wunderbar gezeigt. Sie sehen das hier schön. Räumlich abgegrenzt ist ein Stadtteil, der sehr jugendlich werden soll. Man plant dort eine kleinteilige Bebauung überwiegend im Wohnungsbereich – da werden keine Häuser erworben, sondern man hat Zwei- bis Dreizimmerwohnungen –, die sehr auf die Singlegesellschaft ausgerichtet ist, aber auch jungen Familien Platz gibt. Es soll ein reiner E-Mobilitätsstadtteil sein mit einer sehr reglementierten Freizeitbebauung, die schon vorgegeben ist.

Schwierig ist dabei, dass es sich um Wohnen auf Zeit handelt. Wenn Studenten irgendwann Familien gründen, müssen sie dort ausziehen. Das heißt, es bleibt eine homogene Zusammensetzung. Die Schwierigkeiten liegen auch beim Besuchs- und Anlieferungsverkehr.

Diese gedanklichen Vorlagen sind nicht neu. Sie kennen das eventuell aus den Rentnerstädten in den Vereinigten Staaten. Florida und Nevada sind die ganz Großen in diesem Bereich.

Folie 7

Die Frage ist: Wollen wir das bei uns auch machen? Sie kennen in Frankfurt den Frankfurter Bogen mit einer sehr homogenen Bebauung. Den Riedberg haben wir miterlebt und auch die schwierige verkehrliche Anschließung seinerzeit; jetzt durch U8 und U9 erschlossen. Wir haben die Hafensinsel in Offenbach, die – da müssen Sie mich jetzt korrigieren, Frau Georgi, falls ich mich täusche –, ich glaube, ohne eigene ÖPNV-Anbindung ist. Die Hafensinsel können Sie nur fußläufig, mit dem Fahrrad oder dem Kraftfahrzeug erreichen, aber da fährt kein Bus durch. Sie müssen diesen Inselbereich verlassen, wenn ich richtig informiert bin, um zum ÖPNV zu gelangen.

(Frau Georgi: Kurz davor fährt eine Buslinie!)

– Okay, davor. Aber wir hatten ja diese Sechsinutenzielerreichbarkeit zu Fuß. Da kommt es natürlich auf den Fußgänger an. Der in der Mobilität Eingeschränkte wird es wohl nicht schaffen.
– Die Frage ist: Wie plant man das in Zukunft?

Folie 8

Bei den Voraussetzungen für Lösungsansätze ist, denke ich, das Wichtigste, was man immer wieder zur Kenntnis nehmen muss, die „normative Kraft des Vorhandenen“, wie ich das einmal genannt habe. Wir haben nun einmal einen 60-prozentigen Kfz-Verkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, den wir – das ist keine Frage – anders leiten, einschränken oder auch abschaffen können. Aber wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass er augenblicklich vorhanden ist und – das hat die Corona-Krise gezeigt – von den Menschen auch genutzt wird.

Die Wahl des Verkehrsmittels ist ebenso heterogen wie eine moderne Stadtgesellschaft. Die Menschen wollen auch wechseln. Heute bin ich nach Wiesbaden mit dem Auto gekommen, aber wenn ich mich in Frankfurt bewege, tue ich das sehr oft auch mit dem Fahrrad oder mit einem öffentlichen Verkehrsmittel.

Wir sollten immer ideologiefrei an Planungsvorhaben herangehen, Machbarkeitsstudien zur Grundlage nehmen und uns auch die Gesellschaftsstruktur betrachten. Wer zieht wohin mit welchen Ideen und mit welchen Vorstellungen, dort hinzuziehen?

Wir haben gelernt – das war ein wunderbarer Vortrag von Herrn Follmer mit ganz wichtigen Zahlen –, dass radikale Ereignisse wie jetzt Corona das Verhalten der Bürger im Hinblick auf die Wahl eines Verkehrsmittels gegebenenfalls radikal verändern können. Wir haben auch gesehen, dass gerade in dieser Zeit jetzt doch der Kfz-Nutzungsanteil wieder nach oben gegangen ist. Ich bin sehr gespannt, ob er sich wirklich wieder nach unten angleicht oder ob die Menschen sich anders verhalten.

Folie 9

Ganz schnell noch Ausblick und mögliche Lösungen. Die Förderung durch die öffentliche Hand sollte sich immer an den tatsächlichen Mobilitätsanforderungen der Bürger ausrichten. Schauen Sie auf die Menschen. Was wollen die? Wie bewegen die sich? Dann sollte man sich auch ein Stück weit daran orientieren.

Ganz wichtig ist, dass die ÖPNV-Planungen schnell, um nicht zu sagen, schneller realisiert werden müssen. Für Frankfurt kann ich sagen: zweiter S-Bahn-Tunnel, die Regionaltangenten West und Ost habe ich angesprochen.

Wir brauchen eine höhere Flexibilität des öffentlichen Personalverkehrs. Da geht es mir teilweise um ganz kleine Dinge: Taktung, Frequenz, aber auch Wagenmenge und -länge. Wir haben aus der Innenstadt heraus einen hohen Reisebedarf von Einzelhandelskaufleuten, also von Verkäufern. Nach dem Ladenschluss nutzen diese den ÖPNV, um aus der Innenstadt zu ihren Wohnungen zu kommen. Da wäre es ganz gut, wenn man für ein, zwei Stunden die Wagenlänge entweder nochmals erhöht oder länger belässt und erst danach verkürzt. Hier ist die Flexibilität – das kann ich zumindest für Frankfurt sagen – nicht gegeben.

Intelligente Verkehrsmanagementsysteme sind angesprochen worden. Sie sollten nicht nur geschaffen, sondern da, wo sie schon vorhanden sind, auch ausgebaut werden. Das Stichwort Smart City kennen Sie.

Die Parkraum-Pluralität für den Individualverkehr halte ich für ganz wichtig. Ich habe überhaupt nichts dagegen – ich denke, da finde ich mich auch mit vielen hier wieder –, wenn wir das Auto nicht immer bis dorthin fahren, wo wir gerade hinkommen möchten. Aber das Kfz zu nutzen, um von dort dann zu Fuß oder mit einem anderen Verkehrsmittel weiterzukommen, ist schon wichtig. Das heißt, wir kommen um Parkraum – Parkhäuser, Park-and-Ride-Plätze – nicht herum, weil sonst der Individualverkehr sich seine Wege sucht und das insbesondere sehr umweltschädlich ist.

Einseitige Einschränkungen des Kfz-Individualverkehrs sollten wir ein Stück weit beenden. Auch da muss ich Herrn Follmer dankbar sein, denn wir haben ja gesehen, dass sich in den letzten 20 Jahren – das war eine wunderschöne Folie – gar nicht so viel verändert hat. Die Individualität im Verkehr ist immer noch sehr hoch.

Deswegen komme ich zum Schluss mit dem Wunsch, die Hauptverkehrswege, also die, die wir wirklich brauchen, wo die Verkehrsadern sind, zu fördern und zumindest in den Ballungsräumen – in den Zentren Kassel, Frankfurt, Rhein-Main-Gebiet – nicht weiter zu beschränken.

Folie 10

Denn es gilt immer der alte Grundsatz – das sage ich für alle Verkehre –: Verkehr muss fließen. Das gilt auch für den Radverkehr, den Ausbau des Schnellradverkehrsnetzes. Da sind wir gut beraten, wenn wir die drei großen Säulen – oder nehmen wir die vier Säulen vom Anfang – dazu nutzen, für den Verkehrsfluss zu sorgen. – Herzlichen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Herr Schenk, ich hatte große Freude, als Sie gesagt haben, Sie holen die Zeit auf. Aber das war eine Punktlandung. Sie haben genau die 20 Minuten ausgenutzt. Vielen Dank.

Wir kommen zur Fragerunde. Wer hat eine Frage? – Bitte schön, Frau Lenz.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich habe zwei Fragen an Frau Wagner. Sie hat zwei Punkte genannt, die in den Vorträgen davor noch nicht vorgekommen sind.

Das eine ist das Thema Nutzer. Offensichtlich findet eine enge Kommunikation mit den Nutzern statt. Sie hat Erhebungen im Nachgang zu Maßnahmen oder im Verlauf von Maßnahmen erwähnt. Mich würde interessieren, ob es auch einen Prozess gibt, um mit Nutzerinnen und Nutzern bestimmte Maßnahmen umzusetzen, z. B. Parkplätze aufzuheben zugunsten anderer Mobilitätsnutzungen.

Das Zweite, was sie mehrfach genannt hat, ist, dass offensichtlich private Anbieter eine bestimmte Rolle spielen in diesem neu zu entwickelnden Verkehrssystem in Hamburg. Das finde ich vor allem deshalb ganz spannend, weil wir jetzt mehrfach gehört haben: Die Kommune allein, das Land allein kann das einfach nicht schaffen. Gibt es nicht bestimmte Segmente, wo sich eine Kommune, ein Land vielleicht auch erlauben kann, sich von einem privaten Anbieter vertreten zu lassen, ohne deshalb befürchten zu müssen, dass die eigenen Dienstleistungen kannibalisiert werden oder eine Art Rosinenpickerei stattfindet? Es würde mich interessieren, wie in Hamburg damit umgegangen wird und wie man diese Unternehmen herankommt. Das betraf ja nicht nur das Carsharing; das betraf auch die Kooperation mit den Supermärkten, wenn es um die Ladeinfrastruktur geht.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Ich habe auch zwei Fragen an Frau Wagner.

Wir hatten hier vorhin die Diskussion über Land Hessen versus Kommunen. Die Stadt Hamburg hat nun die besondere Rolle, beides zugleich zu sein. Vielleicht können Sie uns noch ein bisschen erläutern, weil mir das nicht ganz klar war: Ist das denn von Vorteil, dass die Kompetenzen da zusammenfallen, bzw. was können wir dadurch lernen für das Land Hessen? Was kann das Land Hessen tun, was Sie da möglicherweise als Behörde sowohl als Kommune als auch als Land tun? Mir ist die Organisation nicht ganz klar. Aber vielleicht gibt es ja, daraus abgeleitet, Empfehlungen für das, was wir hier tun können.

Der zweite Punkt, den ich ganz spannend fand, war – diesen hatten Sie verschiedentlich angedeutet –, dass es zumindest in den Pilotprojekten Maßnahmen gibt, um die Stellplatzzahlen zu reduzieren, um Flächen zu reduzieren, aus dem Jungfernsteg den Autoverkehr herauszuziehen. Gibt es solche Bemühungen auch gesamtstädtisch? Sie hatten bei den Szenarien angedeutet, dass darüber nachgedacht wird. Aber wie ist die gegenwärtige Politik in Hamburg dazu?

Abg. **Klaus Gagel**: Ich habe auch eine Frage an Frau Wagner. Sie hatten in Ihrer Präsentation dargelegt, dass die Gesamtflotte, was die E-Mobilität betrifft, in Hamburg doch beträchtlich ist. Da kam mir spontan die Idee, da man das doch immer integriert sehen sollte: Gibt es in Hamburg ein eigenes Konzept für die umweltfreundliche Entsorgung ausgedienter E-Fahrzeuge? Das Problem wird ja früher oder später im Zusammenhang mit der Umstellung auf E-Flotten auf uns alle zukommen.

Frau **Dr. Wagner**: Die Nutzer werden regelmäßig in Evaluationen einbezogen, gerade wenn es um neue Angebote wie ioki oder MOIA geht, wobei wir bei MOIA jetzt die Schwierigkeit haben: Wie evaluieren wir MOIA während der Corona-Pandemie? Das ist nicht ganz einfach. Die ersten Switchpunkten, die wir in den Quartieren installiert haben, gingen zurück auf eine Kooperation mit BMW. Da wurden – diesen Ansatz hat BMW auch in Berlin und in anderen Städten verfolgt –

Stellplätze im öffentlichen Raum insbesondere in Stellplätze für Sharing-Fahrzeuge umgewandelt. Da wurde vorher eine Bürgerbeteiligung gemacht und gefragt: Wie wird das angenommen? Wo besteht Bedarf? Da gab es auch politische Beteiligungen der bezirklichen Gremien. Das war sicherlich gut. Dann haben wir uns aber von diesem sehr aufwendigen Verfahren doch etwas gelöst und haben gesagt: Bei jedem kleinen Switchpunkt kann man nicht vorher eine große Nutzerbefragung machen; wir machen das jetzt einfach. Das war, glaube ich, der richtige Weg. Denn es gibt schon genug Expertise in den bezirklichen Verwaltungen, um zu wissen, wo die richtigen Orte für solche Punkte sind. Auch die Mobilitätsanbieter selbst haben eine gewisse Vorstellung davon, wo die Hauptquell- und -zielbeziehungen sind.

Wir haben eine ganze Menge Mobilitätspartnerschaften mit großen Industriepartnern. Unsere größte Partnerschaft ist mit VW. Da hat uns sicherlich geholfen, dass wir dieses Jahr den ITS-Weltkongress in Hamburg ausrichten. Da sind sehr viele Unternehmen mit uns in eine Kooperation gegangen, um in Hamburg Projekte umzusetzen. Es ist interessant und wichtig, deren Perspektive zu erfahren. Wir versuchen in die On-Demand-Strategieentwicklung diese Perspektiven einzubeziehen und Geschäftsmodelle zu erkunden, die einerseits für die Partner wirtschaftlich tragfähig sind, andererseits über den öffentlichen Verkehr zum Teil mitfinanziert werden können. Das ist immer ein Verhandlungsprozess, aber ich glaube, es ist ein interessanter und richtiger Weg.

Wir haben mit der Deutschen Bahn eine große Partnerschaft, die Smart-Cities-Partnerschaft, die die DB inzwischen mit mehreren Städten pflegt. Ich habe das Gefühl, dass neben den klassischen Themen, die man mit der DB behandelt, wir hier an vielen interessanten Themen zusammenarbeiten können.

Was ist der Vorteil, dass Hamburg Land und Kommune gleichzeitig ist? Der Vorteil ist einfach, dass wir kürzere Wege haben, dass das Land als Stadt über das Geld verfügen kann, das mehr oder weniger vom Bund kommt. Es besteht nicht die Notwendigkeit, noch Förderprogramme im Land aufzulegen. Ein Vorteil ist sicherlich auch, dass wir uns als Stadt unmittelbar in Bundesratsverfahren einbringen können, dass wir Bundesratsinitiativen starten können. Das lässt sich jetzt natürlich nicht auf die Situation in Hessen übertragen, aber das ist schon ein Vorteil, den wir durch die kurzen Wege haben.

Ein Vorteil ist auch, dass wir relativ eng mit unseren Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten können. Die Hochbahn und die VHH sind städtische Gesellschaften. Der Zugriff und die Zusammenarbeit sind da recht eng. Wir können über Zuwendungen viel außer der Reihe machen. Das ist sicherlich auch hilfreich.

Dann war noch die Frage, ob wir die Flächenumverteilung auch gesamtstädtisch betrachten. Im Moment wird es vor allem bei einzelnen Projekten praktiziert, insbesondere bei Pop-up-Bikelanes in der Innenstadt. Wir haben aber gleichzeitig in der Verkehrsentwicklungsplanung uns jetzt auch stadtweit die Frage gestellt: Nach welchen Kriterien würde man Straßenzüge auswählen? Busspurbedarfe ist ein wichtiges Kriterium, aber auch Bedarfe für Radverkehrsinfrastruktur. Wir ha-

ben aber auch geschaut: Wo gibt es Lärmprobleme? Wo sind Synergieeffekte? Wo sind Luftprobleme vorhanden? Wo wird Stadtentwicklung betrieben? Wir versuchen, den Blick über den reinen Verkehrsbereich hinauszurichten, um zu sehen: Wo macht es aus verschiedenen Gründen Sinn, Fahrstreifenreduzierung beim MIV zugunsten anderer Verkehrsträger umzusetzen? Wir untersuchen aber auch: Wo ist die Situation wirklich schwierig, weil wir hohe Schwerverkehrsanteile und hohe Belastung pro Fahrstreifen haben? Das ist die andere Seite der Betrachtung. Wir haben versucht, hier einen systematischen Ansatz zu entwickeln.

Die politische Diskussion ist aber nicht einfach. Einzelprojektbezogen kann man immer sagen: Das ist wirklich nötig. Aber wenn es um einen systematischen Ansatz geht, dann kommt schnell der Vorwurf: Ihr habt hier ein Straßenflächenvernichtungsprogramm aufgelegt. Oder wenn es um Stellplätze geht: Gesamtstädtische Stellplatzreduktionszahlen sind ein politisches No-Go. Ich weiß auch nicht, ob es klug ist. Die Argumentation reicht ja aus: Wir machen das in einzelnen Teilbereichen, in Straßen, in Zentren, wie auch immer, die wir verkehrsberuhigen wollen, weil wir da den Bedarf haben, etwas umzuwandeln, und wir weisen den Flächen dann einen neuen Nutzen zu. Damit ist es kommunizierbar. Aber beispielsweise als Strategie einer Parkplatzvernichtung – das sind ja dann immer schnell die Schlagworte, die in der Presse oder von der Opposition aufgegriffen werden –, ist es wirklich schwer vermittelbar. Insofern sollte man sich da schon sehr gut überlegen, was für eine Argumentationslinie verfolgt wird.

Für die Verwertung von alten Autobatterien gibt es vereinzelte Ansätze. Ich kenne jetzt keinen systematischen; das mag aber nichts heißen. In einem Projekt bauen die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein aus alten Batterien einen Stromspeicher – zusammen mit irgendeinem Industriepartner; ich weiß jetzt nicht, welcher das ist – auf ihrem Elektrobetriebshof für die Busse, um festzustellen, ob ein solcher Stromspeicher eine sinnvolle Nachverwendung ist.

SV Dr.-Ing. Georg Gickeleiter: Ich möchte eine Bemerkung zum Automobil machen. Am 18. Mai ist eine Studie von HUK Coburg, der großen Versicherungsgesellschaft, erschienen, wonach 69 % aller Befragten das Automobil als bevorzugtes Mittel zur Mobilität nutzen. Das Automobil bietet in unserer Gesellschaft den Vorteil, dass die Menschen freiwillig das Geld ausgeben und dass über 50 % der Steuern, die für das Auto und den Treibstoff bezahlt werden, in andere Zwecke der Gesellschaft gehen und sie subventionieren.

Frankfurt hat sich schon verabschiedet. Ich möchte Kassel, Offenbach, Wiesbaden und Hamburg fragen, wie viele Millionen im Anlage- und Umlaufvermögen der öffentlichen Verkehrsgesellschaft sind, ob der Fahrkartenverkauf die Gesamtkosten deckt und wie viele Prozent der Investitionen der letzten zehn Jahre selbst verdient wurden und wie viele aus Steuergeldern zugeschossen wurden.

Frau **Dr. Wagner**: 80 % Kostendeckung haben wir locker in Hamburg. Wir haben aber auch Fahrpreise im ÖPNV, die nicht günstig sind, muss man sagen. Wir diskutieren hin und her: Preisnachlässe für die Fahrgäste, ja oder nein? Gehen uns Einnahmen für nötige Investitionen verloren?

Das Automobil hat auch eine ganze Menge Probleme in den Städten verursacht. Ich habe noch keine Antwort, rein auf das Automobil bezogen, was die Klimaschutzziele angeht und wie die Städte mit diesem Mobilitätsverhalten weiter wachsen sollen. Das sind Fragen, die man noch stärker in den Mittelpunkt stellen müsste, als dies bisher von solchen Studien gemacht wird.

Herr **Schenk**: Der Kollege der traffiQ könnte wahrscheinlich mehr Zahlen nennen, als ich es aus der Erfahrung heraus kann. Aber ich bin sehr dicht bei Frau Wagner. Wir haben definitiv durch den Fahrgastpreis keine Deckung der Ausgaben. Das ist auch gar nicht abbildbar. Ich vermute, der Deckungsgrad liegt um die 70 %, könnte aber auch leicht darunter liegen.

Abg. **Tobias Eckert**: Frau Dr. Wagner, ich habe noch eine Frage. Sie hatten eben als Einzige explizit das Thema „Wir integrieren in all unsere Überlegungen das Thema Taxen“ erwähnt. Könnten Sie das noch etwas ausführen, denn das war jetzt bei den anderen Städtebeispielen nicht mit thematisiert? Welche Rolle spielt in Ihren Planungen das Thema Taxiverkehre?

SV **Dr.-Ing. Georg Gickeleiter**: Eine Frage an Hamburg: Was glauben Sie, wie oft in den letzten 60 Jahren sich Stadtverantwortliche mit Vertretern der Automobilindustrie getroffen haben, um den Zuwachs von Automobilen zu erfahren und die Infrastruktur in Städten daraufhin auszubauen? Ich vermute: null.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann**: Wir dürfen hier als Abgeordnete nur Fragen stellen. Daher frage ich Herrn Schenk, warum er hier vorsätzlich die Unwahrheit gesagt hat mit seiner Behauptung, dass die Kfz-Steuer und die Mineralölsteuer mehr als die Kosten des Kfz-Wesens erzeugen. Das ist nachweislich falsch. Das Gegenteil ist richtig: Die Gesamtkosten der Individualmobilität sind deutlich höher als das, was die gerade genannten Steuern einbringen.

Frau **Dr. Wagner**: Taxen sind für uns ein relevantes Mobilitätssegment und sollen es auch bleiben. Taxen unterliegen auch einem gewissen Schutz im PBefG. Wir haben trotzdem Schwierigkeiten mit dem Segment, weil es am meisten Konkurrenz bekommt durch die On-Demand-Systeme und die Sharing-Systeme. Wir pflegen mit dem Taxenverband in Hamburg einen Austausch, um zu sehen, was deren Belange sind. Wir können aber nicht sagen, wir lassen jetzt andere

Mobilitätsanbieter nicht zu, nur um den Taxenmarkt zu schützen. Das ist ein schwieriges Thema. Wir haben jetzt ein Elektroförderprogramm für die Taxen, wodurch die Taxenbetreiber, wenn sie sich ein Elektrofahrzeug kaufen, einen ordentlichen Zuschuss bekommen. Das ist eine Art von Unterstützung, soll den Taxenbetreibern aber auch deutlich machen: Ihr müsst euch auch entwickeln; ihr könnt nicht immer im Status quo weiterfahren. Wir haben eine Genehmigungsstelle, die sehr stark mit den Verbänden im Austausch ist. Da geht es um Themen wie „Wo brauchen die Taxenstände?“, die sehr operativ sind.

Herr **Schenk**: Herr Abg. Kaufmann, ich gehe davon aus, dass es sich um ein Missverständnis handelt. Ich kann mich nicht erinnern, das gesagt zu haben. Was ich gesagt habe – und das ist auch das Einzige, was ich sagen kann –, ist, dass die Finanzierung des ÖPNV in Frankfurt nicht allein durch die Fahrgastpreise gedeckt werden kann. Das ist alles, was ich gesagt habe. Etwas zur Mineralölsteuer gesagt zu haben, sorry, kann ich mich nicht erinnern.

Vorsitzender: Vielen Dank. – Wenn ich auf die Uhr schaue, sehe ich, dass wir gar nicht schlecht im Zeitplan liegen. Wir haben wirklich gut aufgeholt. Vielen Dank an alle Beteiligten.

Wir haben für 13:15 Uhr den nächsten Anzuhörenden geplant. Das ist Herr Dipl.-Ing. Andreas Schmitz aus Kassel. Er ist Leiter des Arbeitsausschusses Fußverkehr in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), IKS Mobilitätsplanung. – Herr Schmitz, das Pult gehört Ihnen.

Herr **Dipl.-Ing. Schmitz**: Ich muss mich entschuldigen. Ich habe die Präsentation erst heute Morgen abgegeben. Ich weiß jetzt nicht, ob Sie diese auf Ihrem Laptop haben. Wenn Sie die Präsentation nicht vorliegen haben, müsste ich zu den einzelnen Folien ein paar Worte mehr sagen.

Herr **Dipl.-Ing. Andreas Schmitz** trägt vor (Präsentation siehe Anlage zum Protokoll):

Folie 1

Wir haben heute schon öfters gehört, dass der Fußverkehr bei den Planungen und Diskussionen eigentlich immer nur am Rande betrachtet wird. Da haben Sie sicherlich recht. Auf dem Logo der Enquetekommission steht auch nirgendwo Fußgängerverkehr oder Zebrastreifen, sondern ist immer nur der Fahrverkehr genannt. Es trifft schon zu, dass der Fußverkehr den Stellenwert, den er in der Diskussion haben sollte, nicht hat.

Folie 2

Ganz kurz zu mir. Ich arbeite im Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung in Kassel. Wir arbeiten bundesweit im strategischen und konzeptionellen Verkehrsplan und machen auch Fußverkehrskonzepte, u. a. in Leipzig, Dresden, Hamburg-Mitte, Konstanz, Kiel. Ich bin Leiter des Arbeitsausschusses Fußverkehr in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Das ist die Einrichtung, die die Straßenbaurichtlinien macht. Ich war von 2015 bis 2016 Pate für den Themenbereich Fußverkehr beim Aufbau der AGNH und bin seit Februar 2021 Mitglied im Lenkungskreis. Ich bin von FUSS e. V. gefragt worden, ob ich als ständiger Vertreter in den Lenkungskreis der AGNH hineinwill. Ich habe mir das lange überlegt, bin aber dann hineingegangen.

Folie 4

Diese Folie haben Sie schon öfter gesehen. Ich habe sie einem Vortrag von Volker Blees entnommen: Daten zur Mobilität. In Hessen werden 24 % aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Auch bei allen anderen Verkehrsarten, insbesondere ÖPNV, ist das eine tragende Säule. Wie kommt man als Fahrgast zum Fahrzeug? Da spielt der Fußverkehr eine wichtige Rolle.

Folie 5

Aber diese Zahlen darf man nicht nur in so einer hoch aggregierten Form sehen. Wenn man sie räumlich herunterbricht – hier sehen Sie aus Hamburg die Daten zur Verkehrsmittelwahl –, ändern sie sich auch in einem Stadtgefüge sehr stark. In den Kernbereichen hat der Anteil des Fußverkehrs einen ganz anderen Stellenwert, eine ganz andere Höhe als den peripheren Bereichen. In Hamburg beträgt der Gesamtdurchschnitt 27 %, in der Kernstadt sind es 31 %.

Folie 6

Dasselbe gilt für Leipzig. Der Gesamtanteil des Fußverkehrs – die Wege, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden – macht 27 % aus. Im Kernbereich von Leipzig – dieser helle Bereich in der Mitte – liegt der Anteil des Fußverkehrs bei 42 %. Das heißt, 42 % des Wegs der Personen, die dort wohnen, werden ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Es besteht also ein ganz deutlicher Zusammenhang zwischen der Siedlungsstruktur – der Art, wie die Städte gebaut sind – und der Abwicklung der Verkehrsmodalität.

Folie 7

Zu den Auswirkungen der Pandemie ein Beispiel: In Wien hat durch die Pandemie der Fußverkehr um 9 Prozentpunkte zugenommen, während der Radverkehr nur geringfügig, der Autoverkehr gar nicht zugenommen hat. Diese Zunahme des Fußverkehrs um 9 Prozentpunkte ging ausschließlich zulasten des ÖPNV. Hierzu wurde kritisch angemerkt, ob das nicht die Kurzstreckenfahrten sind, die dann durch den Fußverkehr ersetzt wurden. Man muss beim ÖPNV schauen, welche Verkehre das sind.

Der Fußverkehr ist nicht nur ein Thema in Großstädten, sondern auch in kleineren Orten, in Dörfern. Zum Beispiel in Kaufungen – das ist ein Dorf mit 12.500 Einwohnern östlich von Kassel –

hat der Fußverkehr im Binnenverkehr einen Anteil von 41 %. Das ist schon ein sehr hoher Wert und hängt natürlich mit der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten, Kindergärten und dergleichen zusammen. Wenn das alles ziemlich nahe ist, können die Wege auch zu Fuß zurückgelegt werden, und hier in Kaufungen, im dörflichen Bereich macht der Fußverkehr dann im Binnenverkehr 44 %, im Gesamtverkehr 26 % aus.

Folie 8

In Oldenburg und Erlangen hat der Radverkehr sehr stark zugenommen. In Oldenburg hat der Radverkehr einen Anteil von 42,7 %, der Fußverkehr ist auf 9,1 % geschrumpft. In Erlangen ist die Entwicklung vergleichbar: Da macht der Radverkehr 43 % aus, der Fußverkehr ist auf 9 % gesunken. Wir müssen sehr stark aufpassen, wenn wir den Radverkehr fördern, dass das nicht auf Kosten des Fußverkehrs geht, denn dann ist das einfach nur ein Austausch zwischen Fußverkehr und Radverkehr und trägt nicht zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs bei. Da kann schnell eine Kannibalisierung eintreten, dass die Förderung des Radverkehrs auf Kosten des Fußverkehrs geht.

Folie 9

Hier eine Folie zum Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Verkehrsmittelwahl aus einer Untersuchung in der Schweiz. Sie sehen oben den Anteil des Fußverkehrs, in der Mitte den Anteil des Kfz-Verkehrs, und ganz unten auf der Achse ist die Dichte in Einwohnern pro Hektar angegeben. Der Fußverkehr nimmt mit der Dichte der Einwohner zu. Dazu gehört natürlich auch, dass die Nutzungsmöglichkeiten wie Einkaufen, Arbeitsplätze usw. in fußläufiger Entfernung liegen. Es besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen Nutzungsdichte, Bevölkerungsdichte und Verkehrsmittelwahl.

Die Zahlen in der Schweiz basieren sehr stark auf sogenannten Etappenmodellen. In Deutschland wird in der Regel das Hauptverkehrsmittel betrachtet. In der Schweiz werden auch die einzelnen Etappen betrachtet, also der Weg z. B. mit der Straßenbahn und zu Fuß zurückgelegt wird, während in Deutschland häufig der Fußverkehr unterbewertet wird.

Folie 10

In Konstanz haben wir eine Befragung zu Problemen im Fußverkehr durchgeführt. Konstanz ist eine Stadt mit sehr hohen Radverkehrsanteilen, und der überwiegende Teil der Nennungen – fast 35 %, blau dargestellt – waren Probleme im Radverkehr. Erst danach kamen Probleme mit parkenden Fahrzeugen auf Gehwegen, lange Wartezeiten an Ampeln, zu schmale Gehwege, fehlende sichere Querungsanlagen usw. Aber dass Probleme mit dem Radverkehr vorhanden sind, können wir bei aller Liebe zum Radverkehr nicht leugnen.

Zur Klarstellung: Ich bin nicht gegen eine Förderung des Radverkehrs. Wenn wir die Klimaziele ernst nehmen, muss der Radverkehr noch einen viel höheren Stellenwert bekommen als heute. Aber wir müssen aufpassen, dass das nicht auf Kosten des Fußverkehrs geht. Dann haben wir

einfach nur einen Kannibalismus, stecken viel Geld in Ausbaumaßnahmen, die nur eine Umverteilung zwischen den Verkehrsarten bewirken. Letztendlich haben wir damit nicht viel gewonnen.

Folie 11

Wir müssen Fußgängern einfach Qualitäten bieten. Dazu gehört, sich ungestört auf Gehwegen bewegen zu können, nicht Angst zu haben, dass von hinten ein Fahrrad kommt, sie überholt oder sie gar zur Seite geklingelt werden. Wenn wir das Ganze unter dem Gesichtspunkt von Barrierefreiheit betrachten, dann ist das auch problematisch: Personen, die schlecht sehen oder hörebehindert sind, nehmen Fahrräder, die von hinten kommen, überhaupt nicht wahr. Dabei ergeben sich dann Schrecksituationen oder Schreckreaktionen, und es gibt auch deutliche Hinweise darauf, dass das zu Verdrängungseffekten führt, dass Bereiche, in denen ein höherer Radverkehr vorhanden ist, von Fußgängern gemieden werden. Ein Beispiel ist der Radweg, der von Kassel an der Fulda entlang nach Hann. Münden ausgebaut wird. Das war ein interessanter Spazierweg. Aber seitdem die Route nach Hann. Münden fertiggestellt worden ist, ist dieser R 1 für Fußgänger nicht mehr nutzbar. Wir müssen immer im Hinterkopf haben, wenn wir von Radverkehrsförderung reden, was das für Auswirkungen für Fußgänger hat.

Gerade die beiden hier dargestellten Formen – gemeinsame Gehwege oder Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben werden – sind für den Fußverkehr generell problematisch und sollten auch nach den Regelwerken, die von der Forschungsgesellschaft herausgegeben werden, nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden.

Folie 12

Das, was jetzt vom ADFC unter „Verkehrswende“ propagiert wird, die sogenannte „geschützte“ Kreuzung, hat für Fußgänger erhebliche Probleme, weil es hier immer wieder zu Konflikten mit Fußgängern kommt, die hier queren wollen. Es ist ein ziemlicher Aufwand, für Menschen, die auf Leitstreifen angewiesen sind, Leitstreifen anzulegen, um sie über komplizierte Wegeführungen über solche geschützten Kreuzungen zu führen.

Folie 13

Das Problemfeld ruhender Verkehr übergehe ich.

Folie 14

Häufig sind es einfach Unbedachtheiten, die dem Fußverkehr Probleme bereiten. Hier wird ein Signal, mit dem die Geschwindigkeit gemessen und dann „Sie fahren zu schnell“ angezeigt wird, mitten auf den Gehweg gestellt, wahrscheinlich noch einen Schulweg: „Für Ihre Sicherheit“. Mit solchen Unbedachtheiten muss sich der Fußverkehr ständig auseinandersetzen.

Folie 15

Fußverkehr ist mehr als nur der Transport von A nach B, sondern hängt auch sehr stark mit der Qualität städtischen Lebens zusammen. Urbanität, Belebtheit und öffentliches Leben sind sehr

stark davon abhängig, ob man alles zu Fuß erreichen kann. Auch ob man sich mit einem Stadtteil identifiziert, ob man sich dort wohlfühlt, hängt damit zusammen, ob es dort angenehm ist, zu Fuß zu gehen.

Folie 16

Die Städte, wie wir sie in Europa kennen, sind zu einer Zeit entstanden, wo der Fußverkehr die dominierende Verkehrsart war. Die Auseinandersetzung zwischen dem Adel und dem aufkommenden Bürgertum hat schon immer zu Konflikten geführt, und ab dem Zeitpunkt, wo das Bürgertum das Geld und auch die Macht hatte, sind Gehwege in großer Breite und mit Mosaikpflaster gebaut worden. Das Zufußgehen, das Flanieren war eine Form der bürgerlichen Selbstdarstellung, der Emanzipation und der Kultur, die sich in den Städten ausgedrückt hat.

Folie 17

Daher ist es auch eine Frage der Mobilitätskultur, wie wir mit Fußverkehr umgehen. Die Bürgersteige heißen nicht umsonst Bürgersteige, sondern weil das ein Teil der bürgerlichen Emanzipation und Selbstverwirklichung gewesen ist.

Das erleben wir wieder. Es gibt eine Reihe von Ausstellungen – „Wanderlust“, „Der Flaneur“ – und auch Literatur, die sich mit den Themen „Wandern, Flanieren“ und „Aneignung des öffentlichen Raums“ beschäftigen. Der kulturelle Background ist mittlerweile vorhanden.

Folie 18

Es geht letztendlich um die Rückgewinnung des öffentlichen Raums.

Folie 19

Hier sehen Sie ein Beispiel aus Kassel, wo 2012, glaube ich, eine riesige Asphaltwüste zu einem Platz umgebaut worden ist, der abends entsprechend genutzt wird.

Wenn es um Fußverkehr geht, geht es insbesondere um den Umgang mit dem öffentlichen Raum und um die Rückgewinnung des öffentlichen Raums. Das ist nicht nur eine funktionale, eine technische Frage, sondern auch die Frage, wie wir mit unseren Städten umgehen wollen und wie die Zukunft der Stadt sein soll.

Folie 20

In dem Fragebogen war gefragt worden, welche unsere Forderungen an das Land Hessen, an die hessische Landespolitik sind. Da schaue ich natürlich als Erstes in den Koalitionsvertrag. In diesem steht, dass Musterlösungen für Radverbindungen sowie Musterlösungen für Fußverkehrsanlagen einschließlich des Standards der EFA – der „Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen“, die von der FGSV erstellt worden sind – eingeführt und den Kommunen zur Umsetzung empfohlen werden. Während für den Radverkehr solche Musterlösungen erarbeitet worden sind, ist in der AGNH die Erstellung solcher Lösungen noch nicht in der Diskussion.

Folie 21

Die Nahmobilitätsakademie sollte sich eigentlich auch mit dem Fußverkehr auseinandersetzen. Zum Fußverkehr sind bisher keine Veranstaltungen durchgeführt worden, lediglich zum schulischen Mobilitätsmanagement.

Folie 22

Der 5. Nahmobilitätskongress, der am 1. Juli stattfindet, behandelt fast nur Themen zum Radverkehr. Zum Fußverkehr gibt es nur den – von mir blau unterlegt – „Ideenworkshop Fußverkehr“. Nach fünf Jahren AGNH fängt man jetzt an, Ideen zusammenzustellen, wie mit dem Fußverkehr umgegangen werden soll. Ich war selber bei der Aufbauphase der AGNH dabei. Damals gab es schon Strategiepapiere, wie der Fußverkehr in der Landespolitik verankert werden sollte. Ich halte mittlerweile die Form des AGNH, wie sie hier in Hessen installiert worden ist, für nicht geeignet, den Fußverkehr zu fördern – einfach im Hinblick auf das, was ich so mitbekomme. Wenn in anderen Bundesländern, insbesondere in Baden-Württemberg, aber auch in anderen Städten der Fußverkehr zusammen mit dem Radverkehr unter dem Label „Nahmobilität“ subsumiert wird, dann geht immer der Fußverkehr unter.

Folie 23

Jetzt blicke ich über den Tellerrand: In Baden-Württemberg ist zum Fußverkehr eine Veröffentlichung erschienen. In Sachsen ist eine „Handlungsanweisung zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen im Freistaat Sachsen“ herausgegeben worden. In Nordrhein-Westfalen ist von der schwarz-gelben Landesregierung im März dieses Jahres der Referentenentwurf für ein Nahmobilitätsgesetz beschlossen worden, in dem in § 11 Abs. 3 steht:

Radverkehr und Fußverkehr sollen innerhalb der Ortslagen grundsätzlich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll aus Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich ausgeschlossen werden.

In Baden-Württemberg gibt es das „Aktionsprogramm: 1.000 Zebrastrifen für Baden-Württemberg“. – Das finde ich alles spannende Ideen, die von einzelnen Landesregierungen für den Fußverkehr entwickelt werden.

Folie 24

Meine Forderung an die aktuelle hessische Landespolitik wäre, dass der Fußverkehr als wesentlicher Baustein in der Verwaltung verankert wird, dass Veröffentlichungen und Seminare, z. B. zur kommunalen Fußverkehrsförderung, stattfinden. Viele Kommunen wissen gar nicht, welche Maßnahmen entwickelt werden können, um den Fußverkehr zu fördern. Das muss man nach draußen bringen. Da werden die Kommunen allein gelassen. Die Ausschöpfung rechtlicher Rahmen muss erfolgen. Ich habe eben gezeigt, dass in Baden-Württemberg Hinweise zur Anlage von Zebrastrifen herausgegeben werden. Das Thema StVO ist gerade sehr im Schwange. Es gab jetzt bei der Verkehrsministerkonferenz ein Arbeitspapier, das aber wahrscheinlich erst in der nächsten Legislaturperiode im Herbst oder im Frühjahr nächsten Jahres weiter diskutiert wird.

Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr ist notwendig. Ebenso sind Leit- und Modellprojekte zum Fußverkehr zu initialisieren und zu fördern.

Ein ganz wichtiger Punkt, den ich hier noch aufgeführt habe, ist die Sicherung von Wander- und Freizeitwegen vor dem Radverkehr. Ich hatte vor ein paar Tagen ein Gespräch mit dem Deutschen Wanderverein. Da wurde gesagt, dass Radfahrer auf Wanderwegen den Wandergenuss sehr stark einschränken. Dieses Problem sollte man erkennen und sich damit auseinandersetzen.

Folie 25

Für die Enquetekommission würde ich mir wünschen, dass der Fußverkehr als eigenständiges „Verkehrsmittel“ mit aufgenommen wird. Die Subsumierung unter dem Label Nahmobilität wird den Anforderungen des Fußverkehrs sicherlich nicht gerecht. Die Radverkehrsförderung darf nicht auf Kosten des Fußverkehrs gehen. Wenn jetzt Strategien für 2030 entwickelt werden, muss gerade bei der Mobilitätsentwicklung die Siedlungsstruktur als wesentliches Element, als wesentlicher Faktor, unter welchen Modalitäten Verkehr stattfindet, betrachtet werden. Die Nutzbarkeit und Rückgewinnung des öffentlichen Raums sollte ein wichtiges Thema bei der Mobilitätsplanung sein.

In der „Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum“ werden Bedeutungspläne für den öffentlichen Raum entwickelt. Das autonome Fahren nach Level 5 eröffnet ganz andere Möglichkeiten. Ich denke, das ist auch im Zeitraum 2030 oder 2035 ein Thema, das wir diskutieren sollten. Dann können wir ganz anders mit dem öffentlichen Raum umgehen. Dann brauchen wir keine Parkplätze mehr in den Innenstädten, sondern dann können wir die Autos wegschicken. Die Vision, wie die Stadt in der Zukunft aussehen soll, muss ein sehr wichtiger Teil für die Mobilität der Zukunft in Hessen sein. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schmitz, für die Ausführungen zum durchaus wichtigen Fußverkehr.

Vom hessischen Norden, von Kassel, gehen wir nun in den Süden, nach Darmstadt. Das Rednerpult gehört Frau Dipl.-Ing. Katalin Saary, Verkehrsplanerin, Inhaberin des Planungsbüros Mobilitätslösung, Darmstadt. – Bitte schön.

Frau **Dipl.-Ing. Saary:** Herzlichen Dank, dass ich hier kurz etwas berichten darf zu einem ganz anderen, sehr viel spezielleren, sehr viel kleinteiligeren Thema, zu einer weniger grundsätzlichen und dann doch ganz grundsätzlichen Frage.

Frau **Dipl.-Ing. Katalin Saary** trägt vor (Präsentation siehe Anlage zum Protokoll):

Folie 1

Es geht um die Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Was brauchen sie, damit sie sich sicher und selbstständig, allein in der Stadt bewegen können? Mit „Stadt“ ist jetzt nicht nur die Großstadt gemeint, sondern, wie Andreas Schmitz gesagt hat, auch kleinere Orte wie Kaufungen. Auch da sind bei den Wegen, wenn sie denn gut sind, viele Fußwege dabei.

Folie 2

Ich bin von Haus aus Bauingenieurin und seit sieben Jahren Inhaberin eines kleinen Planungsbüros in Darmstadt. Wir machen viele Fuß- und Radverkehrsprojekte; diese sind sozusagen unsere Passion. Da fokussieren wir uns gerne auf die Schulen, auf das schulische Mobilitätsmanagement. Wir machen auch betriebliches Mobilitätsmanagement. Beim Rad-Hauptnetz Hessen sind wir auch beteiligt. – Das ist der Blumenstrauß, mit dem wir uns beschäftigen.

Folie 3

Ganz kurz zu den Kindern und Jugendlichen. Was können Sie direkt starten? – Unabhängig von den strategischen Ansätzen, von denen Andreas Schmitz gerade berichtet hat, die wichtig und richtig sind, gibt es auch Ansätze im Kleinen, mit denen wir jetzt starten können, damit es 2030 funktioniert.

Folie 4

Wir haben ein Dilemma. Wir haben viele Zahlen schon gesehen. Es ist immer wieder die gleiche Mobilität in Deutschland, ausgewertet für Hessen, jetzt hier ausgewertet für die Altersgruppen. Man sieht: Die Gruppe der Kinder und Jugendlichen ist sehr stark – zu 50 % – zu Fuß und mit dem Rad unterwegs. Ihre Eltern fahren Auto. Das heißt: Diejenigen, die für Kinder planen, sehen den Lebensraum durch die Windschutzscheibe. Das ist eine Schwierigkeit.

Ich habe meine Diplomarbeit zur Schulwegsicherung gemacht. Das ist jetzt schon gut 30 Jahre her. Damals ging es immer – wobei ich da auch schon in Konflikt mit der Verkehrswacht war – um das „verkehrsgerechte Kind“. Kinder mussten so reagieren, dass der Autoverkehr gut fließen kann. Aber es geht nicht um das verkehrsgerechte Kind, sondern es geht um den kindgerechten Verkehr. Da müssen wir hinkommen.

Folie 5

Denn wir haben noch immer viel zu viele Unfälle mit Kindern und Jugendlichen. Wenn sie kleiner sind, verunfallen sie vor allem als Mitfahrer und Mitfahrerinnen im Auto, wenn sie älter werden, zu Fuß und mit dem Rad, die älteren Jugendlichen vor allem mit dem Fahrrad. Das sind nur die polizeilich erfassten Unfälle. Die Polizei nimmt diese Unfälle auf. Es gibt aber eine große Dunkelziffer. Je nach Schätzung können Sie die Zahl verdoppeln oder sogar noch etwas stärker erhöhen: Unfälle, die geschehen, aber nicht polizeilich erfasst werden, weil es Eigenunfälle sind, weil

es Unfälle zwischen zwei Kindern sind, weil die Kinder gesagt bekommen haben – das haben wir in Schulwegprojekten erlebt –: Das ist doch nicht so schlimm, dir ist ja gar nichts passiert. Das Kind geht dann weiter zur Schule. Der Unfall wird nicht dokumentiert, obwohl es natürlich ein Unfall gewesen wäre, der hätte dokumentiert werden müssen. Die Polizei sagt: Das ist ein Problem, dass das nicht dokumentiert wird, denn dann können wir auch nicht reagieren. Wenn sehr viele Unfälle an einer Stelle stattfinden, ist das ja immer ein Signal, ein Hinweis: Hier muss man aktiv werden.

Was geschieht noch? Die polizeilich registrierten Unfälle werden zu 100 % den Kindern angelastet. Es wird gesagt: Die Kinder sind die Verursacher des Unfalls. Sie sind plötzlich auf die Straße getreten. Das ist eine ganz typische Aussage. Die Frage ist, ob es wirklich plötzlich war oder ob etwas anderes dahintersteckte. – Zunächst noch eine Zahl. Dann komme ich auf diesen Aspekt zurück.

Folie 6

1970 war das Verhältnis ungefähr 1 : 1: ein Kind, ein Auto. Inzwischen hat sich das geändert. Jetzt kommen auf ein Kind mehr als drei Autos. Nicht nur relativ, auch absolut haben sich die Zahlen deutlich verändert. Das hat natürlich große Auswirkungen.

Das war ein Bild aus dem „Darmstädter Echo“ aus dem Jahr 1970. Ganz links war ich. Der Platz war 40 Jahre Parkplatz. Damals konnten wir dort noch spielen. Jetzt ist er verkauft und wird bebaut. Das ist dann kein Spielplatz mehr, kein Freiraum mehr, wo Kinder sich bewegen können.

Das ist der eine Aspekt: der Platz.

Folie 7

Die schiere Zahl an Autos hat zugenommen, aber auch die schiere Größe der Autos ist deutlich gewachsen: in der Höhe um 25 % auf 2 m. Für Kinder ist das eine Hürde. „Plötzlich auf die Straße gelaufen“: Das Kind konnte wahrscheinlich einfach nichts sehen. Das hat aber auch Auswirkungen auf die Gehwege, auf den Platz, der vorhanden ist. Während vor 30, 40 Jahren eine Begegnung von zwei Pkw bei 4 m noch möglich war, bin ich jetzt schon froh, wenn ich mit meinem Fahrrad an einem entgegenkommenden Auto vorbeikomme, weil die Autos so breit geworden sind.

Folie 8

Das fehlende Angebot an Gehwegen hat Auswirkungen auf die Kinder. Es ist sehr wichtig, dass sie sich bewegen können, dass sie selbstständig unterwegs sein können. Sie sind seltener zu Fuß unterwegs, obwohl sie doch viel unterwegs sind, aber das Selbstständige, das Umherstreifen fällt weg. Damit nehmen die sozialen und die motorischen Kompetenzen ab. Ich brauche das selbstständige Umherstreifen, um eine innere Landkarte anzulegen, um mich orientieren zu können. Ich brauche es aber auch, um die Kompetenz zu haben, wenn ich später Fahrrad fahre oder mit dem Auto unterwegs bin, Geschwindigkeiten einzuschätzen. Ich brauche es, um mich mit

meinen Freundinnen und Freunden auseinandersetzen zu können. Das Soziale lerne ich nicht auf der Rückbank.

Die beiden Bilder sind in einem Malwettbewerb im Rahmen der Aktion „Zu Fuß zur Schule“ entstanden. Im oberen Bild läuft das Kind von zu Hause zur Schule und erzählt dazu: Ich treffe dann diesen, und den hole ich ab. Im unteren Bild sitzt das Mädchen auf der Rückbank, schrieb aber dazu: „Kurz vor der Schule darf ich aussteigen. Dann darf ich den Rest des Weges zu Fuß laufen. Da treffe ich meine Freundin.“ Da hat man in dem Text richtig gemerkt, wie froh das Kind darüber ist.

Folie 9

Darüber gehe ich hinweg. Das habe ich Ihnen gerade vorgetragen: Motorik, Sozialkompetenz, Verkehrskompetenz, Lernfähigkeiten. Vier Stunden hält der Effekt an, wenn Kinder allein zur Schule gehen. Wenn sie vorher zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren sind, können sie sich besser im Unterricht konzentrieren. Die Wirkung hält vier Stunden an. Das haben letztes Jahr dänische Forscher festgestellt.

Folie 10

Jetzt könnten wir ja sagen: Wir machen alle Wege so, wie wir uns als Erwachsene vorstellen, dass die Kinderwege sein sollen. Die Empfehlung ist eine andere: Nehmen Sie die Kinder mit, fragen Sie die Kinder. Diese Beteiligung ist manchmal aufwendig, hat aber zur Folge, dass die Kinder sich ernst genommen fühlen in demokratischer Bildung. Sie sind auch die Experten in eigener Sache. Im Übrigen ist – ganz nebenbei – die Beteiligung der Kinder festgelegt, u. a. in der UN-Kinderrechtskonvention, im Kinder- und Jugendhilfegesetz, aber auch in der Hessischen Gemeindeordnung.

Folie 11

In Hessen – da möchte ich Andreas Schmitz widersprechen – haben wir mit dem Schulischen Mobilitätsmanagement einen guten Ansatz, Fußverkehr für Kinder und Jugendliche zu fördern. In Hessen sind Schulwegpläne verbindlich vorgeschrieben bis Klasse 7. Das ist ein guter Ansatzpunkt, aktiv zu werden und sich da etwas weiter aufzustellen. Denn es geht nicht nur um den Schulweg, der dabei diskutiert wird, sondern auch dem Rahmen, der erforderlich ist.

Folie 12

Motivation und Ziele des Schulischen Mobilitätsmanagements sind – Sie ahnen es – sichere Schulwege für Kinder, bewegte, ausgeglichene und konzentrierte Kinder, frühzeitiges Erlernen von Mobilitätsoptionen. Das muss man lernen. Es reicht nicht aus, dass man sagt: Ich brauche diese Kompetenz, um später als erwachsene Person entscheiden zu können: Was nehme ich denn heute am besten? Welches Verkehrsmittel passt mir? Das ist ein gemeinsames Miteinander.

Folie 13

Wir haben verschiedene Ergebnisse. Für die Schule haben wir den verpflichtenden Schulwegplan. Wir haben aber auch Empfehlungen: Wie kann das Thema „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung“ im Schulalltag verankert werden? Die Kommunen bekommen die Information, was sie tun müssen, damit Schulwege sicher funktionieren. Das ist ein ganz wichtiger Baustein, ein Wissensbaustein, der auch nachgefragt wird. Wir haben schon die Erfahrung gemacht, dass Kommunen sagen: Das war uns nicht klar. Da gehen wir ran. Das sind die wichtigen Wege der Kinder. Also müssen wir uns darum besonders kümmern.

Folie 14

Die typischen Probleme sind uns allen bekannt. Was die Kinder stört, stört auch uns. Es sind zugeparkte Gehwege, zu schmale Gehwege, die Mülltonnen auf den Gehwegen. Das ist für Kinder oft eine große Hürde: Ich habe gelernt, ich soll auf dem Gehweg laufen. Da steht aber eine Mülltonne. Was mache ich jetzt? – Es geht auch um Baustellen.

Folie 15

Andere Punkte sind aber für Kinder viel schwieriger als für Erwachsene. Das sind die Querungstellen, die entweder nicht vorhanden oder so zugeparkt sind, dass die Sicht fehlt. Ich hatte es eben schon demonstriert: Gehen Sie einmal neben einem SUV in die Hocke und versuchen Sie zu erahnen, ob Sie jetzt die Straße überqueren könnten oder nicht. Für die Kleinen ist das kein Kavaliersdelikt; es ist eine echte Gefahr.

Folie 16

Da setzen wir an mit den Schülerprojekten, mit der Beteiligung und nehmen die Kinder mit. Wir gehen hinaus und lassen uns erklären: Wo geht es gut, und wo geht es schlecht? Die Kinder wissen das ganz genau.

Folie 17

Im Ergebnis haben wir dann die Anforderung durchgängiger Wegebeziehungen. Es reicht nicht aus zu sagen: Da ist die Schule. Schau mal, dass du hinkommst. Da ist ein Spielort, ein Spielplatz, wie auch immer. Man muss da auch hinkommen.

Folie 18

Ich habe gefragt: Was können Sie jetzt schon machen? Wir haben viele Forderungen. Wir haben Forderungen strategischer Art. Da könnte ich Ihnen vieles erzählen. Wir könnten da sicherlich einen ganzen Tag mit Ihnen bestreiten; da hätten wir keine Probleme. Aber es geht darum, schnell anzufangen, jetzt, nicht erst morgen. Die Kinder werden erwachsen; sie brauchen jetzt gute Schulwege.

Wir brauchen signalisierte Fußgängerfurten, also mit Fußgängerampeln, Zebrastreifen, wo immer es möglich ist. Wir haben in Hessen einen Einführungserlass, der es erlaubt, auch bei geringeren

Zahlen, als für FGÜ vorgesehen, Zebrastreifen anzuordnen. Mittelinseln/Mittelstreifen mit guten Sichtbeziehungen. Fahrbahneinengungen oder vorgezogene Gehwege, Gehwegnasen. Da kann man herangehen.

Folie 19

Man kann auch an die Grünzeiten herangehen. Warum muss denn der Fußverkehr immer so lange warten, damit der Autoverkehr locker fließen kann? Hier kann ich eine Abwägung vornehmen. Dort, wo starke Fußverkehrsströme sind, kann ich eine höhere Qualität erwarten. Warum muss ich lange warten? Warum bekomme ich nicht schneller Grün? Das muss man immer wieder hinterfragen, und da muss man deutlich machen: Es geht anders. Wir wissen, dass es anders geht. Es gibt auch gute Beispiele, aber es hat sich noch nicht durchgesetzt.

Folie 20

Auch für zugeparkte Ecken gibt es gute Lösungen. Das Bild unten links ist aus Frankfurt. Die Lösung ist einfach und kostengünstig. Sie ist nicht schön, aber sie hilft vor zugeparkten Ecken.

Folie 21

Tempo 30: Geringere Geschwindigkeiten sind der Ansatz, Unfallgefahren zu mindern. Ich brauche eine kürzere Strecke, um zum Stehen zu kommen. Tempo 30 sollte man dort anordnen, wo es gefordert wird.

Folie 22

Letzten Endes heißt es, die StVO ernst nehmen und umsetzen. Wenn wir § 1 – gegenseitige Rücksichtnahme – alle leben würden, wäre es einfach. Das klappt leider nicht immer. Aber ganz wichtig ist: Die Verkehrssicherheit geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Safety first sozusagen.

Folie 23

Zum Abschluss ganz kurz: Kinder sind öfter draußen als Erwachsene. Sie brauchen den öffentlichen Raum. Dafür müssen wir ihnen aber auch den nötigen Platz geben. Platz heißt dabei nicht nur geschützte Räume im Sinne von umzäunten Spielplätzen, sondern die Räume müssen miteinander vernetzt sein. Ich muss diese Ziele auch erreichen können, selbstständig und allein. Das ist wichtig für die gesunde Entwicklung auf allen Ebenen. Das bedeutet, wir müssen die Rahmenbedingungen schaffen: Entschleunigung des Autoverkehrs, sichere Verbindungen und hohe Nutzungsvielfalt von Straßen und Plätzen.

Wir haben dann Städte, die für alle interessant sind, die für alle gut funktionieren. Kinder fordern barrierefreie Wege ein. Sie hassen es, mit ihrem Roller zu stolpern. Das ist wiederum auch gut für Erwachsene; sie möchten auch nicht stolpern. Breite Wege, um nebeneinander zu gehen, ist auch für Erwachsene sehr attraktiv. Das heißt, wir gewinnen daraus, wenn wir die Anforderungen, die uns unsere Kinder mitteilen, ernst nehmen.

Folie 24

Insofern möchte ich Ihnen mitgeben: Versuchen Sie einmal, in Ihrem Heimatort, in Ihrer Kommune, in Ihrer Stadt zu messen: Klappt das, oder klappt das nicht? Und wenn es nicht klappt, was könnte denn besser gehen?

Ich glaube, ich habe die Zeit eingehalten, oder?

Vorsitzender: Frau Saary, das ist eine Punktlandung. Vielen Dank.

(Frau Dipl.-Ing. Saary: Mir wären noch ein paar Worte eingefallen!)

Wir haben noch die Fragerunde. Insofern Ihnen zunächst einmal vielen Dank und Herrn Schmitz ebenfalls.

(Beifall)

Wir kommen zur letzten Fragerunde. Gibt es Fragen? – Herr Prof. Lanzendorf ist der Erste.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf:** Ganz herzlichen Dank. Ich glaube, die beiden Vorträge haben uns gezeigt, wie wichtig dieses Thema ist und wie diffizil es ist, da voranzukommen. Ich hatte die ganze Zeit Zweifel, wenn man das rein verkehrlich betrachtet, ob es wirklich richtig ankommt, warum der Fußverkehr, obwohl er ein Viertel all dieser Wege ausmacht, so bedeutsam ist. Wir sind seit Jahrzehnten damit konfrontiert, dass gesagt wird: Irgendwie klappt das ja doch; man kommt ja doch immer durch. So wird begründet, dass in den Städten die Hälfte der Fußwege, der Bürgersteige zugestellt ist mit parkenden Pkw.

Ich habe mich gefragt, ob das nicht eigentlich das Paradebeispiel dafür ist, dass man eine integrierte Stadtentwicklung oder Siedlungsentwicklung oder Dorfentwicklung braucht, also die zentrale Frage hier sein muss: Wie gestalten wir den Aufenthaltsraum? Herr Schmitz hat das mehrmals gesagt. Der öffentliche Raum wird damit gestaltet. Katalin Saary hat geschlossen mit der Aussage, dass es ein Maß der Qualität öffentlichen Raums sein kann, wenn wir uns einfach anschauen: Wie viele Kinder sind dort unterwegs? Das ist auch genau das, was Jan Gehl sagt, der Architekt, der Kopenhagen und andere Städte geplant hat: Das ist die Philosophie einer attraktiven Stadt. Wenn wir uns da gerne aufhalten, dann können wir das daran messen: Wie viele Kinder sind dort im Straßenraum sichtbar?

Ich glaube, wenn wir die Zukunft der Mobilität in Hessen, in hessischen Städten und Kommunen fördern wollen, dass wir dann sehr stark auch dieses Thema „öffentliche Raumgestaltung und Fußmobilität“ mitdenken müssen. Habe ich das richtig verstanden? Würden Sie das auch so beschreiben?

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Es kam mir jetzt gerade spontan auf den Vorredner die Frage nach der Gestaltung des öffentlichen Raums. Uns würde interessieren, wie der öffentliche Raum im Rahmen des Fernbahntunnels und der Umgestaltung des Frankfurter Hauptbahnhofs gestaltet und weiterentwickelt werden soll. Dazu gab es einen Antrag. Das ist an dieser Stelle ein wichtiger Hinweis.

Aber jetzt zu meiner eigentlichen Frage. Ich fand den Vortrag zum Fußverkehr wirklich sehr gelungen. Wir haben uns dazu im Vorfeld viele Gedanken gemacht. Mich würde interessieren, ob es irgendwelche Zahlen dazu gibt, wenn Fuß auf Rad trifft. Gibt es da Unfallzahlen oder irgendwas Statistisches, was man vergleichen kann? Ich freue mich zwar schon auf die nächste ADFC-Podiumsdiskussion mit Karin Müller – wir sind beide Freunde des Fahrrads –, aber eines darf man nicht vergessen: Fahrradfahrer können auch rücksichtslos sein. Rücksichtslosigkeit wird gelegentlich dem Autofahrer vorgeworfen, aber das gilt auch für den Fahrradfahrer. Da muss ich mir nur anschauen, wie rote Ampeln gewöhnlich ignoriert werden oder wie Fußwege ganz selbstverständlich mitbenutzt werden. Insofern wäre die Frage der Verkehrserziehung und Verkehrsberatung hier sehr wichtig. Also gibt es irgendwelche statistische Zahlen zum Thema „Rad trifft auf Fuß“?

Und die zweite Frage: Von Herrn Schmitz habe ich sehr konkrete Vorschläge in Bezug auf die AG Nahmobilität gehört. Aber wie würde sich die letzte Referentin, Frau Saary, das konkret vorstellen? Das habe ich vermisst. Sie haben umschrieben, was eine gute Stadt auszeichnet, und Sie haben umschrieben, wie die Kinderfreundlichkeit als Ziel formuliert werden sollte. Aber den einen oder anderen konkreten Vorschlag habe ich da nicht herausgehört.

Abg. **Jan Schalauske:** Ich fand auch beide Vorträge sehr wichtig und sehr spannend, auch mit Blick auf den Fußverkehr. Ausgehend von Frau Saarys Ausführungen, Verkehr und Mobilität von den schwächsten Verkehrsteilnehmern her zu denken, möchte ich fragen: Frau Saary, Sie haben angedeutet, es schon mit dem Schulischen Mobilitätsmanagement etwas vonseiten des Landes, wo versucht wird, im Bereich der Schulwegplanung zu handeln. Welche weiteren Möglichkeiten wären notwendig? Gibt es nicht auch eine Erwartungshaltung, dass Förderprogramme des Landes, aber auch des Bundes für die Kommunen viel stärker von Kindern und von Fußwegteilnehmern her gedacht werden, was die rechtlichen Rahmenbedingungen angeht und wie Verkehr organisiert wird, Stichwort Tempolimits usw.? Muss nicht – was Prof. Lanzendorf in der letzten Runde angesprochen hat – auch viel stärker vom Verwaltungshandeln her aus der Perspektive von Kindern und von Fußgängern gedacht werden? Muss sich die Priorität des Fußverkehrs nicht auch in Verwaltungsstrukturen wiederfinden?

Bei Herrn Schmitz möchte ich mich bedanken für die historische Einordnung des innerstädtischen Fußverkehrs letztlich als Ergebnis bürgerlicher Revolutionen und des daraus entstandenen Bürgertums. Heute reden wir über Revolutionen, die wir im Verkehrsbereich brauchen, nämlich die Verkehrswende. Da hatte ich bei Ihrem Vortrag, der völlig zu Recht das Thema Fußverkehr in den Mittelpunkt gerückt hat – es wurden sehr viele Zahlen genannt –, den Eindruck, dass Sie,

wenn es nun darum geht, Verbesserungen für den Fußverkehr zu erreichen, die Hauptauseinandersetzung mit dem Radverkehr gesehen haben. Klar, jeder, der schon einmal auf einem von vielen Radfahrern benutzten Weg mit Familie oder mit älteren Menschen unterwegs war, wird sagen: Natürlich gibt es da Nutzungskonflikte und Probleme. Aber bei Ihrem Vortrag ist mir die Frage gekommen, ob die von Frau Saary genannten Rahmenbedingungen – Ampelschaltungen, Querungshilfen, Zebrastreifen, Fahrbahnverengungen, Tempolimits –, also all die Möglichkeiten, mit denen wir Autoverkehr in den Städten reduzieren können, nicht eigentlich der Dreh- und Angelpunkt sind, um die Qualität für den Fußverkehr zu verbessern, und ob es nicht auch da rechtliche Rahmenbedingungen, aber auch finanzielle Unterstützungsprogramme und letztlich – die gleiche Frage wie an Frau Saary – entsprechendes Handeln in den städtischen Verwaltungen braucht – Fußverkehrsbeauftragte, um ein Schlagwort zu nennen.

Abg. **Oliver Stirböck**: Das waren in der Tat zwei sehr instruktive Vorträge – vielen Dank –, weil sie deutlich gemacht haben, dass es Konflikte nicht nur gibt zwischen Autoverkehr und Fußverkehr sowie zwischen Autoverkehr und Radverkehr, sondern auch zwischen Radverkehr und Fußverkehr. Dann kommt es darauf an, dass man die Verkehre vernünftig ordnet, und immer auf den gegenseitigen Respekt der Verkehrsträger untereinander.

Jetzt noch eine konkrete Nachfrage zu Herrn Schmitz. Herr Schmitz, Sie hatten gesagt, dass Baden-Württemberg im Wettbewerbsföderalismus, den wir als Freie Demokraten ja begrüßen, die Benchmark ist. Bezieht sich das auf die Stellung der Fußgängerverkehre in der Verkehrsplanung, oder auch auf konkrete Vorschläge, die damit irgendwie in Zusammenhang stehen?

Abg. **Tobias Eckert**: In der letzten Runde hat die Vertreterin der Stadt Wien deutlich gemacht, dass das Thema Fußverkehr mit das anspruchsvollste ist, wenn es um Flächenumverteilung geht. Denn wenn diese sich darauf beschränkt, dass die Fläche ausschließlich für den Fußverkehr bestimmt ist, ist das die größte Veränderungsnotwendigkeit in Fragen der Mobilität. Eben wurde in beiden Vorträgen deutlich, dass beim Fußverkehr noch eine Idee hinter dem Ortswechsel von A nach B steht, nämlich die Frage: Wie gestalte ich öffentlichen Raum? Da möchte ich vor dem Hintergrund, dass wir lebhaftere Diskussionen haben, wenn wir Flächenumverteilung in den Städten vornehmen, Sie fragen, welche Herausforderungen sich da ergeben oder warum Sie der Auffassung sind, dass in diesem Bereich die öffentliche Debatte vielleicht besser läuft, als wenn wir die Verlagerung von Straße auf Schiene diskutieren. Welche Parameter wären erforderlich, damit diese Flächenumverteilung, deren es zugunsten des Fußverkehrs bedarf, besser gelingen kann, als das in der Vergangenheit offensichtlich der Fall war?

Frau **Dipl.-Ing. Saary**: Es gibt natürlich Zahlen zu Unfällen von Fußgängern mit Radfahrern. Diese habe ich nicht parat. Sie können sie aber leicht herausfinden.

Es wurde nach dem Handeln des Landes Hessen gefragt. Es gibt den Verein Kinderfreundliche Kommunen. Hanau ist eine kinderfreundliche Kommune. Es hat sich dem Verfahren unterzogen, zu lernen, wie eine Verwaltung kinderfreundlich agiert. Dazu gehört der Bereich Verkehrsmobilität. Ich bin da Sachverständige und darf zurzeit Eltville und Oestrich-Winkel begleiten. Die haben sich auf den Weg gemacht. Das wäre z. B. ein Ansatz, für den das Land Hessen Werbung machen könnte, das breit zu unterstützen, denn das ist ein sehr guter Ansatz, um vor Ort die Fortbildung zu haben, sensibilisiert zu sein: Was für Bedarfe gibt es? Was kann man im Verwaltungshandeln anstoßen, und wie müssen wir miteinander reden? Denn das habe ich bei allen Kommunen jetzt mitbekommen, dass sie festgestellt haben: Wir müssen uns viel besser austauschen.

Bei der Schaffung eines Fußverkehrsbeauftragten wäre zu klären, ob das ein Radverkehrsbeauftragter ist, der gleichberechtigt auch für den Fußverkehr zuständig ist, oder ob es eine zweite Person ist. Eine zweite Person ist wahrscheinlich immer günstiger, weil darin die Wertschätzung der zwei Verkehrsarten zum Ausdruck kommt. Wir haben zwar im Binnenverkehr 30 bis 40 % Fußverkehr, aber die Qualitäten sind nicht 30 bis 40 %. Da ist noch Luft nach oben.

Bei der Flächenumverteilung ist das dicke Brett immer das Parken. Ich habe versucht, das durchschimmern zu lassen. Parken ist kein Grundrecht. Ich darf eigentlich nur dort parken, wo auch Platz ist. Gehwegparken ist nach der Straßenverkehrsordnung nicht vorgesehen, es sei denn, es bleibt nebensächlich so viel Gehweg übrig, dass sich zwei Menschen mit Rollatoren ungehindert begegnen können. So breite Gehwege haben wir oft nicht. Trotzdem wird Gehwegparken oft markiert oder einfach geduldet. In Hessen mäandert eine Richtlinie oder eine Verordnung ungefähr aus dem Jahr 1971 herum, in der von etwa 70 bis 90 cm die Rede ist und die immer wieder einmal hervorgeholt wird. Es ist Ihre Aufgabe, dafür Sorge zu tragen, dass so etwas aufhört. Der Gehweg ist und bleibt ein Gehweg und hat eine Regelbreite.

Aber das müssen Sie auch nach außen vertreten, und da brauchen Sie in der Diskussion ein breites Kreuz. Die Kommunikation ist schwierig. Es braucht Kampagnen dafür. Man muss dafür sensibilisieren. Die Automobilindustrie hat einen Riesenetat für ihre Werbung und kann vieles beeinflussen. Einen solchen Etat haben wir für den Fußverkehr nicht – bis jetzt. Es liegt an Ihnen, den Etat aufzustocken. Dann ist die Kommunikation eine andere.

Viele Menschen nehmen gar nicht mehr wahr, welche Probleme sie im Fußverkehr haben. Sie sind ganz demütig, wenn sie sich an der Mülltonne vorbeidrücken dürfen, denn das haben sie so gelernt. Aber die Frage ist: Muss das so sein? Nur weil ich ein bisschen beweglicher bin als ein SUV, heißt das noch lange nicht, dass es gut ist.

Vom Land Hessen stelle ich mir vor, dass es ein breites Kreuz zeigt und die Kommunen unterstützt, wenn diese in den Clinch mit ihren Einwohnern gehen müssen. Dazu gehört auch, zu thematisieren, dass man, wenn man sich ein Auto anschafft, auch dafür Sorge tragen muss, dass es auf das eigene Grundstück passt. Wenn die Garage von 1970 ist und der SUV nicht hineinpasst, dann muss man halt die Frage stellen: Kann ich eine größere Garage bauen, oder kaufe ich ein kleineres Auto, das in die Garage passt? Es kann nicht selbstverständlich sein, dass das

Auto dann einfach vor der Tür abgestellt wird, weil es nicht in der Garage untergebracht werden kann.

In Darmstadt habe ich beim VCD eine Kollegin, die sagt: Sie kommen ja auch nicht auf die Idee, ihr Pferd in den Herrngarten zu stellen.

(Heiterkeit)

Ich hoffe, ich konnte die Botschaft rüberbringen, wie ich mir vorstelle, was das Land Hessen tun könnte.

Eine Landesstrategie aufzustellen, wie Andreas Schmitz gesagt hat, wäre der allererste Schritt. Die Österreicher haben das, die Schweizer, glaube ich, auch.

Herr **Dipl.-Ing. Schmitz**: Zunächst zur Frage nach dem öffentlichen Raum. Ich finde, das ist ein ganz wichtiger Bereich. Wenn wir über städtische Mobilität reden, dann ist der Umgang mit dem öffentlichen Raum dabei ein sehr wichtiges Element. Wir wollen ja leben und uns aufhalten in den Städten. Der Transport ist nur ein Aspekt dabei. Das bedeutet Aufenthalt, Kinderspiel, Erleben von Stadt. Deswegen gehören öffentlicher Raum und Mobilität, Städtebau und Mobilität zusammen.

Die Unfallzahlen, nach denen gefragt wurde, kann ich jetzt auch nicht aus dem Ärmel schütteln. Das Problem bei den Unfallzahlen ist, dass sie sich nur auf die polizeilich erfassten Unfälle beziehen, und die meisten Unfälle mit Fußgängerbeteiligung – schätzungsweise 70 oder 80 % – werden nicht polizeilich erfasst. Das haben Untersuchungen ergeben, bei denen Leute, die in Krankenhäusern stationär oder ambulant behandelt wurden, befragt wurden, woher ihre Verletzungen stammen. Da wurden vielfach Unfälle mit Radfahrerbeteiligung genannt, die nicht polizeilich erfasst sind.

In Hessen wird ein Verkehrssicherheitskonzept diskutiert. Ich finde es ganz wichtig, beim Fußgängerverkehr diesen Aspekt der nicht polizeilich erfassten Unfälle mit zu berücksichtigen. Sonst wird man dem Unfallgeschehen von Fußgängern nicht gerecht.

Zur rechtlichen Situation: Es gibt – das hat Katalin Saary erwähnt – einen Erlass zu Zebrastreifen. Zur Richtlinie zur Anlage von Fußgängerüberwegen (RFGÜ) des Bundesverkehrsministeriums hat das Land Hessen 2003 einen eigenen Erlass herausgegeben, in dem die Einsatzgrenzen erweitert wurden. Zum Beispiel können Zebrastreifen auch auf Schulwegen mit einer weniger hohen Zahl von Fußgängern angelegt werden. Aber das wird nicht kommuniziert. Die örtliche Polizei oder das Ordnungsamt kennen das nicht, wie wir feststellen, wenn wir Verkehrskonzepte machen. Ich habe den Erlass ausgegraben und nachgefragt, ob der noch gilt. Das muss kommuniziert werden, und die zitierte Handlungsanweisung aus Sachsen beispielsweise wird kommuniziert. Daran hapert es hier einfach.

Der Haupthandlungsträger ist natürlich die Kommune. Die Kommunen müssen aber auch in die Lage versetzt werden, für den Fußverkehr etwas zu tun. Ihnen müssen die Rahmenbedingungen erläutert werden. Aber sie werden allein gelassen. Hier in Hessen fehlt die Information, während sie in anderen Bundesländern – Sachsen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg – erfolgt. In Baden-Württemberg gibt es eine eigene Struktur, die sich mit dem Fußverkehr beschäftigt. Wenn wir bei Bürgerversammlungen beauftragt sind, über Fuß- und Radverkehrskonzepte zu sprechen, worüber wird da am meisten diskutiert? Zu 80, 90 % über Radverkehr. Die Radfahrer haben eine ganz andere Durchsetzungsfähigkeit und können sich ganz anders artikulieren als ältere Leute; Kinder kommen ja eh nicht zu solchen Bürgerversammlungen. Man muss eine eigene Förderstruktur aufbauen in der Verwaltung, in der Geschäftsstelle. In Hamburg-Mitte hat das Bezirksamt Mitte eine Fußgängerbeauftragte. Leipzig hat einen Fußgängerbeauftragten. Da läuft das für den Fußverkehr ganz anders als hier in Hessen, wo alles unter dem Label Fuß- und Radverkehr/Nahmobilität untergebracht ist. Seit fünf Jahren gibt es die AGNH. Es müsste evaluiert werden, was in dieser Zeit für den Fußverkehr herausgekommen ist.

Sie haben recht: Probleme für Fußgänger sind nicht nur Radfahrer. Es sind die fehlenden Quermöglichkeiten, die fehlenden Zebrastreifen. Das alles ist genannt worden. Ich verschweige diese Probleme ja nicht. Aber ich finde es wichtig, darauf hinzuweisen, dass es auch Zielkonflikte innerhalb des Umweltverbundes gibt und dass man nicht so tun darf, als gäbe es diese Zielkonflikte nicht. Mit diesen muss man offensiv umgehen.

Das Thema Fußverkehrsbeauftragte finde ich spannend, gerade aufgrund der Erfahrungen in den Städten, wo es Fußverkehrsbeauftragte gibt. Ich würde für Hessen empfehlen, dass alle Städte über 100.000 Einwohner – das sind zwölf Städte in Hessen – einen Fußverkehrsbeauftragten bekommen. In welcher Form das geschieht – durch Landesförderung oder wie auch immer –, müsste überlegt werden.

Letzter Punkt: Flächenumverteilung für den Fußverkehr halte ich für bedingt möglich. Wenn Bürger Erschließungsbeiträge für breite Gehwege bezahlen müssen, kommt häufig das Argument: Da ist doch noch genug Platz; 1,50 m reichen doch für Fußgänger. Bei der Umverteilung muss ein deutlicher Mehrwert für diejenigen entstehen, die davon betroffen sind. Bei der Rückgewinnung öffentlichen Raums muss für diejenigen, die Opfer bringen, die den Parkplatz nicht mehr vor der Haustür haben, ein Mehrwert vorhanden sein.

Abg. **J. Michael Müller (Lahn-Dill)**: Ich finde ganz faszinierend, dass der Fußverkehr einer anderen Perspektive, einer anderen Betrachtungsweise bedarf: weniger vom Verkehr – es ist natürlich Verkehr –, sondern in erster Linie vom Fußgänger. Damit muss man sich auseinandersetzen. Ich wehre mich etwas dagegen, dass wir zu sehr die Gegensätze beschreiben. Ich bin eher der Meinung, man muss das ergänzend sehen. Aber sei's drum.

Mich würde eines interessieren. Sie haben neun Mal, habe ich mitgezählt, den Begriff SUV in Zusammenhang mit Unfällen und anderen Dingen gebracht. Jetzt erklären Sie mir doch bitte, wo Sie das hernehmen. Ich nehme meine statistischen Werte nicht aus der Polizeistatistik – diese ist

unbrauchbar –, sondern ich nehme sie aus Versicherungsstatistik; diese ist viel faszinierender. Da haben die SUVs einen Anteil von 2 % an Personenschäden, während die Kleinfahrzeuge innerstädtisch einen Anteil von 38 % haben. Es kann ja sein, dass Sie SUVs nicht mögen; das ist in Ordnung. Aber wo Sie Ihren Zusammenhang hernehmen, würde ich gerne wissen. Vielleicht habe ich ihn aber auch nur unterstellt, weil Sie es so oft formuliert haben.

Abg. **Katy Walther:** Ich habe noch eine Frage an Herrn Schmitz und an Frau Saary. Auf den Bildern, die Sie in der Präsentation gezeigt haben, ging es immer um gemeinschaftlich genutzten Raum, wo Sie die Probleme diagnostiziert haben. Meine Frage ist: Reicht es schon, um einen großen Schritt voranzukommen, wenn wir das illegale Gehwegparken beseitigen, sodass die Gehwege, die wir jetzt haben, frei sind für die Bürgerinnen und Bürger, für die Kinder und die Familien, und wenn wir die Radverkehrsanlagen von den Gehwegen separieren? Also wenn jeder Verkehrsteilnehmer seine eigene Spur hat, sind wir da schon ein großes Stück weiter, oder besteht, auch wenn man die Spuren voneinander trennt, immer noch das Problem Radverkehr/Fußgänger? Ich würde das anders einschätzen.

Vorsitzender: Ich denke da an einen Besuch, den wir in Kopenhagen gemacht haben, wo gesagt wurde: Wir müssen den Verkehr für die Menschen planen und nicht für die Autos. Ich glaube, damit war der Ansatz des Fußverkehrs sehr gut dargestellt.

Frau **Dipl.-Ing. Saary:** Ich habe keinen Zusammenhang hergestellt zwischen der Anzahl der Unfälle und der Zahl der SUVs, sondern mit der Größe des Fahrzeugs. Innerstädtisch sind das oft SUVs; es kann auch ein Kastenwagen sein oder ein Transporter. Es geht um die Größe des Autos, die es Kindern schwermacht, darüber hinwegzublicken, und es geht um die Breite des Autos. Alle Autos – das lässt sich sicherlich bei der Versicherungswirtschaft nachlesen – sind breiter geworden, aber die SUVs sind besonders breit und brauchen viel Platz. Das führt dazu – das können Sie beobachten, wenn Sie durch kleinere Städte gehen –, dass, um die Fahrbahn freizuhalten, immer weiter an den Rand geparkt wird. Es ging um das Parken und nicht darum, dass Unfälle passieren. Eine Unfallstatistik habe ich gar nicht gezeigt. Ich habe nur gezeigt, wie viele Kinder mit welchem Verkehrsmittel verunfallen.

Das Trennen von Fuß- und Radverkehr kann notwendig sein, wenn die eine oder die andere Verkehrsart einen hohen Verkehrsanteil hat. Manchmal wird die Trennung nicht möglich sein, weil nicht genügend Platz vorhanden ist. Ich greife jetzt einen anderen Begriff auf: Shared Space. Es gibt die Idee des geteilten Raums, bekannt mit Schrittgeschwindigkeit als verkehrsberuhigter Bereich und mit höheren Geschwindigkeiten als Begegnungszone. Dazu gibt es natürlich auch Untersuchungen. Diese Räume funktionieren dann gut, wenn alle dort vertretenen Verkehrsarten eine vergleichbare Stärke aufweisen und kein Parken vorkommt. Wir haben nicht überall den Platz, um alles zu separieren. An den Kreuzungspunkten haben wir dann wieder neue Probleme.

Wir müssen immer wieder über eine andere Verkehrsart hinwegkommen, um den ganzen Raum zu queren: erst über den Radverkehr, dann über den Autoverkehrsstreifen und dann wieder über den Radverkehr. So viel Platz muss erst einmal zur Verfügung stehen. Wir müssen in der mit Häusern bebauten Stadt schauen, wie wir individuelle Lösungen finden, so verträglich wie möglich und von außen nach innen, also erst für den Fuß- und dann für den Radverkehr. Da muss man Kompromisse schließen, damit es gut funktioniert.

Herr Dipl.-Ing. Schmitz: Wenn die Separation des Fahrradverkehrs vorhanden ist und keine parkenden Fahrzeuge auf Gehwegen stehen, dann ist schon viel für den Fußverkehr getan. Aber die Planung des Fußverkehrs ist in Netzen zu denken. Fußgänger bewegen sich auch in Netzen, und da ergeben sich immer Konflikte mit dem Fahrverkehr, die man irgendwie lösen muss. In der Schweiz gibt es seit 1985 ein Bundesgesetz, das die Kommunen und die Kantone verpflichtet, Fußwegenetze aufzustellen. Das ist damals mit Volksentscheid verabschiedet worden. Die Schweizer haben ein etwas anderes Verhältnis zum Zufußgehen. Bei diesen Fußwegenetzen muss man sich auch mit der Frage beschäftigen, wie die Menschen über die Straße kommen. Das Denken in Netzen für den Fußverkehr müssen wir in den Kommunen umsetzen.

Zu Shared Space bin ich anderer Meinung, weil dieses, wenn es lupenrein ausgeführt wird, auf Kosten der Fußgänger geht. Wir brauchen Bereiche, wo alte Menschen, Blinde, Sehbehinderte ihren geschützten Raum haben und vor Fahrverkehr sicher sein können, damit sie sich angstfrei bewegen können. Das ist eine Frage von Mobilitätschancen, die wir den Menschen zugestehen. Ich finde die Diskussionen, die seinerzeit zu Shared Space geführt wurden, spannend. Diese haben in der Schweiz dazu geführt, sogenannte Begegnungszonen zu schaffen. In diesen Bereichen sind aber Fußgänger bevorrechtigt. Wichtig erscheint mir, dass es einerseits geschützte Bereiche sind, in denen sich ältere Menschen, Sehbehinderte usw. bewegen können – sie müssen dort auch mit Leitsystemen umgehen können –, und andererseits Fußgänger bevorrechtigt sind. In Österreich steht „Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer“ in dem Gesetz zur Begegnungszone. Das führt dazu, dass sich dann der Stärkere durchsetzt, und das ist der, der notfalls eine Klingel am Lenkrad hat. Daher bin ich mit dem Begriff „Shared Space“ vorsichtig.

Vorsitzender: Vielen Dank für die Ausführungen.

Wir sind damit am Schluss der Anhörung und des öffentlichen Teils. Ich darf allen, die angereist sind – teilweise sehr weit, bis aus Hamburg –, nochmals ganz herzlich für Ihre Ausführungen danken und für die Mühe, die sie sich gemacht haben, uns Informationen zum Thema „Mobilitätsverhalten in Stadtregionen“ zu geben. Ich glaube, das ist durchaus einen kleinen Applaus wert. Schön, dass Sie da waren.

(Beifall)

(Ende des öffentlichen Teils: 14:50 Uhr – Es folgt nicht öffentlicher Teil)