

Stellungnahme der Fraktion DIE LINKE

Stellungnahme der Fraktion DIE LINKE	1
Zur Arbeit der Enquetekommission: Der Berg hat eine Maus geboren	2
I. Feststellungen und Zielsetzungen	2
Ziele	2
Mobilität für alle	2
Klimaschutz, Schadstoffe und Umweltfolgen reduzieren	3
„Vision Zero“: Sichere Wege für alle Menschen - Sicherheit muss Vorrang haben	4
„Autogerechte Stadt“ korrigieren: Lebenswerte Kommunen - öffentlichen Raum umverteilen, Mobilitätswänge abbauen	4
Feststellungen	5
Energie- und Verkehrswende	5
Sonderfall Flugverkehr	6
Gute Arbeit im Verkehrssektor sicherstellen	6
II. Handlungsempfehlungen	7
Vision Hessen 2030: Kein Erkenntnis- sondern ein Umsetzungsproblem	7
Umsetzungsschritte	8
Rechtsrahmen anpassen	8
Verkehrssicherheit erhöhen - Rechtsrahmen ausschöpfen	9
Soziale Teilhabe an Mobilität sicherstellen	10
Finanzierung des ÖV neu aufstellen	11
Verkehr vermeiden	11
Verkehr verlagern - Angebote ausbauen	12
Verkehr technisch verbessern	13
Politische Kernforderungen für die Mobilität in Hessen bis 2030	14

Zur Arbeit der Enquetekommission: Der Berg hat eine Maus geboren

Die Kommission wurde Ende 2020 mit dem Ziel eingesetzt, „ein integriertes Gesamtverkehrskonzept unter Einschluss des Güterverkehrs für Hessen 2030“ zu bearbeiten.¹ Zwischenzeitlich haben 27 Sitzungen mit 78 eingeladenen Sachverständigen zu unterschiedlichen Aspekten der Mobilitätspolitik stattgefunden.

Das Ergebnis ist ein Thesenpapier als Abschlussbericht. Es besteht aus 36 Thesen mit Allgemeinplätzen zur Verkehrs- und Mobilitätspolitik. Die Thesen enthalten unterschiedliche Zielvorstellungen in unterschiedlicher Fallhöhe, keine quantifizierbaren Zwischenziele, geschweige denn Maßnahmen, die unmittelbar umgesetzt werden könnten.

Das Verfahren, wie der Bericht zustande gekommen ist, ist eigentümlich. Thesen haben Eingang in den Abschlussbericht gefunden, wenn sie von mindestens vier Fraktionen des Landtages unterstützt wurden, sodass sie nicht aus einem Guss stammen, da die jeweils einzelnen Thesen von unterschiedlichen politischen Mehrheiten getragen sind. Unterschiedliche verkehrs- und mobilitätspolitische Konzepte der Parteien oder auch nur der Koalitionsmehrheit und der verschiedenen Oppositionsparteien, werden so nicht mehr deutlich. Der Bericht kann so nicht Leitlinie, geschweige denn Handlungsempfehlung für die notwendige Verkehrswende darstellen.

Die politische Funktion ist offensichtlich: Die Landesregierung soll weiterhin totale Handlungsfreiheit erhalten und nicht durch abrechenbare Zwischenziele und Maßnahmen gebunden werden.

I. Feststellungen und Zielsetzungen

Ziele

Die Verkehrswende ist kein Selbstzweck. Vielmehr gibt es zwingende soziale und ökologische Gründe, die ein gesellschaftliches Umlenken erforderlich machen. An diesen Zielen sind die notwendigen Maßnahmen auszurichten und ihr Erfolg zu messen:

Mobilität für alle

Mobilität ist ein soziales Grundbedürfnis und damit Teil der Daseinsvorsorge. Notwendige Wege, zum Einkaufen oder zum Arzt, aber auch die kulturelle Teilhabe, die Teilnahme am Vereinsleben oder politischen Organisationen oder natürlich der Besuch bei Freund*innen und Verwandten, müssen unabhängig von Wohnort, Einkommen und Automobilbesitz gewährleistet sein.² Die Barrierefreiheit im Verkehr muss flächendeckend sichergestellt

¹ siehe Einsetzungsbeschluss, Landtagsdrucksache 20/3995

² vgl. EKMZ-Sitzung 20/16, insbes. SV Stark, SV Mattioli

werden, das betrifft den ÖPNV (Fahrzeuge und Haltestellen), aber z.B. auch Hindernisse auf Gehwege und sichere Querungen im Straßenraum.

Quantifizierbare Ziele in diesem Bereich sind: Eine ÖPNV-Anbindung an jedem Wohnort mit einem alltagstauglichen Takt zwischen mindestens 5 und 23 Uhr, Fahrpreise ohne prohibitive Wirkung - im Idealfall ist das ein Nulltarif. Festgeschriebene Maximalreisezeiten für Fahrten ins nächste Mittel- und Oberzentrum, eine Maximalwartezeit und -anzahl für dabei notwendige Umsteigevorgänge. Eine für alle vom Kind bis ins hohe Alter sicher nutzbare Radinfrastruktur, die möglichst flächendeckend jeden bebauten Ort in Hessen erreicht. Ein steiler Ausbaupfad der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur hin zu 100 Prozent Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum muss festgesteckt werden.

Klimaschutz, Schadstoffe und Umweltfolgen reduzieren

Der Verkehrssektor hinkt dem Erreichen der international verpflichtenden Klimaschutzziele besonders stark hinterher.³ Die gegenwärtigen Projektionen gehen davon aus, dass die CO₂-Minderungsziele für das Jahr 2030 weit verfehlt werden.⁴ Neben der Menschheitsaufgabe des Klimaschutzes gibt es aber auch weitere negative Auswirkungen des heutigen Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit: Gesundheitliche Probleme durch Feinstaubpartikel bleiben auch mit elektromotorisierten Autos erhalten, denn sie resultieren nicht nur aus den Motoren, sondern auch aus Reifen- und Straßenabrieb.⁵ Ähnliches gilt für die Lärmemissionen: Oberhalb von Tempo 30 übersteigen die Rollgeräusche die Motorengeräusche.⁶

Und: Lärm und Luftschadstoffe haben auch eine soziale Dimension. Menschen mit niedrigem Einkommen sind tendenziell stärker von verkehrsbedingten Luftschadstoffen und Lärm betroffen als finanziell Bessergestellte – beispielsweise weil sie eher an hochbelasteten Straßen wohnen.⁷

Zielgrößen im Emissionsbereich sollten sein: Ein verpflichtender CO₂-Abbaupfad im Verkehrssektor mit engen Zwischenzielen bis hin zur Klimaneutralität im Verkehr. Die verpflichtende Reduktion von Verkehrslärm, insbesondere in bewohnten Straßen, auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß bis zu einem konkreten Zieltermin, etwa 2035. Für Feinstaubpartikel gibt es der WHO zufolge kein gesundheitlich unbedenkliches Maß⁸. Diese sollten so weit wie möglich reduziert werden, auch dies auf einem überprüfbareren Abbaupfad.

³ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/15, Kurzbericht S. 6 ff.

⁴ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/15, Vortragsfolie 3

⁵ vgl. SV Fläming, EKMZ 20/18, Kurzbericht S. 78 / Vortragsfolie 3

⁶ vgl. SV Stete, EKMZ 20/8, Kurzbericht S. 80 sowie SV Sommer EKMZ 20/11, S. 17

⁷ vgl. SV Mattioli, EKMZ 20/16, Kurzbericht S. 53 f. / vgl. Vortragsfolien 12 und 13

⁸ bezogen auf PM10 und PM2,5; vgl. WHO: Review of evidence on health aspects of air pollution - technical report, Seite 182, <https://apps.who.int/iris/handle/10665/341712>

„Vision Zero“: Sichere Wege für alle Menschen - Sicherheit muss Vorrang haben

Jeder Todesfall und jede Verletzung im Verkehr sind zu viel. Nach dem Stand der Technik wären bereits jetzt sehr viele vermeidbar. Hierzu sind dringend weitere Maßnahmen erforderlich. Jedoch nicht, indem gefährdete Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eingeschränkt werden, sondern indem sie nicht weiter durch Kraftfahrzeuge gefährdet werden. Nur wenn hier sowohl die objektiven Sicherheitsbedingungen als auch das Sicherheitsgefühl verbessert werden, steigen immer mehr Menschen auf Fuß und Fahrrad um. Wer sich auf dem Fahrrad im Straßenverkehr unsicher fühlt, benutzt es nicht oder fährt auf Gehwegen. Daher muss das Radwegenetz für alle Menschen vom Kleinkind bis zur Senior*in sicher benutzbar sein.

Das heutige Straßenverkehrsrecht hebt – den Idealen der autogläubigen Nachkriegszeit folgend – zu häufig auf das einzige Zielbild „Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs ab“, Verkehrssicherheit ist hingegen kein übergeordneter Zweck und wird daher heute oft noch als rechtlich nachrangig betrachtet.⁹ Hier sind geänderte Prioritäten erforderlich.

Überprüfbares Maß für die Verkehrssicherheit müssen zuvorderst natürlich zurückgehende Unfallzahlen sein, hierbei müssen auch vermeintliche Bagatellunfälle von Fuß- und Radverkehr besser erfasst werden, um eine verlässliche Zahlengrundlage zu bilden.¹⁰ Ebenso erfasst und verbessert werden sollte das subjektive Sicherheitsgefühl der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen. Indirekte Zielgröße ist hier letztlich auch ein steigender Anteil im Modal Split für Fuß- und Radverkehr, insbesondere auch im Schul- und Kita-Verkehr.

„Autogerechte Stadt“ korrigieren: Lebenswerte Kommunen – öffentlichen Raum umverteilen, Mobilitätszwänge abbauen

Spätestens seit den 1950er Jahren wurde die Planung des öffentlichen Raums am Automobil ausgerichtet. Dies ging einher mit einer Stadt- und Regionalplanung der räumlichen Trennung von Gebieten zum Wohnen, Arbeiten und Einkaufen - verbunden durch möglichst breite Straßen.¹¹ Dieses erzwungene Pendeln verursachte erhebliche zusätzliche Verkehrsmengen. Über Jahrzehnte wurde dem zunehmenden Autoverkehr mit dem Neu- und Ausbau von Straßen begegnet, was wiederum mehr Verkehr verursachte. Es gibt immer mehr Autos und sie werden immer größer, breiter, höher und schwerer.¹² Damit wird ihr Raumbedarf auch immer größer. Der öffentliche Raum in den Städten, aber auch in den Dörfern, ist heute weitgehend vom Automobil geprägt. Wo früher Kinder

⁹ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 9 / Vortragsfolie 9; aber vgl. auch: SV Stete, EKMZ 20/5, Vortragsfolie 22 (VwV-StVO 2014: „Verkehrssicherheit geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor“)

¹⁰ vgl. SV Saary, EKMZ 20/5, S. 70 / Vortragsfolie 5

¹¹ vgl. SV Diehl, EKMZ 20/27, S. 67

¹² vgl. SV Saary, EKMZ 20/5, S. 71 / Vortragsfolie 7

selbstverständlich zum Spielen „auf die Straße“ gingen, werden sie heute in eingezäunten Spielplätzen abgetrennt.¹³

Diese Negativentwicklungen gilt es umzukehren, statt sie durch Anpassungen und Ausbauten weiter zu befördern. Der Markt wird diese Probleme nicht lösen. Auch der alleinige Austausch der Antriebstechnologie wird der Problemdimension nicht gerecht.

Ziel einer neuen Raumaufteilung in den Städten und Dörfern muss es sein, den öffentlichen Raum wieder zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umzuverteilen, aber auch wieder mehr Platz zum Verweilen, Flanieren und Spielen zu schaffen. Es braucht zudem wieder attraktive Nachbarschaftszentren für den täglichen Bedarf in Wohnortnähe, um erzwungene Mobilität im Alltag zu reduzieren.¹⁴ Das wirkt sich natürlich bis in die Siedlungsentwicklung aus¹⁵ und hat eine starke verkehrspolitische Dimension.

Quantifizierbare Zielgrößen für die Qualitätssteigerung im öffentlichen Raum sind die Breite und Gesamtlänge von Geh- und Radwegen, im negativen Sinn die Zahl der auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen geparkten Fahrzeuge. Hilfsweise auch der Modal Split, also der Anteil der genutzten Verkehrsträger zueinander - aber auch der zurückgelegten Kfz-Kilometer in absoluten Zahlen. Ferner kann die ggf. durch Fahrzeugverkehr beeinträchtigte Lebensqualität in Wohngebieten bemessen - und verbessert - werden. Maß einer verkehrsreduzierenden Raumplanung sollte die Gehzeit von einem Wohnort zu den Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs sein, beispielsweise im Sinne der „15-Minuten-Stadt“¹⁶.

Feststellungen

Darüber hinaus sind uns folgende Feststellungen wichtig:

Energie- und Verkehrswende

Insbesondere mit Blick auf den Klimaschutz ist festzustellen, dass Verkehrs- und Energiewende untrennbar zusammengehören. Der Verkehrssektor ist wichtig für die Energiewende: Durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung muss der Energieverbrauch reduziert werden.¹⁷ Die Dekarbonisierung des Verkehrs wiederum bedarf zwingend der Kopplung mit dem Stromsektor und dessen Umstellung auf Erneuerbare Energien.¹⁸ Die direkte Stromnutzung per Batterie ist dabei die energieeffizienteste postfossile Energieoption

¹³ vgl. SV Saary, EKMZ 20/5, S. 74 / Vortragsfolie 23

¹⁴ SV Vassilakou, EKMZ 20/3, S. 53 f.

¹⁵ vgl. SV Prieb, EKMZ 20/8, S. 9 / Vortragsfolie 6

¹⁶ vgl. SV Vassilakou, EKMZ 20/3, S. 53

¹⁷ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/15, S. 8

¹⁸ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/25, S. 9 / Vortragsfolie 7

für den Straßenverkehr.¹⁹ Und auch Elektro-Autos müssen möglichst energieeffizient sein, weil der Strombedarf insgesamt durch die Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs erheblich steigen wird.²⁰

Sonderfall Flugverkehr

Der Flugverkehr hat für die Alltagsmobilität nur eine untergeordnete Bedeutung. Dennoch hat der Frankfurter Flughafen eine gewisse Bedeutung im Zubringer- und Pendelverkehr von Beschäftigten und Fluggästen sowie als Quelle von Güterverkehren. Von großer Relevanz ist der Flughafen allerdings als wesentlicher Faktor für die hessische Klimabilanz. Im letzten Vor-Pandemie-Jahr 2019 entfielen auf den nationalen und internationalen Luftverkehr in Hessen 14,6 Millionen Tonnen CO₂-Ausstoß und damit mehr als auf den restlichen hessischen Verkehrssektor (13,8 Mio t). Die Tendenz ist dabei langfristig stark steigend (1990: 8,6 Mio t; 2000: 12,6 Mio t).²¹

Als öffentliche Infrastruktur soll der Flughafen dem Teil des Mobilitätsbedürfnisses dienen, der nicht sinnvoll mit anderen Verkehrsmitteln abgedeckt werden kann. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass überflüssige Flüge (Kurzstrecke) eingestellt werden, das Nachtflugverbot auf acht Stunden ausgeweitet wird, Anreize für leisere Flüge geschaffen werden, die Förderung von Billigfluglinien entfällt und die Treibstoffe möglichst schnell klimaschonend umgestellt werden. Gleichzeitig stehen das Land Hessen und die Stadt Frankfurt als Anteilseigner der Fraport AG in der Verantwortung für den Abschluss von Tarifverträgen, die eine gute Entlohnung und vernünftige Arbeitsbedingungen gewährleisten.

Der Flughafen wird auch in Zukunft ein wichtiger wirtschaftlicher Motor im Rhein-Main-Gebiet bleiben. Gleichwohl kann es nicht um ein unkontrolliertes Wachstum gehen, welches mit erheblichen CO₂- und Lärmemissionen und weiteren umweltschädlichen Einflüssen einhergeht, bei oftmals schlechten Arbeitsbedingungen für die dort Tätigen.

Der Flughafen Kassel sollte mangels Nachfrage schnellstmöglich zu einem Verkehrslandeplatz zurückgestuft werden. Hier um jeden Preis Luftverkehr um seiner selbst willen befördern zu wollen, ist der falsche Weg.

Gute Arbeit im Verkehrssektor sicherstellen

Eine qualitativ hochwertige Versorgung mit Mobilität bedarf motivierter und gut bezahlter Beschäftigter, etwa im ÖPNV, am Flughafen und in der Logistik. Insbesondere im Busverkehr hat der hessische Weg der Ausschreibungen an private Busunternehmen jedoch zu einem massiven Druck auf die Beschäftigten geführt: Aus guten und angesehenen Jobs im öffentlichen Dienst, bei den Stadtwerken oder der Bundesbahn wurde ein kaum qualifizierter Billigjob mit geringem Ansehen, vergleichsweise niedrigen Löhnen und einer enormen Verantwortung. Unterbrochene Schichten, unbezahlte Wartezeiten, fehlende

¹⁹ vgl. SV Lange, Umweltbundesamt, EKMZ 20/25, S. 10 f. / Vortragsfolie 9

²⁰ ebenda

²¹ Land Hessen: Bericht zu den CO₂-Emissionen in Hessen, Berichtsjahr 2020, S. 8

Toiletten sind nur einige Probleme. Dass Busfahrerinnen und Busfahrer im Land verzweifelt gesucht werden, ist nicht dem „Fachkräftemangel“, sondern mangelnder Attraktivität geschuldet. Ähnliches geschah am Flughafen bei den Bodenverkehrsdiensten, in welchen ein Wettbewerb künstlich etabliert wurde. Beides, ÖPNV und der Flughafen als öffentliche Verkehrsinfrastruktur, muss auch durch die öffentliche Hand betrieben werden und sichere und auskömmliche Arbeitsplätze sicherstellen.

Die Lage in der Logistik, gerade im internationalen Güterfernverkehr, ist noch dramatischer, wie im April 2023 durch den Streik der LKW-Fahrer in Gräfenhausen deutlich wurde. Hier muss das Land Hessen im Bund und in Europa dringend auf schärfere Kontrollen und Sanktionen hinwirken sowie die Arbeit von Zoll, Bundesanstalt für Logistik und Mobilität und Landespolizei enger verknüpfen.

Generell benötigt ein erfolgreicher Wandel zu einer sozial-ökologischen Wirtschaftsweise gesellschaftliche Akzeptanz. Er wird daher nur gelingen, wenn Wohlstandsverluste in der Breite der Bevölkerung vermieden und weiterhin gute Arbeitsplätze bestehen. Zur Bewältigung des Strukturwandels, z.B. der Umbau der Automobilindustrie zu Mobilitätskonzernen, muss Beschäftigung nachhaltig gesichert werden. Ein Transformationsfonds auf Landesebene soll Unternehmen bei der Umstellung auf eine nachhaltige, ökologisch sinnvolle, zivile Produktion unterstützen.

II. Handlungsempfehlungen

Vision Hessen 2030: Kein Erkenntnis- sondern ein Umsetzungsproblem

Das Datum 2030 ergibt sich aus dem Auftrag der Enquete-Kommission. Das laufende Jahrzehnt ist das Jahrzehnt, in dem die meisten wesentlichen Maßnahmen begonnen werden müssen, die uns bis zur Mitte dieses Jahrhunderts zur Klimaneutralität bringen sollen.²²

Daher ist es letztlich nachrangig, ob sich alle nachfolgenden Maßnahmen bis 2030 vollumfänglich umsetzen lassen. Wichtig ist, mit ihrer Umsetzung unverzüglich zu beginnen. Dabei darf nicht auf vielleicht kommende technische Entwicklungen der Zukunft gewartet werden, die notwendigen Mittel und Werkzeuge stehen heute bereits zur Verfügung.

Eine sogenannte „Technologieoffenheit“ hingegen – also ein Nicht-Festlegen eines Umsetzungspfades – ist auf dem Weg zur Energiewende kein Vorteil, sondern ein Bremsklotz. Statt mit voller Kraft das heute Mögliche auszuschöpfen, darf nicht abgewartet werden, ob nicht noch etwas Besseres erfunden wird. Eine solche Herangehensweise ignoriert die Macht von Pfadabhängigkeiten.²³ Die Überwindung der jahrzehntelang manifestierten Auto-Zentriertheit erfordert eine zielgerichtete Kraftanstrengung, sonst ist der gesellschaftliche Umkehrprozess nicht zu realisieren.

²² vgl. SV Werner, EKMZ 20/23, S. 43 / Vortragsfolie 5

²³ vgl. SV Ramler, EKMZ 20/3, S. 42 f.

Es gibt bei der notwendigen Verkehrswende im Wesentlichen kein Erkenntnis- sondern vielmehr ein Umsetzungsproblem.²⁴ Notwendig sind klare politische Vorgaben sowie quantifizierbare und überprüfbare Ziele mit entsprechenden Umsetzungsfristen und ggf. Zwischenzielen.

Wie das formal aussehen kann, zeigt etwa Baden-Württemberg, das fünf konkrete und prüfbare Ziele (deren Ambitioniertheit hier dahinstehen kann) für die Verkehrswende ausgerufen hat: Bis 2030 soll dort „eine Verdopplung des öffentlichen Verkehrs erreicht sein, jedes zweite Auto klimaneutral fahren, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land unterwegs sein, jede zweite Tonne [Güterverkehr] klimaneutral fahren, jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.“²⁵

Auf dem Weg zum Erreichen dieser Ziele sind örtlich unterschiedliche Fortschrittsgeschwindigkeiten kein Grund zur Unterlassung. Was etwa im Ballungsraum funktioniert, aber auf dem Dorf noch nicht, sollte dennoch unverzüglich im Ballungsraum umgesetzt werden. Eine „Verkehrspolitik unterschiedlicher Geschwindigkeiten“²⁶ sollte schnell zu hebende Potenziale – die tief hängenden Früchte – auch schnell heben. Denn in Hessen gibt es relativ wenig wirklich dünn besiedelten ländlichen Raum: Die Mehrheit der Hess*innen wohnt in Kommunen mit mindestens 25.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, jede*r Dritte sogar in einer Stadt mit mindestens 50.000 Menschen.²⁷

Umsetzungsschritte

Detaillierte Handlungsempfehlungen zu allen in den einzelnen Sitzungen behandelten Themenfeldern finden sich im Anhang 2 dieses Berichts. Kernhandlungsfelder des Landes und seiner Kommunen sollten aus Sicht der Fraktion DIE LINKE aber sein:

Rechtsrahmen anpassen

Ein Landes-Verkehrswendegesetz oder -Mobilitätsgesetz muss die Grundlage einer integrierten Verkehrsentwicklung bilden. In diesem lassen sich beachtliche Spielräume insbesondere bei Planungsvorgaben nutzen, wenn die Planungsziele Verkehrssicherheit und Klimaschutz sowie anzustrebender Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (Modal Split) definiert werden.²⁸

Das gesamte Straßenverkehrsrecht muss grundlegend reformiert werden, um ökologische Nachhaltigkeitsziele, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und die städtebauliche Entwicklung

²⁴ vgl. SV Blees, EKMZ 20/6, S. 13, Vortragsfolie 24

²⁵ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg, <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/rahmenbedingungen-und-ziele>

²⁶ SV Ramler, EKMZ 20/3, S. 31

²⁷ eigene Berechnung auf Grundlage der hessischen Bevölkerungsstatistik vom 30. September 2022, https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2022-12/bevoelkerung_gemeinden_30092022_09122022.xlsx

²⁸ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 11 ff. / Vortragsfolien 16 ff.

als vorrangige Zielgrößen zu etablieren.²⁹ Hessen sollte hier als Teil des Bundes nachdrücklich tätig werden, etwa im Bundesrat und in der Verkehrsministerkonferenz.

Verkehrssicherheit erhöhen - Rechtsrahmen ausschöpfen

Im heutigen Rechtsrahmen sind die Verkehrssicherheit erhöhende Maßnahmen wie Tempolimits oder Geschwindigkeitskontrollen in der Regel erst dann rechtssicher, wenn sie sich besonders begründen lassen. Etwa vor einem Kindergarten. Oder wenn es sich um bekannte Unfallschwerpunkte handelt. Das heißt, dass an dieser Stelle zuvor ein (polizeilich erfasster) Unfall stattgefunden haben muss, also etwa eine Kommune nicht präventiv tätig werden darf.³⁰ Die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten ist aber ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit. Der Anhalteweg eines Fahrzeugs mit Tempo 30 ist beispielsweise halbiert gegenüber Tempo 50.³¹

Die Kommunen müssen rechtlich in die Lage versetzt werden, nach eigenem Ermessen Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen und auch deren Einhaltung zu kontrollieren. Noch besser wäre natürlich die Senkung der Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h auf Bundesebene - mit der Möglichkeit, höhere Geschwindigkeiten auf einzelnen Straßen zu erlauben, wie heute auch schon.³² Dementsprechend sollte Hessen auch auf Bundesebene aktiv werden.

Allerdings muss der Rechtsrahmen dann auch im Sinne der Verkehrssicherheit genutzt werden. Bereits die Durchsetzung heutigen Rechts könnte einen großen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. In den hessischen Kommunen herrscht ein erhebliches Vollzugsdefizit im Bereich des Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen. Das Parken auf Gehwegen³³ und in Kreuzungsbereichen³⁴ wird von vielen kommunalen Ordnungsämtern toleriert, oft mit Verweis auf das Opportunitätsprinzip bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten, das aber spätestens im Bußgeldbereich (z.B. Gehwegparken länger als 1 Stunde) nicht mehr einschlägig ist.³⁵

Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung und der Verwaltungsvorschriften ist Ländersache³⁶, Hessen muss seine Kommunen hierzu entsprechend anweisen und klarstellen, dass sie die Einhaltung der StVO zu kontrollieren haben - wie etwa Baden-Württemberg das bereits gemacht hat.³⁷

²⁹ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 8 ff. / Vortragsfolien 9, 11, 13

³⁰ vgl. SV Schäfer, EKMZ 20/16, S. 16

³¹ vgl. SV Saary, EKMZ 20/5, Vortragsfolie 21

³² vgl. SV Sanden, EKMZ 20/9, S. 55

³³ vgl. SV Saary, Vortragsfolie 14

³⁴ vgl. SV Saary, Vortragsfolien 15 und 20

³⁵ vgl. Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. <https://gehwege-frei.de/rechtliche-aspekte/gehwegparken.html>

³⁶ vgl. SV Schmitz, EKMZ 20/9, S. 40

³⁷ vgl. SV Schmitz, EKMZ 20/9, S. 40 / Vortragsfolie 23

Soziale Teilhabe an Mobilität sicherstellen

Das wesentliche Instrument zur Teilhabe an Mobilität für alle ist - neben Rad- und Fußverkehr – der öffentliche Personennahverkehr. Dessen Angebot muss so ausgebaut werden, dass eine Bewältigung des Alltags für alle Personen möglich ist, unabhängig von Wohnort und Einkommen, aber auch von körperlichen Einschränkungen und vom Geschlecht.

Mobilitätsarmut³⁸ bzw. Mobilitätsbenachteiligung³⁹ hat unterschiedliche Dimensionen, im Grundsatz aber handelt es sich um einen unzureichenden Zugang zu Verkehrsmitteln, bei gleichzeitig tendenziell hoher verkehrsbedingter Belastung, etwa durch Schadstoffe und Lärm.⁴⁰

Die ÖPNV-Fahrpreise müssen sinken, statt wie bisher jährlich zu steigen. Die Preise und Zugangshürden von Sozialtickets schließen immer noch zu viele Menschen aus.⁴¹ Das Land Hessen sollte die Fahrpreise schrittweise senken, bis ein Nulltarif erreicht ist. Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge muss anders finanziert werden, als über die Fahrpreise. (Mehr im folgenden Teil „Finanzierung“.)

Die Barrierefreiheit muss als eine Priorität vorangetrieben werden. Dem Personenbeförderungsgesetz zufolge sollte der ÖPNV seit Anfang 2022 „vollständig barrierefrei“ sein.⁴² Davon ist die Realität weit entfernt, von der Möglichkeit begründeter Ausnahmen wird exzessiv Gebrauch gemacht. Insbesondere bei On-Demand-/Linientaxi-Verkehren gibt es regelmäßig Defizite bei der Barrierefreiheit⁴³, etwa bei der Einstiegshöhe, Transport von Rollstühlen und Kinderwagen, beim Transport von Kleinkindern (Kindersitze), aber auch bei einer notwendigen Bestellung per App. Hier muss dringend das Landesrecht nachgeschärft werden, um die Barrieren abzubauen.

Das Verkehrsangebot bedarf eines regelmäßigen Takts. Auch in ländlichen Gebieten sollte ein alltagspraktischer Takt sichergestellt sein, Sachverständige sprachen etwa von einem 30-Minuten-Takt tagsüber auch auf dem Land.⁴⁴

Festzuhalten ist, dass auch das Fahrrad ein Verkehrsmittel ist, das vergleichsweise günstig Mobilität sicherstellen kann. Daher sind auch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs förderlich für soziale Teilhabe. Dabei wäre auch eine verstärkte Anschaffungsförderung etwa auch für Kinderfahrräder und Pedelecs durch Land und Kommunen ein gangbarer Weg, um den Mobilitätsradius auch einkommensschwacher Haushalte zu erhöhen.⁴⁵

³⁸ vgl. SV Mattioli, EKMZ 20/16, S. 50 ff.

³⁹ vgl. SV Stark, EKMZ 20/16, S. 60 ff.

⁴⁰ vgl. SV Mattioli, EKMZ 20/16, S. 53 f.

⁴¹ vgl. SV Mattioli, EKMZ 20/16, S. 52

⁴² § 8 (3) PBefG

⁴³ vgl. SV Schäfer, EKMZ 20/16, S. 14

⁴⁴ vgl. SV Schäfer, EKMZ 20/16, S. 7 sowie SV Monheim, EKMZ 20/6, S. 79

⁴⁵ vgl. SV Stark, EKMZ 20/16, S. 66

Finanzierung neu aufstellen

Erforderlich sind sozial verträgliche und den Modal Split positiv beeinflussende Fahrpreise - und perspektivisch der Nulltarif im ÖPNV. Gleichzeitig müssen das Angebot und die Infrastruktur den Erfordernissen der Verkehrswende entsprechend ausgebaut werden. Um diese Ziele zu erreichen, ist es notwendig, den öffentlichen Verkehr gänzlich anders zu finanzieren. Hier sollten mehrere Wege beschritten werden, um eine breite Finanzierungsbasis sicherzustellen.⁴⁶

Insbesondere eine Arbeitgeberabgabe nach französischem Vorbild⁴⁷ wäre rechtlich möglich⁴⁸ und ein substanzieller Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung.⁴⁹ Gleiches gilt für eine Abgabe für Gewerbetreibende, die einen Nutzen aus der Erreichbarkeit durch Beschäftigte und Kund*innen beziehen.⁵⁰

Grundsätzlich bleibt die Steuerfinanzierung für Aufgaben der Daseinsvorsorge eine weitere gerechte Form, weil hier (je nach Gestaltung des Steuersystems) starke Schultern grundsätzlich mehr tragen als Schwächere.

Weitere wesentliche Finanzierungsquellen bestehen auf Bundesebene, etwa die Umwidmung von Mitteln aus Straßenprojekten aus dem Bundesverkehrswegeplan und dem Abbau der Steuerprivilegien für Dienstwagen und Diesel.

Verkehr vermeiden

Verkehrsvermeidung bedeutet die Reduzierung insbesondere der Länge der mit dem MIV zurückgelegten Wege, in Folge den Abbau von Mobilitätswängen. Das geschieht am einfachsten bei der Planung neuer Baugebiete, bei der neben einer Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes die Sicherstellung der Nahversorgung mitgedacht werden muss.⁵¹ Eine weitere Ausweisung von monofunktionalen Baugebieten wie reinen Einfamilienhaussiedlungen im Ballungsraum und „Fachmarktzentren“ mit großen Parkplätzen am Ortsrand sollte hingegen nicht mehr erfolgen. Die Außenentwicklung von Siedlungen sollte im Rahmen einer verkehrsarmen Siedlungsplanung begrenzt und gesteuert werden.⁵²

Im gebauten Bestand sind die Anpassungen naturgemäß schwieriger, aber möglich. Kommunen sollten Erreichbarkeitsuntersuchungen in Bezug auf wichtige Versorgungsstandorte vornehmen.⁵³

⁴⁶ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S 13 ff.

⁴⁷ vgl. SV Blees, EKMZ 20/3, S. 17;

⁴⁸ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 19

⁴⁹ vgl. SV Reinhold, EKMZ 20/8, S. 61

⁵⁰ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 24

⁵¹ vgl. SV Stete, EKMZ 20/8, S. 68 ff.

⁵² vgl. SV Priebes, EKMZ 20/8, S. 9, Folie 6

⁵³ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 37

Im ländlichen Raum bedarf es einer integrierten Daseinsvorsorgeplanung⁵⁴ und einer entsprechenden Stärkung und Sicherung der Nahversorgung, etwa in Form von Ortskernbelebungen. Dabei sollten wohnortnahe Angebote der Daseinsvorsorge auch öffentlich subventioniert und gesteuert werden, wenn das notwendig ist. Die Existenz von Dorfläden und ähnlichen Angeboten darf nicht alleine von ehrenamtlichem Engagement abhängen⁵⁵, sondern muss langfristig gesichert sein.

Insbesondere auch der Güter- und Logistikverkehr muss auf Verkehrsvermeidung ausgerichtet werden. Ein mögliches Instrument ist eine Verkehrserzeugungsabgabe, die es Unternehmen unattraktiv macht, wegen des Bodenpreisgefälles einen Standort zu wählen, der in Folge dauerhaft unnötigen Verkehr erzeugt.⁵⁶

Verkehr verlagern - Angebote ausbauen

Das Verkehrsangebot an der Wohnung bestimmt maßgeblich das Verkehrsverhalten.⁵⁷

Das Angebot von Bus und Bahn muss flächendeckend eine alltagspraktische Mobilität ermöglichen, notwendig ist eine *Mobilitätsgarantie* auch auf dem Land.⁵⁸ Auch auf dem Dorf sollte ein Grundangebot etwa im 30-Minuten-Takt zum nächsten Mittelzentrum existieren, mit maximal einem Umstieg zum nächsten Oberzentrum. Gerade auch in Mittelstädten und am Rand der Ballungsräume ist aber noch ein erhebliches Verlagerungspotenzial zu heben, gerade bei Tangentialverkehren, die ausgebaut werden müssen.⁵⁹ Das Land Hessen sollte vermehrt Schnellbuslinien zwischen Mittelzentren schaffen, um das flächendeckende ÖPNV-Angebot gerade auf dem Land mit schnellen Linien zu ergänzen.⁶⁰

Die Attraktivierung des Radverkehrs ist eng verknüpft mit einer Erhöhung des Sicherheitsempfindens⁶¹, die notwendigen Maßnahmen überschneiden sich daher mit dem vorhergehenden Punkt zur Verkehrssicherheit, insbesondere der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 innerorts. Radwegenetze müssen unterschiedliche Bedürfnisse abdecken: Die von eher unsicheren, im Nahbereich und langsamer Rad fahrenden ebenso wie die von schnelleren Pendler*innen, die „Strecke machen“ möchten. Radnetze müssen sicher und vom Kraftfahrzeug- wie vom Fußgängerverkehr getrennt geführt werden. Die Attraktivität von Radverbindungen hängt ab von einer direkten Führung mit wenig Anhaltezwängen, geringen Steigungen und guten Fahrbahnbelägen. Eine wertige und ästhetisch ansprechende Fahrradinfrastruktur, etwa mit eigenen Brücken, steigert die Attraktivität des Radfahrens emotional.⁶² Eine solche Infrastruktur kann auf regionaler Ebene sinnvoll nur durch das Land Hessen geplant und betrieben werden. Ferner sollte das Land durchgängige Radnetze und

⁵⁴ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 28

⁵⁵ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 37

⁵⁶ vgl. SV Spitzner, EKMZ 20/9, S. 32

⁵⁷ vgl. SV Blees, EKMZ 20/3, Vortragsfolie 18

⁵⁸ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 38

⁵⁹ vgl. SV Prieb, EKMZ 20/8, S. 11

⁶⁰ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 29

⁶¹ vgl. SV Breit, EKMZ 20/9, S. 59

⁶² vgl. SV Göt, EKMZ 20/27, S. 10 / Vortragsfolie 11

z.B. einen Fahrbahnbelag für sicheres und aufwandarmes Fahren und Bremsen rechtlich als Planungsziele verankern.⁶³

Dem Fußverkehr wird heute im öffentlichen Raum nur ein Randdasein zugestanden, er muss sich mit dem Restplatz zwischen falsch geparkten Autos, Mülltonnen und Reklametafeln zufriedengeben. Empfohlene Maßnahmen zur Attraktivierung des Fußverkehrs sind: Breite, attraktive Gehwege (min. 2,50 Meter Regelbreite), mehr „Zebrastrifen“ und kurze Umlaufzeiten für kurze Wartezeiten an Ampeln als rechtliche Vorgabe und die Unterbindung des Parkens auf den Gehwegen durch die Durchsetzung der StVO.

Rad- und Fußverkehr benötigen mehr Platz in den Städten und Ortschaften. Dafür müssen die Autos Platz und Privilegien abgeben, wo es nötig ist. Das kann beispielsweise geschehen durch erhöhte Preise und die Angebotsreduzierung beim Straßenparken sowie die Verbesserung der Logistik auf der „letzten Meile“, etwa durch die Bündelung von Verkehren und die Ausweisung (und Freihaltung) von Ladezonen.

Auf den Neu- und Ausbau von Straßen, etwa neue und breitere Autobahnen, muss zukünftig grundsätzlich verzichtet werden. Mehr Straßen setzen negative Anreize für die angestrebte Verkehrsverlagerung⁶⁴ und erzeugen mehr Verkehr.

Verkehr technisch verbessern

Für bestimmte Bedürfnisse wird das Auto auf absehbare Zeit unersetzbar bleiben, etwa für schwere Transporte, die Bedürfnisse körperlich eingeschränkter Menschen oder bei einem mit anderen Verkehrsmitteln schlecht erschlossenen Wohnort. Dieser Restverkehr muss CO₂-neutral und ressourcenschonend abgewickelt werden.

Dringend notwendig sind gesetzliche Regulierung und Anreize, um die stetig zunehmenden Maße und Motorleistung von Autos wieder zu reduzieren. Notwendig sind schmalere, leichtere, niedrigere Fahrzeuge. Das Land Hessen muss sich auf Bundesebene für eine entsprechende Regulierung einsetzen, etwa im Bereich Zulassung und Besteuerung. Die Kommunen sollten nicht immer größere Parkplätze ausweisen, sondern im Gegenteil „zu große“ Fahrzeuge ordnungsrechtlich korrekt behandeln.

Von der künftigen Verbreitung autonomen Fahrens im MIV sind keine wesentlichen Vorteile für eine Verkehrswende zu erwarten. Komfortgewinn und weniger Staus machen das Autofahren attraktiver.⁶⁵ Durch Leerfahrten ist eine Verkehrszunahme wahrscheinlich.⁶⁶ Im ÖPNV ermöglicht die Automatisierung den Verzicht auf Personal, das eröffnet grundsätzlich Möglichkeiten, ist aber kein Selbstzweck.⁶⁷ Das autonome Fahren wird sich erwartungsgemäß am Markt durchsetzen und das kann Vorteile bringen, etwa für die

⁶³ vgl. SV Ringwald, EKMZ 20/23, S. 11 / Vortragsfolie 18

⁶⁴ vgl. SV Herget, EKMZ 20/6, S. 27 f.

⁶⁵ vgl. SV Schippl, EKMZ 20/15, S.49 f. / Vortragsfolie 4

⁶⁶ vgl. SV Teichert, EKMZ 20/27, S. 59 sowie SV Schippl EKMZ 20/15, S. 51

⁶⁷ vgl. SV Lanzendorf, EKMZ 20/15, S. 64

Verkehrssicherheit oder die Anzahl der Fahrzeuge, aber es bedarf keiner gesonderten Förderung durch das Land Hessen.

Das Land Hessen sollte ferner: Stationsgebundenes, wohnortnahes Carsharing stärker fördern und insbesondere auch in kleineren Orten subventionieren, in Betrieben fördern oder gemeinsam mit den Kommunen selbst betreiben.⁶⁸ Qualitativ hochwertige Leihradssysteme sollen weiter aufgebaut und in den ÖPNV-Tarif integriert werden. Car- und Bikesharing sollten Bestandteile kommunaler Nahverkehrspläne sein.⁶⁹

Politische Kernforderungen für die Mobilität in Hessen bis 2030

- Ausbau regenerativer Energien auf mindestens 80 Prozent des Stromverbrauchs, bis 2030 keine Kohleverstromung mehr, Zubau von mindestens 150 Windkraftanlagen jährlich plus Repowering bestehender Standorte, Ausweisung von 2,2 Prozent tatsächlich nutzbarer(!) Landesfläche für Windkraft
- Ausbau des ÖPNV mit einem hessenweiten integralen Taktfahrplan, einem 30-Minuten-Grundtakt zwischen 5 und 23 Uhr in der Fläche und einem Ausbau der Kapazitäten und Querverbindungen im Ballungsraum mit starkem Schienenverkehr, auch auf bisher stillgelegten Strecken
- Schrittweise Einführung eines Nulltarifs im ÖPNV
- Eine Reduzierung des MIV um 25 % durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radnetzes, Verzicht auf Straßenneubau wie Autobahnen
- Umstellung des MIV auf batteriebetriebene Elektromobilität vorantreiben
- Mehr Güterverkehr auf die Schiene
- Vereinheitlichung der Logistik in der letzten Meile: Obligatorische Bündelung in Innenstädten
- Anteil des Fahrrads am Modal Split erhöhen, Etablierung einer Fahrradförderung für Einkommensschwächere
- Neue Wohnquartiere mit autoreduziertem Konzept planen
- Urbane Stadtquartiere in attraktive Lebensräume transformieren (Bsp. „Superblocks“)
- Finanzierung sichern - durch Arbeitgeber- und Gewerbetreibendenabgabe, Verwendung der Mittel aus dem Dienstwagenprivileg sowie Umwidmung der Mittel aus dem Autobahnbau im Bundesverkehrswegeplan

⁶⁸ vgl. SV Ramler, EKMZ 20/3, S. 34 sowie SV Mühlhans, EKMZ 20/24, S. 54

⁶⁹ vgl. SV Kowold, EKMZ 20/22, S. 13