

Aktionsprogramm Mobilität

Im Zentrum steht für uns der Anspruch, dass alle Menschen in Hessen die gleichen Lebenschancen haben müssen. Die Teilhabe an Bildung, Mobilität, Kultur, Gesundheit, Pflege, berufliche Unabhängigkeit und gesellschaftliche Partizipation dürfen weder vom Einkommen noch vom Wohnort abhängen. Alle Hessinnen und Hessen haben ein gutes Leben verdient, egal, in welchem Stadtteil einer Stadt sie wohnen, ob sie in einer Metropolregion leben oder in unseren Dörfern zu Hause sind. Wir wollen kein Hessen der zwei Klassen. Für uns bedeutet gerechte Politik auch die Herstellung „räumlicher Gerechtigkeit“. Daher müssen wir verhindern, dass sich Städte spalten und Ballungsräume sowie ländlicher Raum immer weiter auseinander entwickeln. Um dieser Tendenz zu begegnen, legen wir den Aktionsplan Mobilität vor und zeigen Lösungen auf.

1. Was wird die Entwicklung der Mobilität bis 2030 prägen?

Kaum etwas prägt das Leben in unserer Gesellschaft so sehr wie die Mobilität. Mobil sein ist die Voraussetzung für soziale Teilhabe und gesellschaftlichen Fortschritt, für wirtschaftliches Wachstum und Selbstverwirklichung.

Die Entwicklung der Mobilität bis 2030 wird durch einen

- wachsenden Mobilitätsbedarf und
- eine zunehmende Vielfalt der Mobilitätsformen

geprägt sein. Die Art und Weise der Lebensführung wird individueller (Megatrend Individualisierung). Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele, Klima- und Ressourcenschutz sowie die Minimierung von Gesundheitsrisiken werden die Mobilitätsentwicklung hin zur emissionsneutralen Mobilität maßgeblich beeinflussen.

Durch die zunehmende Urbanisierung und die Erwartung der Menschen für saubere

und leisere Städte mit weniger Verkehr und einer größeren Lebensqualität werden Ansprüche für die Ausgestaltung der Mobilität gestellt. Dies gilt in gleicher Weise für die Sicherung der Mobilität für die ländlichen Räumen.

Durch die Entwicklung zur Konnektivität und die alle Lebensbereiche prägende Digitalisierung wird es eine

- immer stärker vernetzte,
- geteilte (Sharing),
- inter- und multimodale Mobilität geben,
- die ein Mobilitätsmanagement und integrierte Mobilitätsdienstleistungen erfordert.

Daraus folgt, dass – 125 Jahre nach der Erfindung des Autos – es eine grundlegende Veränderung/Umwälzung der Mobilität in den nächsten Jahren geben wird, die auch zu einer Veränderung der Mobilitätskultur führen muss. Diese Mobilitätswende mitzugestalten, ist Aufgabe der Politik. Dabei dürfen grundlegende Mobilitätsbedürfnisse nicht eingeschränkt werden; es darf zu keiner wirtschaftlichen und sozialen Verwerfung kommen. Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben.

2. Bedeutung von Raumordnung und Landesplanung sowie Städtebau

Wir wollen eine langfristige Strategie entwickeln, die

- Anforderungen,
- Ziele und
- Aufgaben

definiert.

Mobilität als Daseinsvorsorge und deren Gestaltung für die Zukunft gehört zu den wichtigsten Aufgaben von Raumordnung, Landesplanung und einer integrierten Stadtentwicklungspolitik. In die Raumordnungspläne sind die langfristigen Strategien zur Mobilitätswende aufzunehmen und dabei konkrete Ziele zur Steigerung des Anteils der umweltverträglichen Mobilität (Umweltverbund) zu verankern.

Generell sollte der Anteil der umweltverträglichen Mobilität an den Wegen bis 2030 mindestens verdoppelt werden. Dabei sind für die einzelnen Landesteile Hessens unterschiedliche Mobilitätskonzepte raumordnerisch zu sichern. Der dazu erforderliche Ausbau der Infrastruktur ist neben den Straßenbauprojekten insbesondere für das Schienennetz und das Fahrradnetz in die Pläne aufzunehmen. Im Interesse einer gesamträumlichen Betrachtung müssen Mobilitäts- und Energiepolitik sowie Regional- und Stadtentwicklung enger miteinander verzahnt werden.

Wir wollen

- die langfristigen Strategien zur Mobilitätswende in die Raumordnungspläne aufnehmen,
- konkrete Ziele zur Steigerung verankern und den Anteil umweltverträglicher Mobilität bis 2030 mindestens verdoppeln,
- insbesondere Ausbauziele für Schienen- und Fahrradnetz in der Raumordnung sichern,
- Mobilitäts- und Energiepolitik sowie Regional- und Stadtentwicklung enger verzahnen.

3. Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum

Die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum wird auch bis 2030 im Wesentlichen mit dem Pkw erfolgen. Entscheidend wird es darauf ankommen, ob es gelingt, die Mitnahme Dritter im eigenen Pkw in das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu integrieren. Eine sehr viel stärkere Nutzung des Fahrrads für Alltagsfahrten ist auch im ländlichen Raum zu unterstützen.

Es ist die Aufgabe der Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) und der Verbände als Mobilitätsdienstleister die Mitnahme im Pkw durch einen finanziellen Anreiz attraktiver zu machen und in das ÖPNV-Angebot zu integrieren. Eine sehr viel stärkere Einbindung des Taxis als Teil des ÖPNV muss organisiert werden. Die Rahmenbedingungen für eine solche Mitnahme Dritter im Pkw sollen gesetzlich geregelt werden. Besonders die Digitalisierung bietet hier auch Möglichkeiten. Durch Apps beispielsweise können sich Mitfahrmöglichkeiten und Carsharing herausbilden, die die Mobilität im ländlichen Raum stärken.

Den Menschen im ländlichen Raum muss garantiert werden, dass sie innerhalb einer halben Stunde in das nächste Mittel- oder Oberzentrum gelangen können. Bei einer Fahrt mit einem Pkw eines Dritten oder einem Taxi muss der Preis für die Fahrt deutlich günstiger als bisher mit dem Taxi oder dem eigenen Auto sein.

Ein integriertes, alle Verkehrsträger umfassendes Mobilitätsangebot für den ländlichen Raum wird nur umsetzbar sein, wenn die Sicherung einer Grundmobilität innerhalb des ländlichen Raums im Rahmen der Daseinsvorsorge dauerhaft durch den ÖPNV erfolgt. Die Wirtschaftlichkeit des bisherigen Angebots kann in vielen Fällen gesteigert werden (z. B. durch Schulzeit-Staffelungen). Mit der Weiterentwicklung alternativer Bedienungsformen besteht die Chance, ein attraktives Grundangebot zu akzeptablen Kosten auch jenseits der Hauptstrecken zur Verfügung zu stellen.

Zur Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum wollen wir

- das Grundangebot im öffentlichen Nahverkehr stärken und durch innovative

Modelle ergänzen,

- die Mitnahme Dritter im privaten Pkw und das Taxi in das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs integrieren,
- mit den Verkehrsdienstleistern Apps entwickeln, in denen multimodale Verkehrsangebote gebucht werden können,
- für den öffentlichen Nahverkehr eine Mobilitätsgarantie schaffen: innerhalb von 30 Minuten bis zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum.

4. Sicherung der Mobilität in den Städten

Bei der Sicherung der Mobilität in den Städten spielt der ÖPNV auch zukünftig eine entscheidende Rolle. Automatisierte Pkws allein können die innerstädtischen Probleme, vor allem den Platzbedarf beim Fahren und Parken, nicht lösen. Ziel muss es deshalb sein, den ÖPNV soweit aus- und umzubauen, dass die Bürgerinnen und Bürger für möglichst alle Zwecke und Ziele eine umweltfreundliche und attraktive Fahrmöglichkeit haben, ohne dass sie ein eigenes Auto benutzen müssen.

Dazu ist es insbesondere erforderlich, den innerstädtischen Schienenverkehr, wenn es das Fahrgastaufkommen rechtfertigt, auszubauen, oder – wie in Wiesbaden – wieder neu aufzubauen. Dazu sind die vorhandenen Förderprogramme des Bundes und des Landes Hessen für die Schieneninfrastruktur deutlich aufzustocken und sie für die Förderung der Fahrzeugbeschaffung zu öffnen. Zudem muss der schnelle Austausch von Dieselbussen gegen Elektrobusse verstärkt finanziell gefördert werden. Die bisherigen Programme des Bundes und des Landes müssen erheblich aufgestockt werden. Ab 2025 sollen nur noch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken angeschafft werden. Bis 2030 sollte in allen hessischen Großstädten dieser Austausch abgeschlossen sein. Dafür braucht es ein zehnjähriges Milliardeninvestitionsprogramm des Bundes für den Ausbau von Bussen und Bahnen in den Kommunen (GVFG-Bundesprogramm). Außerdem müssen die Verkehrsunternehmen in den kommenden Jahren zu umfassenden Mobilitätsdienstleistungen weiterentwickelt werden, die in den klassischen ÖPNV vor allem Carsharing- und Fahrradvermietungs-systeme (einschließlich E-Bikes und E-Lastenräder) integrieren und ihre wichtigen Haltestellen zu Mobilitätsstationen, an denen man Mietfahrräder und Carsharing-Fahrzeuge nutzen kann, ausbauen müssen. Zukünftig muss es ein vereinfachtes Buchungssystem hessenweit für Fahrradvermietungssysteme geben. Entsprechend müssen die Fahrgastinformationssysteme um neue Dimensionen erweitert werden, was eine ernsthafte und schnelle Digitalisierung der Verkehrsbetriebe erfordert, die aber auch zu erheblichen Vereinfachungen der meisten Betriebsabläufe und damit zu Kostensenkungen führt.

Innenstädte müssen sauber und auf Dauer auch für Dieselfahrerinnen und -fahrer befahrbar bleiben. Dafür bedürfen die weitverbreiteten Diesel-Pkws mit der

Schadstoffklasse Euro-5 einer Hardwarenachrüstung. Die Nachrüstung der betroffenen Fahrzeuge mit sogenannten SCR-Katalysatoren zur Reinigung der Stickoxide ist machbar und finanziell vertretbar. Zusammen haben die deutschen Autokonzerne einen Gewinn von 11,4 Milliarden Euro erwirtschaftet. Wir wollen, dass sie die Kosten für die Umrüstung tragen.

Zur Sicherung der Mobilität in den Städten wollen wir

- den öffentlichen Personennahverkehr zur echten Alternative für das Auto ausbauen,
- den Schienenverkehr – dort, wo es Bedarfe gibt, auch innerstädtisch – ausbauen,
- den Austausch von Dieselnbussen durch abgasfreie Alternativen stärker fördern und bis 2030 abschließen,
- die öffentlichen Verkehrsunternehmen zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickeln, die alle Verkehrsträger in einer Hand anbieten,
- wichtige Haltestellen und Bahnhöfe zu Mobilitätsknotenpunkten ausbauen, die Miet- und Sharingangebote vorhalten,
- die Digitalisierung der Verkehrsbetriebe vorantreiben und
- Hardwarenachrüstungen für Euro-5-Diesel-Pkws, deren Kosten von den Herstellern getragen werden.

5. Stau auflösen – Straßeninfrastruktur modernisieren

Hessen verfügt über ein dichtes Straßennetz mit rund 1.000 Kilometer Autobahnen, 3.000 Kilometer Bundes-, 7.300 Kilometer Landes- und 5.000 Kilometer Kreisstraßen sowie das weitere kommunale Straßennetz. Dieses Netz muss in erster Linie erhalten werden. Dafür wird in Hessen zu wenig getan, obwohl zahlreiche Baustellen anderes vermuten lassen. Doch hier werden nur die Investitionsstaus der Vergangenheit abgearbeitet. Die Verkehrsinfrastruktur in Hessen ist in Milliardenhöhe unterfinanziert und wird schon seit vielen Jahren nur noch auf Verschleiß gefahren.

Die Staubilanz in Hessen ist katastrophal. Die Verkehrsteilnehmer/-innen auf den Autobahnen haben in Hessen im Jahr 2017 auf insgesamt 126.000 Kilometern im Stau gestanden, einer Strecke, die dem dreifachen Erdumfang entspricht. Pendlerinnen und Pendler müssen bei ihrem Weg zur Arbeit fast täglich mit Beeinträchtigungen durch Staus auf den Straßen rechnen. Diese Stausituation in Hessen schadet den Menschen, der Wirtschaft und der Umwelt. Das gravierende Stauaufkommen wird von der Landesregierung mit einer großen Anzahl von Baustellen begründet, um dem seit Jahren bestehenden Sanierungsstau zu begegnen. Diese Antwort kann für die Pendlerinnen und Pendler keine zufriedenstellende sein, denn diese müssen die verfehlte Infrastrukturpolitik der letzten CDU-geführten Landesregierungen ausbaden.

Um in das Straßennetz in Hessen gezielt investieren zu können, muss das Management der Infrastruktur von der Planung über den Bau und Betrieb bis zum Erhalt aus einer Hand erfolgen. Hierfür müssen frühzeitig die institutionellen Weichen und ausreichend Mittel zu Verfügung gestellt werden, um auch die Landesstraßen zu entwickeln. Auch hier gilt Erhalt vor Neubau. Letzterer soll grundsätzlich dort ermöglicht werden, wo strategische Lückenschlüsse und Erweiterungen einen großen Entlastungseffekt bewirken. Gerade im Ballungsraum nimmt die Bevölkerungsdichte zu, und so müssen auch die Verkehrswege mitwachsen können. Beim Ausbau der Straßeninfrastruktur hat der Lärmschutz eine besondere Bedeutung. Das Baustellenmanagement muss konsequent weiterentwickelt werden. Die fehlende Weiterentwicklung ist u. a. auch auf den Personalabbau bei Hessen Mobil zurückzuführen.

Unsere Straßen brauchen auch die technologische Modernisierung. Digitale Lösungen gegen den Stau müssen ausgebaut werden. Das Notfallmanagement bei Staus muss professionalisiert werden, insbesondere die Koordination der beteiligten Stellen kann ebenso mithilfe der Digitalisierung entscheidend verbessert werden. Auch bei der Verkehrslenkung und intelligenten Ausnutzung von Straßenkapazitäten lässt sich die Zukunft in anderen Ländern mit „schlau“ Autobahnen beobachten. Je nach Verkehrsaufkommen werden Spuren ab- und für eine andere Verkehrsrichtung freigeschaltet.

Eine wesentliche Ursache für Staus sind Unfälle. Hier tut Hessen zu wenig, um insbesondere bei Unfällen mit Lkws vorbeugend durch konsequentere Überwachung und Kontrollen sowie durch Initiativen über den Bundesrat verpflichtend Systeme zur Unfallvermeidung bei Lkws zu fordern, die es auf dem Markt gibt. Der Druck, in die Sicherheit von Lkws zu investieren, muss erhöht werden. Hierzu sollte eine Lkw-Halterhaftung für mittelbare Schäden durch Staus geprüft werden. Wir setzen uns für bessere Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer ein und wollen erreichen, dass die Rahmen- und Kontrollbedingungen für Lenk- und Ruhezeiten gestärkt werden. Darüber hinaus wollen wir im Einvernehmen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern den Bau von Lkw-Parkplätzen an Autobahnraststätten vorantreiben, damit die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten unter menschenwürdigen Bedingungen verbringen können.

Allein auf Hessens Autobahnen sind täglich zwei Millionen Fahrzeuge unterwegs. Wie lange sie auf ihren Fahrten brauchen, ist letztlich ein Nachweis der Effizienz unseres Verkehrssystems. Das gilt auch für den kommunalen Straßenbau, für seine Förderung werden wir uns einsetzen.

Jenseits der Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs wollen wir den Stau auflösen, indem

- wir die Unterfinanzierung der Straßeninfrastruktur beheben,
- Straßeninfrastruktur ausbauen, wo nötig,
- Planung, Bau und Betrieb von Straßeninfrastruktur aus einer Hand anbieten,

Personalkapazitäten wieder ausbauen und das Baustellenmanagement weiterentwickeln,

- die Digitalisierung von Autobahnen – bspw. mit intelligenten Fahrspuren, die je nach Auslastung zu- und abgeschaltet werden – ausbauen,
- Systeme zur Unfallvermeidung von Lkws durchsetzen, Halter stärker in die Pflicht nehmen und die Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer verbessern.

6. Vorfahrt für die Schiene – Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie neue Angebotskonzepte

Sicher, kostengünstig und möglichst klimaneutral: Ein leistungsfähiger ÖPNV ist ein unverzichtbarer und an Bedeutung zunehmender Bestandteil der Mobilitätswende in Deutschland und somit insbesondere auch für Hessen als zentraler Mobilitätsknoten. Eine besondere Rolle kommt dabei dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu. Der SPNV muss zukünftig einen noch größeren Beitrag zu Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität leisten.

Mehr Verkehr auf die Schiene erfordert ein wachsendes verfügbares Schienennetz und insbesondere eine deutlich wachsende Kapazität auf den Hauptachsen und in den Knoten zur Engpassbeseitigung. Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur hat der Lärmschutz eine besondere Bedeutung.

Die hessische SPD setzt auf das Konzept des „Deutschland Taktes“ zur bestmöglichen, verlässlichen Verknüpfung von Personenfern- und -nahverkehr unter Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs. Das Konzept „Deutschland Takt“ bildet die Basis der Schienenausbauplanung und einer optimierten Kapazitätsnutzung und ist Grundvoraussetzung dafür, dass der Anteil des SPNV/ÖPNV am Modalsplit weiter wächst.

Die hessische SPD wird auf der Bundesebene außerdem darauf hinwirken, dass die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung weiter gezielt aufgestockt werden (LUFV III). Verstärkte Bautätigkeit geht derzeit einher mit teils massiven Behinderungen für die Nutzer. Dies gilt es, durch optimiertes Bauen abzumildern. Daher muss eine LUFV III insbesondere auch zusätzliche Mittel für ein volkswirtschaftlich sinnvolleres kapazitäts- und kundenschonendes Bauen umfassen. Wir begrüßen die Einführung eines einheitlichen europäischen Zugsteuerungs- und -kontrollsystems (ETCS). Die damit verbundenen hohen Investitionen in die Infrastruktur, aber auch in die Neuausstattung und Nachrüstung der Fahrzeugtechnik bedürfen eines gesonderten Finanzierungsinstruments des Bundes.

Die hessische SPD fordert vom Bund die Einrichtung eines „Tausend-Bahnhöfe-Förderprogramms 2030“, um Stationen und Bahnhöfe zu sanieren. Wir werden neben der Forderung nach einem Bundesprogramm auch auf Landesebene ein „Förderprogramm Bahnhöfe 2030“ auflegen, um die Sanierung der Bahnhöfe voranzutreiben. Dabei gilt es, die Bahnhöfe zu Mobilitätsknotenpunkten weiterzuentwickeln.

Die Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu Mobilitätsknotenpunkten dient dazu, intermodale Verkehrsangebote wie Park+Ride und Bike+Ride anzubieten. Dabei geht es nicht nur darum, die Infrastruktur für das Abstellen von Pkws und Fahrrädern an den 500 hessischen Bahnhöfen und Stationen für die Umsteiger auf den ÖPNV in einer guten Qualität zur Verfügung zu stellen. An allen wichtigen Bahnhöfen sollten Angebote für das Ausleihen von Fahrrädern und Pkws sowie Taxiangebote unterbreitet werden. Wir wollen, dass die Verkehrsverbünde über ihre bisherigen Aufgaben als Besteller von Verkehrsleistungen hinaus auch die Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsknotenpunkten übernehmen. Dazu wäre es erforderlich, dass das Land die Verbünde finanziell unterstützt.

Hessen muss seinerseits für die landeseigene Infrastruktur vergleichbare Förderinstrumente schaffen bzw. dort, wo eine Bundesförderung rechtlich nicht möglich ist, entsprechende Förderungen ausbauen bzw. Förderinstrumente schaffen. Damit wäre zukünftig Hessen in der Pflicht, Mittel per Landesgesetz zweckgebunden für Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Entsprechende Regelungen bestehen derzeit in allen Flächenländern, außer in Hessen. Hessen wird unter einer SPD-Regierung, dem Beispiel anderer Bundesländer folgend, umgehend ein Landesmobilitätsfinanzierungsgesetz vorlegen, um die Finanzierung nachhaltiger Verkehrsprojekte und den Erhalt, die Modernisierung und den gezielten Ausbau der Infrastrukturen in den Kommunen, aber auch Fahrzeugmodernisierung und Systeminnovationen sicherzustellen.

Schon heute könnte der schienengebundene Nahverkehr in Frankfurt/Rhein-Main und in den Verdichtungsräumen in Mittel- und Nordhessen einen signifikant höheren Anteil an Menschen befördern. Die dafür notwendige Infrastruktur und die Leistungsangebote sind nicht in dem benötigten Umfang vorhanden. Folgende Schienenprojekte bedürfen

einer schnellen Realisierung und sind gemeinsam mit dem Bund voranzutreiben. Regionaltangente West, viergleisiger Ausbau Frankfurt West Bad Vilbel/Friedberg, nordmainische S-Bahn, Verlängerung U2 Gonzenheim, Anbindung Terminal 3 am Flughafen, NBS Rhein/Main-Rhein Neckar, Wallauer Spange, CityBahn Mainz-Wiesbaden Bad Schwalbach. Zur Beschleunigung des Fernverkehrs in Hessen soll der Ausbau der Strecke Hanau–Fulda/Würzburg/Bad Hersfeld umgesetzt werden. Eine attraktive Mitte-Deutschland-Verbindung, wie sie schon vom Ruhrgebiet nach Kassel realisiert ist, muss darüber hinaus von Kassel nach Thüringen/Sachsen umgesetzt werden. Zudem sind durch die Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklungen weitere Schienenprojekte zu entwickeln. Dazu gehören weitere Tangentialverbindungen im Bereich der Stadt-Umlandverkehre im Rhein-Main-Gebiet, um den ausgelasteten S-Bahn-Tunnel als Nadelöhr zu umgehen. Die Strecke über Frankfurt-Süd als Nahverkehrsachse im Korridor zwischen dem östlichen und dem westlichen Rhein-Main-Gebiet ist zu stärken. Das Ziel ist ein schienengebundener Ringverkehr um die Metropole Frankfurt, die das Zentrum entlastet.

Diese Entwicklung muss sich auch im ländlichen Raum fortsetzen. Neben der Prüfung der Reaktivierung von Strecken (z. B. Lumdatalbahn, Horlofftalbahn, Baunatal nach Kassel – Wilhelmshöhe sowie Waldkappeler Bahn innerhalb der Stadt Kassel) ergibt sich aufgrund der dynamischen Siedlungsentwicklung die Notwendigkeit einer Elektrifizierung von Strecken (z. B. Obervellmar bis Wolfhagen, Taunusbahn, Niddertalbahn, Dreieichbahn).

Elektromobilität ist schon heute die dominierende Antriebsform im SPNV und auch im sonstigen ÖPNV mit Straßen- und Stadtbahnen, spielt aber auch bei Bussen eine zunehmende Rolle. Bis 2030 muss die heute noch bestehende Lücke zu 100 Prozent Elektromobilität im ÖPNV/SPNV in Hessen geschlossen sein. Dazu sollen ab 2025 nur noch abgasfreie Busse angeschafft werden. Dies setzt aber auch die weitere Elektrifizierung von Schienenstrecken voraus. Soweit dies nicht möglich ist, müssen für einen Übergangszeitraum Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zur Verfügung stehen. Die notwendigen Fördermittel sind vom Bund und vom Land Hessen zur Verfügung zu stellen.

Um den Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Personenverkehr zu fördern, wollen wir

- die Schiene stärken und Schienenkapazitäten ausbauen,
- Kapazitätsverluste in Ausbauphasen durch optimiertes Bauen abmildern,
- Bahnhöfe zu Mobilitätsknotenpunkten weiterentwickeln, die multimodale Angebote wie Park+Ride, Bike+Ride, Sharing und Miete vorhalten,
- die Finanzierung nachhaltiger Verkehrsprojekte, den Erhalt und die Modernisierung wie in anderen Flächenländern gesetzlich regeln,
- Nah- und Regionalverkehrsverbindung in der Metropolregion Rhein-Main und innerhalb der Metropolregion durch einen schienengebundenen Ringverkehr um die Metropole ausbauen,
- ländliche Schienenstrecken reaktivieren und elektrifizieren und
- den Umstieg zu einem 100 % emissionsfreien ÖPNV bis 2030 abschließen.

7. Finanzierung des Verkehrs

Die Mobilität der Bürger und der Wirtschaftsstandort Deutschland sind durch einen fortschreitenden Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur gefährdet. Dies gilt für alle Verkehrsträger in der Baulast des Bundes, der Länder und der Kommunen. Die Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hat 2012 ein jährliches Defizit für den Erhalt und Betrieb inkl. Abbau eines Nachholbedarfs über 15 Jahre in Höhe von mindestens 7,2 Mrd. Euro pro Jahr für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraßen ermittelt. Für Hessen bedeutet dies einen jährlichen Finanzierungsbedarf in Höhe von 600 bis 700 Mio. Euro über einen Zeitraum von 15 Jahren.

Bei der Nutzerfinanzierung ist zu berücksichtigen, dass sich von 1995 (= 100) bis 2010 der Preisindex für das Halten eines Pkws auf 142, für Kraftstoffe auf 186 und für den öffentlichen Verkehr auf 172 verteuert hat, während der Index für die Lebenshaltung sich nur auf 124 erhöhte. Seit 2010 hat sich das Autofahren um 3,7 % verteuert, die Lebenshaltungskosten der privaten Haushalte um 8,8 %, während der RMV die Fahrpreise im Zeitraum 2010 bis 2016 um 16 % erhöht hat. Eine Mobilitätswende mit einer deutlichen Stärkung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) kann daher nicht mit einem weiteren Ausbau der Nutzerfinanzierung in der bisherigen Form einhergehen. Mobilität muss bezahlbar bleiben.

Die zukünftige Finanzierung des Verkehrs muss sich an den Zielsetzungen der Mobilitätswende orientieren. Bisherige Förderinstrumente müssen verändert werden. Neue Finanzierungsformen müssen erschlossen werden. Die Finanzierung des Verkehrs umfasst die finanziellen Aufwendungen auf allen staatlichen Ebenen für die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die Mobilität, aber auch die Kosten der Mobilität für die Nutzer unter dem Gesichtspunkt der Bezahlbarkeit.

Die Mobilitätswende ist mit einer deutlichen Veränderung des Anteils der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehr verbunden. So soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden. Die Verteilung der zur Verfügung stehenden staatlichen Finanzmittel auf die einzelnen Verkehrsträger muss diesem Ziel Rechnung tragen. Der Umfang der staatlichen Mittel für die

Mobilität insgesamt muss sich entsprechend der Bedeutung für die Menschen deutlich erhöhen. Bisher wurde der Stellenwert dieses Politikbereichs zu sehr an dem Thema Ortsveränderung orientiert. Die mit den Ortsveränderungen verfolgten Ziele der Menschen spielten bisher nur eine untergeordnete Rolle. Die Kommunen müssen bei ihrem Beitrag zur Finanzierung des Verkehrs erkennbar und nachhaltig vom Land Hessen gestärkt werden. Die Nutzerfinanzierung des öffentlichen Verkehrs muss verändert werden, um die Attraktivität zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel deutlich zu erhöhen.

Das Land Hessen und die Kommunen müssen durch eine Weiterentwicklung der Lkw-Maut an den Einnahmen sehr viel stärker partizipieren. Bisher erhalten das Land Hessen und die Kommunen keine Einnahmen. Die beschlossene Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab 2018 führt dazu, dass 8 % der Mehreinnahmen den Kommunen zufließt, die die Baulast für Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen haben. Die Lkw-Maut muss auf die Landesstraßen erweitert werden.

Das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz vom 24. Juni 2015, mit dem der Bund u. a. ein Infrastrukturprogramm für finanzschwache Kommunen in Höhe von 3,5 Mrd. Euro fördert, muss fortgesetzt werden. Das Regionalisierungsgesetz, das eine Finanzierung insbesondere des SPNV bis 2031 regelt, muss regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob die festgeschriebene Dynamisierung von 1,8 % pro Jahr ausreicht, um der Kostenentwicklung zu entsprechen. Die bis 2019 geltende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Schiene muss angepasst werden, wobei zu überprüfen ist, ob der Anteil von 20 % für die regionale Schieneninfrastruktur tatsächlich eingesetzt wird und ausreichend ist. Das GVFG-Landesprogramm muss auf 200 Mio. Euro pro Jahr verdoppelt werden. Neben der Finanzierung von Anlagen des ÖV und des kommunalen Straßenbaus sollte eine dritte Säule zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs aufgebaut werden. Der Eigenanteil von finanzschwachen Kommunen bei Maßnahmen sollte auf 5 bis 10 % begrenzt werden.

Die Mittel für das Landesstraßenbauprogramm müssen sich an dem in der Bilanz ausgewiesenen Werteverzehr orientieren und sollten in Stufen entsprechend gesteigert werden. Das (einmalige) Kommunale Investitionsprogramm KIP sollte verstetigt

werden, damit den Kommunen über dieses Programm die Finanzierung der Eigenmittel aus dem GVFG-Landesprogramm und anderer Investitionsprogramme ermöglicht wird. Für den Bau von Radschnellwegen sollte ein Sonderprogramm mit einem Volumen von 25 Mio. Euro aufgelegt werden. Die Zuständigkeit für die Planung, den Bau und die Finanzierung von Radschnellwegen sollte beim Land/HessenMobil liegen.

Zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sollte geprüft werden, ob im Bundesrecht die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden können, um – wie in Frankreich – mit einer Sonderabgabe/Transportabgabe Unternehmen mit mehr als zehn Mitarbeitern und Unternehmen des Handels an der Finanzierung des ÖPNV zu beteiligen (Nutznießerfinanzierung). Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Rundfunkbeitrag ist die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe in Form eines Beitrags rechtlich nicht zulässig.

Bei den Gemeindestraßen wollen wir vollständig aus den Straßenausbaubeiträgen aussteigen. Gleichzeitig muss natürlich sichergestellt werden, dass der kommunale Straßenbau angemessen finanziert wird. Dafür sollen die Städte und Gemeinden pauschalierte Sonderzuweisungen aus originären Landesmitteln bekommen. Diese Zuweisungen sollen deutlich über den 39 Mio. Euro jährlich liegen, die den hessischen Gemeinden derzeit aus Straßenausbaubeiträgen zufließen. Die entsprechenden Mittel sollen je zur Hälfte nach Einwohnerzahl und Größe des Gemeindegebiets verteilt werden.

Die Nutzerfinanzierung des ÖPNV sollte verändert werden. Die jährlichen Anpassungen der Tarife sollten für die nächsten zehn Jahre deutlich unterhalb der Entwicklung des Verbraucherindex und des Kraftfahrerindex liegen. Die dadurch bedingten Einnahmeausfälle der Aufgabenträger sollten durch weitere Solidarfinanzierungen kompensiert werden. Neben dem Semesterticket, dem Schülerticket und dem LandesTicket Hessen sollten weitere attraktive Solidarfinanzierungen angeboten werden (z. B. Jobticket für Bedienstete von Kommunen, Jobtickets mit Unternehmen – zurzeit hat der RMV mit 155 Unternehmen Verträge für 164.000 Mitarbeiter bei Einnahmen von 62 Mio. Euro –, Verträge mit einzelnen Kommunen für bestimmte Bevölkerungsgruppen oder Ortsteile). Mit Solidarfinanzierungen ist es möglich,

dauerhaft eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu erreichen. Die dafür erforderlichen notwendigen Anpassungen der Infrastruktur müssen vom Land Hessen finanziert werden. Damit die Mobilitätswende gelingt, muss der ÖPNV erschwinglich bleiben und vor allem für Gruppen mit kleinen Einkommen oder langen Pendlerwegen deutlich günstiger.

Ein attraktiver öffentlicher Personenverkehr braucht eine solide Finanzierung. Dafür wollen wir

- die Preissteigerungen für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personenverkehrs bremsen,
- den Umfang staatlicher Mittel erhöhen,
- eine stärkere Beteiligung von Land und Kommunen an den Einnahmen der Lkw-Maut und eine Ausweitung der Maut auf Landesstraßen,
- Verkehrsfinanzierungsprogramme verstetigen,
- eine Nutznießerfinanzierung für den öffentlichen Personenverkehr prüfen und
- solidarfinanzierte Angebote im öffentlichen Personenverkehr ausbauen.

8. Transport und Logistik

Hessen liegt in der Mitte Deutschlands und im Zentrum Europas. Hier treffen die wichtigsten Handelsströme von West nach Ost und von Nord nach Süd aufeinander. Unternehmen in Industrie und Mittelstand profitieren von der besonderen geografischen Lage und sind über den Flughafen Frankfurt, die transeuropäischen Schienennetze und das dichte Bundesfernstraßennetz in Hessen an die internationalen Märkte angebunden.

Mit zunehmender Globalisierung und internationaler Verflechtung der Warenströme wird die Bedeutung von Transport und Logistik weiter zunehmen. Effiziente Lieferketten sind die Voraussetzung für unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit. Die Transportleistung im Güterverkehrsbereich wird laut der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 um rund 38 % anwachsen. Die Transitverkehre durch Hessen werden im Vergleich zu den anderen Regionen in Deutschland überproportional wachsen.

Die Verkehrsinfrastruktur in Hessen wird im aktuellen Zustand damit bis 2030 an ihre Belastungsgrenze kommen. Entsprechend muss in den kommenden Jahren neben gezielten Investitionen in den Erhalt und Ausbau die Einführung von intelligenten Verkehrsleitsystemen im hessischen Bundesfernstraßennetz vorangetrieben werden. Gleichzeitig ist eine digitale Parkraumbewirtschaftung an den Raststätten notwendig, um durch mehr Effizienz den Lkw-Fahrern mehr Stellplätze zur Verfügung zu stellen, um ihre Lenk- und Ruhezeiten abzuhalten. Außerdem muss der Ausbau der Schieneninfrastruktur insbesondere zur Entlastung der Hauptachsen und Zulaufstrecken im Ballungszentrum Frankfurt Priorität haben. Zur Stärkung des kombinierten Verkehrs müssen mehr Umschlagplätze und der Bau von privaten Gleisanschlüssen gefördert werden.

Transport und Logistik haben für Hessen eine besondere wirtschaftliche Bedeutung. Über 200.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind in der Branche beschäftigt. Darüber hinaus hängen viele Arbeitsplätze in Industrie und Dienstleistung indirekt von diesem Mobilitätssektor ab. Der hohe Wettbewerbsdruck in der Branche führt aktuell zu einer Ausdehnung des Niedriglohnsektors und zu unsicheren Beschäftigungsverhältnissen. Die öffentliche Hand muss bei der Vergabe von Transport- und Logistikleistungen

Vorreiter sein und auf die gute Bezahlung und Einhaltung von Tarifverträgen drängen. Außerdem müssen auf europäischer Ebene klare Spielregeln gefunden werden, die Sozialdumping und Lohndrückerei bei den Beschäftigten europaweit verhindert.

Der Flughafen Frankfurt ist die wichtigste Stütze der Transport- und Logistikbranche in Hessen. Hier treffen die unterschiedlichen Warenströme aufeinander und verbinden sich zu einem weltweiten Netz. Gleichzeitig finden hier über 80.000 Beschäftigte Arbeit. Über zwei Millionen Tonnen Luftfracht werden hier jährlich umgeschlagen. Um bis 2030 die starke Stellung des Flughafens Frankfurt im internationalen Wettbewerb zu erhalten, braucht es eine kluge Wachstumsstrategie, die neben dem wirtschaftlichen Erfolg die Schadstoffemissionen massiv reduziert und den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm verbessert.

Die Digitalisierung wird den Transport und die Logistik bis 2030 stark verändern. Handys, Internethandel und soziale Medien werden bis 2030 das Konsumverhalten neu prägen. Mit zunehmender Vernetzung der Mobilität nimmt die Effizienz zu. Verbraucherinnen und Verbraucher werden schneller versorgt. Waren gelangen schneller vom Ort der Produktion zum Auftraggeber. Der wachsende Onlinehandel wird jedoch gleichzeitig zu steigenden Lieferverkehren führen. Damit wird die Konkurrenz der unterschiedlichen Verkehre in den städtischen Ballungszentren um den begrenzten öffentlichen Raum größer.

Gleichzeitig wird die Umweltbelastung als Folge des wachsenden Wirtschaftsverkehrs zunehmen, obwohl bis 2030 die Emissionen des Verkehrssektors im Vergleich zu 1990 eigentlich um 40 bis 42 % sinken müssen. Die wachsende Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet und das Ausweichen der Menschen in das städtische Umland führen zu zunehmenden Stadt-Land-Verkehren. Damit sinkt die Akzeptanz in der Bevölkerung für die negativen Auswirkungen von Transport und Logistik bei Lärm und Luftqualität. Der Anteil der drei Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen ist seit Jahren unverändert. Beim Transport von Gütern und Waren dominiert in Hessen deutlich der Straßengüterverkehr. Die Mehrheit aller Lkws ist in Hessen mit einem Dieselantrieb unterwegs. Daher braucht es die Entwicklung von neuen klimaneutralen Antriebskonzepten für die Nutzfahrzeuge.

Hessen muss das vernetzte Modelland für Transport und Logistik 4.0 werden. Neben der Erprobung von elektrischen Oberleitungs-Lkws braucht Hessen ein digitales Testfeld auf der Autobahn, um z. B. das automatisierte Kolonnenfahren von Lkws zu erproben. Durch das sogenannte Platooning kann der CO₂-Ausstoß um 10 % reduziert werden.

Innerhalb der größeren Städte in Hessen müssen neue Logistikkonzepte für die Feinverteilung von Waren eingeführt werden. Um die Bevölkerung vor Lärm und Emissionen zu schützen, müssen die städtischen Lieferverkehre in den hessischen Ober- und Mittelzentren bis 2030 mindestens um die Hälfte reduziert werden.

Mithilfe von städtischen Logistikhubs an den Stadtgrenzen können Transportströme in die Innenstädte verringert werden. Dafür müssen Anreize geschaffen werden, dass die logistische Infrastruktur durch mehrere Unternehmen gleichzeitig genutzt wird.

Die Feinverteilung kann mithilfe von umweltfreundlichen Lastenrädern, leichten Elektronutzfahrzeugen oder durch die Warenmitnahme durch öffentliche Busse und Straßenbahnen erfolgen. Hierzu braucht es neue Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem gewerblichen Warenverkehr. Gleichzeitig müssen neue zeitunabhängige Lieferkonzepte wie z. B. die Kofferraumbelieferung rechtlich ermöglicht werden.

Für den Bereich Transport und Logistik wollen wir

- Investitionen in Erhalt, Ausbau und intelligente Verkehrsleitsysteme, um die Kapazitätsnachfragen im Bereich Transport zu bewältigen,
- als Land bei der Vergabe öffentlicher Aufträge im Bereich Transport und Logistik Vorreiter für gute Arbeitsbedingungen werden,
- zunehmende Wirtschaftsverkehrsbelastungen durch den wachsenden Onlinehandel durch E-Mobilität und saubere Feinverteilung von Waren bewältigen.

9. Automobilindustrie in Hessen

Die Automobilwirtschaft mit allen Zulieferbetrieben ist für den Wohlstand in Hessen von besonderer Bedeutung. Die Veränderungen, die in der Automobilindustrie anstehen, müssen von der Landespolitik aktiv begleitet werden. Die Ära des Verbrennungsmotors geht dem Ende zu. Die Automotive-Branche muss sich – stärker als sie es bisher getan hat – auf alternative Antriebstechniken konzentrieren. Hier besteht noch enormer Nachholbedarf.

Der Herstellungsprozess muss sich dem modernen Auto und den Erfordernissen des Industriestandorts anpassen, nicht umgekehrt. Beispielsweise brauchen wir zusätzlich eine eigene Batteriefertigung, und zwar zeitnah. Wir müssen die komplette Wertschöpfungskette des E-Autos bei uns aufbauen und dafür sorgen, dass Autos auch in Zukunft „Made in Germany“ produziert werden.

Die deutsche Automobilwirtschaft muss wettbewerbsfähig bleiben, und die guten Arbeitsplätze in der Branche müssen gesichert werden. Entscheidend ist am Ende aber nicht, ob jemand in zehn Jahren der gleichen Aufgabe nachgeht wie heute, sondern, dass es eine qualifizierte Aufgabe für jeden gibt. Wir wollen die Arbeitswelt so gestalten, dass Fortschritt, Innovationen und Technologie von den Menschen als Chance begriffen werden. Dafür müssen Rahmenbedingungen erhalten und geschaffen werden, die für Ordnung auf dem Arbeitsmarkt sorgen und Veränderungen in der Wirtschafts- und Arbeitswelt müssen so gestaltet und beeinflusst werden, dass sie für die Gesellschaft Chancen bieten und nicht als Bedrohung wahrgenommen werden.

Die Vorstellung, es sei Aufgabe einer Landesregierung, Konzernpolitik zu beeinflussen, trifft sicherlich nicht zu, aber sie ist dafür zuständig, dass die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden: Technologiebegleitung, Dialog aller Akteure und Erhalt bzw. Schaffung der Infrastruktur. Die aktuelle Landesregierung ergreift diese wichtige Aufgabe nicht, sondern schaut den Veränderungen nur tatenlos zu.

Wir wollen, dass technologieoffen geforscht wird und Innovationen gefördert werden. Hierauf müssen wir die hessischen Förderkulissen anpassen. Ein Forschungsschwerpunkt

muss auf alternative Antriebstechniken gelegt werden.

Es ist es von besonderer Bedeutung, dass sich die Landesregierung, die Gewerkschaften, die Automobilunternehmen sowie Zulieferunternehmen und weitere Unternehmen, die für die Automobilwirtschaft arbeiten, im Dialog über die Veränderungen und die notwendigen Handlungsoptionen austauschen. Hierfür soll ein institutioneller Dialog stattfinden, der von der Landesregierung initiiert werden muss.

Neben der Infrastruktur, die in Hessen auf Verschleiß gefahren wird und verbessert werden muss, wie in den vorherigen Abschnitten beschrieben, müssen wir gemeinsam mit den Unternehmen Rahmenbedingungen schaffen, um zum einen den bestehenden Fachkräftemangel zu beheben, aber auch die Möglichkeit zur Weiterbildung verbessern.

Grundsätzlich gilt: Nachhaltige Mobilität – ganz gleich, ob reine Elektrofahrzeuge oder Brennstoffzellentechnologie – muss ihre Heimat in Hessen finden und die Wertschöpfung hier generiert werden.

Um die 50.000 Arbeitsplätze im Bereich Automobil- und Zuliefererindustrie in Hessen zu sichern, wollen wir

- die komplette Wertschöpfungskette der E-Mobilität einschließlich Batteriefertigung in Hessen aufbauen,
- den Transformationsprozess der Automobilindustrie im Dialog aus Politik, Arbeitgeber und Gewerkschaften gestalten,
- technologieoffene Forschung im Bereich alternativer Antriebstechnologien fördern,
- Qualifizierung und Weiterqualifizierung für die Beschäftigten ausbauen.

10. Wie muss sich Hessen neu aufstellen, um die Mobilitätswende umzusetzen?

Die Hessische Landesregierung muss den Anspruch haben, Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu sein und den Transformationsprozess im Verkehrsbereich und in der Mobilitätswirtschaft zu gestalten. Dieser Anspruch lässt sich nur umsetzen, wenn in der Aufgabenwahrnehmung wesentliche Veränderungen erfolgen. Diese Veränderungen betreffen das zuständige Ministerium, Hessen Mobil, die Verkehrsverbünde zusammen mit den lokalen Nahverkehrsgesellschaften und die Kommunen.

Nach dem Vorbild in Baden-Württemberg sollte eine neue Abteilung „Nachhaltige Mobilität“ mit den Aufgaben Digitalisierung, Elektromobilität, Umwelt, Rad, Kommunale Mobilitätskonzepte, Verkehrssicherheit, kommunale Mobilitätskonzepte eingerichtet werden. Die bisherigen traditionellen Aufgaben können in einer weiteren Abteilung gebündelt werden, wenn nur noch ministerielle Aufgaben i. e. S. wahrgenommen werden. Dies bedeutet, dass bisherige Vollzugsaufgaben delegiert werden (z. B. die Aufgaben der Planfeststellungsbehörde im Straßenbau, die Aufgaben der Planfeststellungs-, Luftaufsichts- und Genehmigungsbehörde für den Flughafen Frankfurt, Zuwendungen). Das Ministerium sollte sich verstärkt der Mitwirkung auf der Bundesebene über den Bundesrat widmen. Eine bisher nur unzulänglich wahrgenommene Aufgabe, nämlich das Kümern um Infrastrukturprojekte in der Verantwortung des Bundes bzw. der DB AG müsste neu und schlagkräftig organisiert werden. Damit könnte die Anzahl von gegenwärtig drei auf zwei Abteilungen reduziert werden.

Die Aufgabenwahrnehmung in einer Sonderverwaltung Hessen Mobil hat sich bewährt und sollte verstärkt werden. Der beschlossene Aufgabenübergang im Bereich der Autobahnen sollte genutzt werden, um Hessen Mobil neu aufzustellen. Dies betrifft das Aufgabenspektrum, die Neujustierung der Ablauf- und Aufbauorganisation sowie die mittelfristig erforderliche Personalausstattung.

Mit der Aufgabenverlagerung im Bereich der Autobahnen spart das Land Kosten im Umfang von 60 bis 70 Mio. Euro ein. Dieses Geld muss überwiegend dafür verwendet

werden, neue Aufgaben zu übernehmen und eine gute Personalausstattung zu gewährleisten. Bei der Bezahlung der Mitarbeiter muss Hessen Mobil wettbewerbsfähig werden.

Hessen Mobil sollte folgende Aufgaben neu übernehmen: Vollzugsaufgaben, die bisher im Ministerium wahrgenommen werden, z. B. die Aufgaben der Planfeststellungsbehörde. Aufgaben im Bereich der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität wie z. B. die Planung und den Bau von Radschnellwegen, zusätzliche Dienstleistungsangebote für die Kommunen, z. B. das Management für die Unterhaltung und Instandsetzung von Gemeindestraßen sowie den Umbau des Straßenraums zur Förderung des Umweltverbundes. Im Bereich der straßenrechtlichen Zuständigkeit ist eine stärkere Bündelung bei Hessen Mobil anzustreben. Bei der Neujustierung der Aufbau- und Ablauforganisation sollen vor allem die 13 Standorte von Hessen Mobil gestärkt werden.

Die bisherige kommunale Verankerung in der Aufgabenwahrnehmung für den ÖPNV hat sich bewährt. Auch die regionale Verankerung des RMV und des NVV sollte beibehalten werden. Die Zuständigkeit des VRN für den Landkreis Bergstraße sollte über Kooperationen zu einer Überführung in die Verantwortung des RMV führen. Die Entwicklung zu verbundübergreifenden Fachzentren unter Beteiligung von ausgewählten LNOs sollte ausgebaut werden. Die Anreize für eine Zusammenarbeit der LNOs untereinander und mit den Verbänden müssen attraktiv ausgestaltet werden.

Die kommunalen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände müssen sich zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickeln, um die Mobilitätswende mit einem Vorrang des Umweltverbundes regional zu organisieren. Dazu sind leistungs- und wettbewerbsfähige Strukturen aufzubauen. Die dazu erforderlichen Ressourcen müssen vom Land zur Verfügung gestellt werden. Die Aufgaben des Mobilitätsdienstleisters werden die Verbände jedoch nur dann wahrnehmen können, wenn ihnen diese in einem Mobilitätsgesetz – ausgestattet mit Befugnissen – übertragen werden. Weiterhin ist es erforderlich, dass die Verbände über enge Kooperationen mit den (kommunalen) Verkehrsunternehmen, auch mit der DB AG sowie mit Dienstleistern aus der Automobilwirtschaft und mit Organisationen wie dem ADAC diese Aufgabe gestalten.

Verkehrsverbände, lokale Nahverkehrsorganisationen und Verkehrsunternehmen des ÖV müssen eine Führungsrolle im Mobilitätsmarkt übernehmen. Dazu ist es erforderlich, mithilfe der Digitalisierung eine multimodale und bundesweite App aufzubauen, um den Fahrscheinvertrieb kundenfreundlich und überregional zu gestalten und Mobilitätsdaten, Services und Bus und Bahnen ergänzende Mobilitätsdienstleistungen anzubieten. Das mit Unterstützung des Bundes begonnene Projekt „Mobility inside“ muss bis 2019 umgesetzt sein, um die Voraussetzungen für die angestrebte Rolle der Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen des ÖV auf dem Mobilitätsmarkt zu schaffen. Die Finanzierungsverträge des Landes mit den Verkehrsverbänden sind den mit der Digitalisierung verbundenen Zukunftsaufgaben des ÖV anzupassen.

Den Kommunen kommt bei der Umsetzung der Mobilitätswende eine der wichtigsten, wenn nicht sogar die wichtigste Aufgabe zu. Die Kommunen sind nicht auf diese Aufgabe vorbereitet, dies gilt auch für die Großstädte in Hessen. Ein Defizit besteht in der Finanzausstattung der hessischen Kommunen. Ein weiteres Defizit besteht in der Personalausstattung. Die hessischen Städte und Gemeinden bedürfen in den nächsten 15 Jahren der massiven finanziellen Unterstützung des Landes Hessen (und auch des Bundes). Im personellen Bereich bedürfen die hessischen Kommunen der Unterstützung durch das Mobilitätsministerium, von Hessen Mobil und der (Mobilitäts-) Verkehrsverbände. Die Kommunen müssen von der Landesregierung viel intensiver als bisher beim Ausbau der Infrastruktur für E-Mobilität unterstützt werden.

Die Planung und der Ausbau von Radschnellwegen müssen von der Landesregierung intensiv begleitet und unterstützt werden. Zudem muss die Landesregierung die Einrichtung von Carsharing-Points unterstützen.

Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen muss steigen. Derzeit gibt es keine Radverkehrsstrategie auf Landesebene. Dies ist aber erforderlich, um die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs zu bündeln und die richtigen Prioritäten zu setzen. Mit einer Radverkehrsstrategie wird die Lücke zwischen dem Nationalen Radverkehrsplan auf Bundesebene und den kommunalen Radverkehrskonzepten geschlossen.

Wie in den Nachbarländern Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern

ist ein wesentlicher Bestandteil einer Radverkehrsstrategie ein hessenweites, flächendeckendes, durchgängiges, baulastträgerübergreifendes Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen entlang der wichtigsten Siedlungsachsen im Land. In dieses Netz sind die bestehenden, für den Freizeitverkehr konzipierten vorhandenen 3.300 Kilometer Radfernwege zu integrieren.

Die Umsetzung eines Radverkehrsnetzes ist nur in Zusammenarbeit mit dem Bund sowie den Städten, Gemeinden und Landkreisen möglich. Das Land Hessen (Verkehrsministerium und Hessen Mobil) muss dabei eine Führungs- und Koordinierungsaufgabe übernehmen.

Damit Hessen für die Mobilitätswende gut aufgestellt ist, müssen wir

- im Verkehrsministerium analog zu Baden-Württemberg eine Abteilung mit den Aufgaben Digitalisierung, Elektromobilität, Umwelt, Rad, kommunale Mobilitätskonzepte, Verkehrssicherheit einrichten,
- Vollzugsaufgaben des Verkehrsministerium stärker delegieren, dafür größeren Einfluss auf Infrastrukturprojekte des Bundes nehmen,
- kommunale Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde stärken und dabei unterstützen, sich zu umfassenden Mobilitätsdienstleistern zu entwickeln,
- verkehrsträgerübergreifende, überregionale App-basierte Mobilitätsbuchungssysteme fördern,
- die Finanz- und Personalausstattung der Kommunen als Hauptakteure in der Umsetzung der Mobilitätswende verbessern und
- eine Radverkehrsstrategie für Hessen schaffen.