

Verkehrspolitische Forderungen
des ACE Auto Club Europa

Mobilität in Hessen



Mobilität in Hessen – verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

Vorwort

In Hessen wird am 28. Oktober 2018 ein neuer Landtag gewählt. Mit dem vorliegenden Forderungspapier wollen wir als ACE-Regionalvorstand Mitte und ACE-Kreise Hessen den Landtagswahlkampf begleiten und die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperiode diskutieren. Wir werden die politisch Handelnden daran messen, welche Konzepte sie für die Infrastrukturfinanzierung und für ein nachhaltiges Erhaltungsmanagement der öffentlichen Straßen erarbeiten; welche Ideen sie für einen umwelt- und sozialverträglichen Personen- und Gütertransport entwickeln; welche Maßnahmen sie zur Förderung von multimodaler Mobilität und Elektromobilität umsetzen wollen; wie sie Mobilität zu erschwinglichen Preisen fördern werden; welche Maßnahmen sie politisch anpacken wollen, um die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten weiter zu senken, und für welche verkehrspolitischen Vorhaben sie sich vor Ort in ihrem Wahlkreis starkmachen möchten.

Der ACE Auto Club Europa setzt sich als Deutschlands zweitgrößter Mobilitätsclub für seine mehr als 630.000 Mitglieder¹ für eine bessere, sicherere und umweltschonendere Verkehrswelt ein: Egal ob mit Auto, Bus, Bahn, Fahrrad, Pedelec, Flieger oder Motorrad unterwegs, als Mobilitätsbegleiter bietet der ACE jederzeit Schutz, damit es weitergeht. Unsere Kernleistung ist die Pannenhilfe.



Peter Pilger
Vorsitzender
Regionalvorstand Mitte
Länder Hessen, Rheinland-
Pfalz und Saarland

Die aktuelle Situation

Für die Menschen im Lebens- und Wirtschaftsraum Hessen haben Mobilität, Transport und Verkehr eine wichtige Bedeutung. Die leistungsfähige Wirtschaft und positive Wirtschaftsentwicklung des Landes sind Grundlage der Finanzkraft und des Wohlstands der 6,2 Millionen² Einwohner Hessens. Dafür braucht es eine intakte und funktionierende Verkehrsinfrastruktur.

Allerdings ist diese in Hessen seit Jahrzehnten vernachlässigt worden, der Investitionsstau ist enorm. Folglich sind fast die Hälfte der Straßen und Brücken im Land in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand. Pendlerinnen und Pendler müssen auf ihrem Weg zur Arbeit täglich mit Staus rechnen.

Gegenüber dem Jahr 2016 hat die Staulänge in Hessen um sechs Prozent zugenommen. Diese Situation schadet den Menschen, der Wirtschaft und der Umwelt in Hessen. Das Ausweichen auf den öffentlichen Verkehr ist zumindest im Ballungsraum keine Alternative, denn auch hier sind die Kapazitäten längst erschöpft, Züge völlig überlastet, die relevanten Strecken überfüllt, während andere Schienenstrecken fehlen.

¹ Stand 31. Dezember 2017

² Vgl. https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/AI2_All_All_AV-17_1hj.pdf, Seite 3

Straße

Auf Hessens insgesamt 1.000 Kilometern Autobahn sind täglich über zwei Millionen Fahrzeuge unterwegs. Ein erheblicher Anteil davon sind Transitverkehre. Auf Autobahnabschnitten in der Region FrankfurtRheinMain fahren werktags bis zu 195.000 Fahrzeuge, am Frankfurter Kreuz sind es sogar 350.000. Die durchschnittliche tägliche Belastung der hessischen Autobahnen ist die höchste aller Flächenländer. Diese Belastung ist auch auf den 3.500 Kilometern Bundesstraße und den nachgeordneten Straßennetzen (7.300 Kilometer Landes- und 5.000 Kilometer Kreisstraße sowie das weitere kommunale Straßennetz) messbar. Mehrere hessische Autobahnen verzeichnen Schwerverkehrsmengen, die deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegen und von Jahr zu Jahr weiter ansteigen.³ Es ist also keine Frage: Hessens Infrastruktur muss täglich Spitzenbelastungen aushalten.

Das massive Stauaufkommen in Hessen hat auch etwas mit dem immensen Aufholbedarf zu tun, den die in Milliardenhöhe unterfinanzierte Verkehrsinfrastruktur hat. Nachdem also jahrelang zu wenig in den Ausbau und die Sanierung der Straßen investiert wurde, wurden Investitionen beschlossen, die sehr viele Baustellen zur Folge haben. In 2017 gab es bis zu 75 länger andauernde Baustellen gleichzeitig. Es ist zu erwarten, dass sich daran in den nächsten Jahren nichts ändern wird. Es gibt zahlreiche Sanierungsstaus an Brücken und neuralgischen Punkten und nicht genug Firmen, die alle Arbeiten sofort ausführen könnten.

Von den 5.500 Brücken an hessischen Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sind 370 reparaturbedürftig. 55 Brücken sind in einem Zustand, der eine regelmäßige Überwachung und mittelfristig einen vollständigen Neubau verlangt. Allein in 2018 summieren sich die Investitionen dafür auf rund 225 Millionen Euro, bis 2021 sind rund 1,1 Milliarden Euro eingeplant.⁴

Schiene

Auch im Schienenfernverkehr spielt Hessen eine zentrale Rolle. Denn knapp die Hälfte aller ICE- und IC-Züge der Deutschen Bahn bedienen die Fernverkehrsstationen in Hessen. Der Knoten Frankfurt am Main zählt zu den am höchsten belasteten Stellen im Schienennetz. Zwei Drittel aller Nord-Süd-Fernverkehrsverbindungen und rund die Hälfte aller bundesweiten Fernverkehrsverbindungen führen über den Knoten Frankfurt. Das Schienennetz der DB Netz AG hat in Hessen eine Länge von etwa 2.500 Kilometern.⁵ Es gibt 2.120 Eisenbahnbrücken, wovon 81 der Zustandskategorie 4 (dringend sanierungsbedürftig) zuzuordnen sind.⁶

ÖPNV

Der ÖPNV in Hessen ist in drei Verkehrsverbänden organisiert. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist mit einer Fläche von 14.000 Quadratmetern, fast 400 Bahnhöfen und Stationen, rund 12.000 Haltestellen und 727 Millionen Fahrten im Jahr 2015 einer der größten Verbände in Deutschland.

Der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) bedient auf einer Fläche von 7.000 Quadratmetern den nördlichen Teil Hessens. Mit seinem Verkehrsangebot versorgt er Kassel und das Umland der Stadt sowie den ländlichen Raum. Der NVV bedient 84 Bahnhöfe und Stationen und fährt rund 5.000 Haltestellen an.

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gewährleistet auf einer Fläche von fast 10.000 Quadratmetern den ÖPNV im südlichen Teil der Bergstraße und erfüllt eine wichtige verkehrliche Brückenfunktion in den Rhein-Neckar-Raum.⁷

In Hessen ist die Verkehrsnachfrage im ÖPNV in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Auch im Schienenpersonennahverkehr des Rhein-Main-Verkehrsverbunds – sowohl bei der S-Bahn als auch in den Regionalzügen – gab es eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen.

3 Vgl. Mobilitätsbericht 2016, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden 2016, Seite 25/26

4 Vgl. <https://mobil.hessen.de/pressemitteilungen/hessens-br%C3%BCcken-sind-sicher>

5 Vgl. Mobilitätsbericht 2016, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden 2016, Seite 26

6 Vgl. Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Marode Eisenbahnbrücken in Hessen (18/12236); 04.05.2017

7 Vgl. Mobilitätsbericht 2016, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden 2016, Seite 28/29

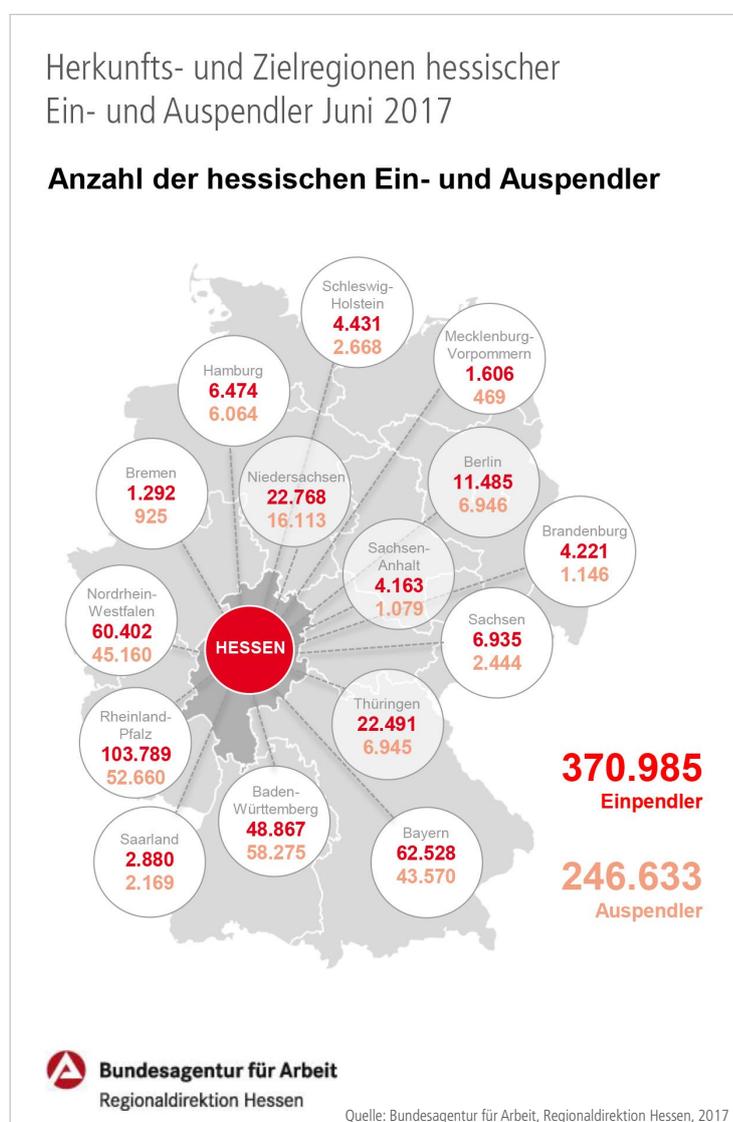
Die Auslastung im Schienenpersonennahverkehr zeigt im bundesweiten Vergleich den höchsten Wert für ein Flächenland und rangiert direkt nach den Stadtstaaten. Vor allem die Züge im Ballungsraum sind auf den relevanten Strecken überfüllt und erreichen längst die Kapazitätsgrenzen. Es gibt erhebliche Mängel, die zu Verspätungen und Ausfällen führen.

In der Legislaturperiode 2013 bis 2018 wurden die Weichen dafür gestellt, dass die drei hessischen Verkehrsverbünde bis 2021 jährlich rund 800 Millionen Euro von Bund und Land bekommen, um in bessere Verbindungen und Qualität zu investieren.⁸ Das ist rund ein Viertel mehr als zuvor.

Zudem werden in den kommenden Jahren 12 Millionen Euro in 12 Schienenprojekte des Nah- und Fernverkehrs in Hessen fließen. Das Land unterstützt Planung, Bau und Ausbau von S-Bahn-Strecken im Rhein-Main-Gebiet.⁹

Radverkehr

Hessens Radverkehrsnetz hat eine Länge von mehr als 15.000 Kilometern, Radfernwege gibt es auf 3.300 Kilometern. Aus den Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Mitteln stehen den Kommunen jedes Jahr acht Millionen Euro für kommunale Rad- und Fußwege zur Verfügung. Die überörtlichen Radwege werden vom Land in 2018 mit fünf Millionen Euro und in 2019 mit sechs Millionen Euro gefördert.¹⁰



Pendler

Hessen und insbesondere das Rhein-Main-Gebiet sehen sich seit mehreren Jahren mit den Folgen steigender Ein- und Auspendlerzahlen konfrontiert. Die Konzentration auf die Ballungsräume ist nicht nur eine verkehrstechnische Herausforderung, sondern hat auch Konsequenzen für die Infrastruktur der ländlichen Gebiete. Binnen eines Jahres (Stand 30.06.2017) erhöhte sich die Zahl der Einpendler, die in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis stehen, von 353.395 auf 370.985 Menschen.

Das waren 5,0 Prozent mehr als im Jahr zuvor. 14,7 Prozent der insgesamt 2.524.156 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort in Hessen kamen so aus einem anderen Bundesland oder dem Ausland.¹¹

Die Zahl der Auspendler stieg ebenfalls an: 246.633 Menschen verließen ihren hessischen Wohnort, um außerhalb der Landesgrenze zu arbeiten, 3,9 Prozent mehr als im Jahr ZUVOR.

8 Weil der Bund die Regionalisierungsmittel erhöht und die Landesregierung Hessen eigene Mittel zur Verfügung gestellt hat.

9 Vgl. Bündnis 90 / Die Grünen Landtagsfraktion Hessen: Grün wirkt weiter für mehr Mobilität, Seite 4

10 Vgl. Bündnis 90 / Die Grünen Landtagsfraktion Hessen: Grün wirkt weiter für mehr Mobilität, Seite 3/9

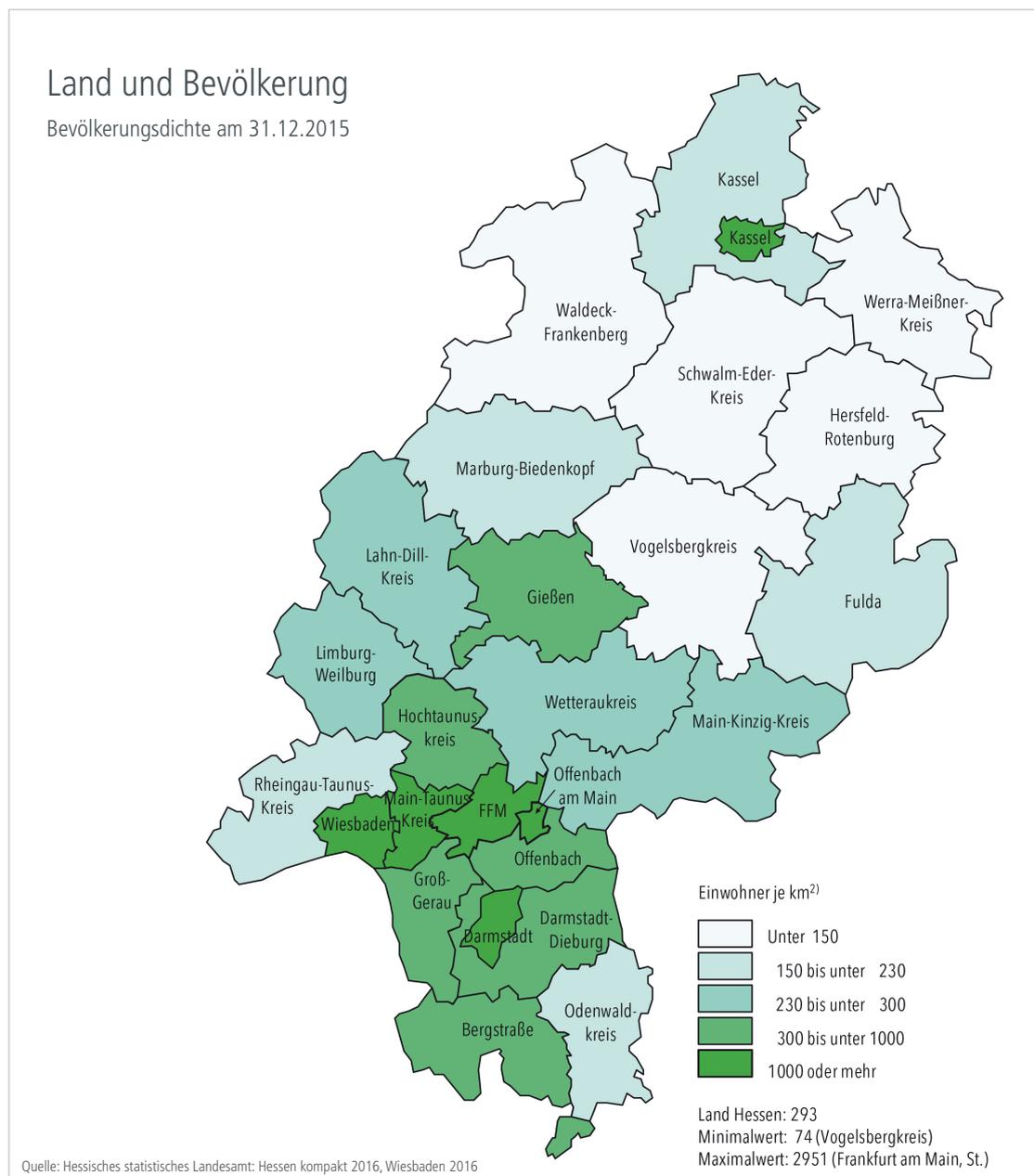
11 Vgl. <https://www3.arbeitsagentur.de/web/content/DE/service/Ueberuns/Regionaldirektionen/Hessen/Presse/Detail/index.htm?dfContentId=EGOV-CONTENT574478>

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit Wohnsitz in Hessen pendelten beruflich mehrheitlich in die benachbarten Bundesländer Baden-Württemberg (58.275), Rheinland-Pfalz (52.660), Nordrhein-Westfalen (45.160) und Bayern (43.570).¹²

Frankfurt ist das Hauptziel der Pendler: Von den insgesamt 564.826 der dort sozialversicherungspflichtig Beschäftigten lebten lediglich 201.970 Personen in der Mainmetropole. Dies entspricht einem Anteil von 35,8 Prozent.¹³

Bevölkerungsstruktur

Nachdem in Hessen die Bevölkerungszahl über Jahre kontinuierlich zurückgegangen ist, erreichte sie zu Beginn des Jahres 2016 mit 6,18 Millionen Einwohnern den ersten Höchststand seit 2004. Die Bevölkerungsdichte ist in den verschiedenen Regionen unterschiedlich hoch. In den kreisfreien Städten ist sie naturgemäß am höchsten. Frankfurt am Main erreichte in 2016 mit 2.951 Einwohnern je km² den Spitzenwert.



12 Vgl. <https://www3.arbeitsagentur.de/web/content/DE/service/Ueberuns/Regionaldirektionen/Hessen/Presse/Detail/index.htm?dfContentId=EGOV-CONTENT574478>

13 Vgl. <https://www3.arbeitsagentur.de/web/content/DE/service/Ueberuns/Regionaldirektionen/Hessen/Presse/Detail/index.htm?dfContentId=EGOV-CONTENT574478>

Am geringsten war die Bevölkerungsdichte im Vogelsbergkreis mit 74 Einwohnern je km². Im Durchschnitt lebten in Hessen in 2016 293 Einwohner pro km². Der demografische Wandel macht sich auch in Hessen bemerkbar: Anfang 2016 kamen auf einen 65-Jährigen oder Älteren 3,0 Menschen im Alter von 20- bis unter 65 Jahren. Für das Jahr 2060 wird dieses Verhältnis auf 1:1,7 vorausberechnet.¹⁴

Verkehrssicherheit

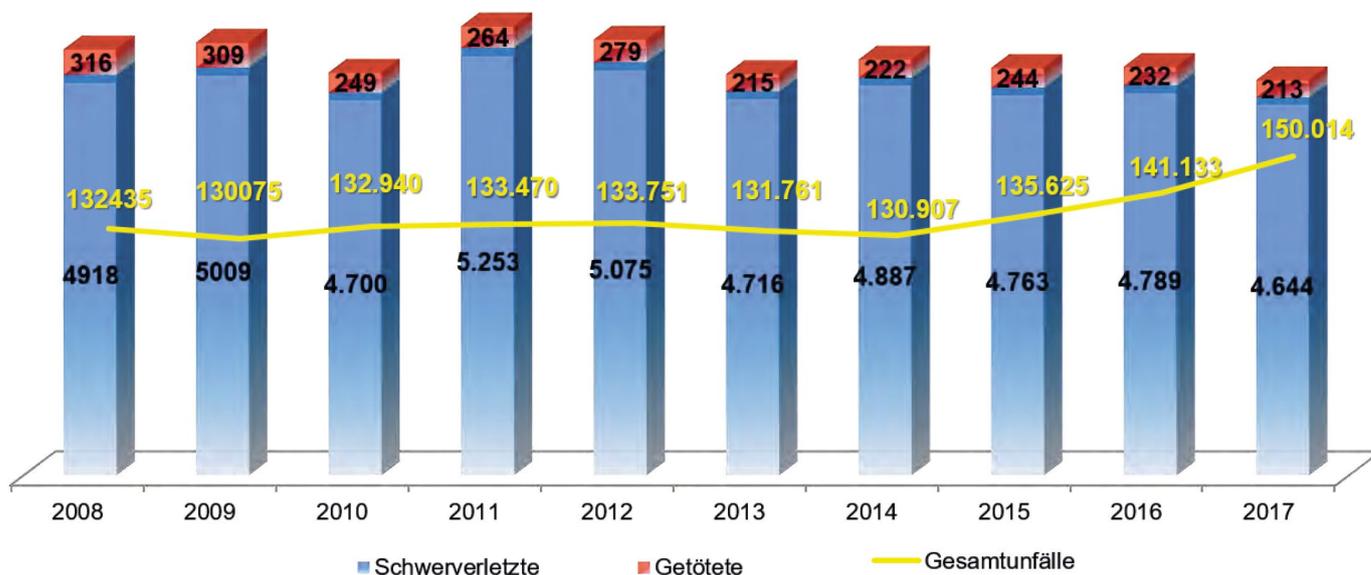
Zwar erreichte die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle im Jahr 2017 hessenweit mit 213 einen Tiefstand seit Erhebung der Statistik. Doch natürlich ist jeder Einzelne davon noch einer zu viel. Die Zahl der Gesamtunfälle in Hessen ist um 8.881 Fälle (+6,3 Prozent) auf 150.014 Verkehrsunfälle gestiegen. Innerhalb der letzten vier Jahre ist die

Zahl der Gesamtunfälle um rund 13 Prozent angestiegen, womit Hessen im Bundestrend liegt.¹⁵

Elektromobilität

Die Hessische Landesregierung fördert Maßnahmen, die das Ziel haben, die Praxis- und Alltags-tauglichkeit von Elektromobilität nachzuweisen. Dazu gehören wissenschaftliche Projekte, Pilot- und Demonstrationsprojekte sowie diverse Vorhaben. Seit 2016 gibt es eine Geschäftsstelle Elektromobilität, die hessenweit Kompetenzen identifiziert, Akteure vernetzt, Wissens- und Erfahrungsaustausch organisiert, die Zusammenarbeit mit anderen Bundesländern organisiert und Forschungs- und Entwicklungsprojekte moderiert. Anfang des Jahres 2018 gab es in Hessen 4.138 Elektro-Pkw. Im Juli des Jahres 2018 gab es dort 1.179 Ladepunkte.¹⁶

Straßenverkehrsunfälle in Hessen



Quelle: Hessisches Ministerium für Inneres und Sport; Verkehrsbericht des Landes Hessen 2017

14 Vgl. https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/Hessen_Kompakt_2016.pdf

15 Vgl. <https://www.polizei.hessen.de/verkehr/broker.jsp?uMen=e4570ee1-825a-f6f8-6373-a91bbcb63046&uCon=54360b51-6802-6261-a9e7-d8464dd97e3a&uTem=bf71055-bb1d-50f1-2860-72700266cb59>

16 Vgl. <https://www.bdew.de/presse/presseinformationen/hamburg-weiterhin-spitzenreiter-im-staedte-ranking/>

Forderungen des ACE an die zukünftige Landesregierung

Straßeninfrastruktur zukunftsstauglich gestalten

Bundesstraßen

Die im Herbst 2016 erzielte Einigung zwischen Bund und Ländern auf eine Bundes-Infrastrukturgesellschaft, die in Zukunft für Planung, Bau und Unterhalt der Fernstraßen zuständig sein wird, begrüßt der ACE ausdrücklich. So kann der Erhalt von Deutschlands Straßen und Brücken langfristig gesichert werden. Der Beschluss ist ein wichtiger Schritt zum Erhalt der Straßeninfrastruktur, denn eine Bundes-Infrastrukturgesellschaft kann Bauprozesse viel effizienter umsetzen, als es die Länder-Lösung bisher vermochte.

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Finanzierungsinstrument lehnen wir ab. Der Straßenerhalt als Staatsaufgabe und die Renditeerwartungen von Unternehmen bilden keine zukunftsträchtige Basis für eine Partnerschaft. Sollten ÖPP-Projekte doch auf den Weg gebracht werden, dann sollten die Vorbehalte hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Bilanz durch unabhängige Untersuchungen überzeugend ausgeräumt worden sein. Der ACE fordert Transparenz über alle Annahmen und Rahmenbedingungen der Wirtschaftlichkeit.

Der ACE fordert, Fernbusse die bislang von der Maut ausgenommen sind, in das System der Lkw-Maut einzubeziehen. Im Jahr 2017 nutzten bundesweit 23 Millionen Fahrgäste die Linienfernbusse.¹⁷ Diese müssen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur herangezogen werden, denn sie tragen in erheblichem Maße zur Abnutzung der Fernstraßen und Brückenbauwerke bei.

Landesstraßen

Nach dem Prinzip „Erhalt vor Neubau“ muss die zukünftige Landesregierung alles tun, um den Investitionsstau in Hessen aufzulösen und den Zustand des Landesstraßennetzes zu verbessern. Insbesondere auch die Brückensanierungen sollten ganz oben auf der Prioritätenliste stehen. Beim Neu- und Ausbau muss sie sich auf Lückenschlüsse und sinnvolle Erweiterungen konzentrieren. Die Finanzierung der Straßeninfrastruktur muss auf neue Füße gestellt und die Kommunen müssen beim Straßenbau besser unterstützt werden. Das

Land Hessen und die Kommunen müssen durch eine Weiterentwicklung der Lkw-Maut an den Einnahmen sehr viel stärker partizipieren. Dafür muss sie auf die Landesstraßen erweitert werden. Die Einnahmen müssten zweckgebunden für den Erhalt und Ausbau der Landesstraßen eingesetzt werden.

Das Stau-Chaos in Hessen muss aufgelöst werden. Die zukünftige Landesregierung muss konkrete Pläne entwickeln, wie dies geschehen kann. Über deren Umsetzung ist in regelmäßigen Abständen im Landtag Rechenschaft abzulegen.

Personalbestand/Baustellenmanagement

Um jene Bauprojekte, die jetzt zwingend erforderlich sind, nicht weiter zu verzögern, muss die Straßenbauverwaltung Hessen Mobil gestärkt werden. Es bedarf mehr Personal für die Planung, den Bau und Betrieb von Straßeninfrastruktur, die aus einer Hand angeboten werden müssen. Zu Beginn der 1990er Jahre hatte Hessen Mobil 5.000 Stellen, aktuell sind es nur noch 3.374.¹⁸ Dieser Personalabbau muss gestoppt und in die Nachwuchsförderung investiert werden.

Im Bereich des Baustellenmanagements fordert der ACE eine bessere Abstimmung der zuständigen Behörden. Die Planung von Einzelmaßnahmen sollte unter dem Aspekt der Verkehrsverträglichkeit koordiniert und gebündelt organisiert werden, um das Verkehrsnetz so wenig wie möglich einzuschränken. Zeitgleiche Baustellen auf parallel verlaufenden Straßen müssen vermieden werden, damit diese als Ausweichroute genutzt werden können. Dauer- und Tagesbaustellen sollten verzahnt werden. Tagesbaustellen sind während der Hauptverkehrszeiten zu vermeiden. Grundsätzlich muss, sobald die Entscheidung zur Durchführung einer Baustelle getroffen wurde, dies kommuniziert werden. Der ACE fordert, dazu bereits vor Beginn und während der Maßnahmen alle zur Verfügung stehenden Kommunikationskanäle zu nutzen: Angebote insbesondere für das mobile Internet auf Landes- und kommunaler Ebene, Presse und Rundfunk, straßenseitige Beschilderung, LED Vorwarntafeln und Hinweise darauf, wie lang die Baustelle noch ist.

¹⁷ Vgl. https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/04/PD18_122_461.html;jsessionid=F0D75B53BB86D4293A63A30EEBC353C7.InternetLive1

¹⁸ Vgl. Antrag der Fraktion der SPD betreffend Hessen steht im Stau und in überfüllten S-Bahnen (19/5405), Hess. Landtag, 14.11.2017

Fahrradverkehr

Hessen hat einige Radfernwege, die mithilfe des Radroutenplaners gut zu finden sind. In der Alltagsmobilität mit dem Rad gibt es allerdings noch erheblichen Nachholbedarf. Auch um der Belastung der Menschen und der Umwelt durch Abgase und Feinstaub in den Städten und Gemeinden weiter entgegenzuwirken, müssen die Fahrradinfrastruktur in Hessen ausgebaut und die Mittel erhöht werden.

Innerörtliche Fahrradwege müssen ausgebaut werden. Da Radverkehr auch eine überörtliche Bedeutung hat, muss der Ausbau der Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen weiter vorangebracht werden. Die Nutzungsmöglichkeiten für E-Bikes sollten durch überörtliche Schnell-Rad-Wege, Ladestationen an öffentlichen Gebäuden und sichere sowie komfortable Abstellmöglichkeiten verbessert werden. Gerade in Verbindung mit den Möglichkeiten von Elektrofahrrädern sind Radschnellwege für Pendlerinnen und Pendler eine neue, effiziente und kostengünstige Alternative zum Auto. So können das Verkehrsaufkommen auf der Straße und damit auch Treibhausgasemissionen reduziert werden.

Auf Landesebene müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, um Planung und Bau der landkreisübergreifenden Radwege von Landesseite besser koordinierend voranzubringen. Die Aufnahme von Radschnellwegen in das Hessische Straßengesetz wäre ein wichtiger Schritt, denn so könnte das Land in Abstimmung mit den Kommunen planen und bauen. Das für 2018 geplante landesweite Konzept für Radschnellwege sollte auch von der zukünftigen Landesregierung vorangetrieben werden. Ziel soll ein Netz von schnellen Radwegeverbindungen in den hochverdichteten Regionen Nord-, Mittel- und Südhessens sein, mit dem die Ober- und Mittelzentren der Regionen miteinander verbunden sind. Es soll das bisherige Radfernwegennetz ergänzen.

Mobilität modern gestalten

Die Mobilität in den wachsenden Städten und in den ländlichen Regionen muss sichergestellt sein, denn ein grundsätzliches Recht auf Mobilität haben alle Menschen. Sie muss an den örtlichen Bedarfen orientiert, sicher und bezahlbar sein und sollte möglichst wenig Lärm- und Umweltbelastungen mit sich bringen. Die Mobilitätswende, die bedingt durch den wachsenden Mobilitätsbedarf und eine zunehmende Vielfalt der Mobilitätsformen auch auf Hessen zurollt, muss als Chance für die Mobilität der Menschen gesehen werden. Denn mobil zu

sein ist die Voraussetzung für soziale Teilhabe und gesellschaftlichen Fortschritt, für wirtschaftliches Wachstum und Selbstverwirklichung.

Den ÖPNV in der Stadt an die Herausforderungen anpassen

Die Infrastruktur und die Leistungsangebote des bestehenden öffentlichen Nahverkehrs, aber auch des Schienenpersonennahverkehrs müssen dringend ausgebaut werden, um die Mobilität in allen Landesteilen, Ballungsräumen und ländlichen Räumen sicherzustellen. Da deren Kapazitäten längst an ihre Grenzen gestoßen sind, steigen Menschen nicht vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr um, was sowohl für die Verkehrssituation auf den Straßen als auch für Mensch und Umwelt schädlich ist. Um den Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten und wirtschaftlichen, ökologischen und regionalen Herausforderungen Rechnung zu tragen, muss die künftige Landesregierung ein integriertes Verkehrskonzept vorlegen, das all diese Aspekte berücksichtigt.

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 integrierte Mobilitätsdienstleistungen und ein Mobilitätsmanagement erfordert:

Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen als Ergänzung zum ÖPNV auf dem Land

Um in den ländlichen Räumen ein kontinuierliches Fahrtenangebot über den Tag mit guten Umsteigemöglichkeiten anbieten zu können, müssen verschiedene Angebote verknüpft werden. Diese Angebote müssen die Möglichkeiten der neuen vernetzten Mobilität ausschöpfen: Wie in sozialen Netzwerken sollen Angebot und Nachfrage von Mobilität zueinanderfinden. Intelligente, bedarfsgerecht gesteuerte Mobilitätsdienstleistungen wie Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen sollen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen und somit attraktive, barrierefreie Komplettangebote schaffen. Das ist insbesondere für klassische Nahverkehrsbetriebe eine neue Herausforderung, der sie sich nach Ansicht des ACE unbedingt stellen sollten.

Schnellbuslinien, Park&Ride- und Mitfahrer-Parkplätze, Bike+Ride

In Gegenden, die nicht vom Bahnverkehr abgedeckt werden, sollten Schnellbuslinien eingerichtet werden. Für Pendler kann dies eine gute Alternative oder Ergänzung zum Pkw sein. Die Kosten für



ihren Arbeitsweg könnten reduziert und die Notwendigkeit eines Umzugs in die Nähe des Arbeitsplatzes könnte hinfällig werden.

Auch die Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu Mobilitätsknotenpunkten sollte angestrebt werden. Intermodale Verkehrsangebote wie Park+Ride und Bike+Ride sind eine echte Verbesserung für die vielen Pendler, die ihre Fahrzeuge dann sicher abstellen und in die Bahn umsteigen können. 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.

Die Verkehrsverbünde müssten dann über ihre bisherigen Aufgaben als Besteller von Verkehrsleistungen hinaus auch die Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsknotenpunkten übernehmen. Dazu wäre es nach Ansicht des ACE erforderlich, dass das Land die Verbünde finanziell unterstützt.

Innovative Lieferkonzepte

Innovative Lieferkonzepte können Lösungen für die City-Logistik bereitstellen, um den stark zunehmenden Lieferverkehr nachhaltig zu gestalten. Eine Veränderung der bestehenden Strukturen in Richtung einer klimafreundlichen Nutzung von Elektro-Lastenrädern auf der „letzten Meile“ ist im Gange, aber noch nicht abgeschlossen. Eine Verstärkung der gewerblichen Lastenradnutzung muss das Ziel sein. Mögliche Hemmnisse müssen abgebaut werden. In Hessen ist für 2035 ein Anteil von 50 Prozent an Lastenrädern auf der letzten Meile realistisch.¹⁹

Elektromobilität

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung das Thema aufgegriffen, das darin enthaltene Potenzial identifiziert und die Geschäftsstelle Elektromobilität eingerichtet hat. Die zukünftige Landesregierung fordert der ACE auf, die Arbeit weiterzuentwickeln und die weitere Etablierung der Elektromobilität voranzutreiben.

19 Vgl. https://www.frankfurt-holm.de/sites/default/files/managed/zukunftsbild_logistik_und_mobilitaet_in_hessen_2035.pdf, Seite 121

Der ACE hat in den vergangenen Jahren immer wieder Forderungen im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität gestellt. Die bisherigen Maßnahmen zur Unterstützung der Marktdurchdringung der Elektromobilität haben bislang nicht ausgereicht. Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag den richtigen Kurs eingeschlagen. Für die Erreichung der Klimaschutzziele und für eine bessere Luft in den Ballungszentren muss die individuelle Mobilität der Zukunft sauber werden. Elektromobilität ist dabei im Straßenverkehr die derzeit am weitesten entwickelte klimafreundliche Technologie. Sie gilt es, technologisch voran- und den Verbrauchern nahezubringen.

Durch eine Erhöhung des Anteils der Elektrofahrzeuge in den öffentlichen und privaten Flotten, die Fortschreibung und Intensivierung bestehender Förderprogramme, die Schaffung von Rahmenbedingungen für eine verpflichtende Aufklärung der Verbraucher durch Hersteller und Verkäufer und die Anpassung des Steuersystems an den Klimawandel und die sich wandelnde Mobilität, eine verbesserte Ladeinfrastruktur und die bundeseinheitliche Kennzeichnung „sauberer“ Fahrzeuge kann das gelingen. Langfristiges Ziel muss es zudem sein, dass der Strom für die Produktion und den Antrieb ausschließlich aus erneuerbaren Quellen stammt und zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung steht. So wird individuelle Mobilität auch künftig möglich bleiben.

Bezahlbarkeit multimodaler Mobilität

Es ist unser Anspruch, dass möglichst alle Mobilitätsangebote bezahlbar und damit für alle Teile der Bevölkerung nutzbar sind. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein.

Ein umfassender, gut kommunizierender Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Car- und Bikesharing, Taxen, Mitfahrgelegenheiten und anderen Dienstleistungen könnte die Mobilität der Bürger nicht nur vereinfachen und verbessern. Er könnte die vielen unabhängig voneinander bestehenden Angebote gebündelt allen Verkehrsteilnehmern zugänglich machen. In einem solchen System wären die einzelnen Angebote keine Nischenprodukte mehr, bekämen ein höheres Nutzerpotenzial und könnten so zu einem Preis vorgehalten werden, der für alle Verkehrsteilnehmer bezahlbar ist. Damit werden die Verkehrsverbünde in Hessen vor neue existenzielle Aufgaben gestellt: ein Netz, ein Fahrplan, ein Tarif.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

In den Betrieben im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, öffentlichem Verkehr und Fahrrädern sollten verbessert werden, wodurch Beschäftigte Geld und Zeit sparen und Betriebe ihre Attraktivität erhöhen. Im Rahmen des Projektes „Gute Wege zur guten Arbeit“ (<https://presse.ace.de/verkehrspolitik/projekt-gute-wege>) bietet der ACE Unterstützung in diesem Themenfeld an.

Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

Das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit ist eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010. „Keiner kommt um. Alle kommen an.“ Diese Beschreibung der „Vision Zero“ fordert die Politik heraus, die Verkehrssicherheit ganzheitlich zu betrachten. Verkehrssicherheit ist ein Thema, das im Mobilitätsland Deutschland in der Mitte der Gesellschaft stehen muss.

Wichtig ist dabei eine grundlegende Orientierung auf die „Vision Zero“ als gesellschaftspolitischen Ansatz zur Vermeidung von Verkehrsunfällen. Die gesellschaftliche und politische Diskussion darüber sollte beispielsweise auch das Alkoholkonsumverbot vor und während der Fahrt mit einem Kfz einbeziehen. Die Forderung nach der Einführung einer 1,1-Alkoholpromillegrenze für Radfahrer unterstützen wir. Auch das Thema Medikamente und ihre Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit muss in Betracht der Folgen des demografischen Wandels verstärkt behandelt werden. Zudem sind bei der Umsetzung des Programms auch andere Ressorts einzubeziehen, etwa Arbeit, Soziales und Gesundheit. Um die insgesamt erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland weiter auszubauen, muss eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung von etablierten Trägern der Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Nur so können etwa der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ihre Arbeit fortführen. Mittelzuweisungen, die lediglich die Inflationsrate ausgleichen, reichen dafür nicht aus. Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landstraßen

Die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und

-teilnehmern bieten, müssen verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs genutzt werden. Besonders in Ballungsräumen wie der Region FrankfurtRheinMain können sie zudem für eine Entlastung des Verkehrs sorgen. Hierzu gehört, dass die Ergebnisse behördlicher Unfallstreckenanalysen grundsätzlich öffentlich zugänglich gemacht und im Zuge der Vernetzung von Autos („Car-to-Car“-Kommunikation und „Car-to-Infrastructure“-Kommunikation) zwecks wirksamer Unfallverhütung auch einer praktischen Nutzung zugeführt werden. Unfallschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind – gemessen an deren Wirksamkeit – zu priorisieren.

Präventionsarbeit

Zur Vermeidung von Unfällen fordern wir die künftige Landesregierung auf, der Präventionsarbeit weiterhin einen hohen Stellenwert einzuräumen. Mit Blick auf die stetig wachsende Bevölkerung in Hessen und den Anstieg der Verkehrsunfälle ist der Bereich der Prävention ein unerlässlicher Teil der Verkehrssicherheitsarbeit. Aus diesem Grund fordern wir eine Verstärkung und eine Erhöhung des Personals im Präventionsteam der Polizei. Diese muss den zunehmenden Anforderungen gewachsen sein und sollte nicht erst im Notfall eingerichtet werden. Gerade im Präventionsbereich ist der Koordinierungsaufwand, z.B. bei der Schnittstelle mit Schulen und Jugendverkehrsschulen, sehr groß. Diesen Aufwand müssen die Verkehrssicherheitsberater zusätzlich zum eigentlichen Tätigkeitsfeld bewältigen. In der Organisationsstruktur sehen wir somit noch erheblichen Nachbesserungsbedarf.

Tempo 30

Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, sollten die Kommunen bzw. Bezirke gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort über ein entsprechendes Limit entscheiden.

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Durchgangsstraßen müssen verständlich und nachvollziehbar sein. Ständig wechselnde Beschilderung zwischen 50 km/h und 30 km/h mit wechselnden Zeiten auf kurzen Streckenabschnitten erzielen nicht das gewünschte Ergebnis.

Kreisverkehre statt Ampelanlagen

Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben. Kreisverkehre sind sicherer: sie sind übersichtlicher, die Fahrzeuge fahren mit einer niedrigeren Geschwindigkeit und Unfälle werden vermieden oder laufen zumindest glimpflicher ab. Die Anzahl der Konfliktpunkte in einem Kreisverkehr ist weit aus geringer als an einer gewöhnlichen Kreuzung. Der Verkehrsfluss wird erhöht, weil die Durchlassgeschwindigkeit oft größer ist als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung. Gut geplante, großflächig angelegte Kreisverkehre können sehr hohe Verkehrsaufkommen mit einem Minimum an Stau sehr effizient bewältigen. Sie sind wirtschaftlicher als Ampelanlagen, da keine Strom- und Wartungskosten anfallen. Zudem verursachen sie weniger Abgase und Lärm.

Wo es Ampelanlagen gibt, sollten diese mit intelligenten Softwarelösungen ausgestattet werden, um einen an die Tageszeit und den Bedarf angepassten Verkehrsfluss zu ermöglichen.

Bürgerbeteiligung fördern

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Hessen der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren ein anerkanntes Politikziel und im Rahmen zahlreicher Projekte umgesetzt worden.

Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens. Dieser wird nur erreicht, wenn Bürgerinnen und Bürger in die Planung von Vorhaben von Anfang an einbezogen werden. Für sie muss erkennbar sein, dass die Projekte bei ihnen vor Ort Teil einer gut begründeten, strategisch ausgerichteten Infrastrukturpolitik sind. Das steigert deren Akzeptanz. Denn dann müssen die Bürgerinnen und Bürger nicht erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, sondern bereits an den Vorplanungen beteiligt werden, die dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau von Verkehrswegen vorausgehen. Dies betrifft insbesondere die Prüfung und Auswahl alternativer Ausführungsvarianten.

Impressum

Herausgeber: ACE Auto Club Europa e.V. | Stab Verkehrspolitik | Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin

Redaktion: Julia Collingro | Fon: +49 30 278725-19 | julia.collingro@ace.de

Alle Fotos: ACE Auto Club Europa e.V. bzw. Quellenangabe am Foto.

Gestaltung & Prepress: ACE Auto Club Europa e.V. | Kommunikation und Marketing | Stand: September 2018



UND WEITER GEHT'S

ACE Auto Club Europa e.V.
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart
Club- und Mitglieder-Service
Tel.: 0711 5303-0, Fax 0711 5303-259
E-Mail: club@ace.de
www.ace.de