



IMPULS 02
zur Enquetekommission

Mobilität der Zukunft
in Hessen 2030

Mobilitätsverhalten in ländlichen
Regionen und deren Mittelzentren



Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

Bedeutung für die Wirtschaft

Mobilität ist im Alltag ständig verfügbar und damit selbstverständlich für die Gesellschaft geworden. Nur mit Mobilität ist die Entwicklung eines Gemeinwesens, der Wirtschaft, der Güter- und Arbeitsmärkte sowie der Zugang zu Bildung möglich. Neben den großen Zentren ist auch der ländliche Raum in Hessen ein Standort von wertschöpfungsintensiven Branchen, wie beispielsweise der Automobil-, Pharma- und Maschinenbauindustrie. Eine Folge davon ist ein hohes Aufkommen von Quell- und Zielverkehren im ländlichen Raum, der an die Transitstrecken angebunden sein muss. In der Vergangenheit wurde die Verkehrsinfrastruktur vorausschauend geplant und erstellt, um eine positive wirtschaftliche Entwicklung einzuleiten und zu ermöglichen. Mit Erfolg für Hessen. Dieser Ansatz wurde in den vergangenen Jahren mehr und mehr vernachlässigt und man reagiert nur noch auf Überlastungen oder Verfall der Infrastruktur. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur hält mit der Wachstumsgeschwindigkeit nicht mit. Durch die fehlende oder unzureichende Anbindung von großen Teilen des ländlichen Raums an wichtige Verkehrsachsen fehlt es für Unternehmen an Möglichkeiten zur Erweiterung des Standorts bzw. Wettbewerbsvorteilen, um sich hier auf Dauer anzusiedeln.

Die Mittelzentren im ländlichen Raum sind wichtige Orte für Industrie, Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungsgewerbe. Sie dienen der Versorgung der städtischen Bevölkerung und sind wichtige Anlaufpunkte für die Bewohner der Orte im Umland. Die Erreichbarkeit sowie die Verfügbarkeit und Sicherstellung der Mobilität von Ein- und Auspendlern spielt für Mittelzentren und das Umland eine zentrale Rolle.

Wie es ist

Motorisierter Individualverkehr

Der ländliche Raum ist auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wohnen im Umland und pendeln in Gewerbegebiete und Städte. Die Versorgung des täglichen Bedarfs sowie die Nutzung von Kultur- und Freizeitangeboten sind ohne individuelle, vor allem automobile Mobilität für die Bevölkerung des ländlichen Raums mangels Alternativen nicht vorstellbar. Durch die Corona-Pandemie haben insbesondere der Einzelhandel und das Gastgewerbe mit schweren wirtschaftlichen Folgen zu kämpfen. In vielen städtischen Zentren kommt als zusätzliche Belastung eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung hinzu, die auf die Belange der Unternehmen und ihrer Kunden keine Rücksicht nimmt.

Die mit dem eigenen Pkw zurückgelegten Strecken sind in den vergangenen Jahren immer länger geworden. Ungünstige Abfahrzeiten von öffentlichen Verkehrsmitteln, das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum sowie die unzureichende Anbindung an eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erschweren heute schon die Ansprüche an die individuelle Mobilität im ländlichen Raum. Das gilt insbesondere für Fach- und Führungskräfte, die im Umland oder betriebsnah wohnen und zu wechselnden Arbeitszeiten arbeiten wollen.

Derzeit entwickelt sich der Trend, wieder mehr aufs Land zu ziehen. Die Immobilienpreise sind günstiger als in den Städten, und es steht in der Regel mehr Bauland zur Verfügung. Dadurch wird auch das Verkehrsaufkommen durch motorisierten Individualverkehr, insbesondere durch den Pendlerverkehr, weiter zunehmen.

Verkehrsinfrastruktur

Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur waren in den vergangenen Jahren nicht hoch genug, um diese leistungsfähig zu erhalten und an die wachsende Verkehrsnachfrage im ländlichen Raum anzupassen. Dies zeigt sich an maroden Fahrbahndecken und Brückenbauwerken sowie weiteren infrastrukturellen Engpässen. Ausbaustrecken und Ortsumgehungen, die in den Bundesverkehrswegeplänen im vordringlichen Bedarf eingestuft waren, wurden teilweise über Jahrzehnte hinweg nicht umgesetzt. In vielen Teilen ist der ländliche Raum unzureichend an das überregionale Verkehrsnetz und die Hauptverkehrsachsen angebunden. Unzureichend bereitgestellte Finanzmittel, fehlende Planungskapazitäten und lange Planungszeiten haben dazu geführt, dass Verkehrsstrassen, die wichtige Erschließungsfunktionen für Unternehmen und Fachkräfte im ländlichen Raum übernehmen, nicht gebaut wurden.

Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien

Für den Ausbau der batterieelektrischen und der wasserstoffbetriebenen Mobilität sind leistungsfähige Verteilnetze erforderlich. Im ländlichen Raum werden erhebliche Investitionen erforderlich sein, um die Infrastruktur in ausreichendem Maße zu ertüchtigen. Wasserstoff als Energieträger für die Mobilität ist auf dem Vormarsch. Doch die Infrastruktur wird aktuell erst dort ausgebaut, wo erste wasserstoffgetriebene Fahrzeuge im Einsatz sind. Und das ist vorrangig in den größeren Innenstädten. Der ländliche Raum steht hinten an.

Wie es ist

ÖPNV

Das Netz des ÖPNV im ländlichen Raum schwankt zwischen Verbesserungen des Angebots und Einschränkungen aus Kostengründen. Grundsätzlich sind die Verkehrsverbünde engagiert, auch in der Fläche ein gutes Angebot zu schaffen, was jedoch gerade bei kleinen und entfernteren Orten besonders schwierig ist. Ein Netz kann nur attraktiv sein, wenn es alle Orte anschließt und gleichzeitig schnelle Verbindungen zwischen den Mittelzentren und den Oberzentren bietet. Zusätzliche Belastung an dieser Stelle ist insbesondere für mittelständische Verkehrsunternehmen der zunehmende Druck, das Netz mit teuren Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen zu bedienen. Diese technischen Vorgaben werden in einzelnen Landesteilen durch wenig mittelstandsfreundliche Ausschreibungen und die Schaffung wettbewerbsverzerrender Rahmenbedingungen durch kommunale Unternehmen verschärft. An vielen Orten wird der Ruf nach der Reaktivierung oder Schaffung neuer Schienenverbindungen laut, ohne dass dabei ausreichend die inzwischen zum Teil veränderten Flächennutzungen beachtet werden oder hinreichende Prüfungen alternativer Verbindungen für den ÖPNV erfolgen. Dennoch könnte es lohnen, den Blick auf bestehende Schienenstrecken zu lenken und vielversprechende zukunftsfähig zu ertüchtigen, die seit Jahren und Jahrzehnten keine Beachtung erfahren.

Schienerfernverkehr

Neben den gerade im ländlichen Raum unverzichtbaren guten Straßenverbindungen zur Erreichbarkeit der gewerblichen Schwerpunkte und zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit von Verflechtungsräumen mit den Oberzentren bedarf es auch einer guten Anbindung an das Schienerfernverkehrsnetz sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr. Die ICE- oder IC-Haltepunkte außerhalb großer Oberzentren sind immer wieder von einer Verlagerung oder Ausdünnung des Angebots bedroht. Neben den Mittelzentren haben selbst kleine Oberzentren, insbesondere in Tagesrandzeiten, zum Beispiel durch fehlende Anschlusszüge Probleme mit einer akzeptablen Erreichbarkeit auf der Schiene. Zur Verlagerung von Güterverkehren bestehen Probleme mit der Erreichbarkeit des nächsten Güterverteilzentrums (GVZ) oder der – insbesondere kurzfristigen – Verfügbarkeit von Slots. Auch scheint mitunter eine großräumige Sichtweise zu fehlen, wenn einem intakten Industriestammgleis in Hessen abgebaute Infrastrukturen in den Zielgebieten gegenüberstehen.

Fuß- und Radverkehr

Die Strecken, die für Besorgungen oder den Weg zur Arbeit im ländlichen Raum zurückgelegt werden müssen, sind meist lang. Demographische Kennzahlen weisen für den ländlichen Raum in der Regel einen eher höheren Altersdurchschnitt auf, so dass auch deshalb Radverkehr hier nicht immer so attraktiv ist wie im urbanen Bereich. Die Errichtung von baulich getrennten Fahrradstreifen ist aufgrund der langen Strecken häufig sehr kostenintensiv. Darüber hinaus macht insbesondere in den Mittelgebirgen und deren Ausläufern die Topographie das alltägliche Radfahren zur Herausforderung, auch wenn die zunehmende Nutzung von E-Bikes dies relativiert. Im Kernbereich der Mittelzentren ist ein gutes Fußwegenetz eine wichtige Basis für einen funktionierenden Einzelhandel und Gastronomie..

Sharing-Angebote und On-Demand-Verkehre

Sharing-Angebote sind teilweise im ländlichen Raum zu finden und ergänzen die gebräuchlichen Verkehrsformen, insbesondere den ÖPNV. Privatwirtschaftlich organisierte On-Demand-Angebote sind eher weniger zu finden.

Bedeutung für die Wirtschaft

Der ungehinderte Verkehr von Personen, Gütern und Dienstleistungen ist eine Grundlage unseres Gemeinwesens. Der wirtschaftliche Erfolg von Unternehmen in den hessischen Landregionen hängt zu weiten Teilen von deren Erreichbarkeit für Personen und Güter ab. Um diese auch für die Zukunft sicherzustellen, muss auf die Besonderheiten der Mobilität im ländlichen Raum besonders Rücksicht genommen werden. Eine moderne und multimodale Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein für die Zukunftssicherung des ländlichen Raumes. Unternehmen brauchen verlässliche und planbare Rahmenbedingungen, das gilt insbesondere für die Mobilität. Sie müssen sehen, dass sich die Politik für den ländlichen Raum interessiert und dessen Entwicklungspotentiale auch heben will. Mobilität schafft die Grundlage für das Wachstum der Bestandsunternehmen und die Gründung und Ansiedlung neuer Unternehmen. Das schafft Arbeitsplätze und gibt Menschen einen Anreiz, in den ländlichen Raum zu ziehen bzw. dort zu bleiben.

Was zu tun ist

Verkehrsinfrastruktur

Entscheidend für eine erfolgreiche Zukunftssicherung der hessischen ländlichen Regionen ist die zügige Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgewiesenen Ausbaumaßnahmen sowie die Sanierung der bestehenden maroden Landesstraßen. Lückenschlüsse und Ortsumgehungen müssen konsequent vorangetrieben und umgesetzt werden. Sie stellen wichtige und oft die einzig möglichen Ausbaumaßnahmen dar, um die Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum noch attraktiv(er) zu gestalten. Weiterhin ist ein bedarfsgerechter Ausbau von Hauptschienenstrecken notwendig, um genügend Kapazitäten für den Fern-, Regional- und Güterverkehr zu schaffen und die Erreichbarkeit der Mittelzentren im ländlichen Raum zu verbessern. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vergrößern das Vertrauen der Unternehmen, selbst in einen zukunftssicheren Standort zu investieren. Sie bedeuten Wirtschaftsförderung und Wohlstand in den Landregionen.

ÖPNV

Zur Senkung der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr gerade in den mit dem ländlichen Raum verflochtenen Zentren und zum Erhalt der Attraktivität der Mittelzentren im ländlichen Raum bedarf es eines nachfrageorientierten ÖPNV-Angebots auf der Schiene und auf der Straße. Insbesondere in sehr schwach frequentierten Gegenden bieten sich zur Angebotssicherung auch flexible Lösungen wie das Anruf-Sammel-Taxi oder On-Demand-Verkehre an. Um das Angebot der sich ändernden Nachfrage anzupassen, können – falls dies nach Jahrzehnten noch sinnvoll machbar – Schienenstrecken reaktiviert bzw. neu geschaffen oder neue Buslinien angeboten werden. Wichtig sind sinnvolle Linienführungen mit einer guten Taktung auf dem geeigneten Verkehrsträger. Hierbei sind die Möglichkeiten zu beachten, die sich durch ständig weiterentwickelte autonome Transportsysteme bieten. Zur Sicherstellung eines kundennahen und mittelstandsfreundlichen Angebotes sollten die privaten Anbieter eine faire Chance sowohl bei den Ausschreibungen als auch den Förderungen zur Umstellung auf neue Antriebstechnologien erhalten und der Trend zur Rekommunalisierung unterbunden werden.

Schienenfernverkehr

Bestehende ICE- und IC-Haltepunkte müssen gesichert und nach Möglichkeit bezüglich Taktung und Anzahl der erreichbaren Destinationen weiterentwickelt werden. Ergänzt werden muss dieses Angebot um guten Nahverkehr auch in Tagesrandlagen von diesen Fernverkehrsstationen ausgehend in den ländlichen Raum, insbesondere in die Mittelzentren. Durch den Ausbau der Schienenwege, die Verdichtung des GVZ-Netzes und eine genaue Verifizierung der Anbindung von Industriestammgleisen bestehender industrieller Kerne im ländlichen Raum an Distributionsstandorte in entfernten Regionen wird die Grundlage zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene geschaffen.

Motorisierter Individualverkehr

Wirtschaftsverkehre im ländlichen Raum sind darauf angewiesen, dass die Leistungsfähigkeit von Hauptverkehrsstraßen nicht eingeschränkt wird. Die hessischen IHKS setzen sich für eine Auflösung der Engpässe auf der Straße ein. Für den ländlichen Raum ist die Ertüchtigung des Straßenwegenetzes substantiell. Lückenschlüsse und Ortsumgehungen müssen umgehend umgesetzt werden. Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz muss konsequent entwickelt werden. Auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien brauchen leistungsfähige Verkehrswege.

Was zu tun ist

Fuß- und Radverkehr

Die hessischen IHKs setzen sich für einen zügigen und wirtschaftlichen Ausbau von Radwegen und Radschnellwegen ein. Im ländlichen Raum können diese für den Tourismus eine besondere Bedeutung haben, da das Radfahren beim Freizeitverhalten eine immer größere Rolle spielt. Jedoch sind die touristisch interessanten Radwege nicht immer auch für Pendlerverkehre attraktiv. Die Trassenführung kann zu viele Umwege enthalten. Im ländlichen Raum kann der Radpendelverkehr nur attraktiv sein, wenn der kürzeste Radweg ausgebaut ist und die Routenplanung effizient gestaltet werden kann. Zudem sollte der Radweg einen hohen Sicherheitsstandard für die Pendler bieten. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, dass attraktive Angebote für Rad fahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geschaffen werden.

Innenstädte können durch Fußverkehrskonzepte aufgewertet werden. Dadurch profitieren Einzelhandel, Gastronomie und Tourismuswirtschaft.

Sharing-Angebote und On-Demand-Verkehre

Sharing-Angebote lassen sich in der Fläche schwieriger anbieten als im urbanen Raum. Im ländlichen Raum sind private Anbieter selten vertreten. Allenfalls eignen sich Car-Sharing und Ridepooling, um Lücken des ÖPNV zu schließen.

Dort, wo sich der Einsatz von Bussen nicht mehr lohnt, müssen alternative Bedienformen wie beispielsweise gebündelte Bedarfsverkehre ausgebaut werden. Diese können Anruf-Sammel-Taxen, Rufbusse oder Ridepooling-Angebote sein. Die bestehenden Konzepte sollten weiter forciert und durch neue private Angebote ergänzt werden (z. B. Mitfahrzentralen, spezielle Taxiangebote etc.). Entscheidend ist dabei, dass diese Angebote nicht miteinander konkurrieren, sondern sich ergänzen, um eine anbieterübergreifende Intermodalität zu schaffen. Dazu bedarf es im Vorfeld genauer Analysen der Bedürfnisse und Schnittstellen sowie der Erarbeitung eines Gesamtkonzepts. Alternative Bedienformen und Bedarfsverkehre sind ein Baustein zur Daseinsvorsorge, sollten aber ebenso einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise unterliegen und nicht durch hohe dauerhafte Zuschüsse subventioniert werden.



Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

Impressum

Herausgeber

Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.
Karl-Glössing-Straße 8
65183 Wiesbaden
☎ 0611 360 115-0
@ info@hihk.de
🌐 www.hihk.de

Ansprechpartner

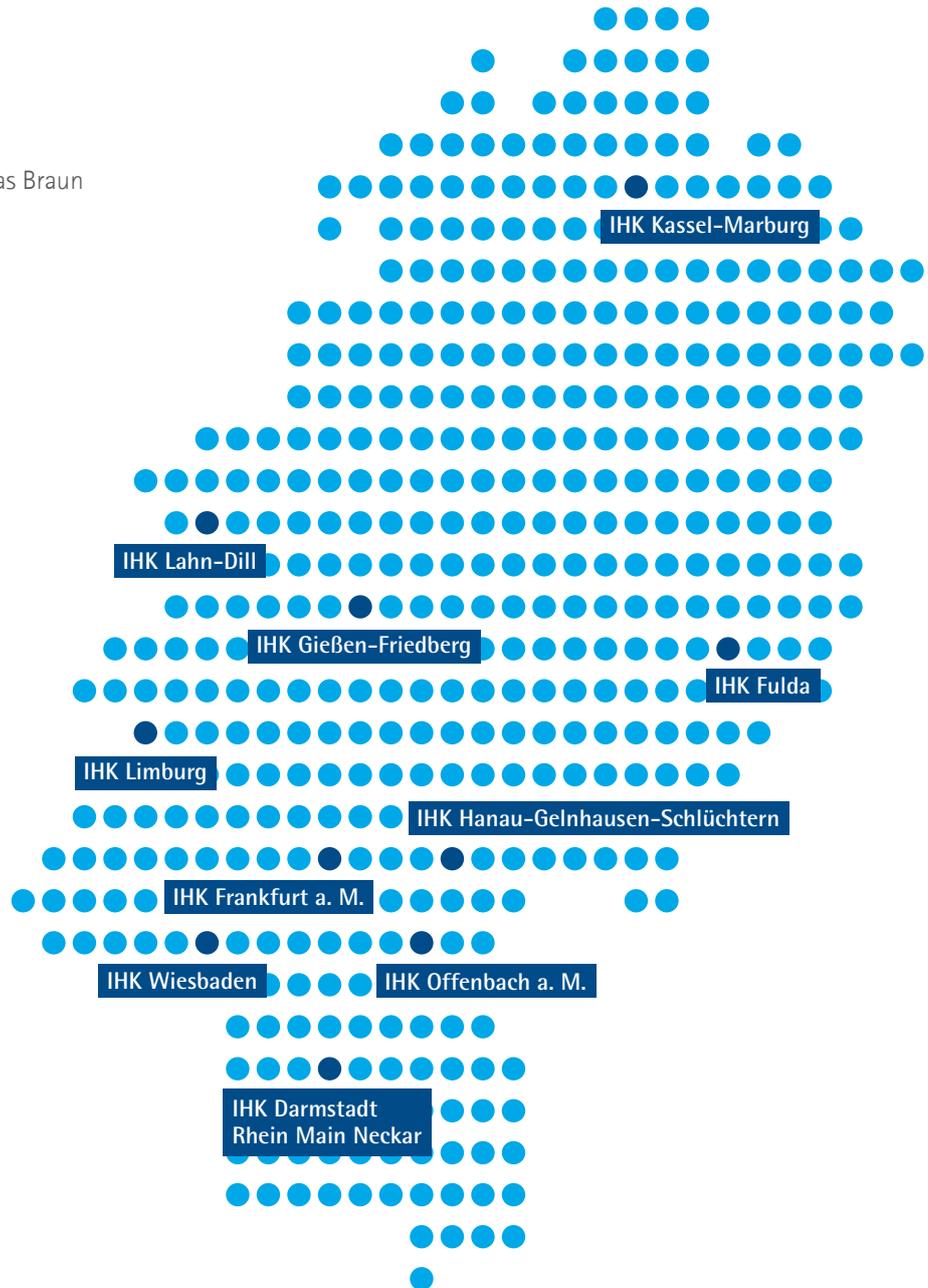
Federführung Verkehr
Dr. Alexander Theiss, Lukas Berkel, Thomas Braun

Bildnachweis

Bernd Leitner - stock.adobe.com

Stand

Juli 2021



Über den Hessischen Industrie- und Handelskammertag

Gemeinsam für Hessens Wirtschaft: Der Hessische Industrie- und Handelskammertag (HIHK) koordiniert die landespolitischen Aktivitäten der zehn hessischen IHKs. Als Sprachrohr der gewerblichen Wirtschaft in Hessen vertreten wir die Interessen von rund 400.000 Mitgliedsunternehmen gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Mit engen Kontakten zur Landesregierung, dem Landtag, den Medien sowie allen wichtigen Akteuren auf Landesebene wollen wir einen Beitrag leisten, damit die Standpunkte der hessischen Wirtschaft Gehör finden und auch in der öffentlichen Wahrnehmung zur Geltung kommen. Dabei ist das Gesamtinteresse der Wirtschaft der Maßstab unserer Arbeit.