



IMPULS 03
zur Enquetekommission

Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

Management eines
multioptionalen Umweltverbundes



Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

Empfehlungen

- *Ganzheitliche urbane und regionale Mobilitätskonzepte*
- *Länderübergreifende Mobilitätsentwicklungsstrategie*
- *Ausbau verkehrlicher Knotenpunkte zu Mobilitätsstationen*
- *Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen, Schnellbushaltestellen und Pendlerparkplätzen verbessern*

Ganzheitlich Planen

Für die hessische Wirtschaft sind attraktive und leistungsfähige Infrastrukturen des Umweltverbundes ein wichtiger Standortfaktor. Hessische Unternehmen haben den Anspruch, mit allen Verkehrsträgern erreichbar zu sein und ihren Anteil zur Stärkung einer nachhaltigen Mobilität zu leisten.

Eine Verlagerung der Mobilität von Mitarbeitern und Kunden auf den Umweltverbund entlastet die Wirtschaftsverkehre, die auch in Zukunft überwiegend auf der Straße durchgeführt werden müssen.

Multimodalität und Intermodalität

Intermodalität und Multimodalität sind in aller Munde – dennoch zeigen die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“, dass etwa zwei Drittel der Hessen nur ein Hauptverkehrsmittel regelmäßig nutzen. Um die Verknüpfung von Verkehrsträgern zu optimieren und den Unternehmen planbare Investitionsbedingungen zu bieten, sind ganzheitliche urbane und regionale Mobilitätskonzepte nach dem Vorbild eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) unverzichtbar. Die langfristige und strategische Planung unter Einbeziehung aller relevanten Interessengruppen sichert eine widerspruchsfreie Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur.

Dabei sollte ein besonderes Augenmerk auf die Verknüpfung der Verkehrsträger gesetzt werden, um die häufig sektoral geplanten Angebote miteinander in Einklang zu bringen. Ziel muss es sein, durch attraktive Zugangs- und Umstiegspunkte optimale Wegeketten zu schaffen. Dazu müssen verkehrliche Knotenpunkte zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden, an denen eine Vielzahl von Angeboten reibungslos ineinander übergeht. Sie sind der Schlüssel, um einen einfachen und komfortablen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln zu schaffen. Der ÖPNV ist dabei das Rückgrat des Umweltverbundes.

Ein Ausbau der Verkehrsangebote an Bahnhöfen, Schnellbushaltestellen und Pendlerparkplätzen ist daher ein wichtiges Instrument zur Förderung des Umweltverbundes. Die Akzeptanz des Umstiegs an Mobilitätsstationen hängt jedoch nicht nur vom Verkehrsangebot, sondern auch von der Aufenthaltsqualität vor Ort ab. Sanitäre und Freizeitanlagen, gastronomische Angebote, Aufenthaltsmöglichkeiten an Mobilitätsstationen und nicht zuletzt ein hohes Sicherheitsgefühl erhöhen die Akzeptanz für eine intermodale Reisekette.

Strategische Planung über Ländergrenzen hinweg

Die hessischen Industrie- und Handelskammern setzen sich dafür ein, die länderübergreifenden Verkehrsbeziehungen in der Metropolregion FrankfurtRheinMain zu berücksichtigen. Aus Sicht der Wirtschaft ist daher eine länderübergreifende Mobilitätsentwicklungsstrategie dringend notwendig, um der Verkehrsnachfrage und den wirtschaftlichen Verflechtungen Rechnung zu tragen. Dabei gilt es auch, die Siedlungsentwicklung weiterzuverfolgen und Trends bei der Weiterentwicklung der Raumstrukturen zu berücksichtigen. Die Folgen der Corona-Pandemie haben zwar im vergangenen Jahr den Zuzug in die Großstädte und Metropolen gebremst, eine Trendumkehr im Sinne einer Stadtflucht ist jedoch nicht abzusehen. Der Grundsatz, eine Zersiedelung zu vermeiden und die Innenentwicklung zu forcieren, muss gewahrt werden.

ÖPNV stärken

Bei der HHK-Verkehrsumfrage 2019 wurden Verspätungen und Zugausfälle mit 76 Prozent als stärkste Beeinträchtigung der hessischen Unternehmen im Bereich Schienenverkehr genannt. 66 Prozent der Unternehmen gaben zu lange Fahrtzeiten und 60 Prozent eine schlechte Anbindung als Hemmnisse für eine Nutzung des SPNV an. Im Schienengüterverkehr werden insbesondere folgende Hürden gesehen: Unzuverlässigkeit und Verspätungen (44 Prozent) sowie ein unzureichendes Angebot (43 Prozent).

Nach einer Vernachlässigung der Schiene in den vergangenen Jahrzehnten wurden Planungen in der letzten Dekade wieder aufgenommen und erste Strecken ausgebaut oder reaktiviert. Größere Kapazitätsvergrößerungen im hessischen Schienennetz stehen in den kommenden zwei Jahrzehnten bevor: Durch die geplante Umsetzung des Deutschlandtaktes, das Programm FrankfurtRheinMainPlus und den Ausbau des Frankfurter Schienenknotens können künftig erheblich mehr Schienenverkehrsleistungen in Hessen angeboten werden. Aus Sicht der Wirtschaft bedarf es jedoch einer Überprüfung, ob die im Bundesverkehrswegeplan geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen ausreichen, um die Ziele zur Verlagerung von Güter- und Personenverkehren zu erreichen. Ebenso müssen steigende Fahrgastzahlen auf den nachgelagerten Infrastrukturen abgewickelt werden können. Hierzu gehören die Anlagen des Fußverkehrs im unmittelbaren Stationsumfeld sowie die Kapazitäten der Anschluss-Verkehrsmittel.

Planungen von Schienenstrecken beschleunigen

Die Wirtschaft fordert den zügigen Ausbau und die Modernisierung von Schienenstrecken und -projekten in Hessen sowie des bedeutenden Knotens Frankfurt/Rhein-Main. Zudem ist die schnelle Umsetzung der Regionaltangente West und die Planung der Regionaltangenten Ost und Nord notwendig. Die Elektrifizierung der hessischen Eisenbahnstrecken muss vorangebracht werden, zudem sollte der zweigleisige Ausbau von eingleisigen Strecken verstärkt untersucht werden: Dies erhöht die Netz- und Betriebsqualität, reduziert Verspätungen und schafft neue Anbindungsmöglichkeiten der ländlichen Regionen an den Nah- und Fernverkehr.

Um den Bau von Schienenstrecken zu beschleunigen, sollten mehr Planungskapazitäten aufgebaut werden. Vor diesem Hintergrund ist auch die Gründung einer hessischen Eisenbahninfrastrukturgesellschaft für die Planung und Umsetzung interkommunaler Vorhaben zu prüfen. Durch eine landeseigene Planungsgesellschaft kann eine ausreichende Personaldecke mit großer Expertise gebildet werden, um die anstehenden Schienenprojekte in Hessen umzusetzen.

Für den Infrastrukturausbau ist es zudem notwendig, noch ungenutzte Instrumente zur Planungsbeschleunigung wie die Reduzierung von Planungsstufen und die Wiedereinführung der Präklusion auf Bundesebene gesetzlich zu verankern. Entscheidend für die schnelle Umsetzung solcher Maßnahmen ist ein starker politischer Rückhalt.

Empfehlungen

- *Hessisches Schienennetz schneller ausbauen*
- *Mehr Planungskapazitäten aufbauen*
- *Gründung einer Hessischen Planungsgesellschaft prüfen*
- *Reduzierung von Planungsstufen*
- *Einführung der Präklusion und der Stichtagsregelung*

Empfehlungen

- *Für den Güterverkehr mehr Terminalinfrastrukturen und Umschlagflächen bauen*
- *Sicherheit und Sauberkeit in Bahnen, Bussen und Verkehrsstationen verbessern*
- *Jobticket auch für Unternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern ermöglichen*
- *Intermodale Wegeketten digitalisieren*

ÖPNV stärken (Fortsetzung)

Der Ausbau der Schiene ist Strukturpolitik

Der Ausbau von Schienenstrecken erfüllt Ziele der Siedlungs- und Strukturpolitik, um ländliche Regionen besser an die Metropolregionen anzubinden. Auf den großen Siedlungs- und Entwicklungsachsen können nicht genügend schnelle und zuverlässige Angebote im Personenverkehr angeboten werden. Insbesondere für die Entwicklung der Siedlungsachse Frankfurt-Gießen-Marburg-Kassel ist aus Sicht des HHK ein Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg, Gießen und Kassel zu prüfen.

Güter auf die Schiene

Zudem stößt der Güterverkehr in Hessen an die kapazitiven Grenzen des Schienennetzes. Neben dem Neu- und Ausbau der geplanten Schienenprojekten sollten die Bedarfe des Güterverkehrs stärker in den Vordergrund gestellt werden, dazu gehören neben dem Ausbau von Schienenstrecken auch der Bau von Terminalinfrastrukturen und Umschlagflächen. Moderne Techniken, die beispielweise den Umschlag nicht-kranbarer Trailer auf die Schiene ermöglichen, sollten bei der Planung berücksichtigt werden..

ÖPNV-Qualität verbessern

Der ÖPNV in Hessen hat ein Akzeptanzproblem, denn neben mangelnder Zuverlässigkeit fehlt es an Sicherheit und Sauberkeit in Bahnen, Bussen und Verkehrsstationen. Programme zur Schaffung eines komfortablen ÖPNV müssen forciert werden. Ein weiterer Hebel zur Gewinnung von Neukunden ist die Ausweitung des Jobticket-Angebots auch für Unternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern. Aufgrund des Fachkräftemangels und der seit 2019 geltenden Steuerfreiheit auf Arbeitgeberzuschüsse auf Jobtickets wünschen sich immer mehr kleine und mittlere Unternehmen ein Jobticket-Angebot.

Digitalisierung nutzen

Die Digitalisierung ermöglicht es Reisenden, eine individuelle intermodale Wegekette direkt und einfach verständlich anzuzeigen und durchgängig buchbar zu machen. Die niedrighschwellige Zugänglichkeit und Verständlichkeit ist hier der Schlüssel für die Akzeptanz der Multimodalität. Mithilfe von Single-Sign-On und der Buchung einer gesamten Reisekette entfallen große Hürden für die Nutzer. Weiterhin sind einfache Tarifmodelle notwendig, um die Nutzer nicht schon bei dem Kostenvergleich von Verkehrsmitteln zu überfordern.



Hessischer Industrie- und Handelskammertag

Impressum

Herausgeber

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

Ansprechpartner

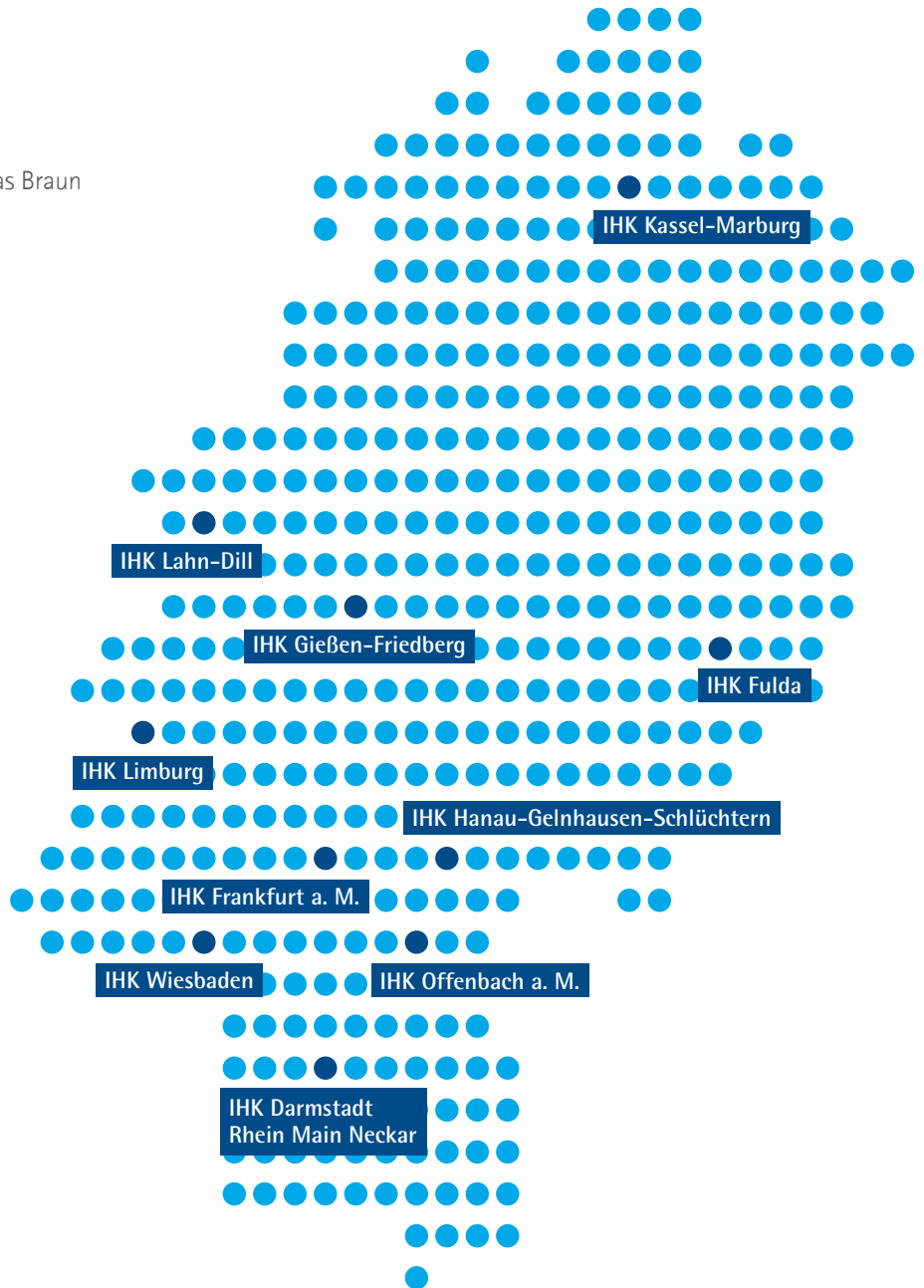
Federführung Verkehr
 Dr. Alexander Theiss, Lukas Berkel, Thomas Braun

Bildnachweis

schulzfoto - stock.adobe.com

Stand

September 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.