



**IMPULS 05**  
zur Enquetekommission

## Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

Management des motorisierten Verkehrs



Hessischer Industrie-  
und Handelskammertag

## Empfehlungen

- *Höhere zielgerichtete Investitionen*
- *Finanzielle Unterstützung der Kommunen durch das Land*

Die Mobilität von Gütern und Personen ist die Grundlage für den weltweiten Handel und ein entscheidender Faktor für wirtschaftlichen Erfolg. Sowohl der Güterverkehr als auch Lieferanten, Kunden und Mitarbeiter müssen Unternehmen problemlos erreichen können. Eine Region ohne leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur droht im nationalen und internationalen Standortwettbewerb abgehängt zu werden.

Trotz einer steigenden Multimodalität im Straßen- und Schienenverkehr zeigt die Studie [Mobilität in Deutschland - Regionale Auswertung für Hessen](#) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, dass ein Großteil der hierzulande lebenden Personen weiterhin mehrheitlich motorisierten Individualverkehr nutzt, um sich im Alltag fortzubewegen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr prognostiziert, dass der motorisierte Personenverkehr weiter zunimmt. So wird bis 2030 mit einem Zuwachs des PKW-Verkehrs um rund 10 Prozent gerechnet. Dies sei auch auf eine höhere „Automobilität“ der älteren Bevölkerungsgruppen zurückzuführen. An dieser Situation werden auch die Ziele und Maßnahmen der neuen Bundesregierung kurzfristig nichts Grundlegendes ändern. Ein Management des motorisierten Verkehrs wird aufgrund dieser Voraussetzungen immer bedeutsamer, um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und des Standorts Hessen zu sichern.

## Bestehende Infrastruktur erhalten

Die Funktionsfähigkeit eines Wirtschaftsstandortes ist maßgeblich von dessen Erreichbarkeit abhängig und wird durch beschädigte und marode Straßen eingeschränkt. In der IHK-Verkehrsumfrage 2019 gaben 3 von 4 Unternehmen an, durch den Zustand der hessischen Straßen beeinträchtigt zu werden.

Um die Erreichbarkeit zu sichern und die Konkurrenzfähigkeit des Standortes zu erhalten, ist die regelmäßige Instandhaltung, besonders von Industrie- und Hauptverkehrsstraßen, unabdinglich. Durch nicht ausreichende Instandhaltungsarbeiten ist neben Schlaglöchern und beschädigten Fahrbahnen in den vergangenen Jahren ein immenser Investitionsstau entstanden. Dieser muss zukünftig durch höhere zielgerichtete Investitionen abgebaut werden, um störungsfreie Pendlerströme und sichere Warentransporte zu ermöglichen. Eine finanzielle Unterstützung der Kommunen beim Erhalt von Industrie- und Hauptverkehrsstraßen durch das Land ist aus Sicht der Wirtschaft dringend geboten.

Sollte der Verschlechterung des Zustandes unserer Straßen nicht oder nicht ausreichend entgegengewirkt werden, verschlechtert dies die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandortes. Aus Sicht der Wirtschaft ist es für eine vorausschauende Investitionsplanung wichtig, dass Maßnahmen auf der Basis von validen Daten und Fakten effizient und effektiv geplant und unverzüglich umgesetzt werden.

## Verkehrsfluss verbessern

Das Verkehrsaufkommen, besonders in Ballungszentren, hat sich über die Jahre auf engstem Raum immer mehr verdichtet und den Druck auf nahezu alle Verkehrsträger erhöht. Nicht nur in Hessen, sondern in ganz Deutschland konnte die Verkehrsinfrastruktur dem steigenden Verkehrsaufkommen der vergangenen Jahrzehnte nicht angepasst werden und gerät immer stärker an ihre Belastungsgrenze.

Die Kapazitätsengpässe führen zu Verspätungen auf der Schiene und zu Staus auf unseren Straßen. Die Folge: Die Mitarbeiter der Unternehmen, Dienstleister, aber auch Waren und Güter kommen inzwischen immer seltener schnell und pünktlich ans Ziel.

Aus Sicht der Wirtschaft sind daher schnell wirksame Maßnahmen umgehend zu entwickeln und umzusetzen, die diese Situation entschärfen und den Verkehrsfluss auch zu Spitzenzeiten ermöglichen. Dazu gehören infrastrukturelle Verbesserungen und die Schaffung von attraktiven Alternativangeboten, etwa im ÖPNV oder Radverkehr (z. B. Bau oder Ausbau von Radschnellverbindungen zwischen bedeutenden Metropolen oder Mobilitätshubs). Durch eine Entlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur kann sichergestellt werden, dass nicht zu verlagernde Wirtschaftsverkehre frei fließen können. Um die Verkehrssituation stellenweise zu verbessern, sollten Strecken erweitert und Knotenpunkte umgebaut werden.

Maßnahmen, die den Verkehrsfluss unnötig einschränken, werden dagegen als kontraproduktiv erachtet und von der Wirtschaft abgelehnt. Ziel muss sein, Pendler- und Wirtschaftsverkehre zu beschleunigen, nicht zu behindern, um so Staus und Wartezeiten zu verringern. Hierzu können auch, wie im folgenden Punkt beschrieben, intelligente Verkehrsleitsysteme und Umfahrungsinformationen dienen.

## Straßenverkehr durch Innovation entlasten

Innovationen, besonders im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung, können dazu beitragen, den Verkehrsfluss auf unseren Straßen zu verbessern, Wartezeiten zu reduzieren und die Infrastruktur zu entlasten. Bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist es erforderlich, technisch wie organisatorisch neue Wege zu beschreiten. Technologieoffenheit ist in diesem Kontext eine wesentliche Grundvoraussetzung, damit Verkehre künftig ökologischer und klimaneutraler funktionieren können.

Sowohl Unternehmen als auch deren Mitarbeiter nutzen unterschiedliche Verkehrsmittel. Gerade in Metropolregionen können eine intelligente Verknüpfung und ein innovativer Ausbau von Mobilitätsangeboten erhebliche Zeit- und damit Effizienzgewinne für Unternehmen mit sich bringen. Dazu sollten bestehende Angebote mit System ausgebaut werden. Um die zunehmende Vielfalt der Mobilitätsangebote zu kommunizieren, ist eine integrierte, anbieter- und verkehrsmittelneutrale Lösung notwendig.

Die Wirtschaft erwartet von der Verkehrspolitik die Bereitschaft, sich neuen, innovativen Verkehrskonzepten und Systemen zu öffnen und diese in der Verkehrsinfrastruktur und Mobilität in Zukunft stärker einzubringen. Dafür sollte die Verkehrspolitik stärker auf den Einsatz neuer Technologien, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte, auf Telematik und autonomes Fahren sowie auf innovative Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, des Radverkehrs und der Fußwege setzen. Investitionszyklen von Privatpersonen und Unternehmen sollten dabei berücksichtigt werden, um getätigte Investitionen nicht vorschnell zu entwerfen.

Konkrete Ansätze zur Implementierung innovativer Konzepte könnten der bessere Austausch zwischen Verkehrsleitsystemen und die Vereinheitlichung von Verkehrsleitzentralen bieten. Mit Projekten wie dem [IHK-Baustellen-NAVI](#) oder [mainziel Frankfurt](#) halten erste verknüpfte Systeme bereits Einzug in den Alltag und sammeln Praxiserfahrung. Wie Pendlerströme und Wirtschaftsverkehre sollten lokale Systeme in Zukunft auch über Stadtgrenzen hinweg reichen und – statt als Insellösung – in ganzen Regionen zur Verfügung stehen bzw. diese abdecken.

## Empfehlungen

- *Infrastrukturelle Verbesserungen*
- *Schaffung von attraktiven Alternativangeboten*
- *Bau oder Ausbau von Radschnellverbindungen zwischen bedeutenden Metropolen oder Mobilitätshubs*
- *Pendler- und Wirtschaftsverkehre beschleunigen, nicht behindern*
- *Stärker auf den Einsatz neuer Technologien, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte, auf Telematik und autonomes Fahren setzen*
- *Besserer Austausch zwischen Verkehrsleitsystemen und Vereinheitlichung von Verkehrsleitzentralen*
- *Verknüpfte Systeme über Stadtgrenzen hinweg betrachten*

## Empfehlungen

- *Weiterhin Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem PKW gewährleisten*
- *Überregionale Strategie beim Ausbau von Park+Ride*
- *Verknüpfung der Verkehrsträger, z.B. in Form von Mobilitätsstationen*

## Erreichbarkeit sichern, Verkehrsträger verknüpfen

Aus Sicht der Wirtschaft ist es angesichts der vorgegebenen Kapazität der Infrastruktur ein sinnvolles Ziel, den Kraftfahrzeugverkehr in Innenstädten zu reduzieren, um den Standort besonders für Einzelhandel und Tourismus attraktiver zu gestalten. Dabei sollte die Verkehrspolitik jedoch berücksichtigen, dass sich nicht für alle Verkehre, seien es Wirtschaftsverkehre, Handwerker, Kunden des Einzelhandels oder anderer Dienstleistenden oder Arztpraxen, sinnvolle Alternativen zum PKW finden lassen. Ein absolutes PKW-Verbot in Innenstädten würde nach Einschätzung der Unternehmen insgesamt dazu führen, dass Mitarbeiter und Kunden aus bestimmten Teilregionen des Umlandes Innenstädte nicht mehr oder nur noch mit deutlich erhöhtem Aufwand erreichen können. Die Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem PKW zu gewährleisten, bleibt daher unabdinglich.

Um die einzelnen Verkehrsträger wie PKW, Bus, Bahn, Bike- und Car-Sharing-Angebote miteinander zu verknüpfen, die Erreichbarkeit der Innenstädte zu sichern und diese dennoch vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, stellt ein Ausbau von Park+Ride-Kapazitäten am Rande und im Umland der Städte aus Sicht der Wirtschaft eine attraktive Lösung dar. Eine ausgewogene, kommunenübergreifende Strategie der Park+Ride-Kapazitäten könnte dafür sorgen, dass Staus nicht nur an den Stadtrand und die Außenbereiche der Zufahrtsstraßen verlagert, sondern gänzlich vermieden werden. Das Staurisiko nimmt mit zunehmender Wohnortnähe der Park+Ride-Anlagen ab, da so Verkehrsträger wie der ÖPNV, das Fahrrad oder Fußwege attraktiver werden. Die Industrie- und Handelskammern sehen in einer überregionalen Strategie im Bereich des Ausbaus von Park+Ride-Kapazitäten durch die landesweite Verkehrsplanung eine wirksame Möglichkeit zur Entlastung von Straßen und zur Stauvermeidung.

In der Metropolregion FrankfurtRheinMain wird aktuell über ein Mobilitätsentwicklungskonzept diskutiert. Das Strategieforum FrankfurtRheinMain hat die Erstellung eines solchen Konzeptes kürzlich beschlossen. Aus Sicht der Wirtschaft ist es hier besonders wichtig, eine verkehrsträger- und länderübergreifende Planung zu erstellen. Diese soll besondere, regional bedeutsame Projekte bei den verschiedenen Verkehrsträgern identifizieren und dazu beitragen, dass sich alle regionalen Akteure aus den verschiedenen Bundesländern für die Umsetzung auch gegenüber der Bundesebene einsetzen. Auch die Verknüpfung der Verkehrsträger, z.B. in Form von Mobilitätsstationen, soll in den Blick genommen werden.

## Bedingungen für Lieferverkehre verbessern

Lieferverkehre sind in unserem Straßen- und Stadtbild beinahe omnipräsent. Dabei stehen sie durchgängig mit allen anderen Verkehrsträgern im Wettbewerb um den knappen Verkehrsraum. Oftmals bleibt den Lieferverkehren nur das Parken in zweiter Reihe, auf Fahrradschutzstreifen, Busspuren oder im Bereich von Haltestellen. Dabei spielt der Lieferverkehr, sowohl im B2B- als auch im B2C-Bereich eine bedeutende Rolle für die Grundversorgung unserer Städte und Gemeinden. Daher ist es erforderlich, die reibungslose An- und Ablieferung von Waren und Gütern zu gewährleisten.

Lieferverkehre und Verkehre von Monteuren etc. sollten bei der Verkehrsplanung als Teil des Wirtschaftsverkehrs mit besonderen Belangen wahrgenommen werden.

Um den Verkehrsfluss durch diese Wirtschaftsverkehre nicht zu beeinträchtigen, sollten in Kooperation mit der Wirtschaft Lieferkonzepte erarbeitet werden. Diese tragen zur Optimierung der Bedingungen für eine störungsfreie Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs bei. Dazu gehören beispielsweise die Entwicklung von Lieferzonenkonzepten für Innenstädte, Mikrodepotkonzepte und eine grundlegende Strategie für die Logistik auf der sogenannten „Letzten Meile“ bis zum Empfänger.

Besonders im Rahmen der Verkehrswende in Städten muss auch künftig die Erreichbarkeit von Unternehmen durch Wirtschaftsverkehre berücksichtigt und gesichert werden. Oftmals beeinträchtigen neue Verkehrskonzepte wie Fahrradschutzstreifen, Ein- und Durchfahrtsverbote und der Entfall von Parkraum Wirtschaftsverkehre zusätzlich. Würde die Belieferung von Unternehmen künftig weiter erschwert oder nicht mehr gewährleistet, wären diese Unternehmen in ihrer Existenz bedroht.

## Empfehlungen

- *Entwicklung von Lieferzonenkonzepten für Innenstädte, Mikrodepotkonzepte und grundlegende Strategie für Logistik auf der „Letzten Meile“*
- *Erreichbarkeit von Unternehmen durch Wirtschaftsverkehre berücksichtigen und sichern*



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

### Redaktion

Robin Hillesheim, Thomas Braun

### Ansprechpartner

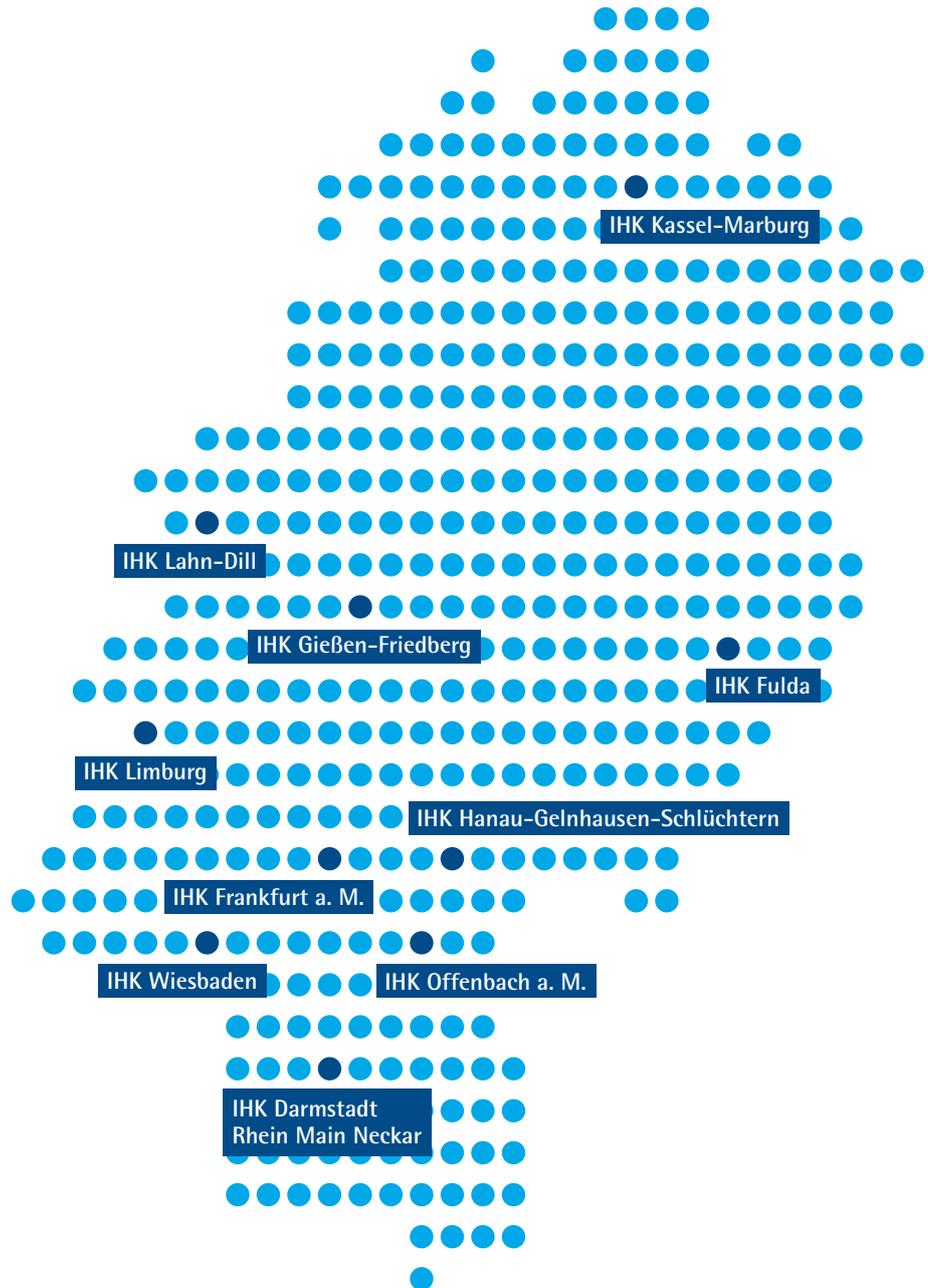
Federführung Verkehr  
Dr. Alexander Theiss, Lukas Berkel

### Bildnachweis

Anselm - stock.adobe.com

### Stand

Januar 2022



## 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.