



# HESSISCHER LANDTAG

30. 04. 2021

## Kleine Anfrage

**Klaus Gagel (AfD) und Arno Enners (AfD) vom 25.01.2021**

**Infas Studie „Mobilität in Hessen vor dem zweiten Lockdown“ und die verkehrspolitischen Folgen – Teil I**

**und**

## **Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### **Vorbemerkung Fragesteller:**

Am 23. Dezember 2020 veröffentlichte das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen die von Infas im Auftrag des Ministeriums durchgeführte Studie „Krise als Dauerzustand? Mobilität in Hessen vor dem zweiten Lockdown.“

Die Studie bestätigt die mehrfach vorgetragene Auffassung der AfD, dass Mobilität und insbesondere der ÖPNV neu gedacht werden müssen. Immer mehr Bürger steigen von Massen- auf Individualverkehrsmittel um und das Auto erfährt enormen Zuspruch. Aktuell findet 50 % der Mobilität mit dem Auto statt, 40 % zu Fuß und nur 6 % mit dem ÖPNV, wie am 17. Januar 2021 auch in „Welt TV“ berichtet wurde.

Dass der Fahrradverkehr als eine Säule des Individualverkehrs im zweiten Lockdown einen starken Einbruch erfährt, liegt laut der Infas-Studie am „recht kühlen und regnerischen Wetter im Oktober“. Wir zitieren aus der Studie: „Dass der Radverkehr als Hoffnungsträger der Verkehrswende gestärkt aus der Krise hervorgeht, lässt sich aktuell nicht erkennen“.

Wie die Infas-Studie bestätigt, ist der größte Verlierer im Mobilitätsverhalten der hessischen Bürger der ÖPNV. Demnach weichen 42 % der Befragten auf das Auto aus, anstatt den ÖPNV zu nutzen. Auch nach dem zweiten Lockdown wollen nur 51 % der Befragten den ÖPNV wieder nutzen. Die weitere Nutzung des ÖPNV ist auch von der sozialen und finanziellen Situation der Bürger abhängig: „Die verbliebenen ÖV-Nutzer, so hat es den Anschein, rekrutieren sich überwiegend aus denjenigen, denen keine Alternative zur Verfügung steht.“ Dann fragt der Autor der Studie: „Doch lässt sich mit den verbliebenen Zwangsnutzern ein ÖV gestalten, der das Rückgrat der Verkehrsverbände darstellt? Wie attraktiv kann ein ÖV wahrgenommen werden, der möglicherweise in den Ruf gelangt, vor allem von den Zwangskunden genutzt zu werden?“

### **Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:**

Mit der „Hessenstrategie Mobilität 2035“ hat Hessen sich zum Ziel gesetzt, Vorreiter der Verkehrswende zu werden. Die Aufgabe besteht darin, Mobilität nachhaltig zu machen – ökologisch, ökonomisch, sozial. Es geht inzwischen nicht mehr nur darum, möglichst schnell und bequem von einem Ort zum anderen zu kommen, sondern auch umweltschonend. Die Landesregierung setzt nicht nur auf den Ausbau der Schiene und der Nahmobilität, sondern auch auf alternative Antriebe. Der Ansatz der Landesregierung ist hier technologieoffen, wie der geplante Einsatz von Brennstoffzellenzügen im RMV oder die Erprobung von Oberleitungs-Lkw auf der A5 zeigen. Die Landesregierung folgt aufgrund des parallel erforderlichen Ausbaus von Quellen erneuerbarer Energien dem Grundsatz „efficiency first“.

Das Ziel ist, auch im Verkehrssektor die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Ohne die Corona-Pandemie sind in den vergangenen 30 Jahren die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor nicht zurückgegangen. Doch auch der Verkehr muss einen Beitrag zum Klimaziel leisten, das sich Hessen gesteckt hat. An diesem Ziel arbeitet die Landesregierung weiter, auch während der Corona-Pandemie.

Die Corona-Pandemie stellt eine Ausnahmesituation dar, die für Sondereffekte in der Mobilität sorgt. Das Ziel einer erfolgreichen Verkehrswende als Beitrag zum Klimaschutz wird davon nicht berührt. Dass aber die Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus wie der Lockdown oder die Arbeit im Homeoffice das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger beeinflusst haben, liegt auf der Hand. Dem Wirtschafts- und Verkehrsministerium war über die reine Annahme und Beobachtung hinaus wichtig, nachvollziehen zu können, wie sich die Mobilität in Hessen wegen der Folgen der Corona-Pandemie genau verändert hat. Diesen Zweck verfolgt die Untersuchung „MOBICOR“.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Warum wurde die Studie mit Ausgabedatum 1. Dezember 2020 erst am 23. Dezember 2020 veröffentlicht?

Der als Anlage der Pressemitteilung vom 23. Dezember 2020 veröffentlichte Text ging am 16. Dezember 2020 im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen elektronisch ein. Zwischen dem Eingang des Berichts und der Veröffentlichung lag somit lediglich eine Woche.

Frage 2. Welche Folgerungen und Maßnahmen leitet die Landesregierung ab hinsichtlich ihrer Verkehrsstrategie, den Fahrradverkehr anteilig weiter auszubauen?

Die Notwendigkeit der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs ergibt sich neben der Notwendigkeit des Klimaschutzes und der Verbesserung der Luftqualität, der zumindest teilweise durch den Wechsel der Antriebsart begegnet werden könnte, insbesondere in den Innenstädten und Ortskernen durch den für den Kraftfahrzeugverkehr erforderlichen Platzbedarf. Die Ergebnisse der Befragung bekräftigen die Ansicht der Landesregierung, dass sich der Anteil des Radverkehrs nur durch einen konsequenten Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr erhöhen lässt, den sie deshalb aktiv vorantreibt bzw. die Kommunen dabei vielfältig unterstützt. Sie wird diesen Kurs deshalb fortsetzen.

Frage 3. Welche Argumente gibt es aus Sicht der Landesregierung, den Fahrradverkehr weiter auszubauen, wenn die Fakten wie in der Infas Studie bestätigen, dass die Bürger nicht vermehrt auf das Fahrrad als Mittel des Individualverkehrs umsteigen?

Insbesondere Kinder und Jugendliche, die kein Kraftfahrzeug führen dürfen, werden in der Infas-Studie nicht erfasst. Bereits um diesen eine selbstständige Mobilität zu ermöglichen, ist die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr Teil der notwendigen Daseinsvorsorge.

Die Landesregierung ist fest davon überzeugt, dass sich der Trend vor der Corona-Pandemie zu mehr Radverkehr wieder fortsetzen wird. Dafür spricht auch die sehr hohe Nachfrage nach Fahrrädern, die zu erheblichen Lieferschwierigkeiten in den letzten Monaten geführt hat. Bemerkenswert ist dabei der Trend nach hochwertigen Fahrrädern und Pedlecs, die das Interesse zum Ausdruck bringen, auch längere Strecken zurückzulegen.

Frage 4. Sieht die Landesregierung, wie in der Studie angedeutet, eine rein saisonale Attraktivität des Radverkehrs?

Die Landesregierung teilt die allgemeine Lebenserfahrung, dass Aufenthalte im Freien unter trockenen und warmen Witterungsbedingungen angenehmer sind als beispielsweise bei Regen.

Auf Radverbindungen mit einer alltagstauglichen Infrastruktur einschließlich geeigneter Radabstellanlagen zeigt sich jedoch, dass insbesondere Pendlerinnen und Pendler auch bei weniger angenehmer Witterung mit dem Rad unterwegs sind. Dies unterstützt die Landesregierung, indem sie den Bau einer entsprechend hochwertigen Infrastruktur durch die Kommunen finanziell fördert. Hierzu gehören neben asphaltierten Wegen auch witterungsgeschützte Abstellplätze.

Frage 5. Wie bewertet die Landesregierung den immer weiter vorangetriebenen Ausbau von Radwegen und das damit oft verbundene Wegfallen von Autospuren in Städten in Hinblick auf die saisonale Attraktivität des Fahrradverkehrs?

Die Landesregierung unterstützt die Aktivitäten der Kommunen in dieser Hinsicht ausdrücklich. Insbesondere in den Fällen, in denen die Funktion der Straße die Ausbaubreite nicht mehr erfordert, ist dies ein kostengünstiger Weg, um die notwendige Radinfrastruktur zu schaffen. In der Regel sind diesen Maßnahmen Verkehrsversuche vorgeschaltet, die auch dazu dienen, die Leistungsfähigkeit der Straße durch eine Optimierung der Steuerung der Lichtsignalanlagen zu verbessern.

Frage 6. Welche anderen Gründe gibt es aus Sicht der Landesregierung, in der geplanten Budgethöhe den Ausbau der Fahrradinfrastruktur weiter zu verfolgen?

Die Gründe für die Verkehrswende sind in der Hessenstrategie Mobilität 2035 (siehe → [https://www.mobileshessen2030.de/hessenstrategie\\_mobilitaet\\_2035](https://www.mobileshessen2030.de/hessenstrategie_mobilitaet_2035)) und für den Fuß- und Radverkehr in der Nahmobilitätsstrategie für Hessen (siehe → <https://www.nahmobil-hessen.de/ueber-die-agnh/nahmobilitaetsstrategie/>) ausführlich dargestellt.

- Frage 7. Welches Verhältnis in Prozent hatten die gesamten Ausgaben des Verkehrsministeriums im Jahr 2010, 2018, 2019 und 2020 jeweils für
- den Straßenbau (ohne Bundeszuschüsse),
  - den ÖPNV,
  - die Fahrradinfrastruktur,
  - die Fußweginfrastruktur?

Die Ausgaben für die Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs werden nicht getrennt erfasst. Insbesondere Wege im Außenbereich werden als gemeinsame Maßnahmen umgesetzt, so dass eine Trennung fachlich nicht sinnvoll ist.

Die Ist-Zahlen der Förderung des kommunalen Straßenbaus enthalten auch Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs. Die Mittel der unterschiedlichen Projekte werden nicht getrennt erfasst. Die Ist-Zahlen der Nahmobilitätsrichtlinie enthalten Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs.

Damit ergeben sich die im Folgenden dargestellten Verteilungen der Ist-Zahlen in den Jahren 2010, 2018, 2019 und 2020. Da sich ein Teil der Ausgaben auf die finanzielle Förderung von Kommunen bezieht, resultieren die Schwankungen u.a. durch die Beantragung einer Förderung durch die Kommunen und die jeweilige Bauzeit bzw. Abrechnung.

	<b>Straßenbau (Bundes-, Landesstraßen, kommunaler Straßenbau inkl. Rad- und Fußverkehr (ohne Bundeszuschüsse)</b>	<b>ÖPNV (Infrastruktur und Betrieb)</b>	<b>Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr (Radwege an Bundes- und Landesstraßen, kommunale Rad- und Fußwege gefördert durch Nahmobilitätsrichtlinie)</b>
<b>2010</b>	ca. 50,2 %	ca. 48,6 %	ca. 1,2 %
<b>2018</b>	ca. 50,2 %	ca. 49,2 %	ca. 0,7 %
<b>2019</b>	ca. 51,3 %	ca. 48,1 %	ca. 0,6 %
<b>2020</b>	ca. 51,4 %	ca. 47,2 %	ca. 1,4 %

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann anhand der Förderbescheide in den Jahren 2010, 2018, 2019 und 2020 dargestellt werden.

	<b>Förderbescheide für den Rad- und Fußverkehr im Rahmen der Förderung des kommunalen Straßenbau (ohne Bundeszuschüsse)</b>	<b>Förderbescheide für den Rad- und Fußverkehr im Rahmen der Nahmobilitätsrichtlinie (ohne Bundeszuschüsse)</b>
<b>2010</b>	6.690.300 €	0 €
<b>2018</b>	7.681.729 €	6.212.500 €
<b>2019</b>	4.609.600 €	5.552.900 €
<b>2020</b>	7.754.418 €	16.246.900 €

Wiesbaden, 23. April 2021

**Tarek Al-Wazir**