

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

8. Sitzung – Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

27. September 2021, 10:04 bis 12:40 Uhr sowie 13:11 bis 15:16 Uhr

Anwesend:

Stellv. Vorsitz: Elke Barth (SPD)

ordentliche Mitglieder:

CDU

Sabine Bächle-Scholz
Dirk Bamberger
Heiko Kasseckert

stellvertretende Mitglieder:

CDU

Birgit Heitland

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD

Tobias Eckert
Knut John

SPD

Stephan Grüger
Gernot Grumbach

AfD

Klaus Gagel

AfD

Andreas Lichert

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

Freie Demokraten

DIE LINKE

DIE LINKE

Torsten Felstehausen

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU:	Sina Kunkel
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	Frank Müller
SPD:	Milena Stuhlmann
AfD:	Fabian Flecken
Freie Demokraten:	Falco Hartard
DIE LINKE:	Sebastian Scholl

Landesregierung:

HMWEVW

MinR Dr. Christian Langhagen-Rohrbach

Staatskanzlei

RORin Sandra Paffe

Ständige Sachverständige:

Prof. Dr. Barbara Lenz

Dr.-Ing. Georg Gickeleiter

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Ständige Beratende Mitglieder:

Institution	Name	Anwesenheit
Hessischer Landkreistag	Brigitte Hißnauer (Referentin)	teilgenommen
Hessischer Städtetag	Dr. Jürgen Dieter (Geschäftsführender Direktor)	teilgenommen
Hessischer Städte- und Gemeindebund	Johannes Heger (Geschäftsführer)	teilgenommen
House of Logistics & Mobility GmbH (HoLM)	Michael Kadow (Geschäftsführer)	teilgenommen
LAG ÖPNV Hessen	Dr. Tom Reinhold (Geschäftsführer)	teilgenommen
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)	Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)	teilgenommen
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Prof. Knut Ringat (Geschäftsführer)	teilgenommen
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Christine Haban (Sachbearbeiterin der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe)	teilgenommen
Regionalverband FrankfurtRheinMain	Rouven Kötter (Erster Beigeordneter und Mobilitäts- dezernent)	teilgenommen
Zweckverband Raum Kassel		

Sachverständige:

Prof. Dr. Axel Prieb

Franziska Weiser

Bertram Hilgen

Dr. Tom Reinhold

Dipl.-Ing. Gisela Stete

Protokollierung: Swetlana Franz

Sonja Samulowitz

Stefan Kampfer

Inhaltsverzeichnis:

1. Anhörung zum Thema „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“

Sachverständige: (ca. 20 Min. je Vortrag)

Prof. Dr. Axel Prieb **S. 7**
Geographisches Institut der Universität Kiel

Franziska Weiser **S. 21**
Carré Mobility
Berlin

Bertram Hilgen **S. 35**
Ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Kassel
Mitglied der Expertenkommission
„Zentrale Orte und Raumstruktur“ des Landes Hessen

Dr. Tom Reinhold **S. 47**
traffiQ
Städtische Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main

Dipl.-Ing. Gisela Stete **S. 68**
StetePlanung
Darmstadt

2. Verschiedenes

siehe nicht öffentlicher Teil

1. Anhörung zum Thema „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“

Stellv. Vorsitzende: Meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie heute in Vertretung für Herrn Meysner zur 8. Sitzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“. Mir ist gemeldet worden, dass Frau Dr. Schäfer, die Sachverständige der CDU-Fraktion, leider erkrankt ist. Wir wünschen ihr gute Besserung! Ebenfalls heute nicht anwesend sind die Sachverständige Frau Dr. Deffner und Frau Dr. Mayer, die Wissenschaftliche Mitarbeiterin des Landtags.

Ich habe noch einen kleinen organisatorischen Hinweis. Wir haben heute fünf spannende Vorträge auf der Tagesordnung. Da sich andeutet, dass die Sitzung bis 14 oder 15 Uhr dauern wird, werden wir gegen 12 Uhr eine 30-minütige Mittagspause einlegen.

Herr Prof. Dr. Prieb vom Geographischen Institut der Universität Kiel, der den ersten Vortrag halten wird, wird digital zugeschaltet. An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, dass sich die parlamentarischen Geschäftsführer einvernehmlich darauf verständigt haben, dass die Zuschaltung von Sachverständigen in den Sitzungen während der Pandemiephase grundsätzlich möglich ist. Insofern brauchen wir nicht mehr jedes Mal den Ältestenrat damit zu befassen. – Herr Gagel, bitte.

Abg. **Klaus Gagel:** Wir müssen heute um 14:30 Uhr an einer weiteren Sitzung teilnehmen. Ich gehe davon aus, dass auch die anderen Abgeordneten heute weitere Sitzungen haben. Daher sollten wir darauf achten, die Redezeit einzuhalten, damit wir ein Sitzungsende zu diesem Zeitpunkt hinbekommen.

Stellv. Vorsitzende: Zum einen achte ich grundsätzlich auf die Redezeiten. Zum anderen denke ich, unseren Hauptberuf üben wir im Landtag aus. Welche Sitzungen Sie sonst noch haben, bleibt Ihnen überlassen.

Ich weise ferner darauf hin, dass der Vortrag von Herrn Prieb – der einzige Vortrag, der noch nicht an Sie verteilt worden war – heute früh per E-Mail verschickt wurde.

Zu den Redezeiten: Wir haben für die Vorträge – das wurde sicherlich so übermittelt – eine Dauer von 20 Minuten festgesetzt, die nicht überschritten werden sollte. Die Fragen der Fraktionen wurden den Rednern rechtzeitig mitgeteilt, sodass ich davon ausgehe, dass die Antworten darauf in die Vorträge eingearbeitet worden sind.

Ich bitte nun, Herrn Prieb zuzuschalten.

Herr Prof. **Dr. Prieb:** Ich bitte um Entschuldigung, dass die Präsentation so spät gekommen ist. Ich war bis Freitagnachmittag mit meinen Studierenden auf Exkursion und konnte sie erst am Wochenende fertigstellen.

Stellv. Vorsitzende: Das ist kein Problem. Das Wichtigste ist, dass Sie uns die Präsentation jetzt vortragen. Ich bedanke mich recht herzlich dafür. Wir freuen uns jetzt auf einen spannenden Vortrag.

Herr Prof. **Dr. Prieb:** Vielen Dank für die Einladung zu dieser Anhörung. Ich werde mich entsprechend meiner beruflichen Tätigkeit auf den Zusammenhang zwischen Siedlungsstrukturen und Mobilität konzentrieren. Insofern ist es besonders gut, dass der Vortrag am Anfang steht. Ich werde zu diesem Zusammenhang Stellung nehmen; Ihre Fragen zu diesem Komplex habe ich in den Vortrag eingearbeitet.

Präsentation Herr Prof. Dr. Prieb – Folie 2: „Eigener Hintergrund des Referenten“

Diese Folie habe ich eingefügt, weil die meisten mich sicherlich nicht kennen werden. Ich war 30 Jahre lang in verschiedenen Bundesländern in der Landes- und Regionalplanung tätig, zuletzt 16 Jahre lang als Umwelt- und Planungsdezernent der Region Hannover. Ich bin Mitglied verschiedener Beiräte und Vizepräsident der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL). Letzteres betone ich besonders, weil, soweit ich das rekonstruiert habe, die Anfrage über die ARL gekommen ist. Auf der rechten Seite sehen Sie als Beispiel für eine Veröffentlichung mein Lehrbuch über Raumordnung in Deutschland. Das soll nur zeigen, dass ich in dem Bereich einiges publiziert habe.

Folie 3: „Die Siedlungsstruktur ist mehr als nur eine wichtige Rahmenbedingung für Mobilität“

Ich möchte am Anfang betonen, dass die Siedlungsstruktur nicht nur eine von vielen Rahmenbedingungen ist, sondern die Siedlungsstruktur und die Lokalisierung von Funktionen im Raum - dazu werde ich gleich noch kommen - haben eine ganz große Bedeutung dafür, wie viel räumliche Mobilität erforderlich ist; denn Verkehre werden generiert. Wie Sie wissen, geht es dabei um Arbeitsplatzschwerpunkte, Bildungseinrichtungen, Einzelhandelsagglomerationen, Sport- und Freizeiteinrichtungen. Um die zu erreichen, muss man mobil sein, und dadurch werden eben Verkehre erzeugt.

Eine besondere Komplexität kommt, auch im Zuge gesellschaftlicher Veränderungen, hinzu: dass die Daseinsgrundfunktionen, wie wir es nennen – Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung, Freizeit –, zunehmend an unterschiedlichen, zum Teil auch wechselnden Standorten wahrgenommen werden. Das heißt, ich verbringe meine Freizeit nicht immer an demselben Ort und ich versorge mich an unterschiedlichen Orten, oder ich arbeite an einem Ort und besuche in einem anderen einen Volkshochschulkurs. Das führt zunehmend zu diffusen Verflechtungen.

Was für die Arbeit des Ausschusses und natürlich in der Praxis wichtig ist. Täglich fallen öffentliche und private Entscheidungen, die unterschiedliche Auswirkungen auf die Raum- und Siedlungsstruktur und damit auf die Mobilität haben. Das ist mir deswegen wichtig, weil häufig gesagt wird, die Umwelt sei bebaut, und eigentlich sei alles fertig. Nein, es fallen täglich Entscheidungen an. In meiner früheren Tätigkeit als Dezernent habe ich täglich x Bebauungsplanänderungen und FNP-Änderungen auf den Tisch bekommen. Jeden Tag tut sich etwas, und man braucht eine Vision, wohin die Entwicklung gehen kann.

Folie 4: „Es gibt alternative Zukünfte für die Siedlungsstruktur!“

Diese vier meines Erachtens sehr eindrucksvollen Abbildungen stammen von Hanns Adrian, der hier durchaus unterschiedliche Zukünfte aufzeigt. Sie sehen vier sich schon optisch stark unterscheidende Modelle: von dem sehr konzentrierten Bild oben links über das etwas zentralere Modell oben rechts bis zu den doch sehr diffusen Bildern unten. Diese Modelle hat Adrian „Die ausgelagte Stadt“ und „Die Stadt der künstlichen Welten“ genannt. Sie zeigen, dass wir, wenn die Funktionen unterschiedlich angeordnet sind, unterschiedliche Raumstrukturen haben. Das sollen nur Beispiele sein.

Es stellen sich hier die Fragen: Habe ich eine klare Siedlungskante? Habe ich unzerschnittene Freiräume? Sind die Versorgungs- und Dienstleistungsstandorte gebündelt oder verstreut wie auf dem Bild unten rechts? Habe ich eine Zentralisierung, wie sie sich auf dem Bild oben links zeigt, oder eher eine dezentrale Konzentration? Habe ich in einer Stadtregion also auch regionale Zentren? – Das Bild unten links soll zeigen, dass die Innenstädte ausgelagert sind. Das heißt, die Funktionen sind an andere Stellen gewandert. Das soll einfach zeigen – das ist auch meine Botschaft –, es gibt sehr unterschiedliche Zukünfte. Siedlungsstruktur ist gestaltbar. Das wollte ich am Anfang noch einmal deutlich machen.

Folie 5: „Wo soll es hingehen mit der Siedlungsstruktur?“

Das heißt natürlich auch, dass man in einer Region, in einem Land, in einer Kommune wissen muss, wohin es mit der Siedlungsstruktur eigentlich gehen soll. Wir reden hier über den Zusammenhang von Siedlungsstruktur und Mobilität. Wenn wir verkehrssparsame, kompakte Siedlungsstrukturen haben wollen, brauchen wir überörtliche Rahmensetzungen, um überhaupt regionale Verflechtungen abbilden zu können.

Die zwei Bilder auf der rechten Seite sind dem Regionalplan für die Region Stockholm entnommen. Links sehen Sie eine sehr großräumige Einordnung: Im Osten, gekennzeichnet als schwarzer Punkt, der von mehreren konzentrischen Kreisen umgeben ist, befindet sich das Zentrum Stockholms. Auf dem rechten Bild sehen Sie, sozusagen herangezoomt, den inneren Bereich der Region. Dort haben Sie den zentralen Bereich von Stockholm. aber es finden sich auch andere rote Punkte, die dezentral konzentriert sind, vor allem an den Schnittpunkten von radialen und tangentialen Verkehrslinien. Das ist nur eine Zeichnung, die zeigt, dass man eine Idee haben sollte: Wohin wollen wir mit der Siedlungsentwicklung? Wo wollen wir beim Wohnungsbau, bei den Dienstleistungen, beim Handel und bei den Arbeitsplätzen Schwerpunkte setzen? – Dieses

Bild zeigt die überregionale und die regionale Dimension. Hinzu kommt die lokale Dimension. Wie es in einem Stadtquartier konkret aussieht, ist ein Teil der gemeindlichen Bauleitplanung.

Folie 6: „Verkehrsarme Siedlungsstrukturen: „Region der kurzen Wege“

Wenn wir über verkehrssparsame Siedlungsstrukturen reden, auch „Region der kurzen Wege genannt“ – das ist vor allen Dingen mein Thema –, gilt ein alter Grundsatz: Die beste Verkehrsplanung ist eine Siedlungsplanung, die keine überflüssigen bzw. erzwungenen Verkehre erzeugt. Das ist der Grund, warum man bei jeder neuen Ansiedlung oder Flächenwidmung stets fragen muss: Welche Verkehre werden erzeugt? Man kann nie alle Funktionen auf einen Punkt konzentrieren; gerade höherrangige Funktionen sind immer verteilt. Wie kann ich sie so anordnen, dass möglichst wenige unnötige Verkehre erzeugt werden?

Das bedeutet als Konsequenz, dass wir, wie ich eben schon gesagt habe, eine vorausschauende Planung der Siedlungsstruktur mit einer Rahmensetzung auf der Ebene der Landesplanung und der Regionalplanung brauchen. Wichtig sind hier „rote Linien“ der Siedlungsentwicklung: Wo können sich Siedlungen entwickeln? Wo ist eine Linie, die anzeigt, dass sich Siedlungen nicht weiter in die Fläche entwickeln sollen? – In den Regionalplänen wird das häufig in Form von konkreten Grenzen dargestellt. Wichtig ist auch, dass man bei der Entwicklung neuer Siedlungen, sowohl Wohn- als auch Gewerbegebiete, immer die Infrastruktur im Blick hat: Wo habe ich technische Infrastruktur – Leitungen, Verkehrslinien –, und wo habe ich soziale Infrastruktur, also z. B. Kitas und Schulen? – Das ist immer eine Basisfrage.

Folie 7: „Beispiel einer regionalen Rahmensetzung durch Freiraumgrenzen: Kernraum der Region Hannover“

Für diese roten Linien habe ich ein Beispiel aus der Region Hannover genommen, in der ich lange tätig war. Sie sehen hier den Kern der Region Hannover. Sie erkennen, dass die Stadt von einem grünen Ring umgeben ist. Das sind Vorranggebiete für Freiraumentwicklung. Das sind solche roten Linien, wo keine Siedlungstätigkeit stattfinden soll. Rechts sehen Sie ein Detailbild aus dem Regionalplan im Maßstab 1 : 50.000. Die grünen Linien – die roten Linien sind hier die grünen Linien – zeigen, wo die Grenze der Siedlungsentwicklung räumlich konkret festgelegt ist. Damit wollte ich Ihnen zeigen, wie so etwas aussehen kann. Sie kennen das sicherlich aus Ihren Regionen auch.

Folie 8: „Möglichkeiten und Grenzen der planerischen Einflussnahmen auf kurze Wege und Verkehrserzeugung“

Ich möchte jetzt darauf eingehen, welche Möglichkeiten vorhanden sind, um die Region der kurzen Wege planerisch zu beeinflussen, und aufzeigen, welche Grenzen es gibt. Bei den Möglichkeiten geht es immer darum, dass man Versorgungsstandorte immer möglichst dezentral ansiedelt, vor allen Dingen was die Nah- und Grundversorgung betrifft. Wenn wir eine Nutzungsmischung haben, es also keine Monofunktion gibt – nur Büros oder nur Wohnen –, können Mobilitätswänge reduziert werden, und wenn wir eine gute Anordnung haben, z. B. Geschäfte, Kitas,

Ärzte, Dienstleistungen und Arbeitsstätten, können im guten Fall auch sehr günstige Mobilitätsketten erzeugt werden, indem man die Funktionen nacheinander wahrnimmt und dabei – Nahmobilität – möglichst zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist.

Wenn man das mehr auf einer regionalen Ebene betrachtet, geht es darum, neue Siedlungen nur dort zu entwickeln, wo ein leistungsfähiger Nahverkehr angeboten werden kann oder schon vorhanden ist. Man kann z. B. an vorhandenen S-Bahnstrecken neue Bahnhöfe einrichten und dort neue Wohngebiete oder neue Stadtteile anlegen. Da hat die Schiene eine ganz wesentliche Funktion.

Ich muss ein wenig Wasser in den Wein gießen: Wir leben in einer freien Gesellschaft, in der die Individuen selbst entscheiden – zumindest in einem gewissen Rahmen –, wohin sie ziehen und wo sie leben. Deswegen sind solche Nutzungsmischungen und die Nähe von Wohnungen und Arbeitsplätzen erst einmal Angebote. Nicht jeder möchte in der Nähe seines Arbeitsplatzes wohnen. Ich kenne viele Leute, die im Lehrberuf sind und nicht unbedingt am selben Ort wohnen möchten wie ihre Schüler. Es gibt noch andere Gründe, z. B. Partnerschaften, bei denen die Partner an verschiedenen Orten arbeiten. Da ist man nicht ganz frei. Ein ganz entscheidendes Kriterium ist, dass es immer schwieriger wird, dort, wo man leben möchte, bezahlbaren Wohnraum zu finden. Auch deswegen ist keine ganz freie Standortwahl gegeben. Nicht jeder, der das möchte, findet eine Wohnung in der Nähe seines Arbeitsplatzes. Wenn man seinen Arbeitsplatz in der Region wechselt – nicht nur ändert, sondern auch verbessert –, sucht man sich nicht unbedingt eine andere Wohnung; denn häufig müsste man dann eine höhere Miete zahlen.

Folie 9: „Siedlungsstrukturentwicklung in einem großen Flächenland: regional angepasst, aber auch gemeinsame Grundsätze“

Jetzt komme ich auf Hessen zu sprechen. Sie sehen rechts die Struktur, die Ihnen allen wohlbekannt ist. Das Land Hessen ist vielfältig. In einem großen Flächenland haben wir immer sehr unterschiedliche Siedlungsstrukturen und sehr unterschiedliche Regionstypen. Es gibt sehr zentrale, verdichtete Bereiche, ob das jetzt der Rhein-Main-Raum im weiteren Sinn ist oder der Raum Kassel in Nordhessen. Das sind stärker verdichtete Räume. Wir haben aber auch zum Teil sehr dünn besiedelte Räume. Das wissen Sie besser als ich.

Mir ist es wichtig, zu sagen, dass man bei der Planung der Siedlungsstruktur in einem Flächenland nicht alles über einen Kamm scheren kann. Wir brauchen differenzierte Ansätze und differenzierte Siedlungsformen und -dichten. Das ist mir ganz wichtig; denn natürlich wissen wir alle, dass wir tendenziell mehr Dichte brauchen, um Grundstücke besser auszunutzen. Aber wir wissen, dass „Dichte“ ein großes Reizwort ist. Deswegen muss man immer erklären, was damit gemeint ist. Es stellen sich leicht bestimmte Assoziationen ein: Hochhaussiedlung, soziale Brennpunkte. Deswegen muss man mit diesem Stichwort sehr vorsichtig umgehen.

Ich habe schon gesagt, dass die dezentrale Konzentration der grundsätzliche Ansatz ist: nicht alles in einer Stadt bzw. in einer Region zu konzentrieren, aber bei den dezentralen Standorten auch nicht dispers zu streuen. Die dezentrale Konzentration ist ein wesentliches Leitbild für die Siedlungsstruktur auf allen Maßstabsebenen. Ich meine auch, dass es wichtiger ist, solche roten

Linien der Siedlungsentwicklung in Pläne einzutragen, als schon konkrete Flächen zu benennen. Wir wissen, dass das auf die Bodenpreisentwicklung sehr negative Auswirkungen haben kann.

Bei allen Siedlungstypen ist das sogenannte Anbindegebot wichtig – ich zitiere aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern –: „Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen.“ Natürlich – das war ebenfalls eine Frage Ihres Fragenkatalogs – müssen bei neuen Siedlungen stets Daseinsvorsorge und Wohnfolge-Infrastruktur mitbedacht werden.

Folie 10: „Siedlungsstrukturen in unterschiedlichen Raumtypen“

Ich gehe – das ist sehr vereinfacht – ganz kurz auf die beiden unterschiedlichen Raumtypen ein. Bei niedriger Siedlungsdichte geht es darum, die noch vorhandene Infrastruktur zu erhalten – Stichwort: Schulstandorte. Schulstandorte sind ganz wichtige Leitmotive für künftige Siedlungsentwicklungen. In Orten, die gar keine Infrastruktur aufweisen, also keine Schulen und keine sozialen Einrichtungen haben, muss man neuen Wohnungsbau sehr stark begrenzen. Ich weise in der Kürze der Zeit nur auf die Regelung in der Region Hannover hin. Wir alle wissen, dass wir natürlich auch Freiräume für die unterschiedlichsten Zwecke erhalten müssen: Landwirtschaft, Erholung, Natur und Klima. Ich glaube, ich brauche das nicht zu erläutern.

Bei Räumen mit vorhandener hoher Siedlungsdichte geht es vor allen Dingen darum, das Wachstum zu lenken. Hier geht es gerade auch um einen leistungsfähigen Nahverkehr. Künftig brauchen wir auch wieder Tangentialverbindungen. Ich weiß, dass im Rhein-Main-Raum darüber diskutiert wird. An den Knoten der tangentialen und der radialen Linien – das habe ich vorhin am Beispiel Stockholm gezeigt – werden wir neue Schwerpunkte haben. Ganz wichtig ist hier auch bezahlbarer Wohnraum; denn sonst können sich Normalverdiener im Kern der Region keine Wohnungen mehr leisten. Wenn Angehörige der Pflegeberufe, Polizeibeamte und -beamtinnen sowie Lehrer und Lehrerinnen keine Möglichkeit haben, in der Nähe ihres Arbeitsplatzes zu wohnen, vergrößern sich die Pendeldistanzen, und wir haben wieder Verkehr, den man vermeiden kann.

Folie 11: „Bezahlbarer Wohnraum ist notwendiger Teil der Siedlungsstruktur und Thema für alle Kommunen!“

Hier habe ich noch einmal unterstrichen, warum bezahlbarer Wohnraum notwendig ist. Ein wichtiger Bestandteil der Entwicklung einer Siedlungsstruktur ist, dass man den bezahlbaren Wohnraum immer mitdenkt. Die Stadt Wien – dort war ich in den letzten Jahren tätig – hat als Bundesland eine eigene Flächenwidmungskategorie „Bezahlbarer Wohnraum“ definiert. Auf Deutschland übertragen heißt das: Im Flächennutzungsplan einer großen Stadt könnte man einen speziellen Siedlungstyp „Bezahlbarer Wohnraum“ definieren. Ich finde, das ist ein sehr interessantes Argument.

Ganz wichtig ist auch, dass bezahlbarer Wohnraum nicht nur für einzelne Problemgruppen ein Thema ist, wie es manchmal gern gesagt wird, sondern es sind ganz normale Menschen, die einen eigenen Haushalt gründen und eine bezahlbare Wohnung suchen. Ich habe hier schon

Beispiele genannt. Das ist etwas, was sich auch in Umlandgemeinden zunehmend durchsetzt. Früher gab es vielleicht manchmal die Haltung: Wenn wir preisgünstigen Wohnraum haben, kommen die falschen Leute. – Nein, es sind auch die Menschen aus der eigenen Kommune, die bezahlbaren Wohnraum brauchen. Verdichtung heißt nicht immer, dass da Hochhäuser stehen, sondern in einer kleineren Gemeinde können das auch Häuser mit vier bis sechs Wohneinheiten sein. Das muss man immer in einem geeigneten Maßstab denken.

Folie 12: „Einzelhandel: Versorgungsqualität erhöhen, Verkehrserzeugung reduzieren!“

Ich möchte betonen, wie wichtig der Einzelhandel im Kontext der Siedlungsstruktur ist. Wir haben erkannt, dass die zentralen Bereiche der Klein- und Mittelstädte wiederbelebt werden müssen. Auf das Thema Pandemie komme ich gleich noch zu sprechen. Ich persönlich bin überzeugt, dass die Handelsfunktion weiterhin eine Leitfunktion für die Innenstädte ist. Aber wir brauchen nicht mehr kommerzielle Räume, und wir müssen die öffentlichen Räume aufwerten. Das wäre ein eigenes Thema. Wir müssen natürlich auch die Anbindung an den ÖPNV berücksichtigen, und wir müssen, was ganz wichtig ist, Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr schaffen. Das sind andere als für den Autoverkehr.

Ganz wichtig ist auch die Nah- und Grundversorgung – damit habe ich mich sehr beschäftigt –: In Dörfern, in denen es keine Versorgung mehr gibt, können z. B. genossenschaftliche Modelle gefördert werden. Aus Zeitgründen schneide ich dieses Thema nur kurz an.

Folie 13: „Bahnlinien als Rückgrat einer nachhaltigen Siedlungsstruktur sichern, reaktivieren und ausbauen“

Hier habe ich Bahnlinien in den Blick genommen, die in den Verdichtungsräumen unbestritten eine zentrale Rolle haben. Aber ich glaube, bisher hat man noch nicht so sehr erkannt, dass sie auch in ländlichen Regionen wieder eine sehr große Bedeutung haben könnten. Ich finde es positiv und auch vorbildlich, dass es in Hessen eine Karte gibt, auf der das Potenzial stillgelegter Strecken dargestellt ist und auch, ob sie noch gewidmet sind. Ich glaube, hier gibt es ein großes Potenzial. Wenn ich ein Repräsentant des ländlichen Raumes wäre, würde ich Wert darauf legen, dass wir auch in ländlichen Regionen vertaktete Verbindungen haben: Bahnen und Busse wie in der Schweiz, mit bestimmten Standards. Es wird immer gesagt, die Leute fahren sowieso mit dem Pkw. Aber wenn sie bei ihrer Mobilitätsentscheidung Planungssicherheit haben, also wissen, dass dort regelmäßig ein Bus oder ein Zug fährt, kann das auch gelingen.

Folie 14: „Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität: Was bedeutet es, den Umweltverbund zu stärken?“

Ich möchte darauf fokussieren, was es bedeutet, den Umweltverbund zu stärken. Beim ÖPNV geht es natürlich um die Schiene – das habe ich schon mehrfach gesagt –; in den ländlichen Regionen sind es aber gerade auch die Schnellbusse, die eine wichtige Funktion haben. Der Radverkehr – der im nächsten Teil Ihrer Anhörung behandelt wird; ich möchte aber jetzt schon darauf hinweisen – hat viele Potenziale: gut ausgebaute Radwege, eigenständige Netze. Links ist eine der Radschnelllinien im Großraum Kopenhagen zu sehen. Das Bild oben rechts wurde

auf dem Frankfurter Hauptbahnhof aufgenommen; es zeigt, welche Möglichkeiten es gibt, Fahrräder mitzunehmen. Wichtig sind außerdem – das habe ich schon gesagt – der Fußverkehr, klarere Regeln und Abstellplätze für E-Roller, Sharing-Systeme und die Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander.

Folie 15: „Neue Herausforderungen und Unsicherheiten nach der Corona-Pandemie“

Kurz vor dem Schluss – das ist die vorletzte inhaltliche Folie – möchte ich auf die Herausforderungen und Unsicherheiten durch die Pandemie eingehen. Ich glaube, es ist im Moment noch nicht erkennbar, wie die dauerhaften Auswirkungen sein werden. Wir haben gesehen, dass der Radverkehr durchaus realistische Potenziale hat; er ist, wenn man es so sagen möchte, einer der Gewinner der Pandemie. Wichtig sind auch die Nahversorgung – das ist in der Pandemie erkannt worden – und wohnortnahe Grünräume.

Wir haben allerdings sehr unterschiedliche Trends bei den Raumtypen. Das Homeoffice ist absehbar, aber die Frage ist, wie es mit den Verkehren weitergeht, welche Vorkehrungen wir in den Wohnungen zukünftig treffen müssen und was wir an Coworking Spaces einrichten. Das sind alles Punkte, die Sie kennen. Die Frage, die sich jetzt stellt, ist: Gibt es durch die Digitalisierung neue Impulse für die ländlichen Räume? – Ich glaube, auch diese Frage kann man noch nicht ganz seriös beantworten. Meine Einschätzung ist: wenn ja, dann eher in Kleinstädten oder in deren Nähe oder im zweiten Ring der Großstädte. Das wird sich zeigen. Wie Sie alle wissen, wird es große Herausforderungen für die ÖPNV-Träger geben. Für meinen Vortrag ist die Botschaft wichtig, dass die Prinzipien, die ich angesprochen habe, für die Siedlungsstruktur weiterhin gültig sind.

Folie 16: „Zusammenfassung: Schaffung einer verkehrssparenden Infrastruktur“

Ich komme zu meiner letzten Folie. Welche Punkte sind mir besonders wichtig? – Siedung und Verkehrsplanung sind eine unzertrennliche Einheit. Das bedeutet institutionell – auch das war eine Ihrer Fragen –, dass diese beiden Disziplinen immer zusammenarbeiten müssen. Sie hängen so eng zusammen, dass man sie überhaupt nicht getrennt betrachten kann. Wichtig ist aus den verschiedensten Gründen – vor allem natürlich wegen des Klimaschutzes und der regionalen Entwicklung –, dass man die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärkt, also Bahnen und Busse, den Regionalverkehr, Rad- und Fußwege usw.

Ich glaube, wichtig ist es auch, die Kunst der Raumplanung wiederzuentdecken – sie ist ein bisschen verloren gegangen –: dass man die Funktionen nicht beliebig in den Raum stellen oder dem Markt oder dem Zufall überlassen kann, sondern dass man das von öffentlicher Seite, ob es nun die Kommunen, die Regionen oder das Land sind, gestalten und einen Rahmen dafür setzen muss. Man muss dazu die Landes- und Regionalplanung stärken. Ich glaube, es ist auch ganz wichtig, dass wir überörtliche Zusammenhänge sehen und dass die Kommunen in ihrem Rahmen ihre Gestaltungsmöglichkeiten haben. Wie Sie, glaube ich – oder hoffe ich –, herausgehört haben, hängen alle Faktoren zusammen: Flächen sparen, Mobilität reduzieren, Freiräume erhalten,

Klima schützen, Boden- und Mietpreise dämpfen, Lebensqualität erhöhen. Das ist ein sehr komplexes Geflecht. Deswegen gibt es die Landes- und Regionalplanung, und deswegen muss sie gestärkt sein.

Das habe ich schon am Anfang gesagt: Täglich werden Entscheidungen gefällt. Sie müssen in kommunale und regionale Konzepte eingebunden sein. Meine Botschaft ist, dass man Siedlungsstrukturen und Mobilitätsangebote aktiv gestalten muss. Ich hoffe, dass ich mit meinem Vortrag einen kleinen Beitrag dazu leisten konnte. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Prof. Dr. Prieb. Das war auch zeitmäßig fast eine Punktlandung. – Gibt es Wortmeldungen? – Herr Grumbach; Herr Dr. Naas und Herr Dr. Lanzendorf.

Abg. **Gernot Grumbach:** Herr Professor, ich habe eine sehr kleinteilige Frage. Ich glaube, dass wir vielleicht an die Grenzen der Möglichkeiten von Gestaltung kommen; denn selbst in den Großstädten konzentriert sich die Nahversorgung mit Gütern des Alltags immer mehr auf einige wenige Stadtbereiche, und wir haben viele Stadtviertel, in denen die Zahl der Läden zurückgegangen ist und z. B. auch die Postinfrastruktur ausgedünnt wurde. In der Debatte stellt sich die Frage, ob es zunehmend die Aufgabe der Kommunen wird – auch um die Streuverkehre ein bisschen zu verringern –, dort mit subventionierten Flächenangeboten hineinzugehen.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Herzlichen Dank für den Vortrag, Herr Professor. Ich habe drei Anmerkungen. Erste Anmerkung: Sie haben von der Anbindung an den ÖPNV gesprochen, die bei zusätzlichen Entwicklungen im Wohnungsbau notwendig wäre. Ich glaube, dass das eine Binsenweisheit ist. Wir haben eher das Problem, dass wir im Moment für jede Fläche dankbar sind, die hinzukommt. Es ist allgemeiner Konsens – zumindest bei uns im Regionalverband, und das ist der Ballungsraum –, dass es von Vorteil ist, wenn eine Siedlung an einer solchen Achse angelegt ist. Aber uns stellt sich die Frage: Was machen wir mit den restlichen Flächen? Lehnen wir die deswegen ab? – Das ist die entscheidende Frage. Aus gutem Grund, wie ich finde, lehnen wir sie nicht ab.

Zweite Anmerkung. Im Zusammenhang mit den E-Rollern haben Sie von klaren Regeln und von Abstellplätzen gesprochen. Das finde ich ein sehr spannendes Thema; denn ich glaube, da müssen wir einmal über rechtliche Regelungen sprechen. Ihre Auffassung dazu würde mich interessieren.

Dritte Anmerkung. Sie haben auch von einer dezentralen Konzentration gesprochen. Das fand ich einen ganz spannenden Punkt. Wie muss ich mir eine dezentrale Konzentration vorstellen? – Der Ballungsraum Rhein-Main ist polyzentrisch und insofern dezentral strukturiert. Konzentration

heißt dann, dass man dort, wo die Siedlungspunkte sind, nachverdichtet und auf den Zuwachsf lächen sehr massiv in die Höhe baut oder dass man zumindest, was die Auslastung angeht, sehr massiv baut.

Das ist ziemlich genau die grüne Entwicklungspolitik. Aber sie hat – ketzerisch gesagt – meistens ganz große Akzeptanzprobleme; denn die dezentrale Konzentration führt dazu, dass nur wenige Zwischenräume und nur wenige private Grünflächen zugelassen sind. Viele Kommunalpolitiker lehnen gerade aus diesem Grund Zusatzflächen ab.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf:** Herr Prieb, auch von mir ganz herzlichen Dank für diesen Vortrag. Ich finde, das war ein sehr gelungener Überblick über die Wechselwirkung von Siedlungsstruktur, Verkehr und Mobilität. In der Enquetekommission haben wir uns in der bisherigen Diskussion sehr auf den Mobilitätsaspekt konzentriert: Wie können wir z. B. den öffentlichen Verkehr besser machen und Straßen umgestalten? – Den Verweis auf die verkehrsinduzierende Rolle von Siedlungsstrukturen finde ich sehr wichtig und sehr gelungen.

Meine Frage ist: Was kann eigentlich das Land Hessen in dieser Richtung machen? – Sie haben gewisse Andeutungen gemacht. Ich habe das Gefühl, bisher läuft das auf „Business as usual“ und „Wir kriegen das schon irgendwie hin; das machen wir seit vier Jahrzehnten“ hinaus. Was genau müsste im Rahmen der Landesplanung und der Regionalplanung gemacht werden? – Sie kennen das Land Hessen bzw. die Region Frankfurt/Rhein-Main aus Ihrer beruflichen Tätigkeit sehr gut. Gäbe es aus Ihrer Sicht Empfehlungen? – Die Planungsregion Rhein-Main hat erstens einen sehr kleinen Zuschnitt und zweitens – ich weiß nicht, ob das aus raumstrukturellen Gründen so gegründet wurde, wahrscheinlich nicht – auch keine verkehrliche Zuständigkeit in dem Sinne. Es gibt hier sehr unterschiedliche Institutionen, die miteinander konkurrieren, wenn es darum geht.

Stellv. Vorsitzende: Mir liegen zwar schon drei weitere Wortmeldungen vor, aber ich möchte Herrn Prieb jetzt die Gelegenheit geben, auf die drei ersten Fragen zu reagieren. Ich glaube, dann haben wir auch eine etwas lebendigere Diskussion. – Herr Prof. Dr. Prieb, Sie haben das Wort.

Herr Prof. **Dr. Prieb:** Vielen Dank für die Fragen. Auf die erste Frage nach der Nahversorgung möchte ich zwei Antworten geben: Erste Antwort. Die Menschen entscheiden selbst, wo sie einkaufen. Ich glaube, es ist wichtig, ein Bewusstsein dafür zu wecken, dass man auch die Läden in der Nähe stärken soll. Wenn sie einmal weg sind, ist es zu spät. Ich kenne das vor allen Dingen aus dörflichen Strukturen: Der letzte Laden hat geschlossen, und dann eröffnet man mithilfe ge-

nossenschaftlicher Initiativen oder mithilfe von Initiativen aus der Bürgerschaft heraus neue Läden, weil man das Problem erkannt hat. Das gilt in vergleichbarer Form auch für Stadtteile größerer Städte, in denen die Nahversorgung erodiert ist.

Ich bin der Auffassung, dass, im Sinne der Universalverantwortung der Städte und Gemeinden, auch die Gemeinden da eine Rolle spielen. Ich kenne z. B. die Situation – das ist eher im dörflichen Bereich der Fall –, dass eine Gemeinde Grundstücke zur Verfügung stellt, auf denen Genossenschaften ein solches Modell realisieren können. Auch in der ärztlichen Versorgung gibt es Beispiele, dass Gemeinden aktiv werden und selbst Praxen einrichten. Das muss man immer im Zusammenhang sehen. Aber ich glaube schon, dass Kommunen gut beraten sind, dort mit einzusteigen und darauf zu schauen, dass es eine flächendeckende Nahversorgung gibt: Zudem ermöglicht es auch, dass Menschen länger selbstbestimmt in ihrem Haus wohnen bleiben, wenn sie in einer fußläufigen Entfernung – oder in einer Entfernung, die mit dem Fahrrad zu bewältigen ist, wie auch immer – einkaufen können. Ich glaube, dass die Kommunen gerade durch die Bereitstellung von Grundstücken solche Initiativen unterstützen können.

Der einfachere Weg ist: Die großen Ketten haben inzwischen auch neue Formate entwickelt – City-Größenordnung –, die, an die Bedingungen der Nahmobilität angepasst, deutlich kleiner sind. Man sollte zusammen mit den Vertretern der größeren Ketten schauen, ob sie ein solches kleineres Format z. B. in einem Stadtteil platzieren können, wobei die Kommune dann bei der Flächensuche behilflich ist. Da gibt es unterschiedliche Möglichkeiten. Ich glaube, eine Kommune sollte sich da engagieren; denn das ist ein zentraler Baustein von Lebensqualität. Ich habe als Beispiel diesen Markttreff in Schleswig-Holstein genannt. Das können Sie sich im Internet anschauen. Ich war in der frühen Phase eines solchen Modellvorhabens beteiligt. Dabei werden mit Unterstützung des Landes und der Kommunen Läden etabliert, die nebenbei eine Trefffunktion haben und bestimmte Dienstleistungen anbieten. Das ist ein spannendes Thema.

Bei der zweiten Frage ging es um die Anbindung an den ÖPNV und darum, ob man überhaupt Flächen hat. Das ist gerade in einem Ballungsraum, der boomt und wächst, schwierig. Aber ich glaube, es ist trotzdem wichtig, an den aufgezeigten Prinzipien festzuhalten. Das heißt, es muss erstens rote Linien für Siedlungsentwicklung geben – Stichwörter: Grünräume, Freiräume. Wir wissen, dass sie aus den unterschiedlichsten Gründen – die ich nicht zu wiederholen brauche – ganz wichtig sind. Zweitens geht es darum, Grundstücke besser zu nutzen.

Ich sage es noch einmal: Es geht nicht nur um die Bebauung mit Hochhäusern. In zentralen Bereichen kann das eine gute Lösung sein. In der Region Hannover haben wir in solchen Diskussionen einmal unterschiedliche Formen der verdichteten Bebauung dargestellt. Es gibt in Lehrbüchern Abbildungen, die zeigen, dass man mit Wohnformen wie Kettenbungalows ähnliche Dichten erreichen kann wie mit Hochhäusern. Das ist den Leuten einfach zu wenig bewusst. Es gibt also eine intensive Nutzung von Wohnbauland, die nicht zugleich das Bauen von Hochhäusern bedeutet. Deswegen glaube ich, dass es da noch eine ganze Menge Spielraum gibt. Aber man muss es wollen, und es bedarf einer aktiven Rolle der Gemeinde, sowohl im Rahmen der Bauleitplanung als auch im Rahmen der Moderation einer Entwicklung.

Das Stichwort „E-Roller“ wird nur kurz auf einer Folie erwähnt. Ich habe den Hinweis auf die E-Roller aufgenommen, weil sie es durchaus verdienen, im Zusammenhang mit dem Umweltverbund genannt zu werden. Gerade in größeren Städten bieten sie häufig eine gute Möglichkeit, quasi die letzte Meile z. B. zwischen Haltestelle und Bürostandort zurückzulegen. Aber die Akzeptanz dieses Verkehrsmittels muss erhalten bleiben. Wir alle wissen, dass sich da zu wenig an Regeln gehalten wird, diese Regeln zu wenig bekannt sind oder gar nicht existieren. Das ist wichtig. Das und die Tatsache, dass die Dinger nicht überall herumliegen sollten, ist ein schwieriges Problem. Wir können es in dieser Sitzung nicht lösen, aber ich wollte es angesprochen haben, weil diese E-Roller tatsächlich auch Potenziale haben. Es besteht allerdings die Gefahr, dass durch die nicht immer optimale Nutzung Akzeptanzprobleme entstehen.

Die letzte Frage war: Was kann das Land tun? Wo kann man seitens des Landes stärker Einfluss nehmen? – Ich habe es schon mehrfach gesagt: Ich glaube, Landes- und Regionalplanung sind wichtig. Es geht darum – ich sage immer gern, die Zukunft ist nicht planbar, aber sie ist gestaltbar –, die Gestaltungsspielräume wahrzunehmen. Sie fragen, was das Land konkret machen kann. Ich halte sehr viel von dem Zentralörtlichen System; denn es kann im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse dafür sorgen, dass es in allen Teilen des Landes – in diesem Fall Hessens – gute Angebote gibt. Ich glaube aber, dass die Regeln zu unverbindlich sind. Gerade bei der öffentlichen Infrastruktur würde ich mir mehr Verbindlichkeit wünschen. Es wäre z. B. eine freiwillige Selbstbindung des Landes Hessen, wenn man sagen würde: In allen Mittelzentren für die Infrastruktur, für die wir selbst verantwortlich sind oder die wir mitfinanzieren, nehmen wir Einfluss darauf, welche Dienstleistungen an welchen Standorten angeboten werden. – Man könnte die Lebensqualität wesentlich verbessern und auch die Mobilitätszwänge – von denen reden wir hier vor allen Dingen – reduzieren, wenn man an allen zentralen Orten ein gewisses Angebot hätte. Das wäre ein Beispiel.

Insgesamt ist die Erkenntnis festzuhalten, dass die kommunale Selbstverwaltung wichtig ist. Ich bin der Letzte, der das in irgendeiner Art und Weise infrage stellen will. Aber wir wissen, dass die Verflechtungen und die Abhängigkeiten – ich habe einige Beispiele genannt – überörtlich und regional sind. Deswegen müssen wir auch den Mut haben, eine regionale Rahmensetzung vorzunehmen, damit das Gesamtsystem nicht aus den Fugen gerät. Die Kommunen haben immer noch genügend Spielraum, um das dann auszugestalten. Aber die Grundstruktur – ich habe versucht, das am Beispiel der Stadt Stockholm darzulegen, aber dafür gibt es natürlich auch in deutschen Stadtregionen gute Beispiele – muss in einer regionalen Flughöhe und zum Teil auch auf der Ebene des Landes festgelegt werden, z. B. was großräumige Verflechtungen zwischen eher ländlichen Räumen und verdichteten Räumen betrifft. Ich glaube, da kann man justieren und stärken, sodass das Gesamtsystem in sich stimmiger wird.

Abg. **Dirk Bamberger:** Herr Prof. Priebs, erst einmal vielen Dank für Ihren Vortrag, den ich wirklich sehr interessant fand und in dem Sie einige wichtige Aspekte betont haben, die uns zwar irgendwo ein Stück weit präsent waren, letztlich aber eine intensivere Würdigung verdienen. Ers-

tens. Sie sprachen davon, dass sich die Siedlungsentwicklung auch an dem Grundsatz orientieren sollte, versiegelungsärmer zu bauen, dass wir also bewusster mit diesem Thema umgehen sollten. Auf Ihrer Folie 8 steht, dass eine neue Siedlungsentwicklung nur dort stattfinden solle, wo ein leistungsfähiger Nahverkehr angeboten werden könne.

Ich glaube, da kommen wir an das Problem, dass sich die Katze in den Schwanz beißt. Kommt erst der ÖPNV und dann die Siedlung, oder ist es umgekehrt? – Wir haben auch Siedlungsbereiche, die noch nicht so dicht besiedelt sind, damit der ÖPNV dort in vernünftiger Taktung zur Verfügung gestellt werden kann. Teilen Sie die Auffassung, dass man eine Siedlungsentwicklung auch unter dem Aspekt betrachten sollte, dass man die Chance hat, einen bestimmten Siedlungsbereich zu stärken, indem man nicht nur neue Siedlungsflächen ausweist, sondern auch einen leistungsfähigeren ÖPNV anbietet?

Zweitens. Was ich auch sehr interessant fand und ein bisschen im Widerspruch zu bestimmten Prinzipien stehend, die momentan in unserer Siedlungspolitik betont werden: Auf der Folie 10 steht: „Wachstum lenken, Freiräume erhalten“. Das ist mir enorm sympathisch, weil wir gerade in den Innenstädten eine zunehmende Tendenz zur Nachverdichtung haben. Die Nachverdichtung findet häufig da statt, wo sozialer Wohnungsbau angeordnet ist; denn den hat man seinerzeit vorausschauend von den entsprechenden Grünflächen umgeben gestaltet hat – in den Sechzigerjahren vor allen Dingen. Diese Flächen werden jetzt nach und nach für die Nachverdichtung genutzt. Das steht aber im Widerspruch zu unserem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“. Wie lässt sich dieser Widerspruch auflösen?

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Auch von meiner Seite ganz herzlichen Dank für diesen sehr umfassenden Vortrag. Ich habe zwei Fragen. Die eine schließt an die Frage von Herrn Grumbach an. Es geht um die Möglichkeit, Einfluss auf die Einzelhandelsstandorte zu haben. Das ist im ländlichen Raum vielleicht noch möglich, wobei es da, wie Sie auch schon angesprochen haben, andere Formen und Zuschüsse der Kommunen braucht. Ich hätte gern Ihre Einschätzung dazu, inwieweit die Entwicklung unseres Konsumverhaltens eigentlich diesen Bemühungen davonläuft. Die Dynamik der Entwicklung des Konsumverhaltens ist sehr viel stärker als die Dynamik der Planung.

Daran möchte ich diese Frage anschließen: Sie haben das Beispiel „Markttreff in Schleswig-Holstein“ – das ich nicht kenne – gebracht. Das scheint mir allein vom Namen her eine bestimmte Verknüpfung herzustellen: eine Verknüpfung von Kaufen und der niederschweligen Möglichkeit, sich im Nahraum zu treffen. Ich persönlich halte das für einen Teil der Daseinsvorsorge. Kennen Sie ein Beispiel, bei dem eine Kommune, eine Region oder ein Land das im Sinne einer verpflichtenden Daseinsvorsorge implementiert hat, dass man also gesagt hat: „Wir brauchen nicht nur die Funktion der Nahversorgung, dass man Brot, Butter und Zucker kaufen kann, sondern auch die Funktion, dass man andere Menschen treffen kann“?

Ein weiterer Punkt, bei dem ich gern eine Einschätzung von Ihnen hätte: Das alles passt sehr schön ineinander. Aber wie sieht denn die zeitliche Kiste aus, in die ich das stellen muss? Wie

viel Zeit braucht man, um die Zusammenhänge zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die Sie dargestellt haben, planerisch gestalten zu können?

Abg. **Torsten Felstehausen:** Auch ich möchte mich für den Vortrag und die Impulse herzlich bedanken. Sie haben auf der Folie 11 den Faktor „Verdrängung von Bevölkerungsgruppen aufgrund eines sehr hohen Marktpreises für Wohnungen“ aufgeführt und haben gesagt, dass dies auch dafür verantwortlich sei, dass zusätzlicher Verkehr erzeugt wird. Sie haben auch von dem Beispiel in Wien gesprochen. Dort ist in die Flächennutzungspläne die neue Kategorie „Bezahlbarer Wohnraum“ eingeführt worden. Es werden also für bezahlbaren Wohnraum separat Flächen ausgewiesen. Meine Frage dazu ist: Würde das nicht möglicherweise dazu führen, dass wir auf diesen dann ausgewiesenen Flächen eine noch größere Konzentration sozialer Problemlagen haben? Ich denke an Bremen-Vahr, Hamburg-Steilshoop und ähnliche Gebiete. Sie sprechen sich dafür aus, dies über ordnungsrechtliche Eingriffe im Planungsrecht zu definieren. Schafft der Markt das nicht von sich aus?

Herr Prof. **Dr. Prieb:** Sie sagen, es gebe einen Widerspruch zwischen Nachverdichtung und dem Erhalt von Frei- und Grünflächen oder dem Prinzip „Innen- vor Außenentwicklung“: Das kann ich nur unterstreichen. Wir haben über Jahre hinweg die nachfolgenden Planerinnen- und Planergenerationen auf die Bedeutung der Innenentwicklung getrimmt. Aber ich weiß aus meiner eigenen Region, in der wir regelmäßig kartiert haben und in der noch Potenziale sind, dass wir häufig an Grenzen stoßen. Wenn wir im Wohnumfeld keine Qualitäten zerstören wollen – Grün- und Freiflächen sind wichtig; das ist in der Pandemie bestätigt worden –, kommen wir da an Grenzen. Das ist richtig. Es gibt häufig noch gewisse Potenziale beim Bau in die Höhe, aber auch da gibt es Grenzen.

Deswegen ist es umso wichtiger, bei der Außenentwicklung diese Prinzipien anzuwenden: dass wir im Umfeld vorhandener Stationen bauen oder auch neue Stationen einrichten oder dass wir Brachen reaktivieren. Da gibt es immer noch einige Möglichkeiten, aber in den sehr stark wachsenden und boomenden Regionen kommen wir zweifelsohne an Grenzen. Aber es ist richtig, dass es mit der Innenverdichtung nicht grenzenlos weitergeht. Da sind wir in vielen Bereichen schon am Limit.

Zu dem Thema „Einzelhandelsstandorte in der Ortslage und Konsumverhalten“: Ich glaube, da ändert sich gerade etwas – Stichwörter: Märkte, regionale Lebensmittel. Solche Angebote werden wieder stärker nachgefragt. Es entstehen auch neue Märkte in Stadtteilen größerer Städte oder in kleinen Städten. Ich habe früher immer gesagt, ein Dorfladen hat eine soziale Funktion, deren Aufrechterhaltung man eigentlich aus dem Sozialhaushalt finanzieren müsste. Das war ein bisschen zugespitzt formuliert, aber im Grunde haben Sie mich da richtig zitiert. Über den Markttreff wird auch das Bedürfnis befriedigt, andere Menschen zu sehen und einen Austausch zu haben. Ich glaube, das ist ein Grundbedürfnis. Das gilt für Dörfer, aber auch für die Stadtteile von große-

ren Städten. Deswegen werden viele dieser Dorfläden oder Quartiersläden z. B. mit kleinen Caféecken versehen, sodass man einfach dort sitzen und Leute sehen und mit ihnen schnacken kann. Das sind Angebote, die sehr niedrigschwellig sind. Sie haben mich völlig richtig verstanden: Das muss gefördert werden, und die Gemeinden können und sollen da eine wichtige Funktion haben.

Zur Frage nach der Zeitdimension: Ich glaube, wir sind da nicht am Punkt null. Aber man kann da sehr viel mehr machen. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir in der Region Hannover eine Förderrichtlinie für Initiativen wie das Gründen von Dorfläden haben. Sie werden mit 5.000 oder 10.000 € bezuschusst; denn gerade der Start – die Wirtschaftlichkeitsberechnungen usw. – ist sehr schwierig. Aber wir haben in der Region Hannover gute Beispiele; Sie finden sie im Netz. Wir haben auch eine schöne Broschüre herausgegeben, in der diese Richtlinien abgedruckt sind.

Die letzte Frage betraf die Verdrängung von Bevölkerung. Ich glaube, das ist ein wirklich ernst zu nehmendes Problem. Es tangiert außerdem ein viel größeres Problem, das wir heute nur ganz am Rande erwähnt haben: das Thema einer neuen Bodenpolitik. Auch in Planungskreisen ist da zurzeit sehr viel in Bewegung. Hans-Jochen Vogel beispielsweise hat aber schon früher häufig darauf hingewiesen, dass es bei einer Bodenpolitik viele Stellschrauben gibt. Viele Leute fahren nach Wien und wollen das, was es dort gibt, übertragen. Das geht nicht, weil die Stadt Wien schon seit den 1920er-Jahren Flächen erworben hat und heute noch darauf baut. Dieses kommunale Eigentum gibt es also heute noch. Anders ist in Wien auch, dass, was bezahlbaren Wohnraum geht, die Einkommensgrenzen wesentlich höher angesetzt sind. Das heißt, man hat immer eine bessere Mischung.

Sie haben recht: Wir wollen keine neuen Brennpunkte schaffen. Trotzdem halte ich das Instrument einer solchen Widmung für richtig, um eine gewisse Preisdämpfung auf dem Bodenmarkt hinzubekommen. Ein großes Hindernis für preiswerten Wohnungsbau ist schließlich, dass man keine preiswerten Grundstücke findet; denn die Grundstücke sind für andere Formen des Wohnungsbaus attraktiver. Wir hatten in den letzten Jahren und Jahrzehnten durchaus viel Wohnungsbau – sehr viel sogar –, aber er ging häufig am Bedarf vorbei. Es wurden keine bezahlbaren Wohnungen gebaut. Deswegen habe ich so darauf insistiert, dass es ganz normale Menschen sind, die diesen Wohnungsbau brauchen. Das wäre aber fast ein Thema für eine eigene Enquete-kommission. Wir müssen da sehr viel mehr machen als bisher. Aus Zeitgründen kann ich jetzt nicht mehr dazu sagen. Aber es ist ein mindestens so wichtiges Thema wie das, über das wir heute schwerpunktmäßig gesprochen haben.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Prof. Dr. Prieb. Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Dann darf ich mich bei Ihnen noch einmal ganz herzlich für den interessanten Vortrag bedanken und wünsche Ihnen einen angenehmen weiteren Vormittag.

Wir machen gleich weiter mit dem nächsten Vortrag. Ich begrüße ganz herzlich Frau Franziska Weiser von Carré Mobility in Berlin. Frau Weiser, Sie haben das Wort.

Frau **Weiser**: Guten Morgen! Vielen Dank für die Einladung und für die Gelegenheit, in der Anhörung der Enquetekommission zu dem Thema „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“ sprechen zu dürfen. Mein Schwerpunkt wird auf dem Thema „Ganzheitliche urbane Mobilitätskonzepte“ liegen; das ist eine der Definitionen eines multioptionalen Umweltverbundes, die Sie genannt haben. Wir adressieren einige der Punkte, die Prof. Dr. Priebts schon angedeutet hat.

Gleich zu Beginn ein paar Worte zu mir: Ich bin in Rüsselsheim geboren – der Mobilitätsstadt, wie man dazusagen muss – und befasse mich seit neun Jahren in verschiedenen Positionen mit Mobilität. Ich habe mit einem dualen Studium angefangen – Wirtschafts- und Ingenieurwesen – und bin seitdem immer im Mobilitätsbereich tätig. Zuletzt war ich beim TÜV Rheinland für digitale Mobilitätsservices verantwortlich. Mit all den Erfahrungen, die ich in Rüsselsheim – Mittelzentrum in Hessen – und bei den Begegnungen mit neuen Mobilitätslösungen gemacht habe, habe ich mich 2019 entschlossen, Carré Mobility zu gründen, ein Start-up, das für nachhaltige und soziale Mobilität steht.

Präsentation Frau Weiser siehe Anlage – Folie 2: „Fokus auf den (sub)urbanen Raum“

Der Grund, warum wir Carré Mobility gegründet haben, ist, dass wir verschiedene Herausforderungen sehen. Auf sie gehe ich zunächst ein; denn ich glaube, dass sie auch für das Thema multioptionaler Umweltverbund relevant sind. Wir sind davon überzeugt, dass eine ernst gemeinte Mobilitätswende nicht nur in den Innenstädten stattfinden kann, sondern dass wir auch die immer größer werdenden Einzugsgebiete der Metropolen berücksichtigen müssen. Schauen wir uns das Burgess-Modell an: 19 % der westlichen Bevölkerung sind in den Innenstädten zu Hause und haben dort eine Vielzahl von Mobilitäts- und Versorgungsmöglichkeiten zur Verfügung. Wir haben einen sehr gut ausgebauten öffentlichen Verkehr, wir haben eine gute Taktung, wir haben aber auch eine große Zahl von Versorgungsmöglichkeiten, z. B. Einkaufsmöglichkeiten und Schulen. Das sind die klassischen Hauptzentren.

Schauen wir uns die umliegenden Einzugsgebiete an: Dort leben 18 % der westlichen Bevölkerung. In Deutschland sind es 13,2 Millionen; ungefähr genauso viele Menschen – 15 Millionen – wohnen in den Innenstädten. Das heißt, es sind ganz viele Menschen, die dort leben. Sie haben aber nicht so viele Mobilitäts- und Versorgungsmöglichkeiten wie die Innenstadtbewohner. Vor allem stehen sie besonderen Herausforderungen gegenüber, wenn sie nicht mit dem eigenen Auto mobil sein möchten.

Folie 3: „Triell der Herausforderungen“

Inspiziert von dem Fernsehtriell nennen wir das Ganze „Triell der Herausforderungen“. Diesen Herausforderungen muss man sich stellen, wenn man in diesen Bereichen ohne eigenen Pkw mobil sein möchte. Ich habe das in drei Schwerpunkte aufgeteilt: Wir haben zum einen das Altbewährte, das natürlich seine Berechtigung hat und auch viele Menschen bewegt. Wir haben die Innovation – Stichwort: Shared Mobility und alles, was damit einhergeht –, und wir haben die ganz wichtige Komponente Mensch zu beachten. Wir alle haben ein Mobilitätsbedürfnis und unterschiedliche Möglichkeiten, dieses Bedürfnis zu befriedigen. Wir wollen es auch unterschiedlich bedient bekommen.

Folie 4: „Alt-Bewährtes: Öffentlicher Verkehr“

Ich beginne mit dem ersten Schwerpunkt: Altbewährtes. Hier ist der öffentliche Verkehr zu nennen. Natürlich haben wir auch in diesen Mittelzentren bzw. Einzugsgebieten einen öffentlichen Verkehr. Aber im Vergleich zu den urbanen Räumen in den Hauptzentren haben wir dort eine weniger starke Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs, eine geringere Taktung und ein weniger dichtes Streckennetz. Teilweise wird die Nutzung auch als kompliziert wahrgenommen. Ich weiß das auch aus eigenen Erfahrungen in der Familie. Meinen Vater bekomme ich nicht mehr dazu, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Er sagt, er versteht das mit den Ticketautomaten nicht. Die App ist natürlich ein Thema, das viele adressiert. Aber wir müssen dort eine Brücke schlagen und dafür sorgen, dass die Menschen sagen: Ja, ich gehe diesen Weg und nutze den öffentlichen Verkehr.

Dennoch ist der öffentliche Verkehr eine Chance für einen emissionsarmen Nahverkehr. Wenn wir sagen, wir wollen den öffentlichen Verkehr ausbauen, müssen wir wissen, dass dort ein hoher Investitionsbedarf besteht. Wenn eine neue Strecke erschlossen werden soll, geht das zum Teil mit sehr langen Planungs-, Konzeptions- und Umsetzungsphasen einher.

Folie 5: „Innovation: ‚New Mobility‘-Konzepte“

Eine Möglichkeit, diese Projekte schneller umzusetzen, liegt in den New-Mobility-Konzepten, die auf dem Markt sind. Wir haben verschiedene Ausgestaltungen, wie wir feststellen, wenn wir uns insbesondere den Bereich Shared Mobility anschauen. Beim Carsharing gibt es z. B. das Free-Floating-Carsharing. Das bedeutet, dass praktisch ein Geschäftsgebiet festgelegt wird, in dem man ein solches Fahrzeug überall nutzen, bezahlen und wieder abstellen kann. Diese Möglichkeit existiert aber nur in 15 deutschen Großstädten. Das ist kein Modell, das in Mittelzentren oder im ländlichen Raum funktioniert.

In 855 Städten deutschlandweit steht stationsbasiertes Sharing zur Verfügung. Die Durchdringung – wo finden wir diese stationsbasierten Ansätze? – ist aber von der Größe abhängig. Wenn wir uns die Zahlen des Bundesverbands Carsharing anschauen, stellen wir fest, dass nur 4,9 % der Städte mit bis zu 20.000 Einwohnern überhaupt über ein solches Carsharing verfügen. In den Mittelzentren oder in den kleineren Kommunen gibt es zwar einen stationsbasierten Ansatz, aber nur am Point of Interest: Krankenhaus, Hochschule, Rathaus usw. Aber diese Möglichkeit findet sich nicht vor der eigenen Tür. Erinnern wir uns an das, was Prof. Dr. Priebes gesagt hat: Stadt der kurzen Wege. Wir stehen hier also vor der Herausforderung, dass die Menschen nicht unbedingt noch einen Kilometer – das ist das Problem der letzten Meile – bis zum Sharing-Fahrzeug laufen wollen, sondern vor der eigenen Haustür einsteigen möchten, um dann mit dem Fahrzeug ihren Weg zurückzulegen. Das heißt, wir werden nicht alle Menschen abholen können, wenn diese Station nicht vor der eigenen Haustür ist und das Ganze einen weiten Weg mit sich bringt.

Eine weitere Möglichkeit der New Mobility ist das Ridesharing, die klassische Fahrgemeinschaft. Die App-gestützte Variante wird meist für kurze Strecken genutzt. Beispiele sind der BerlKönig in Berlin – man kann einfach sagen, dass man von A nach B muss – oder Uber. Auch das ist ein

rein urbanes Phänomen. Wir haben keine solchen App-gestützten Möglichkeiten in den Mittelzentren oder in dem umliegenden Raum.

Gleiches gilt für Lieferdienste. Wir haben gesehen, dass die Zahlen für den Lieferdienst Gorillas durch die Decke gegangen sind. Es wurde in sehr kurzer Zeit sehr viel investiert. Aber auch die App-gestützte Variante von Lieferdiensten ist nur ein urbanes Phänomen, was auch damit zusammenhängt, dass in den Mittelzentren die Zeitdauer von zehn Minuten bis zur Lieferung nur schwer eingehalten werden kann. Der Vollständigkeit halber erwähne ich, dass es bei den Lieferdiensten auch eine Betreibervariante gibt. Auch ein Supermarkt wie Rewe liefert Lebensmittel aus. Das ist aber sehr sortimentsgebunden und weniger flexibel als die App-Lösung eines Drittanbieters.

Folie 6: „Mensch: Gesellschaftliche Hürden“

Der dritte Faktor in dem Triell der Herausforderungen ist der Mensch. Ich glaube, das ist ein Punkt, der bei all den Ausgestaltungen von Mobilitätslösungen momentan etwas zu wenig berücksichtigt wird. Wir können zwar noch so viele Lösungen auf die Straßen bringen, aber das bringt uns nichts, wenn wir im Endeffekt nicht auch die Menschen haben, die sie nutzen wollen und verstehen, wie das Ganze funktioniert, die keine Ängste und Hemmungen haben und sich nicht wieder an ihren alten Mustern orientieren und z. B. den öffentlichen Verkehr nicht nutzen. Genau hier müssen wir eine Brücke schlagen und die Menschen abholen.

Wir haben eine Befragung durchgeführt, um herauszufinden, wie viele der Menschen in den angesprochenen Einzugsgebieten oder in den Mittelzentren überhaupt schon einmal eine solche Mobility-Lösung genutzt haben: Carsharing, Ridesharing, App-gestützte Lieferdienste. 76 bis 79 % der Befragten in diesen Quartieren haben gesagt, dass sie noch nie eine solche Lösung genutzt hätten. Das heißt, wir müssen daran arbeiten, dass diese Hürden überwunden werden.

Das ist vor allem mit dem Thema „Zurückhaltung der wenig Technikaffinen“ gekoppelt. Wenn man in einem gewissen Alter ist oder die Technikaffinität einfach nicht gegeben ist, versucht man nicht, diese neuen Mobilitätslösungen zu nutzen. Das sieht man, wenn man das anhand des Beispiels der E-Roller betrachtet. Wenn man sich die Mobilität in Deutschland anschaut, stellt man, was das Sharing insgesamt betrifft, fest, dass die Menschen, die es am meisten nutzen, männlich und zwischen 30 und 39 Jahre alt sind. Das sind diejenigen, die einfach einmal hingehen und das ausprobieren. Wenn wir aber das Potenzial bei den Älteren und nicht so Technikaffinen heben, haben wir eine reale Chance, die Verkehrswende zu einer emissionsfreundlicheren Mobilität hinzubekommen.

Eine weitere gesellschaftliche Hürde, die uns aufgefallen ist, ist die kollektive Vereinsamung. Darauf gehe ich nur kurz ein. Das ist der Punkt, dass wir alle in digitalen Bubbles nebeneinanderher leben. Auch wenn wir geografisch eng beieinander wohnen – Stichwörter: Nachverdichtung, Urbanisierung –, wird der persönliche Kontakt immer weniger. Dabei wünschen wir uns alle diesen persönlichen Kontakt. Gerade die Digitalisierung ist, wenn es um die Vereinsamung geht, eine Art Brandbeschleuniger. An der Universität Pittsburgh hat man das untersucht und festgestellt,

dass bei Nutzern, die täglich mehr als zwei Stunden online sind, die Wahrscheinlichkeit doppelt so hoch ist als bei anderen, dass sie sich einsam fühlen.

Das ist die Gemengelage der Herausforderungen, vor denen wir gestanden haben. Nach dem, was Prof. Dr. Priebis vorgetragen hat, stelle ich nun unsere eher operative Sichtweise vor. Wir haben gesagt, dass wir dieses Triell der Herausforderungen bewältigen müssen, um die Menschen dazu zu bewegen, diese neuen Mobilitätslösungen zu nutzen und die Hemmungen abzubauen. Das heißt, wir wollen die erste nachhaltige und soziale Mobilitätslösung für Nachbarschaften schaffen. Das soll wirklich vor der eigenen Haustür aufgebaut werden.

Folie 8: „Die Bestandteile:“

Das sind die Bestandteile: ein Fahrzeugsharing, das nicht bloß als ein Carsharing, sondern als ein wirklich optionales Sharing mit verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten definiert ist. Es werden eine Fahrgemeinschaftslösung, ein Ridesharing und ein Mitbringdienst miteinander kombiniert. Das heißt, es werden bestehende Wege genutzt, um Menschen die Versorgungssicherheit zu bieten, die sie in den Mittelzentren aufgrund des Verschwindens von Nahversorgungsmöglichkeiten nicht mehr haben.

Die Vorteile, die wir damit verbinden: Es spart Geld. Wenn wir uns die Fixkosten eines Autos anschauen, stellen wir fest, dass sie deutlich höher liegen können als die Kosten, die durch die Nutzung der Mobilitätslösungen anfallen – das klassische „Mobility as a Service“. Wir schaffen es dadurch, wieder Kontakte aufzubauen; denn die hinter der Fahrgemeinschaft und dem Mitbringdienst stehende Idee ist, dass das aus der Gemeinschaft heraus erfolgt: Wenn ich samstags einkaufen gehe und weiß, dass Tante Erna von gegenüber X oder Y braucht, kann ich ihr das mitbringen. Wir haben die Möglichkeit des Austauschs, der Kommunikation. Es werden Sachen übergeben; wir sparen dadurch aber auch die doppelten Verkehrswege. Das Gleiche gilt auch hier: Wenn ich samstags einkaufen gehen will und weiß, dass ein anderer Nachbar in dasselbe Geschäft möchte, kann ich ihn mitnehmen. Auch da haben wir wieder den Austausch.

Die Fahrgemeinschaftslösung haben wir aufgrund der Corona-Pandemie erst einmal zurückgestellt, aber wir alle hoffen, dass wir das irgendwann wieder in den Griff bekommen und dann diese Lösung nutzen können. Im Endeffekt ist das nachhaltiger, weil wir versuchen, beim stationsbasierten Sharing lokal emissionsfreie Fahrzeuge bereitzustellen, und bestehende Ressourcen, z. B. die schon vorhandenen Fahrzeuge, effektiver nutzen, indem mehr Leute in einem Pkw fahren und doppelte Verkehrswege vermieden werden.

Fahrgemeinschaften und Mitbringdienste haben wir mit einem Anreizsystem verbunden. Das heißt, die Menschen, die sich in die Gemeinschaft einbringen, bekommen auch etwas für ihre Leistung. Ich glaube, dass wir dadurch die Menschen noch stärker dazu bewegen, zu sagen: Ich kann etwas mitbringen oder jemanden mitnehmen.

Folie 9

Da das relativ abstrakt ist, habe ich hier dargestellt, wie das in einem Quartier aussehen würde – wie gesagt: Quartier der kurzen Wege bzw. Siedlung der kurzen Wege. Die quartierspezifischen Fahrzeuge sollten so stationiert sein, dass die Wege, die zu ihnen führen, kurz sind. Idealerweise sind die Wege kürzer als die zum eigenen Fahrzeug, sodass der Komfortfaktor vorhanden ist. Warum quartierspezifisch? – Ich glaube, wenn wir den Faktor Mensch berücksichtigen wollen, sollten wir die Menschen von vornherein beteiligen. Das heißt, es kommen Beteiligungsformate zum Tragen, bevor die ersten Fahrzeuge dort stehen. Wir fragen also: Wie ist das aktuelle Mobilitätsverhalten? Wie würdet ihr euch die Mobilität in eurem Quartier wünschen? Welche Fahrzeuge in welcher Konstellation sollen es sein?

Sie können sich vorstellen, dass die Antworten, die zurückkommen, so individuell sind wie die jeweiligen Menschen. In einem Quartier wollte man nur Autos haben für das Sharing; in einem anderen haben die Leute gesagt: Wir wollen gar keine Autos mehr, wir wollen elektrische Lastenräder, Fahrräder und Roller. – Ich denke, genau so muss man diesem Bedarf begegnen. Es bringt nichts, wenn man einfach eine standardisierte Lösung bereitstellt, die den lokalen Bedürfnissen gar nicht entspricht. In diesem Quartier gibt es dann auch die Fahrgemeinschaftslösung und den Mitbringdienst. Sie alle können über eine Plattform – keine unterschiedlichen Apps für unterschiedliche Mobilitätsformen – bedient werden.

Ich habe versucht, die Antwort auf die Fragen, die Sie mir im Vorfeld geschickt haben, in meinen Vortrag einzuarbeiten. Eine der Fragen war: Was muss sich bis 2030 ändern? – Ich glaube, ein wichtiger Punkt ist, dass wir versuchen, die individuellen Bedürfnisse der Menschen zu berücksichtigen und die Menschen dort abzuholen, wo sie sind. Noch einmal: Es bringt nichts, die Technologie bereitzustellen, wenn sich die Menschen nicht so weit abgeholt fühlen, dass sie sie auch nutzen. Deswegen sehen wir eine enge Einführungsbegleitung vor, beginnend mit den Befragungen vor dem Bereitstellen der Fahrzeuge. Wenn die Fahrzeuge da sind, gibt es Probier-Parcours. Die Leute können sich auf ein Lastenrad setzen und es ausprobieren, damit sie wissen, wie es ist, damit zu fahren. Viele Leute sind noch nie mit einem Fahrzeug mit Elektroantrieb gefahren.

Das gilt nicht nur für die Hardware, sondern auch für die Software. Wir haben Einführungsveranstaltungen, in denen wir die einzelnen Schritte genau erklären, z. B. wo man sich anmelden muss. Eine Frage, die häufig zurückkommt, ist: Mache ich etwas kaputt, wenn ich auf irgendwas klicke? Passiert da etwas? – Es geht darum, die Möglichkeit zu schaffen, dass die Menschen so etwas ausprobieren, sodass das dann in die Regelnutzung übergehen kann.

Folie 10: „Mit dem Mitbring-Dienst ...“

Hier habe ich den Mitbringdienst dargestellt. Das ähnelt der Funktionsweise des Markttreffs, der vorhin angesprochen worden ist. Über die Lösung „Einkaufslisten erstellen“ kann die Gemeinschaft das aufgreifen, was gewünscht wird. Vor allem wird auch hier das lokale Gewerbe gestärkt. Zumindest bieten wir die Chance, die noch vorhandenen lokalen Gewerbe zu unterstützen. Wir bieten ihnen eine digitale Präsenz. Manche Gewerbetreibende sind nicht technikaffin genug, um einen Onlineshop aufzubauen. Das können wir über dieses Tool einbauen und darstellen. Wir

haben die Möglichkeit, Partnerschaften besonders darzustellen. Auf diese Weise haben die Gewerbetreibenden eine Onlinepräsenz. Wir schaffen eine Win-win-Situation sowohl für die Anwohnenden als auch für die Gewerbetreibenden, die die neue Möglichkeit für sich nutzen können.

Folie 11: „Identifiziertes Potential“

Eine der Fragen war: Wie sieht es mit dem Potenzial aus? Kann man das quantifizieren? – Wir haben im Rahmen der Pilotprojekte, die wir durchgeführt haben, erste Befragungen vorgenommen. Auf der linken Seite der Folie sehen Sie, wie viele der Befragten nach der Vorstellung der Lösung gesagt haben, dass sie bereit seien, das Ganze zu nutzen. Mehr als die Hälfte hat gesagt, dass sie sich das vorstellen können. Präferiert wurde eine Funktionskombination aus dem Sharing vor der eigenen Haustür, dem Mitbringdienst und dem Anreizsystem. Diese Kombination hatte das größte Potenzial. Die Effekte waren – das ist auch noch einmal spannend –: 67 % derjenigen, die gesagt haben, dass sie potenzielle Nutzer seien, würden ihr eigenes Fahrzeug aufgeben. Hier muss man differenzieren: Das bedeutet nicht, dass sie alle Fahrzeuge aufgeben würden, sondern es könnte sich auch um das Zweitfahrzeug handeln, dass sie aufgeben würden, wenn sie eine solche Lösung in der Nachbarschaft hätten. Zusätzlich haben wir als Potenzial identifiziert, dass 1,6 Fahrten pro Woche wegfallen würden, wenn es einen Mitbringdienst gäbe.

Es wird immer die Frage gestellt, ob die Leute überhaupt bereit sind, andere Menschen mitzunehmen oder jemandem etwas mitzubringen. Das Anreizsystem ist tatsächlich ein Faktor, der dazu beiträgt, dass Menschen das machen. 72 % der Menschen haben gesagt, dass sie sich einbringen und jemanden mitnehmen würden.

Folie 12: „Identifiziertes Potenzial“

Zu dem Thema CO₂-Belastung: Wir haben in diesem Quartier mit 900 Wohneinheiten Berechnungen nach dem Handbuch des Umweltamts durchgeführt. Vorher hat die Mobilität dazu geführt – nach den Werten, die angegeben worden sind –, dass pro Woche 2,8 t CO₂ emittiert wurden. Die Zahlen, die wir hier berechnet haben, besagen, dass die Emissionen nachher bei 1,4 t CO₂ liegen. Das wäre eine Reduktion um 1,369 t CO₂.

Folie 13: „Pilotgebiete & Partner“

Zu den Praxisgebieten: In Rüsselsheim am Main bauen wir das gerade in zwei Quartieren auf. Dort wird ein Mitbringdienst eingerichtet. Im Oktober werden die ersten Fahrzeuge dort sein. Es wird ein Lastenradsharing geben. Beim Sharing kommt natürlich ein Opel Corsa-e – Stadt Rüsselsheim – zum Einsatz. In Berlin sind wir im Mierendorff-Kiez aktiv.

Unser Credo ist – das ist es, was ich eben bei dem Markttreff so toll fand –: Wir wollen im Endeffekt das Potenzial der digitalen Technologie und der neuen Mobility-Konzepte nutzen, um die Menschen im echten Leben wieder miteinander zu verbinden und gleichzeitig eine umweltfreundlichere Mobilität zu schaffen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Stellv. Vorsitzende: Herzlichen Dank. – Ich habe bereits angefangen, Wortmeldungen zu notieren. Ich werde Ihnen, wie es auch beim vorangegangenen Vortrag der Fall war, nach drei Wortmeldungen die Gelegenheit zur Antwort geben. Als Erster hat sich schon sehr früh Herr Felstehausen gemeldet.

Abg. Torsten Felstehausen: Frau Weiser, vielen Dank für den tollen Einblick in ein Zukunftsszenario. Was mir so ein bisschen durch den Kopf ging: Haben Sie auch Lösungsansätze für einen Bereich, der außerhalb der urbanen Zentren liegt? Im vorangegangenen Vortrag ist deutlich geworden, wo da die Probleme liegen, also im zweiten und dritten Sektor sozusagen. Kann auch da so etwas funktionieren?

Bei vielen Ihrer Beispiele kam mir mein reales Leben in den Sinn. Jemandem etwas mitzubringen ist eigentlich selbstverständlich. Ich bringe meiner Nachbarin, die schon hochbetagt ist, relativ häufig etwas mit. Ich rufe über den Gartenzaun und frage: „Brauchst du noch irgendwas?“, und sie sagt dann, das und das hätte sie gern noch. Da habe ich bei dem, was Sie von Ihrem Vater erzählt haben, einen Widerspruch entdeckt. Er habe gesagt, ihm sei der Ticketautomat – öffentlicher Nahverkehr – zu kompliziert. Sie bieten ihm jetzt als Alternative eine App, mit der er neue Mobilitätsformen nutzen kann. Wäre es nicht einfacher, Sie würden Ihrem Vater erklären, wie ein Ticketautomat funktioniert, als an der Stelle eine neue Technik zu implementieren?

Ich glaube, es gibt Bereiche, in denen diese Modelle funktionieren, insbesondere in den hoch verdichteten urbanen Zentren. Aber ich sehe darin noch keine tatsächlich tragfähigen Lösungen für den ländlichen Raum. Das gilt auch für die Mitnehm- und Mitfahrprojekte: In Nordhessen gibt es inzwischen etliche sogenannte Mitnahmebänke. Man kann sich auf diese Bänke setzen und darauf warten, dass jemand vorbeikommt und einen zum nächsten Laden oder in den nächsten Ortsteil mitnimmt. Aber das ist keine verlässliche Mobilität. Eine verlässliche Mobilität brauchen wir aber. Ich kann mich dort nicht hinsetzen und mir sicher sein – wahrscheinlich kann ich das auch nicht in Ihrer App eingeben –, dass ich mitgenommen werde und um 10:45 Uhr beim Arzt ankomme. Ich bin darauf angewiesen, dass jemand das liest und sagt: Oh ja, das könnte ich gerade realisieren. – Was mache ich, wenn gerade kein Anbieter da ist? – Ich glaube, wir brauchen in der Mobilität Verlässlichkeit und nicht ein Vorgehen nach dem Prinzip „Schauen wir einmal, vielleicht komme ich noch weg“. Ich erinnere mich noch daran, wie es mir als Jugendlichen beim Trampen durch Europa ging. Da habe ich auch gehofft, dass ich irgendwann mitgenommen werde.

Abg. Klaus Gagel: Vielen Dank für den interessanten Vortrag. Frau Weiser, über einen Punkt stolpere ich ein bisschen. Sie sehen sich als jemanden, der neue Mobilitätskonzepte umsetzt. Sie wollen die sozialen Kontakte in den Nachbarschaften fördern und darüber dann die Verkehre reduzieren. Auf Ihrer Folie 9 weisen Sie auf „quartierspezifische Fahrzeugkonstellationen“ hin. Das heißt, es muss jemanden geben, der sich um die Fahrzeuge kümmert: Fahrräder, Motorräder, Autos. Irgendjemand muss sagen: „Dieses Auto ist gewartet, es steht bereit“, oder: „Der

Auspuff ist kaputt, heute ist das Auto nicht verfügbar, sie können nur das Fahrrad haben.“ Es muss ein Betreiber da sein, der letztlich diese ganze Sache über die App organisiert und dann auch wirtschaftlich arbeitet. Sehen Sie langfristig eine Chance, dass eine solche Lösung wirtschaftlich funktioniert und dass man den Leuten, die in den Quartieren leben, tatsächlich ein solch attraktives Angebot macht, dass ein Umdenken bewirkt wird und die Leute vom eigenen Fahrzeug auf eine solche Sharing-Lösung umsteigen?

Nächste Frage. Der Ansatz, den Sie wählen, ist zunächst einmal folgender: Es spart Geld, es ist nachhaltig, es baut soziale Kontakte auf. Letzteres ist ein ganz wichtiger Punkt. Das heißt, wir sehen bei der Digitalisierung das Problem, dass die Leute vereinsamen, weil sie vor ihrem Endgerät sitzen, aber keinen wirklichen Kontakt zu ihren Nachbarn aufbauen. Sie sehen Ihren Ansatz als eine Möglichkeit, mit der Nachbarschaft in Kontakt zu kommen; Sie brechen also diesen Punkt sozusagen mit auf. Da stellt sich die Frage, ob mithilfe der Attraktivität eines neuen Mobilitätsangebots diese Barriere wirklich überwunden werden kann. Damit ist die Frage verbunden: Gibt es schon irgendwo ein Projekt, bei dem diese Sache tatsächlich schon läuft, oder ist das bisher nur ein Pilotprojekt?

Abg. **Tobias Eckert:** Frau Weiser, ich möchte Fragen zu drei Bereichen stellen. Erste Frage. Sie sprechen sehr viel von Potenzialen. Hier interessieren mich die reale Umsetzung und Erfahrungswerte in dem Bereich. Als ich mir im Vorfeld Ihre Präsentation angesehen habe, habe ich mir überlegt, warum Sie Berlin und Rüsselsheim als Beispiele anführen. Als Sie Ihre Vita geschildert haben, wurde das dann klar. Aber strukturell ist das, was Sie machen, schon anders aufgestellt. Von daher hätte ich gern einen vertiefenden Hinweis von Ihnen. Spannend ist in dem Zusammenhang die Frage, welche Kosten anfallen und wer sie trägt. Am Ende des Tages ist das auch im Hinblick auf solche Projekte und Angebote keine unerhebliche Frage.

Zweite Frage. Sie haben im Zusammenhang mit der Folie 5 zu den New-Mobility-Konzepten relativ hart gesagt, dafür gebe es im ländlichen Raum keine Möglichkeiten. Ich sehe das anders. Ich würde gern von Ihnen hören, warum Sie das sagen. Das, was Sie gesagt haben, war eher auf das Management städtischer Quartiere bezogen, nicht aber auf den ländlichen Raum. Ich glaube schon, dass es da Potenziale gibt, die man heben kann. Die Frage ist, wie wir es bei solchen Projekten nachher über die Wirtschaftlichkeitsschwelle schaffen.

Dritte Frage. Sie haben eben deutlich gemacht, das soll alles über eine App organisiert werden. Sie haben aber den klassischen ÖPNV nicht mit erwähnt. Spielt er in dieser App auch eine Rolle? Wir beschäftigen uns auch in anderen Zusammenhängen mit der Frage, ob man die Fahrten mit dem ÖPNV über eine App organisieren kann, egal wo man ist und wohin man will. Wie ist der ÖPNV bei Ihnen systematisch einbezogen?

Frau **Weiser**: Zu der ersten Frage: Lösungsbereich außerhalb der urbanen Räume. Ja, das ist bewusst so gemacht. Wir wollen nicht der 1.001. Anbieter in den Innenstädten oder in den Großstädten sein, sondern wir bieten Lösungen für das umliegende Einzugsgebiet. Wir haben uns im ersten Schritt auf die Mittelzentren konzentriert, weil dort die Abhängigkeit vom eigenen Fahrzeug weniger stark ist als in den sehr ländlichen Gebieten. Die Lösung an sich ist auf den ländlichen Raum prinzipiell übertragbar. Wir haben immer gesagt, wir wollen die ersten Erfahrungen in den Transition-Bereichen sammeln.

Was das Beispiel mit meinem Vater betrifft: Das liegt nicht nur an der Komplexität, die er da wahrnimmt, sondern auch daran, dass es dort, wo er wohnt, keine direkte Busanbindung gibt. Hier haben wir wieder das Problem der letzten Meile. Da auch die anderen Fragen in die Richtung gehen: Ich möchte noch einmal deutlich machen, dass ich nicht Entweder-oder sage. Das größte Potenzial liegt darin, eine solche Lösung mit dem öffentlichen Verkehr zu verzahnen; denn der öffentliche Verkehr kann nicht den entferntesten Winkel mit der gleichen Taktung bedienen und damit die gleiche Versorgung bereitstellen. Wenn es uns aber gelingt, in den äußeren Bereichen mit solchen Lösungen eine nachhaltige Mobilität herzustellen, und die Menschen auf diese Weise zu Bahnhöfen bzw. zu größeren Knotenpunkten fahren können, haben wir es, glaube ich, geschafft, das Beste aus beiden Welten miteinander zu verbinden. Meine Position ist nicht Entweder-oder, sondern ich möchte eigentlich beides, und das soll sinnvoll miteinander verbunden sein.

Was muss ich machen, wenn keiner da ist, um mich mitzunehmen? – Das war eine Frage, die sich auf die Mitfahrbänke bezog. Das sehe ich genauso. Wir versuchen mit diesem Tool, eine Verlässlichkeit herzustellen. Was das Mitbringen betrifft, ist es so, dass die Kooperationspartner, also das lokale Gewerbe, auch ausliefern. Wenn ich z. B. sage, dass ich am Samstag Mehl, Eier und Milch brauche, weil ich für meine Oma einen Kuchen backen will, und es meldet sich bis zum Tag vorher keiner, greift die Lösung, dass der Liefersdienst eines lokalen Gewerbes das, was ich bestellt habe, mitnimmt. Aber die Waren werden auch nicht einzeln ausgefahren, sondern idealerweise werden zum angegebenen Zeitpunkt alle offen gebliebenen Bestellungen auf einmal erledigt. Hierdurch wird schon eine gewisse Verbindlichkeit geschaffen. Es ist nicht so, dass ich mich auf irgendeine Bank setze und dann warten muss, sondern ich habe vorher die Sicherheit und weiß, ob sich jemand gemeldet hat.

Die soziale Nachbarschaft zu fördern steht absolut im Vordergrund. Zur Betreibergesellschaft habe ich mir die Frage notiert: Wer kümmert sich um das Ganze? – Auch hier ist es so, dass wir lokale Partnerschaften aufbauen. In den Quartieren, in denen wir jetzt starten, ist es so, dass wir mit lokalen Fahrradhändlern Kooperationen geschlossen haben: Wenn Defekte gemeldet werden, holen die die Fahrräder am selben Tag ab, setzen sie instand und führen sie dann in das System zurück. Das ist ähnlich der Instandsetzung von Autos. Da gibt es auch lokale Partner, die sagen: Ja, ich kümmere mich darum, dass es wieder instand gesetzt wird. – Das Problem mit der Betreiberrolle wird auf diese Weise gelöst. Das erfolgt auch zeitnah, sodass man davon ausgehen kann, dass diese Möglichkeiten der Mobilität tatsächlich vorhanden sind, man also nicht das Fahrrad nehmen muss, wenn man eigentlich mit dem Auto fahren will.

Es wurde noch nach dem eigenwirtschaftlichen Arbeiten gefragt und danach, wie die Konstellation vor Ort grundsätzlich ist. Wir arbeiten hier ganz eng mit der Wohnungswirtschaft und mit den Stadtverwaltungen zusammen; denn wir können uns, wenn wir in neue Städte gehen, nicht anmaßen, zu sagen, dass wir genau wissen, wie es dort funktioniert. Deswegen wollen wir mit lokalen Partnern zusammenarbeiten. In der Stadt Mannheim, den umliegenden Einzugsgebieten

und auch in der Stadt Bochum haben wir Partner gefunden, die das im nächsten Schritt mit uns angehen möchten.

Damit verknüpft ist die Finanzierung. Das ist ein kooperativer Ansatz. Die Partner, die wir jetzt gefunden haben, sehen dieses Mobilitätskonzept als einen Teil der Nahversorgung, weswegen dort eine Finanzierungsbereitschaft vorhanden ist. Aber das ist zeitlich begrenzt. Ich glaube, dass man das Potenzial eines solchen Systems am besten heben kann, indem man das Bestreben hat, eigenwirtschaftlich zu agieren; denn auf diese Art und Weise werden wir noch einmal sensibler für das, was die Menschen in den jeweiligen Quartieren wirklich wollen. Nur wenn das bedient wird, was man wirklich will, nutzt man eine solche Möglichkeit auch. Deswegen haben wir die Lösung geschaffen, dass die Finanzierung nur in der ersten Zeit – das ist eine definierte Aufbauphase – erfolgt. Danach soll das idealerweise in einen eigenwirtschaftlichen Betrieb übergehen.

(Abg. Klaus Gagel: Mit Finanzierungen meinen Sie Anfangssubventionen, bis die Sache sozusagen läuft?)

– Genau. – Die nächste Frage, die hier gekommen ist, bezog sich darauf, ob das schon irgendwo läuft. Dazu muss ich ehrlich sagen: Wir haben jetzt den Mitbringdienst, also eine dieser Funktionen, auf den Weg gebracht. In Rüsselsheim am Main sind wir gerade dabei, in zwei Quartieren an die Öffentlichkeit zu gehen. Im Oktober wird es so weit sein. Das eine ist eine größere Mobilitätsstation mit Auto, Lastenrädern und Fahrrädern. In dem zweiten Quartier findet nur ein E-Lastenradsharing statt. Das gleiche Zeitfenster gibt es auch in dem Berliner Quartier. Da wird es ebenfalls ein E-Lastenradsharing geben mit fünf E-Lastenrädern, die sich die Quartiersanwohnerinnen gewünscht haben. Das wird dort realisiert.

Daher kann ich Ihnen jetzt nur Potenziale aufzeigen, die wir den Ergebnissen der Erhebung, die wir zusammen mit der Frankfurt University durchgeführt haben, entnehmen konnten bzw. die uns zurückgespielt worden sind. Vielleicht kann ich Ihnen in der übernächsten Enquetekommission sagen, wie es real angenommen wird und wie die Nutzungszahlen sind.

Zu der Frage nach dem ländlichen Raum: Ich glaube, es ist falsch rübergekommen. Es ist nicht so, dass wir sagen, im ländlichen Raum geht das nicht oder gibt es das nicht, sondern die Aussage bezog sich darauf, dass die Sharing-Möglichkeiten momentan noch nicht im ländlichen Raum angekommen sind. Wie gesagt, nur 4,9 % der Gemeinden im ländlichen Raum verfügen über ein stationsbasiertes Sharing. Ein Free-Floating-Sharing gibt es dort überhaupt nicht. Der Punkt ist, dass diese Möglichkeit momentan noch nicht dort angekommen ist. Ich sage nicht, dass es dort nicht geht. Ich glaube, das hängt mit den Herausforderungen zusammen, die wir dort haben: hohe Abhängigkeit vom eigenen Auto, weil es weniger Nahversorgungsmöglichkeiten gibt. Um zur Schule oder zur Arbeit zu kommen, muss man das eigene Auto nutzen. Trotzdem gibt es dort ein Potenzial, das man perspektivisch heben kann.

Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr: Unsere Applikation ist so gebaut, dass die Schnittstelle offen ist. Das heißt, wir glauben, dass es sinnvoll ist, den öffentlichen Verkehr mit einer solchen Lösung zu verbinden. Das hängt manchmal an den lokalen Verkehrsbetrieben. Das kann ich auch

nachvollziehen. Man greift nicht überall direkt eine neue Lösung auf, sondern das wird noch ein bisschen Zeit brauchen. Aber auch hier sage ich: Das, was am meisten Sinn ergibt, ist die Verzahnung von öffentlichem Verkehr und solchen Mobilitätsangeboten, die vielleicht eine flexiblere Lösung darstellen können.

Zur Kostenfrage: Ich habe schon angedeutet, dass wir die Kosten reduzieren, weil wir nur das bereitstellen, was in den Quartieren wirklich gefordert wird. Ich glaube, dass wir hier kosteneffizienter agieren können. Die Kosten trägt am Ende diese Kombination von Akteuren: die Wohnungswirtschaft, wir und teilweise die Kommunalverwaltung. Wenn wir dieses partnerschaftliche Konstrukt schaffen, bedeutet das, dass die Umsätze, die generiert werden, in gleichem Umfang zurückfließen. Daher besteht auf allen Seiten die Motivation, das so aufzubauen und auszuweiten, dass ein eigenwirtschaftlicher Betrieb möglich sein kann.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Zunächst einmal herzlichen Dank für den wirklich sehr spannenden Vortrag. Hier sind alle Vorträge spannend, aber dieser war besonders spannend. Ich wünsche Ihnen viel Glück; denn ich glaube, da sind schon viel Enthusiasmus und viel Kreativität dabei. Genau so wünschen wir uns das.

Ich war ein bisschen verwundert. Sie bieten Sharing-Modelle an. Ist das eigentlich das Hauptstandbein, und das andere ist nur ein Annex von? Von der Größenordnung her: Ist der Bringservice ein Experiment, oder ist das etwas, das sich selbst tragen kann? – Eigentlich finde ich die Idee, einen Bringservice einzurichten, sehr spannend. Ich weiß aber nicht, ob ich das alles so mischen würde. Vielleicht muss man es am Anfang mischen, damit man die Fördermittel bekommt und sozusagen genug Fleisch am Knochen ist.

An sich sind alle drei Ideen spannend. Die erste Idee mit dem Carsharing ist nicht mehr ganz neu; das gibt es schon. Da würden mich die Zahlen gar nicht so sehr interessieren. Aber wie man einen solchen Bringservice kalkuliert, finde ich sehr spannend; denn wenn ich meiner Nachbarin oder meinem Nachbarn etwas mitbringe, mache ich das zunächst einmal aus persönlicher Sympathie. Das ist sozusagen etwas im gesellschaftlichen Raum, ohne Haftung; das mache ich kostenlos. Ein Dankeschön ist mir da viel wichtiger als irgendetwas anderes, was man vielleicht dafür bekommt.

Deswegen würde mich interessieren, wie Sie das bei einer eigenwirtschaftlichen Lösung kalkulieren wollen: ob das ein Aufschlag, ob das jemals ohne Zuschüsse auskommen kann, ob nur wieder die üblichen Verdächtigen dabei sind oder ob das etwas ist, was alle anspricht. Mich würde auch interessieren, wie Sie da auf die kritische Masse kommen wollen. Diese Frage geht ein bisschen in die Richtung der Frage des Kollegen Felstehausen: Das Ganze geht nur, wenn ich immer ein solch starkes Angebot habe, dass ich mich auf dieses Grundrauschen verlassen kann, also darauf, dass ich jemanden finde, der hineinschaut und mir bis 12 Uhr die Kartoffeln im Jutesack mitbringt. Das ist meine Frage.

Wenn man das sozusagen als ein Geschäftsmodell auf einer App plant und umsetzt, hat das erst einmal viele Vorteile; denn das ist rein elektronisch. Die Abrechnungssysteme sind auch elektronisch. Wenn aber die ersten Reklamationen kommen und Sie eine halbe Stunde am Telefon sitzen, weil die Kartoffeln vielleicht nicht fest, sondern mehlig waren, ist Ihre ganze Kalkulation über den Haufen geworfen; denn es können nur ganz kleine Aufschläge sein. Die Frage geht ein bisschen in diese Richtung: Was ist im Reparaturfall? Wird die Kalkulation dann über den Haufen geworfen? Gibt es schon erste Erfahrungen, dass so ein Modell in der Masse funktioniert, ohne dass Sie hohe Transaktionskosten haben?

Abg. **Katy Walther:** Vielen Dank für den spannenden Vortrag. Ich stehe, ehrlich gesagt, Ihrem Projekt ein bisschen skeptisch gegenüber; denn es gab schon diverse Anläufe. Es gab ein Tool, das man auf die Homepage der Stadt gestellt hat, bei dem sich Leute eintragen konnten, die andere zur Arbeit mitnehmen wollten. Bei uns in Obertshausen – 25.000 Einwohnerinnen und Einwohner – haben sich zwei Leute eingetragen, die jemanden mitnehmen wollten. Es ist nie eine Fahrt zustande gekommen; denn im Endeffekt legen die Leute doch immer Wert darauf, eigenverantwortlich und nach ihrem eigenen Zeitplan zu fahren, und sie wollen sich nicht gern festlegen. Wir hatten in Obertshausen eine Hilfeplattform für Einkaufsdienste gegründet. Das Mitbringen sollte unabhängig davon funktionieren, wie gefahren wird. Es ging im Prinzip um das Angebot, für andere etwas mitzubringen. Das funktioniert sehr gut, aber nicht in der Verknüpfung mit der Mobilität, die man sich dann teilt, sondern es ist eher eine Nachbarschaftshilfe. Es ist eher ein Ehrenamtsmanagement, wie ich einmal sagen möchte.

Für mich lautet die spannende Frage – Sie haben sie zwar schon irgendwie beantwortet, aber für mich noch nicht stichhaltig genug –: Wer bezahlt das zum Schluss? Wer bezahlt diesen Service? Bezahle ich ihn, wenn ich mir etwas mitbringen lasse? Beahlt das eine Gemeinschaft, die sich eine Wohnanlage teilt?

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich habe eine ganz kleinteilige Frage und hoffe, dass sie trotz fortgeschrittener Zeit noch zulässig ist. Auf der Folie 10 ist das Logo von Edeka abgebildet, und Sie schreiben, Edeka kooperiere. Was heißt das konkret? – Ich meine, der Mitbringdienst wird erst interessant, wenn entweder eine Kartenzahlung oder eine Überweisung akzeptiert wird, oder man hat so viel Vertrauen in denjenigen, dem man etwas mitbringen soll, dass das erst einmal ausgelegt wird; man bekommt es ja wieder. Steckt dieser Bezahlvorgang dahinter, oder was bedeutet der Begriff „Kooperation“?

Frau **Weiser:** Die erste Frage bezog sich darauf, ob das Sharing das Hauptstandbein ist oder das andere. Wir sehen die Kombination aus allem als die Mobilitätslösung, die wir voranbringen wollen. Das kann für das eine Quartier bedeuten, dass wir nur das Sharing wollen; es kann für das andere Quartier bedeuten, dass wir nur den Mitbringdienst oder nur die Fahrgemeinschaften

wollen. Ich glaube, diese flexible Gestaltung der Bausteine macht es aus. Das kennen wir von unserem eigenen Mobilitätsbedürfnis: Wenn schönes Wetter ist, möchte ich Fahrrad fahren und wäre nicht so happy, wenn es draußen nur Autos gäbe. Wenn es regnet, würde ich bei einem Sharing-Konzept gern das Auto nutzen. Genauso gut kann es sein, dass ich aus irgendwelchen Gründen nicht selbst in der Lage bin, einkaufen zu gehen. Dann würde ich die Mitbringvariante bevorzugen. Die Lösung ist also, dass wir diese Flexibilität bieten und für die verschiedensten Mobilitätsbedürfnisse ein Angebot bereitstellen möchten. Die Angebote können aber auch einzeln genutzt werden.

Zu den Preisen habe ich vorhin etwas angedeutet.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Die Frage haben Sie geschickt umgangen!)

– Nein. Ich dachte, Sie meinen die Kosten für die Fahrzeuge; Sie meinen aber die Kosten für den Service. Darüber spreche ich gern. – Derjenige, der etwas mitgebracht bekommt, zahlt dafür einen Obolus an denjenigen, der es mitbringt. Das ist eine prozentuale Preisstaffelung. Die Preise liegen zwischen 8 und 12 % des Einkaufswerts. Damit bewegen wir uns absolut im Bereich bestehender Anbieterlösungen, z. B. von Rewe oder Edeka. Das eigene Geschäftsmodell ist provisionsbasiert. Das heißt, der größte Teil dieser Mitbringgebühren geht an denjenigen, der es mitbringt. Der Rest geht an Carré Mobility für die Vermittlung des Ganzen. So ist das aufgebaut.

Dann habe ich mir den Punkt „bilateraler Austausch“ aufgeschrieben. Das bezieht sich wahrscheinlich auf die Übergabe von A nach B.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Wer macht das am Ende?)

– Derjenige, der es mitbringt.

(Zuruf Abg. Dr. Stefan Naas)

– Genau. Im Endeffekt können Sie das selbst gestalten. Von der Höhe des prozentualen Wertes ist es so ausgelegt, dass es keine Gewinnerzielungsabsichten sind. Das betrifft besonders das Mitfahren. Wir müssen aufpassen, dass es keine Schwierigkeiten mit dem Personenbeförderungsgesetz gibt. Es ist praktisch eine Kostenkompensation, weil man sich selbst einbringt und selbst Zeit investiert. Die Idee ist durchaus, dass z. B. Studierende, die Semesterferien haben, eine solche Leistung für die Gemeinschaft erbringen können.

Was das Beispiel in Obertshausen betrifft: Ich kann nachvollziehen, dass die Lösung dazu geführt hat, dass sich nur zwei angemeldet haben. Ich denke, dass wir diesen Punkt durch Beständigkeit adressieren können. Zum Beispiel könnte es kontinuierlich stattfindende Einführungsveranstaltungen vor allem mit Vertretern der Wohnungswirtschaft geben, sodass man nicht immer als externer Nucleus agiert, sondern über einen bestehenden Kommunikationskanal. Deswegen ist es so wichtig, dass wir mit den Vertretern der Wohnquartiere zusammenarbeiten, diese können dann sozusagen die Mieterpost verschicken, und zwar nicht nur einmal. Sie können deutlich machen, dass das nicht nur eine Lösung ist, die sie für kurze Zeit ausprobieren wollen. Das ist vielleicht auch die Antwort auf die Frage, was man sich wünschen würde: dass wir eine Beständigkeit

hineinbekommen und sagen können: Wir machen nicht nur Pilotprojekte, sondern alle unsere Projekte sind darauf ausgerichtet, dass sie langfristig laufen, um gerade in den Gebieten die ersten Hürden zu überwinden.

Frau Prof. Dr. Lenz hat gefragt, was im Zusammenhang mit Edeka „Kooperation“ bedeutet. Es bedeutet zum einen – das hatte ich angedeutet –: Hinter Edeka steht ein Franchise-System; es ist also ein lokaler Gewerbetreibender, der sich bereit erklärt hat, die Kooperation einzugehen. Die übernehmen das Kommissionieren. Es ist eigentlich so, dass man, wenn man für andere einkaufen geht, die Waren selbst einpacken müsste. Das ist natürlich mit Aufwand verbunden. Den übernimmt man bei Edeka und sagt: Wir kommissionieren die Ware. – App-seitig funktioniert das System so, dass die Einkaufsliste dorthin geschickt wird. Die Kolleginnen und Kollegen dort packen das Ganze ein, und es muss nur noch mitgenommen werden.

Zum anderen würde, wenn sich aus der Gemeinschaft niemand bereit erklärte, die Einkäufe abzuholen, weil die Bestellung z. B. zu kurzfristig eingestellt wurde, Edeka einspringen und die kommissionierte Ware demjenigen, der die Einkaufsliste eingestellt hat, liefern.

Den Punkt mit dem Bezahlen habe ich noch gar nicht erwähnt – dabei ist das eigentlich eines unserer Alleinstellungsmerkmale –: Wir haben im Hintergrund ein Treuhandkonto bei der GLS Bank aktiviert. Die gesamte Bezahlung wird über dieses Treuhandkonto abgewickelt. Derjenige, der eine Einkaufsliste mit Waren im Wert von 25 € einstellt, hat 25 € im reservierten Bereich dieses Treuhandkontos. Das bedeutet, dass sich derjenige, der die Waren mitbringt, sicher sein kann, dass diese 25 € da sind. Sobald das Mitgebrachte übergeben ist, wird das Geld von dem Bereich für reservierte Guthaben an den, der das mitgebracht hat, überwiesen. Das ist komplett digital nachvollziehbar.

Das ist im Endeffekt eine Art Pay Pal mit einem zusätzlichen Sicherheitsverfahren; denn jeder Nutzende hat sozusagen ein Mobilitätsguthaben in seinem Bereich, das er vorher aufladen kann. Wenn er ein Gesuch einstellt, geht von diesem Guthaben etwas in den reservierten Bereich, so dass der andere weiß: Okay, die 25 € sind da. Ich gehe einkaufen, ich bezahle das Ganze und bekomme bei der Übergabe das Geld. – Es ist also ein Sicherheitsfaktor vorhanden. Diejenigen, die das mitgebracht haben, bekommen die Mitbringgebühr auf dieses Konto. Von dort kann man es sich auszahlen lassen.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Das ist keine echte Frage, sondern eine Anmerkung. Ich stelle fest, es kommen dann noch mehr Dienstleister ins Spiel. Das heißt, eigentlich müssten noch mehr Kosten entstehen. Mir ist immer noch nicht klar, wie das Kostenmodell, das Sie da aufbauen, funktionieren kann; mit dieser Vielzahl von Transaktionen, die stattfinden und die von irgendjemandem gemanagt werden müssen. Vielleicht machen wir es in der Kaffeepause, es ist wahrscheinlich etwas komplexer.

Frau **Weiser**: Durch die Bank kommt nichts Zusätzliches hinzu. Das sind normale Transaktionsgebühren, die sowieso anfallen würden. Die sind aber bei diesen prozentualen Werten berücksichtigt. Aber wir können in der Kaffeepause gern noch einmal darüber sprechen.

Abg. **Gernot Grumbach**: Ich möchte erst einmal ein Kompliment machen; denn das ist ein interessantes Geschäftsmodell. Ich würde auch mein Bauchweh zurückstellen, das ich noch ein bisschen habe, weil Sie im Prinzip das, was in meiner Hausgemeinschaft normal ist, in ein Geschäftsmodell verwandelt haben. Ich glaube, so etwas haben alle gedacht.

Ich möchte Sie bitten, dass wir von Ihnen, bevor wir unsere Schlussergebnisse vorlegen – also irgendwann in einem Jahr; Sie brauchen nicht persönlich hierherzukommen –, eine kurze Mitteilung bekommen, wie es da, wo es das gibt, funktioniert hat. Ich habe mir Ihre Folie 11 angeschaut, auf der die Effekte aufgelistet sind. Nun bedauere ich es sehr, dass Frau Prof. Schäfer heute nicht anwesend ist; denn sie könnte vielleicht mehr dazu sagen. Ich glaube nämlich, dass Sie in die klassische Schweigespirale gefallen sind. „Schweigespirale“ heißt, die Leute sprechen bei Umfragen tendenziell nicht über das, was sie tun. Deswegen fände ich es gut, wenn wir in einem Jahr – so lange tagen wir allemal noch – einen kurzen Zwischenbericht darüber bekämen, wie es funktioniert hat. Das ist schließlich ein Unterschied.

Frau **Weiser**: Gerade der Bezug zur Wissenschaft ist ganz wichtig: dass man die Praxis mit der Wissenschaft verzahnt. Es ist auch unser Anliegen, die Zahlen zu überprüfen und zu sehen, wie die reale Umsetzung und die reale Annahme der Lösung in den Quartieren aussehen. Deswegen lassen wir die Umsetzung in den Quartieren wissenschaftlich begleiten.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Weiser. – Ich denke, das war ein sehr spannender Vortrag. Das hat man auch an den zahlreichen Rückfragen gemerkt. Insofern sind wir auch gespannt, wie es mit Ihrem Projekt weitergeht.

Wir machen gleich mit dem nächsten Vortrag weiter. Das Wort hat jetzt Bertram Hilgen, der ehemalige Oberbürgermeister der Stadt Kassel, Mitglied der Expertenkommission „Zentrale Orte und Raumstruktur“ des Landes Hessen.

Herr **Hilgen**: Verehrte Frau Vorsitzende, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bin gebeten worden, etwas über das Verhältnis von Landesplanung und Regionalplanung auf der einen Seite und dem öffentlichen Personennahverkehr und dessen Förderung auf der anderen Seite vorzutragen. Das schließt sich sehr gut an das an, was Herr Prof. Priebes gesagt hat. Ich will das nur ein bisschen auf die hessischen Verhältnisse konzentrieren und fokussieren.

Der Grund, weswegen ich hier stehe, ist sicherlich nicht der Umstand, dass ich einmal Oberbürgermeister oder Regierungspräsident war, sondern ist der Umstand, dass ich einer von fünf Mitgliedern in der vom Wirtschaftsministerium eingerichteten Expertenkommission war, die sich im Zusammenhang mit der vierten Fortschreibung des Landesentwicklungsplans mit den Mittelzentren und ihrer Aufgabe sowie der Optimierung des Umgangs zwischen den Mittelzentren befasst hat. Das wird einen kleinen Teil meiner kurzen Ausführungen betreffen.

Ich möchte die gesetzlichen Grundlagen mit Blick auf die Ziele für die Raumordnung und die Landesentwicklungsplanung sowie die Regelungen in Hessen für den öffentlichen Personennahverkehr gegenüberstellen. Auch werde ich etwas über die Instrumente sagen, die das Land aus diesem Regelungstopf schöpfen kann, um gemeinsam mit den Gebietskörperschaften, den Städten und Gemeinden, den Verkehrsträgern sowie den Nahverkehrsverbünden etwas zu bewegen.

Ich weise deutlich darauf hin, dass eine Reihe von Instrumenten im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung ausgestaltet ist. Das heißt, das Land kommt durch Weisung nicht sehr weit, sondern das muss ein kooperativer Prozess sein, was auch das Ziel und den Zweck der Veranstaltung deutlich macht.

Am Ende will ich noch etwas zu den Finanzen sagen. Ziele und gesetzliche Regelungen sind gut. Schlussendlich ist aber entscheidend, wie viel Mittel die Beteiligten Bund, Länder und Gemeinden bereitstellen, damit der ÖPNV in Deutschland und auch in Hessen seine Maßnahmen umsetzen kann.

Präsentation Herr Hilgen siehe Anlage – Folie 2: „Landesentwicklungsplan 2020/ÖPNV-Gesetz“

Ich habe Ihnen auf der ersten Folie die Ziele, geronnen in Gesetze und Vorschriften, dargestellt, auf der linken Seite den Landesentwicklungsplan. Er ordnet sich in das ein, was die Raumordnung auf Bundesebene vorgeschrieben hat. Die Ministerkonferenz für Raumordnung hat einige Leitbilder formuliert. Eines davon sind gleichwertige Lebensverhältnisse durch die Versorgung mit Dienstleistungen der Daseinsvorsorge in ganz Deutschland und damit auch in Hessen. Dazu gehört ausdrücklich die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten für alle Bevölkerungsgruppen. „Alle Bevölkerungsgruppen“ meint nicht nur die Frage, ob man vom Land kommt, ob man in der Stadt ist oder ob man einen dicken oder einen dünnen Geldbeutel hat, sondern beinhaltet auch die Frage, dass Menschen, die mobilitätseingeschränkt sind, den öffentlichen Personennahverkehr nutzen können müssen. Insofern: für alle Bevölkerungsgruppen.

Die demografischen Verhältnisse ändern sich in Deutschland und in Hessen. Das muss natürlich in die Regionalplanung aufgenommen und dort, wo Regelungen nötig sind, auch gesteuert werden. Eine Veränderung, beispielsweise ein stärkerer Zuzug in verstädterte Bereiche, führt dazu, dass auch für den öffentlichen Personennahverkehr geänderte Rahmenbedingungen und Ziele geschaffen werden müssen.

Ich möchte an dieser Stelle einfügen: Ein Ziel der Landesplanung muss sein – das ist es auch –, eine Entleerung der ländlichen Räume möglichst zu verhindern. Warum? Viele Menschen gehen weg, aber nicht weil es ihnen auf dem Land nicht mehr gefällt, sondern weil sie sich Arbeit und

Wohlstand in den Städten erhoffen und weil sie eine gute soziale und kulturelle Infrastruktur eher in den Städten als auf dem Land sehen. Umgekehrt hat das natürlich auch unter dem Aspekt der ökologischen Fragestellungen negative Wirkungen. Es macht wenig Sinn, neue Wohnungen in Ballungszentren in unserem Bundesland oder an anderen Stellen für viel Geld mit einem hohen CO₂-Verbrauch, mit Landschaftsverbrauch zu bauen, und auf dem Land, in den kleinen Mittelzentren oder in den Dörfern stehen die Häuser leer und werden am Ende abgebrochen. Das kann keine vernünftige Zielstellung sein. Deswegen ist die Frage des ländlichen Raumes für die Regional- und Landesplanung zentral.

Ein wesentlicher Bestandteil der Regional- und Landesplanung ist der öffentliche Personennahverkehr. Sie sehen auf der rechten Hälfte der ersten Folie, dass die Stärkung des ÖPNV eine wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrs in Stadt und Land ist, dass eine ausreichende Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge entsprechend der Nachfrage und den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gewährleisten ist und dass die Umweltverträglichkeit gesteigert werden muss.

Folie 3: „Landesentwicklungsplan 2020/ÖPNV-Gesetz“

Der Landesentwicklungsplan, der in diesem Jahr in seiner vierten Fortschreibung in diesem Hause beraten worden ist, sieht ausdrücklich auch vor, dass die ländlichen Siedlungsstrukturen durch verbesserte Mobilitätsangebote gestärkt werden müssen. Das ist nicht alles, was den ländlichen Raum stärken soll, aber ein ganz zentraler Punkt. Wenn ich nicht zur Arbeit ins Mittelzentrum oder ins Oberzentrum, mit dem öffentlichen Nahverkehr nicht ins Theater fahren kann oder nicht zum Arzt, zum Facharzt komme, dann stellt sich die Frage: Bin ich hier noch richtig aufgehoben? – Genau das können der öffentliche Personennahverkehr und eine vernünftige Vernetzung ein Stück weit leichter machen.

Dabei haben die Mittelzentren im ländlichen Raum eine besondere Bedeutung. Sie alle kennen das. Das Zentrale-Orte-System bedeutet, dass es eine Arbeitsteilung zwischen den Städten unterschiedlicher Größenordnung gibt. Nicht in jedem Dorf muss alles da sein, aber alles muss erreichbar sein. Die Mittelzentren halten für einen bestimmten Bereich die Versorgung mit zentralen Einrichtungen, Schulen, die ärztliche Versorgung, Post etc. vor und müssen erreichbar sein, wenn sie ihre Aufgabe wahrnehmen wollen.

In den Verdichtungsräumen – das ist der zweite Punkt auf der linken Seite – ist zur Reduzierung der Verkehrsbelastung ein leistungsfähiges Verkehrssystem erforderlich. Prof. Priebes hat gesagt, dass die Verkehrsvermeidung auch bei der Entwicklung der Siedlungsstrukturen eine ganz zentrale Rolle spielt.

Der letzte Punkt: Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Achsen, insbesondere schienengebundene Regional- und Nahverkehrssysteme. Wir haben das in dem ersten Vortrag deutlich vernommen.

Folie 3: „Ziele der Landes- bzw. Regionalplanung und Regeln für die Entwicklung des ÖPNV sind kompatibel und ergänzen einander. § 13 ÖPNV-Gesetz ist beachtet.“

Ich stelle auf der nächsten Folie aus meiner Sicht fest, dass das, was gesetzgeberisch im Landesentwicklungsplan und im ÖPNV-Gesetz als Grundsätze verankert ist, miteinander kompatibel ist. Das muss es auch sein; denn § 14 Abs. 3 des ÖPNV-Gesetzes schreibt vor, dass die Landes- und Regionalplanung auf die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs Rücksicht zu nehmen und sie ihrerseits in die eigenen Regelungswerke zu integrieren hat.

Jetzt wird es ein bisschen spannender. Es geht nämlich um die Frage, wie die miteinander kompatiblen und wahrscheinlich auch unstreitigen Ziele realisiert werden können.

Im ÖPNV-Gesetz gibt es – das wissen Sie – die regionalen und lokalen Nahverkehrspläne, die in kommunaler Selbstverwaltung aufzustellen und fortzuschreiben sind. Daran ist das Land insofern beteiligt, als man sich mit ihm abstimmen muss. Das bedeutet aber nicht, dass das Land sagen kann: In den Nahverkehrsplan kommt dieses und jenes hinein, und das kommt heraus. – Es gibt aber einen Diskurs zwischen den Verkehrsträgern, also den Städten und Gemeinden einerseits und den Verkehrsverbünden andererseits, und dem Land über die Nahverkehrspläne.

Der nächste Punkt sieht vor, dass für die mehrjährige Finanzierung der Verkehrsverbünde zwischen dem Land und den Verkehrsverbünden Budgetvereinbarungen getroffen werden. Es ist vernünftig, dass das nicht jedes Jahr gemacht wird, sondern für einen längeren Zeitraum, weil natürlich auch die Nahverkehrsverbünde ihre Leistungen nicht Jahr für Jahr, sondern über mehrere Jahre hinweg einkaufen. Wenn dann die Finanzierung kürzer ist als die Verpflichtung, bringt das ein naheliegendes Problem mit sich. Das wird angegangen, indem man die Budgets für mehrere Jahre vereinbart. Bei der Vereinbarung von Budgets – dabei geht es um viel Geld – kann man miteinander darüber sprechen, was mit den Budgets gemacht wird, beispielsweise wie häufig die Buslinien von einzelnen Orten in ein Mittelzentrum, von einem Mittelzentrum in ein Oberzentrum oder zu einem Knoten des öffentlichen Personennahverkehrs fahren sollen.

Das Land hat das Mobilitätsförderungsgesetz mit einem Gesamtvolumen von 100 Millionen € beschlossen. Wenn ich es richtig verstanden habe, gibt es 50 Millionen € für den ÖPNV und die andere Hälfte für den Straßenbau bzw. die Instandsetzung der vorhandenen Straßen. Im Rahmen des Katalogs dessen, was mit dem Mobilitätsförderungsgesetz gefördert wird, besteht natürlich auch die Möglichkeit des Landes, Einfluss auf das zu nehmen, was im Land mit diesen Mitteln geschieht.

Damit komme ich zu einem Punkt, der hier vielleicht nicht so intensiv diskutiert worden ist, wohl aber mit den Kommunalen Spitzenverbänden im Zusammenhang mit dem Thema der Zentralen Orte. Ein Zentraler Ort, ein Mittelzentrum ist ein Ort, der idealtypischerweise die Infrastruktur für einen Raum vorhält, den er mitversorgt, beispielsweise im Bereich Ärzte, Schulen, Gesundheitswesen etc. Davon gibt es in Hessen viele.

Es gibt zwei Typen von Mittelzentren, die den idealtypischen Zuschnitt eines Mittelzentrums nicht haben. Das eine sind Mittelzentren im südhessischen Ballungsgebiet, die alles haben, was ein

Mittelzentrum haben muss, außer einem Einzugsbereich, weil die Grenze dieses Mittelzentrums das nächste Mittelzentrum ist. Das heißt, da gibt es keinen Mitversorgungsbereich. Das andere, eher im ländlichen Bereich angesiedelte unvollständige oder unvollkommene Mittelzentrum ist eines, das typischerweise die Funktion eines Mittelzentrums nicht vollends hat. Sie sind zu schwach aufgestellt. Für beide Gruppen – das haben das Wirtschaftsministerium und der Landtag, so wie ich das verstanden habe, im Landesentwicklungsplan auch akzeptiert – besteht eine Verpflichtung zur Kooperation, wenn man Mittelzentrum bleiben will.

Ein Mittelzentrum ist durch den kommunalen Finanzausgleich, wie Sie wissen, besser ausgestattet als eine Stadt, die kein Mittelzentrum ist. Um das auszugleichen, muss eine Kooperation in unterschiedlichen Feldern stattfinden. Ein Punkt könnte die Frage der Regelung des örtlichen oder grenzüberschreitenden Verkehrs sein, indem das, was man nicht macht, nämlich jemanden mitzuversorgen, durch eine solche Vereinbarung ergänzt wird, um zu rechtfertigen, dass man im kommunalen Finanzausgleich Mittelzentrum bleibt und deswegen auch mehr finanzielle Möglichkeiten bekommt.

Ein weiteres Instrument zur Umsetzung der Ziele sind möglicherweise auch Staatsverträge, die man mit den Nachbarbundesländern zur Förderung des ÖPNV abschließen könnte. In der Raumordnung ist das bereits zum Teil geschehen, nämlich dann, wenn die Verkehrsbeziehungen, die letztlich auch ein Stück weit die Lebensverhältnisse widerspiegeln, über die Landesgrenzen hinausgehen, und zwar im Bereich Südhessen mit Rhein/Neckar und im Bereich Nordhessen mit Niedersachsen. Das wird man sich anschauen müssen, insbesondere auch mit Blick auf die Bereitschaft der anderen Bundesländer, das zu tun. Es wäre vernünftig, wenn staatliche Organisation nicht da endet, wo die Landes- oder die kommunale Grenze endet, sondern Bezug nimmt auf die Lebensverhältnisse der Menschen. Die überschreiten eben häufig die Landesgrenzen.

Folie 4: „Schwerpunkte bis 2030“

Die Schwerpunkte bis 2030 stehen fest. Ihr Auftrag besteht darin, sich die Entwicklung der Mobilität bis in das Jahr 2030 anzuschauen. Das bedeutet die Stärkung des ländlichen Raumes, insbesondere der Mittelzentren. Ich habe das bereits angesprochen. Dabei ist die Frage: Wie konkret macht man das?

Man kann sagen: Von jedem Ort, der zu einem Mittelzentrum gehört, fährt einmal in der Stunde oder alle zwei Stunden – das ist dann eine Frage der politischen Einschätzung – ein Bus in das Mittelzentrum und von dort zu jeder Stunde zu dem nächsten großen Verkehrsknoten. Das kann man mit den Instrumenten regeln, die zur Verfügung stehen. Im LEP sind 45 Minuten vorgesehen. Der Nordhessische Verkehrsverbund sagt: jedes Dorf eine Stunde. Jedes Dorf im Bereich des Nordhessischen Verkehrsverbunds wird im Stundentakt an das Mittelzentrum angeschlossen. Auch der VDV, der vor der letzten Landtagswahl seine Forderungen für den neuen Landtag, also für Sie, formuliert hat, sieht einen solchen Stundentakt vor. Das ist in den Nahverkehrsplänen regelbar und aus meiner Sicht in den Vereinbarungen zur Finanzierung der regionalen Verkehrsverbünde zu regeln.

Dann geht es um den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in den Verdichtungsräumen und Hochverdichtungsbereichen, also im Wesentlichen im Bereich der südhessischen Städte und Gemeinden um Frankfurt herum.

Auch die Staatsverträge sind angesprochen. Da kann man sich das zum Vorbild nehmen, was im Bereich der Raumordnung in Hessen und im Neckarraum getan wird.

Damit komme ich zum letzten Punkt – er ist für alles entscheidend; das können Sie sich vorstellen –, nämlich zu der Frage, wie man das alles finanziert.

Es gibt Regelungen, die im ÖPNV und in der Landesplanung kompatibel sind. Es gibt übereinstimmende Ziele. Die sollten aus meiner Sicht noch konkretisiert werden, indem man sie auch quantifizierbar macht. Damit stellt sich die Frage, wie das zu finanzieren ist.

Ich habe Ihnen auf der letzten Folie aufgeschrieben, wie das in unserem Bundesland aussieht. Wir haben aus dem Mobilitätsförderungsgesetz 50 Millionen € für den ÖPNV. Die Debatte kennen Sie besser als ich. Neue Schienenfahrzeuge werden damit nicht gefördert. In meiner Heimatstadt, in Kassel, gibt es im Moment eine große Diskussion über den Klimaschutzrat. Frau Müller kennt das. Es wird gesagt: Wir halbieren die Taktzeiten. – Das heißt, dann fährt die Straßenbahn nicht mehr alle zehn, sondern alle fünf Minuten. Es ist berechnet worden, was man dafür braucht. Man braucht 40 neue Straßenbahnen. Mittlerweile kostet eine Straßenbahn 3 Millionen €. Dafür müsste der Verkehrsträger allein insgesamt 120 Millionen € aufbringen. Ich rede jetzt nicht vom Bau der neuen Gleise, von den Werkstätten etc. Ich glaube, Sie sollten noch überlegen, was, wenn man gerade in den Bereichen, in denen schienengebundener Verkehr ausgebaut werden soll, im Mobilitätsförderungsgesetz in den möglichen Förderkatalog aufgenommen wird.

Dann geht es – dabei geht es um richtig viel Geld – um die Finanzierung der Aufgabenträger des lokalen und regionalen Verkehrs. Von 2017 bis 2021 gibt es Gesamtmittel in Höhe von fast 4 Milliarden €. Der größte Teil kommt von Bund, nämlich fast 80 %. Der kommunale Finanzausgleich – das versteht ein ehemaliger Oberbürgermeister eigentlich als kommunale Mittel; das sehen Sie mir bitte nach – trägt knapp 18 % dazu bei. Außerdem haben wir noch einen überschaubaren Anteil des Landes. Man muss darüber nachdenken, ob die Mittel ausreichen.

Der letzte Punkt ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, bei dem der Bund zugesagt hat, die Mittel aufzustocken, nämlich 1 Milliarde € ab diesem Jahr und 2 Milliarden € ab 2025. Allerdings sind die angemeldeten Vorhaben – Stand 2020 – bei knapp 30 Milliarden €, die noch nicht abfinanziert sind.

Meine kurze Zusammenfassung ist: Die gesetzlichen Regularien sind kompatibel. Sie sollten von den Beteiligten ein Stück weit konkretisiert werden; das sind das Land und die Kommunen sowie die Verkehrsverbünde. Im Zusammenhang mit dem, was man gemeinsam an Maßnahmen anstreben will, muss kompatibel dazu die Finanzierungsfrage gelöst werden.

Damit danke ich Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Stellv. Vorsitzende: Auch von meiner Seite einen ganz herzlichen Dank für den interessanten Vortrag. – Wir kommen jetzt zur Fragerunde. Als Erster hat sich der Abg. Grumbach gemeldet.

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich würde gerne in das Kernproblem der Landesplanung vorstoßen. Wir haben bei der Verkehrspolitik zum Teil den Punkt, dass wir Folgen bewältigen, die die Planung, die Siedlungspolitik mitproduziert hat. Wir haben ein Grunddilemma, das wir alle seit Jahrzehnten immer wieder wälzen, nämlich dass wir auf der einen Seite Verfechter einer klaren kommunalen Selbstbestimmung sind und dass es auf der anderen Seite – ich erinnere nur an Hans Oettinger – Landesplanungsideen gab, die versucht haben, das Ganze im Zaum zu halten und Rahmenbedingungen zu schaffen. Dazwischen gibt es ein Gleichgewicht, das im Laufe der letzten 30 Jahren einmal so und einmal so gelöst worden ist, verstärkt durch die Tatsache, dass auch die Finanzströme – egal, ob aus der Einkommensteuer oder der Gewerbesteuer – ein bisschen mit der Siedlungspolitik zusammenhängen.

Meine Grundfrage wäre ein Bewertungsversuch: Würdest du sagen, dass der heutige Status dieses Gleichgewichts gut ist? – Herr Prof. Priebes hat ein bisschen eine Andeutung gemacht und gesagt: Leute, denkt als Landesgesetzgeber noch ein bisschen stärker über die Rahmenbedingungen nach! – Oder würdest du sagen, da ist er zu hart, und es funktioniert? – Ich halte das für eine offene Frage, weil so viel daran hängt.

Die zweite Frage, die daran anschließt, ist – das ist in dem Beispiel der erzwungenen Kooperationen schon angedeutet worden –, ob man nicht noch stark ein Element schaffen muss, damit die Kooperation oder die Häufigkeit zur Kooperation deutlich größer wird; denn viele Probleme lassen sich in den Gemeindegrenzen überhaupt nicht lösen.

Abg. **Tobias Eckert:** Ich habe weniger eine Frage, sondern möchte zwei Punkte ansprechen, die ich in deinem Vortrag sehr spannend gefunden habe.

Das eine Thema sind die Staatsverträge. Es ist tatsächlich so, dass die Lebenswirklichkeit von Menschen im Rhein-Main-Gebiet im Zweifel eine völlig andere ist, als wir Mobilität organisieren. Der Hinweis, dann müsse der Verkehrsverbund sozusagen einen grenzüberschreitenden Verkehr für den Bereich des ÖPNV machen, geht ein Stück weit fehl, weil wir aus Hessen heraus manchmal ins Nichts kommunizieren, um es einmal salopp zu formulieren, weil es in Bayern oder woanders den passenden Widerpart nicht gibt. Daher ist die Idee, wie wir Mobilität insgesamt mit einem Staatsvertrag klären, vielleicht ein klügerer Weg, als dass wir jedes Mal einzeln etwas machen. Wir müssen einen klaren Rahmen haben. Das letzte Mal war das ein Staatsvertrag mit Bayern für einen Brückenneubau an der Autobahn in Mainflingen, nachdem wir alle erst einmal geschaut haben, wo das liegt.

Das Zweite ist, die Quantifizierungsaspekte im Landesentwicklungsplan festzuschreiben. Vielleicht könntest du noch ein, zwei Sätze dazu sagen. Das halte ich schon ein Stück weit für die

Abkehr von dem Textbaustein, den wir ganz oft bekommen: Im ÖPNV-Gesetz steht, dass die Träger des ÖPNV die Kommunen sind usw. – Eine Planungsidee des Landes wäre zu sagen: Auch für die Gebietszuordnungen – Grundzentrum, Mittelzentrum usw. – ist die Taktung des ÖPNV ein quantitatives Kriterium. – Wir müssten dann über die Frage diskutieren, was das nachher für den Finanzierungsrahmen bedeutet. Das halte ich für eine spannende Vorgabe, weil das Land dann tatsächlich in die Verantwortung gehen und sagen würde: Da setzen wir ein Ziel, das auf einer Zeitschiene zu realisieren ist. – Da sehe ich auch das Land noch in der Verantwortung, das auch in der Finanzierung voranzutreiben.

Diese beiden Punkte finde ich besonders spannend. Das Thema Taktungsvorgabe und die Frage, wie wir in diesem Bereich vorankommen, halte ich für diskussionswürdig.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Ich fand das eine hervorragende Ergänzung zu dem Vortrag von Herrn Priebs, der das Ganze stärker heruntergebrochen und auch die Bedeutung der Mittelzentren aufgezeigt hat, die ich bei der ganzen Verkehrsentstehung für wahnsinnig zentral halte, gerade beim nicht metropolitanen Raum bzw. zumindest außerhalb der Kernräume. Ich finde insbesondere auch die Frage der Quantifizierbarkeit sehr wichtig. Dies führt mich zu drei Fragen.

Bei den Zielen der Regional- und Landesplanung, die Sie uns vorgestellt haben, habe ich das Thema Klimaschutz und Verkehrswende vermisst. Gibt es dort Zielvorstellungen? Wenn wir über quantitative Vorgaben nachdenken, wäre es durchaus auch denkbar zu sagen, dass wir bestimmte Werte im Sinne von Vermeidung von CO₂-Emissionen haben wollen, anstatt zu sagen, dass wir eine bestimmte Menge an Verkehrsangeboten des ÖPNV haben wollen.

Die zweite Frage. Für mich ist ein ganz zentraler Punkt, der sich auch durch die ganzen Diskussionen zieht, was ÖPNV überhaupt ist. Gelegentlich wird vom Umweltverbund gesprochen. Es wird alles daruntergepackt, was nicht Auto ist. Auch geteiltes Autofahren usw. ist Umweltverbund. Bei Ihrem Vortrag war klar: Neben der regionalen Landesplanung gibt es das ÖPNV-Gesetz. Sie sollen miteinander kombinierbar sein. Müsste man da nicht weiterdenken? Müsste man da nicht sagen, wir brauchen eigentlich ein Gesetz, das nicht nur den ÖPNV im engeren Sinne regelt, sondern das versucht, auch das einzubeziehen, was Rad- und Fußverkehr und moderne Dienstleistungen sein können? Dabei sollte man auch darauf achten, dass das mit den übergeordneten regionalplanerischen Zielen übereinstimmt.

Bei Ihrem Beispiel zu Kassel mit den Tramlinien und der Verdopplung des Tramangebots habe ich überlegt: Das wäre eine Möglichkeit, wie man reagiert, wenn man nur über den ÖPNV nachdenkt. Aber wenn man breiter denkt, könnte es auch sein, dass man das Fahrradfahren so attraktiv macht, dass man die Ziele damit möglicherweise viel eher erreicht als mit Straßenbahnen. Denkt man dadurch, dass man nur über den ÖPNV redet, nicht zu eng? Müssen wir da nicht breiter denken?

Die dritte Frage. Das Ganze hat auch Konsequenzen hinsichtlich der Finanzierung. Wenn die Finanzierung grundsätzlich nur zum ÖPNV läuft, bedeutet das, dass wir an der Stelle auf ein

wesentliches Finanzierungsinstrument für andere Verkehrsmittel verzichten. Wenn wir das Ziel der multioptionalen Mobilität haben, stellt sich die Frage, ob man das nicht mit einbeziehen müsste.

Sie haben auf Nahverkehrspläne rekurriert. In regionalen Nahverkehrsplänen gibt es im Wesentlichen den ÖPNV. Bei lokalen Nahverkehrsplänen hingegen steckt man sich mitunter zumindest das Ziel, Multimodalität zu fördern. Auf kommunaler Ebene ist man durchaus dabei zu überlegen, wie man Fahrrad, Fußverkehr usw. da zentral mit einbeziehen kann.

Herr **Hilgen**: Die Frage, wie das Verhältnis von Bebauungsplan, Flächennutzungsplan, Regionalplan und Landesplan ist, beinhaltet am Ende immer auch die Frage, wo man hier steht. Ich als jemand, der einen Großteil seines beruflichen Lebens im kommunalen Bereich verbracht hat, habe die Grundeinstellung – das sehen Sie mir bitte nach –, dass das, was für einen Ort besser ist, am besten auch dort entschieden wird, weil die Sachkenntnis und die Frage der Durchsetzbarkeit dort stärker vorhanden sind. Das bedeutet aber nicht, dass man nicht klare Rahmensetzungen haben muss. Das mag falsch oder richtig sein. Aber ich werde meine Meinung dazu in meinem hohen Alter nicht mehr ändern. Die Grundidee ist, dass das, was örtlich zu regeln ist, örtlich geregelt wird, dass das, was regional zu regeln ist, regional geregelt wird und dass die oberste Ebene, also der Landtag und die Landesregierung, die großen Leitplanken festsetzt. Darunter muss sich das Ganze dann entwickeln.

(Abg. Gernot Grumbach: Brauchen wir mehr Leitplanken? Das war die Frage!)

– Das kommt auf die Ziele an, die man realisieren muss. Ich glaube, es ist immer besser, dass man versucht, die Leitplanken gemeinsam zu entwickeln und durchzusetzen, weil dann der Widerstand auf der anderen Seite kleiner ist.

In diesem Zusammenhang ist auch die Frage ganz maßgeblich, wer das finanziert. Ich spreche jetzt vom goldenen Zügel, wenn ich sage: Wenn ihr einen Takt von einer Stunde einführt, dann gibt es für den Verband, der das macht, künftig ein bisschen mehr Geld als für denjenigen, der das nicht macht. Das ist das normale Geschäft zwischen der Landes- und der Kommunalpolitik. Ich glaube, das wäre besser, als das in einem Regelwerk festzuschreiben, das am Ende verbindlich ist.

Wenn man das Thema „Förderung des ÖPNV“ im Sinne von gleichen Lebensverhältnissen und Entlastung der Umwelt nach vorne treiben will – das muss man aus meiner Sicht nach vorne treiben –, wird man mehr Ziele gemeinsam festlegen müssen. Das, was bisher an Reglement vorliegt, ist vergleichsweise abstrakt. Das ist richtig, aber das bedarf der Konkretisierung. Ich glaube, das funktioniert nur in einem Prozess des gemeinsamen Herangehens. Denn die Erkenntnis, dass wir nicht so weiterleben können, wie wir die letzten 20 Jahre gelebt haben, ist, so denke ich, mittlerweile Allgemeingut geworden, auch im kommunalen Bereich, dort vielleicht sogar besonders, weil dort die Probleme des Anderslebens in besonderer Weise aufschlagen.

Ich komme zur Quantifizierung. Tobias, ich habe gesagt: Ich glaube, es wäre eine wichtige Aufgabe, dass die Verkehrsverbünde, die Kommunalen Spitzenverbände und das Land die Frage angehen: Was bekommen wir jetzt bezüglich der Takt- und der Ausstattungsfragen auf die Rolle, damit es bei den bisherigen Kongruenzen mit relativ allgemeinen Festlegungen nicht sein Bewenden hat?

Im Landesentwicklungsplan – um die dritte Frage aufzugreifen – ist auch das Thema „Vermeidung von Verkehr“ verankert. Das hat Prof. Priebes schwerpunktmäßig angesprochen. Wenn ich meinen Arbeitsplatz um die Ecke habe, brauche ich nicht dorthin zu fahren. Das heißt, für die Siedlungsfestlegung und -struktur ist das erste Ziel, Verkehr zu vermeiden und unvermeidbaren Verkehr möglichst umweltfreundlich abzuwickeln. Dazu gehört der Fahrradverkehr in besonderer Weise. Im Landesentwicklungsplan steht auch etwas über den Fahrradverkehr und über Schnellfahrstrecken, die auch den Berufsverkehr in bestimmten Bereichen ersetzen können. All das steht dort drin. Die Frage ist auch da: Wie konkret geht man gemeinsam an diese Ziele heran, und wer finanziert das Ganze?

Bei Straßenbahnstrecken denke ich nur einmal an Kassel. Bevor eine neue Trasse gebaut wird, ziehen sechs, sieben Jahre ins Land. Wenn eine Straßenbahn 20 Jahre abgeschrieben wird und das Volumen 100 Millionen € beträgt, hat man jedes Jahr 5 Millionen € nur an Abschreibungen in der Bilanz des Nahverkehrsträgers und all das, was noch dazukommt. Das alles muss auch finanziert werden. Deswegen muss man sich überlegen: Gibt es andere Möglichkeiten, die mit einem geringen Einsatz ähnliche Ziele haben? – Aber das muss aus meiner Sicht vor Ort entschieden werden. Denn das kann nur derjenige vernünftig entscheiden, der ganz nah an der Lebenswirklichkeit dran ist und der sich unmittelbar dafür gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, die wählen, also den Wählerinnen und Wählern, bei der nächsten Wahl rechtfertigen muss.

Ich will jetzt nicht nur über Kassel reden. Aber dieser Vorschlag kommt vom Klimaschutzrat. Er bedenkt natürlich in besonderer Weise die Klimawirkungen im Verkehrsbereich und in diesem Zusammenhang auch die Frage, wie es mit dem Fahrradverkehr in einer mittelgroßen Großstadt weitergeht.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Der Titel Ihres Vortrags lautet „Landesplanung und ÖPNV – Instrumente für die Mobilität der Zukunft“. Wenn ich mir aber das anschau, was Sie berichtet haben, muss ich sagen, dass mir das eher ein Status quo zu sein scheint oder das, was sich in der Vergangenheit entwickelt hat. Ist das tatsächlich das richtige Instrumentarium für die Mobilität der Zukunft, oder wird man nicht ein paar Dinge hinauswerfen oder auch ergänzen müssen, bei denen auf Landesebene tatsächlich etwas getan werden kann? – Das ist meine erste Frage.

Dann noch eine zweite Frage. Ganz am Anfang Ihres Vortrags haben Sie en passant ein Trade-off zur Mobilität erwähnt, der dadurch entsteht, dass jemand eher in einem ländlichen Raum wohnt, quasi im Bestand, und dass neue Wohnungen in der Stadt gebaut werden, obwohl im ländlichen Raum, wenn Sie so wollen, genügend Wohnraum vorhanden wäre. Gibt es Beispiele

dafür, dass im ländlichen Raum genügend Wohnraum vorhanden ist, der nicht genutzt wird, und dass aus Mobilitätsgründen in die Stadt gezogen wird? Ich finde das eine total spannende Frage.

Abg. **Stephan Grüger:** Ich schließe meine Frage direkt daran an. Bei Kassel habe ich z. B. die Straßenbahn nach Hessisch Lichtenau vor Augen, die sicherlich nicht nur eine Anbindung aus dem ländlichen Raum an Kassel hergestellt, sondern auch Wohnraum erschlossen hat. Ich kenne Leute, die, nachdem die Straßenbahn eröffnet war, gesagt haben: Dann kann ich genauso gut in Hessisch Lichtenau oder der Umgebung wohnen und komme trotzdem ganz gut nach Kassel.

Als ich gerade gehört habe, dass das Fahrrad der Straßenbahn vorzuziehen sei, habe ich mir gedacht, wie das dann ist. Morgens mit dem Fahrrad nach Kassel hinunterzufahren – das ist doch eine gewisse Strecke –, mag okay sein. Aber dann abends nach der Arbeit mit dem Fahrrad wieder hoch? Das ist selbst mit dem Elektrorad eine sehr anspruchsvolle Strecke.

Das schließt genau an die Frage meiner Vorrednerin an: Ist nicht auch raumbedeutsam, die öffentlichen Verkehrswege rund um die Großstädte stärker ins Land zu verästeln und dabei insbesondere – in diesem Zusammenhang ist auch das Thema Straßenbahn genannt worden – Schienenverkehrsmittel anzubieten? Mit denen fahren die Leute lieber als mit einem Bus, bei dem man jedes Schlagloch im Rücken spürt. Welche Bedeutung hat das für die Entwicklung des Wohnraums einerseits in städtischen Gebieten und andererseits im ländlichen Raum, gerade vor dem Hintergrund der Erfahrungen von Kassel und Hessisch-Lichtenau, wozu du sicherlich etwas sagen kannst?

Herr **Hilgen:** Wir haben in den ländlichen Teilen unseres Bundeslandes beträchtliche Leerstände in den Dörfern. Man muss nur einmal hinfahren und schauen. Die Leute sind alt geworden. Die jungen Leute sind weggezogen. Warum sind sie weggezogen? – Nicht weil es in Eschwege oder in einem der Dörfer nicht hübsch ist und man dort nicht gut leben könnte, sondern weil man sich für die eigene Entwicklung und die berufliche Existenz etwas anderes versprochen hat.

Oder gehen wir einmal in den ganz großen Bereich. Ich nenne als Beispiel München. Das ist eine schöne Stadt, und man ist in der Nähe der Alpen. Aber der Hauptgrund, dorthin oder auch nach Stuttgart, Düsseldorf oder Berlin – das wird aber im Moment wieder ein bisschen kleiner – zu gehen, ist, dass man sagt: Dort kommen ich und meine Familie besser zurecht als auf dem Land.

Die Wirkung von solchen Entscheidungen ist auf der einen Seite die Vernichtung von Wohnraum, weil niemand mehr da ist, und auf der anderen Seite der Neubau von Wohnungen mit erheblichen Kosten, enormen Umweltbelastungen und erheblichen verkehrlichen Auswirkungen. Das wird man nicht mit einem Schalter umlegen können.

Wir reden jetzt über den öffentlichen Personennahverkehr. Aber es gibt noch eine Menge anderer Stellschrauben: Was ist mit der Gesundheitsversorgung auf dem Land? Wie ist das, wenn die Generation von Hausärzten jetzt langsam in den Ruhestand geht und nur noch wenige Leute

bereit sind, eine Arztpraxis auf dem Land zu betreiben, in der man auch am Samstag, am Sonntag und vielleicht auch einmal an Weihnachten hinausmuss und man keinen festen Dienstplan hat?

Es gibt noch viele andere Dinge, beispielsweise die Versorgung mit Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs. Aber auch der ÖPNV ist ein wichtiger Punkt. Denn wenn man leicht dorthin kommt, wo man das findet, was man braucht, ist die Wahrscheinlichkeit natürlich kleiner, dass man seine angestammte Heimat verlässt, sein Haus verkauft, verfallen lässt oder für ein ganz geringen Preis verkauft.

Ich glaube, der Leerstand ist auch in Hessen ein signifikantes Problem, aber eher im Bereich des Nordens, vielleicht auch noch im Odenwald; denn kenne ich nicht so gut. Wenn Sie einmal nach Homberg/Efze, in die Dörfer um Eschwege herum oder in meine Heimat im Landkreis Fulda gehen, dann sehen Sie, dass dort Häuser leer sind, weil die jungen Leute weggezogen sind, und dass die Orte auch von der Bevölkerungszahl her immer kleiner werden.

Ich würde nicht mit dem Fahrrad von Hessisch Lichtenau nach Kassel fahren. Aber von Helsa aus ginge das wahrscheinlich schon. Man muss schauen, wie da die Entwicklung ist. Ich meine, dass man, weil das auch viel schneller und ökologischer geht, wenn die entsprechenden Systeme dann elektrifiziert sind, eine solche Relation durchaus auch mit Bussen bedienen kann. Wie lange haben wir denn gebraucht, um die RegioTram zu bauen? Wenn man entscheiden würde, man schafft eine neue Relation mit einem E-Bus, dann ist er angeschafft. Man fährt dann damit und muss nicht noch lange Planungsverfahren, den ganzen Bau und die Anschaffung machen. Man muss praktikable Lösungen finden, die örtlich zu rechtfertigen sind und die auch die örtlichen Bedürfnisse befriedigen. Das kann man aus meiner Sicht nicht über einen Daumen peilen. Aber daran denken sollte man auf der Zeitachse schon.

Die Antriebsformen, auch was große Fahrzeuge im ÖPNV angeht, ändern sich auch. In zehn Jahren, wenn diese Enquetekommission noch einmal zusammenträte, würden wir sicherlich viele Fragen der Ausrichtung der Verkehrssysteme ein bisschen anders diskutieren, weil sich dann vieles sowohl in ländlichen Bereichen als auch auf der Ebene der großen Städte fortentwickelt hat.

Abg. **Stephan Grüger:** Ich habe noch eine Nachfrage, weil wir gerade über Hessisch Lichtenau und die RegioTram gesprochen haben. Hat es Leerstände im ländlichen Raum rund um Hessisch Lichtenau gegeben, die dadurch aufgefüllt worden sind? Hat das zu einer Entlastung des Wohnungsmarkts in Kassel geführt? Die Frage, die letztlich dahintersteht, ist: Hat man eine attraktive Verbindung? Letztendlich weitet man durch eine RegioTram das Siedlungsgebiet von Kassel aus. Soweit ich weiß, wird sie ganz gut angenommen. Welche Effekte hat das gehabt? Gibt es dazu Zahlen? Ist das bekannt?

Herr **Hilgen**: Ich weiß nicht, ob das bekannt ist. Ich jedenfalls weiß nicht, wie viele Leute von Kassel nach Hessisch Lichtenau gezogen sind. Ich hätte das nicht gemacht. – Das war eine scherzhafte Bemerkung. Ich weiß auch nicht, wie viele Menschen in Hessisch Lichtenau geblieben und nicht weggezogen sind, weil sie jetzt regelmäßig, schnell und bequem mit der RegioTram ins Oberzentrum fahren können. Ich weiß es schlicht nicht. Vielleicht gibt es beim Nordhessischen Verkehrsverbund Zahlen dazu.

(Abg. Stephan Grüger: Der Kollege John hat gesagt, er kann mir dazu gleich etwas erzählen!)

Abg. **Knut John**: Wer die Einwohnerzahlen dort beobachtet, der weiß, dass es in Hessisch Lichtenau einen Zuwachs gibt. Sie haben das ganz eindrucksvoll geschildert. Im Werra-Meißner-Kreis, dort, wo es gute Verbindungen gibt, z. B. im Halbstundentakt nach Göttingen, haben wir überhaupt keine Probleme. Auch in Eschwege gibt es natürlich Leerstand, der aber andere Ursachen hat. Wir haben dort Probleme, wo die Ränder nicht bedient werden, beispielsweise in Wanfried etc. Das bestätigt im Grunde genommen das, was Sie gesagt haben: Wenn wir eine gute Verbindung haben, ist das alles kein Problem. Man muss wissen, dass aus dem Werra-Meißner-Kreis jeden Tag etwa 20.000 Menschen auspendeln. Es braucht natürlich auch Arbeit.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. – Mir liegen jetzt keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Ich bedanke mich ganz herzlich bei Bertram Hilgen als unserem letzten Redner vor der Mittagspause.

Es ist jetzt 12:40 Uhr. Wir machen pünktlich um 13:10 Uhr mit dem Vortrag von traffiQ weiter.

(Unterbrechung von 12:40 bis 13:11 Uhr)

Stellv. Vorsitzende: Meine Damen und Herren, wir fahren mit der Sitzung fort. – Herr Dr. Reinhold, ich begrüße Sie recht herzlich bei uns in der Enquetekommission und darf Sie bitten, mit Ihrem Vortrag zu beginnen.

Herr **Dr. Reinhold**: Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Einladung, hier etwas aus der Sicht von traffiQ, der lokalen Nahverkehrsorganisation aus Frankfurt, zu sagen.

Da ich Ihnen die Präsentation schon geschickt habe, werde ich meinen Vortrag deutlich kürzer halten als das, was auf den Charts alles zu sehen ist. Ich gehe relativ zügig durch und freue mich dann auf Ihre Fragen.

traffiQ ist die ÖPNV-Organisation von Frankfurt. Insofern werde ich für den ÖPNV sprechen.

Es wird Sie vielleicht überraschen, wenn ich mit der Aussage beginne: Der ÖPNV ist nicht die Lösung aller unserer Probleme, die wir bei der Mobilität haben. Der klassische ÖPNV ist ein wichtiges Rückgrat für die Mobilität, aber er löst nicht alle Probleme. Wir brauchen auch Ergänzungen. Gerade neue digitale Mobilitätsformen können uns helfen, den ÖPNV für noch mehr Bürgerinnen und Bürger noch besser und gut nutzbar zu machen.

Präsentation Herr Dr. Reinhold siehe Anlage – Folie 2: „Agenda“

Ich habe das Ganze in drei Kapitel gegliedert: am Anfang ein paar Worte zum klassischen ÖPNV, dann zu den neuen Mobilitätsformen und anschließend zu der Frage der Vernetzung.

Folie 4: „Der ÖPNV ist nicht nur in Frankfurt vielfältig und ein wichtiger Bestandteil der Mobilität“

Ich erschlage Sie jetzt nicht mit den ganzen Informationen, beispielsweise welche Fahrgastzahlen wir in Frankfurt haben.

Folie 5: „Die vollständige Erschließung und ein durchgängiges Angebot machen den ÖPNV in Frankfurt attraktiv“

Der klassische ÖPNV ist für uns im Umweltverbund deshalb wichtig, weil er uns die Chance bietet, gerade in den Ballungsräumen ganz besonders effizient, umweltfreundlich und mit wenig Platz zu fahren. Im ländlichen Raum oder in den Außenbereichen ist es durchaus ein bisschen anspruchsvoller, den ÖPNV auch effizient zu gestalten.

Schauen Sie sich einmal an, wofür der ÖPNV da ist. Auf dieser Folie sehen Sie einige Zahlen bezüglich der Kapazitäten. Da sehen wir: Das Charakteristikum des ÖPNV ist nun einmal, dass wir Verkehre und Nachfrage bündeln und mehrere Leute in ein Gefäß zusammenpacken, die dieselbe Richtung haben und gemeinsam unterwegs sind. Das leistungsfähigste Verkehrsmittel ist die S-Bahn, die 50.000 Fahrgäste pro Tag transportieren kann, die U-Bahn ähnlich viel. Auch die Straßenbahn kann eine ganze Menge transportieren, nämlich 15.000 Fahrgäste und mehr pro Tag. In einem Bus hat man immerhin noch etwa 1.000 Fahrgäste pro Tag. Diese Kapazitäten können wir anbieten. Aber die müssen natürlich auch nachgefragt werden.

Auf der anderen Seite gibt es auch so etwas wie Mindestkapazitäten. Wenn nur zwei, drei Leute unterwegs sind, dann ist es besser, sie sitzen in einem Pkw als in einem leeren Zug oder in einem leeren Bus. Das heißt, wir brauchen auch eine gewisse Mindestnachfrage, um den ÖPNV sinnvoll und auch ökonomisch und ökologisch betreiben zu können.

Sehr gut ist der ÖPNV dann, wenn er viele Fahrgäste mit einem dichten Taktangebot und guten Verbindungen transportieren kann. Das geht in den Ballungsräumen leichter. Je mehr man aber in die Peripherie geht, desto anspruchsvoller wird das Ganze.

Folie 6: „Steigende Fahrgastzahlen verfestigen die Rolle des ÖPNV im städtischen Gesamtverkehr“

Wir haben eine große Zahl an Fahrgästen. In Ballungsräumen ist der ÖPNV beim Modal Split ganz zentral. In Frankfurt nutzt ihn mehr als die Hälfte der Menschen mindestens einmal wöchentlich. Wir hatten in den vergangenen Jahren einen kontinuierlichen Anstieg der Zahl von Fahrgästen. Das ist hier auch schon an anderer Stelle ausgeführt worden. Herr Prof. Ringat hat für den RMV einmal gezeigt, wie sich die Fahrgastzahlen entwickelt haben. Auch in Frankfurt gingen die Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren nach oben.

Dann gab es den Knick durch Corona – das sehen wir auf dem Bild auf der linken Seite –, wodurch wir ungefähr die Hälfte der Fahrgäste verloren haben. Sie werden wiederkommen, bzw. sie kommen schon wieder. Für unsere Branche ist es natürlich eine Herausforderung, wie wir mit den Fahrgastverlusten, die wir haben, umgehen.

Denken Sie sich die Linie einmal gedanklich fort. Das wird vielleicht den einen oder anderen interessieren. Wir hatten im ersten Halbjahr dieses Jahres noch immer erhebliche Fahrgastverluste. Dies war für alle spürbar. Noch bis Mitte Mai gab es den Lockdown. Wir haben jetzt einen deutlichen Anstieg. Gerade in den letzten ein, zwei Monaten sah man überall in der gesamten Branche, wie die Fahrgastzahlen wieder stiegen.

Von sich aus gehen die Fahrgastzahlen wahrscheinlich nicht wieder auf 100 % hoch; denn ein paar Sachen haben sich geändert. Es gibt mehr Homeoffice. Einige Leute sagen weiterhin: Mit der Maske fühle ich mich nicht so wohl. Damit fahre ich nicht gerne. Ich fühle mich nicht sicher. – Wir konnten zwar nachweisen, dass das Ansteckungsrisiko im ÖPNV nicht größer ist als anderswo. Dennoch haben einige Leute Vorbehalte dagegen. Deshalb müssen wir uns überlegen, wenn wir alle Fahrgäste zurückgewinnen wollen, wie das perspektivisch mit noch besseren Angeboten in den verschiedensten Formen möglich ist. Ein großer Teil kommt bereits wieder und nimmt den ÖPNV weiter gut an.

Folie 7: „Doch nicht in jeder Situation kann der ÖPNV allen Mobilitätsanforderungen gerecht werden“

Die Herausforderung, die ich gerade schon genannt habe, ist: Wir sind vor allem dann für die Fahrgäste sehr attraktiv, wenn wir einen dichten Takt anbieten können. Das können wir aber nicht immer tun, beispielsweise in Schwachlastzeiten. Auch in dünner besiedelten Räumen können wir das nicht tun.

Der ÖPNV wird immer Zuschüsse brauchen, zum einen, weil wir ein Angebot auch dann machen wollen, wenn sich das Ganze erst einmal nicht trägt, z. B. in Randzeiten oder in dünner besiedelten Regionen, und zum anderen, weil wir günstige Fahrpreise anbieten wollen und das auch schon seit Jahrzehnten tun. Unsere Fahrpreise in der Form, wie wir sie anbieten und wie sie für die Fahrgäste attraktiv sind, sind nicht eigenwirtschaftlich. Deshalb brauchen wir Zuschüsse. Das wird auch so bleiben. Wenn wir die Verkehrswende mit einem starken ÖPNV noch weiter gestalten wollen, werden wir noch mehr brauchen.

Hinzu kommt – ich werde immer mal wieder kurz auf das Thema Wirtschaftlichkeit eingehen –, dass wir bekanntermaßen eine immer größer werdende Schere zwischen der Entwicklung der Kosten und den Einnahmen haben. Die Kosten steigen stärker als die Einnahmen. Das heißt, allein schon zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Angebots werden wir mehr Geld brauchen. Wenn wir das Angebot weiter verbessern wollen, was wir auch wollen, brauchen wir noch mehr Geld. Wenn wir die Fahrpreise vergünstigen wollen, brauchen wir noch mehr Geld. Das ist eine Botschaft, die man nicht oft genug sagen kann.

Ich kann Sie alle als Verkehrspolitiker nur ermuntern, diese Diskussion auch mit Ihren Kolleginnen und Kollegen zu führen, die andere Interessen vertreten; denn ganz am Ende müssen sich die verschiedenen Ressorts im Haushaltsausschuss zusammenzufinden, bzw. die Ministerien müssen darüber sprechen, wie sie die Mittel verteilen. Wir brauchen für den Verkehr, um ihn besser gestalten zu können, eine ganze Menge Geld. Da sind letztlich Sie alle gefordert. Ich hoffe, dass Sie erfolgreich sein werden, weiterhin Geld für den Verkehr zur Verfügung zu stellen, damit wir noch besser werden können.

Folie 9: „Die neuen Mobilitätsformen umfassen digitale Sharing- und Pooling-Produkte und sind lokal emissionsfrei“

Lassen Sie mich jetzt kurz über neue Mobilitätsformen sprechen. Der ÖPNV alleine kann viel abdecken, aber nicht alles. Er ist darauf angewiesen, sich mit den anderen Verkehrsträgern zu vernetzen und zu verknüpfen. Der Fußverkehr steht auf meiner Folie, weil er mir sonst immer zu kurz kommt. Ich gehe heute allerdings nicht sehr stark auf den Fußverkehr ein. Aber er ist wichtig. Jede ÖPNV-Fahrt beginnt und endet mit einem Fußverkehr. Auch der muss vernünftig gestaltet sein.

Wenn wir an neue Mobilitätsformen denken – der Fußverkehr ist nicht unbedingt eine neue Mobilitätsform –, dann denken wir an Sharingsysteme, Fahrräder, E-Fahrräder, Bike and Ride, Bikesharing und Scooter, die es als einen Komplex zunehmend gibt. Dann haben wir noch den ganzen Komplex Mobility-on-Demand, zu dem ich gleich noch etwas sagen werde, und das Car-sharing. Ganz traditionell und schon seit einigen Jahrzehnten bekannt ist Park and Ride. Auch das ist eine wichtige Verknüpfungsform, die in das Gesamtbild passt. Alle diese Formen verbessern letztlich die Optionen für die Reisenden, schaffen mehr Möglichkeiten und sind deshalb auch wichtig, um den Leuten in der Kombination mit dem ÖPNV eine gute Gesamtmobilität über die gesamte Reisekette hinweg anzubieten. Das ist der entscheidende Punkt, damit die Leute dann nicht mehr darauf angewiesen sind, das eigene Auto zu nutzen.

Folie 10: „Mit On-Demand-Verkehren wird ein bedarfsorientiertes Angebot geschaffen“

On-Demand-Verkehr ist das, was man früher auf Deutsch einmal als Anrufsammeltaxi bezeichnet hat. Aber letztlich ist das doch ein bisschen mehr. Wir haben da jetzt auch eine Digitalisierung. Die Überlegung ist, dass es sich in Räumen, in denen es keine so hohe Nachfrage gibt, nicht lohnt, einen Linienverkehr zu haben, weil man nicht genug Verkehr gebündelt bekommt, um ein Gefäß auf einem regelmäßigen Linienangebot vollzubekommen. Kleine Gefäße zu flexiblen Bedienzeiten sind effizienter. Auf diese Art und Weise kann das Gefäß besser ausgelastet werden.

Für die Fahrgäste ist es durchaus attraktiv, den Service dann bestellen zu können, wenn sie ihn brauchen.

On-Demand-Verkehr gibt es schon an ganz vielen Stellen der Republik. Er trägt sich ebenfalls nicht und muss finanziert werden. Für die Verkehre im Rhein-Main-Raum haben wir Fördermittel vom Bundesverkehrsministerium bekommen. Der RMV hat hier ganz stark den Lead übernommen, verschiedene Landkreise und Städte überhaupt einmal zusammenzubringen und ein Angebot zu machen. Das war in den jeweiligen Städten zum Teil keine ganz triviale Diskussion.

In Frankfurt wollten wir ursprünglich 30 Fahrzeuge haben. Wir werden nächste Woche mit drei Fahrzeugen starten. Das ist schon einmal besser als nichts. Wir sind froh darüber, dass wir das machen können. Das Ganze wäre fast an der Finanzierung gescheitert.

Damit sind wir wieder beim Thema der Finanzierung. Ich habe Ihnen schon angekündigt, dass ich Sie noch ein paar Mal damit werde belasten müssen. Wenn wir hier etwas machen wollen, dann muss dafür Geld aufgetrieben werden. Das muss die jeweilige Kommune zum Teil selbst erbringen. Wir brauchen aber auch Fördermittel. Das Land und der Bund können dabei helfen.

Mit dem, was wir in diesem Bereich tun, können wir ein zusätzliches Angebot schaffen, um in diesem Fall im Frankfurter Norden, in einem dünn besiedelten Gebiet, die Feinverteilung vorzunehmen, sodass die Leute von dort aus mit dem On-Demand-Service, also letztlich mit einem Kleinbus, gut zur nächsten U- oder S-Bahn fahren können, um von dort aus dann ihre Fahrt in die Stadt anzutreten.

Folie 11: „Autonome Fahrzeuge bringen erhebliche Potenziale für einen sicheren und kostengünstigen Verkehr“

Autonome Fahrzeuge werden, wenn es sie irgendwann wirklich einmal geben wird, die Mobilität komplett verändern. Gerade für Verkehre wie z. B. den On-Demand-Verkehr wäre es sehr schön, wenn es autonome Fahrzeuge gäbe; denn das Teuerste ist der Fahrer. Wenn man drei oder vier Personen in einem Fahrzeug transportiert, fällt der Fahrer mit seinen Kosten richtig ins Gewicht. Bei einer S- oder einer U-Bahn, in der 100 oder 150 Leute sitzen, fallen die Kosten für den Fahrer nicht besonders ins Gewicht, bei einem kleinen Service hingegen schon.

Wenn wir irgendwann einmal autonome Fahrzeuge haben werden, für die man keinen Fahrer mehr braucht, wäre das ein sehr günstiges zusätzliches Angebot. Die Frage ist aber, wann wir so weit sein werden. Es gibt technische, juristische und ethische Hürden. An allen wird gearbeitet, und für alles gibt es am Ende Lösungen.

Ich halte es für sehr wichtig, dass wir Sachen überhaupt einmal ausprobieren. Deshalb haben wir in Frankfurt, auch an dieser Stelle mit Unterstützung des RMV, einen Versuch gemacht. Wir haben Fahrzeuge gehabt, die autonomen Shuttles, den EASY-Bus, der am Mainkai gefahren ist. Die Fahrgastakzeptanz war extrem hoch. Das Interesse war groß. Wir haben innerhalb eines knappen Jahres 25.000 Fahrgäste transportiert, was ein Rekordwert war. Wir haben aber auch Fahrzeuge, in denen noch ein Operator ist, der aufpassen muss, dass alles richtig funktioniert.

Wer einmal damit gefahren ist, hat schnell festgestellt, dass das auch ein Stück weit desillusionierend ist. Es war spannend. Aber man sah auch gleich: Die Lösung in der Form, wie wir sie gerade haben, um die gesamte Mobilität zu revolutionieren, ist das noch nicht. Die Fahrzeuge sind relativ langsam und fahren relativ defensiv.

Die Technik entwickelt sich immer weiter. Die riesigen Datenmengen, die beherrscht werden müssen, werden zunehmend besser beherrscht. Die Amerikaner sind dabei, hier viel zu entwickeln. Wir Europäer müssen aufpassen, dass wir dabei nicht ins Hintertreffen geraten. Auch die Chinesen sind dabei, viel zu entwickeln. Ich halte es deshalb für unheimlich wichtig, dass wir uns mit solchen Innovationsfeldern beschäftigen und auch schauen, was da noch möglich ist.

Wann wir das vollständig autonome Fahrzeug in der sogenannten Stufe 5 haben werden, ist schwer zu sagen. Aber aus unserer Sicht ist es in jedem Fall sehr sinnvoll, dass wir uns weiter damit beschäftigen und auch Versuche machen.

Ganz am Ende, wenn die Systeme zum Einsatz kommen können, wird die Frage sein: Was wird dann aus den traditionellen Straßenverkehren, sei es mit dem privaten Pkw oder mit dem Bus? Mischen sich die beiden Verkehre, oder gibt es Systeme, die komplett ungemischt sind? – Dabei haben wir vor allem ein Problem mit der Verkehrssicherheit.

Unser aktuelles System mit manuell gesteuerten Fahrzeugen ist schon sehr sicher. Ein System, das nur autonome Fahrzeuge hat, ist nach allem, was wir jetzt wissen, sicherer. Die Fahrzeuge, die komplett autonom fahren, werden noch weniger Unfälle bauen. Ein Mischsystem, in dem sowohl autonome als auch manuell gelenkte Fahrzeuge fahren, ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit gegenwärtig am schwierigsten, weil sich Mensch und Maschine irgendwie miteinander abstimmen müssen, was nicht gerade leicht ist.

Insofern ist die Frage: Wie bekommt man die Transformation hin, wenn die autonomen Fahrzeuge irgendwann einmal wirklich fahren? Dann wird die Frage sein: Hat man die dann nur in exklusiven einzelnen Gebieten? – Man hat schon heute die Möglichkeit von autonom fahrenden Fahrzeugen im Parkhaus. Die parken dann selbst ein. Niemand anderer ist dabei. Will man eigene Spuren auf Autobahnen haben? Das geht auch noch. Aber wie macht man das im städtischen Verkehr, bei dem es heute ein funktionierendes System mit Fußgängern, Radfahrern, Autofahrern und Bussen gibt? Wenn dann noch autonome Fahrzeuge dazukommen, wird das anspruchsvoll. Dennoch müssen wir uns damit beschäftigen und schauen, wie wir da technologisch weiterkommen, weil das einer der wesentlichen Bausteine ist, der die gesamte Mobilität verändern wird.

Folie 12: „Verkehrsmittel der Mikromobilität dienen als Zubringer und sind für kurze Wege attraktiv“

Mit Mikromobilität meint man vor allem kleine, leichte Fahrzeuge, die nicht komplett nur durch Menschenkraft betrieben werden. Man kann E-Fahrräder darunter fassen. Vor allem die E-Scooter werden gerne darunter gefasst. Ich sage immer etwas böse: Auch ein E-Scooter gehört für mich eigentlich zum MIV. Auch er ist motorisierter Individualverkehr. Er ist zwar schwach motorisiert, aber er ist motorisiert.

Ich frage mich bei E-Scootern immer nach dem verkehrlichen Nutzen: Wo brauchen wir die wirklich? Kann man die Strecke nicht auch zu Fuß gehen oder anderweitig zurücklegen? Aber ich will mich hier natürlich nicht über eine neue Technologie lustig machen. Es gibt Leute, die E-Scooter toll finden. Sie können auch ihren Nutzen haben. Inwieweit sie aber wirklich die letzte Meile zum ÖPNV überwinden, ist fraglich. In weiten Teilen helfen immer auch noch der Bus und das Zu-Fuß-Gehen. Aber E-Scooter können helfen.

E-Scooter sind in den Ballungsräumen, in denen sie bislang eingesetzt werden, für den einen oder anderen auch ein Ärgernis. Sie sind in Bezug auf die Verkehrssicherheit schwierig, wenn sich die Nutzer recht rücksichtslos verhalten, sie auf den Gehwegen fahren oder die Fahrzeuge einfach überall abstellen. Man wird sich einmal überlegen müssen, wie man damit umgeht. Trotzdem können sie in der Verknüpfung mit dem ÖPNV die Gesamtmobilität, das Gesamtangebot vielleicht verbessern. Daher können auch E-Scooter interessant sein. In Teilen kann das aber auch einmal dazu führen, dass eine Fahrt, die sonst mit dem ÖPNV gemacht worden wäre, jetzt mit einem E-Scooter gemacht wird.

Wir müssen gleich auch noch ein bisschen über den ordnungspolitischen Rahmen sprechen. Ich komme zum Schluss noch einmal darauf zu sprechen.

Folie 13: „Über Park+Ride wird die Anbindung des ländlichen Raums an die Städte verbessert“

Lassen Sie mich Park and Ride noch kurz erwähnen. Auch wenn das nicht irrsinnig neu ist, ist das trotzdem eine wichtige Verknüpfungsform, weil man da den großen Vorteil hat, dass man die Stärken der beiden Systeme ganz gut verknüpfen kann. Man hat den ÖPNV, der in den Ballungsraum fährt und dort ein sehr gutes Angebot hat. Gleichzeitig bindet man die Peripherie besser an, in der sich ein ÖPNV-Angebot häufig nicht lohnt und die Leute mit dem Auto unterwegs sind. Sie wollen aber mit dem Auto nicht unbedingt in die Stadt, in der es keine Parkplätze gibt und in der der Raum sehr eng ist. Wenn wir diese Leute vor der Stadt abfangen und ihnen die Möglichkeit geben, auf den ÖPNV umzusteigen, dann ist das in Summe von der Reisekette her eine sinnvolle Sache.

Aber auch Park and Ride löst nicht sämtliche Probleme. Denken Sie bitte noch einmal an die Größenordnung. Ich habe vorhin gesagt, eine S- bzw. U-Bahn könne am Tag 30.000 bis 50.000 Leute transportieren. In ein Parkhaus passen nur etwa 300 Fahrzeuge. Daran sehen Sie schon die Größenordnung. Park and Ride wird für einige wenige Fahrgäste als zusätzliche Option angeboten, löst aber nicht die gesamten Mobilitätsprobleme. Das ist allerdings ein Baustein von vielen, der sinnvoll sein kann.

Folie 14: „Mittels Carsharing wird den Nutzenden der Verzicht auf ein eigenes Auto erleichtert“

Carsharing ist eine ganz eigene Mobilitätsform und auch ein sinnvolles Element der Kette und kann weitere Mobilitätsformen ermöglichen.

Carsharing heißt – anders als Ridesharing; diese Begriffe muss man auseinanderhalten –, man hat keinen eigenen Pkw mehr, sondern man kann für eine kurze Zeit auf einen anderen Pkw

zurückgreifen und mit ihm seine Fahrt machen. Ridesharing hingegen heißt, man teilt sich eine Fahrt. Da sind mehrere Leute unterwegs. Ridesharing bzw. Carpooling ist ein anderer Begriff als Carsharing. Ridesharing bzw. Carpooling ist interessant, weil man damit mehr Leute in die Fahrzeuge bekommt. Man hat eine höhere Auslastung. Das ist effizienter und ökologischer.

Carsharing heißt, in dem Auto sitzt nur eine Person, aber sie muss kein eigenes Auto mehr besitzen. Carsharing ist für uns ein sehr wesentlicher Hebel. Es ist deshalb für den ÖPNV interessant, weil es dazu führen kann, dass die Leute keinen Pkw mehr besitzen müssen. Wir wissen, dass sich die Mobilität vor allem dann sehr stark ändert, wenn der Pkw-Besitz sich ändert. In dem Moment, in dem jemand einen Pkw hat, wird er ihn häufiger nutzen. Für ihn ist es auch häufig günstig, den Pkw zu nutzen. Wenn jemand sagt: „Ich brauche den Pkw nicht, weil ich ein ausreichend gutes Angebot mit dem ÖPNV als Basisnetz habe. Die Fahrten, die ich mit dem ÖPNV nicht machen kann, kann ich mit anderen Verkehrsmitteln machen. Dennoch brauche ich kein eigenes Auto“, dann erreichen wir eine nachhaltige Veränderung in der Mobilität. Deshalb ist Carsharing durchaus für den ÖPNV interessant, wenn dies dazu führt, dass die Leute kein eigenes Auto mehr besitzen.

Wenn das Carsharing statt des Zweitwagens dazukommt, ist es schwieriger. Wenn die Leute ihren Wagen behalten und zusätzlich noch Carsharing machen, dann kannibalisiert Carsharing den ÖPNV. Beim Carsharing hat man aus der Sicht des ÖPNV durchaus beide Effekte. Manchmal nutzen Leute das Carsharing. Da sagen wir, dass die auch mit dem ÖPNV fahren können. Andere sagen: „Wegen des Carsharings schaffe ich mein eigenes Auto ab“, und fahren dann mehr mit dem ÖPNV. Das ist für uns eine sehr wichtige Überlegung, wie wir auch Carsharing in die Mobilitätskette integrieren können.

Folie 16: „Trotz der Vielfalt an Mobilitätsoptionen fehlt es meist an einer nutzerorientierten Verknüpfung“

Ich habe Ihnen gerade die Bausteine geschildert, die nebeneinanderstehen. Das Interessante wird jetzt die digitale und räumliche Vernetzung, weil wir dann wirklich von einem Umweltverbund sprechen. Es gibt jede Menge Anbieter. Es gibt schon Firmen, die jeweils diese einzelnen Leistungen anbieten.

Folie 17: „Ziel von Mobility-as-a-Service und von Mobilitätsstationen ist die Verknüpfung innerhalb des Umweltverbundes“

Interessant ist es, wenn wir sagen, es gibt so etwas wie Mobility-as-a-Service. Wir verknüpfen das Ganze mit dem ÖPNV. Wir bieten dann für den Kunden möglichst einfache Reiseketten, bei denen er aus den verschiedenen Bausteinen für sich jeweils das nehmen kann, was gerade für seine Mobilität gut passt. Das soll möglichst einfach gehen, mit wenig Einstiegshürden, leichten Buchungsvorgängen und leichten Informationen.

Folie 18: „Mobilitätsstationen dienen der Sichtbarmachung und der räumlichen Bündelung aller Angebote“

Das eine ist die physische Mobilitätsstation. Wir sagen: Es ist gut, wenn wir Verknüpfungspunkte haben, die gut gestaltet sind, sodass man an der ÖPNV-Haltestelle Möglichkeiten hat, sein Fahrrad oder den Scooter abzustellen oder einen zu bekommen, wenn man einen mieten will. Das Ganze muss räumlich gut gestaltet sein.

Folie 19: „Über MaaS erfolgt die digitale Integration der Auskunft- und Vertriebskanäle in einer Mobilitätsplattform“

Das andere ist, dass man das über eine Plattform buchen kann. Das heißt, es gibt die Möglichkeit, alle verschiedenen Verkehrsträger idealerweise über das Handy, über eine App zu buchen. Das führe ich jetzt nicht weiter aus. Ich glaube, Herr Prof. Ringat kann bei passender Gelegenheit noch viel mehr dazu sagen.

Schauen wir uns einmal an, was der RMV hier macht und was deutschlandweit mit Mobility inside passiert, das auch seitens des VDV das Medium ist, das wir gerade treiben, damit wir deutschlandweit die öffentlichen und die neuen Verkehre für die Kunden sehr leicht auf einer App nutzen können, ohne dass man sich ständig neu anmelden muss und dass man die Informationen leicht bekommt.

Folie 20: „Für die Kommunen bestehen verschieden starke Möglichkeiten der Steuerungsmöglichkeiten“

Die große Frage bei diesen neuen Mobilitätsformen wird am Ende sein: Was ist denn die Rolle der öffentlichen Hand? Was ist der ordnungspolitische Rahmen, den wir hier geben? – Ich habe vorhin bereits gesagt: Es gibt schon ganz viele dieser neuen Mobilitätsformen. Sie entwickeln sich, zum Teil auch ohne unser Zutun. Sie entwickeln sich vor allem immer dann, wenn sie sich rechnen. Wenn sie sich rechnen, gibt es irgendeinen Anbieter, der sagt: Das mache ich. Damit verdiene ich Geld. – Es gibt Kunden, die sagen: Das nutze ich gerne. Dafür gebe ich etwas aus.

Wo rechnet sich das? Schauen Sie sich einmal an, wo es in Deutschland eigenwirtschaftliche Carsharing- und Ridesharingangebote gibt. Die gibt es nur in wenigen Ballungsräumen. Diese Angebote rechnen sich in den wenigen Ballungsräumen, dummerweise dort, wo es ein gutes ÖPNV-Angebot gibt. Deshalb sind Firmen wie CleverShuttle oder Ähnliches in Berlin unterwegs. Im Carsharingbereich sind DriveNow, car2go und andere in wenigen Ballungsräumen unterwegs. Dort, wo wir sie aus der Sicht der Mobilitätswende eigentlich nicht unbedingt brauchen, gibt es sie schon. Dort, wo wir sie bräuchten, gibt es sie noch nicht, weil sie sich nicht rechnen.

Insofern kommen wir wieder zu der Frage: Wie viel Geld wollen wir aus der Sicht des Staates, der öffentlichen Hand zur Verfügung stellen, um die Mobilitätswende zu befördern, damit solche Angebote überhaupt am Markt eingeführt werden können? Wie viel Geld wollen wir dafür ausgeben? Welchen ordnungspolitischen Rahmen wollen wir dafür schaffen?

Wenn man sich da finanziell nicht sehr stark einbringt und man das Ganze komplett dem Markt überlässt, kommt einiges, was Nutzer und Firmen sinnvoll finden. Mehr passiert aber nicht. Wenn wir jetzt sagen, wir wollen ganz bewusst gestalten, dann kommen wir zu dem Punkt, dass wir die Verkehre bestellen müssten. Wir müssten Vorgaben machen, beispielsweise: Welche Tarife wollen wir? Welche Bedienggebiete und welche Bedienzeiten wollen wir? Das ist genau das, was wir jetzt im Frankfurter Norden machen, wenn wir dort unseren On-Demand-Service anbieten, weil er sich dort von sich aus nicht gerechnet hätte.

Jetzt sagen wir: Wir wollen ihn bezuschussen. Wir wollen ihn in den ÖPNV integrieren mit Tarifen, die in den ÖPNV integriert sind. Wir wollen dem Kunden auch gewisse Versprechen über eine Mindestqualität, über eine maximale Wartezeit und über eine Mindestverfügbarkeit geben. Alles das, was wir dem Kunden anbieten wollen, rechnet sich in der Form aber nicht. Deshalb müssen wir das bezahlen. Aus diesem Grund mussten wir Geld mitbringen. Wir haben das Ganze ausgeschrieben. Durch die Ausschreibung haben wir die Leistung dann im Wettbewerb vergeben. Dann haben sich Unternehmen darauf beworben und gewonnen. Das ist letztlich nichts anderes, als wir es auch schon im ganz normalen ÖPNV und im Schienenpersonennahverkehr an vielen Stellen tun. Das können wir auch tun. Wenn wir mehr Mikromobilität fördern wollen, können wir da entsprechend eingreifen.

Nehmen Sie das Beispiel der Scooter. Eine Stadt kann sagen: Die Scooter interessieren uns nicht. Wenn Firmen sie anbieten wollen, dann sollen sie das machen, ansonsten nicht. – Oder man kann das zumindest ein bisschen regulieren, indem man sagt: Wir machen gewisse Vorgaben. Es muss Lizenzen geben. Man muss das so und so machen. – Oder man kann es richtig gestalten und sagen: Wir wollen bestimmte Stationen haben. Wir wollen, dass sie nur an bestimmten Stationen abgestellt werden können. Wir wollen, dass ÖPNV-Kunden das kostengünstiger nutzen können. – Wenn man das will, muss man es aber auch bestellen und bezahlen.

Die Diskussion, die am Ende politisch geführt werden muss, ist: Wie viel Geld wollen Sie zur Verfügung stellen, damit sinnvolle Sachen passieren? Wie sehr wollen auch Sie selbst gestalten, damit diese Sachen in der Form passieren, wie Sie es sich vorstellen?

Am Ende, wenn das der politische Auftrag ist, können Institutionen wie wir, Verkehrsverbünde oder Aufgabenträger solche Rollen übernehmen und sagen: Wir übernehmen zusätzlich auch die Bestellung solcher Zusatzangebote. Aber dazu brauchen wir einen Auftrag und das entsprechende Geld. – Das ist ein ordnungspolitischer Rahmen, über den Sie als Politik entscheiden und den Sie in Summe zur Verfügung stellen müssen.

Folie 21: „Die Vernetzung der Mobilitätsangebote bietet die Chance, den Umweltverbund langfristig attraktiv zu machen

Ich darf zusammenfassen: Die neuen Mobilitätsformen, die es gibt, werden an Bedeutung zunehmen. Dies hilft uns, die Verkehrsträger besser zu verknüpfen. Der ÖPNV als Rückgrat wird in jedem Fall weiter vorhanden sein. Er wird eine ganz tragende Rolle haben. Wir können ihn gerade dort intelligent ergänzen, wo er seine Schwächen hat. Im ländlichen Raum und in Schwachlastzeiten können wir den ÖPNV intelligent mit Zusatzangeboten ergänzen. Damit können wir für die

Leute in Summe ein Verkehrsangebot schaffen, sodass sie keinen eigenen Pkw mehr besitzen müssen, sondern dass sie ihre Mobilität auch in der Kombination der verschiedenen Angebote gut wahrnehmen können.

Ich bedanke mich sehr für Ihr Interesse.

(Beifall)

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Reinhold. – Wir beginnen jetzt mit der Fragerunde. Als Erster hat sich Herr Lichert gemeldet.

Abg. Andreas Lichert: Herr Dr. Reinhold, auch von mir herzlichen Dank für Ihren Vortrag. – Ich möchte einen Aspekt aufgreifen, den Sie nur gestreift haben, der mir aber doch sehr interessant erscheint. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie gesagt: Wenn nur ein, zwei, drei Leute unterwegs sind, dann sind die eigentlich im Auto besser aufgehoben als beispielsweise in einem Zug, der damit de facto leer ist. – Das zu Ende gedacht, müssten wir uns natürlich die Frage stellen, wann es überhaupt gewissermaßen eine Amortisation von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr hinsichtlich des CO₂-Fußabdrucks pro Personenkilometer gibt. Daher die Frage: Sind Ihnen Untersuchungen bekannt, oder haben Sie konkrete Daten dazu, ab welchem Auslastungsgrad – Sie selbst haben es angesprochen; im ländlichen Raum sind die Herausforderungen natürlich etwas andere als im urbanen Raum – wir überhaupt nachhaltige Klimavorteile erzielen? Vielleicht haben Sie Daten dazu vorliegen.

Abg. Torsten Felstehausen: Meine Frage geht in eine ähnliche Richtung. Sie haben in Bezug auf die Erschließung des ländlichen Raumes mehrfach gesagt, dies würde sich nicht rechnen. Die Frage ist, mit welchen Faktoren man rechnet. Wenn Sie davon sprechen, dies rechne sich möglicherweise nicht, welche Kosten fließen eigentlich in diese Berechnung ein? Werden externalisierte Kosten, also Kosten, die durch CO₂-Emissionen usw. entstehen, in diese Berechnungen aufgenommen, oder sind das die reinen betriebswirtschaftlichen internen Kosten?

Abg. Dr. Stefan Naas: Lieber Herr Dr. Reinhold, erst einmal herzlichen Dank für den hervorragenden Vortrag. – Ich kann alles das, was Sie vorgetragen haben, unterschreiben. Mich hat das überzeugt. Ich möchte an dieser Stelle sagen: Besonders positiv überrascht hat mich, dass das ein sehr realistischer Vortrag war. Man hört hier immer viele Utopien, was alles sein sollte und müsste, natürlich immer mit viel mehr Geld verbunden. Ich fand alles von Ihnen sehr überzeugend und auch realistisch.

Ich habe drei Fragen. Die erste Frage: Sie haben von möglichen Erkenntnissen gesprochen, wer zum ÖPNV zurückkehrt. Viele kehren natürlich nach der Corona-Pandemie zurück. Einige werden vielleicht beim Auto bleiben, weil sie sich eines angeschafft haben. Das Homeoffice war ein Stichwort bei Ihnen. Was ich vermisst habe, war das Thema Fahrrad. Das Fahrrad hat zumindest nach meiner Wahrnehmung in der Tat ein paar Prozent sozusagen absorbiert. Gibt es darüber irgendwelche empirischen Erkenntnisse, Abfragen, was auch immer? Ich meine, wer nicht mehr mit dem ÖPNV unterwegs ist, den kann man auch nicht mehr abfragen. Aber vielleicht kann man Rückschlüsse ziehen. – Das war die erste Frage.

Die zweite Frage: Wie sieht das mit den Mitteln aus? Auch Sie haben gesagt: Wir brauchen mehr Geld, um die Tarifsteigerungen – die nicht so sind, wie Sie sich das vielleicht wünschen – abfangen zu können. – Das Delta wird größer. Bei mehr Bedarf oder mehr Bestellungen wird es noch größer. Was wäre da eine realistische Größenordnung?

Die dritte Frage ist eine ganz allgemeine Frage: Was wären Ihre Wünsche an die Landesregierung? Wir haben natürlich immer auch im Blick, was wir in den nächsten Jahren an Grundsätzlichem – außer mehr Geld – bewerkstelligen müssen, um die Mobilität der Zukunft zu gewährleisten.

Herr **Dr. Reinhold**: Vielen Dank für die Fragen, die alle sehr spannend sind. – Ich habe das Thema Auslastung ganz bewusst am Anfang angesprochen, weil ich es für ehrlich halte, das zu sagen. Es gibt viele Untersuchungen. Sie können das per Faustformel selbst hochrechnen. Ein klassischer Pkw – egal, ob Diesel oder Benzin – braucht auf 100 km 6, 7 oder 8 l Sprit. Wenn in dem Pkw auf den 100 km vier Personen sitzen, verbraucht man pro Person nur noch 1,5 l. Ein Bus braucht für die gleiche Strecke 30 l. Jetzt können Sie sich ausrechnen, wie viele Leute in dem Bus sitzen sollten, damit er in Summe ökologischer ist. Ein Zug ist ohnehin ökologischer.

Wenn wir jetzt das Ganze auf alternative Antriebe umstellen, kommen wir, was den CO₂-Ausstoß angeht, in ganz andere Größenordnungen, weil wir beim ÖPNV natürlich auch die Chance haben, deutlich schneller und besser zu werden. Der Schienenverkehr ist zum Teil schon elektrifiziert. Da sind wir noch einmal besser. Eine Zahl, die ich auswendig kenne, ist, dass die Deutsche Bahn bei einem ICE mit einer Durchschnittsauslastung von 50 % mit einer Energieäquivalente von 3 l auf 100 km rechnet. Das heißt, ein ICE – er fährt ja auch 250 km/h – ist ökologisch so günstig wie ein Pkw, in dem drei Leute sitzen.

Insofern spielt das Thema der Auslastung durchaus eine Rolle. Die Auslastung ist für den ÖPNV wichtig. Deshalb ist für uns im Hinblick auf die Ökologie auch wichtig, dass wir gut ausgelastete Verkehre haben. Deshalb wollen wir nachts oder im ländlichen Raum nicht unbedingt nur heiße Luft durch die Gegend fahren, weil das nicht ökologisch ist. Im Ballungsraum hingegen ist das Ganze bei einer Vollauslastung wahnsinnig ökologisch. Gegen eine S-Bahn, die knallvoll ist, hat man mit nichts anderem eine Chance. Da ist man bei einer Energieäquivalente von 0,1 l auf 100 km. Da hat man schon eine ganz große Palette.

In diesem Zusammenhang ist auch die Frage der vernünftigen Gefäßgröße zu beantworten. Das Dumme ist nur: Wenn man die Gefäße einmal hat, will man sie auch nutzen. Die Vorstellung, die manche haben, die sagen: „Wir fahren in der Hauptverkehrszeit mit dem großen Bus, und in der Schwachverkehrszeit fahren wir mit dem kleinen Bus“, ist natürlich nicht sinnvoll, weil man dann zwei Fahrzeuge vorhalten muss. Man fährt mit dem großen Bus auch in der Schwachverkehrszeit, weil er nun einmal da ist und man sich nicht ein extra Fahrzeug holen will. Das ist eines der Dilemmata, das wir im ÖPNV haben.

Das Gesamtbild muss stimmen. Wir müssen genügend Nachfrage haben, damit sich die Buslinie zu den wesentlichen Verkehrszeiten auch ökologisch rechnet. Dann kann man auch zu den verkehrsschwachen Zeiten noch damit fahren. Ein kleines Stück weit stellt sich immer die Frage, wie gut man das Ganze ausgelastet bekommt.

Sie haben völlig recht mit Ihrer Frage, welche Kosten in die Berechnung einfließen. Bei dem, wie ich es gerade formuliert habe und wie ich es in meiner Rolle als Aufgabenträger, der öffentliches Geld bekommt, um damit Verkehre zu bestellen, auch formulieren musste, muss ich die Rechnung erst einmal betriebswirtschaftlich machen. Volkswirtschaftlich ist es natürlich eine andere Rechnung. Selbstverständlich – das wissen wir alle – ist der öffentliche Verkehr, was die externen Kosten angeht, deutlich überlegen. Wir haben eine Menge externe Kosten, die dem Straßenverkehr nicht angelastet sind. Wenn man sie alle mit einrechnet – man kann mit wissenschaftlich verschiedensten Methoden rechnen, was dann wie genau herauskommt –, ergibt sich definitiv ein anderes Bild.

Warum muss ich diese Rechnung, wenn ich das so formuliere, betriebswirtschaftlich machen? Wir als Aufgabenträger bekommen am Ende von Ihnen als Politik, sage ich einmal ganz allgemein, oder von meiner Stadt oder vom Land Geld. Als Geschäftsführer müssen wir mit diesem Geld wirtschaften. Ich muss am Ende vernünftig mit meinem Budget auskommen. Ich kann dafür Verkehre bestellen. Aber wenn ich mehr bestellen will, brauche ich mehr Geld. Wenn ich es nicht bekomme, muss ich entsprechend rechnen.

Das ist übrigens einer der Gründe, warum Geschäftsführer von Verbünden und Aufgabenträgern immer nur begrenzt euphorisch reagieren, wenn die Politik sagt: Senkt doch die Fahrpreise! – Eigentlich müssten wir jubeln und sagen: Wir wollen mehr Fahrgäste. Unser Job ist, möglichst viele Fahrgäste zu transportieren. Wenn wir die Fahrpreise günstiger machen, transportieren wir mehr Fahrgäste – manchmal vielleicht zu viel; aber das ist ein anderes Thema. Das bringt schon etwas. Aber dummerweise haben wir nicht mehr Geld in der Kasse, sondern nur unterproportional so viel.

Deshalb: Wann immer eine politische Forderung nach günstigeren Fahrpreisen erhoben wird, müssen wir in unserer Rolle als Geschäftsführer, die wir haben, immer sagen: Das machen wir gerne. Aber dann, liebes Land oder liebe Stadt, musst du Geld mitbringen. Sonst können wir das nicht tun. – Aus Landessicht kann es natürlich vernünftig sein, das zu machen, beispielsweise wegen der günstigeren ökologischen Effekte. Wir als ÖPNV plädieren dafür, dass dies passiert. Auch deshalb der Vortrag mit den weiteren Mobilitätsbausteinen.

Die Herausforderung – ich habe es gesagt – ist durch Corona größer geworden. Einmal ganz grob über den Daumen gepeilt: Von den Fahrgastverlusten, die wir hatten – wenn wir jetzt einmal die schwere Krise nehmen, in der wir ungefähr die Hälfte verloren haben; das hängt auch sehr von der Relation und dem Raum ab –, haben wir die Hälfte an das Homeoffice verloren. Die andere Hälfte haben wir verloren, weil die Leute mit dem Fahrrad oder dem Auto fahren.

In welcher Form kommen die wieder zurück? Wenn sich Leute bei einem Verkehrsträger erst einmal umorientiert haben, muss man sich Mühe geben, sie wieder zurückzuholen. Das ist kein Selbstläufer. Wir versuchen natürlich, die Leute mit einem qualitativ hochwertigen Angebot vom Auto und vom Fahrrad wieder zurückbekommen. Wir freuen uns dabei über politische Unterstützung. Wir haben ja auch noch das Thema: Was macht die Politik beim Straßenverkehr? Wo kann sie gegebenenfalls auch dem ÖPNV helfen? – Als ein Beispiel nenne ich nur das Stichwort „Parkraumbewirtschaftung“.

Was macht der ÖPNV aus eigener Kraft? Wir versuchen, weiter ein qualitativ sehr gutes Angebot zu machen und noch besser zu werden, um die Leute möglichst wieder zurückzuholen. Wir haben irrsinnig viel in Sachen Hygiene getan und tun das weiterhin. Daher bieten wir den Leuten auch ein sehr gutes Umfeld. Wir müssen erklären, dass es auch gut ist.

Beim Homeoffice ist die große Frage: Sind wir mit den klassischen Tarifprodukten, wie wir sie jetzt haben, noch optimal aufgestellt? Unsere klassischen Tarifprodukte sind die normalen Einzelfahrscheine oder Tagesfahrkarten für den Gelegenheitsverkehr sowie die Monatskarte und das Abonnement für unsere Stammkunden. Eine Monatskarte hat einen deutlich höheren Preis als ein Einzelfahrschein. Er ist so gerechnet, dass Leute, die typischerweise jeden Tag hin- und zurückfahren, sagen: Für mich ist die Monatskarte günstiger.

Wenn aber jemand nicht mehr jeden Tag hin- und herfährt, sondern nur noch dreimal die Woche, kommt er irgendwann an den Punkt, dass er sagt: Die Monatskarte rechnet sich für mich nicht mehr. Daher muss ich mir wieder einen Einzelfahrschein kaufen. – Der ist gefühlt teurer, und der Erwerb ist mit einem höheren Aufwand verbunden.

Wir überlegen, was wir da tun können. Dafür gibt es Konzepte. Herr Prof. Ringat ist dazu berufen, sie irgendwann einmal vorzustellen. In der Branche gibt es verschiedenste Ideen, wie man so etwas macht, auch in den verschiedenen Verbünden. Bei allen diesen Sachen müssen wir am Ende auch wieder sagen: Auch diese Zusatzangebote müssen irgendwie finanziert werden. Ein Weg kann sein, dass es irgendetwas dazwischen gibt, beispielsweise dass die Kunden für einen Einmalbetrag eine Karte haben, mit der sie die Fahrkarten rabattiert bekommen, also so etwas wie eine BahnCard oder Ähnliches. Das können sehr intelligente Ideen sein. Das muss in der finanziellen Größenordnung richtig kalibriert sein.

Auch hier gilt wiederum: Wenn wir in Summe mehr tun wollen – das tun wir gerne –, brauchen wir entsprechend Unterstützung vom Land und von den Kommunen, um das auch machen zu können. Damit bin ich bei den Wünschen an die Landesregierung: Geld, Geld, Geld.

(Abg. Gernot Grumbach: Das kommt jetzt völlig unerwartet!)

– Ich muss das so deutlich sagen. Wir als Aufgabenträger, als Verkehrsorganisation können für Sie Sinnvolles tun. Wir erfüllen gerne den politischen Auftrag. Wir gewinnen gerne noch mehr Fahrgäste für den ÖPNV. Aber um das qualitativ noch weiter zu verbessern und um dichtere Takte zu fahren, brauchen wir Geld.

Wir haben schon superteure, neue, schöne Fahrzeuge. Auch da kann man immer noch mehr machen. Aber das ist vielleicht der geringste Hebel. Wir wollen auf alternative Antriebe umstellen, was richtig viel Geld kostet.

Wenn wir noch etwas für die Fahrgäste wollen, dann ist das vor allem der Punkt, den Ballungsraumtakt zu verdichten – das muss die Infrastruktur auch hergeben – und im ländlichen Raum weiter einen guten Grundtakt zu haben, beispielsweise einen Stundentakt oder Ähnliches, damit man auch spätabends noch fahren kann. Das kostet Geld. Wenn das Land bereit ist, Geld dafür zur Verfügung zu stellen, dann geht mehr. Wenn nicht, dann können wir das eben nicht tun.

Die Frage ist, woher das Geld kommt. Das ist der letzte Punkt, zu dem ich noch etwas ausführen möchte. Man kann durchaus auch über alternative Finanzierungsformen nachdenken. Wir können sagen: Das kann allgemein vom Steuerzahler kommen. – Aber man kann natürlich auch sagen – das ist ein fürchterlich technokratischer Begriff –: Nutznießerfinanzierung. Wir suchen in der Branche gerade nach einem besseren Begriff.

Die Frage ist: Können wir weitere, die davon einen Vorteil haben, dass es einen guten ÖPNV gibt, an dessen Finanzierung beteiligen? Wer hat denn einen Vorteil davon? – Der Autofahrer, der nicht im Stau steckt. Der Arbeitgeber, der gut erreichbar ist. Die Gesellschaft hat Vorteile. Solange wir externe Kosten nicht komplett internalisiert haben, haben wir einen Vorteil. Jeder Bürger hat einen Vorteil, wenn ein anderer mit dem ÖPNV fährt, weil er damit die Umwelt schont. Das können wir schon als Rechtfertigung nehmen, um zu sagen: Lasst uns bitte auch diejenigen, die davon einen Vorteil haben, selbst wenn sie den ÖPNV gar nicht zwingend nutzen, daran beteiligen.

Wir haben für Frankfurt einmal eine sogenannte Arbeitgeberabgabe durchgerechnet. Wien hat sie bereits. Meine Kollegin aus Wien hat das hier einmal vorgestellt. Frankreich hat das in noch viel größerem Umfang. Wenn wir in Frankfurt zu jedem Arbeitgeber sagen: „Für jeden Mitarbeiter, den du hast, zahlst du 2 € pro Woche“ – „pro Woche“ ist eine kleine Zeiteinheit; dann klingt das nicht ganz so schlimm; pro Jahr sind wir dann schon bei 100 € –, dann ist das für kleine Betriebe vielleicht ein Problem, z. B. wenn man ein coronageschädigter kleiner Einzelhändler ist; das weiß ich. Ich nenne nur die Größenordnung. Allein damit würden wir für Frankfurt 20 Millionen € generieren und könnten wir die Finanzierungslücke, die sich in Frankfurt beim ÖPNV auftut, fast schließen. Im ländlichen Raum ist das wieder anders. Die Arbeitgeberabgabe ist nicht unbedingt das richtige Instrument für den ländlichen Raum. Aber so etwas geht durchaus.

Man kann Parkraumbewirtschaftung machen. Mit Parkraumbewirtschaftung – das muss ich als Verkehrsplaner Ihnen jetzt einmal sagen; Sie wissen es aber sowieso – kann man den Modal Split massiv beeinflussen. Die Verfügbarkeit und der Preis von Parkplätzen beeinflussen den Modal Split massiv. Für die politische Akzeptanz ist es wichtig, das z. B. mit Park and Ride zu

kombinieren. Ich habe vorhin gesagt: Park and Ride löst nicht alle unsere Probleme. Aber wenn man eine Kombination hat, nämlich eine ordentliche flächendeckende Parkraumbewirtschaftung plus ein besseres Park-and-Ride-Angebot, hat man für die Leute eine Alternative. Sie können sich etwas davon aussuchen. Wollen die Leute nur mit dem Auto fahren, dann zahlen sie. Wenn nicht, gibt es ein gutes ÖPNV-Angebot.

In diese Richtung würde ich gehen. Daher wären meine Wünsche an die Landesregierung: Schaffen Sie einen gesetzlichen Rahmen, um alternative Finanzierungsformen zu ermöglichen! Dafür brauchen wir das Land. Schaffen Sie, wenn wir die alternative Finanzierung nicht hinbekommen, im Ringen um die Haushaltsmittel in Summe dafür die Möglichkeiten! Am Ende wird es mehr Geld brauchen.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf**: Vielen Dank, Herr Reinhold. – Ich habe das jetzt so verstanden, dass ein Aufgabenträger im herkömmlichen Sinne durchaus auch neue Aufgabengebiete haben kann. Sie sprachen davon, Mobility-as-a-Service anzubieten. Sie sprachen von Elektromobilität usw. Das finde ich ausgesprochen spannend. Ich habe das Gefühl, dabei geht es um etwas anderes als nur darum, mehr Geld zu bekommen. Dabei geht es auch darum, mehr Aufgaben zu bekommen oder – ähnlich wie Sie das jetzt für die Finanzierungsmöglichkeiten beschrieben haben – zumindest die Option zu haben, sich um weitere Dinge zu kümmern, was ich einen sehr spannenden Schritt finde.

An dieser Stelle möchte ich gerne zu etwas nachfragen, was Herr Naas vorhin gefragt hat und was Sie, glaube ich, vergessen haben zu beantworten, nämlich dass in der Grafik die Fahrräder nicht aufgetaucht sind und dass auch das Zu-Fuß-Gehen nur eine marginale Rolle hat. In der Mobility-as-a-Service-Grafik waren nur die Dienstleistungen aufgeführt, mit denen man Geld verdienen kann.

Meine Vermutung ist: Um eine multioptionale kommunale Mobilität zu gestalten, und zwar von einem Aufgabenträger, wäre es vielleicht sinnvoll, da ein bisschen mehr Kompetenz zu bündeln als nur für den Bus- und Bahnverkehr. Letztlich müsste alles davon umfasst sein. Warum wird nicht darüber nachgedacht, ob wir, wenn wir unsere kommunalen Ziele erreichen wollen, einen Bus fahren lassen oder einen Fahrradschnellweg bauen? Das sind Kapazitäten vom Bus weg. Es wird eine neue Kapazität geschaffen. Gerade im Kurzverkehr ist ein Problem, wie man Kapazitäten bereitstellt. Wie habe ich Sie da zu verstehen? Würden Sie sagen, das ist eine Herausforderung, und die erweiterten Aufgaben müssen wir unter Einbezug aller Verkehrsmittel machen? Eine Hin- und Zuwegung per Fuß ist natürlich extrem wichtig. Je attraktiver das ist, umso mehr Leute sind schneller in ihren Fahrzeugen. Wenn ich erst viermal um die Ecke laufen muss, dann überlege ich mir, ob ich das nicht auch anders machen kann.

Würde dazu letztlich nicht auch das gehören, was Sie am Ende als Finanzierungsinstrument genannt haben, nämlich vielleicht sogar die Zuständigkeit für Parkraum? Wir wissen, dass auch das

eine sehr wichtige Strategie ist. Wenn man Dinge gegeneinander abwägt und über eine Finanzierung seiner Angebote nachdenkt, könnte man natürlich überlegen, auch das noch in die Hand des lokalen Aufgabenträgers zu geben.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Meine Frage geht in eine ähnliche Richtung. Ich bin bei der Wechselwirkung zwischen der Parkraumbewirtschaftung und der Attraktivität des ÖPNV aufmerksam geworden. Aus eigener Erfahrung nenne ich drei Beispiele: In Steinbach würde niemand akzeptieren, 15 € monatlich für einen Stellplatz zu bezahlen. Dort ist es staatliche Aufgabe, einen kostenlosen Stellplatz rund um die Uhr zu gewährleisten. Das ist die direkte Ansage an den Bürgermeister. In Frankfurt-Sachsenhausen kostet ein Stellplatz im Hinterhof 250 € im Monat. Ich bin einmal mit meinem Onkel, der Italiener ist, nach Venedig gefahren. Man kann in Venedig auf der Lagune parken. Das hat damals 60 € pro Tag gekostet. Das sind die drei Extreme für einen Parkplatz. Meine Frage ist: Wie viel müsste das Parkticket in den öffentlichen Parkhäusern in Frankfurt pro Stunde kosten, damit Sie sagen, dadurch gibt es noch einmal einen Schub für die Einzelfahrt nach Frankfurt für im Moment, ich glaube, 4,60 €, damit sich das zum Positiven dreht?

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Das Thema Mobility-as-a-Service treibt auch mich ein bisschen um. Das hört sich immer so an, als würde alles gut werden, wenn wir nur Mobility-as-a-Service hinkommen. Wir alle wissen, dass es im Moment eine verschwindend geringe Prozentzahl an Kunden gibt, die damit erreicht werden. Ich hätte gerne gewusst: Mit welcher Strategie arbeiten Sie, bzw. welche Erfahrungen haben Sie da? Gehen Sie bei Mobility-as-a-Service auf diejenigen zu, die ohnehin schon im ÖPNV sind, machen Sie für die den ÖPNV noch attraktiver, oder glauben Sie, das könnte ein Mittel sein, um andere Leute noch in den ÖPNV zu bekommen? Wenn ja, um welche Bevölkerungsgruppen handelt es sich dabei?

Darf ich noch eine Anmerkung zu einer Anmerkung eines Sachverständigen machen? – Ich finde es fatal, wenn wir anfangen herunterzurechnen, was es an CO₂ und an Kraftstoff kostet, wenn ein Bus mit zwei oder vier Leuten fährt, im Vergleich dazu, wenn ein Pkw fährt. Der Bus lebt davon, dass er eine Rund-um-die-Uhr-Bedienung hat und dass er in einem Netz bedient. Ich weiß nicht – Herr Ringat weiß das bestimmt besser –, ob es in Deutschland einen ÖPNV-Betreiber gibt, der über 365 Tage und 24 Stunden hinweg eine Auslastungsquote von mehr als 20 % hat. Das ist die Größenordnung, von der wir eigentlich sprechen. Aber wir dürfen nicht die 20 % sehen, sondern wir müssen das Angebot sehen. Das möchte ich nur dazu ergänzen. – Ich danke Ihnen vielmals.

Herr **Dr. Reinhold:** Sollen wir das Aufgabenspektrum von Aufgabenträgern erweitern? – Da bin ich natürlich Partei und sage: Ich biete mich da im Zweifelsfall gerne an. Ich habe ein paar Elemente gezeigt, bei denen das interessant sein kann.

Die Frage, die vorher steht, ist immer: In welcher Form möchte die öffentliche Hand – um es ganz abstrakt zu formulieren – hier gestaltend mitwirken und mitfinanzieren? „Gestaltend mitwirken“ heißt, es bestellen, es mitplanen oder zu sagen, in welcher Form man es den Unternehmen, den Bürgern überlassen will. Wenn man sagt, das kann durchaus sehr sinnvoll sein, dann ist die Frage: Welche Institution macht das? Siedelt man das beim Straßenverkehrsamt an, bei dem die Parkraumbewirtschaftung ist? Schafft man ein städtisches Mobilitätsreferat, das sich dann um das alles kümmert?

Bei der Aufgabenträgerorganisation haben wir einen Vorteil: Wir sind im Regelfall als eine GmbH organisiert und haben damit mehr Möglichkeiten als eine ganz klassische Stadtverwaltung, auch Möglichkeiten, ein bisschen flexibler zu arbeiten und gute Leute zu holen. Unser Kerngeschäft ist nun einmal, Verkehr zu beschreiben, zu wissen, was die Kunden wollen, und dann Unternehmen in einem Ausschreibungsprozess zu beauftragen. Das ist was, was Aufgabenträger originär können und wofür wir da sind. Da würde man natürlich schon zu der Schlussfolgerung kommen können: Wenn wir beispielsweise mehr Mobility-as-a-Service bestellen wollen, warum denken wir dann nicht an die Verbünde und an die Aufgabenträger?

Ich hatte die Frage nach den Statistiken in den Studien nicht komplett beantwortet. Gerade zu dem Homeofficekomplex haben wir auch eigene Untersuchungen gemacht. Dazu haben wir auch etwas geschrieben. Das, was wir da gemacht haben, kann ich Ihnen im Nachgang noch gern zur Verfügung stellen, weil wir eine ganz aktuelle Studie dazu haben.

Zuständigkeiten hätten wir gerne mehr. Aber für den Parkraum würde ich das nicht unbedingt so sehen. Ich glaube, das hessische ÖPNV-Gesetz in Summe ist erst einmal ein sehr gutes, mit den klaren Beschreibungen, dass es Aufgabenträger gibt und was wir tun wollen. Aber wenn wir mehr Mobility-as-a-Service machen wollen – why not?

Frau Lenz, Sie haben völlig recht: Das sind bislang nur ganz wenige Kunden. Das wird auch noch eine ganze Weile so bleiben. Das sind totale Randgruppen. Das heißt aber nicht, dass man nicht trotzdem interessant sein kann. Die Frage ist: Was wollen wir am Ende wirklich erreichen? – Da komme ich wieder auf den Punkt Pkw-Besitz. Ich glaube, das Spannende wird das sein, was man schon jetzt zum Teil in den großen Ballungsräumen mit der Kombination erlebt. Es gibt Carsharing. Es gibt weitere flexible Angebote, sodass Leute sagen: Ich brauche das Auto doch nicht mehr.

Wir hatten schon an anderer Stelle die Diskussion: Wollen die jungen Leute weiter Autos haben, wollen sie nicht mehr, oder wollen sie jetzt doch wieder? – Wahnsinnig viele Leute haben noch immer einen eigenen Pkw, entweder weil sie ihn wirklich brauchen, weil sie glauben, dass sie ihn brauchen, oder weil sie sagen: Mir ist es wert, einen eigenen Pkw zu haben. – Dann steht er herum, braucht Platz und führt beim Nutzer dazu, dass er sich sagt: Wenn ich damit fahre, kostet mich das ja fast nichts. – Die Leute rechnen nicht richtig. Wenn jemand seinen Pkw nutzt, denkt er vielleicht an seine Spritkosten und vielleicht noch an die Parkkosten. Damit kommen wir zur Parkraumbewirtschaftung. Aber an die ganzen Folgekosten denkt er gar nicht.

Deshalb ist es für die Verkehrsmittelwahl so interessant, wenn wir dahin kommen, dass die Leute keinen eigenen Pkw mehr haben. Dann, wenn sie einen Pkw brauchen, nehmen sie ein Carsharingfahrzeug und bezahlen direkt dafür. Dann sagen sie ganz schnell: Ach, das muss gar nicht sein. Dann nehme ich lieber mein Fahrrad, meinen Scooter oder nutze den ÖPNV. – Ich glaube, dass es da schon eine große Wirkung gibt.

Jetzt komme ich zur Parkraumbewirtschaftung. Es ist völlig richtig: Im ländlichen Raum, an Stellen, wo keine Knappheit ist, sollte man sie nicht machen. Parkraumbewirtschaftung ist ein Instrument der Knappheit. Wenn Straßenraum vorhanden ist, den ganz viele nutzen wollen, den aber nur einer nutzen kann, dann soll er bitte dafür zahlen, und zwar auch entsprechend ein Stück weit seines Nutzens. Daher sollte man Parkraumbewirtschaftung tatsächlich so machen, dass man dies vor allem in den Zonen, in denen hoher Parkdruck besteht und in denen viele gerne parken wollen, ein Stück weit über den Preis steuert, nicht dass den Parkplatz derjenige bekommt, der morgens um 5 Uhr als Erster gekommen ist und dann den ganzen Tag dasteht.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Wie hoch müsste der Preis sein?)

– Wie hoch muss er sein, damit er eine Wirkung hat? – Die Wirkung ist letztlich fließend, genauso wie bei Fahrpreisen im ÖPNV. Je höher man ihn macht, desto mehr wirkt das. Man kann das ein bisschen mit einer Fahrkarte im ÖPNV vergleichen. Wenn wir in Ballungsräumen bei Preisen von 5 bis 6 € die Stunde sind und die flächendeckend haben, ist definitiv eine Wirkung vorhanden.

Ich glaube, das Flächendeckende ist ein sehr entscheidender Punkt; denn das haben wir häufig nicht. Wenn man einige Parkplätze hat, die nicht bewirtschaftet sind, geht ein riesiger Parksuchverkehr los, weil alle erst einmal den einen kostenlosen Parkplatz haben wollen. Wenn man so „hochintelligente“ Sachen macht, wie es meine Stadt Frankfurt zumindest noch eine Weile gemacht hat, nämlich dass man auf der einen Straßenseite Anwohnerparken hat und auf der anderen Seite bewirtschaftet, dann ist das Schlechteste, was man tun kann. Dadurch erzeugt man Zusatzverkehr.

Der Punkt ist – das geht auch nach politischer Akzeptanz –, wie stark man die Stellschraube drehen will, damit dies wirkt. Entscheidend ist, dass man das überhaupt einmal flächendeckend in den Zonen macht, in denen Parkraum knapp ist, und dann vielleicht ein bisschen intelligent abgestuft, damit man nicht am Rand 0 € und danach 5 € die Stunde hat. Wenn man da den Preis ein Stück weit anhebt, dann wirkt das. Parkraumbewirtschaftung hat eine Wirkung, plus gegebenenfalls noch eine Finanzierungswirkung. Das ist einer der klassischen Push-und-Pull-Effekte.

Abg. **Katy Walther:** Ich habe noch zwei Fragen. Sind Sie nicht auch der Meinung, dass man mehr in die Bahnhöfe investieren muss? Das eine ist das Angebot. Wenn ich von A nach B komme, dann dort aussteige und Angst habe, es ungemütlich ist oder es von der Aufenthaltsqualität her nicht so ist, dass ich mich gerne dort aufhalte, dann kann das nicht sein. Das ist anders als beim Auto. Man muss schon einmal schauen, was genau den Komfort ausmacht. Ich würde gerne wissen, wie die Investitionen in die Bahnhöfe aussehen.

Dann würde ich gerne noch wissen, wie sich die Mobility-inside-App in der Zukunft weiterentwickeln wird.

Herr **Dr. Reinhold**: Wenn zu der ersten Frage eine kurze Antwort erlaubt ist: ja. Ich bin sehr dafür, dass an den meisten Bahnhöfen etwas gemacht wird. Aber das ist nicht meine lokale Zuständigkeit.

Zu Mobility inside sage ich nichts, weil ich weiß, dass Herr Prof. Ringat mehr dazu sagen kann.

Herr Prof. **Ringat**: Da auch die Kollegin Lenz das gerade schon angesprochen hat, noch kurz etwas zum ökologischen Fußabdruck. Beim uns im RMV ist der ökologische Fußabdruck bei der jetzigen Füllung der Fahrzeuge im öffentlichen Personennahverkehr und bei dem jetzigen Mobilitätsverhalten im Individualverkehr deutlich unter der Hälfte der Tiefe des Abdrucks des Individualverkehrs, unabhängig davon, dass in einem Bus einmal nur zwei Fahrgäste oder auch 60 mitfahren. Im Durchschnitt kommt genau das heraus, was Barbara Lenz vorhin gesagt hat, dass das per se günstiger ist, was den ökologischen Fußabdruck betrifft. Das wird an dieser Stelle umso günstiger, je mehr wir in regenerierbare Energien und neue Antriebe investieren.

Bei der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken – ein Drittel ist noch nicht elektrifiziert – müssen wir einen Weg vorgehen. Wir kaufen jetzt Wasserstofffahrzeuge, weil wir auch nicht elektrifizierbare Strecken haben, weil das nicht wirtschaftlich wäre. Damit wird der Fußabdruck natürlich umso besser.

Der zweite Punkt ist die Antriebsorientierung. Das muss natürlich sein. Ansonsten hat man den Durchschnitt nicht. Wenn man den Bus nur einmal früh und einmal abends fahren lässt, lohnt sich das für die Leute nicht. Wir sind sehr stolz darauf, dass wir in Hessen ab dem kommenden Fahrplanwechsel in jeder kleinen Gemeinde zumindest im Stundentakt mit Bussen unterwegs sein werden, sowohl in Nordhessen als auch hier bei uns.

Schauen Sie einmal in die Schweiz! Dort fährt das Gleiche im Viertelstundentakt, auch in den entlegensten Gebieten. Dort hat man einen deutlich höheren Modal Split zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs. Insofern ist die Angebotsorientiertheit der wesentliche Grund für die Menschen, überhaupt öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen. Wir brauchen Angebotsorientiertheit, Verlässlichkeit und Vertrauen. Wenn man keine Angebotsorientiertheit hat, kann man den ganzen öffentlichen Personennahverkehr dem Grunde nach sein lassen; denn dann fährt kein Mensch damit.

Wenn wir heute Befragungen machen, was wir tun müssen, dann ist das Thema Preis in der politischen Diskussion häufig sehr weit oben. Viele Politiker nutzen den öffentlichen Personennahverkehr gar nicht. Das ist mein Gefühl, meine Annahme. Die Menschen sagen, dass zuallererst die Leistungsfähigkeit, das Vertrauen und die Vertaktung wichtig sind, also dass man nicht

überlegen muss, wann beispielsweise ein Bus fährt. Man geht einfach hin und weiß, in den nächsten zehn Minuten kommt ein Bus. Das ist das Entscheidende. Der Tarif kommt heute erst an neunter, zehnter oder elfter Stelle.

Auch bei dem Modell in Wien, von dem wir gehört haben, hat nicht der preiswerte Tarif das Mehr an Menschen ausgemacht, sondern dass man vorher 15 Jahre lang ganz viel Geld in den öffentlichen Personennahverkehr investiert hat. Deutschland ist in Europa Vorletzter im Ranking – wenn man einmal die Größenordnung nimmt –, wie viel Euro pro Einwohner und Jahr man in den öffentlichen Personennahverkehr investiert. Da liegen wir in Deutschland inzwischen bei 88 €. Vor fünf Jahren waren es noch 42 €, Thema Regionalisierungsmittel bzw. GVFG-Mittel usw. Das ist heute in den Vorträgen deutlich geworden. Da wachsen wir an.

Schauen Sie beispielsweise einmal nach Luxemburg, wo man gerade einen kostenfreien ÖPNV als Ende einer Kette eingeführt hat. Dort hat man 15 Jahre lang in den ÖPNV, in Schienen und in neue Fahrzeuge investiert. Es gab auch Licht- und Designkonzepte – alles, worüber wir hier noch gar nicht reden, was wir für Menschen machen wollen. Dort hat man über 15 Jahre hinweg im Durchschnitt pro Jahr und Einwohner 580 € investiert. In der Schweiz und in Österreich liegt dieser Wert bei 400 bis 500 €. Deswegen ist der ÖPNV dort so, wie er ist.

Uns wird immer vorgetragen: Warum macht ihr das nicht so toll wie dort? – Bei uns sieht der ÖPNV so aus, weil unsere Investitionsvolumina so sind, wie sie sind. Tom Reinhold hat es gesagt: Wenn das nicht geht, machen wir aus dem, was wir haben, das Beste.

Mobility inside geht zum kommenden Jahreswechsel an den Start, mit etwa 40 % der Bevölkerung, die dann den Nutzen von Mobility inside über ganz Deutschland hinweg haben. Der große Kasten kommt erst einmal in Form einer White-Label-App, im zweiten Schritt im Laufe des Jahres 2022 dann die Implementierung in die Apps des RMV, der BVG usw., sodass man aus seiner gewohnten App von zu Hause aus ganz Deutschland zur Verfügung hat. Das erfolgt dann im Laufe des nächsten Jahres in Etappen inklusive des Fernverkehrs mit der Deutschen Bahn. Es wird zwei, drei Jahre brauchen, ehe das alles dann gut aufgestellt ist. In Etappen kommen Mobility-as-a-Service, die Sharingprodukte und die Integration der On-Demand-Angebote dazu.

Den großen Kasten wir in der Branche fertiggestellt. Diejenigen, die schon jetzt die elektronischen Systeme zu Hause haben, können ihre Stecker da hineinstecken. Wir haben das vor Ort, weil wir viele Jahre vorgebaut haben. Man braucht beispielsweise einen eigenen elektronischen Tarifdatenkernel, damit sich die Tarife miteinander unterhalten können. Das nennt sich Produkt- und Kontrollmodul. Das ist ein Translator zwischen den vielen verschiedenen Tarifen, die wir in Deutschland haben.

Wer aber als Tarifdatenkernel noch eine nachkorrigierte Excel-Tabelle hat, der kann seinen Stecker da noch nicht hineinstecken. Die Flächenertüchtigung in Deutschland, sodass das durchgängig für die Menschen spürbar wird, wird meines Erachtens, wenn alles so weitergeht wie bisher, noch vier, fünf, sechs Jahre brauchen – das ist eine ganz realistische und ehrliche Einschätzung –, bis auch die Gebiete, die ihre Hausaufgaben noch nicht gemacht haben, um sich mit dem Tarif und

dem Fahrplan da einstöpseln zu können, bereit sind, die Flächenertüchtigung insgesamt durchführen zu können.

Hessen wird ab nächstem Jahr das erste Bundesland sein – NVV und RMV gemeinsam Seite an Seite –, das flächendeckend Mobility inside einführt. Nordrhein-Westfalen wird das nächste Land sein, in dem das passiert. Die zehn, elf großen deutschen Metropolregionen werden sehr schnell mit dabei sein.

Ich freue mich sehr darüber, dass es gelungen ist, die Deutsche Bahn hier mit ins Boot zu holen. Sie arbeitet nicht nur mit, sondern ist auch dabei. Damit können wir wesentlich mehr und wesentlich bessere Services für unsere Kunden über die Mobility-inside-App anbieten, als es heute jeweils über den Navigator oder über lokale oder regionale Apps möglich ist.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Prof. Ringat. – Das waren jetzt noch ein paar sehr wichtige Ergänzungen, die den Vortrag noch weiter abgerundet haben.

Wenn es jetzt keine weiteren Fragen mehr gibt, darf ich mich ganz herzlich bei Ihnen, Herr Dr. Reinhold, bedanken.

(Beifall)

Wir kommen damit nahtlos zum nächsten und gleichzeitig zu unserem letzten Vortrag des heutigen Tages, und zwar von Frau Stete von StetePlanung aus Darmstadt. Hallo, Frau Stete!

Frau **Dipl.-Ing. Stete:** Vielen Dank auch von meiner Seite für die Einladung der Enquetekommission, hier heute einen fachlichen Input zu geben, was ich sehr gerne tue. Ich darf Sie in die Praxis der kommunalen Verkehrsplanung entführen.

Als Letzte auf der Liste habe ich entweder den Vorteil oder den Nachteil – je nachdem, wie man es sieht –, dass von meinen Vorrednerinnen und Vorrednern schon sehr viele Aspekte angesprochen worden sind. Ich werde versuchen, das Ganze auf mein Thema zu konzentrieren und es dann ein Stück weit herunterzubrechen.

Präsentation Frau Dipl.-Ing. Stete siehe Anlage – Folie 2: „Gisela Stete“

Ganz kurz zu meiner Person: Ich habe Bauingenieurwesen studiert und mich 1991 nach zwölf Jahren als Verkehrsplanerin in Büros bzw. an der Universität selbstständig gemacht. Das bedeutet 30 Jahre StetePlanung. Eigentlich sollte ein Fest gefeiert werden, das allerdings den Corona-Bedingungen zum Opfer gefallen ist. Aber wir arbeiten daran. Wir haben noch drei Monate Zeit. Vielleicht gelingt es uns, dieses Fest zu feiern.

Folie 3: „StetePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung“

Ich bin in verschiedenen Fachgremien engagiert. Aber das Wichtige ist mein Büro für Stadt- und Verkehrsplanung. Schon vom Namen her ist intendiert, dass wir Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als zwei Seiten ein und derselben Medaille systematisch betrachten. In unseren verschiedenen Tätigkeitsfeldern versuchen wir, das immer auch durchzuziehen. Das gelingt nicht immer. Wir sind zum Teil auch sektoral unterwegs. Im Großen und Ganzen finden wir es sehr wichtig, den integrierten Ansatz in den Projekten durchzuziehen.

Ich konzentriere mich heute auf das Thema integrierte urbane Mobilitätskonzepte für Quartiere. Über das Thema, wie Städte integrierte kommunale Verkehrskonzepte machen, spreche ich gerne ein anderes Mal. Ich fokussiere mich heute, wie gesagt, auf die Quartiersentwicklung.

Folie 4: „I Hintergrund und Anforderungen“

Zum Hintergrund und zu den Anforderungen ist heute schon einiges gesagt worden. Wir haben insbesondere in Ballungsräumen, aber auch in vielen kleineren Städten die Herausforderung bezüglich der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Darauf liegt die Betonung; denn das ist gerade in den großen Städten das Problem. Viele Kommunen gehen insofern damit um, als sie mittlerweile Mindestquoten für die Schaffung von Sozialwohnungen im niedrigen und mittleren Einkommensbereich festlegen. Das ist auch gut so. Man sieht, der Druck auf den Wohnungsmarkt führt dazu, dass das allein mit einer Verdichtung im Bestand nicht zu erreichen ist. Das heißt, es braucht auch neue Quartiere. Trotzdem sind die Entwicklungspotenziale im Blick zu behalten. Dazu haben wir heute schon eine Anmerkung gehört, nämlich dass es wichtig ist, auch das Thema Freiraum und Frischluft zu beachten, wenn es um die Verdichtung im Bestand geht.

Siedlungsentwicklung und mehr Menschen, die irgendwo leben, bedeuten auch mehr Verkehr, und zwar in Form von Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichem Verkehr und natürlich auch Kfz-Verkehr. Genau da liegt das Problem, weil das oft zu Verkehren führt, die in den Netzen nicht mehr abgewickelt werden können. Die Kapazitätsgrenzen in vielen innerstädtischen Netzen sind erreicht. Ein weiterer Ausbau ist zum Teil nicht möglich. Man kann aus einer zweispurigen Straße nicht ohne Weiteres eine vierspurige machen. Das ist auch nicht wirklich erwünscht.

Auf der anderen Seite haben wir, gerade auf den Kfz-Verkehr bezogen, das Problem der klimaschädlichen Emissionen. Ich denke, das ist gerade in der bebauten Stadt ein ganz wichtiger Faktor, der oft zu kurz kommt, der aber beachtet werden muss, um die immer wieder zitierte Mobilitäts- oder Verkehrswende tatsächlich zu schaffen. Wir müssen uns mit den Folgen des zunehmenden Kfz-Verkehrs so auseinandersetzen, dass es um eine Begrenzung geht. Ich denke, gerade die jüngere Generation ist da anders unterwegs als wir, also meine Generation. Für uns ist das Auto ein ganz wichtiges Statussymbol und Verkehrsmittel. Aber die jüngeren Menschen sind da heute anders unterwegs. Das ist eine Chance, die man nutzen kann und die es auch zu nutzen gilt.

Eines der ganz großen Probleme ist der Flächenverbrauch insbesondere im ruhenden Kfz-Verkehr. Er belastet den öffentlichen Raum und behindert andere Nutzungen sowie die Verkehrssicherheit.

Die Herausforderung ist aus meiner Sicht, dass die Mobilität insgesamt – Mobilität ist ja nicht an Verkehrsmittel gebunden; mobil sind wir zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und auch mit dem Auto – gewährleistet ist, aber nachhaltiger gestaltet werden sollte.

Folie 5: „I Ganzheitliche Mobilitätskonzepte für Quartiere sollen ...“

Jetzt zum Thema „Ganzheitliche, integrierte Mobilitätskonzepte“, den SUMPs. Was bedeutet es, integrierte Mobilitätskonzepte ganzheitlich zu entwickeln? Das heißt, es müssen alle Formen der Mobilität einbezogen und miteinander vernetzt werden. Darüber haben wir gerade schon von Herrn Reinhold und Herrn Ringat einiges gehört.

Es geht aber auch darum, die städtebaulichen Strukturen und die Nutzungen einzubeziehen. Zu dem Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Nutzungsstrukturen hat uns Herr Prof. Priebis bereits heute Morgen einiges erzählt. Es geht darum, Umwelt- und Stadtverträglichkeitsaspekte stärker einzubeziehen. Vor allen Dingen geht es darum, die Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen im Hinblick auf Mobilität sicherzustellen. Wir reden ja nicht nur von uns erwerbstätigen Erwachsenen, sondern es geht auch um Kinder, Jugendliche, Ältere und Mobilitätseingeschränkte. In einer integrierten, ganzheitlichen Mobilitätsplanung sollte das einen Platz finden. In der Regel versteht man unter Nachhaltigkeit die Balance zwischen sozialer Ausgewogenheit, ökologischer Verträglichkeit und ökonomischer Vernunft.

Folie 6: „II Herausforderungen“

Planung ist nicht einfacher geworden, sondern – ganz im Gegenteil – Planung ist deutlich komplizierter geworden. Das hat damit zu tun, dass sehr viel mehr Player mit im Boot sind. Das ist die Herausforderung, der wir uns stellen müssen, damit die unterschiedlichen Interessen und Denkmuster in der Verkehrs- und der Quartiersentwicklung zusammengebracht werden. Damit wird das Ganze nicht einfacher. Es geht darum, das auch gezielt zu steuern, damit wir da zu einem Ergebnis kommen.

Eine Herausforderung aus meiner Erfahrung ist – ich habe gesagt, dass ich Sie in die Niederungen der Planungspraxis einführen will –, die Verwaltungsstrukturen mit ihren oft sehr unterschiedlichen Interessen und Herangehensweisen unter einen Hut zu bringen.

Bei der Quartiersentwicklung ist es so: Wenn ein neues Quartier entwickelt wird, sind die Straßen als Allererstes da. Es geht darum, dass man das ein Stück weit intelligenter betrachtet und dass man die Chancengleichheit aller Verkehrsarten sichert. Das heißt, so selbstverständlich ein Quartier für den Autoverkehr erschlossen ist, muss auch der ÖPNV von Anfang an mit dabei sein, das Rad als eines der Verkehrsmittel, das im Moment die stärksten Zuwachsraten hat, sowieso.

Wir haben die Erfahrung gemacht, dass Menschen, die in der Umgebung von neuen Quartieren oder auch von Quartieren, die verdichtet werden, wohnen, mit ins Boot geholt werden sollten.

Wenn da auf einmal 2.000 neue Menschen wohnen sollen, stellt sich die Frage: Wie wird das mit dem Verkehr werden? Wo parken die denn usw.? – Ein wichtiges Prinzip ist, dass diese Menschen mitgenommen werden. Das macht das Ganze nicht unbedingt viel einfacher.

Auf die zunehmenden technischen Anforderungen will ich jetzt erst einmal nicht weiter eingehen.

Folie 7: „II Chancen“

Auch über die Chancen wurde heute Morgen schon gesprochen. Herr Prof. Priebes hat vor allen Dingen das Leitbild der Region der kurzen Wege angesprochen. Wir reden hier von der Stadt der kurzen Wege. Das heißt, wir reden über Nutzungsmischung bei kompakter Grundstruktur. Wir reden über die Reduzierung des Flächenverbrauchs mit einer höheren Dichte durch eine effizientere Erschließung. Der Umweltverbund kann genau damit gestärkt werden. Das ist die große Chance zur Stärkung des Umweltverbunds, wie wir es von meinen beiden Vorrednern eben auch schon gehört haben.

Auch die Förderung der Unabhängigkeit vom eigenen Kfz. ist wichtig. Es geht nicht darum, den Kfz-Verkehr per se nicht möglich zu machen. Aber die Frage ist: Muss wirklich jeder sein eigenes Auto vor der Tür haben? Wir haben heute von Frau Weiser gehört, welche Möglichkeiten es gibt, Multimodalität sicherzustellen, sodass das eigene Auto – und wenn es nur der eigene Zweitwagen ist, auf den verzichtet werden kann – nicht nötig ist.

Für mich ist auch die Frage des öffentlichen Raumes ganz wichtig. Die Sozial- und Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raumes hat auch sehr viel damit zu tun, wie mit dem Kfz-Verkehr umgegangen wird. Es geht um Flächenverbrauch, Flächengerechtigkeit und Geschwindigkeiten des Autoverkehrs. Das alles sind Elemente, die, wenn sie geschickt eingesetzt werden, eine große Chance bieten, die Quartiere nachhaltig und auch menschenfreundlich zu gestalten.

Dann haben wir das Thema Parkraum und die Konzentration der Nutzungen eben nicht an der eigenen Haustür, sondern beispielsweise in Quartiersgaragen. Das verbessert den Zugang zwischen ÖPNV und MIV. Wenn der Weg zur Haltestelle so weit ist wie der Weg zum Parkhaus, dann ist der Anreiz ein ganz anderer, das Auto vielleicht nicht zu nutzen.

Folie 8: „II Persistenzen“

Das alles klingt sehr schön und sehr optimistisch. Aber die andere Seite ist nicht unwesentlich, nämlich die Persistenzen, d. h. die Beharrungskräfte, die Hindernisse, die zu überwinden sind.

Fangen wir einmal mit der Frage des Verkehrsrechts, der verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen an. Es kommen auch die üblichen Denkstrukturen dazu, gerade im Wohnungsbau, in der Projektentwicklung. Ich muss aber sagen: Unserer Erfahrung nach – wir machen ja viele dieser Konzepte – ist da sehr viel Bewegung drin. Hinsichtlich der Vorstellung, dass eine Wohnung ohne Stellplatz nicht vermarktbare ist – egal, ob vermietbar oder verkaufbar –, hat sich sehr viel verändert. Die Projektentwickler, mit denen wir zusammenarbeiten, sind da jetzt an einer anderen Stelle, als sie es noch vor zehn Jahren waren.

Die Mobilitätskultur in unserer Gesellschaft, in der Politik und zum Teil auch in den Verwaltungen ist in den Persistenzen jeden Tag spürbar.

Was ich auch wichtig finde, ist: Die baurechtlichen Rahmenbedingungen machen die Kopplung von Wohnen und Parken nicht einfacher. Das heißt, der Stellplatznachweis muss immer auf dem eigenen Grundstück geführt werden. Das ist, wenn wir über Chancengleichheit sprechen, nicht wirklich hilfreich.

Folie 9: „III Grundüberlegungen zu nachhaltiger Mobilität bei der Quartiersentwicklung (Bestand und Neubau)“

Was bedeutet es, wenn man eine Quartierentwicklung ganz konkret plant? – Dafür gibt es Grundüberlegungen. Auch das hat Herr Prof. Priebes heute Morgen schon angesprochen. 80 % der Wege, die Menschen durchführen, enden oder beginnen im Wohnquartier. Das heißt, hier fallen die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl. Je nachdem, wie die Rahmenbedingungen gestaltet sind, geht es in die eine oder in die andere Richtung. Wenn der Zugang zum Pkw einfach ist – d. h. man hat den Stellplatz direkt an der Wohnung; er ist kostenlos im öffentlichen Raum vor der Haustür vorhanden usw. –, dann unterstützt das natürlich eher die Nutzung des Pkws als Verkehrsmittel.

Die Mobilitätsangebote verschiedenster Art, die den Umweltverbund fördern, wurden uns heute schon vorgestellt, auch die Nutzungsmischung. Je mehr Alltagsziele in fußläufiger bzw. Radentfernung gut erreichbar sind, desto größer sind die Chancen für Nahmobilität. Da hat der Hessische Landtag mit dem Arbeitskreis Nahmobilität ein gutes Instrument geschaffen.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Die Landesregierung!)

– Die Landesregierung, Entschuldigung. – Da hat die Landesregierung ein Instrument geschaffen, mit dem diesem Thema jetzt endlich die Aufmerksamkeit gewidmet wird, die ihm zusteht. Es ist noch immer so, dass der Fußverkehr und der Radverkehr zusammen in vielen Städten fast so groß sind wie die Nutzung des Autoverkehrs. Wir kommen in manchen Städten auf 50 %, wenn wir den Fuß- und den Radverkehr zusammennehmen. Insofern ist es meiner Ansicht nach wichtig, dass Nahmobilität stärker wieder in das Bewusstsein rückt.

Die frühzeitige Einbindung der Bürgerschaft – das habe ich eben schon angesprochen – schöpft Potenziale aus und erhöht die Akzeptanz.

Folie 10: „III Beispiele zur Entwicklung neuer Quartiere“

Ich habe in der Republik einmal nach neuen Quartieren geschaut, die im Moment entwickelt werden, von Hamburg bis nach Freiburg. Ich habe auch die Seestadt Aspern in Wien, die heute schon angesprochen worden ist, mitbetrachtet.

Folie 11: „III Gemeinsame Ansätze bei deren Entwicklung“

Ich habe einmal geschaut, was diesen Quartieren gemeinsam ist, wenn es um deren Mobilitätskonzept geht. Da kann man feststellen: Ein Prinzip aller dieser Quartiere ist, eine weitgehende Nutzungsmischung herzustellen. Die Stadt der kurzen Wege ist die Leitidee für die Entwicklung. Das heißt, vor allen Dingen die Netze für den Fuß- und Radverkehr sind attraktiv, mit sicheren Anschlüssen nach außen. Der ÖPNV ist das Rückgrat der Erschließung. Die Entfernung zur Haltestelle – ich habe das vorhin schon angesprochen – und zum Pkw-Stellplatz ist etwa gleich groß.

Insgesamt ist die Kfz-Erschließung in diesen Quartieren relativ sparsam. Dort gibt es eine sehr weitgehende Verkehrsberuhigung. Das heißt, der öffentliche Raum kann wieder als Aufenthaltsraum genutzt werden.

In allen diesen Quartieren ist Parken gebündelt in Quartiersgaragen möglich, sowohl auf öffentlichen als auch auf privaten Stellplätzen. Es gibt keine Stellplätze auf eigenem Grund. Sie sind da, aber eben anders, als das üblich ist. Wir haben in fast allen Quartieren einen reduzierten Stellplatzschlüssel, und zwar mit Höchstgrenzen. Normalerweise sagt die Stellplatzsatzung, was mindestens an Stellplätzen herzustellen ist. In diesen Quartieren wurden Stellplatzeinschränkungsatzungen erlassen. Das heißt, es wurden Höchstgrenzen festgelegt, die nicht überschritten werden sollten.

Wir haben ein reduziertes Besucherparken, sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch in den Garagen.

Wenn der Kfz-Verkehr reduziert werden soll, ist es natürlich ganz wichtig, dass die Alternativen gestärkt werden. Das bedeutet vor allen Dingen, das Fahrrad zu stärken.

Damit kommen wir zu den Fahrradabstellanlagen. Es ist eine der ganz großen Herausforderungen im Wohnungsbau – glauben Sie mir das! –, Fahrradabstellanlagen in der Größenordnung von drei Fahrradstellplätzen pro Wohneinheit auch tatsächlich herzustellen. Aber das muss sein. Ich denke, wir können die Mobilität nur fördern, wenn wir die Rahmenbedingungen entsprechend gestalten.

Folie 12: „IV Fallbeispiel Lincoln-Siedlung Darmstadt/Konversion Bessungen-Süd“

Ich habe mir von den Beispielen, die ich eben angesprochen habe, eines ausgesucht – dort kenne ich mich aus; ich war selber mit dabei –, um Ihnen einmal vorzustellen, wie das in Darmstadt ganz konkret aussieht.

Wir haben in Darmstadt, südlich an der Kernstadt, zwei Konversionsflächen, die Lincoln-Siedlung und die Cambrai-Fritsch-Kaserne. Das eine ist eine ehemalige Housing Area der Amerikaner. Das andere ist ein Gewerbegebiet der Amerikaner. Insgesamt sollen in der Lincoln-Siedlung 5.000 und auf dem Gelände der Cambrai-Fritsch-Kaserne 3.000 Menschen neuen Wohnraum finden. Da soll eine Quote von, ich glaube, 25 % sozialem Wohnungsbau hergestellt werden. Auf

dem Gebiet der Cambrai-Fritsch-Kaserne sind es, glaube ich, sogar 40 %. Ich finde, da übernimmt die Stadt Darmstadt viel Verantwortung, was bezahlbaren Wohnraum in der Stadt anbelangt.

Wir haben am Anfang – die Rahmenplanung war schon im Jahr 2011 – ein Verkehrsgutachten gemacht und geschaut: Was passiert eigentlich, wenn diese Quartiere bei dem derzeitigen Modal Split in Darmstadt ganz normal entwickelt werden? – Dabei haben wir festgestellt, da kommen wir an Kfz-Verkehrszahlen, die im bestehenden Netz nicht mehr leistungsfähig abzuwickeln sind. Das Netz kann auch nicht einfach beliebig erweitert werden. Die Belastungen an Lärm und Emissionen kommen noch dazu.

Dann war die Frage: Was machen wir? – Wir brauchen Wohnraum; das ist ganz wichtig. Der Druck auf dem Markt ist groß. Auf der anderen Seite haben wir das Verkehrsproblem. Insofern wurde entschieden: Wir entwickeln ein verkehrsreduziertes Quartier, in dem der Modal Split ein anderer ist und in dem wir eine Vielfalt an Angeboten bereitstellen, die dann dazu führen, dass weniger Kfz-Verkehr entsteht.

Folie 13: „IV Rahmenbedingungen“

Ganz kurz zu dem Quartier selbst. Es ist ungefähr 3 km von der Innenstadt entfernt. Entlang der Lincoln-Siedlung führt eine Straßenbahnlinie von Eberstadt in die Stadt. Insofern hat man dadurch eine gute Anbindung an den ÖPNV. Es gibt eine direkte Einbindung in das kommunale und auch in das regionale Radverkehrsnetz. Im Norden gibt es ein umfassendes Nahversorgungsangebot. Dort gibt es den Bessunger Marktplatz. Das ist ein Nahversorgungszentrum mit REWE, dm, Aldi und Alnatura, also mit allem, was man braucht. Auch gibt es im unmittelbaren Umfeld diverse Freizeitangebote.

Folie 14: „IV Städtebauliches Konzept“

Das städtebauliche Konzept geht davon aus, dass ein Großteil der Bestandsgebäude erhalten und aufgestockt wird, wenn sich der Bedarf abzeichnet. Es gibt eine Menge Neubaufelder mit Geschosswohnungsbau, mit vier- bis fünfgeschossigen Gebäuden. Auf dem Bild oben sehen Sie aus dem Wettbewerb den südlichen Teil. Wir haben hier von Wüstenrot ein Baufeld, das entwickelt werden soll. Die städtische Wohnungsbaugesellschaft, die bauverein AG, entwickelt das Baufeld, das Sie auf dem unteren Bild sehen.

Es gibt eine Grundschule mit einer Sporthalle als Angebot für das Quartier. Es gibt Kitas und einen Quartiersplatz mit Versorgungseinrichtungen.

Insgesamt geht das auf eine klimafreundliche Entwicklung hin, nicht nur was den Verkehr anbelangt, sondern auch das Bauen.

Folie 15: „IV Grundprinzipien Mobilitätskonzept“

Wir haben eine flächensparsame Erschließung für den Kfz-Verkehr bei verkehrsberuhigtem Ausbau und ein reduziertes Stellplatzangebot für Kraftfahrzeuge. Darauf werde ich noch zu sprechen

kommen. Es war eindeutig vorgegeben: Das Fahrrad soll das Leitverkehrsmittel in diesem Quartier sein. Das heißt, wir brauchen einen Ausbau nicht nur im Quartier selbst, sondern auch vom Quartier in die Innenstadt und in die benachbarten Stadtteile. Fahrradabstellmöglichkeiten und Fahrradwege im Quartier sind die eine Sache; aber das ist natürlich nicht ausreichend. Wenn wir über Integration reden, muss das Quartier natürlich in die Stadt integriert werden. Insofern ist es notwendig, die Fahrradinfrastruktur in Richtung Innenstadt und der südlichen Stadtteile auszubauen.

An der Straßenbahnlinie gibt es eine neue Haltestelle namens „Lincoln-Siedlung“. Alle Haltestellen sind als multimodale Verknüpfungspunkte ausgebildet, mit Fahrradparken usw.

Im gesamten Quartier gibt es Sharingangebote an mehreren Stationen, sowohl Carsharing als auch Bikesharing und Lastenrad.

Heutzutage ganz wichtig ist die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, sowohl im öffentlichen Raum als auch auf Privatgrund.

Folie 16: „IV Stellplatzangebot und -organisation“

Ich habe eben schon davon gesprochen, wie es mit dem Flächenverbrauch im ruhenden Verkehr aussieht. Das war der Anlass, in der Lincoln-Siedlung zu sagen: Wir schauen einmal, ob das nicht auch anders geht. – Es wurde eine Einschränkungssatzung erlassen. Das Kfz-Stellplatzangebot für private Wohnungen wurde auf 0,65 Stellplätze pro Wohneinheit festgelegt. Das heißt, in diesem Quartier müssen ungefähr 1.300 Stellplätze hergestellt werden. Davon sind 0,15 wohnungsnah für Menschen, die eine Mobilitätseinschränkung haben oder die beruflich auf das Auto angewiesen sind. Es gibt Carsharing usw. Da darf wohnungsnah geparkt werden. Das sind aber nicht sehr viele. Die Stellplätze für Nicht-Wohnnutzung wurden auf 70 % reduziert.

Ganz wichtig ist: Es gibt eine Entkopplung zwischen Wohnen und Parken. Das heißt, den Wohnungen sind keine Stellplätze zugeordnet, sondern wer in dieses Quartier zieht, kann sich, wenn er denn ein Auto hat, um einen Stellplatz bewerben, der kostenpflichtig ist. Wenn er kein Auto hat, braucht er das nicht zu tun. Die Multifunktionen, die verschiedenen Mobilitätsangebote sollen einen Anreiz schaffen, nicht unbedingt das eigene Auto mitzubringen.

Die Stellplätze werden vermietet. Es gibt eine zentrale Stellplatzvergabe durch das Mobilitätsmanagement. Auch für Besuchende gibt es Stellplätze entlang der Erschließungsstraße. Wir haben vorhin schon in einem anderen Zusammenhang gehört, dass es eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung gibt. In diesem Quartier gibt es keinen einzigen Stellplatz, der nichts kostet. Entweder hat man einen Stellplatz in den Quartiersgaragen gemietet, insgesamt fünf Stück, oder man hat als Besucherin oder Besucher im öffentlichen Straßenraum die Möglichkeit, einen Parkschein zu erwerben.

Folie 17: „IV Mobilitätsmanagement“

Ein ganz wichtiger Punkt ist – das wurde vorhin schon in anderen Zusammenhängen angesprochen – die Beratung und Betreuung der Bewohnerschaft; denn ein solches Quartier erklärt sich

nicht von selbst. Es ist ganz wichtig, dass jemand da ist, der sich darum kümmert und der Ansprechpartner sowohl für Investoren als auch Bauherren und die Bewohnerschaft ist. Das passiert im Mobilitätsmanagement, das mit der Mobilitätszentrale räumlich in dem Quartier verortet ist. Die Mobilitätszentrale ist, glaube ich, schon zum dritten Mal umgezogen, weil das Quartier in der Entwicklung ist. Von den 2.000 Wohneinheiten sind jetzt ungefähr 1.000 hergestellt. Es ist ständig ein Prozess im Gange, der auch dazu führt, dass sich die Mobilitätszentrale immer wieder an anderen Orten befindet.

In den ersten beiden Jahren gab es eine Anschubfinanzierung. Die haben sich die Stadt und die städtische Wohnungsbaugesellschaft geteilt. Die Anschlussfinanzierung ist eine Sockelfinanzierung aus dem Anteil der Stellplatzvermietung und den Einnahmen aus weiteren Mobilitätsdienstleistungen.

Folie 18: „IV Information und Beteiligung“

Ein weiterer wichtiger Punkt ist das Thema Beteiligung. Dort wurde schon von Anfang an sehr stark darauf geachtet. Bereits während der Rahmenplanung 2010/2011 gab es zwei große Beteiligungswerkstätten. Seit dieses Quartier entwickelt wird, seit 2015/2016, gibt es diverse Angebote an die Bewohnerschaft. Es ist ein Arbeitskreis Mobilität gegründet worden, insbesondere für die Mieterinnen und Mieter. Es gibt einen Mobilitätsbeirat für die Eigentümer und die Investoren, die beispielsweise auch über die Vergabe der Stellplätze in den Garagen befinden: Was sind die Kriterien? Nach welchen Prioritäten werden sie vergeben?

Es gibt monatlich Kurzinfos und regelmäßige Veranstaltungen. Wir haben 2019 ein Projekt an zwei Schulen gemacht, die von Kindern aus der Lincoln-Siedlung besucht werden, an einer Grundschule und an einem Gymnasium. „Lincoln By Bike“ hieß das Projekt. Das war auch sehr hilfreich.

Folie 19: „Zusammenfassende Empfehlungen aus allen Projekten“

Jetzt ganz kurz eine Zusammenfassung aus allen Projekten, nicht nur aus der Lincoln-Siedlung, sondern auch aus den anderen Projekten, die wir betreuen.

Stellplatzeinschränkungen und Parkraummanagement sind die zentralen Bausteine für eine nachhaltige Entwicklung von Quartieren, die Flächenreduzierung, die damit verbunden ist, und die Kostengerechtigkeit.

Wichtig ist auch, dass die Mobilitätskonzepte integraler Bestandteil der Quartiersplanung sein müssen. Der Städtebau, der Freiraum und die Mobilität sollen sowohl in Bestands- als auch in Neubauquartieren zusammen gedacht werden.

Es geht nicht nur um eine einzige Sache, sondern es geht um einen Mix aus infrastrukturellen Maßnahmen, beispielsweise dem Ausbau des ÖPNV oder von Mobilitätsleistungen. Es geht auch um verbesserte Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbunds.

Die multimodalen Angebote von Beginn an sind auch noch sehr wichtig. Es nutzt nichts, wenn man ein Quartier entwickelt und einem nach fünf Jahren einfällt, es wäre sinnvoll, da auch Car-sharing anzubieten oder vielleicht den ÖPNV zu stärken. Nein, der ÖPNV muss von Beginn an funktionieren. Von Beginn an müssen die Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen und muss die Bewohnerschaft eine Adresse haben, wohin sie sich wenden kann, wenn es Probleme gibt oder Beratung genutzt wird.

Die gezielte Förderung der Nahmobilität habe ich schon an anderer Stelle angesprochen. Das ist ein ganz entscheidender Faktor für eine neue Mobilitätskultur. Die frühzeitige Einbeziehung von Akteuren sichert auch die Akzeptanz.

Folie 20: „VII Schlussbemerkungen“

Ganz wichtig ist, dass das Wachstum einer Kommune nicht an das Wachstum des Autoverkehrs gekoppelt sein muss bzw. auch nicht gekoppelt sein darf. Dafür ist es wichtig, dass alle im Boot sind.

Wichtig ist auch, dass die politischen Entscheidungsträger klare Ziele vorgeben müssen und gemeinsam mit der Verwaltung – das ist nicht so ganz einfach – eine gestaltende Rolle einnehmen.

Die integrierte Sichtweise – dies wurde schon angesprochen – auf räumlicher, fachlicher und strategischer Ebene ist eine Voraussetzung für den Erfolg.

Was man sich auch klarmachen muss, ist: Die Förderung des Umweltverbunds ist ohne Flächenumverteilung zulasten des Autoverkehrs insbesondere in der gebauten Stadt nicht zu haben. Denken wir allein an die zugeparkten Gehwege, die die Kinder in der Schule und die mobilitäts-eingeschränkten älteren Menschen behindern. Das hat nichts mehr mit Gerechtigkeit zu tun.

Ich nenne weiterhin die intelligente Anwendung planungsrechtlicher Instrumente. Da haben wir schon heute Möglichkeiten, wirklich viel zu machen.

Für die Akzeptanz ist das Push-and-Pull von Beginn an wichtig.

Wohl allen ist klar, dass eine nachhaltige Mobilitätskultur einen gesellschaftlichen Diskurs über die positiven Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens erfordert. Bislang wird immer nur gefragt: Wo sind die Einschränkungen? Was muss man hinnehmen? Was muss man in Kauf nehmen? – Vielmehr geht es um die positiven Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens. Mein Vortrag heißt ja „Ganzheitliche urbane Mobilitätskonzepte“. Ich denke, es muss nicht im ländlichen Raum gestartet werden. Aber wenn das in den Städten gelingt, ist schon sehr viel gewonnen.

Damit bedanke ich mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. – Wir kommen damit zur Fragerunde. Mir liegen drei Wortmeldungen vor. Herr Dr. Naas beginnt wieder.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Vielen Dank, Frau Stete, für den engagierten Vortrag. – Ich teile ihn zu einem geringen Teil; ich will es einmal so sagen, sozusagen positiv formulieren. Ich weiche doch ganz erheblich davon ab. Ich sage Ihnen gleich vorweg: Ich will in der von Ihnen geplanten Lincoln-Siedlung nicht wohnen.

Ich frage Sie: Warum eigentlich der Feldzug gegen das Auto? – Sie haben von Lärm und Emissionen gesprochen. Beim Wasserstoff als Alternative kommt ein bisschen Dampf heraus. Bei Elektro kommt gar nichts heraus. Da gibt es keinen Lärm und keine Emissionen. Man kann allenfalls noch über den Platzverbrauch von 2,50 mal 5 oder 6 m streiten, ob man diesen Platz nicht jedem zubilligen kann. Aber da war mir doch viel Ideologie gegen das Auto dahinter. Sie haben am Anfang von allen Verkehrsmitteln gesprochen, am Ende aber doch immer einen Drall dahin gehabt, dass das Auto weg muss.

Zweiter Punkt. Ich bitte, nicht den Glauben an die eigene Planung zu verlieren. Ich sage Ihnen jetzt einmal aus kommunaler Perspektive: Ich mache seit 20 Jahren Regionalplanung und seit fast 30 Jahren Kommunalpolitik. Die besten Planungen sind meistens diejenigen, bei denen wenig geplant wird; denn alle Planer sind der festen Überzeugung, dass das, was sie heute vor Ort planen, gut ist. Sie planen jeden Quadratmeter aus, und dann kommt die Wirklichkeit.

Ich will Ihnen ein Beispiel aus meiner Kommune nennen. Dort hat man in den Sechzigerjahren eine Siedlung fast in Ihrem Sinne geplant. Damals hatten noch nicht alle Familien ein Auto. Dann hat man wunderbar auf der Höhe der damaligen Zeit geplant. Man hat noch einen Preis gewonnen. Aber schon fünf Jahre später hat man gemerkt: Oh, der Trend geht zum Drittauto in jeder Familie.

Einen ÖPNV gibt es zwar. Der ist aber unbequem, weil wir eben nicht in Darmstadt und auch nicht in Frankfurt-Riedberg sind. Insofern muss doch ein Auto her. Dann war es natürlich eine kommunale Aufgabe, die kostenlosen Stellplätze, von denen ich heute schon gesprochen habe, doch wieder auf dem freien Feld zur Verfügung zu stellen.

In diesem Gebiet gibt es natürlich Garagen. Aber glauben Sie, dass sie mit Autos belegt sind? – Das ist ein Effekt. Das heißt, Sie müssen von der Stellplatzsatzung einmal abkoppeln auf das, was wirklich gebraucht wird und wie sich das entwickelt. Das sind zwei Paar Schuhe. Das sehen Sie ja auch.

Eine Stellplatzsatzung beinhaltet immer, dass man überhaupt noch eine freie Fläche auf dem Grundstück hat, die dann im Reparaturbetrieb für was auch immer genommen werden kann, also die Garage als Remise für das Surfbrett, für das Fahrrad, für was auch immer. In Ihrem Fall, wenn Sie keine Reparaturflächen mehr haben, weil Sie in Ihrer Richtung alles ausgeplant haben, werden Sie in fünf Jahren Schwierigkeiten haben, einen Platz für die Drohnenlandung zu finden.

Schließlich brauchen alle Drohnen Landeplätze, damit man die Post, Waren oder was auch immer entgegennehmen kann. Deswegen bin ich immer gegen die ausbuchstabilisierten Städte, in denen alles ausgeplant und alles ab dem ersten Tag schön gemacht ist, und für die Städte, die organisch noch ein bisschen wachsen können und die vielleicht auch noch genügend Reparaturflächen haben, um auf alle möglichen Entwicklungen, die da kommen, reagieren zu können.

Dafür braucht man öffentliche Flächen; da gebe ich Ihnen recht. Trotzdem bin ich etwas skeptisch, was die öffentlichen Flächen an sich angeht. In unserer Kommune sind die Anwohner nach fünf Jahren gekommen und haben gesagt: Lasst uns bitte die öffentliche Fläche zerlegen, die dieser wunderbare Planer für uns alle vorgesehen hat! Wir haben jetzt schon den dritten Nachbarschaftsprozess. Wir würden es gerne so machen, dass jeder für einen Teil der Fläche zuständig ist und dann auch die Verantwortung dafür hat. – Auch da ist wieder eine gewisse Ideologie dahinter: Es ist so schön, wenn alle sich das teilen. Aber die Praxis sieht manchmal anders aus.

Das Ganze mag in Darmstadt und auch am Riedberg funktionieren. Ich sage Ihnen auch, warum: Weil die Nachfrage so groß ist, dass es für jedes Modell dieser Welt, solange ein Bett aufgestellt werden kann und fließend Strom und Wasser vorhanden sind, jemanden gibt, der das möchte. Natürlich gibt es auch Menschen, die das sehr gut finden. Die Frage im Krisenfall ist nur: Wenn die Nachfrage nachlässt, welche Quartiere werden dann als Erstes wieder leer stehen? – Da trennt sich dann die Spreu vom Weizen. Dann hat man die Gefahr der Brennpunkte. Wenn dann Planung eben doch am Bedarf vorbeigegangen ist, sind das die Plätze, die als Erstes leer stehen.

Deswegen, auch in Anlehnung an den Minister: Nie den Glauben an die eigene Wirksamkeit verlieren! Nie den Glauben an die eigene Planung verlieren! Aber bitte immer einen doppelten Boden einziehen und vielleicht auch eine Reservefläche für die Reparatur einplanen!

Abg. **Katy Walther:** Vielen Dank für den engagierten Vortrag. – Stefan, ich glaube, wir werden nie im selben Quartier wohnen. So viel dazu.

(Zuruf des Abg. Dr. Stefan Naas)

– Oh! Na gut. Dann müssen wir noch einmal darüber reden. Wenn ich dich überzeugen kann, vom Auto wegzukommen, dann ziehe ich in das Haus neben dir.

Wir haben jetzt von Ihnen auch viel über neu geplante Quartiere gehört. Ich finde es da, ehrlich gesagt, leichter, planerisch und infrastrukturell einzugreifen. Meine Frage betrifft Ihre Erfahrung dazu, auch zu bestehenden Quartieren. Wir haben ja wirklich das Problem: Der Straßenraum ist aufgeteilt und zu eng, um alle Nutzungsmöglichkeiten dort unterzubringen. Wir haben von Stefan gehört, dass die Ansichten vieler Leute sehr festgefahren sind, wie sie Mobilität nutzen wollen.

(Zuruf)

– Ich werte das gar nicht, alles gut. – Diese Leute davon zu überzeugen, irgendetwas Neues auch nur auszuprobieren, ist oft sehr schwierig. Deshalb würde mich interessieren, wie Sie meinen,

wie wir da bei bestehenden Quartieren einen Schritt vorankommen. Bei einem neuen Quartier habe ich das verstanden. Ich glaube, uns allen ist klar, wie man das steuern kann. Aber zu bestehenden Quartieren würde ich von Ihnen gerne Ihre Erfahrungen hören.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Auch ich bedanke mich für diesen wirklich engagierten und einsichtsreichen Vortrag, vor allem, wenn es um das Konzept des Parkens geht. Ich finde, da sind viele Details drin, die sehr stark auf das Verhalten wirken oder wirken können und die ich absolut interessant finde.

Ich möchte zwei Punkte ansprechen. Einen Teil davon hat Herr Dr. Naas fast schon beantwortet.

Erster Punkt: Ziehen die Menschen dorthin, weil es diese Konzepte gibt, oder kommen sie, und die Konzepte gibt es auch? Es gibt ja den Wohnraum, der vorrangig ist. Er wird sowieso das Vorrangige sein. Vielleicht gibt es dazu Erfahrungen.

Das Zweite geht in eine ähnliche Richtung wie das, was Frau Walther gefragt hat. Sie haben am Ende gesagt: Wir sind schon froh, wenn es in der Stadt funktioniert. Lasst uns das erst einmal da zum Laufen bringen. – Ist das für den ländlichen Raum, zumindest für Mittelzentren im ländlichen Raum, nicht doch auch ein Konzept, das anwendbar ist?

Frau **Dipl.-Ing. Stete:** Ich bin vor einem halben Jahr in die Lincoln-Siedlung eingezogen und sage Ihnen: Das ist richtig gut. Sie können gerne einmal zu mir kommen. Ich führe Sie in der Lincoln-Siedlung gerne einmal herum und zeige Ihnen, wie es vor Ort aussieht.

Zu Ihrer Frage, ob die E-Mobilität eigentlich nicht die Probleme löst, gerade was die Schadstoffemissionen anbelangt: Bei der E-Mobilität – Sie wissen das sicherlich – ist das Geräusch nur bis Tempo 30 geringer als bei anderen Fahrzeugen. Ab Tempo 30 ist der Rollwiderstand so groß, dass das Geräusch eines E-Autos genauso groß ist wie bei einem Auto, das kein E-Auto ist, das auch Tempo 30 und mehr fährt. Die Lärmproblematik ist nicht so relevant.

Was ich viel wichtiger finde, ist die Frage des Platzverbrauchs. Sie haben eben gesagt, die 2 mal 5 m bekommt man schon unter. So ist es aber nicht. Wir brauchen für einen Autostellplatz mit Zu- und Abfahrt, mit allem zusammen 25 m². Für ein durchschnittliches Auto wird dieser Platz an mehreren Stellen vorgehalten: am Haus bzw. an der Wohnung, am Arbeitsplatz, am Freizeitpark, am Einkaufszentrum, also überall dort, wo Autos hinfahren. Im Durchschnitt werden pro Fahrzeug knapp drei Stellplätze bereitgehalten.

Wir haben das einmal für die Stadt Hanau ausgerechnet. In Hanau sind 45.000 Kraftfahrzeuge gemeldet, sowohl private Autos als auch Dienstwagen. Wir haben diese Zahl mit den 25 m² multipliziert und sind auf eine Fläche von 480 Fußballfeldern gekommen, die in der Stadt Hanau als Fläche für die 45.000 Fahrzeuge vorgehalten werden. Für mich ist der Flächenverbrauch einer der wesentlichen Gründe, weshalb man über das Thema Stellplätze nachdenken muss.

Das Zweite ist: Auch ich bin nicht der Meinung, dass der Ersatz von Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb durch E-Fahrzeuge die Probleme löst; denn sie brauchen nicht nur Platz. Ich nenne auch das Thema Verkehrssicherheit und Nutzungseinschränkungen für diejenigen, die nicht mit dem Auto unterwegs sind. Das erübrigt sich ja nicht, wenn wir Autos mit konventionellem Antrieb durch E-Autos ersetzen. Insofern bin ich da ein bisschen anderer Meinung, weil ich denke, es muss wirklich darum gehen.

Es geht mir nicht darum, das Auto als Verkehrsmittel zu verteufeln. Mir geht es darum, dass das Auto in der ganzen Kette der Mobilitätsangebote den Platz findet, der ihm auch gebührt und der für ihn wichtig ist. Aber wenn heute weit mehr als 50 % aller Autofahrten in einer Stadt zwischen 3 und 5 km liegen, muss man sich doch fragen, ob das unbedingt notwendig ist. Ich rede jetzt nicht von Steinbach oder woher Sie kommen.

(Zuruf des Abg. Dr. Stefan Naas)

– Ich weiß das, ich kenne Steinbach. In Steinbach war 1979 mein allererstes Projekt, als ich als Verkehrsplanerin eingestiegen bin. Insofern kenne ich das ein bisschen.

Für mich ist auch die Frage wichtig, ob wir uns den Zweit- und Drittwagen leisten können oder auch wollen. Angesichts der Debatte, die wir im Moment führen, müssen wir darüber nachdenken. Wenn ich heute Morgen die Wahlergebnisse richtig gehört habe, war es in erster Linie die jüngere Generation, die die Parteien gewählt haben, die sich für mehr Klimaschutz usw. starkmachen. Die Frage an die Politik ist: Können und wollen Sie sich leisten, dass dem Vorschub geleistet wird, dass auch das Zweit- und das Drittauto genutzt werden dürfen?

Zu der Garage als Remise: Die Nutzung der Garage ist ja festgelegt. Eigentlich muss in der Garage das Auto untergebracht werden. Dass das heute nicht so ist, ist eine andere Sache. Aber können wir als Planende das akzeptieren und sagen: „Das ist halt so. Dann muss das Auto eben im öffentlichen Raum, auf der Straße seinen Platz finden, kostenlos natürlich“? Das ist eine Frage, die ich stelle. Ich beantworte sie für mich als Planerin auf meine Art und Weise. So, wie es aussieht, liegen wir da ein bisschen auseinander.

Zu der Frage von Frau Walther zu den Bestandsquartieren: Wir planen auch Bestandsquartiere. Wir haben beispielsweise in Frankfurt die Fritz-Kissel-Siedlung überplant. Die Nassauische Heimstätte und die Vonovia wollen da zusammen aufstocken. Sie wollen das Wohnungsangebot in der Größenordnung von 20 % erhöhen. Auch da ist das Problem, was man mit dem ruhenden Verkehr macht.

Wir haben eine Befragung unter der Anwohnerschaft durchgeführt, wie die Leute das sehen, also wie es heute ist und wie sie in Zukunft entsprechende Angebote für Multimodalität annehmen würden, und auf der anderen Seite die Bereitschaft sowohl von der NH als auch von der Vonovia, die tatsächlich auch zur Verfügung zu stellen. Wir haben nicht nur gefragt: „Was würdet ihr denn machen, wenn ...“, sondern auch die Verpflichtung ist wichtig. Das ist so, wie ich es verstanden habe, in den Bauantrag eingegangen. Die Stadt Frankfurt, die Bauaufsicht, ist dem gefolgt. Es

wurde dem Vorschlag gefolgt, dass fünf Pkw-Stellplätze durch einen Carsharing-Stellplatz kompensiert werden können.

Auch viele andere Kommunen haben sich in diese Richtung auf den Weg gemacht, auch Wiesbaden. An der Mainzer Straße bei dem Real-Markt kommt ein neues Wohnquartier mit 400, 500 Wohneinheiten. Auch dort ist vorgesehen, ein Mobilitätskonzept zu machen, das entsprechende Angebote bereithält. Mir ist wichtig zu betonen: Es geht um die Angebote, die bereitgehalten werden müssen. Es geht nicht darum, irgendetwas zu verhindern, sondern es geht – ganz im Gegenteil – darum, etwas zu ermöglichen und eine Vielfalt sicherzustellen.

Wir entwickeln noch ein paar mehr Bestandsquartiere. Auch da stellt sich natürlich die Frage der Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Da könnten Quartiersgaragen ebenfalls ein Thema sein, über das man stärker nachdenken sollte. Es gibt sehr viele untergenutzte Flächen innerhalb der bebauten Stadt, worüber Gespräche mit dem Eigentümer geführt werden müssten.

Frau Prof. Lenz, Sie haben gefragt, warum die Menschen in die Lincoln-Siedlung kommen. Das war eine ganz interessante Mischung. Zunächst sind sie gekommen, weil sie Wohnraum brauchten. Sie waren dann sehr überrascht, was sie dort an Angeboten haben, sowohl im positiven als auch im negativen Sinne: Was mache ich denn jetzt mit meinem Auto?

Wir haben von den Projektentwicklern eine Rückmeldung bekommen. Das Gemeinnützige Siedlungswerk ist in der Lincoln-Siedlung dabei, Wüstenrot im Moment noch nicht, aber die Nassauische Heimstätte usw. Wir haben mit denen und auch mit den Architekten gesprochen. Es gibt nicht wenige, die in diese Quartiere ziehen, weil sie genau diese Angebote vorfinden, weil sie dort zumindest das Zweitauto nicht brauchen und weil ihre Kinder dort in einem verkehrsberuhigten Wohnumfeld sicherer unterwegs sein können. Diese Zielgruppe gibt es. Ich denke, das werden immer mehr. Gerade wenn die Zielgruppe junge Familien sind, dann ist das genau das Angebot, das da gesucht wird.

Ich muss dazusagen, dass das Ganze am Anfang schon ein bisschen schwierig war. Nach unseren Erfahrungen kneift es da im Moment in der ganz konkreten Entwicklung an der einen oder anderen Stelle, beispielsweise bei Flächen, die zum Parken genutzt werden können, weil kein Zaun drumherum ist. Von den fünf Quartiersgaragen sind mittlerweile drei realisiert und noch nicht voll ausgelastet. Solange man irgendwo umsonst parken kann, braucht man keinen Parkplatz in der Quartiersgarage zu mieten. Aber wenn das Quartier komplett entwickelt ist, bin ich ziemlich sicher, dass das gut funktioniert.

Ich weiß aus unserem Wohnprojekt, dass sich viele, gerade junge Familien, ein Lastenrad angeschafft und das Auto abgeschrieben haben. Das gibt es durchaus. Aber es gibt natürlich auch diejenigen, die dort einziehen, weil sie eine schicke Eigentumswohnung erwerben wollen, und die nicht nur ein Auto haben, sondern zwei.

Das Prinzip des Parkraummanagements ist, dass diejenigen Stellplätze, die nicht gebraucht werden – – Ich nenne Ihnen einmal ein Beispiel: Wir haben 22 Stellplätze mit Baulast gesichert in einer Tiefgarage. Wenn wir die nicht brauchen, können wir die in einen großen Topf geben. Dann

können sie auch an andere vermietet werden. Das ist ein Modellprojekt. Wir alle sind am Probieren und sehr gespannt, ob es trägt.

Wie gesagt: Wir beraten viele Kommunen. Alle haben sich auf den Weg gemacht. Wir sind in Freiburg in einem Quartier in Dietenbach sogar bei nur 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit. Das liegt noch hinter dem Rieselfeld, also noch wesentlich zentrumsferner als das Quartier Vauban. In Kleineschholz sind wir bei 0,3. In Augsburg sind wir im Moment bei, ich glaube, 0,8.

In vielen Städten – das sollte man nicht vergessen – ist gerade im geförderten Wohnungsbau die Autobesitzquote pro Haushalt deutlich geringer. Wenn denjenigen Menschen die Mobilität dann mit entsprechenden Angeboten umfassend gesichert wird, hat das auch etwas mit Chancengleichheit und Gleichberechtigung zu tun. In Augsburg beispielsweise liegt die Stellplatzquote im geförderten Wohnungsbau bei 0,5. Da wird schon differenziert hingeschaut. Das macht auch Sinn.

SV Dr.-Ing. Georg Gickeleiter: Sie haben gesagt, dass die Städte autounfreundlich seien. Das ist richtig. Aber daran ist nicht unbedingt nur das Auto schuld, sondern auch diejenigen, die über 50 Jahre lang geschlafen haben. Ich kann Ihnen Fabriken zeigen, die heute viermal so viel wie vor 50 Jahren fabrizieren. Darin ist es nicht eng und auch nicht ungemütlich, sondern nur moderner. Da haben wir in den letzten 50 Jahren etwas versäumt. Ich hoffe, dass in der Politik nicht das gilt, was in der Wirtschaft gilt: Diejenigen, die den Karren in den Dreck gefahren haben, ziehen ihn nämlich nicht heraus, sondern da müssen neue Leute und neue Konzepte her.

Ich habe den Titel „Management eines multioptionalen Umweltverbunds“ gesehen. Management ist zielgerichtet und hat Prioritäten, damit es Entscheidungen treffen kann. Ich habe heute nichts darüber gehört – das gilt nicht speziell für Sie –, welche Prioritäten die Kunden haben, die sich bewegen wollen, und wie die einzelnen Systeme und Mobilitätsangebote darauf eingehen. Das ist für mich das Wichtigste.

Es wird immer davon gesprochen, dass die Stellplätze teurer werden sollen. Sie könnten ja zwei Nummernschilder einführen. Demjenigen, der in seiner Heimatstadt nicht in die Stadt fährt, geben wir einen Teil von den Steuern zurück, die im Jahr 2019 für das Automobil gezahlt worden sind. Er darf dann in seiner Heimatstadt nicht in die Stadtmitte fahren. Das wäre einmal ein anderes Konzept, als die Steuern dauernd weiter zu erhöhen. Wir sind ohnehin das Land in der EU mit den höchsten Steuern.

Ich würde den Titel vorschlagen: Verwalten eines multioptionalen Umweltverbunds mit Vorstellungen des Verwalters.

SV Prof. Dr. Martin Lanzendorf: Ich fand, das war ein toller Vortrag. – Die Lincoln-Siedlung ist für mich ein ganz großes Beispiel dafür, wie zukünftige Siedlungsentwicklung aussehen kann. Wenn wir die Klimaziele ernst nehmen und uns mit ihnen auseinandersetzen, dann müssen wir

auch die Probleme des Verkehrs und des Wohnens angehen. Wir haben heute von verschiedenen Stellen gehört, wie wichtig und zentral das ist. Die Lösung kann sicherlich nicht autofrei sein. Auch dort gibt es weiterhin Automobile im Privatbesitz. Das ist keine Siedlung, in der es nur Car-sharing oder Ähnliches gibt, ganz im Gegenteil. Auch so etwas könnte man sich vorstellen. Man könnte auch noch einige Schritte weitergehen.

Ich glaube, das ist eine Entwicklung, die sehr große Teile des Mainstreams deutscher Politik oder deutscher Nachfrage zum Wohnen aufgreift. Man versucht, in einer gewissen rationalen Art und Weise mit Ansprüchen umzugehen, nämlich Lebensqualität und Flächennutzung abzuwägen. Das muss so verbunden werden, dass es mit den Wünschen und Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner einhergeht. Deswegen finde ich das eine total spannende Sache.

Ich würde mir sehr wünschen, dass es sehr viel mehr solche Siedlungen gäbe. Ich meine damit Neubausiedlungen. Der Bestand ist ja etwas anderes. Ich würde gerne wissen, was Möglichkeiten wären, was das Land tun könnte, wenn es sich entschließen würde, das zu fördern, damit wir in Hessen in zehn Jahren vielleicht 100 solche Projekte hätten statt bisher nur sehr wenige.

Frau **Dipl.-Ing. Stete:** Zum Thema Management: Ich denke, das ist dabei ein ganz wichtiger Faktor. Ich habe Ihnen ja geschildert, dass in dieser Siedlung ein Mobilitätsmanagement stattfindet, nicht nur gedacht, sondern auch räumlich verortet. Spätestens seit das betriebliche Mobilitätsmanagement hier in Hessen Einzug gehalten hat, ist klar, was für ein wichtiger Faktor es ist und wie man damit auch steuern kann. Es gibt das große Netzwerk „Süd Hessen effizient mobil“ für betriebliches Mobilitätsmanagement. Soweit ich weiß, sind in Darmstadt Betriebe mit fast 25.000 Beschäftigten über das betriebliche Mobilitätsmanagement beraten worden, wie der Arbeitsplatz auch anders erreicht werden kann, damit die Betriebe vor Ort nicht so viele Stellplätze vorhalten müssen.

Es geht um das Jobticket, um das Jobrad und auch um Carpooling. Viele Beschäftigte kommen mit ihrem Privatauto an ihren Arbeitsplatz, weil sie einmal in der Woche eine Dienstreise unternehmen. Das kann man natürlich auch anders handhaben, nämlich indem man beispielsweise einen eigenen Carpool anschafft oder mit Carsharing eine Kooperation eingeht, sodass darüber die entsprechenden Fahrzeuge bereitgestellt werden.

Das Thema Management ist aus meiner Sicht ein ganz wichtiges Instrument, das auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Bereichen eingesetzt wird. In diesen Quartieren gibt es auch ein kommunales Mobilitätsmanagement.

Zu der Frage, was das Land tun kann: Ich denke, es geht schon auch ein Stück weit darum, das Thema Stellplätze besser zu steuern. Die Hessische Bauordnung hat die Stellplatzsatzungen jetzt in die Hände der Kommunen gelegt. Die Kommunen haben das zum Teil sehr intelligent und weitgehend angewendet. Aber ich würde mir wünschen, dass vonseiten der Landesregierung ein Stück weit mehr in Richtung der Entkopplung von Wohnen und Parken gepusht wird.

Wenn wir uns über die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, über die Rolle des öffentlichen Raumes auch als Sozialraum unterhalten, dann ist das Thema Geschwindigkeiten ganz wichtig. Ich würde mir wünschen, wenn die Landesregierung und der Landtag Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit unterstützen würden.

Ich habe vorhin schon bei den Persistenzen angesprochen, dass wir gerade im Verkehrsrecht einen unglaublichen Dschungel an unterschiedlicher Gesetzgebung haben. Wir haben das Straßenverkehrsrecht, das Ordnungsrecht, das Zulassungsrecht, das Personenbeförderungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Alle gelten nebeneinander her. Soweit ich weiß, gibt es eine Initiative für ein Bundesmobilitätsgesetz, das alle diese verschiedenen verkehrsrechtlichen Sachen in einem Gesetz bündelt. Meine Bitte an Sie ist, dass Sie sich dem Bundesmobilitätsgesetz stellen und es unterstützen.

Wichtig ist auch die finanzielle Förderung. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass viele engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Fachverwaltung der Kommunen das Ganze gerne noch viel weiter treiben würden. Aber die Fachverwaltung wurde in den letzten zehn Jahren aus Einsparungsgründen so stark ausgedünnt, dass oft die personellen Kapazitäten fehlen. Mein Wunsch ist, auch da – auf welche Weise auch immer – noch ein bisschen mehr Förderung hineinzupacken. Modellprojekte zu fördern, ist immer gut.

Stellv. Vorsitzende: Dann sage ich ganz herzlichen Dank auch für diesen Vortrag.

(Beifall)

Ich meine, dass wir heute wieder einen sehr spannenden Reigen an Vorträgen gehabt haben. Auch zeitlich haben wir das ziemlich gut auf die Reihe bekommen.

(Ende des öffentlichen Teils: 15:08 Uhr – es folgt nicht öffentlicher Teil)

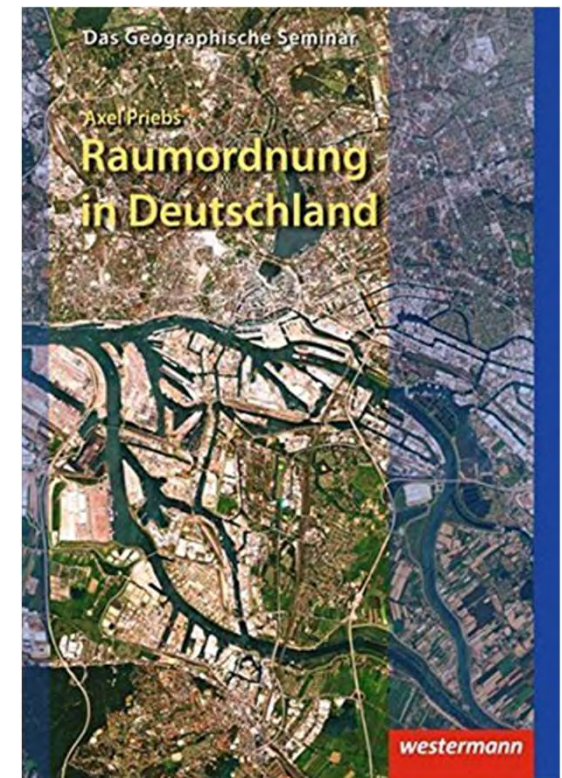
Siedlungsstruktur und Mobilität

**Präsentation zur 8. Sitzung der Enquetekommission
"Mobilität der Zukunft in Hessen 2030" am 27.09.2021**

Prof. Dr. Axel Priebes, Geographisches Institut der Universität Kiel
Vizepräsident der ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Eigener Hintergrund des Referenten

- 30 Jahre Tätigkeit in der Landes- und Regionalplanung (Niedersachsen, Bremen, Berlin-Brandenburg)
- 16 Jahre Umwelt- und Planungsdezernent der Region Hannover
- Mitglied des Beirates für Raumentwicklung beim Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat
- Mitglied des Landesplanungsrates Schleswig-Holstein
- Vizepräsident der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL)
- Engagement für Regional- und Landesplanung in Forschung und Lehre (Universitäten Kiel, Hannover, Wien)
- Zahlreiche Veröffentlichungen zur Regional- und Landesplanung



Die Siedlungsstruktur ist mehr als nur eine wichtige Rahmenbedingung für Mobilität

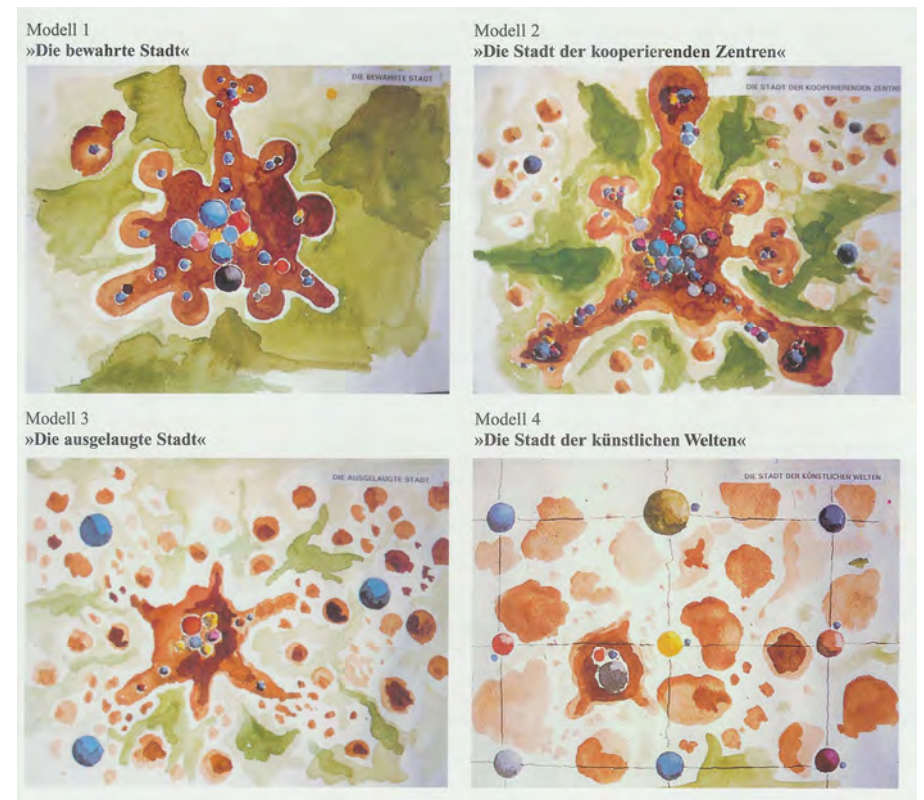
- Die Siedlungsstruktur und die Lokalisierung von Funktionen im Raum haben zentrale Bedeutung dafür, wie viel räumliche Mobilität von den Menschen gefordert wird und welche Verkehre bewältigt werden müssen
- Verkehre werden generiert durch Arbeitsplatzschwerpunkte, Bildungseinrichtungen, Einzelhandelsagglomerationen, Sport- und Freizeiteinrichtungen
- Unterschiedliche Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung, Freizeit) werden zunehmend an unterschiedlichen, z. T. wechselnden Standorten wahrgenommen
- Täglich fallen öffentliche und private Entscheidungen, die unterschiedliche Auswirkungen auf die Raum- und Siedlungsstruktur und damit auf Mobilitätsanforderungen haben



Es gibt alternative Zukünfte für die Siedlungsstruktur!

- Klare Siedlungskante zum Freiraum? Erhalt von unzerschnittenen Freiräumen?
- Bündelung oder Streuung der Versorgungs- und Dienstleistungsstandorte?
- Zentralisierung oder dezentrale Konzentration?
- Starke Zentren oder ausgelaugte Innenstädte? Dezentrale Einkaufszentren an den Straßenkreuzen?
- Sinnvolle Zuordnung von Großstandorten oder zufällige Platzierung in der Landschaft?

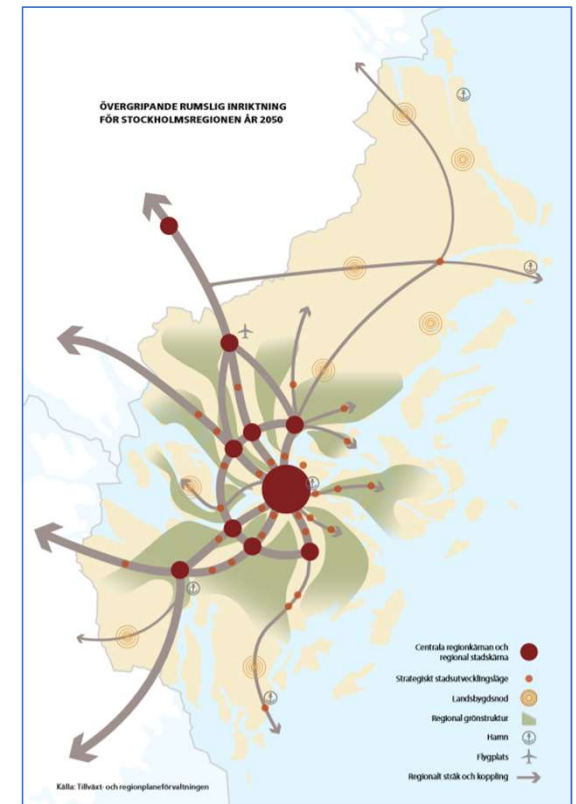
Quelle Abbildungen: Hanns Adrian, früherer Stadtbaurat und Präsident der DASL



Wo soll es hingehen mit der Siedlungsstruktur?

- Eine verkehrssparsame, kompakte Siedlungsstruktur erfordert zwingend überörtliche Rahmensetzungen (regionale Verflechtungen)
- Großräumige Verkehrsachsen und räumliche Schwerpunktsetzung bei Wohnungen, Dienstleistungen, Handel und Arbeitsplätzen müssen abgestimmt sein
- Unterschiedliche Maßstabsebenen; konkrete Umsetzung z. B. von Nutzungsmischungen auf der gemeindlichen Ebene

Quelle Abbildungen: Region Stockholm



Verkehrssparsame Siedlungsstrukturen: „Region der kurzen Wege“

- Die beste Verkehrsplanung ist eine Siedlungsplanung, die keine überflüssigen bzw. erzwungenen Verkehre erzeugt!
- Bei jeder Entwicklung neuer Gewerbe- oder Einzelhandelsstandorte ist zu fragen, welche Verkehre erzeugt werden und wie man notwendige Verkehre über den Umweltverbund abwickeln kann.

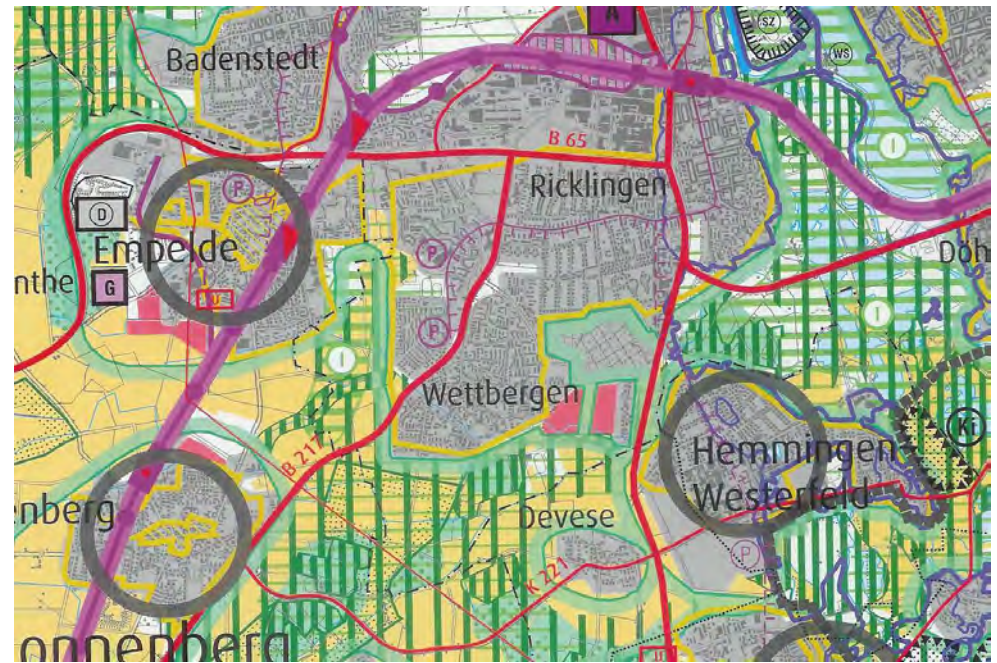
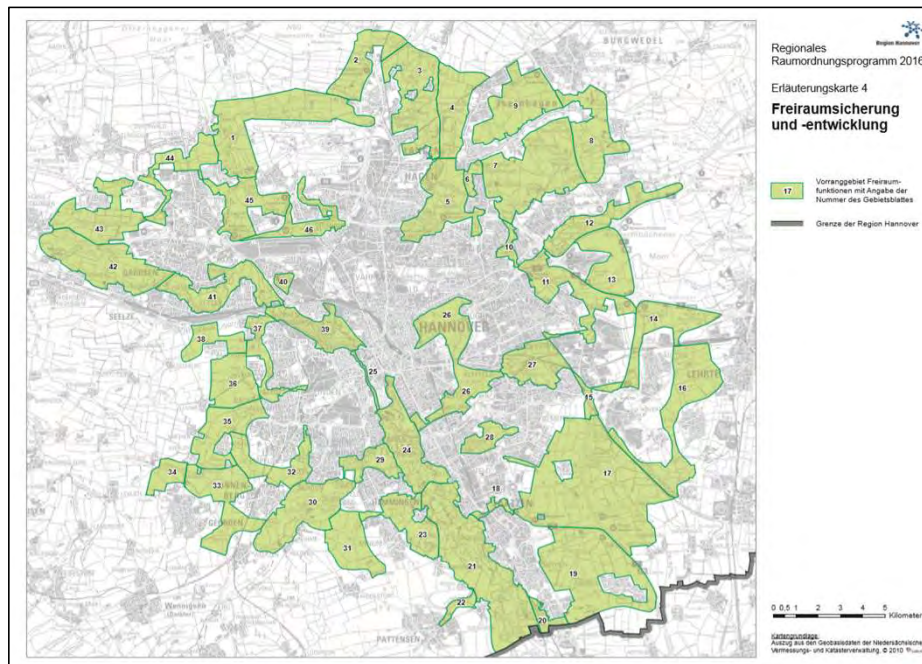
Konsequenz aus diesen Erkenntnissen:

- Vorausschauende Planung der Siedlungsstruktur mit Rahmensezung auf Ebene der Landesplanung und der Regionalplanung („Rote Linien“ der Siedlungsentwicklung)
- Verbindung Siedlungsentwicklung (Wohnen und Gewerbe) mit Infrastruktur (technische und soziale Infrastruktur, ÖPNV)



Fotos: Axel Priebis

Beispiel einer regionalen Rahmensetzung durch Freiraumgrenzen: Kernraum der Region Hannover



Quelle: Regionales Raumordnungsprogramm (Regionalplan) der Region Hannover

Möglichkeiten und Grenzen der planerischen Einflussnahmen auf kurze Wege und Verkehrserzeugung

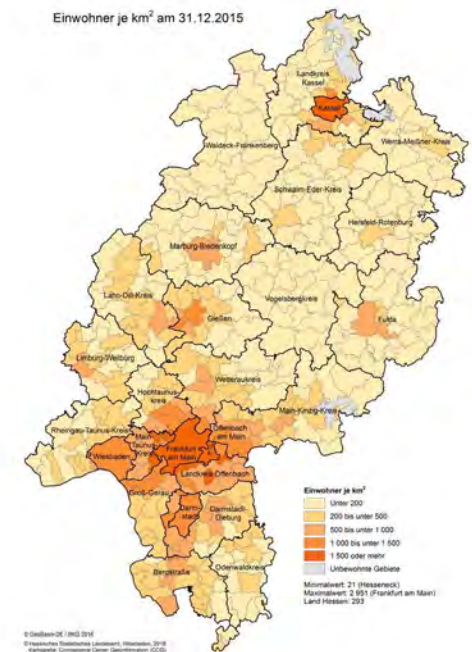
- Dezentrale Versorgungsstandorte und gezielte Nutzungsmischung reduzieren Mobilitätszwänge und ermöglichen günstige Mobilitätsketten sowie Distanzüberwindung zu Fuß oder mit dem Fahrrad (Nahmobilität)
- Neue Siedlungsentwicklungen nur dort, wo leistungsfähiger Nahverkehr angeboten werden kann
- Gute Angebote insbesondere auf der Schiene ermöglichen umweltfreundliche Mobilität auch im regionalen Kontext

Aber räumliche Nähe von Wohnen und Arbeiten ist nicht unbegrenzt erreichbar:

- Nutzungsmischung und Nähe von Wohnungen und Arbeitsplätzen sind Angebote - nicht jede Person wünscht einen Wohnort in der Nähe ihres Arbeitsplatzes
- Es wird immer schwieriger, bezahlbaren Wohnraum zu finden, deswegen keine freie Standortwahl, also auch deswegen Nähe zur Arbeit nicht selbstverständlich
- Bei einem Wechsel des Arbeitsplatzes in der Region verändert man nicht unbedingt die Wohnung

Siedlungsstrukturentwicklung in einem großen Flächenland: Regional angepasst, aber auch gemeinsame Grundsätze

- Hessen: Unterschiedliche Regionstypen - von höchster Zentralität und Verdichtung bis zur dünn besiedelten Peripherie
- Planung der Siedlungsstruktur erfordert angepasste Ansätze, z. B. was Siedlungsformen und Dichten betrifft (Reizwort Dichte!)
- Dezentrale Konzentration als grundsätzlicher Ansatz: Keine einseitigen Konzentrationen, keine dispersen Strukturen!
- Siedlungsentwicklung: Generelle Schwerpunkte und konkrete Tabubereiche definieren (Vorsicht: Bodenpreistreppe)
- Zuordnung zu vorhandenen Siedlungsstrukturen (LEP Bayern: „Anbindegebot“; Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen.)
- Planung neuer Siedlungsgebiete: Stets Daseinsvorsorge und Wohnfolge-Infrastruktur einbeziehen!



Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt

Siedlungsstrukturen in unterschiedlichen Raumtypen

Räume mit niedriger Siedlungsdichte:

- Infrastruktur dort erhalten und unterstützen, wo sie ist!
- Ortschaften mit Entwicklungsmöglichkeiten: Schulstandorte, ÖPNV
- Orte ohne Infrastruktur: Eigenentwicklung, keine neuen Schwerpunkte des Wohnungsbaus (Beispiel: Regelung in Region Hannover)
- Freiräume erhalten für Landwirtschaft, Erholung, Natur und Klima

Räume mit hoher Siedlungsdichte

- Wachstum lenken, Freiräume erhalten
- Siedlungsentwicklung am leistungsfähigen Nahverkehr: Tangentialverbindungen ausbauen, Knoten als neue Schwerpunkte
- Bezahlbarer Wohnraum hat Vorrang, u. a. weil sonst Pendeldistanzen für Normalverdienende steigen



Fotos: Axel Priebs

Bezahlbarer Wohnraum ist notwendiger Teil der Siedlungsstruktur und Thema für alle Kommunen!

Bezahlbarer Wohnraum: Wird überall gebraucht und ist nicht ein Thema der Ballungszentren alleine. Durch Anstieg der Grundstücks- und Wohnkosten und gesellschaftliche Veränderungen ein Thema für alle Kommunen!

- Normalverdienende dürfen nicht verdrängt werden
- Junge Menschen, die eigenen Haushalt gründen und in ihrer Umgebung bleiben möchten
- Alleinerziehende, Geschiedene
- Ältere, deren Kinder ausgezogen sind oder die verwitwet sind und sich verkleinern wollen (dadurch werden z. T. auch wieder größere Wohnungen frei)

Deswegen: Umdenken auch in Umlandgemeinden und in ländlichen Kommunen. Allerdings eher sanfter Geschosswohnungsbau, z. B. Wohnhäuser mit 4 oder 6 WE

Einzelhandel: Versorgungsqualität erhöhen, Verkehrserzeugung reduzieren!

Handelsangebote in den Klein- und Mittelstädten:

- Zurück in die zentralen Siedlungsbereiche, schafft Synergien zwischen den Handels- und Dienstleistungsangeboten
- Orts- und Stadtkerne aufwerten durch öffentliche Räume und nicht-kommerzielle Angebote!
- Anbindung an ÖPNV, Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr!

Nah- und Grundversorgung:

- Hohe Bedeutung für Lebensqualität, demographischer Wandel: Selbstversorgung im Alter!
- Initiativen für Nahversorgung in Dörfern unterstützen; z. B. genossenschaftliche Modelle (Einkauf im eigenen Laden)
- Prinzip Markttreff (Schleswig-Holstein)



Fotos: Axel Priebs

Bahnlinien als Rückgrat einer nachhaltigen Siedlungsstruktur sichern, reaktivieren und ausbauen

- Bahnlinien: Auch in ländlichen Regionen wichtige Leitlinien der Entwicklung
- ehemalige Trassen: Widmung erhalten, durchgängig sichern (keine Verbauung!)
- Vorbildlich: Übersicht zum Potenzial stillgelegter Strecken in Hessen
- ÖPNV in ländlichen Regionen: Bahnen und Busse Vorbild Schweiz, landesweite Vernetzung, Standards
- Wechsel vom PKW auf Öffis: Stabile Angebote als Vorleistungen erforderlich (Planungssicherheit!)
- Österreich: Definition von ÖPNV-Güteklassen



Quelle: Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen „Potenzial stillgelegter Strecken“ (2019)

Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität: Was bedeutet es, den Umweltverbund zu stärken?

- ÖPNV: Gute Anbindung der Siedlungsschwerpunkte, aber Mindeststandards auch in Räumen mit niedriger Siedlungsdichte, Schnellbusse über längere Entfernung
- Radverkehr: zusätzliche und gut ausgebaute Radwege, eigenständiges Netz, schnelle Verbindungen (Stadt-Umland: Vorbild Kopenhagen, Ruhrgebiet), Vorkehrungen am Arbeitsplatz (Umziehmöglichkeiten)
- Fußverkehr: Innerörtliche Wegeverbindungen öffnen
- E-Roller: Klarere Regeln, Abstellplätze
- Sharing-Systeme stärken
- Verknüpfung der Verkehre (z. B. Fahrrad/ÖPNV): Abstellmöglichkeiten, Mitnahmemöglichkeiten



Fotos: Axel Priebs

Neue Herausforderungen und Unsicherheiten nach der Corona-Pandemie

- Dauerhafte Auswirkungen auf Arbeitswelt, Mobilität und Wohnwünsche noch nicht seriös erkennbar
- Radverkehr hat realistische Potenziale; wichtig: Nahversorgung, wohnortnahe Grünräume
- Trends nicht für alle Raumtypen und Arbeitsplätze gleich, aber bereits jetzt größerer Anteil HomeOffice absehbar, hat räumliche Folgen:
 - > Unregelmäßigere Verkehre
 - > Ausstattung Wohnungen mit Arbeitsplätzen, Wohnumfeld
 - > Angebote von CoworkingSpaces, evtl. auch mit Infrastruktur (Kinderbetreuung, IT-Support, Essen, Pausenräume...)
- Neue Impulse für ländliche Räume? Wenn ja, dann wohl eher in Kleinstädten oder deren Nähe, zweiter Ring der Großstädte, Breitbandversorgung wesentlich; Preisentwicklung?
- Herausforderungen für ÖPNV-Träger, Verkehrsreduzierung oder neue/veränderte Mobilität?
- Aber: Prinzipien für Siedlungsstruktur weiterhin gültig!

Zusammenfassung: Schaffung einer verkehrssparenden Siedlungsstruktur

- Siedlungs- und Verkehrsplanung als unzertrennliche Einheit! Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken!
- Kunst der Raumplanung wiederentdecken: Anordnung der Funktionen im Raum nicht Markt und Zufall überlassen, sondern gestalten
- Landes- und Regionalplanung stärken, Gestaltungsmöglichkeiten des Landes, der Region und der Kommune erkennen und nutzen!
- Alles hängt zusammen: Flächen sparen, Mobilität reduzieren, Freiräume erhalten, Klima schützen, Boden- und Mietpreise dämpfen, Lebensqualität erhöhen
- Tägliche Entscheidungen müssen in kommunale und regionale Konzepte eingebunden sein
- Siedlungsstruktur und Mobilitätsangebote aktiv gestalten!



Abb. oben: Landeshauptstadt Hannover, Foto unten: Axel Priebes)

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Rückfragen:
priebs@geographie.uni-kiel.de

Carrié

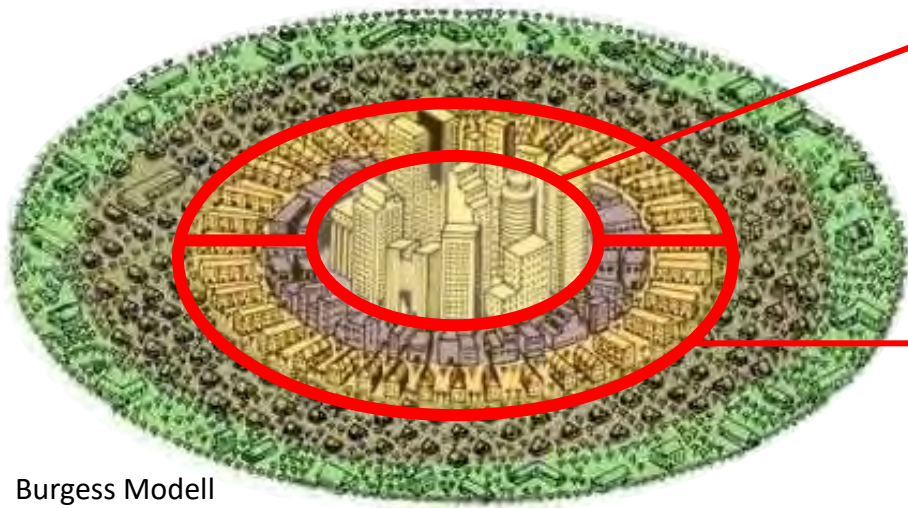
Für eine nachhaltige und soziale Mobilität

Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“,
27.09.2021 in Wiesbaden



Fokus auf den (sub)urbanen Raum

Spezifische Herausforderungen

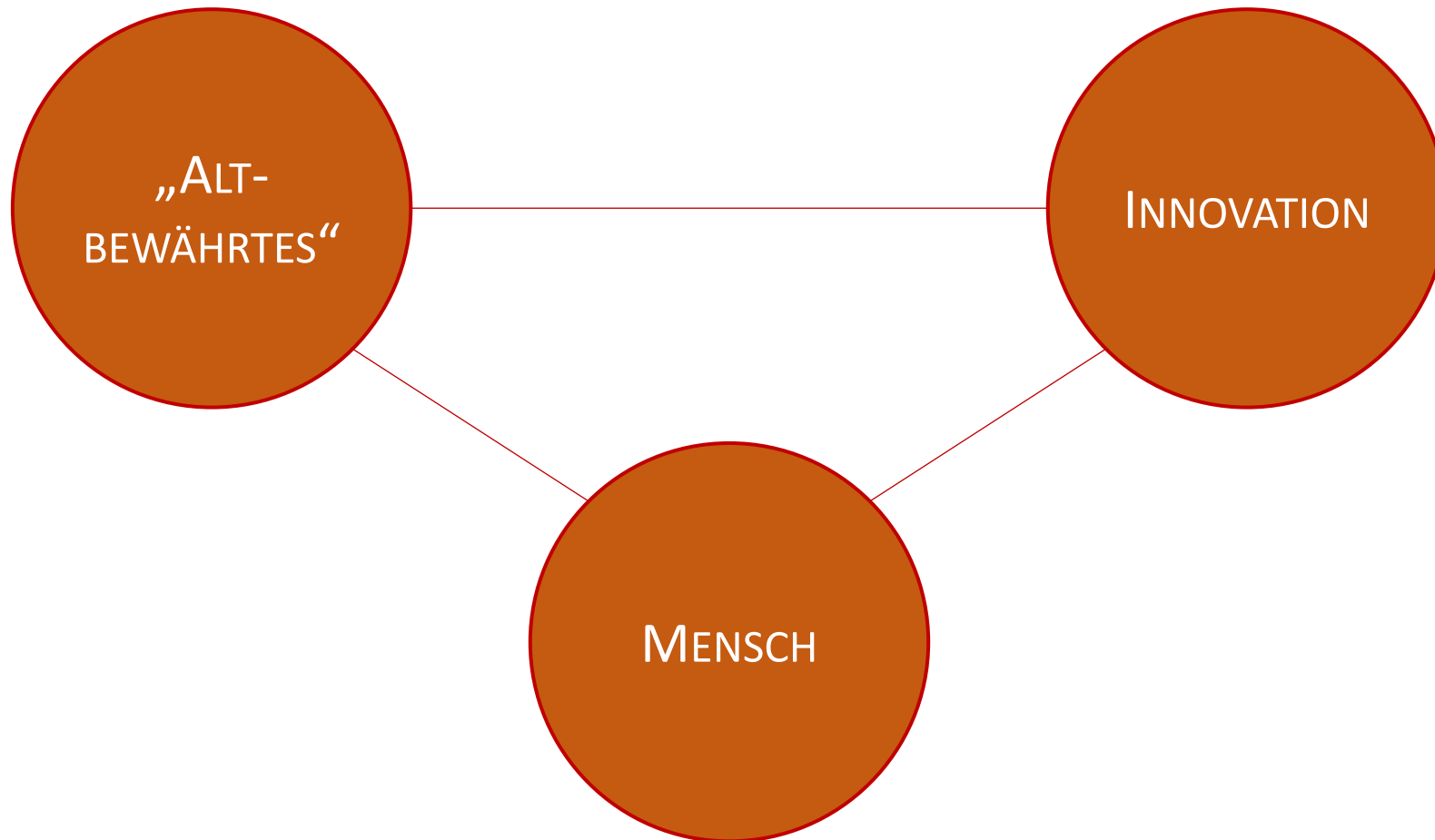


Burgess Modell

19 % der westlichen Bevölkerung lebt in den Zentren von Innenstädten mit einer Vielzahl an Mobilitäts- und Versorgungsmöglichkeiten.

18% der westlichen Bevölkerung lebt in den umliegenden Einzugsgebieten und sieht sich dadurch mit Herausforderungen konfrontiert – vor allem wenn **nicht das eigene Auto** für die Bewältigung der Mobilität genutzt werden soll.

Triell der Herausforderungen



ALT-BEWÄHRTES: Öffentlicher Verkehr



Quelle: [Mobilitéits zentral](#)

Im Vergleich zu Angeboten in urbanen Räumen:

- **Weniger starke Ausgestaltung**
- **Geringere Taktung**
- **Weniger dichtes Streckennetz**
- **„kompliziert“ in der Nutzung**

Dennoch: **Chance für emissionsfreundlicheren Verkehr**, welche mit einem hohen Investitionsbedarf und teilweise sehr langen Planungs-, Konzeption- und Umsetzungsphasen einhergeht.

INNOVATION: „New Mobility“-Konzepte



Quelle: [Springer Professional](#)

- **Free-Floating:** Existiert nur in 15 (Groß-)Städten
- **Stationsbasiert:** Ist in 855 Städten deutschlandweit, wobei die Durchdringung stark von der Größe abhängig ist und die Lösungen dann meist nur an POIs zu finden sind.
- **RideSharing/Pooling/Hailing:** App-gestützte Variante für kurze Strecken ist ein rein urbanes Phänomen
- **Lieferdienste:** Auch hier gibt es die app-gestützte Lösung nur im urbanen Raum, die Betreibervariante ist Sortimentsgebunden und weniger flexibel

MENSCH: Gesellschaftliche Hürden



- **76-79%** der befragten Anwohnenden haben noch nie eine der „New Mobility“-Lösungen genutzt
- Zurückhaltung der wenig Technikaffinen
→ **Sehr hohes Potential für ehrliche Verkehrswende**
- **Kollektive Vereinsamung** / Digitalisierung als „Brandbeschleuniger“
- Universität Pittsburgh: *User, die **täglich mehr als zwei Stunden** online waren, litten mit einer **doppelt so hohen Wahrscheinlichkeit unter Einsamkeit** als jene, die das Internet **weniger als 30 Minuten** nutzten.*



Carré Mobility wird die erste
nachhaltige und soziale
Mobilitätslösung für
Nachbarschaften!

Carré



DIE BESTANDTEILE:



Fahrzeug-Sharing



Ride-Sharing



Mitbring-Dienst



SPART GELD



IST NACHHALTIG



BAUT KONTAKTE AUF



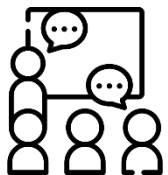
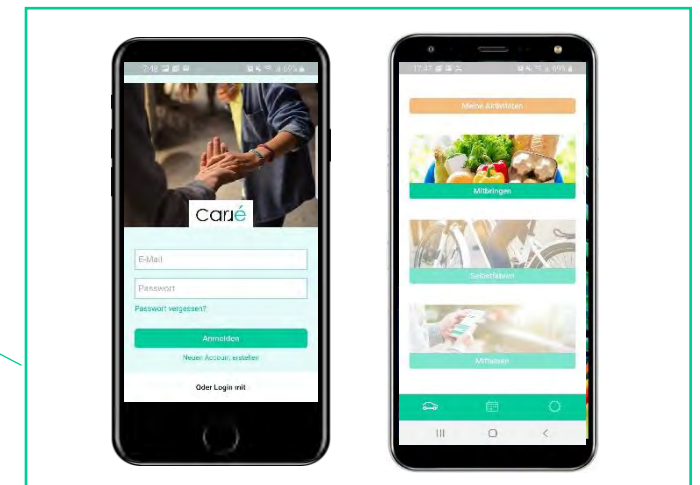
SCHAFFT EINKOMMEN



Quartierspezifische
Fahrzeugkonstellation



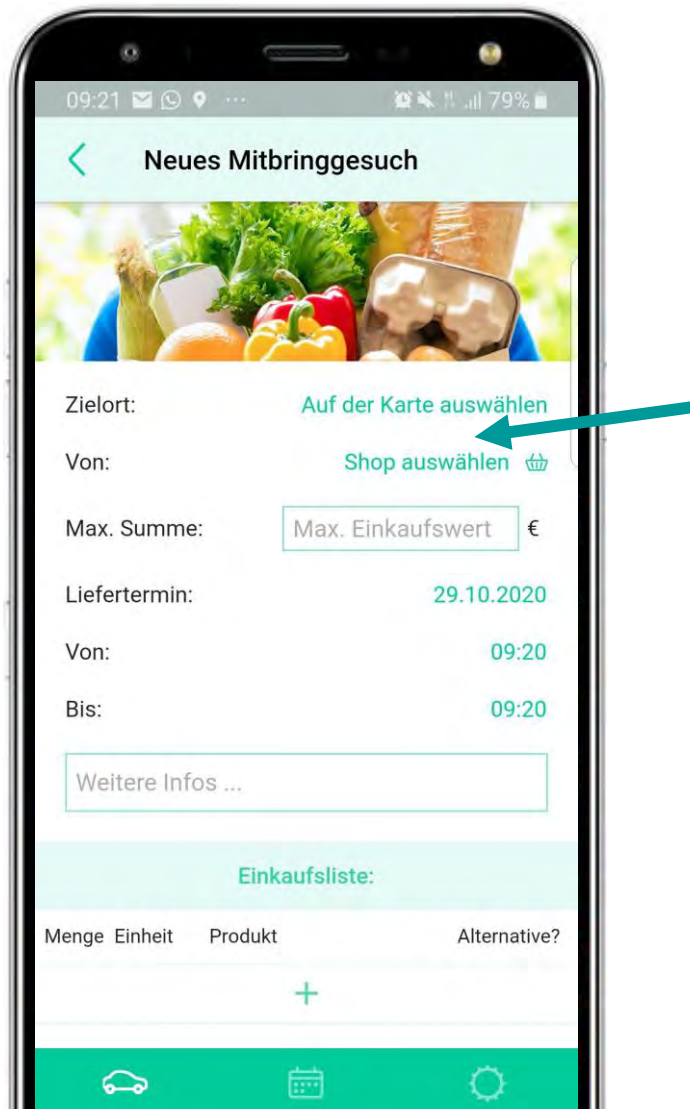
Betrieb über App und
zukünftig Web-Anwendung



Einführungsbegleitung

Veranstaltungen, Probier-Parcours, Software Tutorials

Mit dem Mitbring-Dienst...



Einkaufslisten erstellen



Bedarfe in der Gemeinschaft teilen



Direkt bei lokalem Gewerbe bestellen
& (vorgepackt) abholen



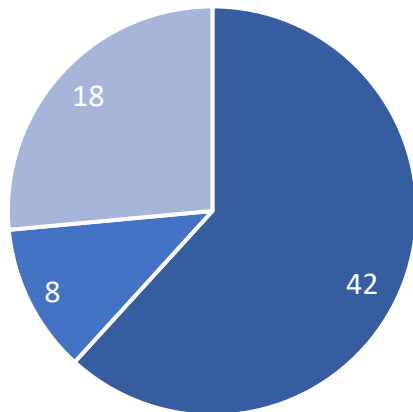
Einkäufe gebracht bekommen

Kooperation mit:



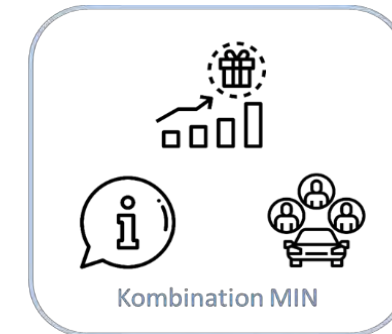
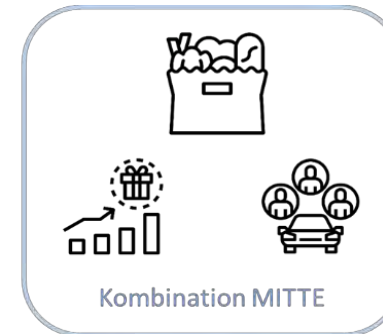
Identifiziertes Potential

Nutzungsbereitschaft



- Potentiell Nutzende
- Unentschieden
- Potentiell Nicht-Nutzende

Präferierte Funktionskombination



Effekte des Umweltmobilitätshub

67%

Bereitschaft eigenen
PKW aufzugeben

1,6

Fahrten / Woche weniger
durch Mitbring-Dienst

72%

Bereitschaft Jemanden
anderen mitzunehmen

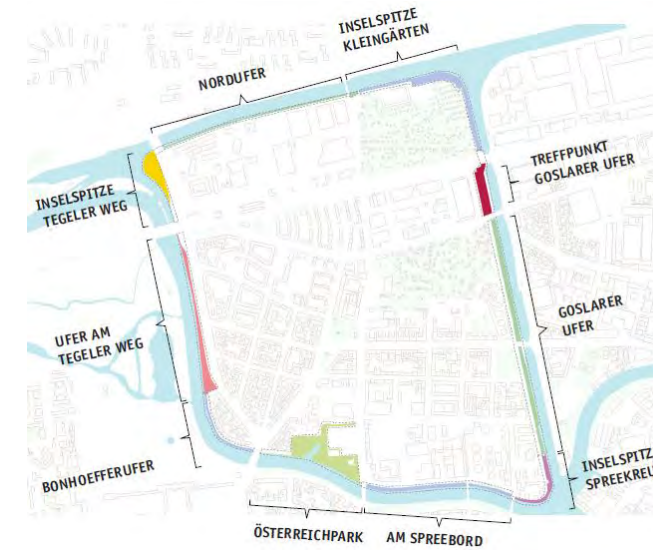
Identifiziertes Potential



Pilotgebiete & Partner



Rüsselsheim am Main,
Innenstadt-Quartier & Böllenseeplatz

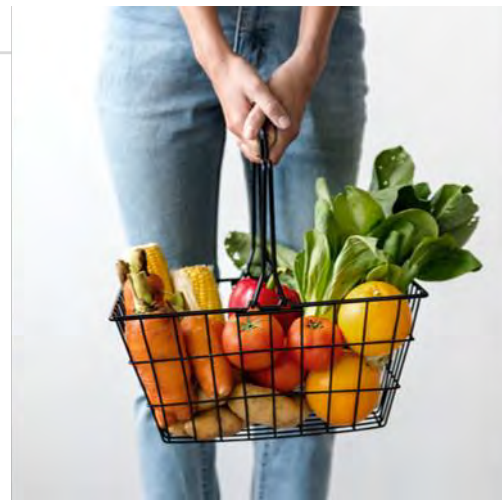


Berlin,
Mierendorff-Kiez





Durch **digitale Technologie** Menschen im **echten Leben** verbinden!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit - Fragen?



Oder auch gerne im Nachgang unter:

Franziska Weiser,
Gründerin & CEO

Franziska.Weiser@Carre-Mobility.de

www.carre-mobility.de

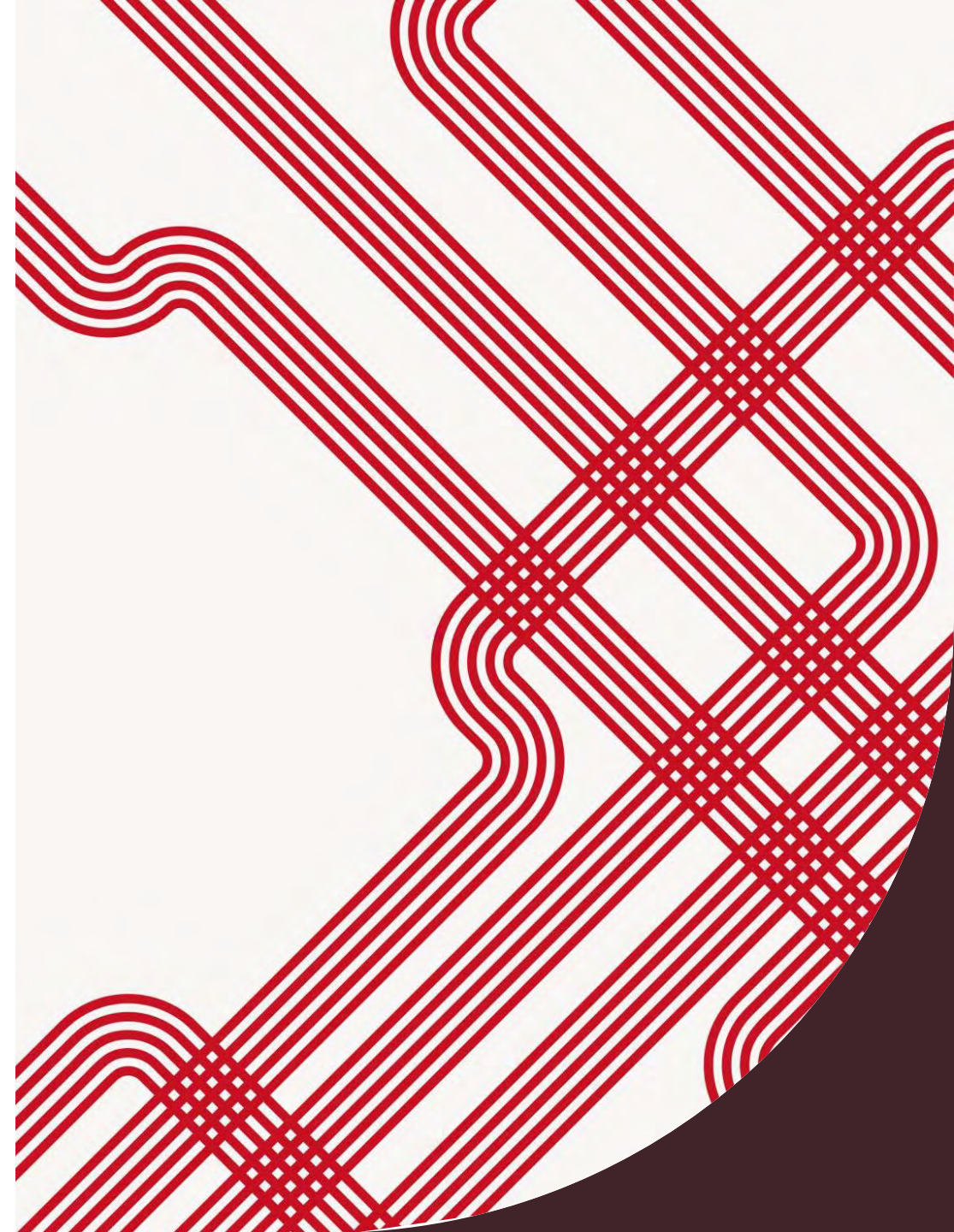
o!lo 2020
preisträger deutscher mobilitätspreis ●●●

Bertram Hilgen, Kassel

Landesplanung und ÖPNV

-

Instrumente für die Mobilität der Zukunft



Landesentwicklungsplan 2020

Ziele :

- „Das Leitbild der MRKO (Ministerkonferenz für Raumordnung) „Daseinsvorsorge sichern“ zielt darauf ab, gleichwertige Lebensverhältnisse durch die Versorgung mit Dienstleistungen der Daseinsvorsorge ...zu gewährleisten. Dazu gehört vor allem die Erreichbarkeit von entsprechenden Einrichtungen und Angeboten für alle Bevölkerungsgruppen.“ (Seite 2)
- Demografische Veränderungen stellen Landes- und Regionalplanung vor große Herausforderungen, die in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Leitbildes gelöst werden müssen. Das betrifft u.a. die Schaffung nachhaltiger Mobilitätsangebote und den Ausbau des ÖPNV (Seite 11)

ÖPNV-Gesetz

Ziele :

- Stärkung des ÖPNV als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens (§ 3)
- Ausreichende Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge entsprechend der Nachfrage und den regionalen und örtlichen Gegebenheiten (§ 4 Abs.1)
- Weiterentwicklung der Umweltverträglichkeit und Beachtung der sozialen Bedeutung des ÖPNV (§ 4 Abs.3)

Landesentwicklungsplan 2020

- Ländliche Siedlungsstrukturen stärken u.a. durch verbesserte Mobilitätsangebote. Besondere Bedeutung kommt dabei den Mittelzentren des Ländlichen Raumes zu. (Seite 12)
- Im Verdichtungsraum ist zur Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens und der Reduzierung der Verkehrsbelastungen ein leistungsfähiges Verkehrssystem erforderlich. ÖPNV und Radverkehr sollen ein attraktives Verkehrssystem bilden und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. (Seite 27)
- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Achsen insbes. Schienengebundener Regional- und Nahverkehrssysteme (Seite 25).

ÖPNV-Gesetz

Ziele der Landes- bzw. Regionalplanung und Regeln für die Entwicklung des ÖPNV sind kompatibel und ergänzen einander. § 13 ÖPNV-Gesetz ist beachtet.

Instrumente zur Umsetzung der Ziele :

- **Regionale und lokale Nahverkehrspläne (Abstimmung mit dem Land) , §14 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz**
- **Finanzierungsvereinbarungen zwischen den Verkehrsverbünden und dem Land Hessen , § 12 Abs.4 ÖPNV-Gesetz**
- **Mobilitätsförderungsgesetz, § 3 Ziff. 1**
- **Kooperationsvereinbarungen zwischen Mittelzentren, LEP Hessen 2020, Seite 32**
- **Staatsverträge zwischen dem Land Hessen und den angrenzenden Bundesländern**

Schwerpunkte bis 2030

- Stärkung des Ländlichen Raumes und insbesondere der dort gelegenen Mittelzentren durch eine gute ÖPNV-Anbindung (z.B. Anbindung jedes Ortsteiles einer Gemeinde zum Mittelzentrum mehrmals täglich in ca. 45 Minuten (LEP Hessen 2020, Seite 39, Programm „Jedes Dorf – Jede Stunde“ Nordhessischer Verkehrsverbund, Stundentakt im ländlichen Raum, VDV). Festlegung in Nahverkehrsplänen und Finanzierungsvereinbarungen mit den Verkehrsverbünden
- Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in den Verdichtungsräumen und Hochverdichteten Räumen (LEP Hessen 2020, Seite 18)
- Ggf. Staatsverträge über den Ausbau des ÖPNV mit den Nachbarländern (Beispiele für länderübergreifende Regelungen im Bereich der Raumordnung : Seite 16 f LEP Hessen 2020)

Ziele und Instrumente sind weitgehend vorhanden. Entscheidend ist die Frage der Finanzierung

- Mobilitätsförderungsgesetz (Dotierung 50 Mio. für Vorhaben des ÖPNV, keine Förderung von Schienenfahrzeugen)
- Finanzierung der Aufgabenträger des lokalen und regionalen Verkehrs ausreichend ? Gesamtmittel 2017-2021 3.969 Mio. € Aufteilung Bund (78,9 %,) Land (3,1 %), KFA (17,9 %)gerecht ?
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (2021-2025 : je 1 Mrd.; ab 2025 : 2 Mrd./a ; Volumen der angemeldeten Vorhaben 2020 : 28,6, Mrd.)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



Management eines multi-optionalen Umweltverbundes

Sitzung der Enquetekommission
„Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“



Agenda

- Der klassische ÖPNV hat einen wichtigen Anteil am Verkehr, dennoch können nicht alle Mobilitätsanforderungen bedient werden
- Neue und digitale Mobilitätsformen können sinnvolle Ergänzungen zum ÖPNV bieten
- Mittels der räumlichen und der digitalen Vernetzung der neuen Mobilitätsformen mit dem ÖPNV kann ein attraktiver, multioptionaler Umweltverbund entstehen – unabhängig vom privaten Auto

Der Anteil des klassischen ÖPNV am Umweltverbund



Der ÖPNV ist nicht nur in Frankfurt vielfältig und ein wichtiger Bestandteil der Mobilität

- Als unverzichtbare Komponente der Alltagsmobilität in Ballungsräumen bietet der ÖPNV Vorteile in Bezug auf:
 - Effizienz
 - Platzverbrauch
 - Umweltverträglichkeit
- Die Wahlmöglichkeiten, welche durch die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel mit unterschiedlichen Charakteristiken geschaffen werden, bieten ein attraktives Angebot
- In Frankfurt spielen die lokalen Verkehrsmittel eine zentrale Rolle für die Verkehrsabwicklung



248km²

Frankfurter
Stadtgebiet



851

Haltestellen
in Frankfurt

778

Kilometer
Linienetz



745

Fahrzeuge
in der Spitze

251 Mio.

Fahrgäste
pro Jahr

Die vollständige Erschließung und ein durchgängiges Angebot machen den ÖPNV in Frankfurt attraktiv

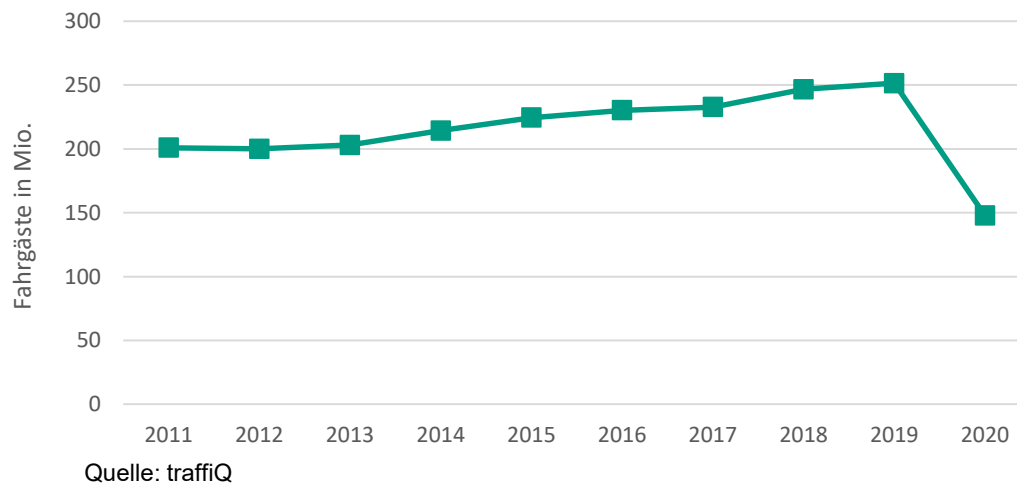
- Der ÖPNV dient zur Entlastung der Verkehrssysteme, dies gelingt durch die Bündelung von großen Verkehrsströmen, wodurch ein umweltfreundliches Verkehrsmittel entsteht
- Durch eine flächendeckende Erschließung, ein dichtes Taktangebot und durch direkte, schnelle Verbindungen wird das Angebot attraktiv
- Frankfurt ist nahezu frei von Erschließungslücken und bietet mit einem 24-Stunden Netz ein durchgängiges ÖPNV-Angebot zu allen Zielen

Produkt	Erschließungsfunktion	Kapazitäten	Taktangebot
S-Bahn	Schnelle, direkte Verbindungen aus der Region in die Stadt	> 50.000 Fahrgäste/Tag	15'/30' Takt
U-Bahn	Schnelle, direkte Verbindungen in die Innenstadt	> 30.000 Fahrgäste/Tag	5' - 15' Takt
Straßenbahn	Ergänzung zum Schnellbahnnetz, Stadtteilverbindungen	> 15.000 Fahrgäste/Tag	10' Takt
Bus	Diverse Einsatzgebiete: Ergänzung zum Schnellbahnnetz, Stadtteilverbindungen, Feinerschließung	> 1.000 Fahrgäste/Tag	10' - 30' Takt

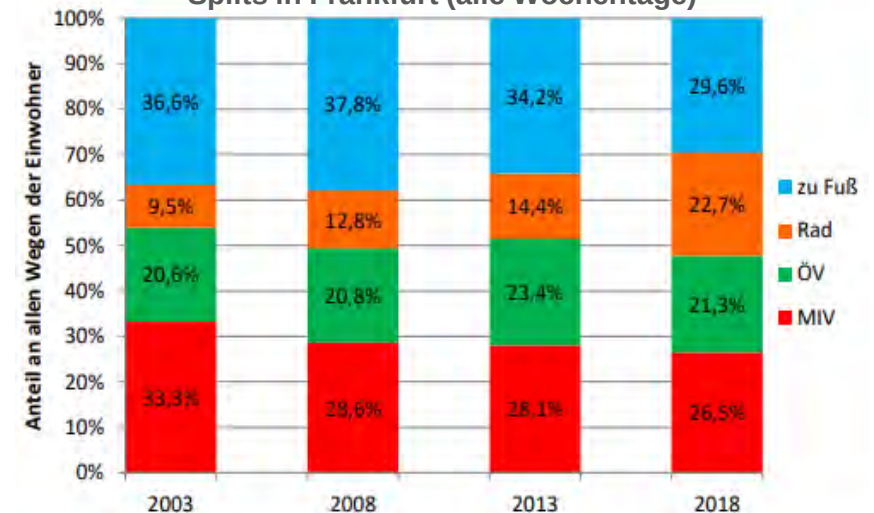
Steigende Fahrgastzahlen verfestigen die Rolle des ÖPNV im städtischen Gesamtverkehr

- Mehr als die Hälfte der Menschen in Frankfurt nutzt den ÖPNV mindestens wöchentlich (MiD 2017)
- Die ÖPNV-Anbindung wird für Menschen immer häufiger zum Entscheidungsfaktor und zu einem Gradmesser für Lebensqualität
- Der kontinuierliche Fahrgastanstieg (+50 Mio. in 8 Jahren) zeigt die zunehmende Bedeutung des ÖPNV

Entwicklung der Fahrgastzahlen im lokalen Nahverkehr in Frankfurt von 2011 bis 2020



Entwicklung des wegebezogenen Modal Splits in Frankfurt (alle Wochentage)



Doch nicht in jeder Situation kann der ÖPNV allen Mobilitätsanforderungen gerecht werden

Attraktives
Angebot

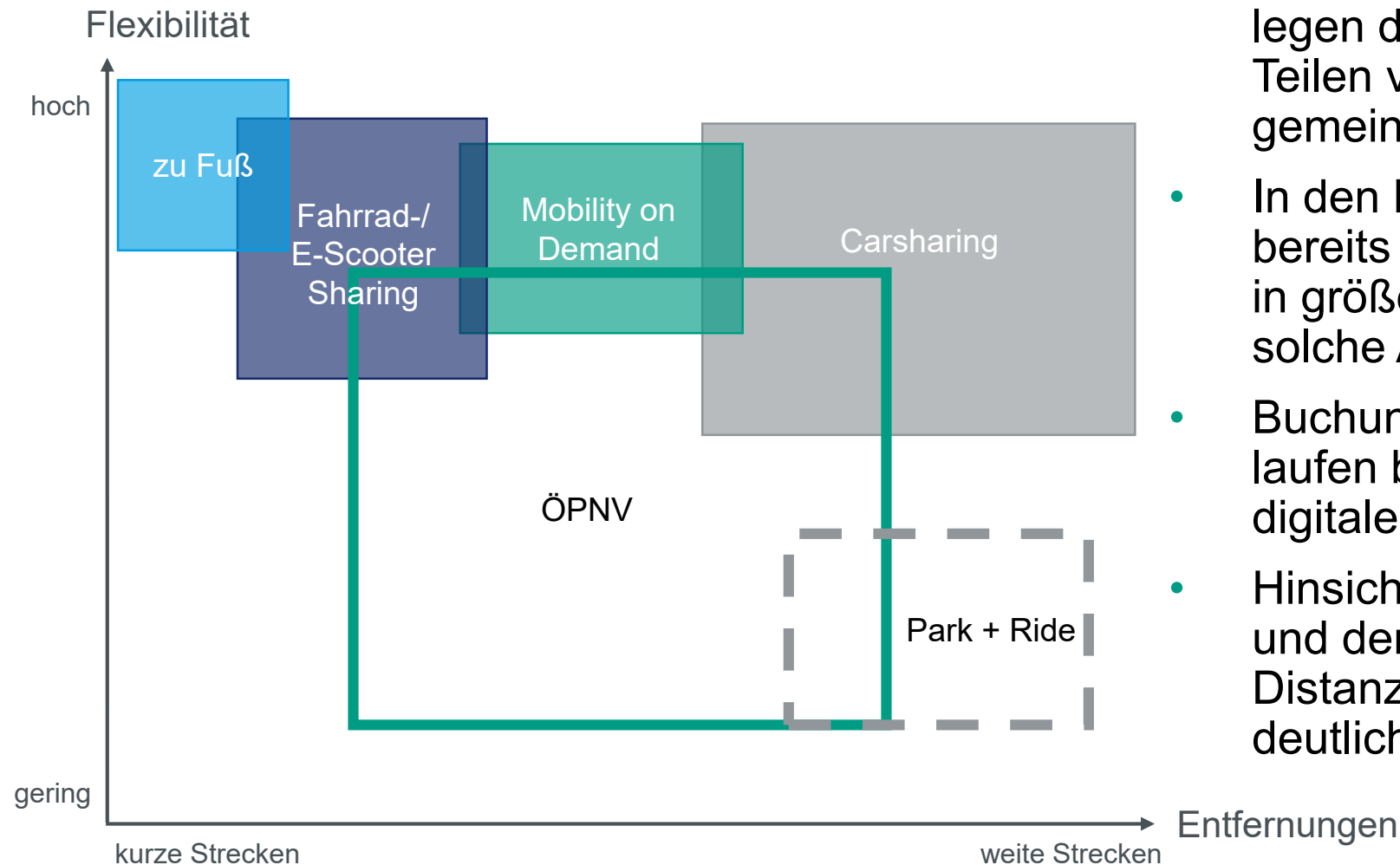
- Trotz dichter Taktangebote ist der ÖPNV nicht flexibel, dies wird in den Schwachverkehrszeiten durch ein verringertes Fahrtenangebot verstärkt
 - Durch die Bündelung auf den ÖPNV-Achsen können Umwege und längere Reisezeiten entstehen
 - Auf tangentialen Verbindungen, in Randgebieten, im ländlichen Raum oder in der Feinerschließung besteht auf Grund der Nachfrage ein geringeres Angebot
 - Es sind immer Zuschüsse erforderlich, weshalb unwirtschaftliche Verbindungen eingeschränkt werden
 - Der ÖPNV ist nicht für jeden Reisezweck geeignet, z.B. für den Transport großer Gegenstände, zur Erreichung bestimmter Ziele oder bei nicht bündelbarer Nachfrage
- Der ÖPNV muss je nach örtlicher Gegebenheit einen Kompromiss zwischen dem angemessenen Angebot und den geringsten Kosten für die Allgemeinheit herstellen

Wirtschaft-
lichkeit

Neue Mobilitätsformen bieten Chancen



Die neuen Mobilitätsformen umfassen digitale Sharing- und Pooling-Produkte und sind lokal emissionsfrei



- Die neuen Verkehrsmittel legen den Fokus auf das Teilen von Fahrzeugen bzw. gemeinsamen Routen
- In den Metropolen nutzen bereits 10% der Bevölkerung in größeren Abständen solche Angebote (MiD 2017)
- Buchung und Ticketing laufen bevorzugt über digitale Vertriebskanäle
- Hinsichtlich der Flexibilität und den zurücklegbaren Distanzen gibt es teils deutliche Differenzen

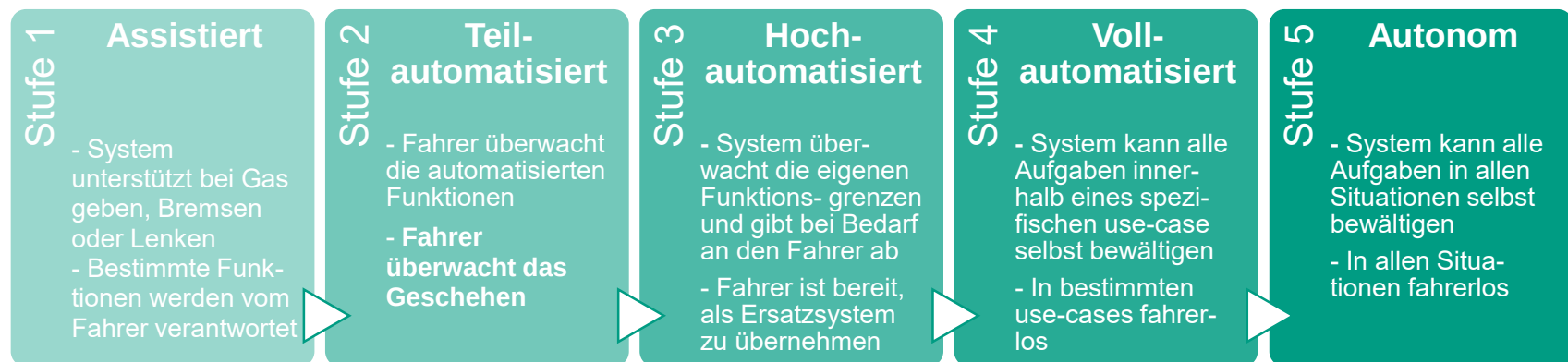
Mit On-Demand-Verkehren wird ein bedarfsorientiertes Angebot geschaffen

- Durch On-Demand Verkehre soll das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzt werden
 - Schließen von Angebotslücken bzw. unzureichend erschlossenen Gebieten
 - Zubringer zum schienengebundenen ÖPNV
- Bestehende ÖPNV-Angebote sollen durch On-Demand möglichst nicht kanibalisiert werden
- Ziel ist das Ersetzen von MIV-Fahrten sowie die Neukundengewinnung bzw. das Halten von Kunden im System
 - Schnelle, flexible und komfortable Verbindungen ähnlich dem MIV
- In Frankfurt wird mit KNUT künftig die Anbindung der nördlichsten Stadtteile verbessert
 - Ergänzung des bestehenden Angebotes
 - Bessere Abdeckung von Randzeiten



Autonome Fahrzeuge bringen erhebliche Potenziale für einen sicheren und kostengünstigen Verkehr

- Autonome Fahrzeuge bieten erhebliche Chancen für den ÖPNV in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Flexibilität und Angebotsumfang
- In Frankfurt wird das autonome Shuttle EASY bereits getestet
 - Testfeld am Mainufer war mit insgesamt 25.000 Fahrgästen das weltweit erfolgreichste
 - Begleitende Umfragen ergaben ein hohe Zustimmungswerte bei Sicherheit (93%) und bei einem potenziellen Einsatz ohne Fahrpersonal (94%)
- Fundamentale Auswirkungen auf die allgemeine Mobilität und insbesondere auf den ÖPNV sind erst ab Stufe 5 zu erwarten
 - Der zeitlich Horizont dafür ist noch nicht abschätzbar
- Größte Herausforderung ist der Betrieb im Mischverkehr



Verkehrsmittel der Mikromobilität dienen als Zubringer und sind für kurze Wege attraktiv

- Die Mikromobilität umfasst kleine, leichte Fahrzeuge mit denen kurze Distanzen schnell überwunden werden können, dies umfasst u.a. Fahrräder und E-Scooter
- Seit langem sind Bikesharing-Anbieter in den Städten präsent und etabliert
- Durch die Legalisierung von E-Scootern in 2019 ist dieser Markt gegenwärtig noch stark umkämpft

Stärken und Chancen



- Die Überwindung der „Letzten Meile“ im Vor-/Nachgang zum ÖPNV wird erleichtert
- Vergrößerung der Einzugsgebiete und Aktivierung größerer Nutzergruppen
- Verkürzung der Reisezeiten
- Flexibilität

Schwächen und Risiken



- Konkurrenzprodukte zu Zubringerlinien und Quartiersbussen
- Insb. die Abstellung von E-Scooter behindert öffentliche Flächen
- Erforderlicher Ausbau von Radwegen steht oft in Konkurrenz zur ÖPNV-Infrastruktur

Über Park+Ride wird die Anbindung des ländlichen Raums an die Städte verbessert

- Für Pendler aus dem ländlichen Raum bestehen meist nur eingeschränkte Möglichkeiten die Städte direkt mit dem ÖPNV zu erreichen
- Über Park+Ride-Anlagen erfolgt jedoch eine Verknüpfung des MIV mit dem ÖPNV, sodass ein früher Umstieg ermöglicht wird
- Der Pkw fungiert dann nur noch als Zu- bzw. Abbringer zum leistungsstarken ÖPNV
- In Zukunft soll diese Funktion verstärkt über Fahrtbündelungen durch On-Demand-Verkehr oder mit Carsharing-Fahrzeugen erfüllt werden
- Ballungszentren profitieren durch die Entlastung von Berufs- und Freizeitpendlern



Kralingse Zoom Rotterdam (oben), Les Gayeulles Rennes (unten)

Mittels Carsharing wird den Nutzenden der Verzicht auf ein eigenes Auto erleichtert

- Carsharing bietet die Möglichkeit kurzfristig ein Auto für beliebige Distanzen nutzen zu können, ohne ein eigenes Auto zu besitzen
- Die Fahrzeuge können an festen Stationen oder frei in der Stadt verteilt stehen
- Mittlerweile ist Carsharing in den Städten durch verschiedene Anbieter vertreten

Stärken und Chancen



- Alternative zum Privat-Pkw
- Attraktiv für Routen mit schwachen ÖPNV-Angebot oder für den Transport großer Gegenstände
- Flexibilität
- Ergiebigerer Nutzung der Fahrzeuge, weniger Standzeiten

Schwächen und Risiken



- Eigenwirtschaftliche Betreiber ziehen dicht besiedelte Gebiete mit gutem ÖPNV-Angebot vor
- Kannibalisierung von ÖV-Fahrten
- Erzeugung von zusätzlichem Pkw-Verkehr
- Flächenbedarf für Abstellung

Räumliche und digitale Vernetzung für den attraktiven Umweltverbund

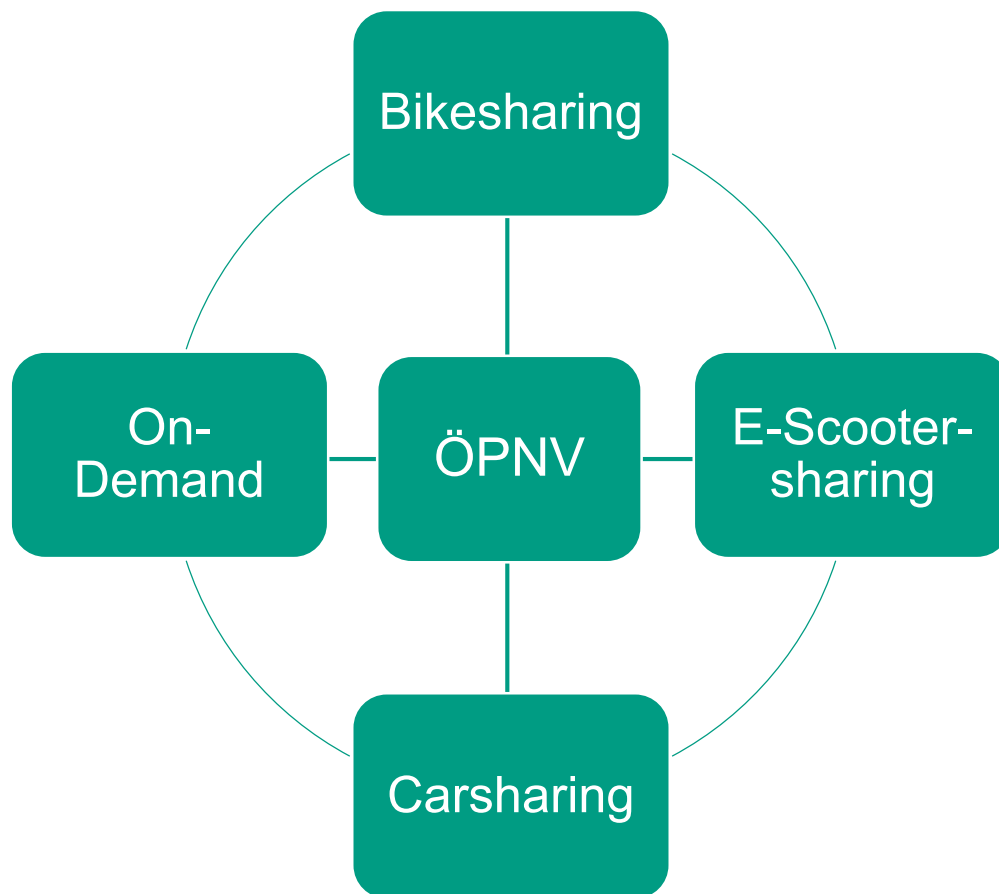


Trotz der Vielfalt an Mobilitätsoptionen fehlt es meist an einer nutzerorientierten Verknüpfung

- Frankfurt verfügt über eine Vielzahl an Anbietern der neuen Mobilitätsformen
- Die Angebote bestehen jedoch jeweils für sich und sind nicht verknüpft

Bikesharing	E-Scootersharing	Carsharing	On-Demand
 stationsbasiert	 free floating	 free floating  stationsbasiert	

Ziel von Mobility-as-a-Service und von Mobilitätsstationen ist die Verknüpfung innerhalb des Umweltverbundes



- Die Stärke des Umweltverbundes entsteht erst durch die Kombination und Verknüpfung der Verkehrsmittel
- Dadurch werden Reiseketten für fast alle Verkehrszwecke und –Routen ohne einen privaten Pkw ermöglicht
- Der ÖPNV sollte dabei jedoch Kern des Angebotes sein
- Die Vernetzung sollte zum einen räumlich in Form von Mobilitätsstationen und zum anderen digital durch Mobility-as-a-Service (MaaS) erfolgen
- Eine Vernetzung ist erforderlich um Einstiegshürden abzubauen

Mobilitätsstationen dienen der Sichtbarmachung und der räumlichen Bündelung aller Angebote

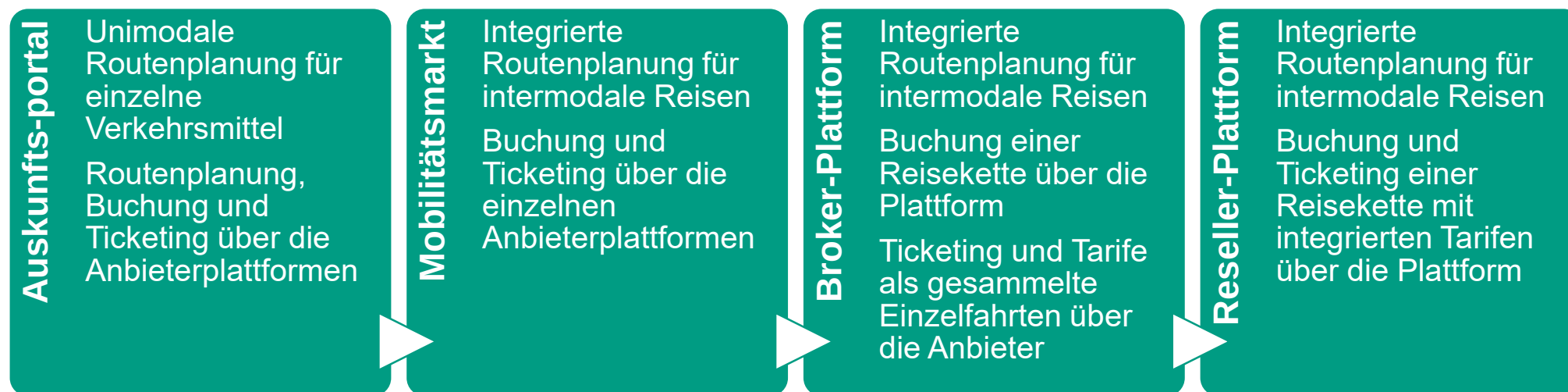
- Mobilitätsstationen sind räumliche Schnittstellen für die inter- und multimodale Verknüpfung innerhalb des Umweltverbundes
- Durch die Lage an Hauptachsen des ÖPNV wird vor allem die Überwindung der ersten und letzte Meile erleichtert
- Eine einheitliche, wiedererkennbare und markante Gestaltung sorgt für die Erzeugung einer Marke des Umweltverbunds
- Die räumliche Bündelung schafft Synergien, spricht neue Nutzergruppen an und erleichtert den Umstieg



HVV Switch Punkt: Berliner Tor (oben); Jelbi-Punkt: Friedrichstraße (unten)

Über MaaS erfolgt die digitale Integration der Auskunft- und Vertriebskanäle in einer Mobilitätsplattform

- Die Angebote für eine intermodale Reisekette im Umweltverbund sind zwar gegeben, jedoch sind die Einstiegshürden hoch, aufgrund der Kombination und Vielzahl an Anbietern mit jeweiligen Apps, Nutzerkonten und Tarifen
- Durch die Integration aller Verkehrsmittel auf einer multioptionalen Mobilitätsplattform wird die räumliche Vernetzung durch eine intermodale Verbindungsauskunft, gebündelte Vertriebskanäle und einen nahtlosen Buchungsprozess erleichtert
- Die Integration der Angebote kann in verschiedenen Tiefen erfolgen, der VDV unterscheidet hierbei zwischen vier Stufen:



Für die Kommunen bestehen verschieden starke Möglichkeiten der Steuerungsmöglichkeiten

- In Frankfurt werden bislang alle Angebote der neuen Mobilitätsformen eigenwirtschaftlich betrieben, mit Ausnahme des On Demand „KNUT“, andere Kommunen erteilen bspw. Konzessionen oder schreiben die Leistungen aus
- Durch das Eingreifen in die Mobilitätsangebote ergeben sich für die Kommunen zwar ein verstärkter Gestaltungsspielraum, jedoch steigt der Aufwand und die Verantwortung

Vorteile



- Verbesserte Steuerungs- und Regulierungsmöglichkeiten (z.B. Abstellung E-Scooter)
- Erweiterung von Stationen und Geschäftsgebiete auf weniger lukrative Gebiete
- Einfachere tarifliche und betriebliche Integration in den ÖPNV

Nachteile



- Größerer organisatorischer Aufwand für Aufgabenträger
- Höherer finanzieller Aufwand zur Bereitstellung des Angebots

Die Vernetzung der Mobilitätsangebote bietet die Chance den Umweltverbund langfristig attraktiv zu machen

Ausblick

- Für die Zukunft werden die neuen Mobilitätsformen noch stärker an Bedeutung gewinnen, daher ist eine gute Verknüpfung der Verkehrsträger essentiell
- Der klassische ÖPNV als Rückgrat muss auch in Zukunft eine tragende Rolle im Gesamtverkehr einnehmen
- Die Einbindung von On-Demand und Carsharing in das ÖV-System ermöglichen auch im ländlichen Raum Mobilität ohne einen Pkw zu besitzen, gerade dort wird eine aktivere Rolle der Kommunen notwendig sein



traffiQ
Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main

Telefon: 069 / 212-2 44 24

E-Mail: info@traffiQ.de
Internet: www.traffiQ.de



Ganzheitliche urbane Mobilitätskonzepte

Dipl.-Ing Gisela Stete, Büro StetePlanung, Darmstadt



Gisela Stete



- bis 1979 Studium des Bauingenieurwesens und der Stadtplanung an der TH Darmstadt
- 1979 Diplom im Fachbereich Wasser und Verkehr
- 1979-1981 Fachplanerin im Büro BGS in Frankfurt
- 1979-1984 Fachplanerin im Büro Retzko und Topp in Darmstadt
- 1985-1990 Wiss. Mitarbeiterin an der TU Darmstadt am Institut für Verkehr
- 1991 Gründung eines eigenen Planungsbüros für Stadt- und Verkehrsplanung
- Lehraufträge an Universitäten und Hochschulen,
- Vorträge auf Tagungen und Fortbildungsveranstaltungen
- Sach- und Fachpreisrichterin bei Wettbewerben
- Mitarbeit in Fachgremien (FGSV, Wiss. Beirat VCD)
- Mitglied in Beruflichen Institutionen / Akademien (SRL, DASL)



StetePlanung, Büro für Stadt- + Verkehrsplanung

Tätigkeitsfelder

- integrierte verkehrliche Rahmenplanungen auf regionaler, kommunaler und Quartiersebene
- Konzept- und Detailplanungen für einzelne Verkehrsarten
- Gestaltung von Straßen und Plätzen
- Verkehrsuntersuchungen zu kommunalen und privaten Entwicklungsvorhaben
- Mobilitätsuntersuchungen / Mobilitätsmanagement



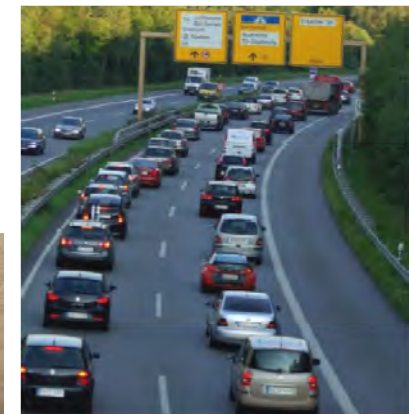
Mobilitätskonzepte für Quartiere (Auswahl)

- Konversionsfläche Lincoln-Siedlung in Darmstadt (Deutscher Mobilitätspreis 2019)
- Freiburg Dietenbach / Freiburg Kleinschholz – jeweils 1. Preis bei städtebaulichen Wettbewerben
→ Rahmenplanung
- Konversionsfläche „Hospital“ in Heidelberg
- Ehemaliges OBI-Areal in Augsburg
- „Liebigstraße Nord“ in Langen
- „Jettenhauser Esch“ in Friedrichshafen



I Hintergrund und Anforderungen

- Insbesondere in Ballungsräumen, aber auch in vielen kleineren Städten, ist der Druck nach Schaffung von bezahlbarem Wohnraum groß. Dies ist durch Verdichtung im Bestand allein nicht zu bewältigen → Entwicklung von neuen Quartieren bei gleichzeitiger Ausschöpfung von inneren Entwicklungspotenzialen
 - Das damit verbundene Verkehrsaufkommen, insbesondere im Kfz-Verkehr, führt vielerorts zu Problemen, da die Kapazitätsgrenzen der Netze erreicht sind und ein weiterer Ausbau nur bedingt möglich / erwünscht ist.
 - Gleichzeitig zwingen die durch den Kfz-Verkehr verursachten klimaschädlichen Emissionen (Anteil an CO₂ derzeit ca. 21%, an NO_x derzeit ca. 38%) zu einem Umdenken im Umgang mit dem Kfz-Verkehr
 - Insbesondere die jüngere Generation hat dies erkannt und macht sich stark für den Klimaschutz → Shellstudie 2019, Fridays for Future
 - Hinzu kommt der hohe Flächenverbrauch durch den ruhenden Kfz-Verkehr, der den öffentlichen Raum belastet und andere Nutzungen und Verkehrsteilnehmende behindert
- **Mobilität gewährleisten und nachhaltig, d. h. mit deutlich weniger Kfz-Verkehr gestalten**



I Ganzheitliche Mobilitätskonzepte für Quartiere sollen

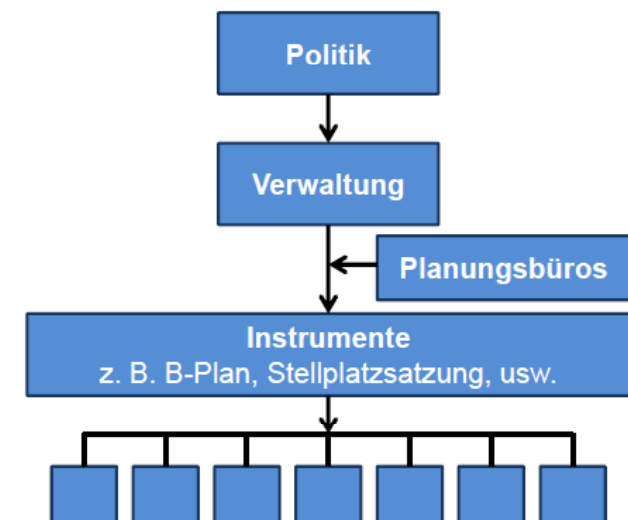
- ... alle Formen der Mobilität einbeziehen und miteinander vernetzen
- ... städtebauliche und Nutzungsstrukturen berücksichtigen
- ... Umwelt- und Stadtverträglichkeitsaspekte einbeziehen
- ... Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen im Hinblick auf Mobilität sicherstellen

Dabei soll die **Balance** gehalten werden zwischen

- sozialer Ausgewogenheit / sozialer Gerechtigkeit
- ökologischer Verträglichkeit / Umweltgerechtigkeit
- ökonomischer Vernunft

- ➔ Klassische Ansätze sind nicht mehr zielführend
- ➔ neue Wege müssen gesucht werden
- ➔ Akteure aus Wirtschaft und Gesellschaft werden eingebunden

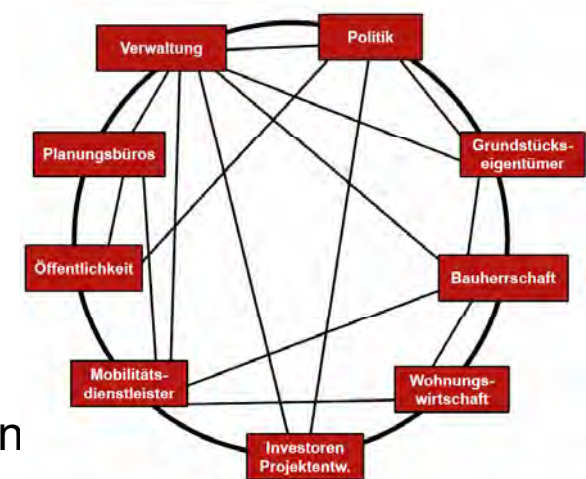
Klassischer Ansatz: TopDown



Gisela Stete, StetePlanung, Darmstadt

II Herausforderungen

- Die unterschiedlichen Interessen und Denkmuster der an der Stadt- / Quartiersentwicklung beteiligten Akteure zusammenbringen
- Die Komplexität einer Quartiersentwicklung fachlich gezielt steuern und die zentralen Bausteine Städtebau, Freiraum und Mobilität integriert behandeln
- Die Verwaltungsstrukturen mit ihren oft unterschiedlichen Zuständigkeiten zielgerichtet überwinden
- Die Orientierung einer auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Anbindung und Erschließung aufbrechen und Chancengleichheit aller Verkehrsarten sichern
- Den Bedenken im Umfeld neuer Quartiere vor den negativen Auswirkungen, insbesondere im (fließenden und ruhenden) Kfz-Verkehr, aktiv begegnen
- Die zunehmenden technischen Anforderungen der Infrastruktur „unter der Erde“ sowie der Ver- und Entsorgung und ihre Auswirkungen auf Straßenquerschnitte beachten
- Eine ausreichende Energieversorgung für neue Technologien bereitstellen



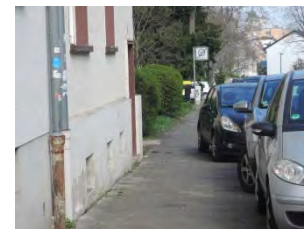
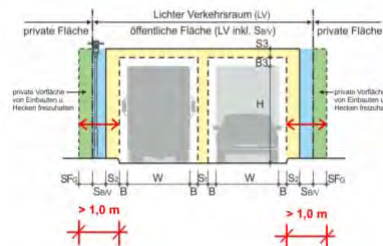
II Chancen

- Schaffung von Strukturen entsprechend dem Leitbild der „Stadt der Kurzen Wege“
→ Nutzungsmischung bei kompakter Grundstruktur
- Reduzierung des Flächenverbrauchs für die Gebietsentwicklung
→ höhere Dichte, effizientere Erschließung
- Stärkung des Umweltverbunds / Unterstützung des Trends zu mehr Radmobilität
→ gezielter Ausbau von dessen Infrastruktur und Vernetzung
- Förderung der Unabhängigkeit vom eigenen Kfz → Bereitstellung einer Vielfalt an Mobilitätsangeboten
- Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung und -verkehrsregelung
→ öffentlicher (Straßen-)Raum als Aufenthalts- und Sozialraum, Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Jüngere und Ältere
- Reduzierte Bereitstellung von Parkraum für alle Nutzungen und Konzentration in Parkieranlagen → Verbesserung der Chancengleichheit ÖPNV – MIV



II Persistenzen

- Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen (StVO) und technische Regelwerke → Auto-orientierte Vorgaben
- Denkstrukturen im Wohnungsbau / in der Projektentwicklung → „Wohnung ohne Stellplatz nicht vermarktbare“
- Stadtstrukturelle Rahmenbedingungen → Funktionstrennung, weite Wege
- Autoorientierte „Mobilitätskultur“ in der Politik → Wirtschaftsfaktor Auto
- Autoorientierte „Mobilitätskultur“ in großen Teilen der Bevölkerung → Statussymbol, Parken überall und kostenfrei...
- „Schneller – Weiter – Mehr“ als Grundprinzip der Mobilitätsentwicklung
- Planungsgrundsätze für die Gebietserschließung → Straßen zuerst
- Baurechtliche Rahmenbedingungen → Kopplung von Wohnen und Parken, Stellplatznachweis auf eigenem Grundstück
- Planungs- und Organisationsstrukturen auf kommunaler Ebene → Abstimmungs-Probleme



III Grundüberlegungen zu nachhaltiger Mobilität bei der Quartiersentwicklung (Bestand und Neubau)

- 80% der Wege beginnen und enden im Wohnquartier, hier fallen die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl.
- Wohnungs- oder Arbeitsplatzwechsel sind Brüche in der Biographie und bieten die Chance der Reflexion über bisheriges Verhalten
- Ist der Zugang zum Pkw einfach (z. B. Stellplätze direkt an der Wohnung bzw. kostenlos im öffentlichen Raum), unterstützt dies seine Nutzung
- Mobilitätsangebote verschiedenster Art fördern den Umweltverbund, sie sollten sowohl gebündelt, als auch flächenhaft verteilt bereitgestellt werden
- Je mehr Alltagsziele und -gelegenheiten fußläufig und auf sicheren Radverbindungen zu erreichen sind, desto besser sind die Chancen für Nahmobilität
- Mobilität muss gemanagt und von Beginn an im Quartier verankert werden
- Die frühzeitige Einbindung von Bürgerschaft und Akteure schöpft Potenziale aus und erhöht die Akzeptanz



Quelle: Friedrich-Ebert-Stiftung , 2017: Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten, S. 31.

III Beispiele zur Entwicklung neuer Quartiere

- Darmstadt Lincoln-Siedlung –
Entwicklung begonnen
2.000 WE mit ca. 5000 EW, ca. 30 ha
- Freiburg Dietenbach –
Rahmenplanung abgeschlossen
6.800 WE mit ca. 15.000 EW, ca. 100 ha
- Hamburg Oberbillwerder –
Rahmenplanung abgeschlossen
7.000 WE, ca. 125 ha
- Augsburg Haunstetten Süd-West-
Wettbewerb abgeschlossen
4.000 WE mit ca. 10.000 EW, ca. 200 ha
- Köln Stellwerk 60 – Entwicklung
abgeschlossen
440 WE mit ca. 1.500 EW, ca. 4,5 ha
- Wien Seestadt Aspern –
Entwicklung begonnen
11.000 WE mit ca. 20.000 EW, ca. 240 ha



Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b5/Deutschland_%C3%9Cbersichtskarte.png

III Gemeinsame Ansätze bei deren Entwicklung

- Weitgehend Nutzungsmischung herstellen (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Soziale Infrastruktur, Freizeit- und Kulturangebote etc.)
- Stadt der Kurzen Wege als Leitidee für die Entwicklung → Dichte Netze für den Fuß- und Radverkehr mit attraktiven und sicheren Anschlüssen nach außerhalb
- ÖPNV als Rückgrat der Erschließung, Chancengleichheit beim Zugang zu ÖPNV und Pkw → Entfernung Haltestelle und Pkw-Stellplatz etwa gleich weit
- Flächen-Sparsame Kfz-Erschließung in hierarchisierten Netzen, weitestgehende Verkehrsberuhigung → Öffentlicher Raum als Aufenthaltsraum
- Parken gebündelt in Quartiersgaragen (privat und öffentlich)
- Reduzierter Stellplatzschlüssel mit Höchstgrenzen für die Bereitstellung von Parkraum - für Wohnnutzung und sonstige Nutzungen gleichermaßen
- Reduziertes Besucherparken, teilweise in Garagen, teilweise im Straßenraum
- Erhöhtes Angebot an hochwertigen Fahrradabstellanlagen (privat und öffentlich)
- Umfangreiche Mobilitätsangebote verschiedenster Art
- E-Ladeinfrastruktur für Kfz und Fahrrad

IV Fallbeispiel Lincoln-Siedlung Darmstadt / Konversion Bessungen-Süd

Benachbarte Quartiere – gemeinsame Entwicklungsziele (Rahmenplanung 2011)

Lincoln-Siedlung

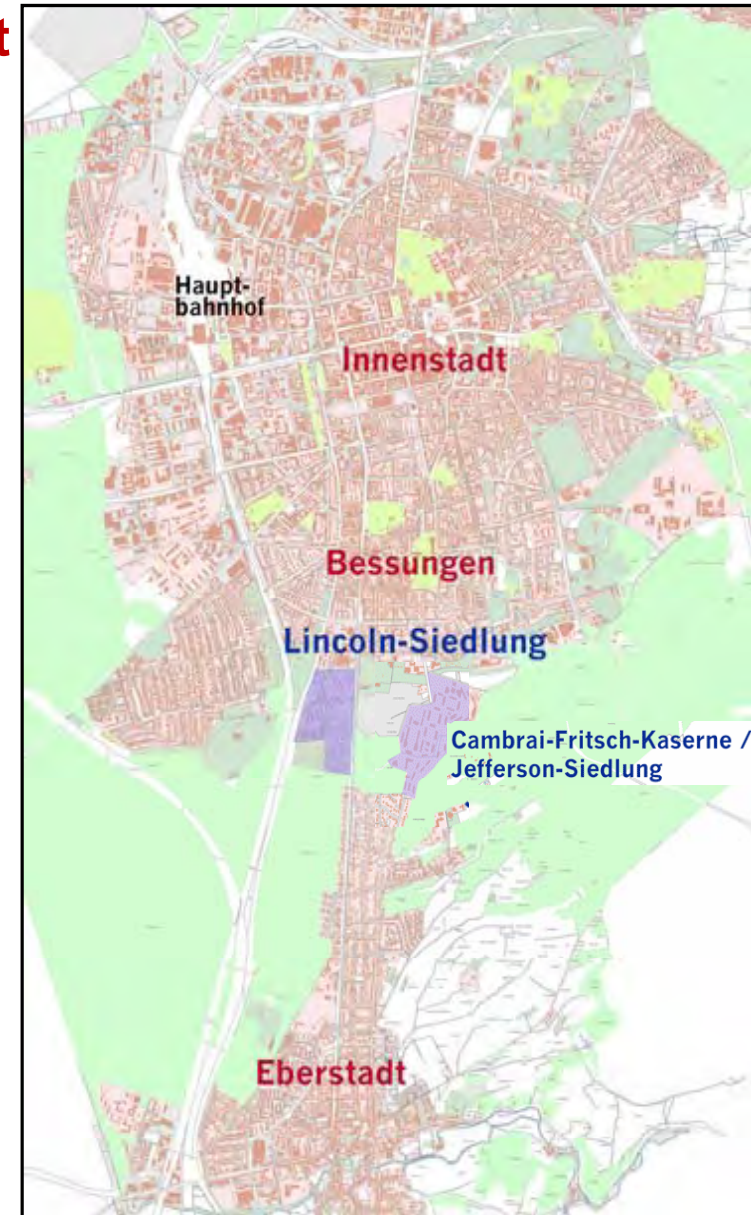
bis zu 5.000 EinwohnerInnen in 2.000 WE

Cambrai-Fritsch-Kaserne/Jefferson-Siedlung (heute Ludwigshöhviertel)

ca. 3.000 EinwohnerInnen in 1.400 WE

➔ **Ergebnis Verkehrsgutachten**

Der durch die Quartiersentwicklung erzeugte Kfz-Verkehr kann im bestehenden Straßennetz nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Er führt zu unverträglichen Belastungen (Lärm und Emissionen). Es bedarf alternativer Angebote zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung, wenn die Quartiere in dieser Dichte entwickelt werden.



Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Rahmenbedingungen

- Stadtrandlage – trotzdem zentrumsnah (3 km)
- direkte Straßenbahnverbindung in die City und in die Nachbarstadtteile
- parallel verlaufende überörtliche Kfz-Anbindung (B3)
- direkte Einbindung ins kommunale und regionale Radverkehrsnetz
- Umfassendes Nahversorgungsangebot im nördlich angrenzenden „Bessunger Marktplatz“
- diverse Freizeitangebote im unmittelbaren Umfeld, ausgedehnte Waldgebiete angrenzend

Planung

- nur geringe Nutzungsmischung Wohnen / Arbeiten
- Versorgung mit sozialer Infrastruktur wie Kita, Grundschule, Angebote für Ältere
- Nahversorger am Quartiersplatz, dort weitere Versorgungseinrichtungen (z. B. Apotheke)



- ← → Straßenbahn
- ← ... → Radhaupttroute
- ← ... → Bundesstraße

Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Städtebauliches Konzept

- Erhalt von Bestandsgebäuden (3-stöckig) im Süden, Aufstockung in 10 Jahren geplant
- Neubaufelder mit Geschosswohnungsbau, 4 – 5 Geschosse zzgl. Staffelgeschoss
- Quartiersmitte mit Quartierspark, Erhalt und Ergänzung der Grün- und Freiraumqualität
- Grundschule mit Sporthalle als Angebot für das Quartier
- 3 Kitas unterschiedlicher Größe und Betreuungsangeboten
- Quartiersplatz mit Versorgungseinrichtungen
- Min. 20 % Sozialwohnungen in kleinteiliger Mischung, 30 % besondere Wohnformen
- klimafreundliche, emissionsarme Energie- und Wärmeversorgung, energieeffizientes Bauen



Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Grundprinzipien Mobilitätskonzept

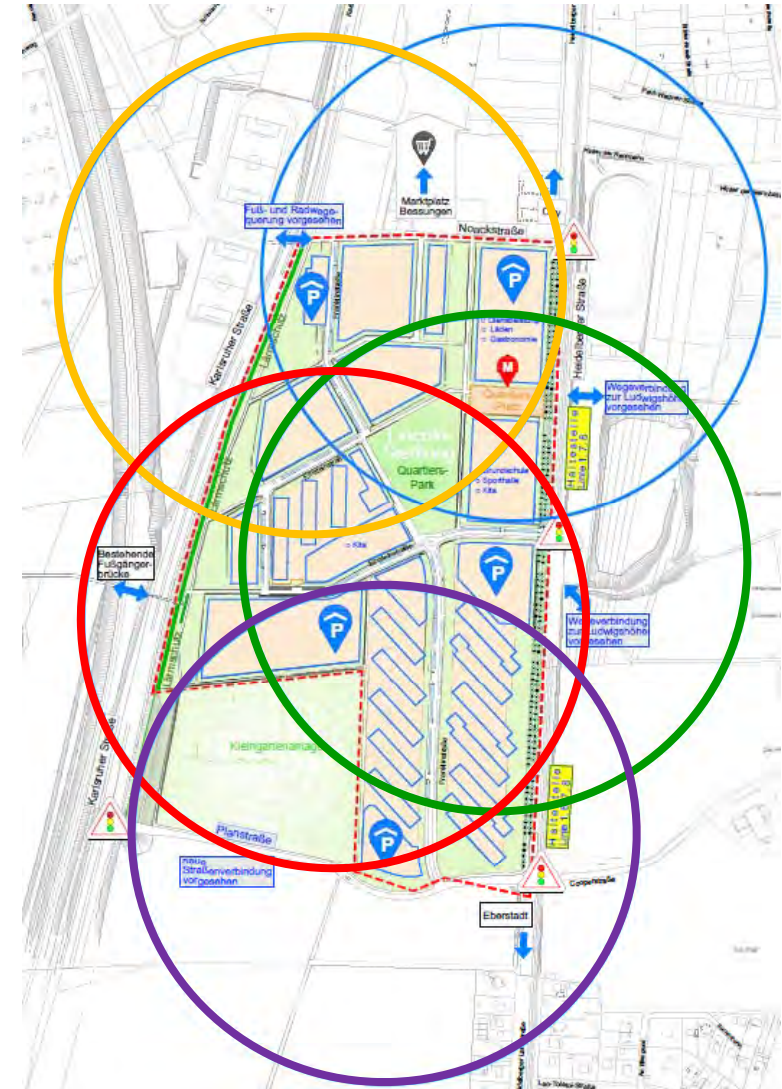
- Flächensparsame Erschließung für Kfz-Verkehr bei verkehrsberuhigtem Ausbau / Gestaltung
- Reduziertes Stellplatzangebot für Kfz (privat und öffentlich)
- Fahrrad als Leitverkehrsmittel
 - Dichtes Netz für den Fuß- und Radverkehr mit sicheren Anschlüssen, insbesondere über Hauptverkehrsstraßen
 - Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Quartier und Innenstadt bzw. den Nachbarstadtteilen sowie an den Zielen
 - Erhöhtes Angebot an hochwertigen Fahrradabstellanlagen (privat und öffentlich)
- Verdichtung ÖPNV-Angebot durch neue Haltestelle „Lincoln“, Ausbau aller Haltestellen zu multimodalen Verknüpfungspunkten, ergänzend E-Quartiersbus bei Entwicklung des Nachbarquartiers Ludwigshöhviertel
- Sharing-Angebote im Quartier mit mehreren Stationen (Car- und Bike-Sharing) sowie Lastenrad-Angebot
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (privat und öffentlich)



Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Stellplatzangebot und -organisation

- Reduzierung des Stellplatzangebots auf 0,65 SP/WE (1.300 P), davon 0,15 SP/WE wohnungsnah für Berechtigte (Mobilitätseingeschränkte, CarPooling etc.)
- Übrige Stellplätze (0,5 = 1.000 P) in Sammelgaragen (max. Einzugsradius 300 m)
- Stellplätze für Nicht-Wohnnutzung auf 70 % reduziert
- Entkoppelung Wohnen und Parken („Nur wer einen Stellplatz benötigt, zahlt“)
- Stellplätze werden vermietet,
➔ Zentrale Stellplatzvergabe durch MM
- Stellplätze für Besuchende entlang der Erschließungsstraßen
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung



Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Mobilitätsmanagement

- Beratung der Bewohnerschaft rund ums Thema Mobilität (z.B. Beratungsprogramm „MobiCheck“)
- Ansprechpartner für Investoren und Bauherren
- Koordination externer Mobilitätsanbieter (ÖPNV, Car- und BikeSharing, Lastenräder, ...)
- Entwicklung von Mobilitäts- / Serviceangeboten (Fun-Fahrzeuge, Lieferservice, Paketannahme,...)
- Zentrale Stellplatzvergabe (wohnungsnah und in Sammelgaragen)
- Information und Kommunikation

Finanzierung

- Anschubfinanzierung für die ersten Jahre
- Anschlussfinanzierung über Sockelfinanzierung aus einem Anteil der Stellplatzvermietung und Einnahmen aus den (Mobilitäts-)Dienstleistungen

Alles unter einem Dach
- Die (Interims-)Mobilitätszentrale



Darmstadt Lincoln-Siedlung

IV Information und Beteiligung

- 2 große Beteiligungswerkstätten zur Rahmenplanung 2010/2011
- seit 2015: Nachbarschaftsrunde „Willkommen Lincoln“ für die Bewohnerschaft in und um Lincoln (6-8 Mal jährlich)
- seit 2016: Quartierszeitschrift „Lincolnnews“ (3 Mal jährlich)
- Sommerfeste auf Lincoln (2017, 2018, 2019) mit Möglichkeiten zum Ausprobieren von Mobilitätsangeboten
- seit 2017: AK Mobilität für die Bewohnerschaft (2-3 Mal jährlich)
- seit 2018: Mobilitätsbeirat für Eigentümer + Investoren (2 Mal / J.)
- 2018 / 2019 Infomaterial (Flyer und Broschüren) und eigene Homepage www.quartiermobil-lincoln.de
- Seit 2019: Monatliche Kurzinfos (A 5) zu Mobilitätsthemen (Briefkasteneinwurf)
- 2019: Projekt „Lincoln By Bike“ an 2 Schulen, die von den Kindern aus der Lincoln-Siedlung besucht werden (Grundschule und Gymnasium)



VII Zusammenfassende Empfehlungen aus allen Projekten

- Stellplatzeinschränkungen und Parkraummanagement sind die zentralen Bausteine für eine nachhaltige Entwicklung von Quartieren
- Mobilitätskonzepte müssen integraler Bestandteil der Quartiersplanung sein (Städtebau / Hochbau, Freiraum, Mobilität), Bestand und Neubau
- Nachhaltige Mobilität erfordert einen Mix aus infrastrukturellen Maßnahmen und verbesserten Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbundes
- Multimodale Angebote von Beginn an sind Voraussetzung für die Akzeptanz – die Angebote müssen da sein, wenn die Ersten einziehen
- Die gezielte Förderung der Nahmobilität in Quartieren ist ein entscheidender Schritt für eine neue Mobilitätskultur
- Die frühzeitige Einbeziehung von Akteuren sichert den Austausch von Meinungen und erhöht die Akzeptanz (Multiplikatoreneffekt)
- Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Baustein bei der Umsetzung

VII Schlussbemerkungen

- Das Wachstum einer Kommune muss und kann vom Wachstum des Autoverkehrs entkoppelt werden, wenn alle im Boot sind.
- Politische Entscheidungsträger müssen klare Ziele vorgeben und – gemeinsam mit der Verwaltung - eine gestaltende Rolle einnehmen.
- Eine integrierte Sichtweise auf räumlicher, fachlicher und strategischer Ebene ist Voraussetzung für den Erfolg.
- Die Förderung des Umweltverbundes ist ohne Flächenumverteilung zulasten des Autoverkehrs (in der gebauten Stadt) nicht möglich.
- Die intelligente Anwendung planungsrechtlicher Instrumente ermöglicht – trotz bestehender Hürden – verkehrlich nachhaltige Quartiere zu entwickeln
- Push-and-Pull von Beginn an ist Voraussetzung für die Akzeptanz.
- Nachhaltige Mobilitätskultur erfordert einen gesellschaftlichen Diskurs über die positiven Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens.
- Es muss nicht im ländlichen Raum gestartet werden. Wenn es in den Städten gelingt, ist schon viel gewonnen ...



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Gisela Stete, StetePlanung
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

www.steteplanung.de