HESSISCHER LANDTAG

Stenografischer Bericht öffentlicher Teil

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

8. November 2021, 10:01 bis 12:51 Uhr sowie 13:27 bis 15:03 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Markus Meysner (CDU)

ordentliche Mitglieder:

CDU

Sabine Bächle-Scholz
Dirk Bamberger
Heiko Kasseckert

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert

AfD

Arno Enners
Klaus Gagel

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

DIE LINKE

Axel Gerntke

stellvertretende Mitglieder:

CDU

Birgit Heitland

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

SPD

Stephan Grüger
Gernot Grumbach

AfD

Freie Demokraten

DIE LINKE

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

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

Landesregierung:

Dr. Christian Langhagen-Rohrbach

Ständige Sachverständige:

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer

Dr. Jutta Deffner

Prof. Dr. Barbara Lenz

Dr.-Ing. Georg Gickeleiter

Dieter Posch

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)	
LAG ÖPNV Hessen	Dr. Tom Reinhold (Geschäftsführer)	teilgenommen
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)	Sabine Herms (Leiterin Bereich Strategie und Presse)	teilgenommen
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Dr. André Kavai	teilgenommen
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)	Christine Haban (Sachbearbeiterin der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe)	teilgenommen
Regionalverband FrankfurtRheinMain	Rouven Kötter (Erster Beigeordneter und Mobilitäts-dezernent)	
Zweckverband Raum Kassel		

Sachverständige:

Britta Salzmann

Meike Annamarie Spitzner

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Norbert Sanden

Alexander Breit

Wissenschaftliche Beratung: Stephanie Mayer

Protokollierung: Swetlana Franz

Sonja Samulowitz

Karl-Heinz Thaumüller

Inhaltsverzeichnis:

1. Anhörung zum Thema „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“

Sachverständige: (ca. 20 Min. je Vortrag)

Britta Salzmann **S. 6**
Mobility inside
Frankfurt am Main

Meike Annamarie Spitzner **S. 23**
Wuppertal Institut für Klima Umwelt Energie gGmbH
Wuppertal

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz **S. 34**
IKS Mobilitätsplanung
Kassel

Norbert Sanden **S. 50**
ADFC Hessen
Frankfurt am Main

Alexander Breit **S. 57**
MSc Sustainable Urbanism
Radentscheid Frankfurt
Frankfurt am Main

2. Verschiedenes siehe nicht öffentlicher Teil

1. Anhörung zum Thema „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Zur heutigen Sitzung der Enquetekommission begrüße ich Sie alle recht herzlich: alle Abgeordneten, alle ständigen Sachverständigen, die Gäste sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ich bin sicher, wir werden heute wieder einen anständigen, aber guten Tag haben.

Bei Frau Barth bedanke ich mich herzlich dafür, dass Sie mich in der vorangegangenen Sitzung vertreten hat – was gelegentlich vorkommt, da wir auch noch im Kreistag sitzen und dort an der einen oder anderen Abstimmung teilnehmen müssen. Insofern vielen Dank, Frau Barth!

Ich möchte noch einige Änderungen bekannt geben: In der CDU-Fraktion gab es einen Wechsel. Herr Müller ist nicht mehr bei uns; für ihn ist Frau Birgit Heitland gekommen, die ich ganz herzlich in der Enquetekommission begrüße. Dirk Bamberger ist Obmann geworden. Bei der Fraktion DIE LINKE gab es folgende Änderung: Frau Wissler ist nicht mehr bei uns; dafür darf ich Herrn Axel Gerntke in der Enquetekommission begrüßen.

Damit wollen wir in das heutige Thema einsteigen: „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“. Speziell haben wir uns das Thema Rad- und Fußverkehr vorgenommen. Insofern bin ich auf all die Vorträge gespannt. Wir werden wieder alle technischen Möglichkeiten nutzen: Frau Spitzner aus Wuppertal ist uns per Videokonferenz zugeschaltet.

Beginnen werden wir aber mit Frau Britta Salzmann – Kurzvita: Universität Siegen, Dipl.-Volkswirtin und Dipl.-Kauffrau, nun bei der Deutschen Bahn, bei der DB Vertrieb GmbH und als Geschäftsführerin bei Mobility inside. Sie kann ein bisschen Licht ins Dunkel bringen und uns sagen, welche Möglichkeiten der Vernetzung es mittlerweile gibt.

Ich bin der, der immer auf die Zeit schaut. An alle, die sprechen werden: Seien Sie mir nicht böse, wenn ich Ihnen den Hinweis gebe, dass sich die vorgesehenen 20 Minuten Redezeit dem Ende zuneigen. Da wir ein straffes Programm haben, werde ich das ab und zu machen. – Frau Salzmann, das Mikrofon gehört Ihnen.

Frau **Salzmann:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Danke für die Einladung. Ich freue mich sehr, hier zu sein und Ihnen heute den Branchenansatz von Mobility inside zu dem Thema „Digitale Vernetzung der Branche sowohl im ÖPNV als auch im Fernverkehr plus multimodale Dienste“ vorzustellen. Mir wurde gesagt, der Vortrag soll zehn bis zwölf Minuten dauern, und dann soll sich eine Diskussion anschließen. Ich weise noch einmal kurz darauf hin, dass ich – wie es in der Anmoderation schon so nett ausgedrückt wurde – in der Rolle der Geschäftsführerin von Mobility inside hier bin. In meinem Hauptberuf bin ich bei der DB Vertrieb GmbH und dort für die bundesweite Nahverkehrsstrategie verantwortlich.

Präsentation Frau Salzmann siehe Anlage – Folie 2: „Mobility inside vereinfacht klimafreundliche Alltagsmobilität“

Meine Themen sind Digitalisierung und digitale Vernetzung: Wie geht man strategisch mit dem Navigator um? Wie können der Navigator und die DB eine durchaus massive und aktive Rolle in Mobility inside spielen? Was sind die Motivationen? Warum setzen wir hier bewusst auf eine neutrale und diskriminierungsfreie Plattform, die wir der gesamten Branche, also sowohl kommunalen Verkehrsunternehmen als auch Verbünden, Ministerien, Ländern und unseren klassischen SPNV-Aufgabenträgern, für die Zukunft anbieten? – Wir haben zum Ziel, sowohl ÖPNV/SPNV als auch den Fernverkehr mit der Nahmobilität, also mit Sharing-Anbietern, aber auch mit On-Demand-Systemen, zu vernetzen: das Ganze nach einer Standardsetzung und in einer Plattform orchestriert, die dazu dient, sie regional mit dem bestehenden System, d. h. mit dem bestehenden Frontend, zu nutzen.

Auch wenn Sie rechts oben das große M sehen – das Logo von Mobility inside –: Es wird zukünftig keine Mobility-inside-App geben. Es wird immer nur Funktionalitäten geben, die Sie an Ihrer eigenen, hiesigen digitalen Schnittstelle anwenden oder, sozusagen als White-Label-App, mit diesem Brand oder auch mit einem hiesigen regionalen Brand nutzen können. Das ist der Ansatz von Mobility inside. Wir entwickeln das Ganze aus der Branche. Wir sind kein klassischer Software as a Service-Lieferant und bedienen Sie nicht so wie die vielen Dienstleister, die es außerhalb der Branche gibt. Das heißt, unser Geschäftszweck ist, die Durchgängigkeit in der Branche zu digitalisieren, aber nicht, ein eigenes Asset daraus zu machen. Es ist mir wichtig, das an dieser Stelle zu sagen.

Folie 3: „Funktionsangebote von Mobility inside“

Auf der linken Seite ist ganz plakativ die Vernetzung der Verkehrsträger dargestellt, die wir in dem Hintergrundsystem M so weit miteinander harmonisieren, dass sie auf dem Ausgabe-Frontend, sozusagen auf der Applikation, für jeden verfügbar sind: vom Verkauf von Fahrkarten für den Fernverkehr über den Verkauf von Fahrkarten für Bus und Straßenbahn bis zum Mieten von E-Rollern sowie dem Bike- und Carsharing. Das ist die gesamte Multimodalitätskette, die uns extrem wichtig ist, um Tür-zu-Tür-Mobilität abbilden zu können.

Was sind die Stichwörter des Ganzen? Stichwörter sind: flächendeckend, diskriminierungsfrei, in einer Anwendung – in deiner hiesigen regionalen Anwendung. Das ist eigentlich der regionale Navigator, den ich in der Tasche habe, der aber nicht der regionale Navigator der DB ist, sondern bei dem es sich beispielsweise um die RMV-App handelt, die aber auch multimodale Angebote hat. Sie wissen, in der DB-App – bundesweit – sind solche Angebote aktuell nicht verfügbar. Wichtig ist, dass diese multimodale Möglichkeit vorhanden ist.

Folie 4: „Mobility inside wächst weiter“

Aus diesem Grund haben wir große, starke Partner der Branche hinter uns vereint. Mobilty inside ist, wie schon gesagt, eine Lösung aus der Branche für die Branche. Übrigens ist jetzt das ganze Land Hessen als Gesellschafter dabei, sowohl der Nordhessische Verkehrsverbund – hier als

Gesellschafter in der Kommanditistenrolle – als auch der RMV. Das gesamte Land Hessen mit seinen Nahverkehrsorganisationen steht hinter dem Projekt Mobility inside. Aber auch viele große kommunale Verkehrsunternehmen, z. B. die Stadtwerke München und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, sind hier aufgeführt. Die Deutsche Bahn ist aktuell Hauptgesellschafter von Mobility inside.

Die Motivation habe ich eben kurz erläutert. Was heißt es, dass wir alle diese Gesellschafter an Bord haben? – Die Gesellschafter finanzieren diese Plattform aus eigenen Investitionsmitteln – in Summe sind es aktuell 30 Millionen € – über einen Solidaransatz. Nicht zu unterschlagen ist, dass wir – aus dem Förderprojekt vor den Modellprojekten – eine Bundesförderung von 10 Millionen € für dieses Projekt gewinnen konnten. Aber 20 Millionen € sind komplett aus eigener, unternehmerischer Kasse, wie ich es einmal sagen möchte, finanziert, um diesen gesellschaftlichen Nutzen und durch den standardisierten Bezug von der zentralen Bundesplattform hinterher auch Vorteile für die eigene Plattform zu haben.

Folie 5: „Marktabdeckung von Mobility inside“

Was haben wir? Wir haben bei den verkaufbaren Tarifen aktuell bereits eine Marktabdeckung von über 40 %. Ich habe hier bewusst nur den SPNV und den Fernverkehr abgebildet. Es sind hier noch nicht die Anbindungen von multimodalen Anbietern enthalten; dazu komme ich gleich. Fahrkarten aus diesen Tarifräumen kann der Kunde zukünftig über die Plattform der Mi in dem hiesigen regionalen Frontend verkaufen; er kann die Tarifräume anbinden und selbst digital zu einer Reisekette formen.

Folie 6: „Mobility inside – Anschlussvarianten“

Es gibt, wie schon gesagt, zwei Lösungen über die Plattform Mobility inside. Die erste Lösung setzt bei den Schnittstellen an, die auf der rechten Seite aufgelistet sind. Darum werden wir uns 2022 kümmern. Die Schnittstellen dienen dazu, On-Demand-Anbieter oder multimodale Anbieter anbinden zu können. Dazu gehört eine bundesweite, zentrale Konsolidierung der Verträge mit verschiedenen Anbietern, und dazu gehört das Entwickeln von standardisierten Schnittstellen, wie wir es bereits im Ticketing bei den Tarifen haben. Im Ticketing ist PKM das Thema – nicht Personenkilometer, sondern Produkt- und Kontrollmodul –: eine Sprache dafür, wie man seine Tarife digitalisiert.

So etwas wird auch für Sharing-Anbieter bzw. On-Demand-Anbieter entwickelt. Wir wissen, dass in dem durchaus großen Transitland Hessen On-Demand-Angebote schon stark in die RMV-App integriert werden. Die Möglichkeit, das zu machen, wird Mobility inside den anderen neutral zur Verfügung stellen. Das heißt, es geht um die Vorgaben: Welche Vorgaben sind es? Wer kann diese Vorgaben machen? Wer kann mir sagen, wie ich Schnittstellen, wenn sie ausgeschrieben werden sollen, zukünftig definieren kann? – Das ist durchaus eine Funktion, die Mobility inside anbieten wird.

Zweitens gibt es die White-Label-Lösung. Mit dieser White-Label-Lösung werden wir Anfang des nächsten Jahres an den Start gehen.

Folie 7: „Stufe 1: Produkt zum Marktstart mit White-Label-App“

2022 werden wir am Ende des ersten Quartals für die eben genannten Gesellschafter oder zumindest für die Förderprojektpartner eine erste Stufe zur Verfügung stellen: eine digitale Anwendung, die bereits mit einem im Hintergrund angeschlossenen produktiven Plattformsystem arbeitet. Was steht dahinter? – Wir bieten den Kunden Folgendes an: Wir haben ein bundesweites Routing, das auf der Basis eines föderalen Routings arbeitet. Dort sind ein ÖV-Routing und eine Fahrplan- und Tarifinformation auf der Basis von Echtzeitdaten für den ÖV enthalten. Bei dem Thema „Echtzeitdaten der Sharing-Anbieter“ haben wir es durchaus noch mit der Baustelle der Verfügbarkeit zu tun. Das Problem „Fernverkehr und Echtzeitdaten“ wird sich zumindest für Mobility inside in Kürze auflösen. Dieses große Thema ist nicht Diskussionsgegenstand der heutigen Sitzung; ich glaube, damit könnte man wahrscheinlich mehrere Sitzungen füllen. Aber man kann es durchaus hier beleuchten und darüber diskutieren, welche Anforderungen es dort gibt.

Außerdem werden wir „Buchen und Bezahlen“ als Funktionalität anbieten. Das heißt, wir werden die fünf Verbundtarife, die hier aufgeführt sind, und vier weitere sukzessive in dieser Anwendung zur Verfügung stellen. Vielleicht wird jetzt der eine oder andere fragen: Was ist denn neu daran? Das haben wir doch schon im Navigator. – Aber: Der Navigator ist ein DB-System. Hier haben wir bewusst ein neutrales und diskriminierungsfreies System entwickelt. Die Kundenschnittstelle ist – auch bei Mobility inside – bei demjenigen, der diese Plattform im Hintergrund nutzt und das mit seinen Backend-Prozessen sozusagen harmonisiert.

Dafür bauen wir gerade ein B2B-Clearing auf – das ist nicht zu unterschätzen; das ist durchaus eine Mammutaufgabe –, das standardisiert mit den eigenen Einnahmereportings sozusagen korrespondiert. Der RMV mit seinem Vertriebshintergrundsystem ist da einer der Vorreiter. Wir haben das in der Technologiepartnerschaft auf mehrere Schultern verteilt. Der RMV mit seinem Technologiepartner und der Tochter rms GmbH ist aktiv dafür zuständig, diese Themen als Standards für die Branche zu platzieren. Beim Fernverkehr wird es zunächst eine tiefe Integration, zukünftig aber eine Vollintegration geben, sodass jeder, der regional Fahrkarten für den Fernverkehr verkaufen möchte, es auch kann. Mit dem korrespondierenden Hintergrundsystem ist er technisch dazu in der Lage.

Bei der multimodalen Auskunft werden wir mit Sharing-Anbietern starten: in der ersten Stufe mit Miles, Tier, Call a Bike und nextbike. In der ersten Stufe wird das noch ein Deeplink sein. Die Vollintegration wird in der Ausbaustufe erfolgen, sodass man sowohl für den SPNV – den Fernverkehr – als auch für die modalen Anbieter eine durchgängige Reisekette zur Verfügung stellen kann.

Folie 8: „ Marktstart der White-Label-App – Basisintegration für FV-Ticketverkauf/C-Tarif“

Hier ist der Stufenplan für die Integration des Fernverkehrs zu sehen.

Folie 9: „Mobility inside – Die Plattform“

Wie schon gesagt: Nicht nur die Frontends sind wichtig. Wichtig ist vor allen Dingen das Hintergrundsystem, das Backend: die sogenannte Plattform. Dabei nehme ich das Wort „Plattform“ ungern in den Mund; denn es ist schon so – entschuldigen Sie die Ausdrucksweise – ausgelutscht. Jeder redet über Plattform. Was ist Plattform? – Jeder redet über Standards. Was sind Standards? – Die Plattform ist für uns das Backend – ein Backend, das leistungsstark sein muss und anschlussfähig ist. Wenn wir nämlich in der Zukunft Schnittstellen für bestehende Frontends generieren wollen, ist es wichtig, dass wir einen neutralen Meta-Router mit einem föderierten Routing haben.

Dass uns die Tarife digitalisiert zur Verfügung stehen, ist nicht die Aufgabe von Mobility inside – oder nur eine Teilaufgabe. Mobility inside kann nur das technisch integrieren, was zur Verfügung steht. Aber wir sehen uns als Branchengesellschafter aktuell als Katalysator, um gemeinsam mit Ihnen – deswegen freue ich mich sehr, heute hier zu sein – diese Aufgaben zu lösen: Wie schaffen wir die Basisvoraussetzungen? Wie schaffen wir die On-Demand-Abdeckung? Wie bekommen wir die Tarifdigitalisierung hin? Wie sind die Anforderungen, die in den Ausschreibungen platziert werden sollen? Wie finanzieren wir das Ganze? – Da brauchen wir Unterstützung, und dabei setzen wir unter anderem auf Sie.

Das Thema B2B-Clearing und auch das Thema Kundensupport habe ich schon angesprochen. Das heißt, es ist noch keine Lösung, einfach bei irgendetwas digital zusammenzuarbeiten. Wir brauchen vor allen Dingen die Hintergrundsystematik.

Folie 11: „Aktueller Stand 09/2021 – Multimodale Verbindungsauskunft“

Damit das Ganze nicht völlig theoretisch bleibt, stelle ich Ihnen hier aus der Entwicklungskiste einige Screenshots zur Verfügung. So wird das in Ihrer regionalen Anwendung zukünftig aussehen. Sie werden eine adressscharfe Verbindungssuche haben, bei der multimodal auch alle anderen Anbieter angezeigt werden, die für diese Verbindungssuche zur Verfügung stehen. Sie werden – im zweiten Bild zu sehen – ein Fußwegerouting und auch eine Kartendarstellung haben. Dann werden die potenziellen Sharing-Anbieter, die zur Verfügung stehen, abgebildet. Im ersten Schritt werden Sie einen Aussprung zur Buchung in diesen Sharing-Anbieter haben. Das soll und wird perspektivisch integriert werden.

Folie 12: „Mobility inside als bedarfsgerechte Lösung“

Wie gesagt: Mobility inside ist mehr als eine technische Plattform und mehr als ein technischer Dienstleister. Wir sind da, um beispielsweise Unternehmen, die bei der Digitalisierung noch nicht so weit sind, bei genau dieser Standardisierung zu unterstützen: Was müssen sie tun? Was muss gefordert werden? Was brauchen sie, um ihre Echtzeitdaten und ihre Tarife zu digitalisieren? – Das sind die ganz profanen Fragen. Diese Fragen bauen darauf auf: Was braucht derjenige, der zwar bereits einen eigenen digitalen Vertrieb und Echtzeitdateninformationen hat, aber nur auf seinen Raum begrenzt? Wie muss er angebunden werden? – Er steht vor ganz anderen Herausforderungen.

Relevant ist das Ganze selbstverständlich auch für Landesnahverkehrsorganisationen und für Ministerien, die beispielsweise im bestellten SPNV aktuell konkrete Vorgaben für Ausschreibungen machen: wie die Themen – die in der Mitte der Folie aufgelistet sind – untergebracht werden können und was im Detail dahintersteckt. Das ist sehr komplex. Ich hoffe, ich überfordere Sie nicht. Ich versuche, das Ganze möglichst konkret darzustellen. Über jeden dieser Legobausteine könnte man jetzt mit den Experten im Detail diskutieren, damit man weiß, was man als Politiker machen muss, damit die Zielvision, einen durchgängigen Verkauf zu unterstützen, verwirklicht werden kann.

Folie 14: „Das muss sich bis 2030 verändern: Unterstützung Politik“

Die konkrete Frage, die an meine Kollegen und an mich gestellt worden ist, lautet: Wie kann die Politik dabei unterstützen, und was muss sich bis 2030 konkret ändern? – Erstens. Wir können, wie schon gesagt, über Mobility inside als technische Plattform nur das vernetzen, was es gibt. Wir brauchen Unterstützung bei der Digitalisierung von Tarifen – wir können diese Anforderung, also das, was es konkret bedeutet, neutral zur Verfügung stellen –, und wir brauchen eine flächendeckende Echtzeitdatenversorgung. Dabei geht es nicht nur um die Herausgabe vorhandener Daten, beispielsweise der Echtzeitdaten für den Fernverkehr – das Thema hatten wir eben; das werden wir hier nicht erläutern –, sondern wir müssen die Digitalisierung auch in der Fläche vornehmen. Auch die Daten zur aktuellen Verfügbarkeit der Busse müssen digitalisiert sein.

Wir brauchen außerdem Verkaufsrechte. Das ist vielleicht auch eine interessante Information an dieser Stelle: Für den reinen ÖPNV haben wir uns als Branche – zweieinhalb Jahre hat es gedauert; wir sind nicht immer schnell, aber wir haben es geschafft – gegenseitige Rechte gegeben, um unsere Tarife, d. h. Verbundtarife, SPNV-Tarife und den Fernverkehrtarif, digital zu verkaufen: wie, zu welchen Konditionen und mit welchen Schnittstellen. Das ist im September auf dem Mobilitätskongress des VDV publikumswirksam unterzeichnet worden. Die Vertreter der Branche haben sich erstmalig an einem runden Tisch zusammengesetzt. Wir haben das Ganze „BIGV“ genannt: „Brancheninitiative Gegenseitiger Verkauf“. Wir haben es ohne politischen Druck innerhalb von zweieinhalb Jahren geschafft – Sie bemerken den kleinen Widerspruch –, uns diese Rechte zu geben.

Die müssen jetzt noch angewendet werden. Was heißt das? – Rein formell kann zukünftig jeder den Fernverkehrtarif in seiner regionalen Anwendung verkaufen. Vor zwei bis drei Jahren war das noch ein Novum. Das darf ich von den Rechten her. Nur muss ich das Ganze jetzt theoretisch-technisch anwenden. Ich muss das standardisieren und in meine eigene Anwendung integrieren. Da setzt Mobility inside an und liefert eine technische Lösung dafür.

Zweitens. Um die Tarife flächendeckend zu digitalisieren, brauchen wir, wie eben angesprochen, eine ganz klare Unterstützung durch die Politik. Wir brauchen eine Finanzierung für bestimmte Themen – ich gebe den Kollegen gern einen detaillierten Hinweis, wo genau die Finanzierung notwendig ist –, und wir brauchen politische Vorgaben. Das Kirchturmdenken – ich habe eine eigene regionale Lösung, die zwar schnell und funktionabel ist für mich, aber nicht anschlussfähig an den Rest – muss durchbrochen werden. Wir brauchen politische Vorgaben, von der VMK bis

zu regionalen Ausschreibungen. Es gibt durchaus Vorgaben, deren man sich bedienen kann und über die man in einen konkreten Dialog treten kann.

Ferner brauchen wir zugängliche Daten. Open Data ist hier immer ein Thema: Reichen Open-Data-Portale aus, um Mobility inside zum Leben zu erwecken? – Nein, sie reichen nicht aus. Mobilitäts Daten Marktplatz, Fahrgastrechteverordnung, National Access Point, Nationale Plattform Zukunft der Mobilität, TAP TSI: Bei all diesen Themen – Sie alle haben Sie sicherlich im Detail oder zumindest allgemein vor Augen – fehlt die konkrete Verpflichtung. Das ist zumindest in Teilen der Fall, etwa beim Datenraum Mobilität oder bei der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität. Vor allen Dingen wird nur gefordert, dass bereits zugängliche Daten in diesen Plattformen zur Verfügung stehen. „Beförderer und Infrastruktur“ ist da ein Thema; Infrastruktur spielt durchaus auch für Vertriebsdienstleister eine Rolle. Viele Daten fallen nicht unter diese Verordnung. Beispielsweise auf die Echtzeitdaten des Fernverkehrs kann man nach der aktuellen juristischen Auslegung nicht über den Mobilitäts Daten Marktplatz zugreifen.

Ich denke an eine „Bundesanstalt Reisen“ – wer auch immer sie besetzen kann; da bieten sich unterschiedliche Partner an. DELFI – über die VMK – ist durchaus ein Partner; DELFI muss das Ganze entwickeln. Teile der DB haben so etwas. Da sind aber Regulierung sowie Trennung von Infrastruktur und Betrieb durchaus Themen. Aber vielleicht kann man über so etwas – Trennung von Infrastruktur und Betrieb – auch in der hiesigen Diskussion nachdenken. Mit Infrastruktur kann auch die DB-Reisendeninformation gemeint sein. Das muss nicht nur die DB Netz AG sein, sondern es können auch Teile von DB Vertrieb sein.

Bei der Harmonisierung – hier geht es um die Vielfalt in regionalen Systemen – brauchen wir Unterstützung. Das Kirchturmdenken muss beendet werden. Nur ein Beispiel – vielleicht hat der eine oder andere die Bundesförderung vor Augen –: Ungefähr 270 Millionen € an Fördermitteln werden aktuell in mehreren Chargen ausgeschüttet. Zu denjenigen, die Mittel aus der ersten Charge bekommen, gehören sehr viele kleine regionale Projekte. Das ist eine super Sache; auch der RMV profitiert von den Fördermitteln. Er setzt sie aber für seine Systeme ein, und man hat dabei das Thema Standardisierung im Hinterkopf.

In anderen Regionen, die zum Teil mit 10 oder sogar 20 Millionen € bedient worden sind, entwickelt man – regionale Fürstentümer – kleine Lösungen. Es gibt unter den Modellprojekten keines, das eine bundesweite Relevanz hat. Auslastungssteuerung, eTarif im Deutschlandtarifverbund, Mobility inside: All das sind Themen, die in den Modellprojekten nicht zur Antragstellung gekommen sind. Ich finde das sehr schade. Das ist durchaus ein Punkt, an dem es aus meiner Sicht Verbesserungsbedarf gibt.

Um einmal konkret zu sein: Was brauchen wir für eine bundesweite Vernetzung? – Wir brauchen eine Regelung der Vorverkaufsfrist. Bei vielen hiesigen regionalen Verbünden kann man ein Ticket nur zum sofortigen Fahrtantritt kaufen. Wenn wir durchgängig vernetzen wollen, wenn wir eine Vorbuchbarkeit auch mit Sharing-Anbietern gewährleisten wollen, müssen wir das Thema Vorverkaufsfrist in den Fokus nehmen. Man muss es beschreiben, und man muss es verstehen. Beim Omnichannel geht es darum, dass digitale Anwendungen quasi auf allen digitalen Kanälen

zur Verfügung stehen. Für die Adresse-zu-Adresse-Mobilität braucht man z. B. ein Verzeichnis der deutschen Haltestellen. Es gibt also konkrete Themen, die anzugehen sind. Man müsste jetzt in die Diskussion über die Details einsteigen und von den politischen Floskeln absehen.

Das war es auch schon. Ich hoffe, ich habe meine Redezeit nicht allzu sehr überschritten.

Vorsitzender: Liebe Frau Salzmann, das war eine Punktlandung. Es waren genau 20 Minuten. Vielen Dank für die Erläuterungen.

DNG PSI, NAP, NPM, DRM: Es ist immer schön, wenn man die Begriffe erläutert bekommt. Wenn das in den Medien erschiene, würde ich, um das nicht ins Lächerliche zu ziehen, schreiben, dass ich für einen Freund nachfrage. Wir alle hier sind Halbfachleute. Aber vielen Dank, dass Sie uns den Vortrag zur Verfügung stellen, damit wir nachschauen können, und vielen Dank, dass Sie so anschaulich und verständlich vorgetragen haben.

Wir beginnen nun mit den Fragen an Frau Salzmann. Herr Dr. Naas und Herr Gagel haben sich gemeldet. Herr Dr. Naas, Sie haben das Wort.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Frau Salzmann, herzlichen Dank für den wirklich beeindruckenden Vortrag. Ich glaube, das ist eines der zentralen Themen, wenn es darum geht, wie wir echt vorankommen. Insofern waren das ganz spannende Einblicke.

Die Themen, die Sie angesprochen haben, waren alle spannend. Es war alles schlüssig und eingängig. Mich würde die zeitliche Schiene interessieren, und mich würde auch ein Blick in Ihr Büro interessieren: Wie muss man sich das sozusagen am Montagmorgen um 10:30 Uhr vorstellen? Sitzen da Programmierer, die mit Meilensteinen und Zielen arbeiten? Wie viele Personen sind es? Wie ist die Struktur? Wie sieht das konkrete Ziel für die nächsten drei Monate aus? – Die Ziele, die Sie angesprochen haben, sind, glaube ich, uns allen bewusst. Es stellt sich nur die Frage: Wie schnell geht das eigentlich?

Abg. **Klaus Gagel:** Auch ein großes Dankeschön von mir an Sie, Frau Salzmann. Das war ein sehr interessanter und spannender Vortrag, wobei ich zugebe, dass ich nicht jede Abkürzung sofort kapiert habe und mir auch nicht ganz sicher bin, ob ich alles verstanden habe.

Meine Frage bezieht sich auf den Endnutzer – auf Folie 11 Ihres Vortrags haben Sie das gebracht –: Wie sieht die Zukunft aus? Wie habe ich es mir als Endnutzer vorzustellen, wenn ich ein solches multimodales Ticket buche? Habe ich dann ein digitales Ticket auf dem Handy, oder muss ich mich bei jedem Anbieter einloggen und bekomme dann z. B. fünf verschiedene Tickets?

Frau **Salzmann:** Herr Naas, Sie haben nach der Zeitschiene gefragt und danach, was in den nächsten drei Monaten konkret geplant ist. Was die Zeitschiene betrifft: Ja, alle diese Themen sind nicht innerhalb von drei Monaten gewuppt. Das heißt, wir haben ein konkretes Stufenkonzept. Wir arbeiten gerade am Hintergrund einer funktionalen Plattform. Diese Plattform muss skalierbar sein. Was sieht man aber konkret? – Das ist nämlich immer der Punkt: Sind es nur bunte Bilder? Wann sieht man Funktionalitäten? Wann hat der Nutzer diese oder jene Punkte? – Am Ende des ersten Quartals werden wir anhand von sechs bis acht Apps das Thema „durchgängige Verkaufbarkeit“ für den Verbundtarif, für den SPNV-Tarif – also für den C-Tarif – und für den Fernverkehrtarif behandeln.

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

– Der Kunde kann zum Ende des nächsten Quartals, also Anfang 2022, durchgängig Verbundtarife, Schienentarife im Nahverkehr und den Fernverkehrtarif in einer App kaufen, nämlich in der hiesigen regionalen App, die wir als White-Label-App generieren. Mithilfe dieser App kann man sich über die Tarife, die ich eben erwähnt habe, informieren, und man kann buchen und bezahlen.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Ich kann also mit der RMV-App auch das Ticket für die Eisenbahnfahrt nach Brüssel kaufen?)

– In der ersten Stufe geht das nicht mit der RMV-App, sondern Sie können das mit der sogenannten White-Label-App machen. Da steht oben „Mi“, und unten steht „RMV“. Das ist noch nicht in die Heimat-App des RMV integriert. Es wird als Zwischenstufe eine separate App geben, mit deren Hilfe man genau das, was Sie beschrieben haben, machen kann. In der nächsten Stufe wird das in die RMV-App eingebaut. Das ist bei uns das Thema Schnittstellenkonzept. Für uns steht bis Ende 2022 auf der Tagesordnung, dass wir uns mit den Technikern des RMV – ich nenne sie beispielhaft; es gibt viele weitere Partner – darüber abstimmen.

Die erste Stufe wird eine separate App im Look and Feel des RMV sein – powered by Deutschland –, mit der ich genau das tun kann, was Sie eben beschrieben haben. Für den Kunden des RMV ist das nur zum Teil eine Verbesserung; denn aktuell kann man z. B. den Fernverkehrtarif bereits in der RMV-App buchen. Man kann derzeit aber die eben genannten, auf der Karte eingezeichneten Verbundtarife nicht aus der RMV-App heraus buchen, und man kann auch nicht die Sharing-Anbieter in einer anderen Region aus dieser App heraus buchen. Aktuell erfolgt das noch im Aussprung. Das heißt, ich vernetze mich aus meiner Region bundesweit nach draußen. Je mehr Partner ich bekomme, umso mehr habe ich genau das Bild, das Sie beschrieben haben: Durchgängigkeit nach Deutschland aus meiner Heimatregion heraus.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Die Straßenbahn in Brüssel wäre dann auch noch dabei?)

– Wenn Brüssel Gesellschafter, Partner oder Teilnehmer von Mobility inside wäre, wäre sie dabei. Für die Teilnehmer funktioniert das genau so.

Außerdem haben Sie mich gefragt, wie mein Büroalltag aussieht – wobei Sie wahrscheinlich den Büroalltag der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Mobility inside meinten. Mobility inside ist

zurzeit noch eine Gesellschaft, die sich drei zentraler Dienstleister aus dem Gesellschafterkreis als Entwickler bedient. Was heißt das konkret? – Wir haben drei große Hauptgesellschafter. Das sind die Stadtwerke München, der RMV mit der Rhein Main Service GmbH und die Deutsche Bahn mit ihrer Mobilisierungstochter Mobimeo. Aktuell stellen die drei Partner die technischen Entwickler zur Verfügung, damit wir erst einmal etwas haben, womit wir starten können. Im Haus Hohenzollern in Frankfurt und auch in unserem Zweitsitz München – Frankfurt ist der Erstsitz von Mobility inside – haben wir eigene Räume angemietet, um perspektivisch diese Entwickler in-house zu sourcen.

Aktuell geht es zwar um das Thema Entwicklung, aber vor allen Dingen um Backend-Prozesse und um die Standardisierung: Der Partner muss gemanagt werden, damit er sich anschlussfähig verhalten kann. Das machen wir aktuell mit eigenen Leuten. Sie haben gefragt, wie viele Angestellte Mobility inside hat. Wir sind als Start-up unter dem Deckel unserer großen Gesellschafter unterwegs. Aktuell haben wir zwischen 15 und 17 eigene Mi-Leute.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Mi?)

– Mobility inside. Entschuldigung für die Abkürzungen. Ja, unsere Branche ist durch Abkürzungen determiniert.

Im Stellenplan sind bis Ende des nächsten Jahres 25 Personalien für dieses Start-up vorgesehen. Mit unseren Entwicklern und mit den Dienstleistern der drei großen Häuser sind wir aktuell mit 40 Leuten unterwegs. Der Schwerpunkt von Mobility inside liegt derzeit nicht auf dem Selberbauen; denn das übernehmen unsere Projektpartner, sondern unsere Arbeit besteht vor allen Dingen darin, die Backend-Prozesse zu koordinieren sowie das Konzept und das Anforderungsmanagement zu stellen. Perspektivisch werden wir das aber selbst übernehmen; das wird also unter der Regie der Mi-Gesellschaft durchgeführt.

Der Arbeitsalltag wird zukünftig in den neuen Räumen der Mi stattfinden. Sie sind herzlich eingeladen; wenden Sie sich an mich. Dann werden Sie die Kollegen vor Ort sehen. Wir sind aber bundesweit organisiert. Wir haben Spezialisten aus dem Hause Hacon, und wir haben z. B. auch Spezialisten von den Moovit-Plattformen, die wir als Partnermanager eingestellt haben. Diese Kollegen findet man nicht nur vor Ort. Das heißt, wir sind bundesweit unterwegs. Es ist so organisiert, dass wir drei bis vier Tage überwiegend in Frankfurt sind. Das Router-Team wird in München, unserem Zweitstandort, sitzen.

Die letzte Frage war: Wie sieht die Zukunft aus? Ein Ticket, eine Buchung, ein Preis: Kann ich das Ganze durchgängig buchen? – Zukünftig wird das definitiv ein Buchungsvorgang sein, sodass sich der Kunde nicht an jeder Stelle – Stichwörter: Single Sign-on und Single Login – neu anmelden muss. Aktuell haben wir ein Mobility-inside-Login, das wir in der White-Label-App nutzen. Das ist noch ein zentrales Login. Wir müssen aber zu dezentralen Logins kommen. Bei unserem Partner in Leipzig z. B. gibt es ein L-Login, in München gibt es ein M-Login; und in Frankfurt gibt es wiederum ein anderes Single Sign-on. Das wird jetzt mit dem Synonym Mi-Login sozusagen übertragen.

Wir arbeiten jetzt genau an der Funktionalität, dass man sich definitiv nicht in zwei Apps anmelden muss. Eine Einschränkung gibt es: Die Sharing-Anbieter integrieren wir aktuell noch mit einem Deeplink. Das heißt, die Buchung wird übergangsweise noch bei dem Partner vor Ort vorgenommen. Wir arbeiten aber daran, das zu harmonisieren. Die Zielvision ist, das mit einer einzigen Buchung zu schaffen. Ob es ein Ticket wird oder ob in dem Warenkorb zwei oder drei Tickets sind, so, wie Sie es aktuell vom Navigator kennen, hängt ganz stark von den Voraussetzungen für eine durchgängige Reisekette ab. Das heißt, es hängt davon ab, ob Tarife im Vorverkauf buchbar sind und ob man vorher sehen kann, dass ein Sharing-Angebot reservierungspflichtig ist und zur Verfügung steht, sodass man es im Voraus buchen kann und die Fahrt nicht sofort antreten muss. Das sind durchaus Voraussetzungen, die es noch einmal detailliert zu erörtern gilt. Aber ich glaube, das würde den Zeitrahmen sprengen.

Abg. **Klaus Gagel:** Ich habe eine kurze Nachfrage: Im Hinblick auf die Nutzerfreundlichkeit wäre zu fordern, dass der Nutzer z. B. einen einzigen QR-Code bekommt, sodass er sagen kann: Ich fahre jetzt mit dem Fernzug von Kassel nach Frankfurt, dann mit der S-Bahn von Frankfurt nach Wiesbaden, und den Carsharing-Anbieter nutze ich, um in Wiesbaden zu meinem Endziel zu fahren. Dafür brauche ich nur meinen Code vorzuzeigen. – Haben Sie diese Vision, und wenn ja, was für ein Zeithorizont ist damit verbunden?

Frau **Salzmann:** Ich würde sagen, Sie reden jetzt über Account-based Ticketing oder auch über das Check-in/Be-out-System. Diese Themen werden bei uns durchaus perspektivisch betrachtet. Wir müssen jetzt aber erst einmal die Funktionalitäten haben, damit man das Ganze über ein digitales Frontend lösen kann. Aber diese Themen sind in der internen Konzeption enthalten. Ich kann aber noch keinen Zeithorizont nennen; sonst werden mich meine Kollegen im Nachgang intensiv auseinandernehmen. Aber die Themen sind bekannt und durchaus wichtig. Aus meiner Haupttätigkeit bei der DB Vertrieb kann ich ergänzen, dass die Themen dort durchaus relevant sind. Sie wissen auch, wir haben innerhalb des Vertriebs Check-in/Be-out ganz klar auf unserer digitalen Roadmap stehen.

Vorsitzender: Bei all den Begriffen wären wir wieder bei dem Thema „Ich frage für einen Freund nach“. Man merkt, dass Sie mit den Details sehr vertraut sind, und das ist auch gut so.

Mir liegen jetzt einige Wortmeldungen vor: Herr Prof. Lanzendorf, Herr Eckert, Frau Prof. Lenz, Herr Bamberger und Herr Naas. Wir fangen mit Prof. Lanzendorf an.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf:** Frau Salzmann, ganz herzlichen Dank für den Vortrag. Ich habe das Gefühl, dass die Anbietersicht sehr aufschlussreich für uns ist; denn sie zeigt, wie kompliziert das alles ist. Diese Erkenntnis werde ich auf jeden Fall mitnehmen. Ich glaube, deswegen ist es

sehr verdienstvoll, das zu machen. Die Nachfragen haben gezeigt, wie wichtig es ist, das für die Kundinnen und Kunden einfach zu gestalten. Das ist der wesentliche Punkt, egal ob das nun über Check-in/Be-out oder über ein anderes System läuft.

Ein Punkt, der mir viel wichtiger ist, hat gefehlt: Wir führen eine Anhörung zu dem Thema „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“ durch. Die Integration, die Sie vornehmen, betrifft den klassischen öffentlichen Verkehr plus die Sharing-Dienstleister, also kommerzialisierte private Produkte. Vielleicht wollen Sie noch etwas dazu sagen, wie es bei Angeboten aussieht, die nicht kommerziell sind. Wie sieht es mit dem privaten Fahrrad aus, das durch die Fahrradmitnahme oder dadurch, dass man es nutzt, um zur Haltestelle zu kommen, vielleicht wesentliche attraktivere, kostengünstigere und schnellere Verbindungen ermöglichen kann als Angebote des ÖPNV? – Gerade wenn ich mich in einem Ort auskenne, weiß ich über die Tricks Bescheid, wie man es besser machen kann. Für die Zukunft der Mobilität, gerade auch für die Fahrrad- und die Fußmobilität, sind solche Auskunftssysteme enorm wichtig. Ich würde gern wissen, wie es da aussieht.

Der zweite, damit eng zusammenhängende Punkt ist: Mir ist aufgefallen, dass die Akteure, die Mobility-inside entwickeln – Sie haben detailliert ausgeführt, warum das so ist –, alle Expertinnen und Experten sind. Aber mir hat dabei die Nachfrageseite ein bisschen gefehlt. Sie haben gesagt, es treffen sich da z. B. die Vertreter der Aufgabenträger, die Mitarbeiter der Verwaltungen und Politiker. Mir haben Fahrgastverbände und alternative Verkehrsclubs gefehlt, die eine andere Perspektive einbringen und fragen, was für Bedürfnisse es eigentlich gibt. Bestimmte soziale Gruppen haben keinen Zugriff darauf. Da kann man fragen: Okay, wie gehen wir damit um? – Sie haben immer wieder die Anbietersicht aufgegriffen. Mir hat da ein bisschen die Gegenseite gefehlt.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank für den Vortrag. Sie haben ausgeführt, was die Herausforderungen sind und was seitens der Politik benötigt wird, damit das läuft. Alle drei Verkehrsverbünde, die für Hessen zuständig sind, sind in der Enquetekommission vertreten: Rhein-Main-Verkehrsverbund, Nordhessischer VerkehrsVerbund und Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Was braucht es denn da noch? – So verdienstvoll die Frage des Kollegen Naas ist, ob das auch in Brüssel gilt: Mich als Endverbraucher aus Dillhausen im Westerwald würde interessieren, wann ich nach einem Termin in Frankfurt nach Kassel komme und ob ich alle unterschiedlichen Varianten darüber abdecken kann. Am Ende ist es nämlich die Vorstellung – so interpretiere ich es jedenfalls –, dass ich einmal klicke und dass dann die diversen Varianten dabei sind und ich buchen kann. Da der Fokus auf Hessen liegt, ist die Frage: Was braucht man, damit das in dem Bereich funktioniert?

Damit bin ich bei der nächsten Frage. Sie haben gesagt, man braucht vor allem die Digitalisierung der Daten. Liefern wir das denn über unsere Verbünde schon? Sind wir in Hessen so aufgestellt, dass wir das liefern können? – Ich kann die Antwort fast selbst geben: Vor der Krise habe ich an einem großen Vereinsausflug teilgenommen. Auf dem Bahnsteig habe ich den anderen gesagt:

Laut App ist der Zug gerade vorbeigefahren. – Es war nur kein Zug da. Die Echtzeitdaten waren also noch nicht so richtig greifbar. Was brauchen wir in Hessen noch dafür? Welche digitalisierten Daten braucht man noch, damit man das anbieten kann?

Am Wochenende ging es nicht nur um Mobilität, sondern es wurde insgesamt die Frage gestellt: Wer nutzt digitale Angebote, und wen sprechen wir nicht an? – Es sind vor allem ältere Menschen und Menschen aus einkommensschwachen Schichten, die über rein digitale Kanäle nicht ansprechbar sind. Ist das System so aufgebaut, dass ich, wenn Oma Lisbeth zur Mobilitätsstation des RMV kommt und sagt: „Nächste Woche will ich von da nach da“, ein alles, auch das Autofahren umfassendes Gesamtangebot habe, das ich für sie buche, um dann zu sagen: „Nächste Woche können Sie damit fahren“?

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich reihe mich in die Reihe derer ein, die nach den Nachfragerinnen und Nachfragern fragen, die irgendwie nicht vorgekommen sind. Das muss nicht bedeuten, dass Sie nicht da sind, aber Sie sind einfach in Ihrem Vortrag nicht vorgekommen, Frau Salzmann.

Der Kollege Lanzendorf sagte, durch Ihren Vortrag sei uns bewusst geworden, dass alles unheimlich komplex und kompliziert ist. Meine Frage bezieht sich gerade auf diejenigen, die es nutzen sollen: Wie bekommen Sie diese Komplexitätsreduktion hin? Wenn ich nicht in Brüssel in die Straßenbahn einsteigen will, sondern einfach von Mainz nach Limburg fahren möchte: Wie gehen Sie als Anbieter auf die Kunden zu, und wie schaffen Sie es, ihnen die Angebote zu machen, die sie in diesem Moment brauchen?

Abg. **Dirk Bamberger:** Frau Salzmann, auch von mir ein herzliches Dankeschön für Ihren Vortrag, der mich wirklich sehr beeindruckt hat. Dass möglichst viele Menschen das multimodale Verkehrsangebot intensiv nutzen, setzt Barrierefreiheit, Niedrigschwelligkeit und eine smarte Verfügbarkeit voraus. Das haben Sie sich auf die Fahnen geschrieben. Es ist aber noch ein langer Weg bis dahin.

Wenn ich mir noch einmal die Landkarte vor Augen führe, die ich auf einer Ihrer Folien gesehen habe: Es gab Akteure in Schleswig-Holstein, in München und in Hessen, einige weitere waren bundesweit verteilt. Aber wichtig ist, dass wir irgendwann an den Punkt kommen, dass auf der nationalen Ebene all diejenigen, die Verkehrsangebote machen, wirklich vernetzt sind. Das scheitert – Sie haben es vorhin angesprochen, vielleicht auch nur angedeutet – an regional bereits vorhandenen Angeboten, die aber letztlich keine Schnittstellen für eine Nutzung durch andere Anbieter zur Verfügung stellen. Wie schätzen Sie das ein? Sind wir in der Lage, das bis 2030 auf nationaler Ebene so weit zu koordinieren, dass das auf freiwilliger Basis möglich ist, oder ist gegebenenfalls sogar der Gesetzgeber auf der nationalen Ebene gefordert, die Anbieter mehr oder weniger dazu zu verpflichten, bestimmte Datenschnittstellen zur Verfügung zu stellen?

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich habe zwei kleine Fragen. Erste Frage. Heißt es, dass ich, wenn Sie das alles zur Verfügung stellen – auch die Angebote der fremden Verbünde –, das auch am Automaten buchen kann?

Zweite Frage. Den Weltpostverein gibt es, glaube ich, seit 1873. Das ist eine wunderbare Einrichtung; denn der eine klebt die Briefmarke auf den Brief, und der andere, die Post, muss ihn durchleiten. Das ist das gleiche Problem wie bei Ihnen. Seit 150 Jahren funktioniert das aber: Eine Post nimmt das Geld ein, und der Brief, der z. B. nach Nepal geht, wird von der nepalesischen Post zugestellt, die dafür kein Porto erhält. Das geht, weil es auch in umgekehrter Richtung funktioniert. Deswegen würde mich interessieren, wie Ihr Abrechnungssystem aussieht: ob das Spitz auf Knopf auf Kilometer läuft, ob das gegenseitig verrechnet wird oder ob man einfach verzichtet, so, wie es beim Weltpostverein der Fall ist.

Abg. **Katy Walther:** Ich habe drei kurze Fragen. Erstens. Das große Ziel ist, mehr Komfort für die Kundinnen und Kunden zu erreichen. Womit genau werben Sie bei Ihren Partnern? – Ein Argument ist, dass man es besser verkaufen kann als eine Einzellösung. Aber welchen Benefit gibt es noch für die Partnerinnen und Partner?

Zweitens interessieren mich die Zuständigkeiten des Landes, die wir im Moment noch nicht haben. Was genau könnte es noch sein? – Sie haben die Schaffung einer „Bundesanstalt Reisen“ angeregt. So etwas werden wir nicht von Hessen aus ins Leben rufen können. Sie sprachen auch von Ausschreibungsmodalitäten. Auch darauf hätte ich gern noch eine Antwort.

Drittens. Wie stehen Sie neuen Entwicklungen gegenüber? – Es gibt z. B. die mainMAP+-Mainziel-Geschichten für Frankfurt, die neu sind. Das sind ähnliche Anwendungen, die sich auf einen sehr kleinen Raum beziehen. Arbeiten Sie vielleicht daran, solche neuen Projekte gleich mit Ihren Angeboten zu vernetzen?

Vorsitzender: Frau Salzmann, es ist ein buntes Potpourri an Fragen an Sie gestellt worden. Sie dürfen nun antworten. In der Summe kann man feststellen, dass das, was der Anwender nachher nutzen muss, wahrscheinlich wesentlich einfacher ist als das, was Sie im Hintergrund alles bearbeiten müssen. Das haben wir jetzt schon gesehen.

Frau **Salzmann:** Ich versuche, möglichst knapp zu antworten. Die erste Frage bezog sich auf Fahrrad- und Fußmobilität. In welcher Art und Weise ist das berücksichtigt? Ist es geplant? Wie gehen wir damit um? – Ich habe Ihnen eben Screenshots gezeigt. Wir haben auf jeden Fall eine Kartenbasis. Die Kartenbasis ist auf HERE bzw. auf Google Maps aufgebaut. Damit sind wir auch gleich bei dem Thema des gegenseitigen Austauschs von offenen Daten und des Austauschs zwischen Plattformen. Aber das ist ein anderes Thema. Wir haben das Thema Fahrrad insofern integriert, als wir ein Bikesharing haben. Aktuell haben wir die Anwendung „Call a bike“ – das

habe ich eben kurz aufgeführt – in unsere Systematik integriert. Wir haben die Fußmobilität integriert, indem wir – auch das haben Sie eben auf den Screenshots gesehen – die Wegezeit bis zum nächsten Mobilitätsanbieter oder bis zur ÖPNV-Station angeben. Sowohl die Fußwege als auch ein Bike-Anbieter sind aktuell in unserem multimodalen Routing enthalten. Wir wissen, dass das noch nicht die Ausbaustufe ist, das ist der Start. Auf jeden Fall haben wir das Thema „Fuß- und Fahrradmobilität“ im Fokus.

Das zweite Thema ist die Nachfrageseite: Ist die Nachfrageseite abgebildet? – Aktuell sind die Gesellschafter durch große kommunale Verkehrsunternehmen, also durch die Anbieterseite, repräsentiert. Sie wissen, dass sich die Deutsche Bahn, der integrierte Konzern der Stadtwerke München und der RMV ganz stark auf der Ebene der Fahrgastbedürfnisse, der Marktforschung und der Endnutzersicht orientieren. Die DB – ich spreche jetzt für mein eigenes Haus – ist im Fernverkehr eigenwirtschaftlich unterwegs. Daher ist es für uns extrem wichtig, wie der Kunde die Nutzer-Experience, aber auch die gesamte Funktionalität wahrnimmt. Aus diesem Grunde sind wir mit Mobimeo, der Technologie-Tochter der DB, genau mit Blick auf diese Aspekte unterwegs.

Wir haben hier mehr als einen reinen Gesprächskreis; das muss ich ganz klar sagen. Ich habe eben die Gesellschafterstruktur beschrieben. Wir haben regelmäßige Gesellschafterversammlungen, bei denen es aber mehr um das Administrative geht. Hier setzt man sich also hart mit der Finanzierung der Gesellschaft und der Gesellschaftsbeteiligung auseinander: Was lieferst du, und wie kannst du dich anschlussfähig machen? – Aus diesem Grund sind die Fahrgastbeiräte in diesem Clübchen des Redens nicht vertreten. Wir setzen vielmehr direkt eine technische Lösung um.

Das heißt aber nicht, dass wir uns z. B. mit dem ADFC oder dem VCD nicht auseinandersetzen. Mit dem Kollegen Naumann bin ich im Januar unterwegs. Wir werden über Mobility inside diskutieren: Wie können auch Fahrgastverbände das Thema unterstützen? – Fakt ist, die Nachfrageseite ist für uns essenziell relevant, und die beleuchten wir auch. Uns geht es nicht nur um die Anbieterseite. Wir fragen uns nicht nur: Was für ein Angebot wollen wir platzieren? – Wenn nämlich der Kunde das Angebot nutzen soll, muss er es akzeptieren, und deswegen ist die Nachfrageseite für uns essenziell. Wir bewegen uns schon mehr in Richtung Kundenorientierung, aber aufgrund der Gesellschafterstruktur sieht man das aktuell nicht.

Sie haben gefragt, welchen Benefit Hessen hat, da doch alle drei Verbünde, die in Hessen relevant sind, schon einbezogen sind. Erstens ist es wichtig, aus Hessen heraus bundesweit und bundesweit nach Hessen hinein eine Anschlussfähigkeit zu haben. Das habe ich derzeit nicht. Aktuell kann ich nur in Hessen unterwegs sein. Ich behaupte einmal, viele von Ihnen sind durchaus über Landesgrenzen hinweg unterwegs. Ist keiner ab und zu in Köln unterwegs? Ist keiner ab und zu in München oder in Berlin unterwegs? Dort brauche ich doch eine Anschlussmobilität. Was die Einfachheit betrifft: Ich muss darauf schauen, dass das in meine Anwendung optimal integriert ist. „Nach Hessen und aus Hessen heraus“ ist also ein Punkt.

Aber auch das, was noch an Unterstützung bei der Digitalisierung benötigt wird, ist ein Thema. Die Tarifdaten liegen in den Verbünden optimal vor. Im NVV sind wir gerade dabei, gemeinsam Tarifmodule nach PKM zu entwickeln. Das Thema ist im RMV schon sehr gut abgedeckt. Im VRN, dem Verbund in Südhessen, geht es darum, dass das Tarifmodul zum System passen muss; es muss standardisiert sein. Aktuell ist da noch einiges zu erledigen, damit es nicht bloß eine vermeintliche Digitalisierung von Tarifen gibt. Die Tarife müssen auch zusammenpassen. Das ist das Thema „Standard und Umsetzung“. Da sind noch ein paar Probleme zu lösen, aber ich müsste zu sehr ins Detail gehen, um das darzustellen.

Es wurde auch die Frage gestellt, ob Echtzeitdaten vorliegen. Ich kann hier klar sagen, dass das Thema „Echtzeitdaten des Fernverkehrs“ aktuell nicht behandelt wird. Es ist also mitnichten so, dass wir in Hessen alles haben, wenngleich der RMV ein ganz starker Vorreiter ist, der nicht nur auf seine eigenen Lösungen schaut, sondern auch das Thema Anschlussfähigkeit in den Blick nimmt. Sie können sehr dankbar sein, dass Sie einen solchen Treiber in Ihrer Region haben. Auch da haben wir also noch Baustellen.

Frau Prof. Lenz, Sie haben gefragt, wie man eine Komplexitätsreduktion hinbekommt. Zum einen geht es darum, dass der Kunde nicht 20 Apps auf seinem Handy haben und suchen muss, wo er welches Angebot vor Ort buchen kann. Aktuell brauche ich, wenn ich in Berlin unterwegs bin, eine App der Berliner Verkehrsbetriebe oder des Verbunds vor Ort. Ich brauche den Navigator, um nach Berlin zu kommen. Ich brauche die RMV-App, um hier das On-Demand-Angebot „Knut“ zu nutzen. Das brauche ich zukünftig nicht mehr.

Dann brauche ich das, was der Kollege eben erwähnt hat: Single Sign-on. Das heißt, ich brauche mich nicht in jeder App anzumelden. Ich glaube, das ist so detailliert, dass man noch einmal intensiv darauf eingehen müsste, gern auch bilateral. Sonst bringe ich hier zu viele Fachinformationen an. Zu jedem Thema müsste detailliert ausgeführt werden. Ich will Sie hier aber nicht mehr mit Abkürzungen bombardieren – was ich wahrscheinlich trotzdem mache, obwohl ich mir Mühe gebe, es nicht zu tun.

Das Thema Barrierefreiheit habe ich noch auf meinem Zettel notiert: Wie gehen wir aktuell damit um? – Wir nehmen das Thema Barrierefreiheit – teilweise auch Indoor-Routing – auf jeden Fall in den Fokus. Beispielsweise bieten wir intern für die DB-Medien ein barrierefreies Kartenmodul an, das wir aktuell auch über die DB Station&Service AG einbinden. Eine Vernetzung mit Mobility inside haben wir derzeit noch nicht hergestellt, aber die DB ist ein großer Gesellschafter und Partner in der Mi. Das heißt, diese Themen werden wir definitiv angehen. Sie stehen sozusagen auf der technischen Roadmap.

Herr Bamberger, Sie haben gefragt, was wir tun müssen, um auf der nationalen Ebene zukünftig alles zu vernetzen. Im Anschluss daran haben Sie die rhetorische Frage gestellt, ob das Ganze freiwillig funktioniert oder ob man da irgendetwas machen kann. Freiwillig wird es nicht funktionieren. Vor Ort wird man sich immer in einem Spannungsverhältnis zwischen der regionalen Wirt-

schaftlichkeit und der nationalen Vernetzung befinden. In der hiesigen Region ist Ihnen der Geldbeutel immer am nächsten: Ich erziele Fahrgeldeinnahmen und mache etwas für mich. – Ob die Anschlussfähigkeit in der Fläche gegeben ist und man die Daseinsvorsorge gewährleistet, fragt man sich in einem kleinen Unternehmen nicht; das ist nicht in seinem originären wirtschaftlichen Interesse. Je größer das Unternehmen ist, umso eher kann man es sich leisten, auf der nationalen Ebene zu denken. Ein kleines Unternehmen kann das nicht.

Das heißt, wir brauchen klare Vorgaben, und wir brauchen eine Unterstützungsleistung für die Betreffenden. Der Kollege Eckert hat eben gefragt, ob wir schon digital anschlussfähig sind. In Hessen sind wir es. Hier haben wir große, potente Partner. In vielen Regionen habe ich noch nicht einmal eine Echtzeitdatenabdeckung. Ich brauche das, um die Digitalisierung voranzutreiben, und ich brauche Hilfe dabei. Die stellt Mobility inside zur Verfügung. Natürlich braucht man auch eine Finanzierung. Freiwillig wird das bis 2030 nicht passieren. Aber wir arbeiten alle daran, und wir geben Ihnen gern Richtlinien dafür an die Hand, wie so etwas umgesetzt werden kann. Gern gehe ich später noch einmal detaillierter darauf ein.

Ist das System in Mobility inside auch am Automaten verfügbar? – Nein, aber Tarifmodule sowie Produkt- und Kontrollmodule – darauf bezieht sich die ominöse Abkürzung PKM – sind auch am Automaten einsetzbar. Thema Tarifharmonisierung: Es geht darum, Tarife in allen digitalen Vertriebskanälen zu integrieren. Deshalb hat die DB auch ein großes Interesse daran, dass sich Tarifmodule nach PKM als branchenweiter Standard etablieren. Dann kann das sowohl personenbedient als auch am Automaten umgesetzt werden. Mobility inside ist aktuell auf Digitalisierung ausgerichtet.

Zu dem Thema „Sender und Empfänger“ bzw. zu der Frage: Wie funktionieren Pricing, Clearing oder auch die Abrechnung? – Das ist ein ganz komplexes Thema. es geht um B2B-Clearing. B2B-Clearing bedeutet Folgendes: Im ÖPNV leben wir von Provisionserlösen. Wir erhalten in der Regel 4 % auf den Umsatz; dort generieren wir unser Geschäft. Wir alle wissen, sowohl für den Schienenverkehr als auch für den Straßenverkehr spielt es eine extrem große Rolle, wie die eigene Wertschöpfungskette aussieht und wo man überhaupt noch Marge machen kann. Wir haben Fahrzeugpools und Werkstattwartungen, die im bestellten Schienennahverkehr oftmals vorgegeben werden.

Der Vertrieb hat noch eine Wertschöpfungstiefe. Der Wettbewerb entscheidet sich oftmals im Vertrieb. Deswegen ist die Frage, wie hoch die Vertriebsprovisionen sind, ganz essenziell. Wir werden – und das erhöht die Komplexität – nicht auf Vertriebserlöse oder Vertriebsvergütungen verzichten können. Es macht das Clearing so schwierig, dass ich die Einnahmen dem anderen übermitteln muss – das mache ich mit einem Einnahmereporting –, davon aber noch einmal eine eigene Vertriebsprovision abziehen muss. Das muss gemanagt werden. Aktuell wird das über das Hintergrundsystem des RMV mit dem Partner von Cubic in dieses System eingebracht. Das ist die oberste Kaskade. Die reicht Ihnen?

(Abg. Dr. Stefan Naas: Ganz oberflächlich!)

– Gut. – Frau Walther, Sie haben nach dem Hauptbenefit für den Kunden gefragt.

(Abg. Katy Walther: Für die Partner!)

– Entschuldigung, ich bin so auf Kunden geeicht. – Ich möchte meinem Kunden eine gesamte Reisekette anbieten. Ich möchte nicht, dass mein Kunde, wenn er woanders unterwegs ist, ein anderes System nutzt. Ich möchte den Kunden in meinem System haben, um ihm dann auch Convenience-Angebote und weitere Angebote machen zu können. Ich möchte den Kunden entwickeln, und ich möchte wissen, wer mein Kunde ist. Ich möchte meine digitale Kundenschnittstelle vor Ort haben. Das ist der Hauptbenefit für die einzelnen Gesellschafter und die Partner.

Zuständigkeiten der Länder: Was können die Länder tun? – Sie können uns ganz konkret bei der Finanzierung unterstützen, und sie können uns dabei unterstützen, dem Bund über die VMK – da ist das Land durchaus gefordert – diese Standardisierungsrichtlinien mit dem Hinweis, sie verpflichtend zu machen, zur Verfügung zu stellen. Herr Bamberger hat eben darauf hingewiesen. Das bedarf aber noch einmal einer intensiven Beschäftigung.

Zu der Frage, ob wir neue Projekte berücksichtigen: Sie wissen, dass im RMV bereits das System Check-in/Be-out – das ist kein neues Thema – pilotiert und umgesetzt wird. Mit diesen Themen beschäftigen wir uns. Um jetzt nicht mit Floskeln wie „Assisted Check-out“ oder „Account-based Ticketing“ um die Ecke zu kommen: Ja, wir entwickeln solche neuen Sachen: Aber wir dürfen uns nicht verzetteln. Wir müssen erst einmal unsere Basisarbeit machen. Wir müssen Hintergrundsysteme schaffen, wir müssen den öffentlichen Nahverkehr auf der Straße – Tram und Bus – mit dem Fernverkehr vernetzen, und wir müssen da, wo Daten zur Verfügung stehen, die ersten multimodalen Angebote integrieren und dort Standardvorgaben machen. Sonst werden wir uns verzetteln; denn das ist eine Mammutaufgabe. Ich hoffe, ich habe damit alle Fragen beantwortet.

Vorsitzender: Liebe Frau Salzmann, vielen Dank. Wir haben feststellen können, dass Sie dieses Thema weiß Gott leben. Sie fiebern richtig mit und haben uns ausführlich Rede und Antwort stehen können. Dafür vielen Dank!

Wir machen nun einen großen Sprung und kommen zu dem Vortrag von Frau Spitzner, die uns aus Wuppertal digital zugeschaltet ist. „Gender-responsive Verkehrspolitik“ – ein Thema, das völlig anders ist als das von Frau Salzmann. Frau Spitzner, Sie sind Sozialwissenschaftlerin und Historikern und haben an der Universität zu Köln studiert. Sie sind Wissenschaftliche Koordinatorin „Gender“ und Projektleiterin im Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Seit 1991 sind Sie insbesondere im Forschungsbereich „Mobilität und Verkehrspolitik“ tätig.

Frau Spitzner, die Aufmerksamkeit gehört jetzt ganz Ihnen. Wir haben die Präsentation vorab bekommen. Meine Bitte als einfacher Rhöner Abgeordneter ist, dass Sie es mit den Fremdwörtern so halten, dass wir alle sie gut verstehen.

Frau **Spitzner:** Ich war mir nicht bewusst, dass überhaupt Fremdwörter vorkommen, zumal unerklärte. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und die Einladung. Ich habe Ihren Fragenkatalog

zu der Anhörung durchgearbeitet, bin aber zu dem Schluss gekommen, dass für Sie ein vertiefter Einblick in den Zusammenhang nützlicher ist. Ich hätte aber auch Antworten auf die einzelnen Fragen geben können. Ich möchte mich auf einen Einstieg in das Thema konzentrieren, weil der Debattenstand möglicherweise nicht so bekannt ist, und das, obwohl seit den Achtzigerjahren sehr viele Entdeckungen im Hinblick auf die Gestaltung einer gender-responsiven Verkehrspolitik gemacht worden sind.

Präsentation Frau Spitzner siehe Anlage – Folie 2: „Gender-responsive Verkehrspolitik – Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes“

Erst einmal möchte ich darstellen, worum es bei „Gender“ geht. Obwohl es dazu gesetzliche und untergesetzliche Regelungen gibt, ist das häufig doch nicht so bekannt, wie es fachlich nötig wäre: Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt? Was sind die Infrastruktur-Gestaltungsfelder, bei denen man einen konkreten Anfang in der Gestaltung finden kann, hier vor allem beim Management eines multioptionalen Umweltverbundes? – Dann möchte ich Ihnen das Instrument der Genderwirkungsprüfung vorstellen, weil das sehr zielführend sein kann. Vielleicht ist es sogar das zielführendste Instrument. Dann möchte ich Ihnen die gender-responsive Verkehrspolitik ganz konkret vorstellen und Ihnen einige Literaturhinweise geben. Allerdings liegen die Literaturhinweise auch schriftlich vor.

Folie 3: „Realitäts-Rezeption: Verkehrliche Abbildung (Re-Konstruktion) der Lebensverhältnisse von Menschen – z. B. Arbeitsmobilität“

Fangen wir damit an, worum es bei Gender geht. Gender ist keine Frage der Nur-Gleichstellungspolitik als gesondertes Ressort, sondern Gender dringt in alle Fachpolitiken und in alle fachlichen Betrachtungen ein. Hier geht es um die Frage: Was ist eigentlich Verkehr? Wie wird die Realität im verkehrlichen Denken abgebildet?

Wir haben eben gehört – ich komme aus der Bundesanstalt für Straßenwesen; insofern habe ich das von der Pike auf gelernt –, es gibt einen Quellpunkt und einen Zielpunkt, und zwischen beiden bewegt man sich mit einem Verkehrsmittel. So stellt man sich das überwiegend vor. Die Entfernung spielt eine geringere Rolle, solange technische Beschleunigungsmöglichkeiten als Optimierungsmittel realisierbar sind. Zeitlichkeiten oder sozialräumliche Umgebungen spielen auch keine so große Rolle dabei. Wir sehen, dass diese Vorstellung von dem, was Verkehr ist, eigentlich eher vom technischen Verkehrsmittel her gedacht ist als von der Bewegungsfreiheit von Menschen.

Folie 4: „Realitäts-Rezeption: Verkehrliche Abbildung (Re-Konstruktion) der Lebensverhältnisse von Menschen – z. B. Arbeitsmobilität

Auf dieser Folie ist die Fortbewegung im Alltag schon eher dargestellt. Es wird hier auch am Beispiel der Arbeit ein Vergleich zwischen verschiedenen Alltagssituationen vorgenommen. Wir sehen, dass bei der traditionellen Vorstellung von Verkehr nur der kommerzielle Bereich in den Blick genommen wird, also nur das, was wir bis heute im Mainstream „Ökonomie“ nennen, während der Alltag aufgrund der Denkweise im Wesentlichen ausgeblendet ist. Wir sehen auf der

linken Seite den ganzen normalen Alltagsweg einer Person, die Kinder zu versorgen hat – es gibt viele Wege –, und wir sehen, welcher Ausschnitt eigentlich nur wahrgenommen wird. Es wird noch der Einkauf wahrgenommen, weil er kommerziell eine Rolle spielt, aber es wird ausgeblendet, wie sich zeitliche und soziale Zusammenhänge gestalten, nämlich mit mehreren Verkehrsmitteln und dem Platzbedarf, der damit zusammenhängt, und mit den Zeit-Framings: Wann beginnt die Kita? Wann beginnt die Schule? Wann beginnt die eigene Erwerbsarbeit? Wie bekomme ich das verkehrlich gut gestaltet, sodass wirklich eine Multioptionalität für Menschen entstehen kann? – Grundsätzlich liegt das erst einmal jenseits der traditionellen Sichtweise, meistens auch außerhalb der Diskussion, und wird dann eher als Additiv hinzugefügt.

Folie 5: „Androzentrismus“

Wir können das darauf zurückführen, dass die Nur-Erwerbsarbeit, bei der man davon ausgeht, dass keine Versorgungsarbeit geleistet wird, damit korrespondiert, dass die marktlich vermittelte Ökonomie im Fokus steht, während die Versorgungsökonomie – international heißt das „Care Economy“, also die basale gesellschaftliche Ökonomie – aus dem Blick gerät. Das hat etwas mit Androzentrismus zu tun.

Androzentrismus ist als Fixierung auf eine spezifische Perspektive definiert, die sich in sozialen, ökonomischen und politischen Rationalitäten an einem dominanten gesellschaftlichen Männlichkeits-Modell – Maskulinität – orientiert. Kein realer Mann entspricht diesem Konstrukt. Es geht nicht um Männer; die Männer sind selbst Opfer. Zugleich beansprucht diese Perspektive Geschlechtsneutralität und Universalität, also Verallgemeinerbarkeit – damit richtet man den Blick auf die gesamte Gesellschaft –, Objektivität in wissenschaftlicher Hinsicht und Rationalität, d. h. eine nicht emotionale Getriebenheit, für sich. Das Ganze ist implizit. Das heißt, es ist versteckt darunterliegend. Die Geschlechtsneutralität scheint zunächst einmal gegeben; es ist nicht erkennbar, dass das überhaupt nicht neutral ist, weder für Männer noch für Frauen noch für weitere Geschlechter.

Das Schlimme daran ist, dass das zur Norm erhoben wird und allgemeine Nützlichkeit reklamiert, während Weiblichkeit – all das, was dem nicht entspricht – als Abweichung oder maximal als Additiv definiert wird. In den Landesnahverkehrsgesetzen wird auf die besondere Berücksichtigung der spezifischen Belange von Frauen verwiesen. Was ist spezifisch, und was ist normal? – Da gibt es ein Ungleichgewicht.

Folie 6: „Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen der Zielerreichung von Nachhaltigkeit“

Die Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen der Zielerreichung von Nachhaltigkeit sind, dass man eine unsachgemäße Wahrnehmung zugrunde legt und damit eine unsachgemäße Lösung der Probleme erreicht. Es führt zu einer Ineffizienz der Anstrengungen; denn es handelt sich um einen vergeblichen Verschleiß von kostbarer Kraft, weil die gesellschaftlichen Belange und auch die Nachhaltigkeitsbelange bis hin zu den physischen Nachhaltigkeitsdimensionen aus dem Blick geraten.

Es ist eine geschlechtsspezifische Belastung. Alle, die nicht diesem Maskulinitäts-Modell entsprechen, müssen sich im Prinzip mit einer Gegenrationalität auseinandersetzen. Außerdem gehe ich davon, dass ein leidvoller Vermännlichungsdruck auf alle Engagierten ausgeübt wird. Sie müssen sich dem anpassen, was dominante Rationalität ist.

In der Sache läuft das auf eine unfreiwillige Reduktion auf End-of-the-Pipe-Ansätze hinaus; denn die dahinterstehenden strukturellen Dynamiken werden nicht erkennbar, weil sie in den Begrifflichkeiten und in der Rahmung des Gegenstandes unsichtbar gemacht sind. Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt?

Folie 8: „Basics seit der gesetzlichen Einführung von Gender Mainstreaming“

Die Basics seit der gesetzlichen Einführung von Gender Mainstreaming sind erstaunlicherweise wenig bekannt, wenig rezipiert und wenig vergegenwärtigt. Man kann das freundlich als eine Diskrepanz zwischen gesetzlichen Verbindlichkeiten und politischer Praxis beschreiben. Gender Mainstreaming ist durch die UN-Weltfrauenkonferenz 1995 eingeführt worden. Sie ist im Amsterdamer Vertrag verankert und in der Geschäftsordnung der Bundesregierung enthalten. Auch die Länder haben das verankert.

Die Basics sind – vier Momente sind maßgeblich –: Erstens. Vermeintlich allgemeine Aussagen können nicht mehr einen Anspruch auf Geschlechtsneutralität erheben, es sei denn, sie sind empirisch nachgewiesen. Man geht im Gender-Mainstreaming also genau da auf den Androzentrismus ein. Das ist eine Beweislastumkehr: Nicht irgendwelche Frauenbewegungen müssen jetzt nachweisen, dass etwas nicht geschlechtsneutral ist, sondern es muss umgekehrt nachgewiesen werden, dass die Geschlechtsneutralität tatsächlich gegeben ist. Dabei ist für den Verkehr besonders wichtig, dass Gender genau da ist, wo es nicht thematisiert ist, also gerade bei Infrastruktursystemen und bei Bewegungen, bei denen Menschen erst einmal gar nicht vorkommen.

Zweitens. Objektive Wissenschaftlichkeit und allgemeine Nützlichkeit sind erst dann als gegeben anzusehen, wenn der Androzentrismus relativiert worden ist. Es braucht Arbeitsschritte, um das zu leisten.

Drittens. Die Verantwortlichkeit für Gender-Responsivität liegt bei allen Beteiligten in Top-down-Richtung; sie ist also nicht mehr extern. Das ist eine Anforderung an das Leitungspersonal, eine gender-responsive Professionalität auszubilden. „Gender-responsiv“ heißt, dass man auf die Gender-Herausforderung antwortet. Das sind der Un- und der EU-Begriff dafür. Früher sagte man „geschlechtersensibel“ oder „geschlechtergerecht“.

Das hängt mit dem vierten Punkt zusammen: Alle Politikfelder sind verpflichtet, einen eigenen aktiven und positiven Beitrag zu mehr gesellschaftlicher Geschlechtergerechtigkeit zu leisten und auszuweisen. Es geht also nicht mehr darum, nur geschlechtsneutral zu sein, sondern darum, dass tatsächlich in jedem Handlungsfeld ein Mehr an Geschlechtergerechtigkeit gegeben sein muss. Das sind die Legislative und die reguläre Anforderung. Was heißt das jetzt für die Infrastruktur-Gestaltungsfelder?

Folie 11: „Infrastruktur-Gestaltungsfelder“

Das ist ein Überblick darüber, wo es beim multioptionalen Umweltverbund Möglichkeiten für die Verkehrspolitik gibt. Wo sind große Gestaltungsmöglichkeiten für die Politik? Wo kann Verkehrspolitik das leisten, wozu sie beim Gender-Mainstreaming verpflichtet ist? – Ein Gestaltungsfeld ist das Schaffen von belastbaren Datengrundlagen. Hier geht es nicht um Echtzeitdaten, sondern es geht grundlegend um Daten zu den Verkehrsbedürfnissen in der Gesellschaft, zu den für die Gesellschaft tatsächlich wichtigen Mobilitätsbedarfen, aber auch dazu, womit man es eigentlich bei der Gestaltung von Verkehrsbedingungen zu tun hat.

Zweitens geht es um Gestaltung und Verteilung der Aneignungschancen in Bezug auf Straßenraum und öffentlichen Raum. Die Ras-Q der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist Ihnen wahrscheinlich ein Begriff. Vielleicht ist Ihnen auch bekannt, dass das Umweltbundesamt Studien zu einer sehr radikalten Umverteilung des Straßenraums vorgelegt und Maßnahmen vorgeschlagen hat, die ergriffen werden können. Dabei würde sozusagen die Ent-Eignung der Straße für die Menschen, also ihre Nutzung für das Auto, aktiv und sehr gezielt zurückgefahren, sodass eine Re-Aneignung stattfinden könnte.

Drittens muss eine Justierung der finanziellen und institutionellen Bedeutungszumessung der verschiedenen Verkehrsträger erfolgen. Im vorangegangen Vortrag wurde gezeigt, wie viel Aufmerksamkeit der Umweltverbund jetzt erhalten soll, auch in institutioneller und finanzieller Hinsicht. Mir ist auch aufgefallen, dass der gesamte Fußgängerverkehr und auch der Aufenthalt überhaupt nicht vorkamen: Wo kann ich mich denn aufhalten? – Das kann man in Bezug auf die Verkehrssicherheit fragen, wobei Verkehrssicherheit als Sicherheit vor struktureller Gewalt im Raum gedacht wird. Welche Bedeutung wird also den Fußverkehrsnetzen zugemessen?

Viertens. In der Technikfolgenabschätzungs-Debatte ist klargemacht worden, dass das Vorhandensein der Technik noch nicht Benutzbarkeit bedeutet, sondern dass es entscheidend auf die Gebrauchsfähigkeit der Netze und auf die Systemeigenschaften der Verkehrsträger ankommt. Ich bin heute selbst in die Falle getappt: Man verlässt sich zu schnell darauf, dass die Technik immer verlässlich ist und dass man darüber etwas ersetzen kann. Aber das schafft eben auch Abhängigkeiten von Technik. Das kann man aushalten, wenn es um Besprechungen geht. Möglicherweise kann man es aber nicht aushalten, wenn es darum geht, eine ältere Person zu pflegen oder ihr dabei behilflich zu sein, ins Bad zu gehen. Da sind andere Verlässlichkeiten gefragt. Das ist nur ein Moment von Gebrauchsfähigkeit.

Fünftens: räumliche Relationen und ihre Priorisierungen. Welcher Vorrang ist eigentlich welchen Raumrelationen zu geben? Werden die Metropolenverkehre gegenüber den Erschließungsverkehren – also der Bedienung der Bevölkerung im Hinblick auf ihre Alltagsnotwendigkeiten – bevorzugt? Um wessen Alltag geht es da?

Sechstens nenne ich Beschleunigungsverhältnisse und Zeitlichkeiten. Welche Verlangsamung durch Warte- und Umwegwiderstände wird z. B. dem Fußverkehr zugemutet? An den Ampeln stehen Menschen im Regen, die sich nur einen Schirm über den Kopf halten, und warten dreimal länger als eine Person, die im trockenen und warmen Auto sitzt. Der Greater London Council hat

das Gegenteil veranlasst. Sie haben systematisch sämtliche Zeitslots dem Fußverkehr zugestanden und dem ökologisch schädlicheren Verkehr mit Warte- und Umwegwiderständen entgegengewirkt. Zeit ist Geld: Darauf basieren die ökosozialen zeitpolitischen Ansätze. Auch in Italien gibt es eine kommunale Zeitpolitik, die verkehrlich relevant ist. Über diese Handlungsfelder ließe sich viel machen.

Siebtens: Verlässlichkeiten und Freiheiten. Das habe ich eben schon erläutert: Die Verlässlichkeit ist in versorgungsökonomischen Zusammenhängen weit weniger substituierbar und viel relevanter, während eine Geschäftsreise immer viel mehr Spielraum hat. Da geht es nur um Geld und nicht um Leib und Leben.

Achtens: die Aufhebung von verkehrlichen Institutionen und Infrastrukturen, z. B. Einsetzungsbeschlüsse. Aufgrund der Bundeszuständigkeit für die Autobahnen wird z. B. Straßen.NRW jetzt umgebaut. Es wird jetzt eine Debatte darüber geführt, wie eine solche Institution aussehen soll. Ich weiß zu wenig über Hessen Mobil, aber die Frage ist: Wie weit ist da Gender-Kompetenz vorhanden? Könnte das noch besser werden?

Neuntens. Akzeptabilität statt Akzeptanz – das ist eine Prüffrage, die sich nicht auf Akzeptanz reduzieren ließe.

Folie 12: „Schaffung belastbarer Datengrundlagen: Überwindung genderbedingt verzerrender Datengrundlagen“

Wir haben bisher keine verlässlichen Daten zur Versorgungsökonomie, also zu der gesellschaftlich basalen Ökonomie. Wir haben es hier mit einer unglaublichen Unterschätzung dessen zu tun, was eigentlich der Weiblichkeit zugeschrieben wird. Es gibt einen Bereich, in dem wahrscheinlich sehr viel Verkehr generiert wird, aber wir wissen es überhaupt nicht. Wir können es nicht sehen, weil die Datenkategorien sehr androzentrisch angelegt sind.

Sie sehen hier eine quantitative Darstellung neuer Daten. Nach 25 Jahren sind wieder einmal Daten veröffentlicht worden. Sie sehen, dass der Anteil der versorgungsökonomischen Wege nahezu dem der Pendlerwege entspricht. Aber keiner spricht über die versorgungsökonomischen Wege, und keiner gestaltet die Bedingungen dafür. Die versorgungsökonomischen Wege machen einen riesengroßen Anteil aus, ohne dass wir das bisher begreifen können. Häufig wird dieser Verkehr als Freizeitverkehr oder als Shoppingverkehr missverstanden. Die haben aber einen ganz anderen Anteil am Verkehr.

Das ist nur ein Beispiel für Gestaltungsfelder. Wenn Sie über den multioptionalen Umweltverbund sprechen und damit meinen, dass die Optionen für Menschen in Bezug auf ihre Bewegungsfreiheit größer werden sollen, insbesondere in Bezug auf die Bewältigung des Alltags und auf akzeptable Verkehrsbedingungen dafür, müssen Sie wissen, zu welchen Zwecken Menschen unterwegs sind. Da helfen androzentrische Kategorien nicht weiter.

Folie 14: „Genderwirkungsprüfung/Gender Impact Assessment (GIA)“

Ich will Ihnen ein Instrument vorstellen, von dem ich denke, dass es sehr hilfreich wäre, es bei vielfachen Maßnahmen zu verankern oder zugrunde zu legen. Wir haben es gerade für das Umweltbundesamt in Bezug auf Klimamaßnahmen und die zentralen nationalen Klimaprogramme weiterentwickelt. Auch in den UN wird darüber diskutiert. Etwas Ähnliches gibt es auf der EU-Ebene. Das ist das Instrument der Genderwirkungsprüfung, das sowohl ex ante als auch ex post verwendet werden kann, um etwas zu evaluieren. Vor allen Dingen kommt sie aber als Ex-ante-Instrument im Vorfeld und bei der Entwicklung von Politiken, Politikstrategien und auch Maßnahmen zum Einsatz.

Die Genderwirkungsprüfung macht eine konkrete Analyse und die Ableitung von Politikhandlungsempfehlungen möglich und kann insofern als Vorab-Evaluation von Ideen eingesetzt werden. Sie unterstützt die Umsetzung von Gender Mainstreaming und ist ein problemorientierter Ansatz. Mithilfe von sieben Gender-Dimensionen werden die essenziellen gesellschaftlichen Ebenen der Treiber von Ungleichheit und der Hierarchisierung gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse abgebildet. Es geht darum, dass wir das Fortbestehen von Geschlechterungerechtigkeit adressieren wollen und deshalb auf die Treiber von Ungleichheit abzielen. Dazu ist das ein hervorragender Ansatz; denn er fokussiert sich genau auf die Treiber.

Das Instrument ist sogar im weltweiten Kontext angewendet worden: Damit können die Wirkungsbeiträge systematisch erfasst und abgeprüft werden. Die Akzeptabilität von Maßnahmen kann damit wesentlich erhöht werden. Sie können damit die Probleme beim Namen nennen und ein Problem in einer ganz anderen Weise einer konstruktiven Lösung zugänglich machen.

Folie 15: „Genderwirkungsprüfung/Gender Impact Assessment (GIA)“

Es führte zu weit, wenn ich Ihnen jetzt alle Dimensionen im Einzelnen vorstellen würde. Die symbolische Ordnung ist vielleicht am schwierigsten zu erklären. Da geht es um die Bedeutungszumessung – das Stichwort, das ich eben erwähnt habe –: Welche Priorität haben welche Raumrelationen und welche Verkehrszwecke, und welche werden als nachrangig betrachtet?

Die Krise der Versorgungsökonomie habe ich angerissen, und auch auf gender-basierte Ungleichheitsdynamiken in der Erwerbsökonomie habe ich hingewiesen. Dazu zählt beispielsweise die Bedienung von Schichtarbeitszeiten.

Was die Infrastruktur betrifft: Wie weit werden auch die Ressourcen in ihren Prioritäten genderhierarchisch verteilt? Das Stichwort „Gender-Budgeting“ sagt Ihnen vielleicht etwas. Dazu gibt es viel Wissen.

Definitionsmacht-Verhältnisse durch institutionalisierten Androzentrismus: Welche Methoden und welche Kategorien gibt es in einem bestimmten Kontext?

Akteursebene: Wie weit sind die gesellschaftlichen Gleichstellungsanliegen in den Entscheidungen repräsentiert? Gibt es Abstimmungen mit den Akteuren, die eine Gleichstellungsexpertise haben? Wird Genderexpertise einbezogen?

Nicht-Sanktionierung von Grenzverletzungspotenzialen, vor allen Dingen was die Mobilitätssicherheit betrifft: Hier geht es um Freiheit von struktureller Bedrohung im öffentlichen Raum.

Folie 17: „Gender-responsive Verkehrspolitik“

Was sind gender-responsive Verkehrspolitiken ganz konkret? – Zwei Einblicke wollte ich Ihnen geben, zum einen in das Nahverkehrsplanungs-Verfahren und zum anderen in die ÖPNV-Gestaltungskriterien.

Folie 18: „ Richtlinien für sachgerechte NVP-Verfahrensschritte“

Genauso könnte man eigentlich die Strategien des multioptionalen Umweltverbunds abprüfen: Welche Aspekte, welche Prognosen und welche Bestandsanalysen mit welchen Kategorien müssen zugrunde liegen? Kann man es sich wirklich leisten, nur kommerzielle Anbieter in einem solchen Informationsdienst zusammenzufassen? – Umgekehrt wäre doch Folgendes wichtig: Ich müsste wissen, wo ich ein verlässliches Netz von Sitzgelegenheiten habe, für die ich nichts bezahlen muss, damit ich mich als ältere Person an dem Ort, wo ich vielleicht meinen Neffen besuchen will, bewegen kann. Wie weit ist der Raum aufgrund von Autoverkehr gefährlich? – Das sind die Mobilitätsbedingungen, die dann tatsächlich eine Rolle spielen, um Multioptionalität im Sinne von Bewegungsfreiheit erleben zu können.

Dazu gibt es einen Leitfaden, der zwar schon sehr alt ist, aber leider bis heute Gültigkeit besitzt. Er ist im Ruhrgebiet von den Aufgabenträgern teilweise umgesetzt worden. Es führte jetzt zu weit, genauer darauf einzugehen. Aber diese Verfahren können angewendet werden, wenn Sie eine Strategie für die Politik im Hinblick auf den multioptionalen Umweltverbund haben wollen.

Folie 19: „Verkehrliche Gestaltungs-Kriterien ÖPNV“

Ein anderes Beispiel: Was heißt Bewegungsfreiheit in Kriterien, wenn diese Kriterien und Kategorien nicht androzentrisch sind?

Folien 20, 21, 22 und 23: „Verkehrliche Gestaltungs-Kriterien“

Zur Bewegungsfreiheit kämen zunächst Erreichbarkeit, Gebrauchsfähigkeit und Sicherheit hinzu. Auch hier könnte man fragen, wie Ihre Strategie dabei aussähe. Das ließe sich bis auf die konkretesten Ebenen herunterbrechen.

In Ihrem Fragenkatalog gab es auch Fragen zur Sicherheit. Wenn man das Verursacherpolitik zugrunde legen wollte, würde man feststellen, dass es darum geht, eine demokratische Maskulinitäts-Politik herbeizuführen. Ich lebe in Köln. Sie haben von der Silvesternacht gehört. Der Rat, eine Armlänge Abstand zu halten – sozusagen als individualisierte Lösung; Frauen sollen sich selbst schützen –, ist wenig fruchtbringend und schafft wenig sichere Mobilitätsbedingungen. Stattdessen – wir haben mitbekommen, dass sich auf dem Oktoberfest ähnliche Phänomene gezeigt haben – bräuchten wir eine andere Art von Maskulinitätspolitik. Das liegt wahrscheinlich etwas außerhalb der Verkehrspolitik. Nichtsdestotrotz gibt es daran angelehnte Sicherheitskonzepte, z. B. für den ÖPNV.

In der Region hat man eine hervorragende Anleitung herausgegeben; die Wuppertaler Stadtwerke haben das nachgemacht. Die Gender-Schulungen und der Einsatz haben selbst das Personal begeistert, sodass es dort eine Nachfrage nach diesen Fortbildungen gibt. Dabei geht es nicht darum, dass beschützende Männer oder Personen, die diese Maskulinität symbolisieren, eingreifen, sondern darum, als demokratische Institution Präsenz zu zeigen, um so jüngere Frauen oder ältere Frauen zu empowern, sich selbst durchzusetzen. Die Möglichkeit der Sanktionierung wird durch die Anwesenheit von Personal gewährleistet. Es wird gezeigt: Wir alle wollen hier geschlechterdemokratische Verhältnisse haben und keine Übergrifflichkeiten.

Vorsitzender: Liebe Frau Spitzner, ich bin immer der Böse, der auf die Uhr schaut. Sie sind jetzt schon bei 30 Minuten Redezeit. Ich bitte Sie nur, auf die Zeit zu achten.

Frau **Spitzner:** Abschließend: Mir ist die Frage vorgelegt worden: Welche sind für Sie die drei wichtigsten Maßnahmen, dass ein zukunftsfähiger Verkehr in 2030 funktioniert? – Ich denke, das Wichtigste ist, dass wir den Androzentrismus überwinden, um die Realitäten klar sehen und klimafreundliche Verkehrspolitiken hinzubekommen, die auch noch der Gesellschaft dienen, sozial orientiert sind und uns eine Weiterentwicklung erlauben. Ich würde mir von einer verbindlichen Verankerung des Gender Impact Assessments sehr viel versprechen, weil man damit die Probleme von allen adressieren kann. Außerdem kann ich mir vorstellen, dass es sehr hilfreich sein könnte, wenn institutionelle Kapazitäten geschaffen würden, um die gender-responsive Verkehrspolitik zu begleiten.

Vorsitzender: Frau Spitzner, vielen Dank für Ihren Vortrag. – Wir kommen gleich zur Fragerunde. – Herr Grumbach.

Abg. **Gernot Grumbach:** Frau Spitzner, vielen Dank. – Erster Punkt. Ich würde nur gern ein bisschen von der Ebene herunterkommen, auf der Sie geredet haben. Sie haben auf Daten verwiesen. Wir alle haben im Zweifel noch im Kopf, was Frau Criado-Perez über die unsichtbaren Frauen geschrieben hat. Was würden Sie sagen: Liegt es an der Datenerfassung oder an der Datenauswertung? – Manchmal ist mir das nicht ganz klar; denn bei dem Versuch, Daten zu finden, stelle ich fest, es gibt Lücken. Aber würden Sie sagen, dass es auch bei der Auswertung eine große Lücke gibt?

Zweiter Punkt: Wenn wir den allgemeinen Teil verlassen und uns mit den konkreten Konsequenzen befassen, stellt sich die Frage: Welche Folgen hätte es eigentlich für einen – so sage ich es einmal – sinnvollen Modal Split, wenn wir eine andere Berücksichtigung der Verkehrswege hätten? Ihr Beispiel ist eigentlich klassisch. Welche Veränderungen wären schon aus diesem Grunde nötig?

Dritter Punkt. Ich stelle die klassische Frage, die jeden, der in einer Kommune Verantwortung trägt, umtreibt: Wie sieht das denn in ein paar konkreten Beispielen aus – Unterführung eher nein, Beleuchtung eher hoch? Würden Sie das Modell „Sicherheit im ÖPNV“ noch einmal ein bisschen detaillierter erklären? Schließlich ist das gerade in den Abendstunden ein ziemlich spannendes Thema.

Frau **Spitzner:** Die Auswertung der Daten ist ein Problem, und auch die Erhebung der Daten ist ein Problem. Ich weiß nicht genau, worauf Ihre Frage zielt. Die Daten sind relevant, weil Sie für Ihren Nahverkehrsplan Prognosen erstellen und Mängelanalysen durchführen. Sie brauchen eine Erfassung des Bestandes. Die Daten zur versorgungsökonomischen Mobilität liegen all dem nicht zugrunde, und das ganze Problem der versorgungsökonomischen Mobilität wird nicht thematisiert. Das heißt, die Daten sind dafür wichtig, dass Sie reflektieren können, welche Maßnahmen wir überhaupt brauchen.

Ein großes Missverständnis im Zusammenhang mit der versorgungsökonomischen Mobilität entsteht dadurch, dass der Zuwachs an versorgungsökonomischer Mobilität z. B. darauf zurückzuführen ist, dass Familienmitglieder, die unterschiedlichen Generationen angehören, heute nicht mehr am selben Ort leben. Die Leute wollen ihre Schwiegereltern versorgen und müssen dafür in eine andere Stadt fahren; denn sie sind längst dorthin gezogen, wo sie einen Job gefunden haben. Wenn das Ganze vom Verstehen her unter Freizeitverkehr fällt, werden Sie nicht zu Lösungen kommen, mit denen Sie das Problem tatsächlich beseitigen, sondern Sie werden dann Angebote machen, die überhaupt nicht dazu passen. Die Datenbestände sind also sehr wichtig, um zu erfahren, ob die Lösungen, die man gerade sucht, zu dem Problem passen. Daher fallen die Datenlücken so ins Gewicht.

Welche Folgen hat das für einen sinnvollen Modal Split? – Ökologisch und von der Klimaproblematik her gesehen brauchen wir vor allen Dingen eine Reduzierung struktureller Verkehrserzeugung. Das heißt, der Verkehrsaufwand insgesamt darf nicht so weiterwachsen, wie es immer noch der Fall ist. Bevor ich mich mit dem Modal Split befasse, kommt für mich immer noch die Frage, wie man es schafft, Verkehr zu vermeiden, etwa durch eine Bündelung, durch die Belieferung von Nahunternehmen statt von Fernunternehmen oder durch Instrumente wie eine Verkehrserzeugungsabgabe: Es gibt Unternehmen, die aufgrund des Bodenpreisgefälles einen Standort wählen, der wiederum Beschäftigtenverkehr, Belieferungsverkehr, Entsorgungsverkehr und Kundenverkehr schafft. Eine solche Verkehrsvermeidungspolitik brauchen wir eigentlich.

Für den Modal Split gilt: Je ökologisch und sozial verträglicher etwas ist, desto mehr Raum und desto mehr Chancen, genutzt zu werden, müsste es bekommen. Das hieße, dass wir ganz massiv aus dem Autoverkehr herauskommen müssen – auch aus dem E-Auto-Verkehr, weil er mit dem Ressourcen- und Platzverbrauch nicht mehr kompatibel ist.

Sicherheit im öffentlichen Raum vor struktureller maskuliner Gewalt: Vor allen Dingen die soziale Ansprechbarkeit hat sich als wichtig erwiesen: dass der Fahrer der Straßenbahn erreichbar und

handlungsfähig ist, dass die Haltestellen möglichst oberirdisch gebaut werden, auch bei Stadtbahnen. Warum muss die Straßenbahn unter die Erde, während der Autos oberirdisch fahren? – Eigentlich müsste es umgekehrt sein. Eine oberirdisch gebaute Haltestelle ist mit Sicherheit ein großer Schritt in Richtung von mehr Sicherheit. Dann schaffen Sie keine Bedrohungsräume.

Präsenz der demokratisch legitimierten Institutionen, also auch des Personals der Stadtwerke usw.: Die Ansprechbarkeit von Menschen ist da noch viel wichtiger als irgendwelche Videoaufzeichnungen. Es hat sich herausgestellt, dass sich niemand sicherer fühlt, wenn es Kameras gibt. Der Glaube, dass dann jemand kommt und einem hilft oder dass man aus der Situation herauskommt, ist durch technische Möglichkeiten nur sehr limitiert zu stärken.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf:** Vielen Dank für den Vortrag. – Ich möchte betonen, was ich am Ende mitgenommen habe: die unterschiedlichen Perspektiven, aus denen die beiden Vorträge gehalten wurden, zu vergleichen und einander gegenüberzustellen: eine stark angebotsgetriebene Perspektive, die sehr wichtig ist, gerade wenn es darum geht, dass wir den öffentlichen Verkehr attraktiv machen müssen, und eine an den Menschen orientierte Perspektive. Es wurde gesagt: Wir schauen auf die Menschen. Wir machen Verkehr nicht, um Verkehr zu produzieren, sondern wir wollen Mobilität ermöglichen. Wir wollen Ziele erreichen. Daher müssen wir uns die gesellschaftliche Realität anschauen: Wie wollen wir in Zukunft leben, und wie wollen wir das in Zukunft gestalten?

Ich finde, dass man das durch den Vortrag sehr schön erkannt hat, wobei die spezifische Perspektive Gender hinzukam und gefragt wurde: Was bedeuten androzentrische Menschenbilder? – Zwischendrin ist ein wichtiger Begriff gefallen: Akzeptierbarkeit. Was ist eigentlich akzeptierbar, und wie können wir das politisch gestalten? – Das nehme ich aus dem Vortrag mit, und dafür bin ich sehr dankbar.

Vorsitzender: Das hätte ich als Vorsitzender nicht besser formulieren können, liebe Frau Spitzner. – Es liegen keine weiteren Fragen vor. Ich darf mich also ganz herzlich bei Ihnen in Wuppertal bedanken; Wuppertal hat ja mit seiner Schwebebahn ein Mobilitätsalleinstellungsmerkmal. Insofern: Schön, dass Sie uns zugeschaltet waren, und vielen Dank für Ihren Vortrag!

Wir machen mit dem nächsten Anzuhörenden weiter: Herrn Diplomingenieur Andreas Schmitz von der IKS Mobilitätsplanung in Kassel. Herr Schmitz, Sie sind fachlicher Betreuer verschiedener Forschungsprojekte zu dem Thema Fußverkehr. Aktuell sind Sie Projektleiter bei der IKS Mobilitätsplanung, seit 2016 als geschäftsführender Gesellschafter. Interessant ist, dass Sie vorher Leiter des Arbeitsausschusses Fußverkehr in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV – waren. Ich glaube, wir haben Sie alle noch in Erinnerung. Insofern wissen Sie auch, wie es hier läuft. Das Mikrofon gehört Ihnen.

Herr **Dipl.-Ing. Schmitz:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung – die zweite; denn ich durfte schon im Juni zu Ihnen sprechen. Ich bin gebeten worden, meine Ausführungen zu dem Thema auf das Land Hessen herunterzubrechen. Beim letzten Mal war die Bedeutung des Fußverkehrs im Rahmen der Mobilität das Thema. Jetzt bin ich gebeten worden, darauf einzugehen, was das eigentlich für die Landespolitik bzw. für das Land Hessen bedeutet.

Präsentation Herr Dipl.-Ing. Schmitz siehe Anlage – Folie 1: „Management eines multioptionalen Umweltverbundes: Fußverkehr“

Wir haben eben von Meike Spitzner gehört, dass der Fußverkehr meistens gar nicht beachtet wird; er wird gar nicht als Thema wahrgenommen. Das habe ich beim letzten Mal im Zusammenhang mit dem Logo angemerkt. Ich habe jetzt zur Selbsthilfe gegriffen und einfach „Fußverkehr“ darübergeschrieben. Dass der Fußverkehr für die Mobilität in Hessen im Jahr 2030 einen ganz hohen Stellenwert hat, sollte, denke ich, auch in dem Logo wiederzufinden sein.

Folie 2: „Gesellschafter und Projektleiter bei IKS Mobilitätsplanung“

Über mich selbst ist schon etwas gesagt worden. Ich bin auch noch in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Leiter des Arbeitsausschusses Fußverkehr und war 2015/2016 bei der Gründung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen – AGNH – Pate beim Themenbereich Fußverkehr. Seit Februar 2021 bin ich auch Mitglied im Lenkungskreis der AGNH. Ich bin von FUSS e. V. Hessen gebeten worden, die Interessen des Fußverkehrs dort einzubringen.

Wir haben uns seitens FUSS e. V. Hessen auch mit der Landespolitik zu dem Thema Fußverkehr auseinandergesetzt und einen Forderungskatalog mit der Überschrift „Was erwarten wir von der Hessischen Landesregierung bei der Förderung des Fußverkehrs?“ formuliert. Ich glaube, der Forderungskatalog, der etwa 20 Seiten umfasst, ist Ihnen im Vorfeld dieser Sitzung zugeschickt worden.

Folie 3: „Masterplan Fußverkehr Hessen“

Um dem Fußverkehr in der hessischen Verkehrspolitik den entsprechenden Stellenwert zu geben, bestand eine wesentliche Forderung darin, einen Masterplan Fußverkehr Hessen zu entwickeln. Masterpläne für den Fußverkehr gibt es bereits in anderen Ländern, z. B. in Österreich. Dort heißt er – das Titelblatt ist auf dieser Folie abgebildet – „MASTERPLAN GEHEN“. Ich glaube, Hessen hat es verdient, dass man sich hier verstärkt mit dem Fußverkehr auseinandersetzt.

Folie 4: „Strategischer Rahmenplan: Masterplan Fußverkehr Hessen“

Ein Masterplan Fußverkehr Hessen sollte fünf Handlungsfelder umfassen. Zum einen soll Fußverkehr in der Verwaltung verankert und gestärkt werden, zum anderen geht es um Kommunikation, Information und Wissenstransfer. Meike Spitzner hat eben schön gezeigt: Was nicht untersucht wird, also wo es weder Maß noch Zahl gibt, das hat keinen Wert. Beim Fußverkehr zeigt sich das sehr stark. Deswegen muss es Information und Wissenstransfer geben. Weitere Hand-

lungsfelder sind: eigene Fördertöpfe für den Fußverkehr, Qualitätsstandards und Regelwerke sowie rechtliche Rahmenbedingungen. Das Land Hessen sollte da, wo es zuständig ist, die rechtlichen Rahmenbedingungen verbessern. Das heißt aber auch, es ist eine Zusammenarbeit über die Ministeriumsgrenzen hinweg notwendig. Der Fußverkehr spielt in vielen Ministerien eine Rolle, nicht nur im Verkehrsministerium.

Folie 5: „Fußverkehr in der Verwaltung verankern und stärken“

1999 wurde in der Schweiz eine ganz spannende Untersuchung veröffentlicht: „Institutionelle Hindernisse im Fuss- und Veloverkehr“. Das ist jetzt 22 Jahre her. In dieser Untersuchung wurden die strategischen institutionellen Hindernisse identifiziert, die einer Förderung des Fuß- und Radverkehrs in der Schweiz entgegenstanden. Das müssen wir uns auch fragen: Der Fußverkehr wird von politischer Seite immer als ganz wichtig dargestellt. Warum wird eigentlich so wenig gemacht, um den Fußverkehr zu fördern?

Zum einen geht es darum, diese institutionellen Hindernisse zu identifizieren. Zum anderen finde ich aber auch eigene Zuständigkeiten für den Fußverkehr ganz wichtig. Ihn, wie es in Hessen gemacht wird, unter Nahmobilität zu subsumieren, heißt, dass der Fußverkehr in der Regel hinten runterfällt. Wir haben Bundesländer, in denen es anders gemacht wird und der Fußverkehr eigene Zuständigkeiten hat. Auch in den Städten können wir das schön sehen: Da, wo ein Nahmobilitätsbeauftragter dafür verantwortlich ist, wird zum überwiegenden Teil Radverkehr behandelt. Ich will es gar nicht kritisieren, dass der Radverkehr einen solch hohen Stellenwert hat; das finde ich in Ordnung. Nur ist es so, dass der Fußverkehr dabei hinten runterfällt. Es gibt einige Städte, die Fußverkehrsbeauftragte haben. Dort hat der Fußverkehr einen ganz anderen Stellenwert in der Politik als in den Städten, in denen beides zusammen behandelt wird.

Dann geht es darum, die Zuständigkeiten zu bündeln, weil sie, wie ich eben gesagt habe, ressortübergreifend sind. Zur Verdeutlichung zitiere ich aus einer Erklärung des Deutschen Wanderverbands, für den die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern mittlerweile auch sehr groß sind. Er fordert daher „ein institutionelles, verlässliches Management der Wander- und Fußwegeinfrastruktur, auch im Hinblick auf potentielle Konflikte unterschiedlicher Nutzergruppen (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, E-Biker*innen etc.)“. Den Fußverkehr in den Verwaltungen zu verankern ist der erste wesentliche Schritt.

Folie 6: „Koalitionsvertrag: Ein neues Frankfurt gestalten 2021 – 2026“

Der zweite Schritt besteht darin, eigene Ansprechpartner zu schaffen. Ich habe mir den Koalitionsvertrag für Frankfurt – „Ein neues Frankfurt gestalten“ – vorgenommen. Dort steht, dass analog zum Radfahrbüro eine eigene Ansprech- und Kompetenzstelle für den Fußverkehr geschaffen werden soll. Ich finde, das ist genau die richtige Strategie, um dem Fußverkehr einen größeren Stellenwert zu geben. Der Fußverkehr muss als eigenständiges Verkehrsmittel wahrgenommen werden und darf nicht unter Nahmobilität oder Fuß- und Radverkehr subsumiert werden. Das wird dem Fußverkehr in der Regel nicht gerecht. Das heißt, es muss eigene Ansprechpartner geben, aber auch ein eigenes Förder- und Finanzierungsprogramm. Ich würde für Hessen empfehlen, dass in den Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern – ich glaube, es sind fünf Städte in Hessen

– eine eigene Stelle für einen Fußverkehrsbeauftragten bzw. eine Fußverkehrsbeauftragte geschaffen wird, gegebenenfalls, wenn Sie nach der Landeskompetenz fragen, mit Förderung und Unterstützung des Landes Hessen.

Folie 7: „Beispiel Leipzig: Ouvertüre – Hauptsatz – Sonaten“

Hier ist ein Beispiel aus Leipzig. Im Rat der Stadt Leipzig ist gerade eine Fußverkehrsstrategie verabschiedet worden, die als „Ouvertüre“ bezeichnet wurde. Dann kommen der Fußverkehrsentwicklungsplan und Fußverkehrskonzepte auf der Stadtteilebene. Das ist der strategische Dreiklang der Förderung des Fußverkehrs in Leipzig. Solche Sachen wären sicherlich auch für die größeren hessischen Kommunen spannend, und für das Land wären sie unterstützenswert.

Folie 8: „Konflikte nicht unter den Teppich kehren“

Ich finde es auch ganz wichtig, dass Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern nicht unter den Teppich gekehrt werden. Manchmal kommen solche Sätze: Wir sollten Fußverkehr und Radverkehr nicht konträr zueinander sehen; es soll ein Miteinander sein; es darf nicht sein, dass wir Fußgänger und Radfahrer gegeneinander aufwiegeln; alles gehört zum Umweltverbund; Fußverkehr muss integriert gedacht werden. – So werden die Konflikte, die vorhanden sind – die sollten wir nicht einfach unter den Teppich kehren – überhaupt nicht angegangen.

Der Fußverkehr hat sehr wenig Affinität zum Radverkehr. Die einzige Affinität ist, dass der Fußverkehr und der Radverkehr häufig auf denselben Flächen geführt werden. Dadurch kommt es zu Konflikten. Der Fußverkehr hat eine wesentliche größere Affinität zum ÖPNV. Der ÖPNV ist ein Hilfsmittel, um die Wegelänge des Fußverkehrs deutlich zu erhöhen. Die Affinität des Fußverkehrs zum Radverkehr ist eigentlich sehr gering.

Eine wesentliche Qualität des Fußverkehrs ist aber auch, dass man sich auf den Flächen angstfrei und ungestört bewegen kann: dass man sich dort aufhalten kann; dass sich Kinder frei bewegen können, ohne dass man sie immer ermahnt, auf die schnellen Radfahrer aufzupassen; dass man flanieren und sich mit jemandem unterhalten kann, ohne ständig auf den schnellen Fahrradverkehr achten zu müssen. Das bedeutet, dass wir in der Stadt Flächen haben müssen, auf denen sich Fußgänger angstfrei bewegen können. Gebraucht werden zusammenhängende Netze. Denken Sie einmal daran, was das z. B. für Personen bedeutet, die schlecht hören und erleben, wie ein Radfahrer von hinten kommend nah an ihnen vorbeifährt: Für sie ist der Radverkehr lautlos. Diese Konflikte sind einfach vorhanden. Auch unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit sollten wir solche Konflikte nicht unter den Teppich kehren.

Folie 9: „Information: Veröffentlichungen“

Das zweite Handlungsfeld umfasst Kommunikation, Information und Wissenstransfer. Ich zeige Ihnen hier Beispiele aus anderen Bundesländern. „Fußgängerüberwege – Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“ heißt der Leitfaden für den Fußverkehr, der in Baden-Württemberg veröffentlicht wurde. Hier geht es darum, wie die Kommunen die Zahl der Fußgängerüberwege vergrößern können. In Nordrhein-Westfalen wurde ein

„Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen“ herausgegeben. In anderen Bundesländern wird offensiv darüber informiert, wie der Fußverkehr gefördert werden kann. In Hessen gibt es dagegen erhebliche Handlungsdefizite.

Folie 10: „Hessen vorne“

Ein anderes Beispiel: Als 2001 die R-FGÜ – Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen – vom Bund eingeführt worden sind, gab es einen Einführungserlass des Landes Hessen, in dem die R-FGÜ deutlich modifiziert wurden. Zum Beispiel muss auf Schulwegen keine große Zahl von Fußgängern gezählt werden, um Zebrastreifen einrichten zu können. Hier ist das schon ab einer Zahl von 30 Schülern möglich. Die hessischen Richtlinien traten 2002 in Kraft.

Ein weiteres Beispiel: Hessen war auch bei der Veröffentlichung des Leitfadens „Unbehinderte Mobilität“ vorne. Im Vergleich zu den anderen Bundesländern war man da sehr weit vorne. Aber seitdem ist in Hessen bei dem Thema Fußverkehr nicht mehr viel passiert.

Folie 11: „Beispiele Schweiz“

Diese Beispiele aus der Schweiz halte ich auch für spannende Ansätze. Momentan läuft eine Unterschriftensammlung zum Entwurf für ein Verkehrswendegesetz. Eine der darin enthaltenen Forderungen ist, dass sich die Kommunen um zusammenhängende Fußwegenetze kümmern. In der Schweiz gibt es seit 1985 ein Bundesgesetz betreffend Fuß- und Wanderwege. Es gibt Veröffentlichungen dazu, wie solche Netze entwickelt werden, und es gibt Veröffentlichungen zu Qualitätsstandards, beispielsweise für öffentliche Sitzplätze – das hat Meike Spitzner eben auch angesprochen – oder zur Qualität von öffentlichen Räumen. Das sind Informationen, die für die Kommunen wichtig wären. Wir haben heute das Problem, dass man in den Kommunen zum Teil gar nicht weiß, wie man den Fußverkehr fördern kann, wo man da ansetzen kann. In Diskussionen bekommt man häufig zu hören: Es gibt doch überall Gehwege; wenn ich als Fußgänger irgendwohin gehen will, kann ich das tun.

Folie 12: „Strategien zur Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum 2006“

Dass es um zusammenhängende, lückenlose, barrierefreie Netze und um die Qualitäten von öffentlichen Räumen geht, muss aber auch im Zusammenhang mit dem Fußverkehr vermittelt werden. In der Schweiz gibt es Strategien für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein ganz wichtiger Aspekt, was die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr betrifft. Es werden Bedeutungspläne entwickelt, in denen die Bedeutung der verschiedenen Räume dargestellt wird, sodass man unterschiedlich an sie herangehen kann. Ich finde es ganz spannend, dass in der Schweiz gesagt wird: Der öffentliche Raum ist unser Wohnzimmer, damit stellen wir unsere Stadt dar, und dort wollen wir auch investieren.

Folie 13: „Information, Kommunikation und Wissenstransfer“

Hier habe ich eine Liste von Überlegungen im Zusammenhang mit dem Fußverkehr zusammengestellt, mit denen sich eine Nahmobilitätsakademie auseinandersetzen kann. Da geht es z. B.

um die Einrichtung von Zebrastreifen und sicheren Querungsanlagen sowie um die Fußverkehrsförderung in ländlichen Dörfern. Auch da kann man etwas für den Fußverkehr tun. Ich habe beim letzten Mal Kaufungen als Beispiel genannt: Dort werden im Binnenverkehr 44 % aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Auch da gibt es ein nennenswertes Potenzial für den Fußverkehr. Die hier aufgeführten Beispiele reichen bis zu fußverkehrsfreundlichen Sondernutzungsstrategien. Mit alldem könnte man sich in einer Nahmobilitätsakademie befassen, wenn es um den Fußverkehr geht.

Folie 14: „ Wissenstransfer“

Was kein Maß und keine Zahl hat, ist nichts wert. Diese Grafik zeigt das Ergebnis von Fußgängerzählungen in der Oberen Königsstraße in Kassel. Die Firma Hystreet ermittelt in ganz Deutschland – ich glaube, auch europaweit –, wie Fußgängerzonen frequentiert werden. Soweit ich weiß, sind das die Einzigen, die kontinuierlich Daten zum Fußverkehr erheben. Das ist schon beeindruckend: An einem Freitag im Oktober – die Daten wurden im Oktober dieses Jahres erhoben – sind dort 55.000 Fußgänger gezählt worden. Ich glaube, das ist die höchstbelastete Straße in ganz Kassel. Es wäre natürlich auch spannend, zu wissen, wie stark andere Straßen von Fußgängern frequentiert werden. In Hessen sind 270 Zählstellen für den Radverkehr vorgesehen. Das finde ich gut. Auch da gibt es das Problem, dass man Zahlen haben muss. Genauso muss der Fußverkehr in dieser Diskussion berücksichtigt werden.

Folie 15: „5. NAHMOBILITÄTSKONGRESS – EINFACH MACHEN!“

Auch das Thema Nahmobilitätskongress habe ich schon beim letzten Mal angesprochen; dabei habe ich diese Folie gezeigt. Der Fußverkehr war auf dem Kongress mit einem Thema vertreten. Nach fünf Jahren Förderung durch die AGNH war der Ideenworkshop Fußverkehr das Einzige, was zu diesem Thema vorgesehen war. Es ist dabei herausgekommen, dass sogenannte Planungsspaziergänge angeboten werden. Das ist ein Instrumentarium, das in anderen Bundesländern schon seit Jahren genutzt wird. Das heißt, den Kommunen wird angeboten, dass man von Fachleuten begleitete Spaziergänge macht und vor Ort über die Probleme diskutiert. Es ist gut, ein solches Instrumentarium zu haben, aber dass es so spät kommt, ist nicht so gut.

Folie 16: „Information: Archiv Oktober 2021“

Hier werden als Beispiele einige Pressemitteilungen zu dem Thema Nahmobilität gezeigt. Eigentlich sind nur Themen rund um das Fahrrad dabei. Für den Fußverkehr wäre es allerdings genauso wichtig, dass solche Informationen nach draußen gegeben werden. Das heißt, der Fußverkehr sollte auf dem Nahmobilitätskongress gleichberechtigt und gleichwertig behandelt werden. In Südhessen gibt es das Fußverkehrsforum RheinMain. Solche Foren sollten auch in Nord-, Mittel- und Osthessen initiiert und finanziell unterstützt werden. Spannend fände ich auch einen Newsletter „Fußverkehr Hessen“, mit dem die vorliegenden Informationen weitergegeben werden, sowie die Entwicklung und Umsetzung von Kommunikationsstrategien, die auf den Fußverkehr ausgerichtet sind. Das Bild, das sich auf dem Deckblatt der Broschüre befindet, stammt aus dem Pool der AGNH. Auch bei den meisten Bildern in diesem Pool geht es nur um den Radverkehr; es ist fast nichts zum Fußverkehr zu finden.

Folie 17: „Eigene Fördertöpfe“

In Baden-Württemberg wurde das „Aktionsprogramm: 1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg“ aufgelegt. Ein solches Programm sollte es auch in Hessen geben. Wichtig sind ferner die Förderung von Modellprojekten und Pilotprojekten zu fußgängerfreundlichen Städten und Dörfern, die Förderung von Wanderweginfrastruktur, die Förderung nicht investiver Maßnahmen zum Fußverkehr und Wettbewerbe zu hervorragenden Projekten zum Fußverkehr, wie sie in der Schweiz unter dem Namen „Flâneur d’Or“ laufen. Dort werden beispielhafte Projekte ausgezeichnet und vorgestellt.

Folie 18: „Qualitätsstandards und Regelwerke“

Auch für den Fußverkehr sollten Qualitätsstandards und Regelwerke entwickelt werden. Hier sieht man Broschüren zu der ganzen Latte von Qualitätsstandards und Regelwerken, die für den Fahrradverkehr entwickelt wurden. Ich will das nicht kritisieren; es ist gut, dass das für den Radverkehr gemacht wird. Nur sollte der Fußverkehr gleichwertig behandelt werden und nicht hinten runterfallen.

Folie 19: „Sogenannte ‚geschützte Kreuzung’“

Es wäre sicherlich spannend, den Kommunen Handlungshinweise im Zusammenhang mit sogenannten geschützten Kreuzungen zu geben. Eine „geschützte“ Kreuzung zu haben bedeutet, dass der Radverkehr im Kreuzungsbereich über die Gehwege geführt wird. Das bringt erhebliche Probleme für den Fußverkehr mit sich. Der ADFC hat in seiner Veröffentlichung „So geht Verkehrswende“ eine geschützte Kreuzung als Möglichkeit dargestellt. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat im Juni 2021 ein Papier herausgegeben, in dem die Fragen, die sich im Zusammenhang mit den geschützten Kreuzungen stellen, thematisiert werden, und es wird auch darauf eingegangen, dass das für Fußgänger problematisch ist. Das sollte für die Kommunen aufgearbeitet werden.

Wenn ich mir die Praxis vor Ort ansehe, bekomme ich immer wieder mit, dass die sogenannten geschützten Kreuzungen umgebaut werden, auch mit Fördergeldern des Landes Hessen. Wenn Sie die links oben dargestellte Kreuzung betrachten, können Sie sich vorstellen, wie problematisch das für Sehbehinderte ist und welchen Aufwand es bedeutet, Leitsysteme für sie zu schaffen, damit sie sich dort zurechtfinden können.

Folie 20: „Rechtliche Rahmenbedingungen“

Wir sollten nicht nur den innerörtlichen Fußverkehr betrachten, sondern es geht auch um Wandern und um Freizeitwege. Da sind auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen anzusprechen. So heißt es in § 15 Abs. 3 des Hessischen Waldgesetzes, dass in Hessen der Radverkehr in der Regel auf allen Wegen im Wald erlaubt ist, wenn „unter gegenseitiger Rücksichtnahme gefahrloser Begegnungsverkehr möglich ist“. Bei gegenseitiger Rücksichtnahme ist das selbstverständlich überall möglich. Aber wenn Sie sehen, wie die Mountainbiker oder Downhill-Biker den Berg hinunterfahren, stellen Sie fest, dass es mit der gegenseitigen Rücksichtnahme ein Problem gibt.

Die Wälder haben eine Erholungsfunktion. Es muss gesichert sein, dass man sich in den Wäldern gefahrlos begegnen kann. Eine Möglichkeit wäre z. B. – so ist es im Waldgesetz für Baden-Württemberg verankert –, das Radfahren nur auf Wegen zu gestatten, die breiter als 2 m sind. Für die Wanderverbände sind die für das Wandern entwerteten Wege, auf denen man immer mit Radfahrern rechnen muss, mittlerweile ein ziemlich großes Problem. Das Naturerlebnis – die Qualitäten, die man haben will, wenn man wandern geht – hat man dann nicht mehr.

Folie 21: „Gehwegparken“

Ich bin in dem Fragenkatalog auch zum Thema Gehwegparken befragt worden. Da ist die Verwaltungsvorschrift zu Z 315 der Straßenverkehrsordnung eigentlich eindeutig: Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern, gegebenenfalls mit Kinderwagen, oder Rollstuhlfahrern, auch im Begegnungsverkehr, bleibt. Nach den Regelwerken muss eine Seitenraumbreite von 2,5 m freigehalten werden. Darunter darf nach der Verwaltungsvorschrift kein Gehwegparken zugelassen werden.

Folie 22: „Frage an die Bundesregierung“

Im Bundestag ist im Rahmen einer Kleinen Anfrage zu einer fußgängerinnen- und fußgängerfreundlicher Verkehrspolitik der Bundesregierung gefragt worden, ob die Bundesregierung den Erlass einer Regelung plane – es geht ja um Barrierefreiheit –, um die Seitenraumbreite von 2,5 m durchzusetzen. Dazu sagt die Bundesregierung ganz einfach: Das ist in den Verwaltungsvorschriften der StVO zum Zeichen 315 explizit geregelt. Die Gehwegbreite von 2,5 m muss eingehalten werden, sonst darf das Gehwegparken gar nicht erlaubt werden.

Ich weiß, dass da ein erheblicher Konflikt entstehen kann. Wir haben in der Innenstadt von Kiel eine Parkraumuntersuchung durchgeführt: Auf einer Fläche von 10,5 km² gibt es 26.000 öffentliche Parkplätze, und von der genannten Regelung sind 5.000 Parkplätze betroffen. Ein Teil davon kann auf die Fahrbahn verlegt werden, aber es geht schon um eine relevante Größenordnung. Wenn wir allerdings die Forderung nach Barrierefreiheit ernst nehmen, dann müssen wir diese Flächen zur Verfügung stellen. Wenn man die Bundesregierung dann fragt: „Warum wird das nicht umgesetzt?“, bekommt man die lapidare Antwort: „Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung und der Verwaltungsvorschriften dazu ist Sache der Länder.“

Folie 23: „Baden-Württemberg“

Die Umsetzung der StVO obliegt den Ländern. In Baden-Württemberg ist im Mai 2020 ein Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr herausgegeben worden, mit dem die Kommunen aufgefordert werden, den ruhenden Verkehr im Hinblick auf das Gehwegparken etc. genauer zu überwachen.

Folie 24: „Leipzig: Verkehrsmittelwahl und Stadtgebiet“

Diese Folie habe ich schon bei meiner letzten Präsentation gezeigt. Sie sehen, dass innerhalb von Städten eine sehr unterschiedliche Verkehrsmittelwahl erfolgt. Gerade die Siedlungsstruktur hat auf die Frage, unter welchen Modalitäten der Verkehr stattfindet, einen sehr stark Einfluss.

Beispielsweise hat der Fußverkehr bei Stadtteilen mit einer hohen Siedlungsdichte einen wesentlich höheren Anteil. Das heißt, dass die Landesplanungsgesetze und ähnliche Regelwerke auch hinsichtlich der Erreichung einer Stadt der kurzen Wege überprüft werden sollten. Ich bin zwar kein Experte für Landesplanungsgesetze, will aber darauf hinweisen, dass das z. B. heißen kann, dass an die Ausweisung von Neubaugebieten entsprechende Forderungen nach Erschließungsqualitäten, eine ÖPNV-Anbindung und dergleichen, gestellt werden.

Folie 25: „Verkehrswendegesetz (siehe NRW Nahmobilitätsgesetz)“

Auf den Entwurf für ein Verkehrswendegesetz bin ich am Anfang meiner Präsentation schon eingegangen. Dazu läuft gerade eine Unterschriftensammlung. Viele Dinge, die in diesem Entwurf gefordert werden, sind im Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen bereits umgesetzt worden, wie z. B. Fußwegnetze entwickeln, strategische Rahmenpläne auflegen – das wäre auf der Landesebene z. B. ein „Masterplan Fußverkehr Hessen“ –, außerdem die Forderung, dass innerhalb von Ortslagen der Fuß- und der Radverkehr möglichst getrennt zu führen sind. Eine Mitbenutzung von Gehwegen sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich ausgeschlossen werden.

In dem von uns vorgeschlagenen Verkehrswendegesetz sind viele Hinweise, was auf der Landesebene eigentlich möglich ist und getan werden könnte, enthalten.

Folie 26: „Nicht nur den innerörtlichen Fußverkehr betrachten“

Zuletzt noch der Hinweis, dass nicht nur der innerörtliche Fußverkehr betrachtet werden sollte, sondern dass auch der Fußverkehr auf Freizeit- und Wanderwegen des Schutzes und der Förderung bedürfen. Um eine naturnahe Wanderweginfrastruktur zu schaffen, ist eine ministeriumsübergreifende Kooperation notwendig. Beispielsweise sind die Anforderungen an die Oberfläche beim Fußverkehr und beim Radverkehr unterschiedlich; es ist nämlich nicht besonders schön, auf asphaltierten Wegen zu gehen. Auch diese Wege im außerörtlichen Bereich sollten in den Fokus gerückt werden. – Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schmitz, für Ihren Vortrag. In ihm sind einige interessante Aspekte enthalten. – Ich kann mich erinnern, dass es schon in der Zeit, als ich Bürgermeister war, gerade für Wanderwege schöne Förderprojekte gab, z. B. die Premiumwanderwege, die eingeführt worden sind. Da gab es gute Sachen, die, wie ich glaube, fortgeführt werden sollten. Darauf haben Sie hingewiesen.

Wir beginnen mit der Fragerunde.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank, Herr Schmitz, für den Vortrag, der vieles konkretisiert hat, was wir beim letzten Mal sehr abstrakt diskutiert haben.

Zwei konkrete Themen: Der Eindruck ist ja – zumindest ist das in meiner kommunalpolitischen Tätigkeit immer wieder der Fall –, dass zwar alle darüber diskutieren, wo beispielsweise ein Fußgängerüberweg hinkommen müsste, am Ende aber unter Hinweis auf die Straßenverkehrsordnung immer gesagt wird: Das geht alles nicht. – Sie haben jetzt Beispiele aus anderen Bundesländern genannt, bei denen ich den Eindruck habe, dass offensichtlich nicht erst die Schule fertig gebaut worden und seit zwei Jahren in Betrieb sein muss, damit man überhaupt etwas machen kann. Das heißt, die Länder hätten doch einen deutlich größeren Gestaltungsspielraum in der Art und Weise, wie das organisiert wird. Ich bitte Sie, das noch einmal darzustellen, denn ich habe den Eindruck, da stößt man immer wieder an Grenzen. Die Frage wäre: Wer muss diese Grenze öffnen, damit man vor Ort das gestalten kann, was man – durch die regionale Brille gesehen – braucht, um z. B. den Fußverkehr zu fördern?

Zweitens. Sie haben das Thema „Eigene Fördertöpfe“ noch einmal adressiert. Könnten Sie das näher beschreiben? Es gibt ja eine Vielzahl unterschiedlicher Förderungen auf unterschiedlichen Ebenen. Worauf läge der Fokus, wenn man denn landesseitig etwas macht? Wo müsste man einen Schwerpunkt setzen, damit es nicht nur um eine abstrakte Form der Förderung geht? Was müsste konkret gemacht werden, wo hätte man bei einer direkten Förderung durch das Land den größten Kosten-Nutzen-Faktor?

Abg. **Gernot Grumbach:** Ich habe es heute mit den ganz praktischen Fragen. – Ich beginne mit der Gehwegbreite von 2,5 m. Um es einmal zu konkretisieren: Was heißt das für die Straßenmöblierung, für Lampen, für Telefonkästen, für Kabelkästen, für Gaststättenangebote und Ähnliches mehr? Heißt das – im Konzept – „raus auf den Parkstreifen“? Das ist an vielen Stellen nicht unspannend, denn es hat eine Reihe von Konsequenzen.

Zweitens. Was heißt das für alte Ortslagen? Wenn man in alten Ortslagen zwei Bürgersteige mit einer Breite von 2,5 m schafft, dann ist die Straßenbreite für Fahrzeuge auf vielleicht gerade einmal 3 m verengt. Wäre Ihre Konsequenz, zu sagen – Variante Übergangszeit: wir haben irgendwann vielleicht viel weniger Fahrzeuge; das ist aber eine andere Baustelle –, wir nehmen in solchen Ortslagen erst einmal eine Seite, bauen diese optimal aus und nehmen in Kauf, dass auf der anderen Seite die Verhältnisse nicht so gut sind? Das ist ja ein echtes Problem.

Meine dritte Frage betrifft die Weglängen. Ich habe gelernt, dass der für Fußgänger entscheidende Punkt ist, alle Wege so zu verkürzen, dass man möglichst geradeaus gehen kann – um es einmal flapsig zu formulieren. Das heißt: Abbau der berühmten Gitter an den Straßenecken und all diese Geschichten. Die Frage ist: Können Sie sich vorstellen, dass man an dem Punkt noch einmal über die Nutzung von privaten Durchgangswegen redet? Ich kann mich erinnern, dass einer der Unterschiede zwischen der Zeit meiner Kindheit und heute ist, dass viele der Wege, die ich als Kind auf dem Weg zur Schule benutzen konnte, heute mit Toren, Gittern und was auch immer verschlossen sind, aus welchen Gründen auch immer. Das fände ich einen spannenden Punkt.

Viertens. Frau Spitzner hatte die Frage der Ampelphasen schon angesprochen. Ich möchte einen Schritt weitergehen. Es gibt bei der Frage, wie man eigentlich mit Straßenquerungen umgeht, ganz unterschiedliche Modelle. Ich bitte da um eine Bewertung. Es gibt die Variante, viele Ampeln aufzustellen; das bedeutet nach der Straßenverkehrsordnung, der Verkehr wird extrem reglementiert. Die zweite Variante ist, möglich wenige Ampeln zu errichten, dafür Zebrastreifen einzurichten, was zur Folge hat, wenn die Fußgänger relativ selbstbewusst sind, dass ein Spannungsverhältnis entsteht, aber möglicherweise mehr und schnellere Querungen möglich sind.

Den Weg vor Schulen durch Tempolimits zu sichern, ist eine Variante. Die zweite Variante, über die man diskutieren kann, ist, die Straßenstücke vor Schulen, Kindertagesstätten und ähnlichen Einrichtungen zu verkehrsberuhigten Zonen zu machen, in denen die Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind, was für den motorisierten Verkehr faktisch bedeutet, dass er mit 10 bis 15 km/h unterwegs ist. Dazu hätte ich von Ihnen gerne ein paar Kommentare.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Grumbach. – Zu dem Thema eine Anekdote von meiner Seite: Als ein Kindergarten die Einrichtung einer Tempo-30-Zone gefordert hat, habe ich gesagt: Das machen wir. – Ich habe aber auch blitzen lassen, und die ersten, die geblitzt wurden, waren die Eltern, die die Kinder zum Kindergarten gebracht haben. Es besteht also immer das Problem des sich daran Haltens.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Das Thema unserer heutigen Sitzung lautet „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“. Herr Schmitz, ich freue mich zwar sehr, dass hier in den Köpfen so viel Fußgängerverkehr stattfindet, aber das, was ich heute von Ihnen gehört habe, betraf nur den Fußgängerverkehr und nicht die Verknüpfung zu einem Umweltverbund.

Sie habe auch ganz unterschiedliche Arten des Zu-Fuß-Gehens zusammengepackt. Das reichte vom Wanderweg bis zum Flanieren in einer Fußgängerzone, in der das Fußverkehrsaufkommen entsprechend hoch ist. Das ist nicht sehr verwunderlich. Aber wo steckt das Thema Umweltverbund, z. B. Zugänge zu öffentlichen Verkehrsmitteln? Dazu hätte ich gerne noch etwas gehört, wobei ich keinen zweiten Vortrag, aber eine Einschätzung von Ihnen hören möchte. Müssen wir da entweder an etwas Zusätzliches oder ganz anders denken, weil die Leute da ja ganz anders unterwegs sind, als wenn sie in einer Fußgängerzone flanieren?

Herr **Dipl.-Ing. Schmitz:** Ich beginne beim letzten Redebeitrag. Sie haben vollkommen recht. In den mir zur Verfügung stehenden 20 Minuten habe ich nicht alles unterbringen können. Gerade für den ÖPNV ist es überlebenswichtig, sich um den Fußverkehr zu kümmern. Für die ÖPNV-Fahrgäste ist die Gesamtwegekette von der Quelle bis zum Ziel wichtig und nicht, wie schnell sie von Haltestelle zu Haltestelle kommen. Wie sie zur Haltestelle kommen, wie lange sie da warten müssen, ob sie sich an der Haltestelle sicher fühlen, all das ist für die Fahrgäste wichtig. Von

daher ist beim ÖPNV gerade der Fußverkehr von sehr großer Bedeutung. Bei vielen Verkehrsverbünden sehe ich aber noch nicht, dass sie sich dafür einsetzen, dass und wie ihre Fahrgäste überhaupt zur Haltestelle kommen. Ich denke, da ist ein intensiver Lernprozess notwendig. Ich kenne ganz wenige Verkehrsbetriebe, die über ihren Haltestellenrand hinausschauen.

Dazu gehört z. B. auch die Erreichbarkeit von Haltestellen von beiden Seiten. Man braucht Fußverkehrswege von beiden Seiten zu einer Haltestelle, wenn man keine riesigen Umwege laufen will, und gerade dort, wo Fahrzeuge, Busse oder Straßenbahnen fahren, ist es mit Gefahr verbunden, wenn man über eine Straße laufen muss, um die Haltestelle zu erreichen. Das heißt, man braucht sichere Straßenquerungsanlagen auf beiden Seiten. Von daher ist das, was Sie gesagt haben, vollkommen zutreffend. Das haben ich aber in diesem 20-minütigen Vortrag nicht unterbringen können.

Zu dem Thema „Gestaltungsspielraum bei Richtlinien des Bundes“. Es sind die R-FGÜ angesprochen worden. Es gibt ja Regelwerke, die einen wesentlich höheren Regelungsgehalt haben. Es gibt die Straßenverkehrsordnung, und darunter steht die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung. Die Richtlinien bezüglich Zebrastreifen, die R-FGÜ, basieren auf der Verwaltungsvorschrift. Sie werden aber wesentlich wichtiger genommen, obwohl sie eine Stufe unter z. B. der Verwaltungsvorschrift zum Zeichen 315, dem Parken auf Gehwegen, stehen. Darüber wird einfach hinweggegangen. Ich bin gespannt – das hatten wir beim Radverkehr bereits –, was passiert, wenn irgendwann gegen die Anordnung einer Kommune bezüglich des Parkens auf Gehwegen geklagt wird mit der Begründung, dass die Verwaltungsvorschrift nicht beachtet worden sei. Wenn geklagt werden sollte, dann wird es – davon gehe ich aus – zu einer Welle von Änderungen kommen. Es ist nicht unproblematisch, darüber so locker hinwegzugehen.

Was die Zebrastreifen angeht, hatte die damalige Landesregierung schon den Mut, die R-FGÜ zu interpretieren, die Einsatzgrenzen zu modifizieren, damit sie anwendungsfreundlicher sind. Irgendwann im Frühjahr nächsten Jahres wird das Thema „fußverkehrsfreundliche StVO“ auf der Agenda stehen. Auf der Verkehrsministerkonferenz im April wurde ein Papier mit dem Titel „Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen zum Fußverkehr“ behandelt. Darin ist auch eine Änderung der Regelungen betreffend Zebrastreifen enthalten. Ich denke, dieses Thema kann das Land Hessen auf alle Fälle einbringen – es ist ja dabei –, um alte, nicht hilfreiche Regelungen in den Richtlinien zu ändern.

Zum Thema „verkehrsberuhigte Bereiche“. Übrigens: Dort sind die Verkehrsteilnehmer nicht gleichberechtigt, sondern der Fußverkehr ist eindeutig bevorrechtigt. Fußgänger dürfen nicht behindert noch gefährdet werden; wenn nötig, ist zu warten. Das ist dieselbe Formulierung wie die, die für Zebrastreifen gilt. Das ist das Instrumentarium, das zur Verfügung steht. Dabei ist es insbesondere notwendig, die Kommunen dazu zu ermutigen, entsprechende Maßnahmen vor Kindergärten durchzuführen. Häufig ist ja noch die Vorstellung vorherrschend, vor Kindergärten müsse alles plangleich umgebaut werden. Das muss aber gar nicht sein. In der Regel sollte es gemacht werden, aber dazu sollte es Hilfestellungen für die Kommunen geben, in diese Richtung zu gehen.

Zum Thema „Ampel oder Zebrastreifen“. Aus der Sicht des Fußverkehrs sind Ampeln das Beste. Für mich wäre es eher eine Frage des Kfz- und des Fußgängerverkehrsaufkommens, ob der Kfz-Verkehr noch einigermaßen verträglich fahren kann, wenn das Fußverkehrsaufkommen sehr hoch ist. Dann muss man selbstverständlich eine zeitliche Trennung vornehmen. Zebrastreifen haben aber für den Kfz-Verkehr Vorteile, weil da die Mindestgrün- und die Räumzeiten entfallen. Man kann schon über den Zebrastreifen fahren, wenn ein Fußgänger die Straße weitgehend gequert hat. Das ist bei Lichtsignalanlagen nicht so. Da hat man Mindestwartezeiten, Mindestgrünzeiten für den Fußgängerverkehr und Räumzeiten. Von daher gesehen sind Lichtsignalanlagen nicht besonders günstig. Das hängt aber von der konkreten Situation ab. Dazu kann ich daher keine allgemeine Aussage treffen.

Schmale Ortsdurchfahrten sind ein ganz großes Problem, wobei ich keine generelle Aussage treffen kann, wie damit umgegangen werden soll. Da müssen Lösungen vor Ort gefunden werden. Meike Spitzner hat es sehr schön dargestellt: Es wird immer in der Auto-Kategorie gedacht – nicht an die Leute, die da wohnen oder die da entlanggehen. Priorität hat immer der Autoverkehr, und zwar in beiden Richtungen. Vielleicht sind da auch andere Lösungen denkbar, die die Priorität nicht auf den Autoverkehr legen. Das muss durchdiskutiert werden. Sicherlich ist das auch die Frage der Akzeptanz der Maßnahmen sehr wichtig. Vielleicht ist da auch ein Handlungsbedarf seitens der Landesregierung gegeben, die Bedeutung und Wichtigkeit von Fußverkehr zu vermitteln.

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Es gibt ja einen Stellplatzschlüssel, auch für Schulen, Kindergärten usw. Wäre das ein gesetzlicher Ansatzpunkt, um z. B. das aufzugreifen, was Herr Grumbach gesagt hat, nämlich die Zufahrt von Fahrzeugen zu Kitas, Schulen usw. zu verhindern?

Herr **Dipl.-Ing. Schmitz:** Ich verstehe unter „Stellplatzschlüssel“ die Anzahl von Kfz-Stellplätzen, die eine Schule nachweist. Oder was meinen Sie?

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ja, aber die Stellplätze sind ja ein Incentive für die Eltern. – Ich ziehe die Frage zurück.

Herr **Dipl.-Ing. Schmitz:** Es scheint mir so zu sein, dass es einer bestimmten Gruppe von Eltern egal ist, ob da ein Stellplatz oder kein Stellplatz ist. Wir sollten einmal für Schulen, bei denen die Elterntaxis zum Problem wurden, Lösungsvorschläge machen. Wir haben die Situation auf Video festgehalten und festgestellt, dass es die Eltern waren, die mitten auf dem Zebrastreifen gehalten und ihre Kinder haben aussteigen lassen. Denen war das egal. Da hilft auch ein Stellplatzschlüssel nicht, da ist es egal, ob ein Stellplatz vorhanden ist oder nicht. Da ist einfach ein Wertewandel nötig.

Abg. **Katy Walther:** Vielen Dank für Ihren Vortrag. – Sie haben grundsätzlich recht, dass wir den Fußverkehr noch genauer betrachten müssen. Ich möchte Ihnen aber an zwei oder drei Punkten widersprechen. Ich habe an der Stelle nämlich ein Störgefühl, und das hatte ich schon bei Ihrem letzten Vortrag.

Das Störgefühl bezieht sich ein bisschen darauf, dass Sie gerade die schwächeren Verkehrsteilnehmer, die wir ja integriert betrachten, nämlich den Fuß- und den Radverkehr, in Ihren Vorträgen sehr gegeneinander stellen, während ich wenig von der Abgrenzung des motorisierten Individualverkehrs zu diesen Verkehrsteilnehmern höre, die im Moment viel weniger Platz zur Verfügung haben als der motorisierte Individualverkehr. Das ist mein erstes Störgefühl.

Sie haben vorhin z. B. gesagt, dass der Fußverkehr „keine Affinität zum Radverkehr“ habe, sondern eher zum ÖPNV. Da möchte ich Ihnen widersprechen, es sei denn, Sie hätten eine Statistik, die das beweist. Ich glaube, dass Menschen, die sich multimodal bewegen wollen, sowohl zu Fuß unterwegs sind als auch gerne das Rad nutzen, um zur Bahn zu fahren, und dann mit der Bahn in die Stadt kommen. Ich glaube, das ist die Mobilität der Zukunft. Ich fände eine integrierte Verkehrsplanung an der Stelle zukunftsfähiger als das, was Sie uns hier in einer Art Silo-Denken hier präsentiert haben.

Bezüglich der AGNH, der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, die wir gegründet haben, möchte ich Ihnen widersprechen bezüglich der Aussage, dass wir da den Fußverkehr nicht mitgedacht haben. Sie waren an der Arbeit der AGNH als Fachmann beteiligt; Sie sind der beste Beweis für die Beteiligung des Fußverkehrs, da Sie dort mitdiskutiert haben. In den Musterlösungen, die wir dort erarbeitet haben, und in den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen sind die Fußverkehrsanlagen immer mit enthalten. Von daher wird in diesen Ausarbeitungen auch von den Gehwegbreiten usw. gesprochen. Auch da habe ich also ein anderes Bild als Sie. Vielleicht sind wir da aber auf anderen Seiten unterwegs.

Eine Frage hätte ich. Sie sprechen davon, dass wir z. B. eine konkrete Fußmobilitätsförderung machen sollen. Im Moment ist es so: Wenn eine Kommune eine Förderung für ein Radverkehrsprojekt beantragt, werden die Fußverkehrsanlagen in dem Bereich mitgefördert. Das heißt: ein Förderantrag für beides. Würde das, was Sie vorschlagen, nämlich auf eine spezielle Fußverkehrsförderung umzustellen, nicht zu einer Verkomplizierung des Systems führen?

Eine zweite Frage: Viele Sachen lassen sich abseits der StVO auf der Landesebene gar nicht regeln. Geben Sie mir da Recht, oder widersprechen Sie mir?

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Zunächst sage ich vorweg: Es ist schön, dass Sie ein zweites Mal da sind; ich höre Ihnen gerne zu, Herr Schmitz. Trotzdem möchte ich an die Ausführungen von Frau Prof. Lenz anknüpfen, weil auch ich in der Tat ein bisschen den Bezug zum heutigen Thema vermisst habe. Da gäbe es aber viele Anknüpfungspunkte; ich brauche mir nur einmal die Eingänge zum Frankfurter Hauptbahnhof vor Augen zu führen, meistens dreckig, mit Stangen davor, für Fuß-

gänger also wenig schön und einladend. Das gilt selbstverständlich auch für andere ÖPNV-Halteplätze mit nicht so großer Bedeutung. Daher hätte ich an der Stelle ein bisschen mehr an Verknüpfung erwartet. Was ist da aus Ihrer Sicht unter multimodalen Gesichtspunkten notwendig?

Der zweite Punkt betrifft den Themenkomplex, den die Kollegin Walther angesprochen hat. Ich finde es interessant, wenn Sie sagen, sie hätten sich etwas mehr Ergebnisse aus der Arbeit der AG Nahmobilität gewünscht. Sie haben uns sehr schöne Broschüren präsentiert, die alle den Radverkehr in den Mittelpunkt stellen. Insofern würde mich schon – so, wie die Kollegin Walter nachgefragt hat – interessieren, was da aus Ihrer Sicht konkret das Defizit ist, wie wir von der Fahrradzentriertheit wegkommen. Der Fußverkehr wird zwar immer mitgelesen, wenn es um das Fahrrad geht, es ist fast ein Textbaustein, und er wird auch immer mitgefördert, aber aus Ihrer Sicht liegt die Schwerpunktsetzung dann aber doch auf dem Radverkehr. Mich würde interessieren, was wir da ändern könnten.

Frau Prof. **Dr.-Ing. Petra K. Schäfer:** Auch ich will das relativieren, was Sie über die AG Nahmobilität gesagt haben. Ich nehme das anders wahr. Ich sehe es nicht so, dass man sich in der AG nur um den Radverkehr kümmert.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf:** Ich möchte an die Frage der Zuwegung im öffentlichen Verkehr anschließen. Sie haben in Ihrem Vortrag davon gesprochen, dass es in der Schweiz so gewesen ist, dass ein wesentliches Element der Fußverkehrsförderung die Institutionalisierung gewesen sei, und haben das am Beispiel der Fahrradbüros und des Koalitionsvertrags aus Frankfurt gezeigt, wo eine Institutionalisierung auf kommunaler Ebene festgeschrieben ist. Man kann auch sagen, die AG Nahmobilität ist eine Institutionalisierung auf der Landesebene. Wir haben in dem Vortrag aber gehört: An diesen Schnittstellen wird die Struktur des öffentlichen Verkehrs weitergedacht, da wird über die Zukunft nachgedacht, aber da ist der Fußverkehrsverband nicht dabei. Müsste ein multioptionaler Umweltverbund nicht so organisiert sein, dass er institutionalisiert ist, dass auch der FUSS e. V. und der ADFC Teil von staatlichen Institutionen sind, wie auch immer die nun aufgestellt sind, die sich um das Thema kümmern? Ich denke da gerade an die finanzielle Ausstattung. Da gibt es ein riesiges Gap zwischen den Mitteln, die der FUSS e. V. und der ADFC auf der einen Seite und die öffentlichen Verkehrsträger auf der anderen Seite haben, die staatliche Mittel bekommen und Einnahmen erzielen. Wir wollen jetzt eine Verkehrspolitik machen, die beides fördert. Müssen wir da nicht zusehen, dass wir Synergien nutzen, dass eine Institutionalisierung unter anderem bedeutet, dass die Belange des Fußverkehrs auch in öffentlichen Verkehrssystemen, im RMV, bei TraffiQ usw. berücksichtigt werden?

Herr **Dipl.-Ing. Schmitz:** Ich beginne beim letzten Punkt. Ich finde das einen ganz spannenden Gedanken, weil es ganz wichtig ist, in solche Institutionen auch die entsprechenden Interessenvertreter einzubinden, ihre Mitgliedschaft zu institutionalisieren. Das ist ein ganz wichtiger strategischer Moment; das ist zutreffend.

Ich bin seit dem Frühjahr Mitglied im Lenkungskreis der AGNH. Ich kann nicht sagen, dass in der AGNH der Fußverkehr eine besondere Rolle spielt. Auch der ÖPNV ist hinten runtergefallen; auch von dieser Seite gibt es ja durchaus Kritik an der fehlenden Verknüpfung zum ÖPNV. Die AGNH ist eher ein Zusammenschluss von Kommunen, Interessenverbänden und dergleichen. Die Geschäftsstelle der AGNH ist beim Referat Nahmobilität angesiedelt. Die AGNH ist ja keine staatliche Einrichtung. Von daher würde ich lieber über die Verkehrspolitik als über die AGNH sprechen.

Meine Erfahrung ist – nach dem, was ich über all die Jahre mitbekommen habe –, dass der Fußverkehr dort eben keinen entsprechenden Stellenwert hat. Das Papier, das Sie bekommen haben, ist auch als Reaktion auf das Nichtbehandeln des Fußverkehrs in der Verkehrspolitik des Landes Hessen entstanden, worüber im FUSS e. V. Hessen ein ziemlicher Unmut bestanden hat. Ich habe dieses Papier jetzt in die nächste Sitzung des Lenkungskreises eingebracht mit der Bitte, das Thema zu behandeln.

In den Regelwerken für den Radverkehr wird der Fußverkehr zwar berücksichtigt – nicht in der Form, dass gesagt wird: 5 m Radweg und 1 m Gehweg –, aber Regelwerke und Standards für den Fußverkehr sind etwas ganz anderes. Da geht es darum, den Kommunen Hilfestellungen zu geben, wie sie Zebrastreifen einrichten, wie sie mit den Regelwerken umgehen. Um Fragen zur Straßenverkehrsordnung bzw. zu den Verwaltungsvorschriften kommt man als Land ja auch nicht herum. Das ist vom Bundesrat so beschlossen worden.

Allerdings gibt es durchaus einen gewissen Interpretationsspielraum, sodass man damit durchaus anders umgehen kann. Die Regelwerke geben häufig die Möglichkeit, von ihnen abzuweichen. Wenn in ihnen z. B. steht, in Tempo-30-Zonen sind Zebrastreifen oder Fußgängerüberwege in der Regel entbehrlich, dann ist das zwar richtig – sie sind in der Regel wirklich entbehrlich –, es gibt aber bestimmte Sonderfälle, wo es notwendig sein kann, auch in Tempo-30-Zonen Zebrastreifen einzurichten. Die R-FGÜ geben ja Abweichungen her. Es muss aber eine Hilfestellung vorhanden sein, wie die Kommunen damit umgehen. Auf den unteren Ebenen kommt die Bestimmung so an, dass Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen ausgeschlossen sind. Das sagen aber weder die Verwaltungsvorschrift noch gar die R-FGÜ. Von daher gesehen gibt es einen Interpretationsspielraum, den das Land Baden-Württemberg im Jahr 2020 genutzt hat, um einen modifizierten Erlass herauszugeben, der sehr weit gehende Bestimmungen enthält. Nur der in Berlin geltende Erlass geht noch weiter. Das Land hat also durchaus Handlungsmöglichkeiten, es kann da etwas machen.

Zu der Frage einer integrierten Betrachtung: Integrierte Betrachtungen finde ich gut. Auch ich bin ja Verkehrsplaner. Wichtig ist aber, zuerst einmal die Interessen des Fußverkehrs zu beschreiben, zu definieren und nicht direkt mit Schlagworten zu hantieren. Eine integrierte Betrachtung

stellt man beim Radverkehr ja auch nicht an: Man macht erst einmal eine Radverkehrsplanung, und danach wird geschaut, wie das umgesetzt werden kann. Vom Fußverkehr wird hingegen von Anfang an eine integrierte Betrachtung erwartet.

Nein, man sollte zuerst einmal Fragen der Barrierefreiheit beantworten – wir haben von Meike Spitzner gehört, wie mit älteren Menschen umgegangen wird –, danach kann man einen Abwägungsprozess anstellen. Der Abwägungsprozess ist ein politischer Prozess, der auf der jeweiligen politischen Ebene durchgeführt werden muss. Das ist originär eine politische Angelegenheit. Wenn man die für das Gehwegparken vorgegebene Gehwegbreite von mindestens 2,5 m nicht einführen will, dann sollte darüber politisch diskutiert werden. Dann sollte von der politischen Ebene aber auch gesagt werden: „Gehwege müssen nicht überall barrierefrei sein, Leute mit Rollatoren oder mit Kinderwagen müssen nicht überall aneinander vorbeigehen können, uns ist das Parken wichtiger.“ Das ist eine politische Entscheidung; die sollte dann aber auch von der Politik getroffen werden. Man sollte nicht schon vorher den Fußverkehr unter den Teppich kehren und verlangen, dass alles integriert betrachtet werden muss. Von daher finde ich es wichtig, eigene Fördertöpfe für den Fußverkehr zu haben, aus denen bestimmte Vorhaben, z. B. Modellprojekte, bedient werden.

Zum Problem mit den Ampelschaltungen: Man könnte in Hessen versuchsweise fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen einrichten, mit denen das Schwergewicht auf den Fußverkehr gelegt würde – „grüne Wellen“ für den Fußverkehr und dergleichen. Da ließen sich viele Ideen entwickeln. Wir haben in der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen vor Kurzem das „Forschungsprogramm Stadtverkehr“ für die Jahre 2022 und 2023 aufgestellt, mit dem die Forschungsgesellschaft Themen einbringen kann. Während beim Autoverkehr – entschuldigen Sie jetzt die Wortwahl – jeder Pipifax untersucht wird, gibt es für den Fußverkehr keine grundlegenden Erkenntnisse. Prognosen für den Fußverkehr und dergleichen gibt es überhaupt nicht, ebenso wenig Erkenntnisse in der Frage, welche Abstände voneinander auf Wegen notwendig ist, damit sich die Menschen wohlfühlen, gerade bei Radverkehr auf Gehwegen. Das sind grundlegende Themen, die für den Fußverkehr noch nicht erforscht worden sind. Das „Forschungsprogramms Stadtverkehr“ beruht auf Entwicklungen in den Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts, als die Attraktivität des Fußverkehrs für das Verkehrsministerium zum ersten Mal zum Thema geworden ist. Es besteht also ganz viel Nachholbedarf in der Forschung für den Fußverkehr. Das wäre durchaus ein Punkt, an dem sich das Land in der Verkehrspolitik profilieren könnte, wenn es für den Fußverkehr neue Maßstäbe setzen würde.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schmitz. – Es gibt keine weiteren Nachfragen.

Wir haben beschlossen, dass wir eine Mittagspause machen. Wir machen um 13:25 Uhr weiter.

(Unterbrechung von 12:51 bis 13:27 Uhr)

Wir fahren wie angekündigt fort. Als Nächstes hören wir einen Vortrag des ADFC. Ich freue mich, dass Herr Norbert Sanden zu uns gekommen ist. Der ADFC ist uns durchaus bekannt. Auch hier wieder ein Rückblick in meine Zeit als Bürgermeister: Der ADFC hat immer gut beraten, wenn irgendetwas anlag, was den Fahrradverkehr anging.

Insofern freuen wir uns auf Ihren Vortrag, Herr Sanden. Herr Sanden hat das Studium der Geografie, der Soziologie und der Volkswirtschaftslehre als Diplom-Geograf abgeschlossen und ist heute Geschäftsführer des ADFC Hessen. Das Mikrofon gehört Ihnen, Herr Sanden.

Herr **Sanden:** Sehr geehrte Anwesende! Ich freue mich, dass der ADFC Gelegenheit hat, heute etwas zum Thema zu sagen. Ich bin Geschäftsführer des ADFC Hessen, des Landesverbandes, schon seit geraumer Zeit, sodass Sie jetzt auf unserer Homepage die Stellenausschreibung für meine Nachfolge finden. Der ADFC ist in Hessen seit etwa 35 Jahren aktiv. Wir sind in Form von Kreisverbänden und sehr vielen Ortsverbänden organisiert. Wir beraten die Kommunalpolitik im Rahmen des Möglichen, wir machen Verkehrspolitik, wir bieten viele Radtouren und Fahrradreparaturkurse an, wir sind in diversen Gremien, auch Landesgremien, vertreten. Der ADFC gehört auch zu den Initiatoren der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen. Wir haben uns dabei an der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW“ orientiert, die 1993 entstanden ist. 2015 wurde in Hessen die AGNH gegründet.

Der ADFC Hessen hat etwa 19.000 Mitglieder. Wir sind ein nicht parteigebundener, überparteilicher Verband, was wir, zumindest in Hessen, sehr ernst nehmen. Wir versuchen, mit allen Parteien Kontakte zu pflegen. Mit vielen haben wir schon Kontakte; mit denen, mit denen wir noch keine haben, sind wir sehr gern bereit, in Gespräche einzutreten.

Der ADFC – das ist Ausdruck seiner Mitgliedschaft – ist ein Verband, der sich in keinster Weise gegen die Nutzung des Autos richtet, weil die allermeisten ADFCler auch das Auto nutzen – aus guten und weniger guten Gründen. Ich denke, der einzige Unterschied ist, dass ADFC-Mitglieder das Auto seltener nutzen und auf kürzere Distanzen vielleicht eher auf das Fahrrad umsteigen, also nicht mit dem Auto zum Bäcker fahren. Ansonsten ist der ADFC aber sozial und politisch relativ breit aufgestellt. Das muss man, auch als Hintergrund zu dem, was ich vortrage, wissen.

Zur Methode: Ich habe zum einen eine Präsentation, die aber etwas rudimentär ausgefallen ist. Ich habe zum anderen meinen Vortragstext; diesen würde ich Ihnen über das Sekretariat zukommen lassen. Außerdem habe ich von Ihnen viele Fragen in schriftlicher Form vorgelegt bekommen; ich habe mich bemüht, diese kurz nach meinem Urlaub schriftlich zu beantworten. Die Antwort werde ich dem Sekretariat zuleiten mit der Bitte, sie an Sie weiterzugeben.

Ich möchte mich sehr bei Herrn Dr. Naas bedanken, der auf die Idee gekommen ist, den ADFC einzuladen. Seinen Anruf habe ich im Urlaub erhalten, als ich in Warschau gerade am Grabmal des unbekannten Soldaten war, und habe es als eine Art soldatische Pflicht angesehen, auf alle Fälle zuzustimmen und heute hierher zu kommen. Ich freue mich sehr über die Einladung.

Der Radverkehr ist ein wichtiges Element der künftigen Verkehrswende und somit auch des Klimaschutzes, und er leistet einen Beitrag dazu, Städte und Gemeinden attraktiver, inklusiver und lebendiger zu gestalten, und zwar insbesondere dann, wenn er diese Rolle auf der Grundlage der politisch gesetzten Rahmenbedingungen spielen darf.

Es ist vielleicht altersbedingt, aber wenn ich aus dem Hause trete, mir den Verkehr ansehe oder die U-Bahn, die S-Bahn nutze, dann bin ich, ehrlich gesagt, definitiv nicht davon überzeugt, dass es so etwas wie eine Verkehrswende bis 2030 geben könnte. Die Politik redet zwar viel darüber, aber wir wissen, dass es immer mehr Autos gibt, die Autos immer mehr PS haben, immer größer, breiter, höher und länger werden, und dass der sogenannte Parkdruck real vorhanden ist. Die Politik tut dagegen eigentlich recht wenig, aus welchen Gründen auch immer. Viele Parkplätze, viel Autoverkehr, noch mehr Parkplätze, noch mehr Autoverkehr – diesen Zusammenhang kennt man seit Jahrzehnten; auch bei Hessen-Mobil weiß eigentlich jeder, dass das so ist. Wenn man also eine Verkehrswende haben möchte, dies aber nicht ändert, dann wird es keine Verkehrswende geben.

Neben seiner Bedeutung für kurze und mittlere Distanzen kann der Radverkehr als Zubringer und Feinverteiler auf der „letzten Meile“ die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erheblich unterstützen und ergänzen. Grundvoraussetzungen dafür sind eine deutlich verbesserte Verkehrssicherheit und eine Infrastruktur, die ein zügiges und komfortables Radfahren ermöglicht. Mehr Radverkehr, freilich unter Wahrung der Belange des Fußverkehrs, ist Voraussetzung und Ausdruck attraktiver Aufenthalts- und Bewegungsräume in Städte und Gemeinden.

Sie merken vielleicht: Der ADFC ist keinesfalls ein bornierter Fahrradfahrerverein, der nur das Fahrrad sieht und sonst nichts, sondern wir sind seit vielen Jahren bemüht, auch die Belange des Fußverkehrs mit aufzunehmen, zumal die allermeisten Menschen nicht ausschließlich Autofahrer oder ausschließlich Radfahrer sind, sondern verschiedene Verkehrsmittel nutzen, und zwar so, wie es geht, wie es angeboten wird. Auch die Verbindung zum öffentlichen Personennahverkehr ist für uns als Verband sehr wichtig.

In den letzten Jahren hat sich einiges getan – auch das muss man sagen –, um die Bedingungen für das Radfahren unmittelbar und perspektivisch zu verbessern. Ich hatte mit den Ministern Klemm, Rhiel, Al-Wazir und zweimal mit Minister Posch zu tun. Die Zusammenarbeit war immer gut. Es ist auch einiges getan worden; das kann man nicht leugnen. Für Hessen möchte ich auf die gute Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität sowie auf die Erhöhung der Fördermittel für den Radverkehr hinweisen. Auch strukturelle Änderungen und eine personelle Aufstockung zugunsten des Radverkehrs bei Hessen-Mobil sind gute Signale. Ähnliches gilt für das, was manche Kommunen getan haben.

Man muss aber kein Fahrradlobbyist sein, um zu erkennen, dass aufgrund der bisherigen Vernachlässigung des Radverkehrs, des sich daraus ergebenden großen Nachholbedarfs und der neuen Herausforderung des Klimaschutzes die Lücke zwischen dem Status quo und dem eigentlich Erforderlichen weiterhin breit und tief ist.

Auf der Bundesebene unterstützen im Rahmen des „Klimaschutzprogramms 2030“ zusätzliche Förderprogramme den Ausbau der kommunalen Fahrradinfrastruktur und insbesondere der Radverkehrsnetze. Wichtig ist auch, dass inzwischen eine fahrradfreundliche Straßenverkehrsordnungsnovelle in Kraft getreten ist. Zudem wurden sieben Stiftungsprofessuren eingerichtet, drei davon in Hessen, auch mit dem Ziel, zusätzliche Ausbildungskapazitäten zu schaffen, um den großen Bedarf an Fachpersonal besser decken zu können.

Wenn man auf die letzten Jahrzehnte zurückschaut, dann sieht man, es hat sich hinsichtlich des Wissens, der Kenntnisse, wie der Radverkehr als Teil des Verkehrssystems zu fördern ist, enorm viel getan. Es gibt heutzutage viel gutes Material, viele Plattformen, auf denen man sich das – dank Corona jetzt auch in Form von Videos – anschauen kann. Es ist unglaublich, was sich auf diesem Gebiet entwickelt hat.

Das sind gute und lobenswerte Tendenzen. Wir loben das, und ich freue mich sehr darüber. Sie reichen aber nicht aus. Das Potenzial des Radverkehrs für eine umfassende Verkehrswende wird nur dann genutzt werden können, wenn Länder und Kommunen bei der Radverkehrsförderung mehr tun und wenn sie dabei vom Bund deutlich stärker unterstützt werden.

In diese Richtung weist auch der in diesem Jahr von der Bundesregierung beschlossene „Nationale Radverkehrsplan“ mit seinem Leitziel „Fahrradland Deutschland 2030“ hin. „Fahrradland“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass alle Menschen sicher, zügig und komfortabel mit dem Fahrrad unterwegs sein können. Dieses Leitziel verwundert. Ich wäre niemals auf die Idee gekommen, ein solches Ziel öffentlich zu platzieren; denn man kann sich fragen, wie es gelingen soll, dieses Ziel bis zum Jahre 2030, also in acht Jahren, zu erreichen, ob das nicht nur eine schön klingende Phrase ist. Die Bundesregierung hat das jedenfalls so beschlossen.

Präsentation Herr Sanden siehe Anlage – Folie: „Verkehr vom Pkw auf das Fahrrad verlagern“

Um dieses Ziel zu verwirklichen, müssten Folgendes erreicht werden:

1. Der Modal-Split-Anteil des Fahrrads steigt von derzeit 11 % bis 2030 auf 30 %. Wenn man sich anschaut, wie es in den letzten Jahren gelaufen ist, dann muss man sagen: Das ist wirklich eine Herausforderung für die wahrscheinlich neue Bundesregierung.

2. 30 % der Pendlerinnen und Pendler steigen auf Strecken bis zu 10 km vom Pkw auf das Fahrrad um.

3. 20 % der Menschen nutzen auf längeren Strecken den öffentlichen Verkehr in Kombination mit dem Fahrrad.

4. Die Vision Zero – Keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr! – wird konsequent umgesetzt. Bis zum Jahr 2030 müsste die Zahl tödlicher Unfälle im Radverkehr, die derzeit bei etwa 420 liegt, um mindestens die Hälfte sinken – etwas, was in den letzten Jahren und Jahrzehnten noch nie möglich gewesen ist.

Deutschland steht im Verkehrssektor vor der Herausforderung, dass die Menge der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen in den nächsten zehn Jahren faktisch halbiert werden muss, um die Minderungsziele für 2030 zu erreichen. Im Verkehrssektor sind daher umfangreiche Maßnahmen erforderlich. Das betrifft zunächst die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe. Aber auch das wird wahrscheinlich nicht reichen. Um Städte und Regionen attraktiver zu gestalten, müssen zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, zur Verkehrsverlagerung auf stadtverträglichere und umweltweltfreundlichere Verkehrsmittel sowie zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden.

Damit möglichst viele Menschen freiwillig und mit einem guten Gefühl umsteigen, müssen diese Verkehrsmittel auch im sozialen Sinne als sichere, angenehme und als nicht nur hinsichtlich der Umwelt saubere, pünktliche sowie komfortable Alternativen zum Pkw wahrgenommen werden können. Herr Dr. Naas hat den Frankfurter Hauptbahnhof erwähnt. Ich könnte den Bahnhof Dornheim, wo ich wohne, erwähnen. Die dortige Unterführung ist absolut das Gegenteil von „pro Verkehrswende“. Als Nutzer der S-Bahn erlebe ich in den letzten Jahren, dass immer mehr Leute ihre schmutzigen Schuhe auf die Sitzbänke legen und dass es gefährlich ist, sie darauf anzusprechen. All dies ist nichts, was die Verkehrswende befördert. Die Parkplatznot, die ich erwähnt habe, ist ein anderes Thema. Aber auch solche, psychologisch wirksamen Faktoren wirken absolut kontraproduktiv.

Je anziehender diese Alternativen des Umweltverbundes werden, desto einfacher dürfte die individuelle Entscheidung fallen, auf das eigene Auto zu verzichten oder es häufiger stehen zu lassen. Der Radverkehr bietet bei vielen der genannten Herausforderungen relativ einfache und kostengünstige Lösungen. Eine gendergerechte Gestaltung ist, glaube ich, sehr komplex, die Digitalisierung vielleicht sogar noch komplexer. Das Thema Fahrrad hingegen ist relativ einfach; umso verwunderlicher ist es, dass dieses Verkehrsmittel zu selten zur Lösung der Probleme herangezogen wird.

Ein Drittel der CO_2-Emissionen im Pkw-Verkehr entsteht auf Strecken von unter 20 km Länge. In diesem Entfernungsbereich finden fast 90 % unserer Alltagswege statt. Über die Hälfte davon liegen im Entfernungsbereich bis 5 km, rund 75 % im Entfernungsbereich bis 10 km, häufig innerhalb einer Stadt. Dass diese Alltagswege hauptsächlich mit dem Pkw bewältigt werden, ist nicht nur wenig effektiv und klimaschädlich, sondern es verschlechtert auch die Lebensqualität und die Gesundheit, z. B. durch einen hohen Flächenverbrauch, durch Luftschadstoffe, durch Lärm und zu wenig körperliche Bewegung. Auf diesen Distanzen besitzt der Radverkehr allein oder in Kombination mit anderen Elementen des Umweltverbundes ein immenses Verlagerungspotenzial, das innerhalb der nächsten zehn Jahren erschlossen werden muss.

Der Radverkehr ist aber nicht das Allheilmittel für alle Probleme im Verkehrsbereich. Das Fahrrad ist eine ideale Ergänzung des öffentlichen Verkehrs auf der „ersten Meile“ und der „letzten Meile“, wobei gerade im ländlichen Raum oft von „zwei oder mehr Meilen“ gesprochen werden kann. Eine massiv ausgebaute Infrastruktur mit Radwegenetzen – inklusive Radschnellwegen für Pendler – kann auf kurzen und mittleren Distanzen einen Teil des Pkw-Verkehrs ersetzen und auch

den öffentlichen Verkehr in den Spitzenzeiten entlasten. Darüber hinaus können Pkw-Pendlerfahrten auf längeren Strecken auf das Fahrrad verlagert werden, wenn der Radverkehr an Bahnhöfen – zumindest größeren Bahnhöfen – durch Fahrradparkhäuser, vernünftige Abstellanlagen und Fahrradverleihsysteme hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft und auch in die digitalen Angebote integriert wird.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie Tempo-30-Zonen, Fahrradstraßen und modale Filter, mit denen unerwünschte Verkehrsarten aus Quartieren herausgehalten werden, verbessern die Verkehrssicherheit deutlich. Dies sollte tendenziell zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr beitragen und auch Menschen zum Radfahren motivieren, die das Fahrrad bisher nicht für ihre Alltagswege nutzen. Selbstverständlich muss alles dafür getan werden, dass durch die Entwicklung des Radverkehrs der Fußverkehr nicht unsicherer und unattraktiver gemacht wird. Der ADFC hat sich dazu eindeutig positioniert.

Folie: „Fahrradland Deutschland bis 2030 umsetzen“

Die Umsetzung des Leitziels „Fahrradland Deutschland“ ist innerhalb von zehn Jahren – das ist die offizielle Meinung des ADFC – mit einem überschaubaren Einsatz von Finanzmitteln gut zu schaffen. Dazu müssen vier zentrale Aufgaben gelöst werden.

Die historisch bedingte, einseitige Ausrichtung des Verkehrsrechts auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ist ein Hindernis für die Erreichung der Ziele der Verkehrswende und des Klimaschutzes.

Zum Klimaschutz eine kurze Anmerkung: Der Klimaschutz ist in aller Munde und ein seit einigen Jahren eingeführter Begriff. Wenn man sich schon länger mit dem Radverkehr und der Radverkehrsplanung beschäftigt, weiß man, dass früher andere Begriffe eine sehr große Prominenz hatten und man hoffte, über sie den Radverkehr voranzubringen, was aber nicht der Fall war. Schauen wir einmal, ob es mit dem Stichwort Klimaschutz besser werden wird.

Eine Grundschwäche des Straßenverkehrsgesetzes ist es, dass in ihm bislang die Gleichbehandlung und die Sicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden nicht ausreichend gewährleistet werden. Zudem fehlen Regelungen zur Förderung der Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf den Umweltverbund sowie zum Schutz der Menschen vor Lärm und Schadstoffemissionen.

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Kfz-Verkehrs dürfen nicht länger die übergeordneten Zielsetzungen des Straßenverkehrsgesetzes sein. Gemeinwohl, Verkehrssicherheit, Klimaschutz und eine gesunde, nachhaltige Stadtentwicklung müssen dort ebenfalls Eingang finden. Das Straßenverkehrsgesetz muss, kurz gesagt, die Verkehrswende künftig unterstützen. Daher sollte der Bund ein zeitgemäßes Straßenverkehrsgesetz initiieren, in dem für die Verkehrswende wichtige, übergeordnete Ziele verankert werden.

Ich erwähne das hier deshalb, weil es gut verdeutlicht, in welche Richtung sich das Management einer das Fahrrad integrierenden Verkehrswende auch auf der Landesebene entwickeln muss,

und weil das Land Hessen über den Bundesrat sicherlich Einfluss auf den Inhalt dieses Gesetzes haben wird.

Unabhängig davon ist zu sagen, dass es schon jetzt möglich wäre, z. B. die Vision Zero – Keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr mehr! – anzustreben, ohne auf eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes zu warten. Diese Vision sollte eine wichtige Zielsetzung eines Verkehrssystems sein, das so gestaltet ist, dass es menschliche Fehler nach Möglichkeit ausgleicht und auch Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schützt, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Die Infrastruktur sollte nach Möglichkeit so sein, dass sie von Menschen jeden Alters als sicher und komfortabel empfunden werden kann. In diese Richtung zielt das sehr gute – wie ich finde – hessische Verkehrssicherheitskonzept. Das unter Federführung des Verkehrsministeriums erarbeitete Konzept, an dem auch der ADFC und der FUSS e. V. mitgewirkt haben, befindet sich seit etlichen Monaten in der Finalisierungsphase, wie es heißt. Daher hoffen wir natürlich auf eine baldige Beschlussfassung. Das hessische Verkehrssicherheitskonzept geht in die absolut richtige Richtung.

Im Straßenverkehrsgesetz sollte eine Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs erfolgen. Auch eine nachhaltige Verkehrs-, Stadt- und Siedlungsentwicklung im Sinne des Verkehrs hat etwas damit zu tun. Verkehr hat viel mit Psychologie, mit Beharrungsvermögen, mit Beharrungskräften in jeder einzelnen Person – darauf gehe ich jetzt nicht näher ein – zu tun, aber auch mit der Siedlungsentwicklung. Das sollte in dieses Gesetz Eingang finden, damit Verkehrsflächen gerechter verteilt werden können, z. B. durch die bevorzugte Einrichtung von Radwegen und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung.

Es sollte auch eine Experimentierklausel aufgenommen werden. Mit ihr könnten nämlich innovative Ideen schneller als bislang ausprobiert werden.

Folie: „Tempo 30 innerorts etablieren“

Bereits vor einer Neufassung des Straßenverkehrsgesetzes sollten zwei wichtige Änderungen der StVO erfolgen: Erstens. Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit mit Ausnahmen für Hauptverkehrsstraßen dann, wenn es dort sichere Radverkehrsführungen gibt.

Zweitens. Damit das Radfahren auch außerorts sicherer, d. h. attraktiver und anziehender wird, muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Landesstraßen ohne Radwege an der Straße oder nahe der Straße auf 70 km/h beschränkt werden.

Eine grundlegende Voraussetzung für das „Fahrradland Deutschland 2030“ im Sinne der Bundesregierung ist die Schaffung von nutzerfreundlichen Radwegenetzen, also von zusammengeführten Radwegen. Die Umsetzung dieser Gemeinschaftsaufgabe bedarf einer Kraftanstrengung von Bund, Ländern und Kommunen. Mit der bisherigen Förderungs- und Finanzierungssystematik, welche die Radverkehrsförderung vor allem den Kommunen überlässt und als freiwillige Aufgabe einordnet, wird es eine Verkehrswende nicht geben. Sie wird nur dann gelingen, wenn Bund

und Länder enger zusammenarbeiten, wenn deutlich mehr Finanzmittel, Personalressourcen und Know-how bereitstellen und wenn die Kommunen umfassend beim Ausbau und Erhalt der Radwegenetze vor Ort unterstützt werden.

Die aktuellen Förderprogramme des Bundes – es gibt eine ganze Reihe davon, das Land Hessen nutzt sie und verteilt das Geld weiter – im Rahmen des Klimaschutzprogramms sind sehr gute Anschubfinanzierungen. Sie müssen aber finanziell verstärkt und verstetigt werden. Wir denken hier an eine gesetzliche Regelfinanzierung für die Radverkehrsinfrastruktur durch den Bund, ähnlich der Mischfinanzierung im ÖPNV, sowie an einen eigenständigen Finanzierungsrahmen, der bis 2030 mit einem jährlichen Budget von 850 Millionen € ausgestattet wird. Ich weiß gar nicht, ob das wenig oder viel Geld ist; seit der Finanzkrise und den vielen Milliarden Euro, die damals ausgegeben wurden, ist das schwer zu sagen, aber 850 Millionen € sind auf der Bundesebene nicht viel Geld. Dies entspricht übrigens einem Betrag von 10 € pro Einwohner im Jahr; damit würde der Bund ein Drittel des jährlichen Finanzbedarfs für den Radverkehr übernehmen, den der Bund im nationalen Radverkehrsplan „Fahrradland Deutschland“ selber mit 30 € pro Einwohner und Jahr beziffert hat.

Folie: „Sicherung der notwendigen Finanzierung“

Ich habe hier aufgeführt, wofür das Geld verausgabt werden soll. Wichtige Posten sind die Finanzierung von Radwegenetzen und sicheren Kreuzungen sowie von Radschnellwegen in Metropolregionen. Sie wissen vielleicht, dass wir in Hessen gerade einmal – wenn überhaupt –, Radschnellwege mit einer Länge von insgesamt 10 km haben. In anderen Bundesländern sieht es auch nicht besser aus. Wir haben in Hessen Pläne für Radschnellwege mit einer Länge von über 200 km, die mit Zahlen und Prognosen unterlegt sind. Auch diese Lücke ist also breit und tief. Mit der Radschnellwegeförderung, der Finanzierung des Ausbaus und des Erhalts von Radwegen an Bundesstraßen, von Fahrradparkhäusern und Radstationen an Bahnhöfen usw. kommt man auf einen Finanzbedarf bis 2030 pro Jahr von 850 Millionen €.

Ein sehr wichtiger Punkt ist – das sagt Minister Al-Wazir zu Recht –, dass es am Geld nicht scheitert. Die Anträge, die hierzu eingereicht werden, werden auch bedient. Viele Kommunen haben aber Riesenprobleme, diese Möglichkeiten – was kann man alles und zu welchen Bedingungen beantragen? – zu nutzen und die Anträge zu bearbeiten. Das ist für Kommunen mit wenigen Einwohnern sehr schwierig, z. B. für Groß-Gerau, wo ich wohne; diese Kommunen sind damit einfach überfordert. Sie haben kein Personal, das sich damit beschäftigen kann. Kein Personal bedeutet, sie werden beim Abrufen der Mittel benachteiligt. Es gibt aber – laut Minister – offenbar genügend Geld.

Das ist sicherlich so, aber das Tempo des Ausbaus ist extrem langsam. Ein Beispiel: Am Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt, ein wenig mehr als 30 km, wird schon länger als fünf Jahre gearbeitet, aber es sind weniger als 10 km Radschnellweg gebaut worden. Bei den anderen elf oder zwölf Radschnellwegen wurde mit dem Bau noch gar nicht begonnen. Wie soll man da ein Netz aufbauen? Wie soll man da die Pendler auf Radschnellwege schaffen oder ihnen ein Angebot machen, wenn es so „schnell“ vorangeht?

Das ist aber nicht nur auf das Fahrrad bezogen so. Denken wir an die Regionaltangente West in Südhessen, die seit mehr als 20 Jahren in Planung ist: Da ist noch kein einziger Schienenmeter gebaut worden, da ist kein einziger neuer Bahnhof errichtet worden. Wenn man mit seiner Infrastruktur so schlecht umgeht, so wenig Tempo vorlegt und so wenige Möglichkeiten aufzeigt, dann wird es schwierig. Wir haben im Mai eine Veranstaltung durchgeführt, die im Internet dokumentiert ist, in der es darum ging, wie man Planungen beschleunigen kann. Alle sind relativ ratlos, aber das ist eine Aufgabe, die unbedingt gelöst werden muss. – Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Sanden. – Ich habe bewusst nicht auf die Zeit hingewiesen, zum einen deshalb, weil der Radverkehr wichtig ist, zum anderen weil Sie nur noch zwei Folien hatten. – Vielen Dank für Ihren Vortrag.

Wollen wir eine Fragerunde machen oder erst noch den zweiten Vortrag hören? – Dann machen wir das zusammen. Ich darf Herrn Alexander Breit nach vorne bitten. Er ist vom Stadtplanungsamt Frankfurt am Main. Er ist im Moment ehrenamtlich beim Radentscheid Frankfurt und bei Transition Town Frankfurt am Main e. V. aktiv. Er hat einen BSc in Stadtplanung und einen MSc in Sustainable Urbanism.

Herr **Breit:** Ich arbeite zwar im Stadtplanungsamt Frankfurt, bin heute aber als Vertreter des Radentscheids Frankfurt hier. – Vielen Dank für die Einladung. Vielen Dank dafür, dass ich unsere Initiative hier vorstellen darf.

Der Radentscheid Frankfurt ist eine bürgerschaftliche Initiative aus Frankfurt am Main. Wir sind angetreten, um die Radinfrastruktur in Frankfurt zu verbessern, und haben zu diesem Zweck im Sommer 2018 40.000 Unterschriften für bessere Radwege in Frankfurt gesammelt, eigentlich mit dem Ziel, dadurch einen Bürgerentscheid auszulösen, also eine tatsächliche Abstimmung. Es ist dann etwas anders gekommen. Es ist dazu gekommen, dass wir mit der Stadt ein Maßnahmenpaket direkt ausgehandelt haben, das jetzt sukzessive umgesetzt wird und dessen Umsetzung wir zurzeit und weiterhin betreuen.

Ich muss mit einem kleinen Geständnis beginnen. Ich finde Autos tatsächlich gar nicht so schlecht. Ich finde Autos eigentlich super praktisch. Ich freue mich, wenn ich einmal etwas aus dem Gartencenter brauche oder im Falle eines Umzugs, wenn ich die Möglichkeit habe, auf Autos zurückzugreifen, z. B. einen Transporter, abhängig vom Anlass, zu mieten – auf diese Möglichkeit also dann zurückgreifen zu können, wenn ich sie wirklich brauche oder wenn es praktisch ist. Ich mag es, eine Wahlfreiheit, Optionen zu haben. Das ist auch der Titel dieser Veranstaltung. Sie wollen einen multioptionalen Umweltverbund managen; das Auto ist davon ein Teil. Die falsche Prioritätensetzung der Politik schränkt aber eben diese Wahlfreiheit häufig ein. Sie führt dazu, dass Menschen eben doch das Auto nehmen müssen.

Präsentation Herr Breit siehe Anlage – Folie: „Der Schlüssel zu grenzenloser Freiheit“

Ich finde es interessant, dass die Autowerbung häufig mit dem Begriff Freiheit, mit dieser Option arbeitet. Hier sehen Sie ein Beispiel. Wenn man sich den Bildhintergrund anschaut – das finde ich sehr bezeichnend –: Er wirkt eher wie aus einem postapokalyptischen Film als aus einer Stadt, in der Sie und ich leben, komplett befreit von Menschen, befreit von Autos. Die Realität sieht aber nicht wirklich anders aus, und daher frage ich Sie: Ist das Freiheit, ist das wirklich das, was wir wollen? Ich glaube, nein. Ich denke, Autos sind als Technologie super – hoffentlich bald mit einem anderen Antrieb ausgestattet, nämlich elektrisch –, aber diese Technologie ist so, wie sie gerade im motorisierten Individualverkehr eingesetzt wird – in den meisten dieser Autos sitzt nur eine Person –, veraltet, ineffizient und gefährlich.

Folie: „Freiheit!“

Ich bin Vertreter des Radentscheids Frankfurt. Ich trete für den Radverkehr ein, als Option, als wichtigen Baustein dieses Umweltverbundes, denn ich glaube, dass das Fahrrad diese Freiheit garantiert, insbesondere für Kinder, für die es ganz, ganz wichtig ist, dass sie sich selbstständig in der Stadt fortbewegen können. Das geht natürlich nicht mit dem Auto. Sie sehen hier ein Foto von einer Veranstaltung, die wir regelmäßig durchführen, eine sogenannte „Kidical Mass“, eine Fahrrad-Demo für und mit Kindern, um auf genau dieses Problem aufmerksam zu machen.

Herr Sanden hat schon ganz viele Vorteile des Fahrrads genannt: kein Lärm, keine Abgase. Ich finde, für den Radverkehr ist Folgendes besonders signifikant: Sie müssen „nur“ die Infrastruktur bauen. Sie müssen keine Fahrpläne koordinieren, Sie brauchen keine App, Sie brauchen kein Personal, sondern Sie müssen einfach nur den Weg bauen, und dann nutzen ihn die Leute auch. Das Potenzial des Fahrrads wird häufig, gerade auch im ländlichen Raum, unterschätzt. Ich glaube, da ist noch viel Luft nach oben. Das Rad ist deutlich häufiger eine Option, als man denkt.

Folie: „1 Kilometer Pop-up-Radweg“

Hinzu kommt: Die Radverkehrsinfrastruktur ist wundervoll günstig. Als Beispiel, zur Einordnung: Berlin hat in der Corona-Zeit ganz viele Pop-up-Radwege gebaut, also mit sehr einfachen Mitteln – nur ein bisschen Farbe und ein paar Plastikpoller – eine neue Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Das kostet um die 10.000 € pro Kilometer. Das ist zwar nicht nichts, aber im Vergleich zu anderer Verkehrsinfrastruktur, wie Sie sicherlich am besten wissen, ein Spottpreis. 10.000 € für 1 km Infrastruktur sind ein hervorragender Preis. Diese Pop-up-Radwege bieten selbstverständlich nur einen relativ geringen Standard, aber es geht erst einmal darum, schnell viel auf die Straße zu bringen, und dafür ist das ein sehr guter Ansatz.

Folie: „1 Kfz-Stellplatz – 10 Fahrradstellplätze“

Der Radverkehr ist auch unfassbar platzeffizient. Nur kurz zur Einordnung: Ein Kfz-Stellplatz bietet Platz für zehn Fahrradstellplätze – eine Verbesserung um den Faktor 10. Wo bekommen Sie sonst einen so einfachen und so guten Wirkfaktor her, als wenn Sie die Stellplätze so umgestalten?

Folie: „26,3 % der Frankfurter Haushalte haben kein Auto“

Hinzu kommt ein Aspekt, den ich sehr wichtig finde. Wir reden viel über Geld. Das ist auch beim ÖPNV immer ein Thema; die Tickets sind zu teuer. Aber auch der Autoverkehr ist teuer. Der Unterhalt für einen durchschnittlichen Kleinwagen kostet zwischen 200 und 400 € im Monat. Das heißt, Radverkehrspolitik ist auch Sozialpolitik, weil Sie dadurch die Leute vom Auto unabhängig machen. Sie erreichen dadurch, dass die Leute kein Geld mehr für das Auto ausgeben müssen.

Hinzu kommt: Autobesitz korreliert ganz stark mit dem Einkommen. Gerade einkommensschwächere Haushalte haben mit höherer Wahrscheinlichkeit kein Auto. In Frankfurt hat über ein Viertel aller Haushalte kein eigenes Auto und kommt ganz offensichtlich ohne Auto klar. Ich weiß, Frankfurt ist eine Großstadt, ich bin aber sicher, wenn Sie einmal in Ihren Heimatgemeinden schauen, wie hoch dort der Anteil der Haushalte ist, die kein Auto haben, dann werden Sie überrascht sein, dass der Anteil höher ist, als Sie denken.

Folie: „Bicycles modal share of trips according to age-class“

Hinzu kommt: Alle können Fahrrad fahren. Sie sehen hier eine Statistik aus den Niederlanden. Da ist der Modal-split aufgetragen, also der Radverkehrsanteil an allen Wegen, aufgeschlüsselt nach Altersklassen. Wir hören häufig, alte Menschen seien auf das Auto angewiesen, sie könnten nicht mehr Radfahren. Das stimmt nicht. Wenn die Infrastruktur stimmt, wie in den Niederlanden, dann steigt sogar der Radverkehrsanteil, je älter die Menschen sind. Sie sehen bei den Minderjährigen ein sehr hoher Anteil – das ist selbstverständlich, man hat noch keinen Führerschein –, dann sinkt der Anteil, aber ab dem Lebensalter von 30 Jahren steigt der Radverkehrsanteil konstant. Das hängt auch damit zusammen, dass die durchschnittliche Wegelänge häufig überschätzt wird. Herr Sanden hat es gerade gesagt: Die meisten Wegstrecken sind nur 5 bis 10 km lang. Wenn Sie ein bisschen im Training sind, schaffen Sie das auch mit dem Fahrrad. Gerade jetzt, mit dem Aufkommen von E-Bikes, sind 10 km kein Problem mehr, auch nicht für untrainierte Menschen.

Folie: „47 % der Radfahrenden fühlen sich unsicher im Straßenverkehr“

Warum fahren die Leute dann nicht Fahrrad? – Weil die Infrastruktur schlecht ist. 47 % der Radfahrenden fühlen sich im Straßenverkehr unsicher. Ich bin heute vom Bahnhof Wiesbaden-Ost mit dem Fahrrad hierher gefahren – die S-Bahn fährt ja nicht bis zum Hauptbahnhof durch –: Es macht keinen Spaß, wenn man im Mischverkehr mitschwimmen muss, wenn man auf dem Schutzstreifen fährt und die Leute überholen einen mit viel zu wenig Abstand.

Die Musterlösung, die das Land Hessen verabschiedet hat, geht zwar in die richtige Richtung, aber die Infrastruktur auf der Straße fehlt häufig noch. Da gibt es aus meiner Sicht nur zwei Möglichkeiten: Entweder schaffen Sie eine bauliche Trennung, bauen Sie einen Radweg, der vom Kfz-Verkehr baulich abgetrennt ist, oder Sie gestalten die Straße so, dass die Geschwindigkeit konsequent reduziert wird. Das sind die beiden Möglichkeiten. Anders geht es meiner Meinung nach nicht; anders gibt es keine sichere Infrastruktur. Das geht in der Stadt – dort müssen Sie

häufig Platz wegnehmen, ganze Fahrspuren oder Parkplätze –, das geht aber auch auf dem Land. Das geht auch an Straßen, für die Sie die Baulast tragen.

Folie: „Radweg Friedberger Landstraße“

Sonst bekommt man Ergebnisse, wie Sie auf diesem Bild sehen. Das ist ein aktuelles Beispiel aus Frankfurt: das Ende des Fahrradwegs auf der Friedberger Landstraße. Das war eines der Radentscheidprojekte: Ein neuer Fahrradweg mit einem relativ hohen Ausbaustandard, breit, rot markiert und mit einer durchgezogenen Linie – der Streifen darf nicht befahren werden –; er hat zwar noch keine bauliche Trennung, aber das ist langfristig vorgesehen. Warum endet der Streifen an der Stelle? – Der politische Wille fehlte, ihn weiterzuführen, weil sich dort Parkplätze befinden.

Zwei Folien: „Ich fühle mich sicher“

Das finde ich sehr schade, denn diese Umbaumaßnahme hat massive positive Auswirkungen. Wir hatten das Glück, dass eine studentische Gruppe der Goethe-Universität eine postalische Befragung der Anwohnerinnen und Anwohner entlang dieses umgestalteten Abschnitts der Friedberger Landstraße durchgeführt hat, und zwar vor und nach dem Umbau. Ich möchte einige Ergebnisse der Befragung vorstellen.

Das, was ich gerade angesprochen habe – 47 % der Radfahrenden fühlen sich im Straßenverkehr unsicher –, sieht mit der richtigen Infrastruktur auf einmal ganz anders aus. Die Frage lautete: Wie sehr stimmen die Leute der Aussage: „Ich fühle mich sicher“ zu? – Vor der Maßnahme haben nur 7 % der Leute gesagt: „Ich stimme zu“ oder „Ich stimme eher zu“. – Der Anteil der Zustimmenden springt nach der Maßnahme auf fast 80 %. Das ist ein unglaublicher Sprung im Sicherheitsempfinden der Leute.

Das äußert sich tatsächlich auch bezüglich der Nutzung der Verkehrsmittel. Denn auf die Frage: „Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten bei der Nutzung der folgenden Verkehrsmittel auf der Friedberger Landstraße nach den Umbaumaßnahmen verändert?“ haben rund ein Drittel der Befragten angegeben, sie nutzen nach der Umgestaltung das Fahrrad öfter. Aber selbst beim Fußverkehr sehen Sie, dass es einen Zuwachs gab, obwohl der Fußverkehr noch nicht einmal eine entsprechende Infrastruktur bekommen hat. Der hat nur „bekommen“, dass der Abstand zwischen dem Bürgersteig und dem Kfz-Verkehr gewachsen ist dadurch, dass da jetzt ein Fahrradweg ist, wo früher eine Autospur war.

Folie: „Lebensqualität insgesamt“

In dieser Studie wurde auch der Index „Lebensqualität“ ermittelt. Die Lebensqualität sollte auf einer Skala zwischen 1 – hervorragend – und 5 –schlecht – angegeben werden. In den Index „Lebensqualität“ wurden die Sachen, die ich gerade vorgestellt habe, einbezogen, aber auch andere Aspekte, die tatsächlich auf die Anwohnenden zielen: die Aufenthaltsqualität, das Empfinden des Lärms, und das Empfinden der Luftqualität und das allgemeine Sicherheitsempfinden. Sie sehen in der Tabelle, dass die Lebensqualität insgesamt um 0,45 Punkte – auf einer Skala von 1

bis 5 – gestiegen ist. Noch wichtiger finde ich aber das Ergebnis, das herauskommt, wenn man zwischen Autofahrern und Autofahrerinnen, Nichtautofahrerinnen und Nichtautofahrern bzw. Radfahrerinnen und Radfahrern sowie Nichtradfahrerinnen und Nichtradfahrern differenziert: Über alle Kategorien hinweg ist die Lebensqualität in der Wahrnehmung der Anwohnerinnen und Anwohner gestiegen. Es sind also nicht nur die Radfahrenden, die von den Umbaumaßnahmen profitieren, sondern alle Menschen, die diese Straße nutzen, insbesondere die Leute, die dort wohnen.

Folie: „Straße ist Lebensraum, nicht Verkehrsraum“

Das führt mich zu dem nächsten Punkt, der uns sehr wichtig ist – es ist schon ein bisschen angeklungen –: Multioptionaler Radverkehr darf niemals zulasten von Fußverkehr oder des ÖPNV gehen. Dazu gehört auch: Ich finde, die Straße als Verkehrsraum ist eine zu enge Wahrnehmung dessen, was eine Straße ist und sein kann. Straße ist Lebensraum und nicht nur Verkehrsraum. Wir vom Frankfurter Radentscheid treten auch dafür ein.

Zwei Folien: „Frankfurter Fahrradstraße“

Wir setzen uns für baulich getrennte Radwege an Hauptverkehrsstraßen ein, wie ich das am Beispiel Friedberger Landstraße gerade erläutert habe. Wir haben aber auch ein Modell erarbeitet, wie eine solche Umgestaltung von Geschäfts- und Nebenstraßen aussehen kann. Wir haben sie die „Frankfurter Fahrradstraße“ genannt. Das soll Sie aber nicht daran hindern, das Modell auch für Ihre Kommunen zu kopieren.

Der Hauptbestandteil dieses Konzepts ist die Ausweisung der Straße als Fahrradstraße, damit die Geschwindigkeit im Verkehr reduziert und der Radverkehr im fließenden Verkehr bevorzugt wird. Solche Straßen – in Frankfurt z. B. die Berger Straße und die Schweizer Straße – sind häufig dadurch geprägt, dass die Seitenräume durch Parkplätze blockiert und belegt sind. Dieser Raum muss und soll nach diesem Konzept umgewidmet werden – hin zu anderen Nutzungen. Nach wie vor soll es noch Parkplätze geben, aber Kurzzeitparkplätze, damit die Kundinnen und Kunden der Cafés, der Geschäfte schnell einen Parkplatz finden, einkaufen gehen und dann direkt wieder wegfahren, dass die Parkplätze also nicht dauerhaft blockiert werden. Es sind auch Lieferzonen für den Geschäftsverkehr vorgesehen, der in diesem Konzept immer mitgedacht wird. Die Gewerbetreibenden sollen unter dem Konzept nicht leiden. Die Gewerbetreibenden profitieren sogar von diesem Konzept. Wir kennen viele Studien über ähnliche Umgestaltungsmaßnahmen, die zeigen, dass die Umsätze im Einzelhandel, im Gewerbe nach dem Umbau gestiegen sind.

Der Rad- und neuerdings auch der Scooter-Verkehr kann durch ein solches Konzept geordnet werden, weil für beide Verkehrsmittel Abstellanlagen im öffentlichen Raum geschaffen werden, sodass die Scooter und die Fahrräder nicht mehr ungeordnet auf dem Bürgersteig geparkt werden müssen.

Außerdem bekommen man Platz für Aufenthaltsqualitäten, für Nutzungen in Form von Grünflächen, Bäumen, Pflanzkästen, Spielplätzen, Spielmöglichkeiten, für die Außengastronomie von

Cafés und Restaurants und für Bänke – wir haben es schon angesprochen –, ein wichtiger Bestandteil für den Fußverkehr, gerade für ältere Menschen, dass man zwischendurch eine kurze Pause machen kann.

Ich glaube, das ist ein Konzept nicht nur für Frankfurt, sondern das funktioniert gerade auch in kleineren Städten. Wir haben aktuell die erste richtige Maßnahme dieser Art in Frankfurt, für den Oeder Weg, die in diese Richtung geht. Darüber wird aktuell politisch noch diskutiert, aber wir hoffen, dass, sobald das umgesetzt wird und die Leute merken, wie sehr alle Nutzergruppen davon profitieren, dann auch die folgenden Maßnahmen in gleicher Weise umgesetzt werden und erhalten bleiben.

Wenn man sich eine solche Straße im Schnitt anschaut – nicht nur von weit weg in der Draufsicht –, wird vielleicht ein bisschen deutlich, wie sehr sie gleich ganz anders anmutet. Es ist nicht mehr nur der Autoverkehr, der schnell vorbeifährt, und nebendran sind nicht nur Parkplätze, die die ganze Zeit besetzt sind, sondern es entsteht ein anders genutzter Raum: Er ist nicht mehr nur Verkehrsraum, Raum für einen entspannten, entschleunigten Verkehr auf der Straße, sondern die Seitenräume sind für andere Nutzungen geöffnet, zum sich dort Aufhalten und für Grünflächen.

Wie gesagt, ich glaube, wir kommen nicht umhin, die Straßen so zu gestalten. Der einzige Weg, den es gibt, ist, die Fläche, die bisher für das Auto, für den MIV, genutzt wird, umzuwidmen und andere Nutzungen vorzusehen.

Folie: „Horror-Unfall in Frankfurt“

Wir müssen den Umfang des Autoverkehrs reduzieren, und wir müssen die erlaubten Geschwindigkeiten reduzieren, denn es passieren leider immer noch sehr häufig schlimme Dinge. Wir haben heute schon viel über die Konflikte zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr gehört. Ich glaube, die relevante Konfliktlinie verläuft zwischen dem Autoverkehr und allen anderen Verkehren. Die Konflikte zwischen dem Radverkehr und dem Fußverkehr sind nur dem geschuldet, dass aktuell dem Autoverkehr ein exorbitant hoher Flächenanteil im öffentlichen Raum zugesprochen wird, sodass sich der restliche Verkehr um die verbliebenen paar Flächenschnipsel kloppen muss. Selbstverständlich kommt es dann zu Konflikten, und das ist natürlich schlecht. Das ist aber dem Autoverkehr und dem Platz für den Autoverkehr geschuldet. Der Autoverkehr ist das Problem. Er muss reduziert werden – über eine aktive Umverteilung des Platzes auf der Straße.

Folie: „Radentscheide“

Ich denke, diese Art der Verkehrswende ist auch öffentlich gewollt. Wir haben in Frankfurt 40.000 Unterschriften gesammelt. Sie haben inzwischen im ganzen Bundesland fünf Radentscheide: in Frankfurt, Darmstadt, Kassel, Offenbach und inzwischen in Groß-Gerau. Bisher ist diese Bewegung zwar auf die größeren Städte konzentriert, aber auch in der Fläche, in den kleineren Gemeinden, kommt das Thema Stück für Stück auf.

Ich nehme in Frankfurt auch wahr, dass wir inzwischen mehrere Bürgerinitiativen haben, die das auf einer kleineren räumlichen Ebene anpacken, die für sich in Anspruch nehmen, die Straße vor ihrer Tür umzugestalten, sie zumindest für ein paar Tage im Jahr zu einer Spielstraße zu machen, die Straße wieder „in Besitz zu nehmen“, sie einer anderen Nutzung zuzuführen. Das geschieht zwar auf einer sehr kleinräumigen Ebene, aber die Straße wird auf diese Weise als Lebensraum wiederentdeckt.

Folie: „Gesamte Stimmen: Landtagswahl Hessen 2018“

Diese Initiativen schlagen sich aber auch in Zahlen nieder. Ich habe Ihnen, um das einordnen zu können, die Ergebnisse in Frankfurt zur Landtagswahl 2018 und, im Maßstab dazu, uns mit unseren 40.000 Unterschriften dargestellt. Wir sind in diesem Vergleich zwar nicht die größte Fraktion, wir sind aber auch nicht ganz klein. Wir haben schon, wie ich glaube, eine deutliche Marke gesetzt, die auch in der Kommunalpolitik wahrgenommen wird und aufgrund derer wir in der Lage waren, unsere Forderungen in der Kommunalpolitik durchzusetzen. Diese Forderungen werden jetzt umgesetzt.

Folie: „Verkehrswende Hessen“

Sie haben es wahrscheinlich schon mitbekommen – es ist heute auch schon gesagt worden –: Die Verkehrswende Hessen ist als neue Initiative aus meiner Sicht quasi die logische Fortschreibung der Radentscheide. Sie bezieht explizit alle Verkehrsmittel ein und bezieht sich auf das ganze Land Hessen. Bürgerbegehren sind nur ein bedingt geeignetes Instrument – das haben wir in Frankfurt gemerkt, wir werden sehen, wie die Verkehrswende Hessen ausgeht –, um sehr komplexe Fragestellungen, wie Mobilitätspolitik, wie Verkehrspolitik, umfassend zu behandeln. Es kann ja auch anders ausgehen, wie Sie hier in Wiesbaden bei der City-Bahn mitbekommen haben.

Wir Bürgerinnen und Bürger bedienen uns der Instrumente, die wir bekommen können. Wir glauben, dass an einer konsequenten Mobilitätswende, Verkehrswende kein Weg vorbeiführt, und wir nehmen wahr, dass es auf allen Politikebenen – kommunale Ebene, Landesebene und Bundesebene – immer noch zu langsam vorangeht. Deswegen bedienen wir uns eben auch des Instruments des Bürgerbegehrens, des Volksbegehrens, hier auf der Landesebene.

Von daher kann ich an Sie nur appellieren: Treten Sie mit uns, mit den Bürgerinitiativen in einen Dialog. Sie haben mich in den Ausschuss eingeladen; darüber freue ich mich sehr. Ich hoffe, Sie setzen unsere Forderungen um. – Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Breit. Das war in der Tat ein gelungener und guter Vortrag. Vielen Dank dafür.

Wir kommen zur Fragerunde.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Es ist immer klug, sich früh zu melden, dann ist man auch taktisch früh dran. – Ich fange mit einem Kompliment für beide Vorträge an. Dem Herrn Sanden höre ich immer ausgesprochen gerne zu, auch wenn ich seine Auffassung – wir waren heute die einladende Fraktion – natürlich nicht zu 100 % teile, was Tempo 30 in der Innenstadt generell angeht. Aber ich habe schon Zwischentöne herausgehört, dass es an Hauptverkehrsstraßen Ausnahmemöglichkeiten gibt, wenn es einen abgetrennten Radweg gibt usw.

Ich will auf das Thema eingehen, das ich besonders spannend finde, und welches der letzte Redner noch einmal aufgeworfen hat, nämlich die Frage nach dem Verhältnis von Rad und Auto in den Innenstädten, also dort, wo wir nicht einfach zusätzlich einen Radweg bauen können, sondern den vorhandenen Straßenraum irgendwie verteilen, im Zweifel neu verteilen, müssen.

Wenn man die Auffassung vertritt, dass es im Verkehr natürlich Entwicklungen gibt und dass immer mehr Menschen das Rad nehmen, dann ist es sozusagen logisch, den Straßenraum neu zuzuweisen und bei einem erhöhten Fahrradaufkommen natürlich auch mehr Straßenraum zuzuweisen.

Die Frage ist nur, wo die Grenze zur Erziehung verläuft – nämlich, indem ich sage: Dann mache ich vorsorglich ein bisschen mehr. Damit wird der Autoverkehr unattraktiver; denn ich will ja eine Wende. Dann habe ich sozusagen einen starken Anreiz, und dann wird das schon eintreten, nach dem Motto: Wenn ich Straßen sähe, werde ich Verkehr ernten. Das gilt natürlich auch für den Radverkehr. – Wo würden Sie da – die Frage geht an beide – die Trennlinie ziehen? Wo ist sozusagen die Grenze erreicht? Zulasten des Autoverkehrs? Sie haben ihn ja immer noch in allen Folien drin; er ist ja nicht ganz weg.

Die zweite Frage ist die nach der sozialen Gerechtigkeit. Wenn ich als allererstes den ruhenden Verkehr herausnehme – was das Einfachste ist, das mildeste Mittel sozusagen –, die ganzen Langzeitparkplätze herausnehme, dann habe ich eine Verkehrsspur gewonnen. Wenn ich sozusagen den Straßenraum links und rechts nicht mit ständig parkenden Autos habe, habe ich eine ganze Menge an Straßenraum gewonnen. Aber ich habe natürlich eine Exklusivität für das Auto erreicht, weil diejenigen, die einen privaten Stellplatz haben – und die wird es nach wie vor geben; auch in Frankfurt – natürlich noch einmal stärker privilegiert sind gegenüber den Normalen, die eben in einem relativ verdichteten Raum mit Blockrandbebauung einen Stellpatz in der Öffentlichkeit suchen. Das wird in meinen Augen zu einer weiteren Exklusivität des Autos für bestimmte Gruppen führen. Da würde mich interessieren, wie Sie dazu stehen.

Abg. **Dirk Bamberger:** Ich versuche, meine Frage etwas kürzer zu fassen. – Erst einmal, Herr Sanden und Herr Breit, herzlichen Dank für die beiden Vorträge. Insbesondere fand ich den letzten Vortrag sehr engagiert und sehr eindrücklich. Ich habe allerdings das Thema, das wir uns für den heutigen Tag vorgenommen haben, in beiden Vorträgen ein bisschen vermisst. „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“: Wir haben uns ganz bewusst eine Struktur gege-

ben, bei der wir uns an Themenstellungen entlanghangeln wollen; und wir wollen eigentlich vermeiden, häufig wiederholend die gleichen Appelle entgegenzunehmen, denen wir uns eigentlich vollständig anschließen können.

Aber insbesondere an Herrn Breit geht meine Bitte, noch einmal etwas aus seiner Sicht zum Thema „Management eines multioptionalen Umweltverbundes“ zu sagen: Wie können wir die verschiedenen Verkehrsträger miteinander koppeln und so für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiv machen?

SV **Dr. Jutta Deffner:** Ich wollte mich auch für die zwei Vorträge bedanken. Ich habe an Herrn Norbert Sanden genau in der Hinsicht wie Herr Bamberger eine Frage. Ich würde es ein bisschen zuspitzen, nämlich auf das Leitbild: „Was wäre, wenn Deutschland im Jahr 2030 das Fahrradland wäre?“, aber vor allem in Bezug auf das Fahrrad als Schlüsselelement im multioptionalen System. Was sind die drei wichtigsten Punkte – darauf vielleicht ein bisschen zugespitzt?

Die zweite Frage richtet sich eher an Herrn Breit, aber gerne auch an beide. Sie haben gesagt: Die Leute fahren nicht Rad, weil die Infrastruktur schlecht ist. – Dem möchte ich gar nicht widersprechen, aber ich glaube, es ist durchaus so, dass wir weiterhin davon ausgehen – das gilt nicht nur für das Fahrradfahren, sondern bestimmt auch fürs Zufußgehen – – Ich glaube, wir haben auch die Praktiken des Fahrradfahrens nicht. Dahinter steckt sehr viel mehr als Infrastruktur. Ich würde sagen, dass da Kompetenz dazugehört. Ich meine jetzt nicht nur die Kompetenz, ein Fahrrad fahren zu können, sondern sich z. B. in einem multioptionalen System mit dem Fahrrad fortzubewegen. Da steckt eben sehr viel Infrastruktur drin, die Materialität, aber da steckt auch Bedeutung drin, also die Symbolik. Mich würde von Ihnen interessieren, ob Sie dem zustimmen, oder sehen Sie vor allem die Infrastruktur und sagen: In der Infrastruktur steckt auch ganz viel Symbolik?

Der **Vorsitzende:** Vielen Dank für die Fragen. – Bevor wir in die Antwortrunde einsteigen, von meiner Seite auch etwas. Wenn man sich einmal Kopenhagen angeschaut hat, hat man gesehen, dass die das schon ähnlich geschafft haben. Das muss man neidlos anerkennen, und es macht auch Spaß, dort Fahrrad, E-Scooter oder ähnliches zu fahren. Allerdings haben wir auch gehört, dass es Jahrzehnte gedauert hat, bis sie diesen Zustand nicht nur in dem Umbau, sondern auch in der Akzeptanz der Bevölkerung erreicht haben.

Jetzt hat Herr Sanden gesagt: Zehn Jahre; und es ist eigentlich auch gar nicht so viel, was man machen müsste, dann hätten wir in der Richtung etwas. – Ist das dann eine Übergangslösung, oder für wie realistisch halten Sie diesen Zeitraum, bis man das wirklich bei uns erreicht hätte? Denn ich glaube, die Akzeptanz ist ein ganz wichtiger Punkt.

Dann bitte ich um die Antworten zu den Fragen.

Herr **Sanden:** Herr Meysner, zunächst zu Ihrer Anmerkung. Der ADFC geht in seinen politischen Verlautbarungen davon aus, dass wenn sich Bund, Land und Kommunen sehr bemühen und den Vorschlägen des ADFC folgen würden – die sicherlich auf Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft basieren –, man dies ungefähr in acht Jahren schaffen könnte. Das ist die Auffassung des ADFC.

Meiner Meinung nach ist das Zweckoptimismus. Ich sehe absolut nicht, dass wir es bis zum Jahr 2030 schaffen werden, die Ziele des nationalen Drahtverkehrsplans – das ist ein großartiges Werk; da können Sie gerne reinschauen – zu erreichen. Da fehlen natürlich sehr viele Maßnahmen, die notwendig wären, das Ding überhaupt mit Leben zu erfüllen. Aber prinzipiell ist das sehr gut. Wenn es sehr schnell vorangehen wird – aber das sehe ich absolut nicht –, könnte man es schaffen. Der Landtag ist natürlich mit dafür verantwortlich, dies zu beschleunigen. Werden Sie es tun, dann wird das klappen, wenn nicht, dann nicht. Das ist meine realistische Ansicht.

Der ADFC versucht auch, die Koalitionsverhandlungen auf Bundesebene im Rahmen seiner bescheidenen Möglichkeiten zu beeinflussen, dass es eben in diese Richtung gehen soll. Mal sehen, was daraus werden wird.

Zu den Fragen von Frau Dr. Deffner. Radverkehr hat natürlich nicht nur etwas mit Infrastruktur zu tun. Infrastruktur ist sozusagen die materielle Basis. Aber dabei kann es nicht bleiben. Meines Erachtens ist die Infrastruktur gar nicht so schlecht, dass man da nur 11 % der Wege zurücklegt. Ich fahre ja auch Fahrrad auf der vorhandenen Infrastruktur. Das könnten andere auch tun. Das heißt natürlich, dass das psychologische Moment, das Moment der psychologischen Beharrung, dass man bestimmte Verhaltensmuster immer wieder wiederholt, dass man auch keinen Anlass sieht, das irgendwie zu ändern, eine Rolle spielt. Natürlich ist Infrastruktur auch Raumsymbolik.

Die Anmutung vieler Wege für den Radverkehr ist natürlich so, dass das Wege für irgendwelche ärmlichen marginalisierten Bevölkerungsschichten sind, die vielleicht nicht gepflegt werden, die eng sind usw. Diese Anmutung haben viele Radwege. Wenn man die symbolische Bedeutung aufnimmt, dann ist das natürlich ein Zeichen: Dieser Verkehr ist uns nichts wert. Das heißt, die Nutzer dieses Verkehrs sind auch ein bisschen minderwertig.

Wenn ich mir Teile des Frankfurter Hauptbahnhofs anschaue oder die Unterführung in meinen Heimatbahnhof in Dornheim, stelle ich fest, ist ein krasses, ein symbolisches Zeichen in den Raum geschrieben, dass die Leute, die da jeden Morgen zur Arbeit durchgehen, Lohnarbeitende sind, die halt zur Arbeit müssen. Okay, dann sollen sie durchgehen. – Natürlich fehlt da ein schönes Ambiente wie z. B. hier vollständig. Symbolisch wird damit ausgedrückt: Ihr seid nicht viel wert. – Es ist, glaube ich, ein riesen Fehler, zu denken, dass es nur um Infrastruktur geht. Es geht viel um Mentalitäten, Gewohnheiten und kulturelle Einflüsse. Dies muss man immer mitbedenken.

Zu der Grenze beim Zurückdrängen des Autoverkehrs und zu Stellplätze teurer machen – dies führe zu einer Exklusivität: Ja, das ist auf alle Fälle eine sehr bedenkenswerte Frage. Von unserer Seite aus, vonseiten des ADFC, sollte dieses Parkraummanagement, die Parkraumbewirtschaftung auch nach sozialen Gesichtspunkten erfolgen – theoretisch. Praktisch ist das aber kaum

machbar; denn wenn wir Dank des Parkraummanagements vor unserer ADFC-Landesgeschäftsstelle – – Meine Kolleginnen und Kollegen, die ab und zu auch mit dem Auto gekommen sind, müssen jetzt pro Tag – keine Ahnung – 16 € bezahlen. Das können oder wollen die sich nicht leisten. Der ADFC zahlt ihnen jetzt ein Jahresticket. Für dieses Problem ist wohl eine gute Lösung gefunden worden.

Ich selbst habe dafür keine Lösung. Ich glaube nicht, dass es möglich sein wird, diese sozial-ökologische Wende, die Klimaschutzziele ohne mehr oder weniger Halbzwangsmaßnahmen über den monetären Bereich oder über Ausschlüsse von bestimmten Bevölkerungsgruppen zu erreichen. Das ist ein riesen Problem. Würde ich mich nur in einem bestimmten urbanen Milieu bewegen, dann wäre das kein Problem. Aber für viele Menschen dürfte das nicht einfach sein. Von meiner Seite aus gibt es da keine Patentlösung. Es wird schwierig sein. Die Politik sollte sich gut überlegen, wie sie diese Problematik lösen kann, weil es notwendig ist, dass die Menschen freiwillig umsteigen – außer, es gibt extreme Zwangsmaßnahmen, die wahrscheinlich niemand will.

Ich bin relativ freiheitlich orientiert. Ich habe ein Missbehagen gegen diese Zwangsmaßnahmen. Auf der anderen Seite sehe ich nicht, wie man die Verkehrswende rein freiwillig erreichen will – nur mit Anreizen. Es muss Anreize geben. Diese Infrastruktur ist ein Anreiz. Schöne Bauwerke, eine schöne Fahrradbrücke über eine Autobahn, schön beleuchtet: Das hat eine symbolische Bedeutung, eine Aufwertung des Radverkehrs usw. Das ist alles wichtig, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass so etwas ohne Einschränkungen, die viele Menschen eben auch negativ, zumindest übergangsweise, erleben werden, möglich sein wird. Andere sehen das anders. Vielleicht sieht der nächste Sachverständige das ganz anders. Ich glaube, ehrlich gesagt, dass das auch eine Generationenfrage ist. Der ADFC ist gut beraten, jemanden ganz neuen und frischen als Geschäftsführer zu haben.

Herr **Breit:** Ich fange sozusagen andersherum an und antworte direkt auf die Frage, wie es mit der sozialen Gerechtigkeit aussieht, wann es auch in die Erziehung übergeht – den Begriff hatten Sie verwendet. Ich muss gestehen, dass ich die Prämisse der Frage eigentlich ablehne; denn dahinter steht die Annahme, dass gerade niemand erzogen wird und die aktuelle Verkehrsplanung irgendwie ominös neutral wäre. Das stimmt nicht. Jede Verkehrsplanung – egal wie sie gebaut wird – schafft Anreize für irgendwelche Verkehrsmittel. Jetzt sind die Anreize gerade so gesetzt, dass eben häufig der Autoverkehr bevorzugt wird; und weil es schon sehr lange so ist, nehmen das alle als den neutralen Status quo wahr. Wenn man daran jetzt etwas ändert, wäre das Erziehung.

Aber das sehe ich anders. Da muss ich sagen: Ich sehe es eigentlich als Ihre Aufgabe, als Aufgabe der Politik, Anreize zu setzen. Das ist meiner Meinung nach die originäre Aufgabe von Politik: gewünschtes Verhalten für die Gesellschaft, gutes Verhalten zu fördern und anderes Verhalten eben nicht. Darüber kann man sicherlich streiten, aber, wie gesagt, ich glaube, Sie kommen da nicht drum herum. Es gibt keine neutrale Verkehrsplanung. Wenn Sie Anreize setzen, dann müssen Sie Anreize für die Verkehrsmittel setzen, die keine Umweltschäden produzieren und die

keine gesundheitlichen, negativen Auswirkungen auf die Leute haben. An Hauptverkehrsstraßen sterben Leute fünf Jahre früher. Das ist quasi mein Ausgangspunkt, und deswegen sage ich: Ich lehne die Prämisse ab.

(Zuruf Abg. Dr. Stefan Naas)

– Die Grenze? Na ja, ich glaube, es gibt keine Grenze; denn jede Verkehrsplanung ist Erziehung.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Alle Autos aus der Innenstadt?)

– Nein, auf keinen Fall. Wo genau, darüber kann man sicherlich verhandeln. Schauen Sie sich das Bild von dieser Frankfurter Fahrradstraße an, das ich gezeigt habe. Ich glaube, das ist ein gutes Verhältnis der Raumaufteilung. Es gibt immer noch Platz für Autos, die Parkplätze sind eben gemanaged, der Raum ist aber anders verteilt. Autos sind immer noch willkommen, aber in einem wesentlich geringeren Anteil als heute. Ich halte die autofreie Innenstadt, die teilweise auch gefordert wird, für nicht zielführend. Ich glaube, Autos sollten immer noch auf allen Straßen zugelassen sein, aber eben nicht mehr in dem Maße, wie es aktuell der Fall ist.

Zu der Frage nach der sozialen Gerechtigkeit, wenn man die kostenlosen Stellplätze wegnimmt. Ich muss gestehen: Ich finde es ungerecht, dass aktuell der Staat oder die öffentliche Hand einigen wenigen Menschen erlaubt, ihr Privateigentum kostenlos im öffentlichen Raum zu lagern. Parkplätze kosten auch Unterhalt. Mit dem Platz könnte man viele andere, sinnvolle Dinge anstellen. Das habe ich erläutert. Das ist, glaube ich, das Ungerechte.

Natürlich ist es so, dass wenn ich den Leuten den Parkplatz wegnehme, die erst einmal gelackmeiert sind. Natürlich muss man Alternativen schaffen. Aber ich halte, wie gesagt, die aktuelle Situation für schlecht und für ungerecht. Nur weil es jetzt schon lange so war, kann man diese Ungerechtigkeit nicht erhalten, sondern wir müssen es anpacken und eben Alternativen schaffen.

Dann gab es die Frage nach dem multioptionalen Umweltverbund und wo die Verbindung herkommt. Das stimmt, darauf bin ich in meinem Vortrag nicht so eingegangen. Dann muss ich aber auch fragen – Sie haben, glaube ich, gesagt, Sie hätten es so aufgesetzt, dass sich nicht so viel wiederholt –: Wenn alle immer das Gleiche sagen und das übereinstimmt: Wo sind denn dann die Radwege? Um auf Ihre Frage zu antworten: Die Verbindung muss natürlich mit dem ÖPNV erfolgen. Ich glaube, es wurde schon erläutert: Radverkehr ist die Lösung oder ist ein guter Bestandteil, um die erste und letzte Meile zu machen. Dazu gehören natürlich gut ausgebaute Abstellanlagen an Bahnhöfen, die entsprechend gestaltet sind. Wer das Radparkhaus in Frankfurt kennt: Das ist verschämt, versteckt, hinten; da muss man schon sehr genau wissen, wo das ist. Das kann es natürlich nicht sein. Das gilt aber eben auch nicht nur für die Hauptbahnhöfe, sondern natürlich auch für alle anderen Haltepunkte.

Das gilt auch für den Ausbau von Mitnahmemöglichkeiten. Was z. B. sehr helfen würde, wäre die Möglichkeit, auch in Bussen Fahrräder mitzunehmen. Natürlich geht das nicht in dem Umfang wie in Zügen, aber auch da gibt es Möglichkeiten, dass sie vorne oder hinten ein einfaches Gestell

dranhängen. Dann hat man da drei Fahrräder dran, und schon geht das. Ich kenne z. B. in Oberursel eine schöne Buslinie. Der Bus fährt auf den Feldberg hoch, und dann stellen die Leute ihre Mountainbikes auf den Anhänger. Diese Verknüpfung geht auch: dass man sein Fahrzeug mitnehmen kann oder eben an den Haltepunkten sicher abstellen kann.

Ich glaube, zu den Symbolen muss ich nichts ergänzen; das hat Herr Sanden schon ganz gut erläutert. Aber Sie hatten noch gefragt: Es dauert Jahrzehnte; wie lange dauert es denn jetzt wirklich? – Das weiß ich auch nicht. Ich glaube, das ist auch eine Frage des politischen Willens. Ich kann nur aus der eigenen Anschauung berichten. Als wir mit unserer Arbeit in Frankfurt angefangen haben, wurden wir von der Öffentlichkeit und auch von der Kommunalpolitik total belächelt: Das klappt ja eh nicht; das wird niemand unterschreiben; es wird alles nichts. – Dann haben wir angefangen, und es wurde insbesondere über das Beispiel, das ich gezeigt habe, über die Friedberger Landstraße, lange diskutiert. In der Zeitung stand: Die Welt geht unter, weil dann nur noch Stau ist, und alles geht den Bach runter. – Dann haben wir Unterschriften gesammelt, und die Stimmung in der Stadt hat sich gedreht; und plötzlich geht es. Jetzt beschweren sich die gleichen Leute, die uns am Anfang ausgelacht haben, darüber, dass es zu langsam geht, und wir sollten bitte noch mehr Sachen fordern. Ich kann also nur sagen: Manchmal dreht es sich auch.

SV Prof. **Dr. Martin Lanzendorf:** Wir sind sehr froh, dass Sie hier sind, dass der Radentscheid hier ist. Ich bin auch sehr froh, dass der ADFC hier ist – um das zu betonen –; denn ich finde schon, dass das für eine neue Form der Verkehrspolitik steht, die wir hier jahrelang nicht hatten. Ich darf Sie daran erinnern, dass bei den ständigen beratenden Mitgliedern der Enquetekommission kein Vertreter dieser Verbände dabei ist. Das sind diejenigen, die wir traditionell immer sehr stark hatten: öffentliche verkehrsnahe Regionen und ich weiß nicht wer. Aber wir stehen an einem Punkt, an dem wir nicht motorisierte Mobilität auch ernst nehmen wollen. Ich finde, da ist auch schwierig zu sagen, dass wir das alles schon gehört haben. Das ist definitiv nicht so.

Der ganz besondere Impuls des Radentscheids: Sie haben gesagt, 40.000 Menschen sind mobilisiert worden. Was ist denn vorher mit denen gewesen? Sie alle haben sicherlich oft das Bedürfnis gehabt, dass sich da etwas verändern muss. Die Frage nach der Erziehung scheint sich da also nicht zu stellen; sondern offensichtlich sind so viele Menschen der Meinung, dass das, was ihnen die Kommune, das Land und der Bund zur Verfügung stellen, nicht genügt. Ich glaube, das sollte man sehr ernst nehmen und sich darüber Gedanken machen.

Ich wollte noch eine Bemerkung zu Ihrer Frage nach der Veränderungsgeschwindigkeit machen. Herr Sanden, da würde ich nämlich nicht ganz mit einhergehen. Wir sind im Jahr 2021. In Frankfurt haben diese Veränderungsprozesse spätestens im Jahr 2000 begonnen. Das sind schon 21 Jahre. Da sind wir mit einem Prozentsatz des Fahrradverkehrs von 6 % oder 8 % gestartet. Ich habe es nicht genau im Kopf: Heute sind wir bei 20 %. Wenn wir im Jahr 2030 bei – manche schreiben – 30 % wären, hätten wir eine Verdreifachung, eine Vervierfachung. Dann ist da sehr viel passiert. Wir sollten nicht zu ungeduldig sein. Eigentlich ist man genau auf dem Weg von

Kopenhagen. Wir sind noch nicht bei den 40 Jahren – so viel, wie Kopenhagen gebraucht hat –, aber bei 20 Jahren.

Ich habe zwei Fragen zu den sozialen Aspekten, die angesprochen worden sind. Ist Fahrradfahren nicht gerade eine Option für Einkommensärmere? Sie hatten es erwähnt, aber es hörte sich jetzt so an, als dass die Einkommensärmeren eher die Stellplätze bräuchten. Das ist sicherlich ein Spannungsverhältnis. Wir haben in Hannover gerade ein Projekt laufen, bei dem wir einkommensschwache Familien mit Kindern befragen. Es zeigt sich, dass bei einem gewichtigen Teil dieser Befragten tatsächlich herauskommt, dass Fahrradfahren eine Option wäre, die wahrscheinlich in kostengünstiger Art und Weise Mobilität erhalten und verbessern könnte, wenn es dafür auch Fördermöglichkeiten gäbe. Die gibt es derzeit – jenseits von Hartz IV – nicht. Was ist Ihre Meinung dazu – gerne an beide Sachverständigen?

Die letzte Frage bezieht sich auf die Institutionalisierung. Herr Sanden, ich hänge noch so ein bisschen bei unserem Projekt von damals zu den Schnittstellen, zu den Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn, öffentlichem Verkehr und Fahrrad, also Haltestellen, bei dem es immer um die Fragen ging: Wer kümmert sich denn überhaupt? Wer ist dafür eigentlich zuständig? Wer ist der Kümmerer? Wer ist dafür zuständig, dass da Haltestellen sind? – Was ist Ihre Meinung dazu? Wenn wir jetzt von Mobilitätsverbund sprechen: Irgendwer muss doch dafür zuständig sein. Es können nicht alle sagen: Wir machen ÖV; wir als Fahrradverband sind da sowieso nicht gefragt. Die Stadt kann auch nichts machen, weil: DB. – So ist es ja. Ich glaube, es wäre wichtig, dass man da als Land nicht sagen sollte: Wir schreiben das in die Generalisierungsaufgaben mit rein, dass diejenigen, die Bahnverbindungen anbieten, auch die Haltestellen mit betreiben müssten. So lautete damals einer der Vorschläge in der Kommission. Sie erinnern sich sicher.

Abg. **Tobias Eckert:** Das passt ganz gut. Es ging bei meiner Frage nämlich auch um die Möglichkeit des Umstiegs. Wir haben eben über die Infrastruktur geredet. Ich kann das Rad alleine nutzen, aber spätestens beim Umstieg in den ÖPNV habe ich noch ein paar andere Herausforderungen. Was mache ich also eigentlich mit meinem Rad? Nehme ich es mit? Oder ist es realistisch, an jeder Haltestelle entsprechende Parkabstellmöglichkeiten hinzubekommen? Das halte ich zumindest im Plattenland für eine kleine Herausforderung. Da hätte ich gerne mehr gehört, wie man diesen Umstieg genau hinbekommen kann. Wir haben eben bei den Fußgängern gehört: Sie steigen ein, und dann ist gut; da ist diese Verbindung. Aber bei den Fahrradfahrern: Was kann ich da machen? Es geht auch in die Richtung: Wer ist dafür zuständig, am Ende nicht nur das abstrakte Ziel zu postulieren, sondern es auch zu machen und natürlich auch zu zahlen? Sprich: Ist es die Kommune, die die öffentliche Infrastruktur organisiert? Ist es der Verkehrsverbund?

Herr Sanden, Sie hatte insbesondere das Thema Förderkulisse angesprochen und Groß-Gerau erwähnt. Sie hatten gesagt, dass gerade die Kleinen damit eigentlich überfordert seien, weil es sehr komplex sei. In der Größenordnung habe ich in meinem Landkreis nur eine Stadt. Der Rest der Kommunen ist noch viel kleiner. Das heißt, dass die – so, wie Sie es beschreiben haben –

völlig außen vor sind. Da wäre die Frage: Ist es tatsächlich der richtige Aufhänger? Die Kommune mit ihrer Größenordnung von 5.000 Einwohnern? Ist es der Landkreis? Oder wie kriege ich das hin? Am Ende bekommt nämlich der Fahrradweg in dem einzelnen Ortsteil ja noch lange kein organisiertes Netz hin, damit tatsächlich eine Veränderung von Mobilität möglich ist. Bei wem würde ich das da aufhängen?

SV Prof. **Dr. Barbara Lenz:** Ich habe eigentlich eher eine Anmerkung. Sie hatten es vorhin so schön gesagt: „Störgefühl“. Ich habe zwei Störgefühle. Das eine ist, dass wir immer noch sehr sektoral unterwegs sind. Wir haben die Fußgänger, dann haben wir die Radfahrer, und dann haben wir die Autofahrer und die ÖPNV-ler. Wir kriegen es immer noch nicht hin, die wirklich zusammenzubringen. Ich verstehe das auch. Hier gibt es einfach Vertreterinnen und Vertreter dieser unterschiedlichen Bereiche; und trotzdem findet im Moment kein „sich aufeinander zubewegen“ statt. Das ist eine Anmerkung, die wahrscheinlich eher für das nächste Jahr relevant sein wird. Aber man sollte sich einmal überlegen, in welche Form dieses „aufeinander zugehen“ eigentlich gegossen werden muss. Da mag ich z. B. nur an die „Sustainable Urban Mobility Plans“ erinnern, also dass man Pläne macht, sodass diese Dinge auch integriert werden.

Das zweite Störgefühl – das Wort muss ich mir merken –, das ich habe, ist, dass wir auf unterschiedlichen Zuständigkeitsebenen unterwegs sind. Das eine ist die kommunale Ebene. Das andere ist die Ebene des Landes. Wir sind zumindest jetzt noch nicht soweit, dass wir darüber diskutieren können, wer eigentlich tatsächlich was tun kann bzw. wer wem welche Aufgabe übertragen kann; und an welcher Stelle spielt der Bund auch noch mit? Der ist ja nicht einfach außen vor. Die beiden Herren mögen entschuldigen, dass ich jetzt keine unmittelbaren Fragen habe; aber das treibt mich jetzt um, wenn ich diese Diskussion höre. Ich glaube, das sind Punkte, die wir im Weiteren einfach irgendwann angehen und lösen müssen.

Abg. **Elke Barth:** Ich habe eine Frage an Herrn Breit vom Radentscheid. Wir hatten eben darüber gesprochen, dass alles immer so lange dauert. Sie haben ja zwei Hüte; Sie sind auch Stadtplaner. Ich nenne jetzt einmal ein Beispiel. Ich komme aus Bad Homburg, und es gibt eine sehr wichtige Radwegeverbindung – bzw. die gibt es leider noch nicht –, einen Radschnellweg, der geplant ist, zwischen Vorder- und Hintertaunus über die Saalburgchaussee. Hessen Mobil hat im Jahr 2018 über die Planung informiert, die bis Abschluss der Entwurfsplanung, bis Ende 2022 dauern wird. Anschließend wird das Baurechtsverfahren angestoßen, und dann kommen die weiteren Schritte.

Wenn man einmal alles zusammenzählt, sind wir bei mindestens sieben Jahren, ich würde sagen, von der ersten Idee bis zur Umsetzung bei zehn Jahren – für einen Fahrradweg. Mir ist völlig klar, dass da auch einmal Eigentumsverhältnisse eine Rolle spielen und das somit verlangsamen. Aber was sehen Sie da eigentlich für Möglichkeiten? Planungsbeschleunigung ist auch an anderer Stelle momentan ein geflügeltes Wort. Wenn wir eine Verkehrswende wollen, dann können wir doch – um es polemisch auszudrücken – nicht zehn Jahre auf einen Radweg warten. Welche

Möglichkeiten gäbe es denn aus stadtplanerischer Sicht? Aus meiner Sicht muss da eine Halbierung der Planungszeit her. Wie kriegen wir das hin? Was sind die Hemmnisse? Was könnte zu einigermaßen verständlichen Dauern führen?

Herr **Breit:** Zum einen war die Frage, ob das Fahrrad für ärmere Menschen auch eine Möglichkeit ist: auf jeden Fall. Ich habe es in meinem Vortrag auch schon kurz angesprochen. Ich sehe das auf jeden Fall. Meiner Meinung nach ist ganz klar: Radpolitik = soziale Politik. Wir wissen, dass auch für viele geflüchtete Menschen das Rad ein erster, sehr günstiger Schritt in die selbstständige, eigenständige Mobilität ist. Das ist eine wichtige Frage, eine wichtige Sache; und das ist genau das, wofür wir eintreten. In meiner ersten Antwortrunde habe ich das schon angedeutet. Da ging es auch um die Frage der sozialen Gerechtigkeit. Das schlägt genau in die gleiche Kerbe. Da kann ich eigentlich nur zustimmen.

Zu der Frage nach den Umstiegsmöglichkeiten und wer da zuständig ist. Da möchte ich mich, ehrlich gesagt, nicht so weit aus dem Fenster lehnen. Das müssen die, glaube ich, unter sich ausmachen. Ich würde sagen, dafür ist auf jeden Fall der Verkehrsbetrieb zuständig. Es muss eigentlich auch in deren Sinne sein, dass die Leute mit dem Fahrrad auch ihre Verkehrsmittel einfach nutzen können.

Ich glaube, Sie hatten gerade gesagt, dass Sie bei den Haltepunkten auf dem Land wenig Platz für Radabstellanlagen sehen, dass es ein Problem beim Umstieg gebe und dass man da keine Radabstellanlagen hinkriege. Habe ich Sie richtig verstanden?

(Zuruf Abg. Tobias Eckert)

– Gut. Meine Gegenfrage ist: Bei den meisten Haltepunkten auf dem Land gibt es aber PKW-Parkplätze?

(Abg. Tobias Eckert: Nein!)

– Auch nicht? Also sind es Bushaltestellen irgendwo an einer Landstraße?

(Abg. Tobias Eckert: Genau!)

– Okay. Das ist eine gute Frage, die ich aus dem Stand zugegebenermaßen auch nicht beantworten kann.

Zu der weiteren Frage, wie man schneller in die Umsetzung kommt. Den konkreten Fall in Bad Homburg kenne ich nicht. Das kann ich also nicht kommentieren. Meine Wahrnehmung ist eigentlich immer, dass es eher ein politisches als ein planungsrechtliches Problem ist, oder zumindest in den Prozessen, in denen wir – –

(Zuruf)

– Nicht unbedingt. Es ist ja nicht unbedingt ein Problem der Landespolitik. Gerade in Frankfurt gibt es noch die zusätzliche Ebene der Ortsbeiräte. Dann gründet sich noch eine Bürgerinitiative, die irgendein Gutachten anfertigt, das dann dagegenspricht. Da geht also viel hin und her; und das zieht auch Planungsprozesse in die Länge: dass dann eben Einwendungen kommen, die behandelt werden müssen. Die sind ja auch berechtigt. Man soll bei solchen Planungsprozessen ja auch die Öffentlichkeit beteiligen. Insofern: Ich verstehe, dass das frustrierend ist, aber, wie gesagt: In meiner Wahrnehmung ist das eher ein politisches, nicht Problem, aber ein politischer Prozess, der solche Dinge in die Länge zieht.

Herr **Sanden:** Ich fange mit der Frage von Prof. Lanzendorf zu den Radentscheiden usw. an. Ich habe mich am Anfang bemüht, den ADFC in seiner Struktur, in seiner Mitgliederzusammenstellung und in seiner langjährigen Aktivität in Hessen darzustellen. Das ist sozusagen historisch und sozial etwas anderes als das, was in den Radentscheiden, insbesondere in den drei größeren Städten, entstanden ist. Das Milieu ist unterschiedlich. Die Herangehensweise ist etwas anders. Die Erfahrungen, die man gesammelt hat, sind auch andere. Es gibt also große Unterschiede. Es ist gut, dass es die Initiative Radentscheid in größeren Städten gibt. Das Sammeln der Unterschriften in Frankfurt lief tatsächlich sehr schnell. Die allermeisten, die unterschrieben haben, haben die Forderungen noch nicht einmal durchgelesen, sondern waren begeistert von der Idee der sicheren Radwege. Ob das jetzt demokratietheoretisch unglaublich schön ist, sei einmal dahingestellt. Da lief das sehr schnell und sehr gut.

Ich sammele auch Unterschriften in Groß-Gerau. Da ist es schon viel schwieriger, weil einfach nicht so viele jüngere Leute da sind, nicht so viele Studentinnen und Studenten. Das ganze Milieu ist also anders. Deswegen ist es da schwieriger. Das heißt, der ADFC ist eigentlich bekannt durch seine sozusagen sehr aufopferungsvolle Arbeit in der ganzen Ebene der Kleinstädte usw. Das kann man mit dem Radentscheid in Frankfurt nicht vergleichen.

Auf der anderen Seite war der ADFC auch in Frankfurt. Da hat die Entwicklung nicht erst im Jahr 2000 angefangen, sondern mindestens zu dem Zeitpunkt, zu dem ich da angefangen habe, nämlich Mitte der Neunzigerjahre. Da wurden zum ersten Mal in Form eines Verkehrsversuchs einige Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet. Das war damals etwas ganz Neues. Viele – nicht zuletzt die Polizei – haben viele Unfälle herbeifantasiert, weil es auch keine Erfahrung gab. Tatsächlich hat sich diese ganze Sache sehr gut entwickelt. Heute ist es selbstverständlich. 1995 war es aber ein riesen Aufwand, das auch argumentativ zu begleiten. Es ist ein langer Prozess, auf den jetzt auch andere Initiativen aufbauen können. Der ADFC hat also seine Vorteile, die Radentscheide auch. Eine gute Kombination von beidem ist, glaube ich, ideal.

Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖV ist essenziell, auch für die Verkehrswende; denn die eigentliche Stütze der Verkehrswende muss ein gut ausgebauter, durch gute Antriebstechnologien vorangebrachter, sozial sicherer, pünktlicher, gut getakteter öffentlicher Verkehr sein. Das ist sozusagen das Massentransportmittel, und das muss bedeutend stärker ausgebaut und attraktiver gestaltet werden, als es bislang der Fall ist. Die Verknüpfung basiert natürlich darauf, dass

ich mein Fahrrad sicher abstellen kann, sicher vor Vandalismus – im Rahmen des Möglichen. Diese Möglichkeit kann man erweitern, indem man z. B. Fahrradboxen hinstellt. Es muss aber mindestens gute Fahrradstände geben, die schon rein symbolisch nicht in der letzten Ecke am Müll, unbeleuchtet und ungesäubert herumstehen sollten. Es müssten einfach einladende, beleuchtete und gesäuberte Fahrradabstellplätze eingerichtet werden. Die Flächen dafür gibt es fast überall – das würde ich einmal behaupten.

Fahrradboxen sind sehr wichtig, da Fahrräder ja auch besser, teurer werden. Da ist nicht nur wichtig: Wir als Stadt beschaffen Fahrradboxen. – Da stellt sich auch die Frage: Wie bewerbe ich überhaupt dieses Angebot? Wie weise ich darauf hin? – Auf den Boxen in Groß-Gerau gab es – bevor ich dahin gezogen bin – keinerlei Hinweise darauf, wo man die überhaupt mieten konnte. Das Anmieten von zwei Boxen, für das Fahrrad meiner Frau und für meines, dauerte sechs Wochen. Der Bürgermeister und der erste Stadtverordnete mussten diesen Mietvertrag unterschreiben – obwohl die Boxen schon dastanden. So etwas ist natürlich absurd. Da gibt es also noch sehr viel zu tun. Wie gesagt, ist die Verknüpfung von ÖV und Radverkehr essenziell für die Verkehrswende.

Auch die Mitnahmemöglichkeiten könnten durchaus verbessert werden. Das sind Banalitäten. Ich meine: Wir sprechen über komplexe Digitalisierungsprozesse, es ist aber nicht möglich, solche Schiebeschienen ein paar Treppen runterzuführen. Unser Bürgermeister – CDU; durchaus engagiert für seine Bürger – schafft es nicht, mit den Zuständigen für diesen Bahnhof zu klären, dass sie da diese Schienen einbauen.

Diese Verkehrswende kann beschleunigt werden, indem absurde, lächerliche Hemmnisse abgebaut werden, ohne einen großen Investitionsaufwand, auch ohne große rechtliche Änderungen. So etwas müsste also möglich sein; und wenn das nicht möglich ist, dann ist es ein Symbol dafür, dass man das offenbar gar nicht will – sonst würde man es ja machen. Die Planung in Deutschland ist extrem lang. Ich habe schon die Regionaltangente, die ganzen Radfernwege, die Radschnellverbindungen und die normalen Radwege erwähnt. Alles dauert viel zu lang.

Wir als ADFC – Hessen zumindest – sind nicht in der Lage, tatsächlich zu sagen: So muss es beschleunigt werden. Wir meinen, dass es Aufgabe des Landes ist, sich darüber Gedanken zu machen. Wir haben eine Veranstaltung angeboten. Es waren Vertreter des hessischen Verkehrsministeriums und von Hessen Mobil da. Unsere Bundesvorsitzende hat einen eloquenten Vortrag gehalten. Es war alles super. Aber niemand hat eine wirkliche Lösung, wie man das beschleunigen kann.

Es ist klar: Bislang läuft insbesondere der Bau von Radschnellwegen noch sehr stark auf der Ebene der Sonntagsrede und der Ankündigung der Machbarkeitsstudie usw. Aber jetzt geht es auch langsam in den Bau. Das heißt, dass man vielleicht Grund, Boden für bestimmte Streckenabschnitte besorgen muss. Die Landwirtschaft möchte das aber nicht. Man möchte auch nichts verkaufen. Es gibt Einwände des Naturschutzes und des Gewässerschutzes. Anwohner neben Radschnellverbindungen haben das Bild einer Radautobahn vor Augen – das auch dummerwiese

vermittelt wurde. Sie fürchten natürlich, dass jetzt vor ihrer Tür, vor ihrem Garten plötzlich eine Radautobahn mit Tausenden rasenden Radfahrern gebaut wird.

Das heißt also: All diese Elemente führen dazu, dass die Sache extrem verlangsamt wird. Möchte jemand sagen: Naturschutzbelange interessieren uns jetzt einmal weniger, Bannwald auch nicht. Einwände von Bürgerinnen und Bürgern, die keine Fahrradautobahn möchten, ignorieren wir jetzt einmal vollständig. – Wie will man damit umgehen?

Gerade zu den Radschnellwegen finden Sie diverse Informationen auf unserer überhaupt ziemlich informativen Homepage www.adfc-hessen.de. Schauen Sie sich das bitte an. Das sind Herausforderungen, bei denen auch ich sagen muss: Für die Lösung ist auch nicht der Radentscheid oder der ADFC zuständig; da müssen sich schon die Juristen, die Fachleute aus den Ministerien, bei Hessen Mobil und hier im Landtag darüber Gedanken machen. Ich meine: So langsam, wie es läuft, ist das einfach nichts. Ich glaube, das ist die traurige Wahrheit.

Der **Vorsitzende:** Vielen Dank. In der Tat, wenn man es zusammenfasst, müssten sich nicht nur die Verkehrsplaner aufeinander zubewegen, sondern, ich glaube, gesellschaftlich müssen wir uns auf vielen Ebenen aufeinander zubewegen. Mit dem Motto „Wir arbeiten Hand in Hand: Was die eine nicht packt, lässt die andere liegen“ werden wir das Ziel sicherlich nicht erreichen. Insofern ist das schon ein Resümee, das wir durchaus mitnehmen können.

Ich bedanke mich. Es liegen keine weiteren Fragen vor. Einen ganz besonderen Dank und durchaus einen Applaus für die Sachverständigen für die vielfältigen Informationen, die wir heute wieder bekommen haben.

(Beifall)

(Ende des öffentlichen Teils: 15:02 Uhr – es folgt nicht öffentlicher Teil)

Mobility inside

Enquettekommission
Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

08. November 2021, Britta Salzmann

Mobility inside vereinfacht klimafreundliche Alltagsmobilität

Mobility inside

Schaffung einer **bundesweiten Plattform** der ÖPNV **Branche**, die dem Kunden bundesweiten Zugang zu **ÖPNV/ SPNV** und **FV** ermöglicht

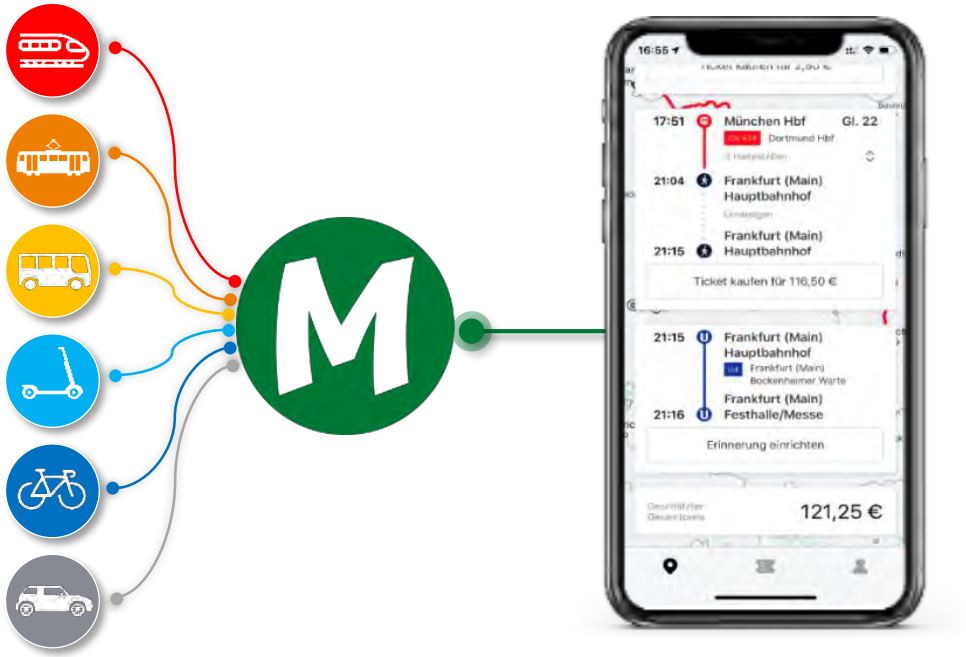
Diskriminierungsfreie „**Mobilitätsplattform** als Service“, die klassische und innovative Mobilitätsangebote benutzerfreundlich miteinander vernetzt

Mobility inside ermöglicht klimafreundliche Mobilität:
sowohl im **ländlichen** als auch im **urbanen** Raum

Mit einem Zugang erhält der Nutzer Zugang zu bundesweiten Mobilitätsangeboten, somit werden Einstiegshürden der ÖPNV-Nutzung abgebaut

Funktionsangebote von Mobility inside

Mobility inside



1. Bürger können **flächendeckend** und über die Verbünde hinweg verschiedene Mobilitätsangebote digital und bargeldlos **in einer Anwendung** nutzen
2. Kunden können mit ihrer vertrauten **Heimat-App in fremden Regionen** den ÖPNV und FV ohne spezifisches Tarifwissen nutzen
3. Implementierung der Buchbarkeit **multimodaler Angebote** in den Apps

Mobility inside schafft die Option, den motorisierten Individualverkehr mittel- und langfristig freiwillig zu reduzieren

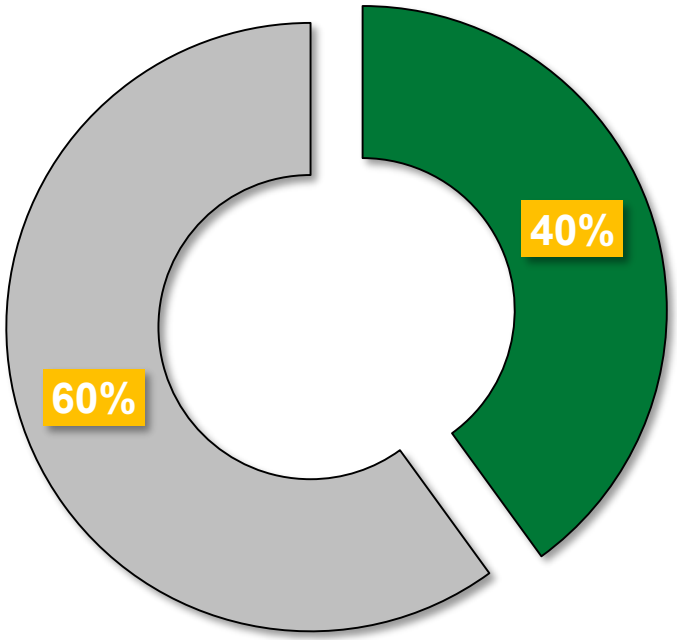
Mobility inside wächst weiter

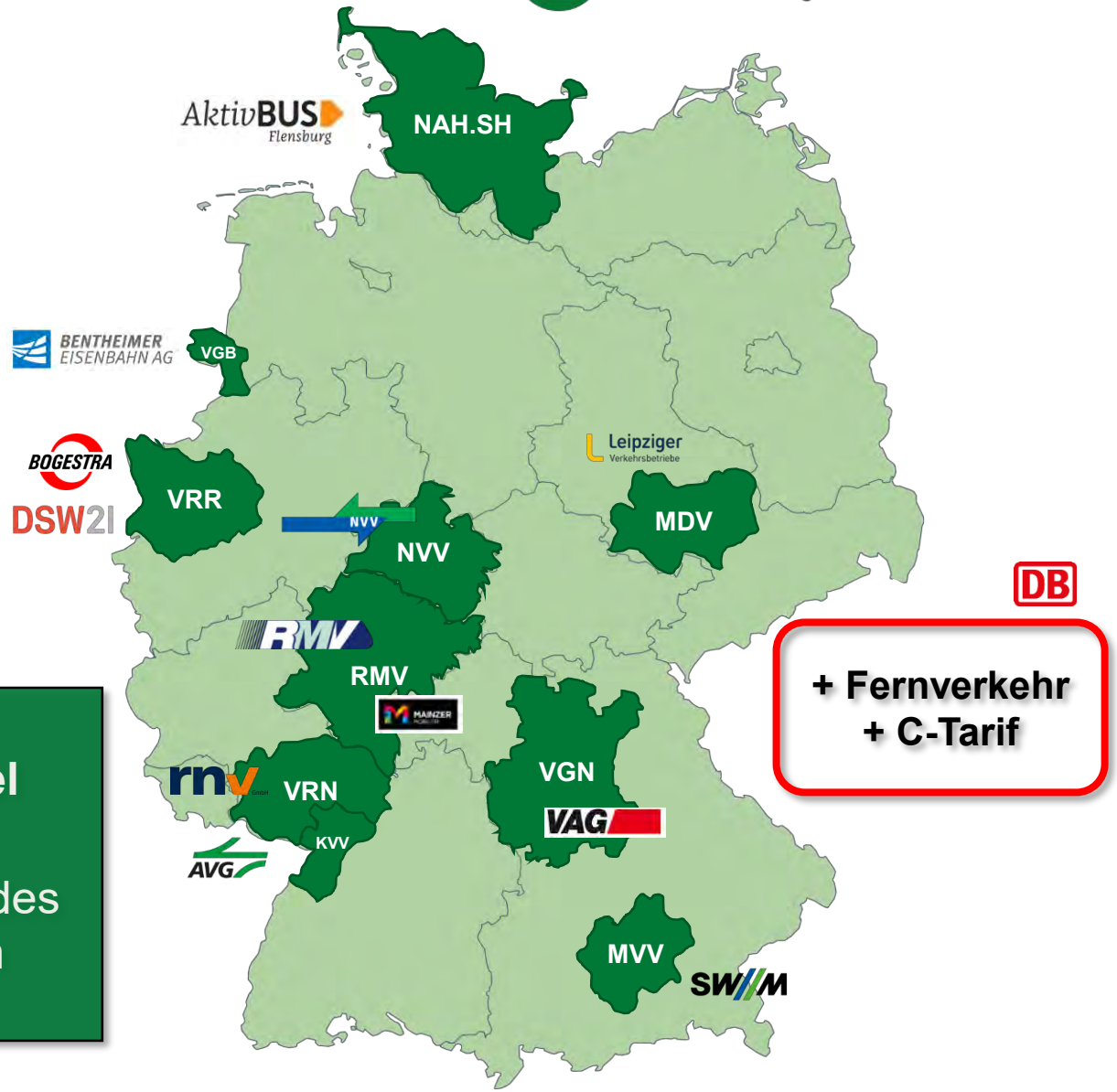
Mobility inside

Komplementäre	**Gründungsgesellschafter**
Kommanditisten	NVV
Mi-Verein	**Vereinsmitglieder (in Planung)**
Teilnahmevertrag	**Weitere Teilnehmer für 2022 (in Gesprächen)**

➔ Mobility inside bietet großen und kleinen Partnern einen Zugang

Marktabdeckung von Mobility inside





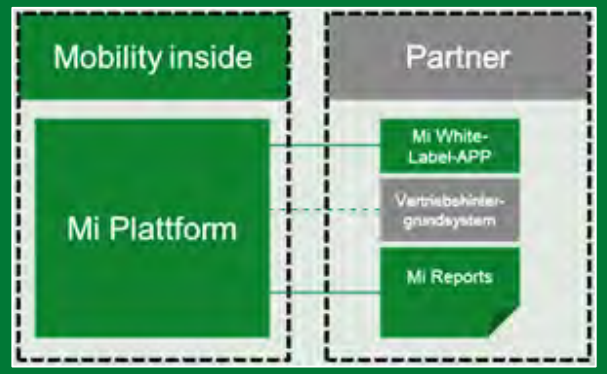
- ➔ Mi erreicht mit den Verkehrsverbünden der teilnehmenden Partner bereits mehr als **ein Drittel der Einwohner** der Bundesrepublik
- ➔ Kunden anderer Regionen können die Angebote des ÖPNV auch über die **Apps** ihrer **Heimatregionen** nutzen

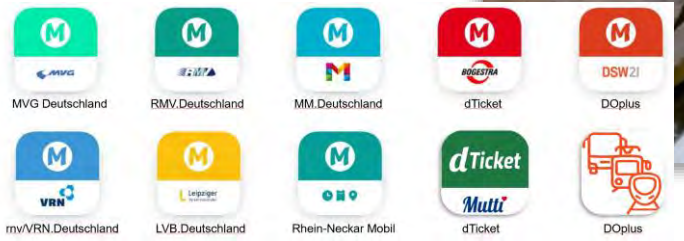
Mobility inside - Anschlussvarianten

Mobility inside

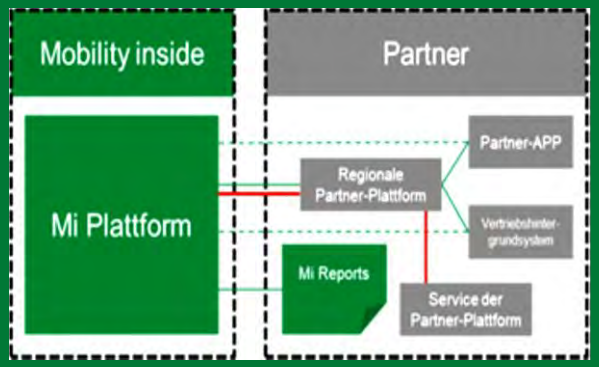
Partner können wählen:

Mobility inside White-Label-Lösung





Integration in bestehende App / Plattform



Zum Start White-Label Lösung

Stufe 1: Produkt zum Marktstart mit White Labe-App

Mobility inside

Native App (iOS, Android) mit teilnehmerspezifischem Branding

Routing bundesweit

- ÖV-Routing bundesweit
- Verbindungssuche: Fahrplan-/ Tarifinformationen
- inkl. Echtzeitdaten (ÖV/ FV)
- sowie lokal vorhandene Auskunftsfeatures wie z.B. Barrierefreiheit (föderales Routing)

Buchen & Bezahlen

- Innerhalb der fünf Verbundtarife MIP Projekt (RMV, MVV, VRR, MDV, VRN – folgend: VGN, NVV, KVV, nah.sh, VGB)
- Einzel- und Tageskarte Erwachsene
- Im Backend: automatisiertes Einnahmereporting und teilautomatisiertes B2B Clearing, Vorbereitung Rechnungserstellung
- Stufenkonzept: C-/ FV-Tarif

Multimodale Auskunft

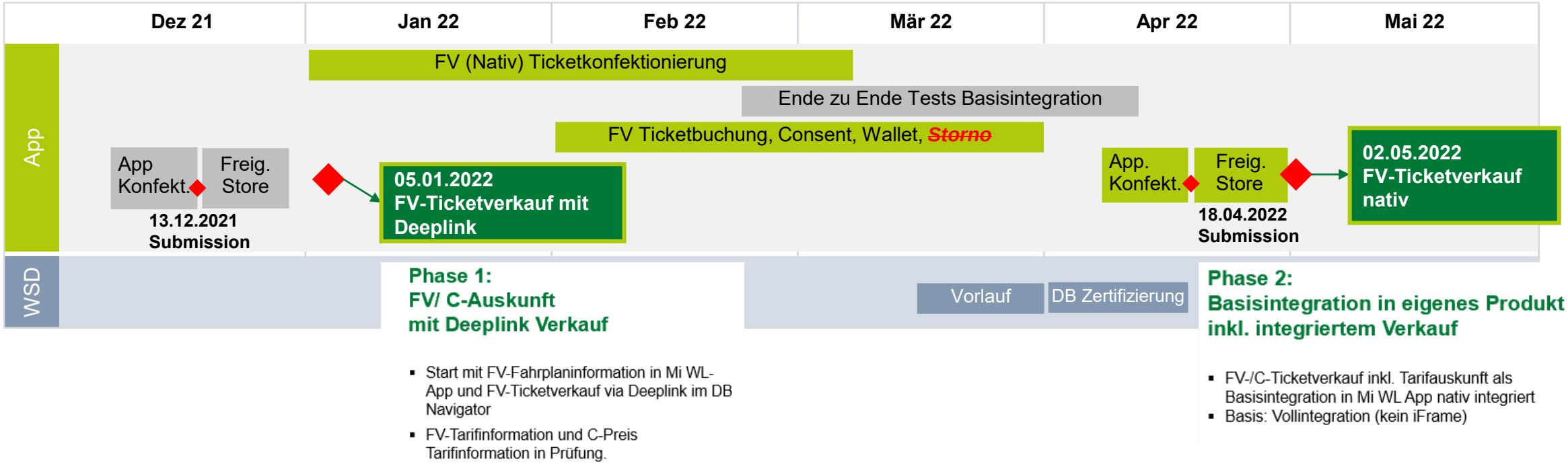
- inkl. Routing für Bike- & Scooter-Sharing, free-floating Car-Sharing
- Sharing-Anbieter; ShareNow, Miles, Tier, Call a Bike, nextbike
- Verkauf über Deeplink zur App der Anbieter und Buchung des Fahrzeuges

Zusätzlich Webapp MVG (eingeschränkt auf Routen und Tarifauskunft)

Marktstart der Whitelabel-App – Basisintegration für FV-Ticketverkauf/ C-Tarif

Mobility inside

DRAFT



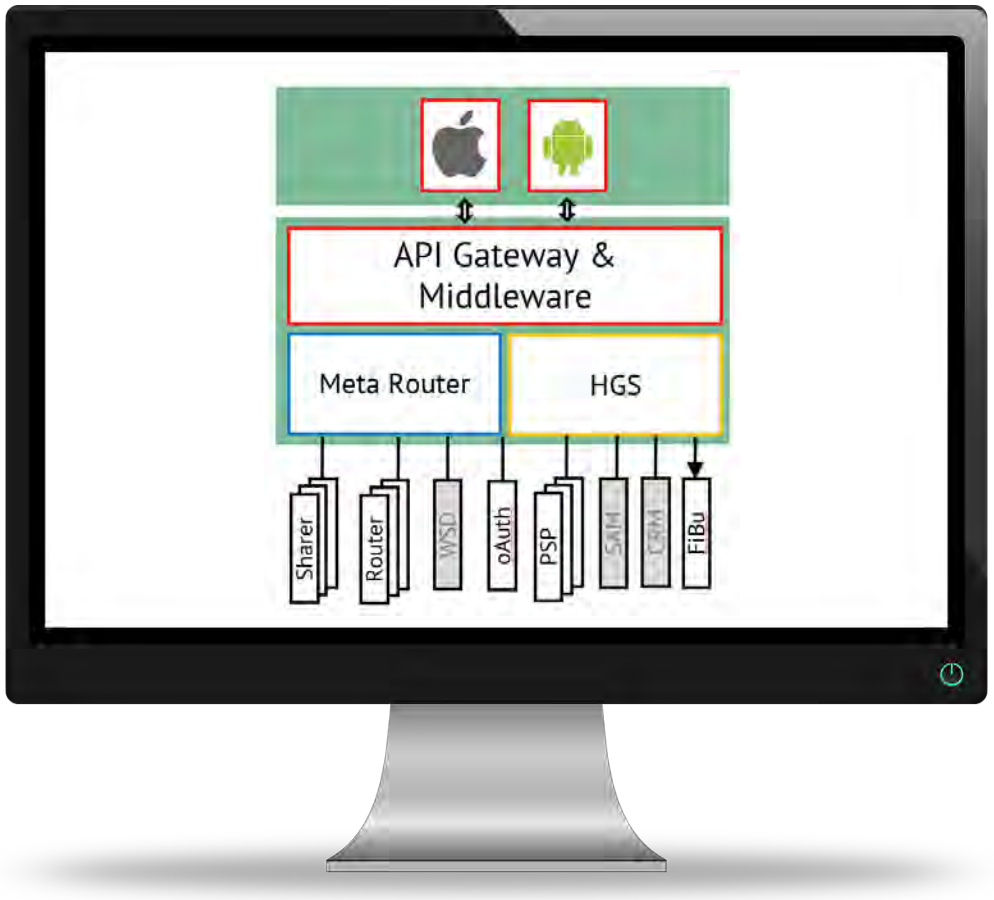
Mit der Basisintegration wird der FV-Ticketverkauf in die Mobility inside App nativ integriert, sodass keine Absprunglösung mehr via Deeplink notwendig ist.

Aubaustufe (Planung und zeitliche Machbarkeit in Prüfung): Mi tritt als GU / GSA auf und ermöglicht so zentrales Clearing

Mobility inside - Die Plattform

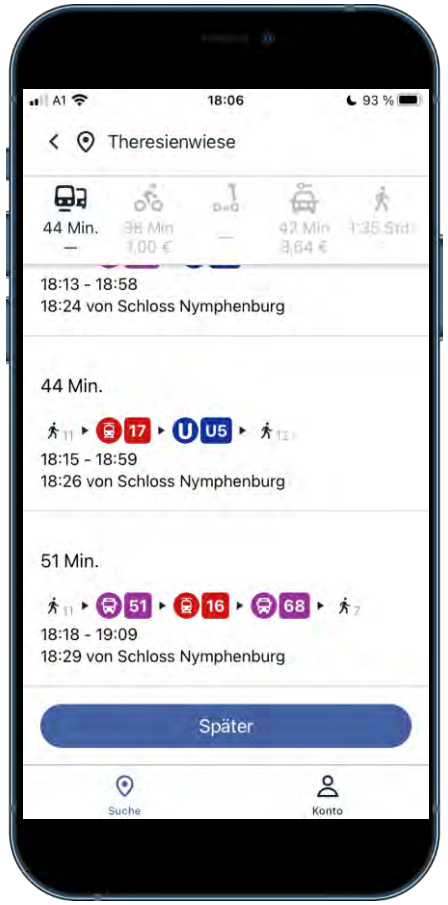
Die Funktionen in der App werden ermöglicht durch ein leistungsstarkes Backend

- Meta Router mit föderalem Routing Ansatz
- Tarifberechnung durch Tarifserver mit PKM
- Zentrales mandantenfähiges MI HGS mit Ticketgenerierungssystem
- PKM Enabling der Teilnehmer
- Bilaterales Clearing B2B, optimierte Einnahmereports
- Kundensupport B2B

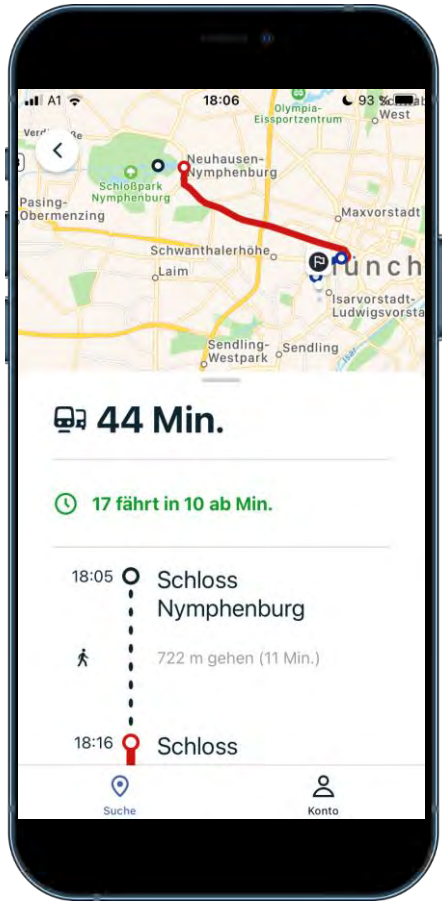


Aktueller Stand 09/2021 Multimodale Verbindungsauskunft

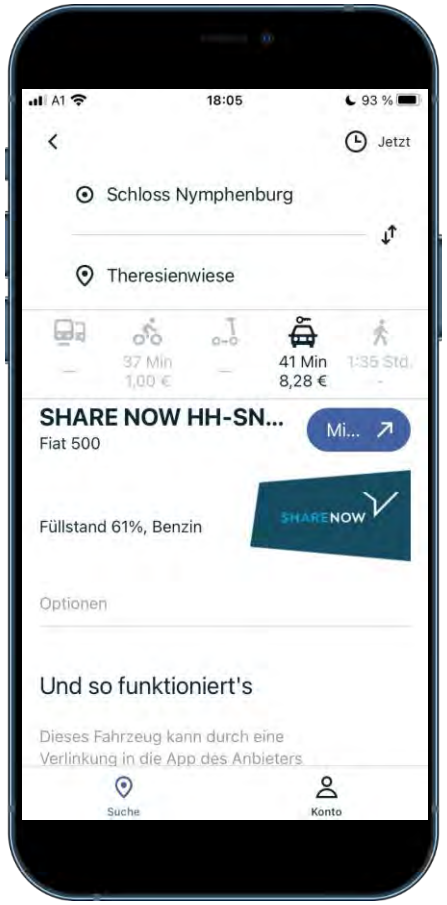
Mobility inside



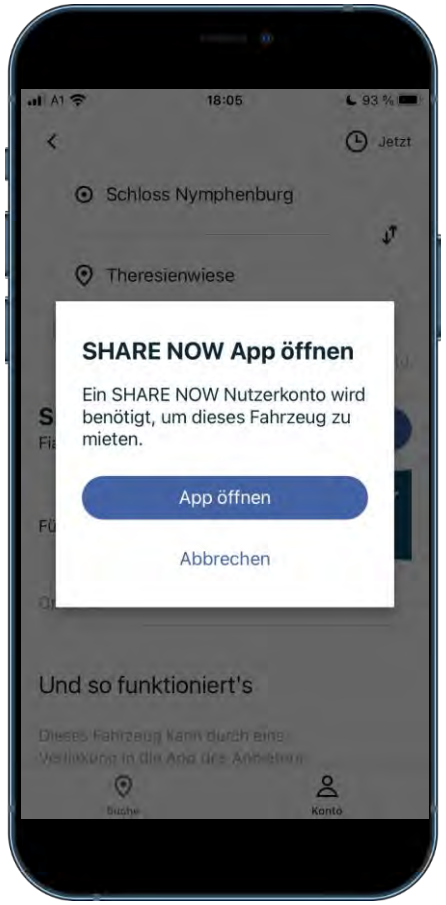
- Multimodale Verbindungssuche für ÖPNV, Fernverkehr und ausgewählte Sharing Anbieter
- Preisauskunft



- Fußwegerouting
- Echtzeitinformationen
- Kartendarstellung



- Detailansicht Sharing Provider mit Fahrzeugen und Geschäftsgebieten



- Deeplink zur Sharing Provider App inklusive ausgewähltem Fahrzeug*

* sofern vom Anbieter unterstützt

Mobility inside als bedarfsgerechte Lösung

Mobility inside

hoch

Digitalisierungsgrad

Beispiel 1: VU /VV App mit
- Vertrieb
- Echtzeitinformationen
- VDV Standards

Beispiel 2: VU / VV App mit
- Preisauskunft
- Sollfahrplan

Beispiel 3: VU / VV „ohne“ App
- Aushangfahrplan (PDF)
- Webshop

Mi Module und Unterstützung

- Basis Ticketsortiment
- Aufbau Kontrollinfrastruktur
- Beratung & Unterstützung
- Erstellung PKM
- White Label App
- Zentrale Koordination
- Erweiterung mit Mi Funktionalität über API
- Fördergeldmanagement
- ITCS-Echtzeit
- Kompetenzcenter

Regionales

- Aufgabenträger
- Verwaltung
- AG ÖPNV
- Politik

Das muss sich bis 2030 verändern: Unterstützung Politik

- **Mi kann nur ÖV-Angebote vernetzen, die es gibt**
  - Mehr Fahrten
  - Attraktive Tarife (Harmonisierung, Nachfrage nach Corona, eTarife einfach)
  - Standards/ Fläche
  - Rechte (Daten, Verkauf BIGV)
- **Mi kann Tarife vernetzen, die nach Standard flächendeckend digitalisiert sind**
  - Fläche & PKM / EZD
- **Finanzierung** (Herausforderung Fördermittel/ Modellprojekte)
- **Kirchturm-Denken** (politische Vorgaben)
- **Daten** zugänglich machen (MDMS, Fahrgastrechteverordnung, DNG PSI, NAP, NPM, DRM)
  Datenpflege Länder
  - Verpflichtung / Qualität / nur zugängliche Daten gefordert
  - keine hochwertigen Datensätze/ EZD FV
  - „Bundesanstalt Reisen“
- **Harmonisierung** Vielfalt in regionalen Systemen
- Bedeutung **bundesweite Vernetzung** (Vorgaben, Reisekette, Standards, Tarifharmonisierung, VV-Frist, Omnichannel, Adresse zu Adresse Mobilität)

Mobility inside

Ihre Ansprechpartner bei Mobility inside

Britta Salzmann
b.salzmann@mobility-inside.de

Geschäftsführerin **Mi Holding GmbH & Co. KG**
DB Vertrieb, Strategie Nahverkehr

Jörg Puzicha
j.puzicha@mobility-inside.de

Vorsitzender der Geschäftsführung **Mi Holding GmbH & Co. KG**
Geschäftsführer der rms
Rhein-Main Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH

Digitalisierung der Mobilität – Aus der Branche für die Branche

Öffentl. Sitzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ des Hessischen Landtags am 8. November 2021
Themenblock 2 – Management eines multioptionalen Umweltverbundes

Gender-responsive Verkehrspolitik
-
Management eines multioptionalen Umweltverbundes

Meike Spitzner,
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

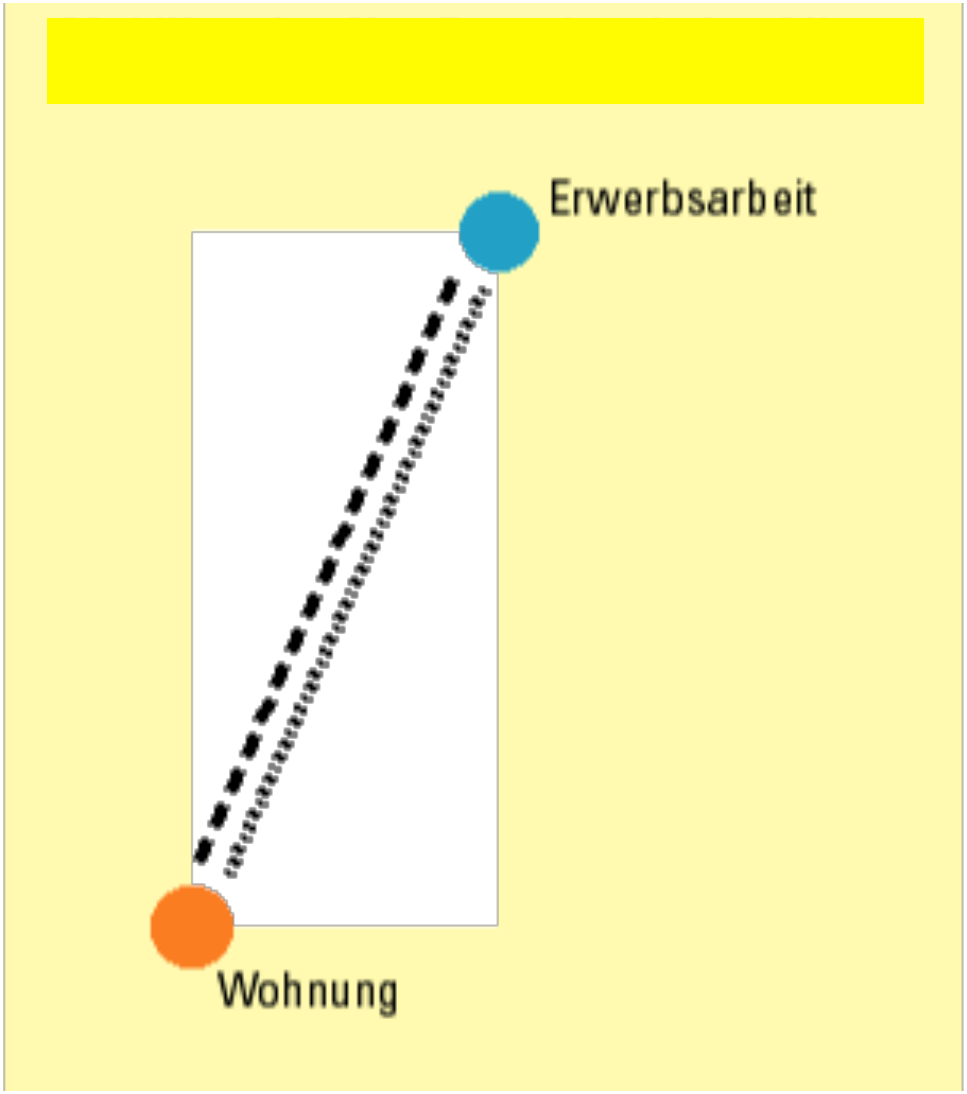
Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. **Worum geht‘s bei „Gender“ ?**
   (Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
   (Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)
2. **Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?**
   (Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)
3. **Infrastruktur-Gestaltungsfelder**
   (Überblick)
4. **Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)**
   (Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)
5. **Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:**
   (NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)
6. **Weiterführende Literatur-Hinweise**
   (nur ein Anriss)

Realitäts-Rezeption:

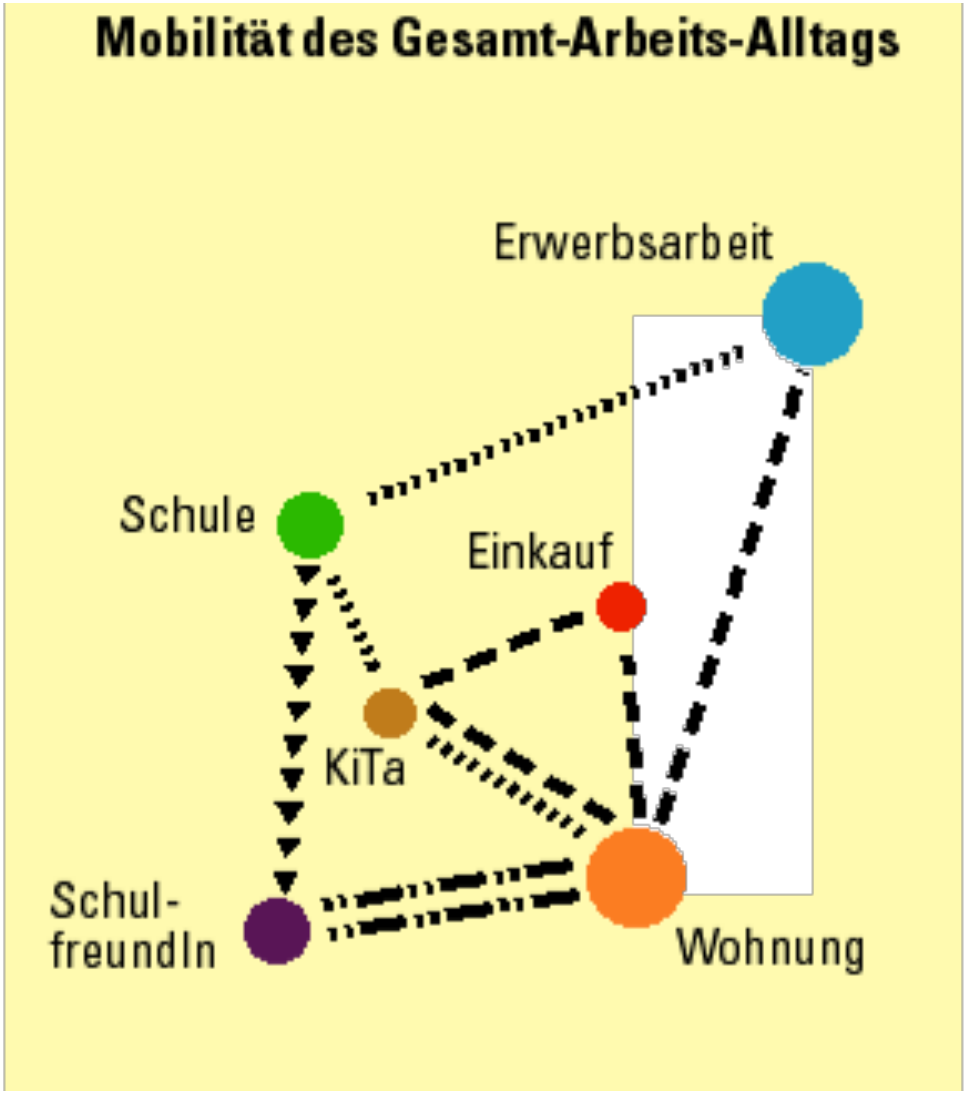
Verkehrliche Abbildung (Re-Konstruktion) der Lebensverhältnisse von Menschen - z.B. Arbeitsmobilität

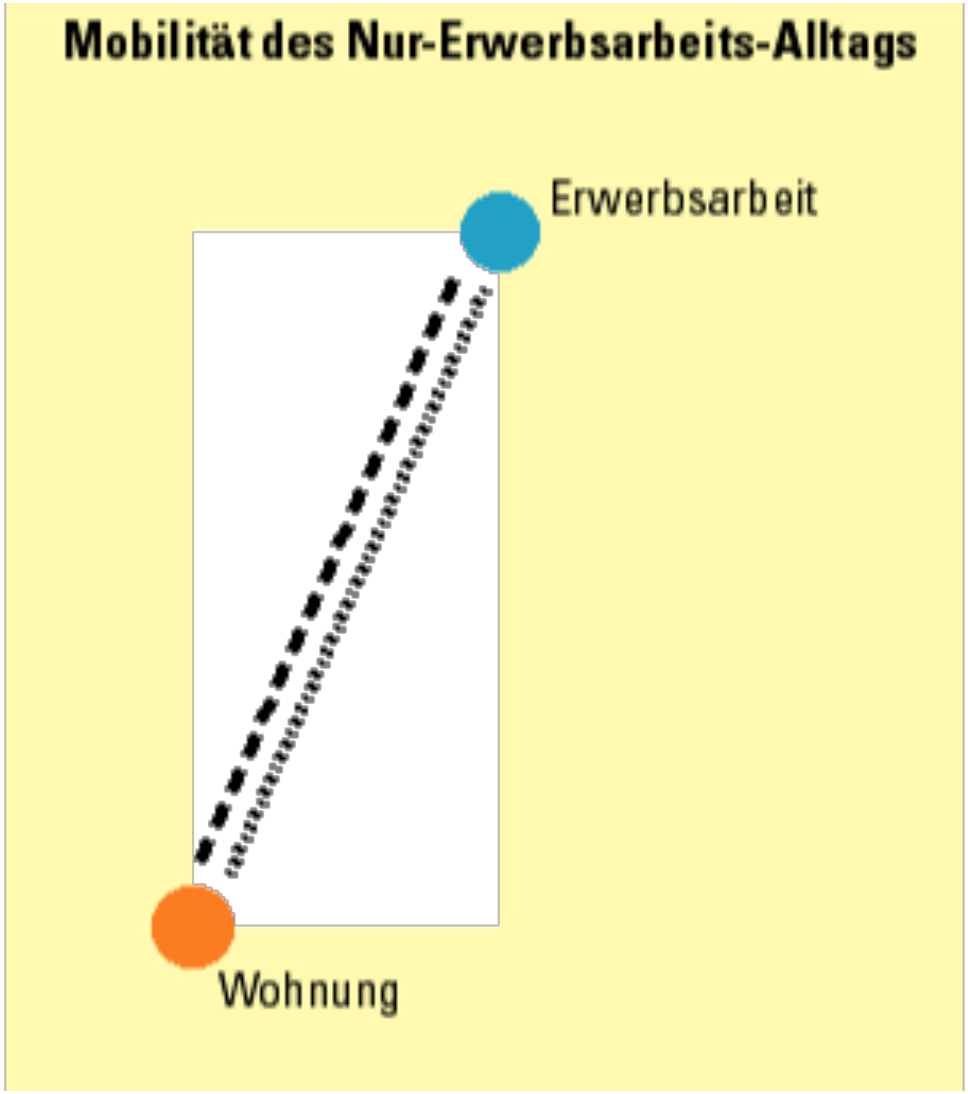


Quelle: Spitzner/ Beik (1995): Reproduktionsarbeits-Mobilität (. I.A. Bundesforschungsministerium) WI, AB „Nachhaltigkeit, Gender & Bewegungsfreiheit“

Realitäts-Rezeption:

Verkehrliche Abbildung (Re-Konstruktion) der Lebensverhältnisse von Menschen - z.B. Arbeitsmobilität





Quelle: Spitzner/ Beik (1995): Reproduktionsarbeits-Mobilität (. I.A. Bundesforschungsministerium)

Androzentrismus

Fixierung auf eine **spezifische** Perspektive, die sich an einem dominanten gesellschaftlichen Männlichkeits-**Modell** orientiert (Maskulinität) *[- kein realer Mann entspricht diesem Konstruct -]* in sozialen, ökonomischen und politischen **Rationalitäten**,

zugleich jedoch Geschlechts**neutralität**, Universalität/ Verallgemeinerbarkeit, **Objektivität** und Rationalität (nicht-emotionale Getriebenheit) beansprucht,

[- implizit, nicht einfach erkennbar, weder für Männer noch für Frauen, weitere Gender]

zur Norm erhoben wird und **allgemeine Nützlichkeit** reklamiert,

während ‚Weiblichkeiten' als **Abweichung** oder **Additivum** definiert werden.

(US-Ökonomin Charlotte Perkins Gilman 1911, vgl. auch: Sandra Harding (1983): Discovering Reality: Feminist Perspectives on Epistemology, Metaphysics, Methodology and Philosophy of Science.)

Risiken aus dem allgemeinen Androzentrismus für die Chancen der Zielerreichung von Nachhaltigkeit

- **Unsachgemäße** Wahrnehmung und **Bearbeitung** der Probleme
- **Ineffizienz** der Anstrengungen (vergeblicher Verschleiß von kostbarer Kraft)
- Geschlechtsspezifische **Belastung**
  (Männer sind tendentiell weniger einer gegengeschlechtlichen Rationalität ausgesetzt - sie können sich in gewohnten und identifizierten Denk- und Empfindungsweisen bewegen; Frauen MÜSSEN sich mit einer tendentiell nicht ihnen entsprechenden Rationalität auseinandersetzen und „stolpern“ ggfs. darüber)
- Leidvoller „**Vermännlichungsdruck**“ auf alle Engagierte,
  wenn sie nicht den Androzentrismus selbst zum Thema + Referenz machen & nicht auf ein verändertes „Framing“ für ihr Handeln & Engagement zielen
- Unfreiwillige Reduktion auf **End-of-the-Pipe - Ansätze** (vgl. überwundene Erfahrungen im Umweltbereich): kaum eine Chance, Einfluß auf die (gender-spezifische) Problem-Verursachung zu nehmen (Verursacherprinzip)

Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. **Worum geht‘s bei „Gender“ ?**
   (Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
   (Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)
2. **Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?**
   (Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)
3. **Infrastruktur-Gestaltungsfelder**
   (Überblick)
4. **Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)**
   (Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)
5. **Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:**
   (NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)
6. **Weiterführende Literatur-Hinweise**
   (nur ein Anriss)

Basics seit der gesetzlichen Einführung von Gender Mainstreaming

Wuppertal Institut

(1) *Vermeintlich „allgemeine" Aussagen*

können nicht mehr einen **Anspruch auf Geschlechtsneutralität** erheben, es sei denn, diese wird empirisch nachgewiesen

(Beweislast-Umkehr)

⇒„Gender"(-Bias) ist besonders da, wo sie NICHT thematisiert ist.

(2) *Objektive Wissenschaftlichkeit und allgemeine Nützlichkeit*

sind erst dann als gegeben anzusehen, wenn **Androzentrismen** (Fixierung auf das Partikulare gesellschaftl. Männlichkeit) **relativiert** worden sind

(Objektivität, Akzeptabilität)

=> „Gender" ist nichts Additives zum Mainstream, sondern dessen Modifizierung („Gender-Resonsivität")

(3) *Verantwortlichkeit für Gender-Responsivität*

liegt bei **allen** Beteiligten in **Top-Down**-Richtung

=> Anforderung genderresponsiver Professionalität an Leitungspersonal

(4) *Alle Politikfelder*

sind verpflichtet, einen **eigenen aktiven und positiven Beitrag** zu mehr gesellschaftlicher Geschlechtergerechtigkeit zu leisten und auszuweisen

Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. **Worum geht‘s bei „Gender“ ?**
   (Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
   (Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)
2. **Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?**
   (Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)
3. **Infrastruktur-Gestaltungsfelder**
   (Überblick)
4. **Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)**
   (Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)
5. **Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:**
   (NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)
6. **Weiterführende Literatur-Hinweise**
   (nur ein Anriss)

1. **Worum geht‘s bei „Gender“ ?**
   (Was ist „Verkehr“?)
   (Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)
2. **Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?**
   (Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)
3. **Infrastruktur-Gestaltungsfelder**
   (Überblick)
4. **Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)**
   (Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)
5. **„Knackpunkte“: Worauf kommt es an ?**
   (ein Einblick)
6. **Stolperfallen**
   (ein Einblick)
7. **Emanzipative Suffizienz-Politik**
   (Ungerechtigkeits-Wirksamkeiten vorab erkennen + innovativ Gegensteuern-Können)
8. **Was passiert mit Suffizienz-Politik, wenn Genderwirkungen nicht systematisch reflektiert werden ?** (ein Beispiel)

Infrastruktur-Gestaltungsfelder

Wuppertal Institut

Belastbare Datengrundlagen schaffen (nicht-androzentrische Daten-Kategorien)

Gestaltung + Verteilung der ***Aneignungschancen*** in Bezug auf Straßenraum sowie *öffentlichen Raum* ***(Ras-Q, „Shared Space“, Normwesen der FGSV etc.)***

Geschlechter-demokratische und Nachhaltigkeits-orientierte ***Justierung der*** *(finanziellen,institutionellen etc.)* ***Bedeutungszumessung*** zu den verschiedenen ***Verkehrsträgern zueinander*** (kostenfreie Aufenthalts-& Fußverkehrs-Netze Vorrang vor Radnetzen vor...)

Gebrauchsfähigkeit der Netze + Systemeigenschaften der Verkehrsträger

Räumliche Relationen - Priorisierungen, Bedienung etc.
(Nah- vor/Regional- vor/Fern-Relationen; tangentiale versus radiale Relationen etc.)

Beschleunigungsverhältnisse / Zeitlichkeiten
(gegenüber Verlangsamung durch Warte- und Umweg-Widerstände etc. in Planungen und Angeboten, öko-soziale Zeitpolitiken im Verkehr (vgl. Greater London))

Verlässlichkeiten & Freiheiten
(gegenüber Vorsorgeverzicht, unbelegten Substituierbarkeits-Annahmen, versorgungsökonomische Haftung/Gewährleistung etc.)

Auslegung von verkehrlichen ***Institutionen*** **+** ***Infrastrukturen*** (Einsetzungsbeschlüsse (z.B. BASt, Staßen.NRW...), Dienstleistungs-Definion, Zielvereinbarungen von Ämtern etc)

Akzeptabilität *statt* ***Akzeptanz*** als Prüffrage (u.a. GIA in Regelanwendung)

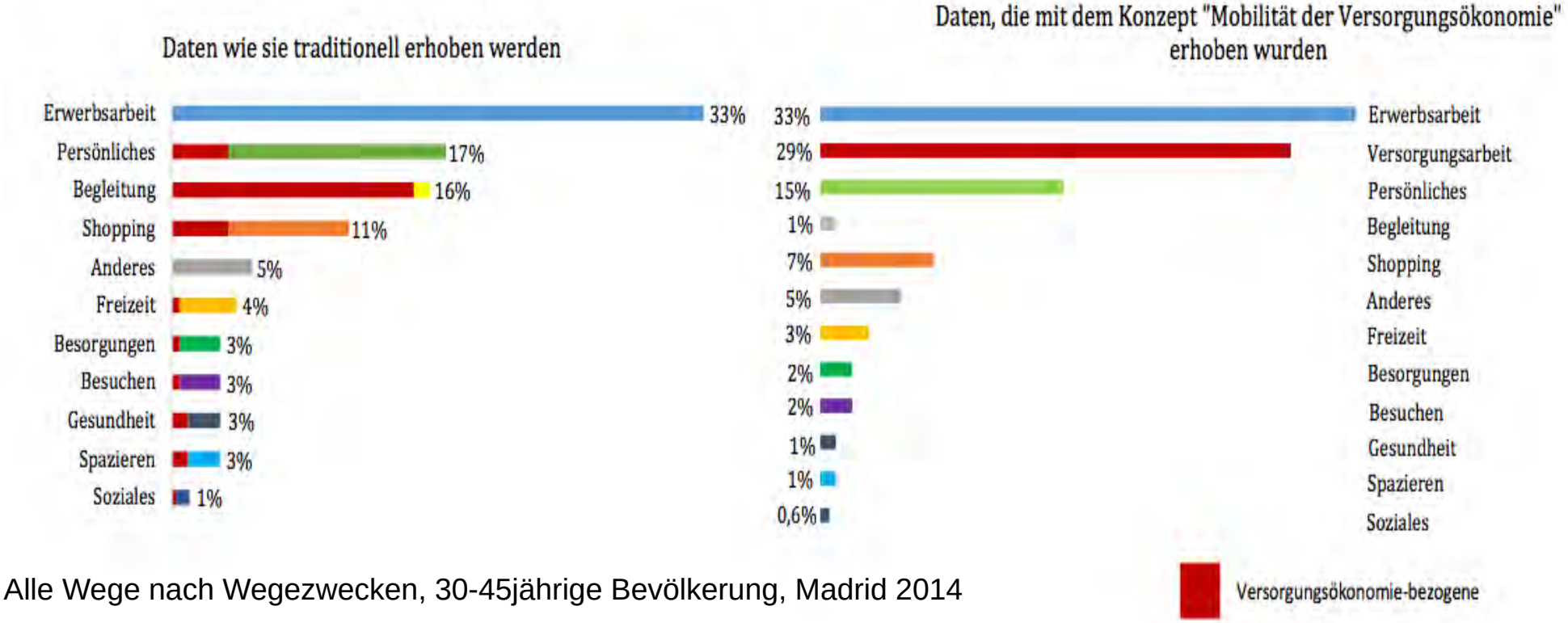
Quelle: M.Spitzner: Modernisierung der Versorgungsarbeit - Bedeutung für die Kommunalwirtschaft. Forschungsverbund „ **Perspektiven dezentraler Infrastrukturen im Spannungsfeld von Wettbewerb, Klima-schutz und Qualität“.** Beitrag zum Dritten Treffen des Arbeitskreises „Übergreifende Fragestellungen“19.12.2005

Schaffung belastbarer Datengrundlagen:

Überwindung genderbedingt verzerrender Datengrundlagen

(Rekonzeptualisierung von bisher androzentrischen Datenerhebungen)

Gegenüberstellung: androzentrische gegenüber einer Datenerhebung, die die gegenderte Ökonomie nicht unsichtbar macht



Alle Wege nach Wegezwecken, 30-45jährige Bevölkerung, Madrid 2014

Quelle: Graphische Darstellung nach Sánchez de Madariaga/Zucchini (2019), theoretisches und empirisches Konzept „Mobilität der Versorgungs-ökonomie“ Spitzner/Beik (1995).

Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. **Worum geht‘s bei „Gender“ ?**
   (Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
   (Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)
2. **Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?**
   (Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)
3. **Infrastruktur-Gestaltungsfelder**
   (Überblick)
4. **Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)**
   (Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)
5. **Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:**
   (NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien und und und...)
6. **Weiterführende Literatur-Hinweise**
   (nur ein Anriss)

Genderwirkungsprüfung

- Gender Impact Assessment (GIA)

Wuppertal Institut

Die GIA ist ein grundlegendes Instrument, um folgendes zu leisten:

- ***Konkrete Analyse*** und ***Ableitung von Politik-Handlungsmöglichkeiten*** (ex ante) ebenso wie ***Vorab-Evaluation*** von Strategien, Programmen, Projekten oder konkreten Maßnahmen
- Unterstützung der ***Umsetzung*** der gesetzlichen (UN, EU, nationalen, Länder-) Gender Mainstreaming Imperative an alle Politikfelder, ihre aktiven positiven Beiträge zu Beförderung gesellschaftlicher Geschlechtergerechtigkeit zu leisten
- ***problem-orientierter Ansatz*****:** die 7 Gender-Dimensionen der GIA decken die essentiellen gesellschaftlichen Ebenen der ***Treiber*** von Ungleichheit und Hierarchisierung gesellschaftlicher Geschlechterverhältnisse ab
- ***systematische*** Erfassung und Prüfung der Leistung der geforderten aktiven positiven (intersektionalen) Wirkungsbeiträge zu Chancengleichheit seitend der jeweiligen Fachpolitik
- klimapolitische ***Akzeptabilität*** zu erfassen: Blick auf die Realitäten statt selektiver androzentrischer Konstruktionen, Dekontextualisierungen und Ausblendungen

Quelle Spitzner, M. (2021): Gender Impact Assessmen (GIA) as a qualitative impact assessment methodt. In: UNFCCC secretary (Ed.): UNFCCC-SB , UNFCCC Informal Technical Expert Meeting on tools and methodologies for assessing the impacts of the implementation of response measures, May 18th, 2021. Bonn.
https://unfccc.int/sites/default/files/resource/presentation_Meike.pdf

Genderwirkungsprüfung / Gender Impact Assesment (GIA)

Wuppertal Institut

- **Symbolische Ordnung**

Zuschreibungen/Abweisungen, Über-/Minder-Bewertung, Bedeutungszuschreibungen und –positionierungen/ -hierarchisierungen, Narrative

- **Krise der Versorgungsökonomie / Sorgearbeit**

politischer Stellenwert, ökonomische Bewertung, (Nicht-) Instrumentalisierung durch andere Ökonomien (Privatwirtschaft/Erwerbsökonomie, Gemeinwirtschaft), Zuschreibung, Verteilung, Zeit

- **gender-basierte Ungleichheitsdynamiken der Erwerbsökonomie**

politischer Stellenwert gegenüber Versorgungs-, Eigen-, Gemeinwesen-Ökonomie, ökonomische Bewertung, horizontale und vertikale Segregation, Einkommens-, Vermögensverhältnisse

- **gender-basierte Fehlsteuerungen bei Öffentlichen Infrastrukturen / Resourcen**

politischer Stellenwert, Priorisierungen/Nachrangigkeiten, Bereitstellung, Ausrichtung, Akzeptabilität, Gebrauchsfähigkeit, Zugänglichkeit (access), makroökonomische Strategie

- **Definitionsmacht-Verhältnisse durch Institutionalisierten Androzentrismus**

Definitionsmacht der Institutionenebene, Institutionalisierungsgrad inhaltlich-kognitiver impliziter Genderhierarchisierungen, (Nicht-) Relativierung androzentrischer Zugänge und Kategorien in Wissenschaft, Technik und Politik

- **Gestaltungsmacht auf Akteursebene**

(Nicht-) Repräsentanz der gesellschaftlichen Gleichstellungsanliegen, (Nicht-) Berücksichtigung von Genderexpertise bei Entscheidungs-Prozessen und -Gremien in Wissenschaft, Technik und Politik

- **Nicht-Sanktionierung von Grenzverletzungs-potenzialen / Mangel an Selbstbestimmung**

gesellschaftliche Organisation von Sexualität, Gesundheit und Körperlichkeit, (Nicht-) Inklusive Bedingungen, Privatsphäre (intimacy), (Un-) Freiheit von struktureller maskuliner Gewalt

Spitzner, Meike (2020): Transformative Klimapolitik - Genderwirkungsprüfung und emanzipative Suffizienz-Rechte. In: Forum Wissenschaft 3/2020 "Science and future. Debatten um Klimakrise und Wissenschaft", S. 17-21. https://www2.bdwi.de/uploads/spitzner_gia_abb.pptx und https://www.bdwi.de/forum/archiv/archiv/10876264.html.

Kriterien für theoriegeleitete wirkungsbezogene Gender-Dimensionen

Wuppertal Institut

Basal für wirkungsbezogene Gender-Dimensionen der GIA:

(siehe UBA-Texte 2021/03, Kapitel 5)

- Es geht um **„wirkungsbezogene Gender-Dimensionen,** nicht um irgendwelche Geschlechter-Differenz-Aspekte
- **Dabei geht es um Wirkung in:**

→ **Dimensionen der Treiber gesellschaftlicher Geschlechterverhältnis-Probleme** (Verursacher-Prinzip)

→ **Gestaltungs- UND Definitions-Machtverhältnisse** (u.a.: „Partizipation“ reicht nicht)

- **Es geht dabei NICHT um Wirkung in:**

- Dimensionen von beliebigen Problemen von Männern oder Frauen/ qua Sexus
- Dimensionen von Unterschieden qua Phänomenen (sog. Differenz-Ansatz) etc.
- Wirkung nicht nur end-of-the-pipe auf unmittelbar beobachtbare Jetzt-Zustände, sondern auf Ursachen und verursachende Dynamiken, Prozesse, Verhältnisse

→ Transformatorische Gender-Dimensionen

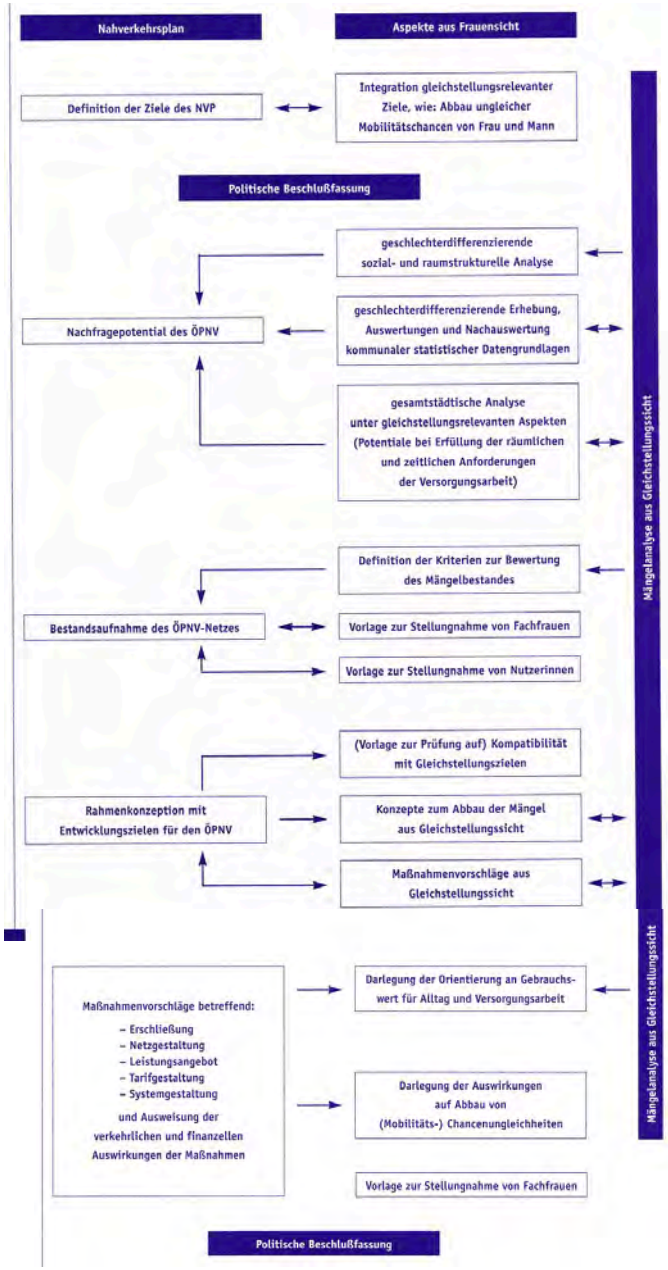
(gender-/nachhaltigkeits-transformatorischer Ansatz)

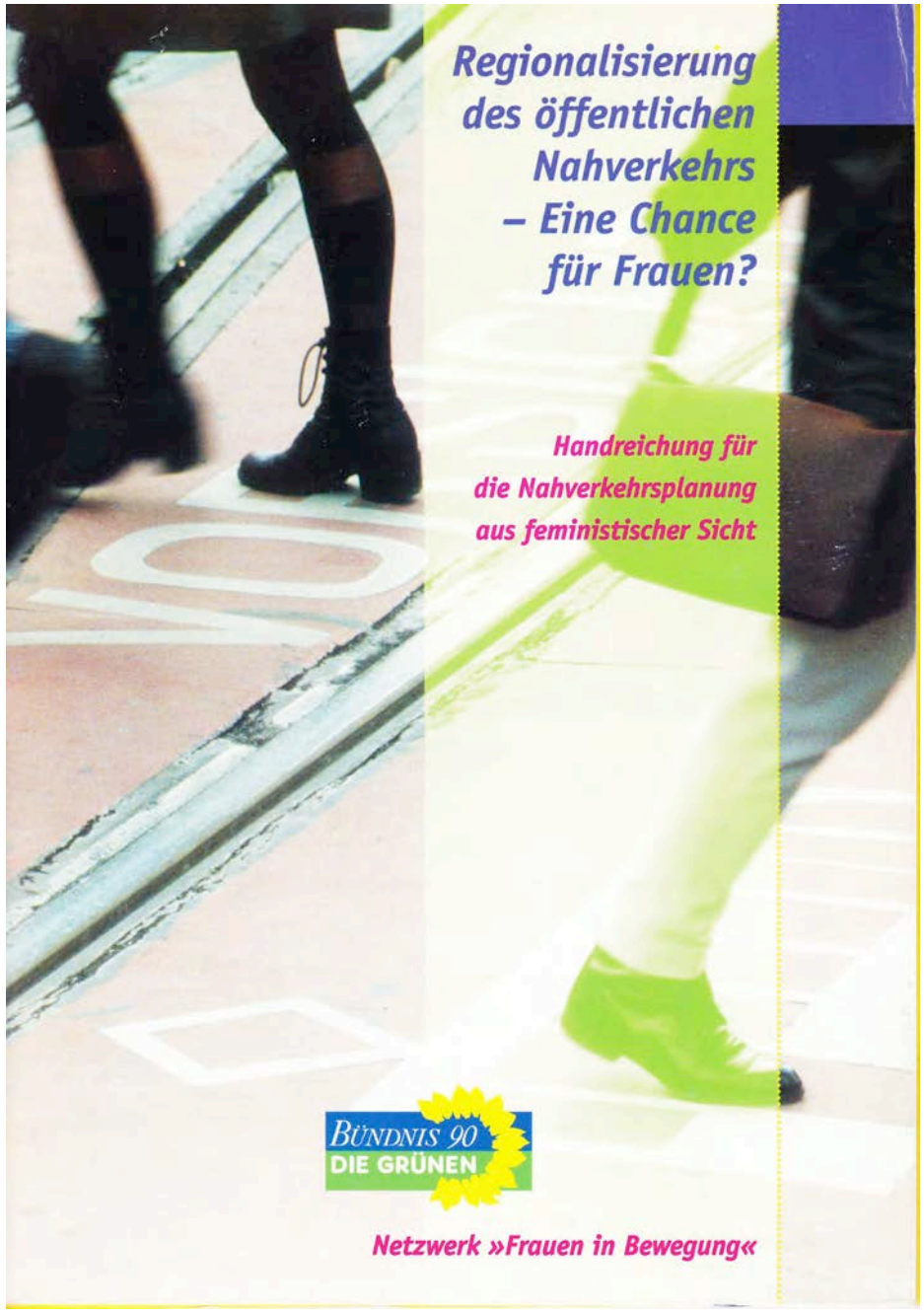
Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

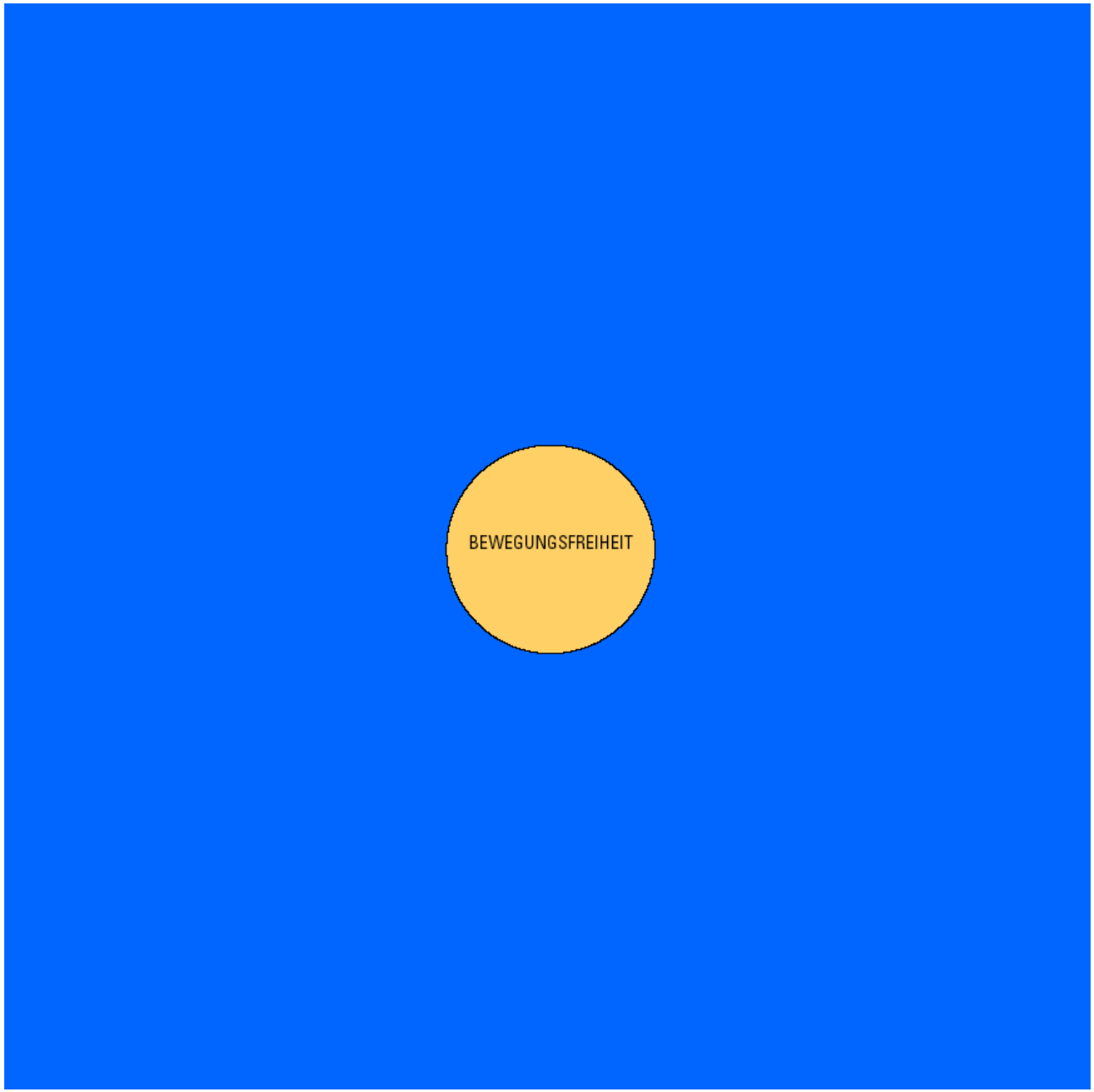
1. **Worum geht‘s bei „Gender“ ?**
   (Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
   (Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)
2. **Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?**
   (Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)
3. **Infrastruktur-Gestaltungsfelder**
   (Überblick)
4. **Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)**
   (Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)
5. **Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:**
   (nur ein Einblick: NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien...)
6. **Weiterführende Literatur-Hinweise**
   (nur ein Anriss)

Richtlinien für sachgerechte NVP-Verfahrensschritte





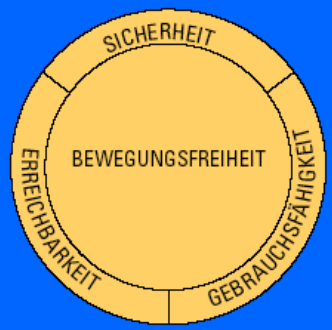
Verkehrliche Gestaltungs-Kriterien ÖPNV



Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“: Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.

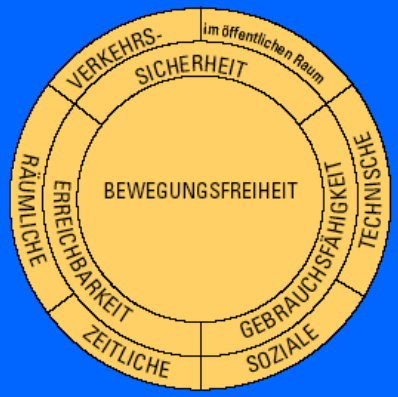
Verkehrliche Gestaltungs-Kriterien



Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“: Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.

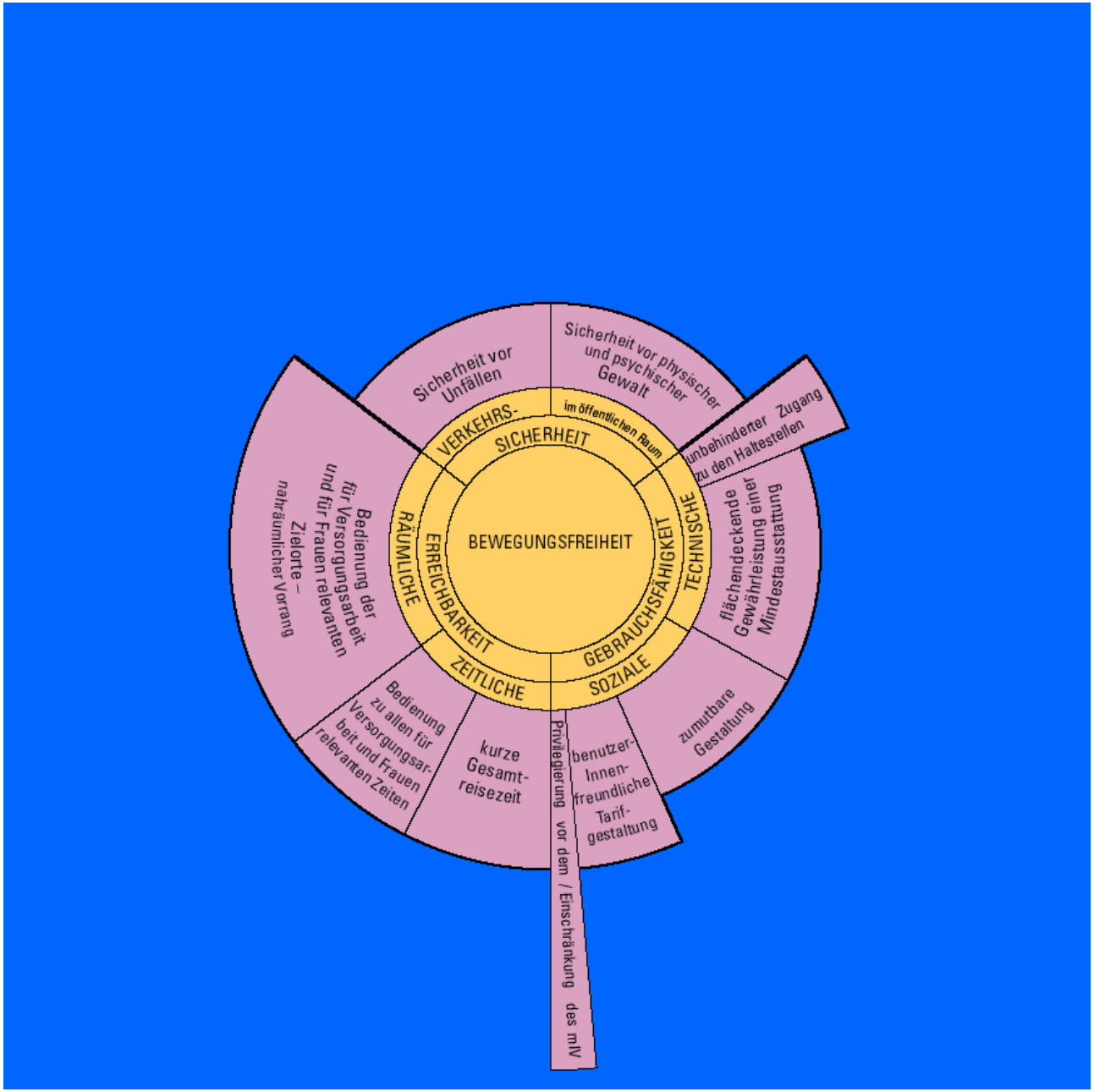
Verkehrliche Gestaltungs-Kriterien



Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“: Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.

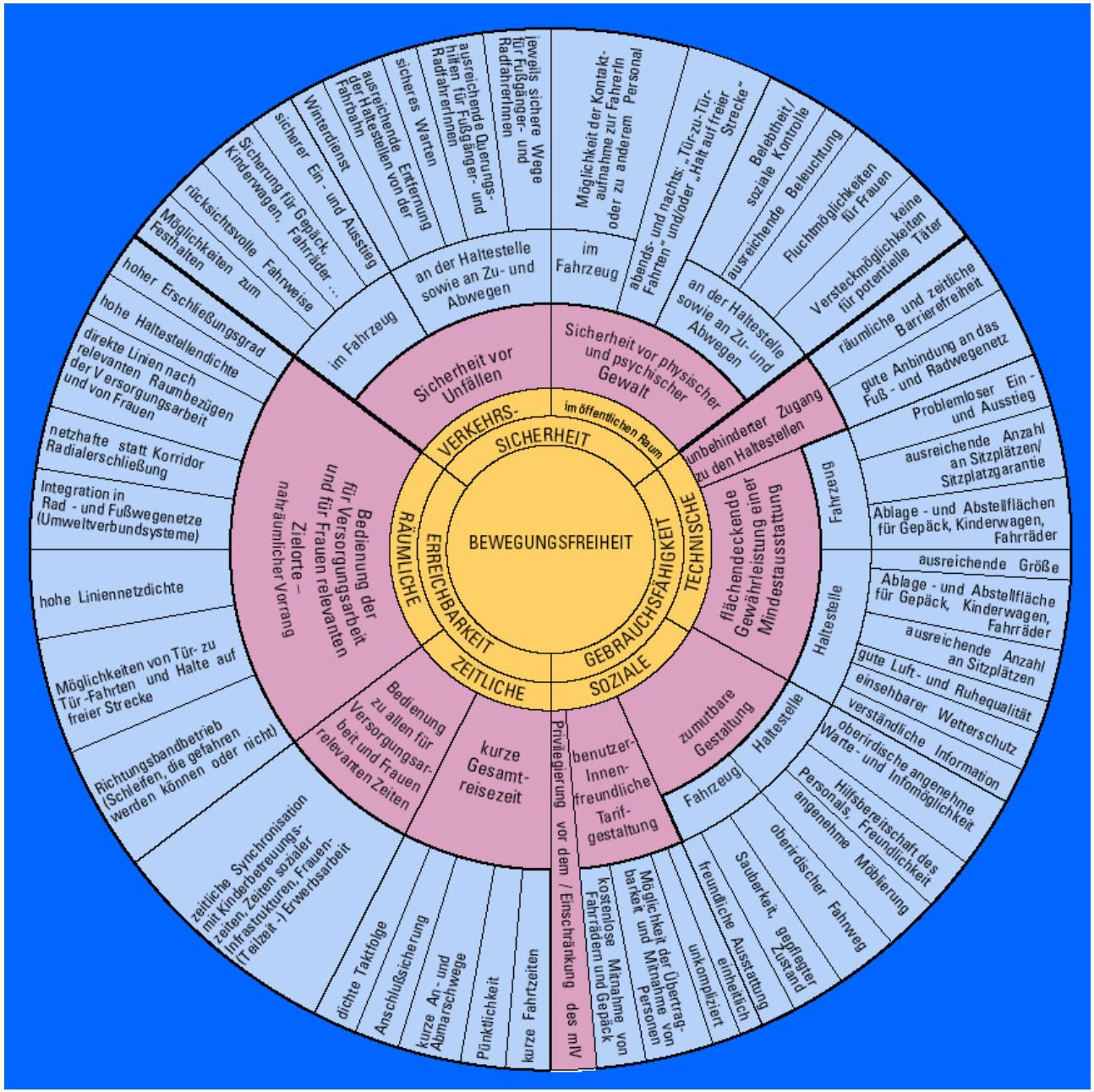
Verkehrliche Gestaltungs-Kriterien



Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“: Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.

Verkehrliche Gestaltungs-Kriterien



Quelle:

Spitzner / Striefler / Zauke (1995) in: Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt": Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.

Bedrohung(sräume) durch strukturelle maskuline Gewalt im öffentlichen Raum

-

Gender-responsive ÖPNV-Sicherheitskonzepte

Gender-responsive Verkehrspolitik

Gender-responsives Management eines multioptionalen Umweltverbundes

1. **Worum geht‘s bei „Gender“ ?**
   (Um fachlich grundlegende Annahmen, z.B. Was ist „Verkehr“?)
   (Maskulinität als Maßstab - anders unterwegs?)
2. **Was wird heute rechtlich und praktisch verlangt ?**
   (Gender Mainstreaming: handfeste Herausforderungen)
3. **Infrastruktur-Gestaltungsfelder**
   (Überblick)
4. **Das Instrument der Genderwirkungsprüfung (Gender Impact Assessment)**
   (Die 7 Gender-Dimensionen der Genderwirkungsprüfung/GIA)
5. **Gender-responsive Verkehrspolitik konkret:**
   (nur ein Einblick: NVP-Verfahren, ÖPNV- Gestaltungskriterien...)
6. **Weiterführende Literatur-Hinweise**
   (nur ein Anriss)

Literatur (ein Anriss) (1)

- Spitzner, Meike (2021): Transformative Klimapolitik - Genderwirkungsprüfung und emanzipative Suffizienz-Rechte. In: Forum Wissenschaft 3/2020 "Science and future. Debatten um Klimakrise und Wissenschaft", S. 17-21. https://www.bdwi.de/forum/archiv/archiv/10876264.html mit zugehöriger Abbildung der GIA auf https://www2.bdwi.de/uploads/spitzner_gia_abb.pptx.

- Spitzner, Meike (2021): Gender Impact Assessment (GIA) as a qualitative impact assessment method. In: UNFCCC-Climate Sekretary (Ed.): UNFCCC-SB‘s ("Klima-Zwischengipfel") "Informal Technical Meeting on tools and methodologies for assessing the impacts of the implementation of response measures", May 18th 2021. https://unfccc.int/sites/default/files/resource/presentation_Meike.pdf - (Kontext: https://unfccc.int/event/TEM-SBSTA-chair-assessing-impacts-RM)

- Spitzner, Meike (2021): Für emanzipative Suffizienz-Perspektiven. Green New Deal statt nachhaltiger Bewältigung der Versorgungsökonomie-Krise und Verkehrsvermeidung? In: Prokla 202 (51.Jg., Heft 1, März 2021): 95-114. https://www.prokla.de/index.php/PROKLA/issue/view/206 .

- Spitzner, Meike; Hummel, Diana; Stieß, Immanuel; Alber, Gotelind; Röhr, Ulrike (2020): Interdependente Genderaspekte der Klimapolitk. Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. UBA-Texte 30/2020. Berlin: UBA. https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/interdependente-genderaspekte-der-klimapolitik (sowie auch https://epub.wupperinst.org/frontdoor/index/index/docId/7561).

Literatur (ein Anriss) (2)

- Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“ (1995): Frauen verändern ihre Stadt. Arbeitshilfe 2: Verkehrsplanung. DST-Beiträge zur Frauenpolitik, Heft 3, Reihe L, S. 67, Köln.

- Spitzner, Meike; Reutter, Oscar (2020): Mobilität für alle! – Wie die Verkehrswende allen eine umweltschonende Mobilität ermöglicht. In: Heinrich Böll-Stiftung (Hg.) (2020): Praxis kommunale Verkehrswende - ein Leitfaden. Schriften zur Ökologie Bd. 47. Berlin: 115-131. https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentiebar.pdf?dimension1=division_oen

- Netzwerk „Frauen in Bewegung“; Bündnis 90/ Die Grünen, Bundesvorstand und BAG Verkehr (Hg.) (1997): Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs – eine Chance für Frauen? Handreichung für die Nahverkehrsplanung aus feministischer Sicht. Bonn. https://www.researchgate.net/publication/336126774_Regionalisierung_des_offentlichen_Nahverkehrs_-_Eine_Chance_fur_Frauen_Handreichung_fur_die_Nahverkehrsplanung_aus_feministischer_Sicht

- European Parliament, Directorate General Internal Policies of the Union, Policy Department Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism (2006): Women and Transport in Europe. Study elaborated by Turner, Jeff; Hamilton, Kerry (University East London/UK) and Spitzner, Meike (Wuppertal Institute/D) with Leo Seserko (OKAR/Slowenia) and Alena Krizkova (Consultant/Czech Republic). Drucksache IP/B/TRAN/ST/2005_008 (PE 375.316) in EN 26/06/2006. Bruxelles. http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/tran20060912_womentransportstudy/tran20060912_womentransportstudy.pdf

Literatur (ein Anriss) (3)

- Spitzner, Meike; Beik, Ute (1995/1999): Reproduktionsarbeits-Mobilität. Theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien. In: Spitzner, Meike; Hesse, Markus; Holzapfel, Helmut (Hg.) (1999): Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität - Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Forschungsberichte des vom Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie geförderten Verbundforschungprojekts, Bd.5. Wuppertal: Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität, ISBN 3-929944-21-9, 40-140. https://www.researchgate.net/publication/259182750_Reproduktionsarbeitsmobilitt_-_theoretische_und_empirische_Erfassung_Dynamik_ihrer_Entwicklung_und_Analyse_kologischer_Dimensionen_und_Handlungsstrategien?ev=prf_pub

- Spitzner, Meike (2004): Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck - Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV. NetWORKS-Papers Nr.13. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). ISBN 3-88118-384-1. https://difu.de/node/3116

- Spitzner, Meike; Weiler, Frank; Andi, Rahmah; Turner, Jeff (2007): Städtische Mobilität und Gender. Förderung des öffentlichen Regionalverkehrs im Großraum Jakarta. Fokus Entwicklungspolitik - Positionen der KfW Entwicklungsbank zu entwicklungspolitischen Themen, August 2007. Frankfurt a.M. https://www.kfw-entwicklungsbank.de/Download-Center/PDF-Dokumente-Development-Research/2007_08_FE_Weiler-Transport-und-Gender_D.pdf

Literatur (ein Anriss) (4)

- Spitzner, Meike (2005): Nachhaltige Mobilität und Bewegungsfreiheit für Mädchen. Folder - zur Expertise zum Gesamt-Projekt „Sicher unterwegs“ des Arbeitskreis Mädchenarbeit des Jugendring Wuppertal e.V., Stadtbetrieb Jugend & Freizeit Wuppertal, Gleichstellungsamt der Stadt, Stadtwerke Wuppertal WSW, Büro Fuhrmann/ Frankfurt a.M., Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Hg. Arbeitskreis Mädchenarbeit des Jugendring Wuppertal e.V. mit Förderung der NRW Stiftung für Umwelt und Entwicklung. Bonn/ Wuppertal. DOI: 10.13140/RG.2.2.27626.95685 https://www.researchgate.net/publication/345259295_Nachhaltige_Mobilitat_und_Bewegungsfreiheit_fur_Madchen

- Spitzner, Meike (2004/ 1994): Strukturelle Verkehrsvermeidung - Reduzierung von Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung. In: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.) (2004): Materialien zum Fach-Workshop Verbereitung der Fortschreibung der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Berlin. (wiederveröffentlicht auf der BMU-Nachhaltigkeitsseite 2004 bis 2006 http://web.archive.org/web/20050503050806/http://www.nachhaltigkeitsdiskurs.de-/web/dokumente/verkehrsvermeidung.pdf, Erstveröff. in: Buchen et al. (Hg.) 1994: Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Bielefeld: Kleine, S. 202-234.

- Spitzner, Meike (2008): Sustainability and Societal Gender Relations – Problems of and Alternatives to androcentric Concepts of Sustainability and the Dimensioning of Economy, Ecology, Institutions and Sociality. In: Joachim Spangenberg (Ed.): Sustainable Development – Past Conflicts and Future Challenges. Taking Stock of the Sustainable Discourse. Münster: Westfälisches Dampfboot, p. 198-221.

Literatur (ein Anriss) (5)

- Auf die ca. 400 wichtigsten Titel verweist die Bibliographie:
  Spitzner, Meike; Färber, Christine (2002): Bibliographie zu Gender Mainstreaming & Stadtentwicklung, Verkehr, Städtebau. Umfassende, nach Sachthemen und Handlungsfeldern gegliederte Arbeitshilfe zum Aufbau von Gender Kompetenz. Teil IV der Expertise „Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes“ i.A. des BMVBW, vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Langfassung. Veröffentlicht unter http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2004undFrueher/GenderMainstreaming/Expertise.html (Download-Links der fünf Teile der Expertise). Direkter Download des Teils IV Bibliographie:
  http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2004undFrueher/GenderMainstreaming/Veroeffentlichungen/UnveroeffentlichteExpertise4.pdf?__blob=publicationFile&v=3 bzw.
  http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_340582/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/GenderMainstreaming/Expertise.html?__nnn=true (Dies ist zugleich die Internet-Publikation als Ergänzung zur Druck-Publikation der Kurzfassung der Expertise: Dieselben (2002): Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik des Bundes. Werkstatt-Praxis - Schriftenreihe des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Heft 4/2002. (Zweite Auflage: Wiederabdruck als Anhang in Heft 4/2003).
  http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/1998_2006/2002_Heft4_DL.pdf

- Spitzner, Meike unter Mitarbeit von Ute Beik (2000): Soziale Aspekte der Mobilität. Untersuchung i.A. der Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität”. Landtag NRW Information 13/0034 des Landtags. Düsseldorf 2000. http://www.landtag.nrw.de/tiffprint/62631000919405.tif.pdf + http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMI13-34.pdf

Literatur (ein Anriss) (6)

- Spitzner, Meike (2001): Zukunftsoffene Entwicklung als Problem gesellschaftlicher Raum-Zeit-Verhältnisse. Annäherungen an ein Zusammendenken physischer und sozialer Dimensionen mit Blick aufGeschlechterverhältnisse. -.- In: Nebelung/ Poferl/ Schultz (2001): Geschlechterverhältnisse -Naturverhältnisse. Feministische Auseinandersetzungen und Perspektiven der Umweltsoziologie. Opladen: leske+budrich, S.197-225.

- Spitzner, Meike (2002): Gender Mainstreaming im Verkehr. Beitrag zu: Kongress des Bundesumweltministeriums- und Life e.V. "Geschlechterverhältnisse, Umwelt und nachhaltige Entwicklung. Beiträge zum Gender Mainstreaming“ am 23. und 24. April 2002 in Berlin. http://www.genanet.de/fileadmin/downloads/themen/Themenforum_Mobilitaet.pdf (- insgesamt: http://www.earthsummit2002.org/workshop)

- Spitzner, Meike (1994): Strukturelle Verkehrsvermeidung - Reduzierung von Verkehrserzeugung. Analyse und Handlungsfelder einer ökologischen Verkehrswende aus der Perspektive feministischer Verkehrsforschung. In: BUCHEN, Judith; BUCHHOLZ, Kathrin; HOFFMANN, Esther; HOFMEISTER, Sabine; KUTZNER; Ralf; OLBRICH, Rüdiger; VAN RÜTH, Petra (Hg.): Das Umweltproblem ist nicht geschlechtsneutral. Feministische Perspektiven. Bielefeld: Kleine Verlag, S.202-234.

- Hofmeister, Sabine; Spitzner, Meike (Hg.) (1999): Zeitlandschaften - Perspektiven öko-sozialer Zeitpolitik. Stuttgart: Hirzel. https://wupperinst.org/a/wi/a/s/ad/40

Danke für Ihre Aufmerksamkeit !

meike.spitzner@wupperinst.org

Seite 93 Zeit 3/3/95

THE EVOLUTION OF AUTHORITY

Die Evolution der Autorität

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Management eines multioptionalen Umweltverbundes: Fußverkehr

Gesellschafter und Projektleiter bei IKS Mobilitätsplanung

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

- Studium Gesamthochschule Kassel (jetzt: Universität Kassel)
- 1985 bis 1992: selbständig
- 1992 bis Februar 2015: geschäftsführender Gesellschafter und Projektleiter bei der Planungsgruppe Nord - PGN in Kassel
- An Mitte 2016 geschäftsführender Gesellschafter bei IKS Mobilitätsplanung

Gremienarbeit

- Leiter des Arbeitsausschusses 2.14 Fußverkehr in der FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- Korrespondierendes Mitglied im AA 2.5 Radverkehr
- Mitglied des Lenkungsausschusses Straßenentwurf

2015 – 2016

Pate für den Themenbereich Fußverkehr beim Aufbau der AGNH

Seit Februar 2021:

Mitglied im Lenkungskreis der AGNH

Masterplan Fußverkehr Hessen

Fuss e.V. Hessen

Damit der Fußverkehr nicht unter die Räder kommt …

Forderungen an die Hessische Landesregierung

Quelle: AGNH, © Corinna Spitzbarth 2018

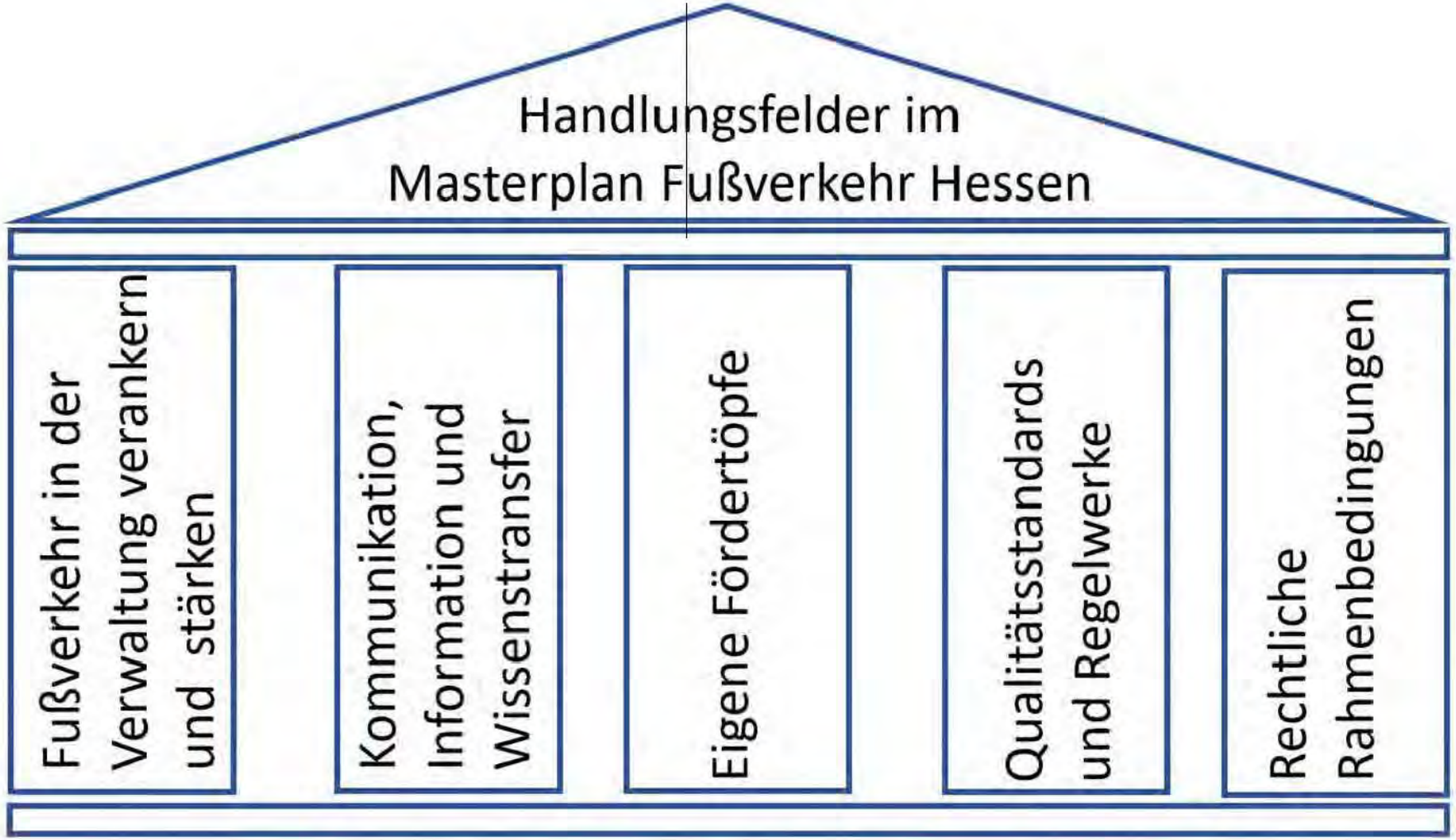
MINISTERIUM FÜR EIN LEBENSWERTES ÖSTERREICH

klimaaktiv mobil

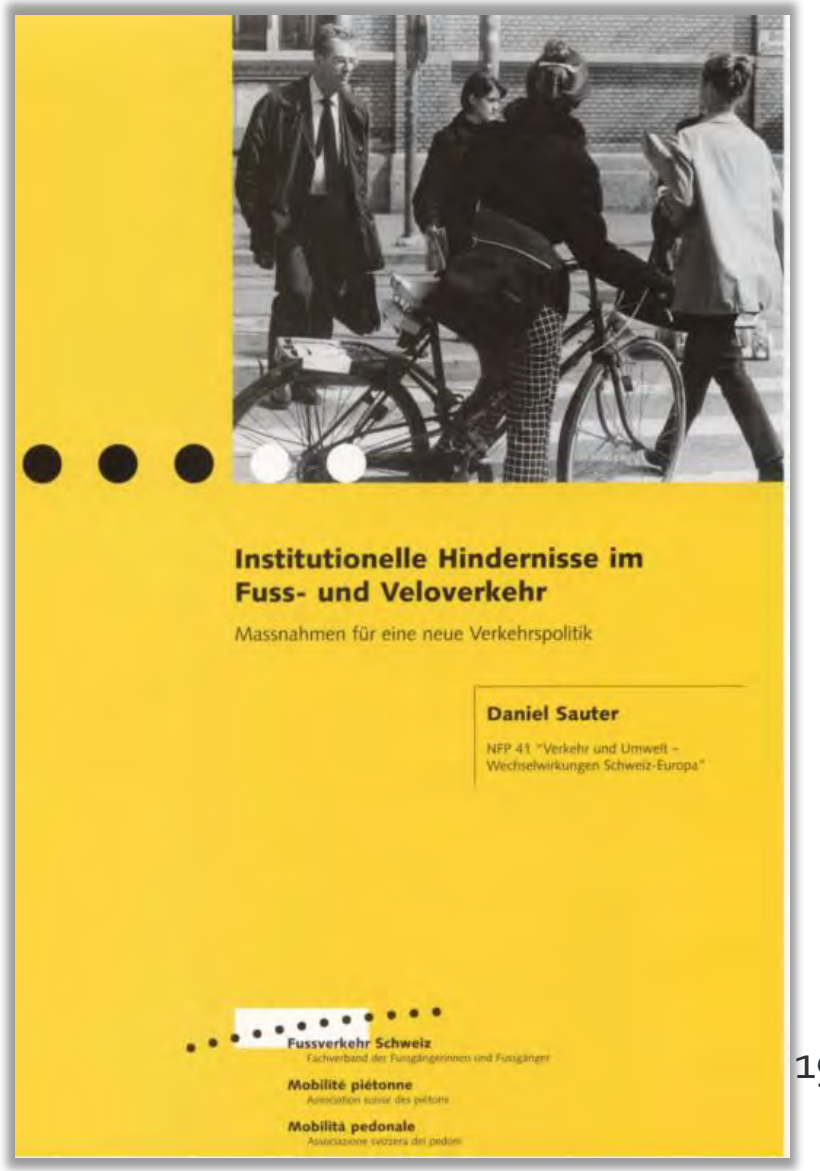
MASTERPLAN GEHEN

STRATEGIE ZUR FÖRDERUNG DES FUSSGÄNGERiNNENVERKEHRS IN ÖSTERREICH

Strategischer Rahmenplan: Masterplan Fußverkehr Hessen



Fußverkehr in der Verwaltung verankern und stärken



1999

- Institutionelle Hindernisse identifizieren
- Eigene Zuständigkeiten für Fußverkehr
- Bündelung von Zuständigkeiten

*„Ein institutionelles, verlässliches Management der Wander- und Fußwegeinfrastruktur, auch im Hinblick auf potentielle Konflikte unterschiedlicher Nutzergruppen (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, E-Biker*innen, etc.)“*

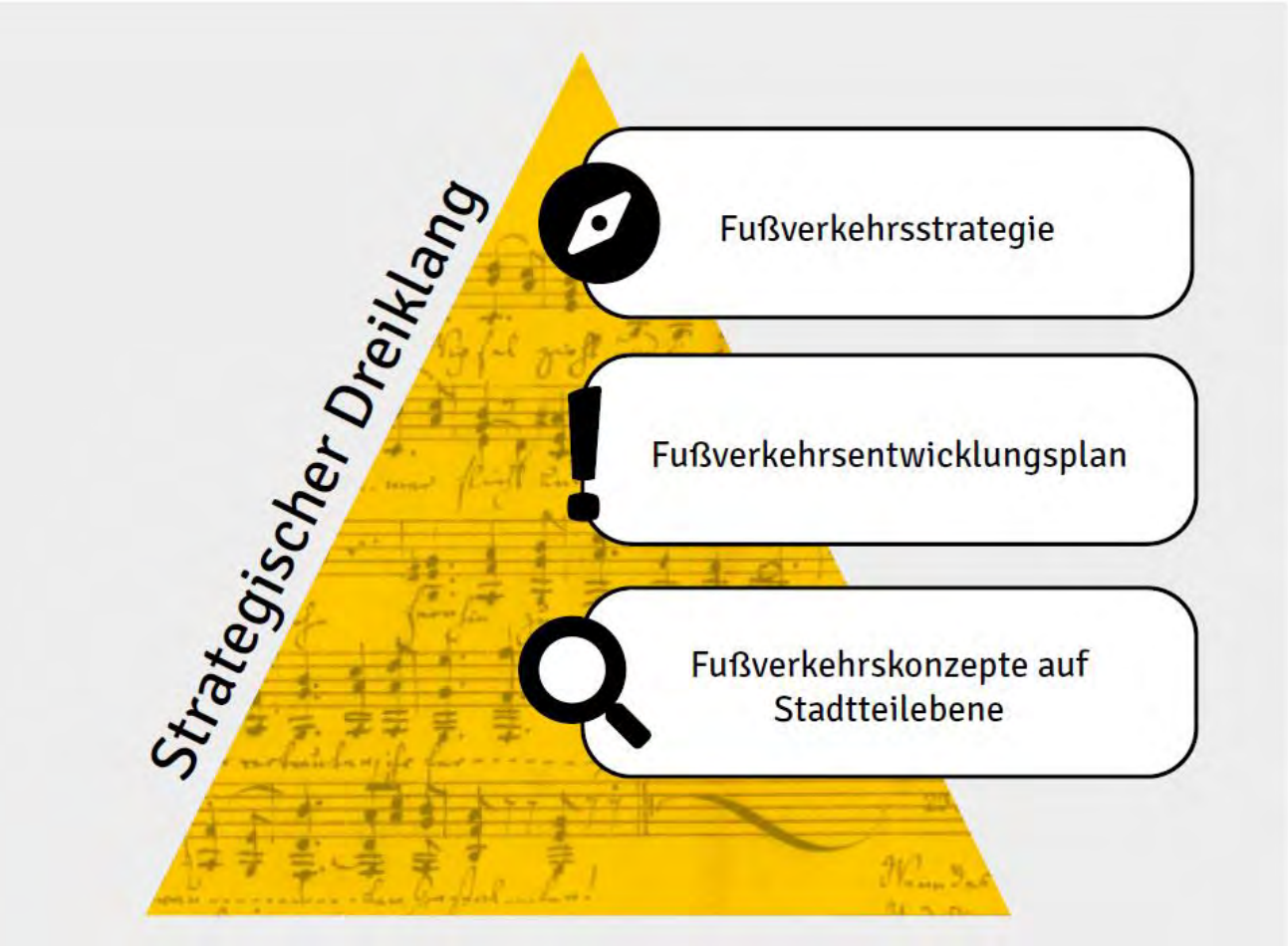
Deutscher Wanderverband 2020

Koalitionsvertrag: Ein neues Frankfurt gestalten 2021 – 2026

- Damit alle Fußgänger*innen barrierefrei, sicher und zügi können, wollen wir auf der Basis der Erfahrungen aus de Nordend und der Richtlinien zur barrierefreien Gestaltur Fußverkehrskonzept für die Stadt Frankfurt entwickeln.
- Wir schaffen analog zum Radfahrbüro eine Ansprech- ur den Fußverkehr. Eine gemeinsames Fuß- und Radfahrbü notwendige Personalaufstockung ist, wenn möglich, aus Stellenpool zu besetzen.

- Fußverkehr als eigenständiges „Verkehrsmittel" wahrnehmen. Subsummierung unter Nahmobilität oder „Fuß- und Radverkehr" wird dem in der Regel nicht gerecht.
- => eigene Ansprechpartner
- => eigenes Förder- bzw. Finanzierungsprogramm
- Städte > 100.00 E. => Fußverkehrsbeauftragte/r

Beispiel Leipzig: Overtüre – Hauptsatz - Sonaten



https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/fussverkehrsstrategie/

Konflikte nicht unter den Teppich kehren

- *Wir sollten Fußverkehr- und Radverkehr nicht konträr zueinander sehen …*
- *Es sollte ein Miteinander sein. …*
- *Es darf nicht sein, dass wir Fußverkehr und Radverkehr gegeneinander aufwiegeln*
- *Es gehört alles zum Umweltverbund…*
- *Fußverkehr muss integriert gedacht werden…*

Eine wesentliche Qualität des Fußverkehrs ist das angstfreie und ungestörte Gehen und Aufhalten als wichtige Qualität des öffentlichen Raums und einer urbanen Mobilitätskultur :

- dass sich Kinder frei bewegen können, ohne immer ermahnt zu werden, auf Radfahrer aufzupassen.
- gedankenverloren Flanieren und sich unterhalten können, ohne ständig auf schnelleren Fahrradverkehr achten zu müssen

Information: Veröffentlichungen

Hessen vorne

Einsatzgrenzen für die Anlage von Fußgängerüberwegen und Fußgängerschutzanlagen

Kfz/h Fg/h	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	über 750
0-30					5)	5)
30-50 (Schulweg-sicherung)		FGÜ möglich 1)	FGÜ empfohlen 1)	FGÜ empfohlen 2) ; 3)	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen
50-100		FGÜ möglich 4)	FGÜ empfohlen 4)	FGÜ empfohlen 2)	FGÜ empfohlen 2)	FGSA empfohlen
100-150		FGÜ möglich 4)	FGÜ empfohlen 4)	FGÜ empfohlen 2)	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen
über 150		FGÜ möglich 4)	FGSA empfohlen 4)	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen	FGSA empfohlen

1) Ggf. in Verbindung mit einer punktuellen Tempo 30 – Beschränkung und - soweit notwendig und möglich - einem Fahrbahnteiler (keine FGSA!)

2002

2006

Beispiele Schweiz

Bundesgesetz
über Fuss- und Wanderw

(FWG)

Strategien zur Gestaltung von Zürichs öffentlichen Raum 2006

Die Vision . .

Inhaltliche Ziele

Prozessuale Zie

Die Strategie S

Stadträume - W

Der Bedeutungs

Die gestalterisc

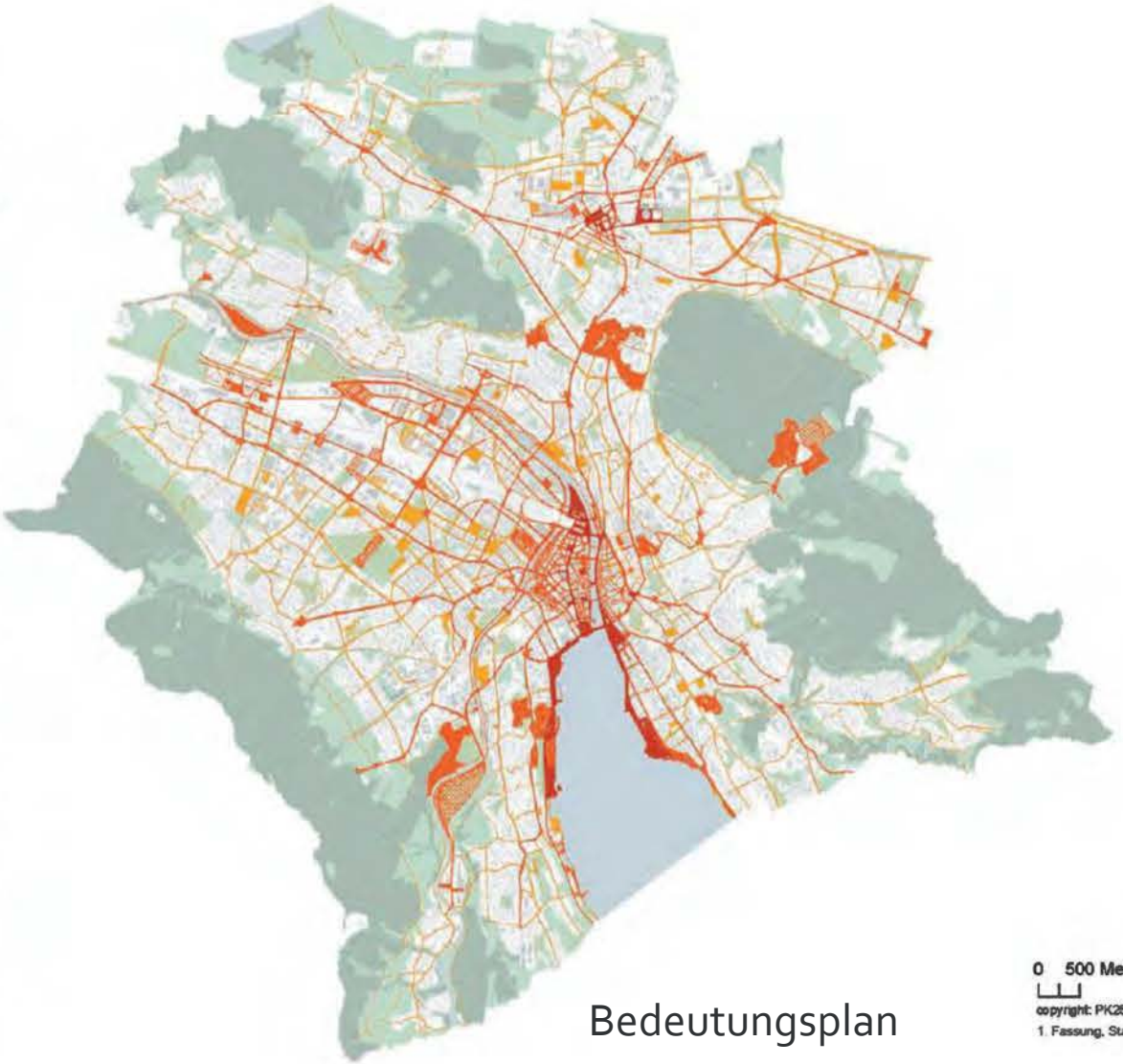
Die Gestaltungs

Der Elementenk

Das Zusammen

Der Gestaltungs

Die Verbesseru



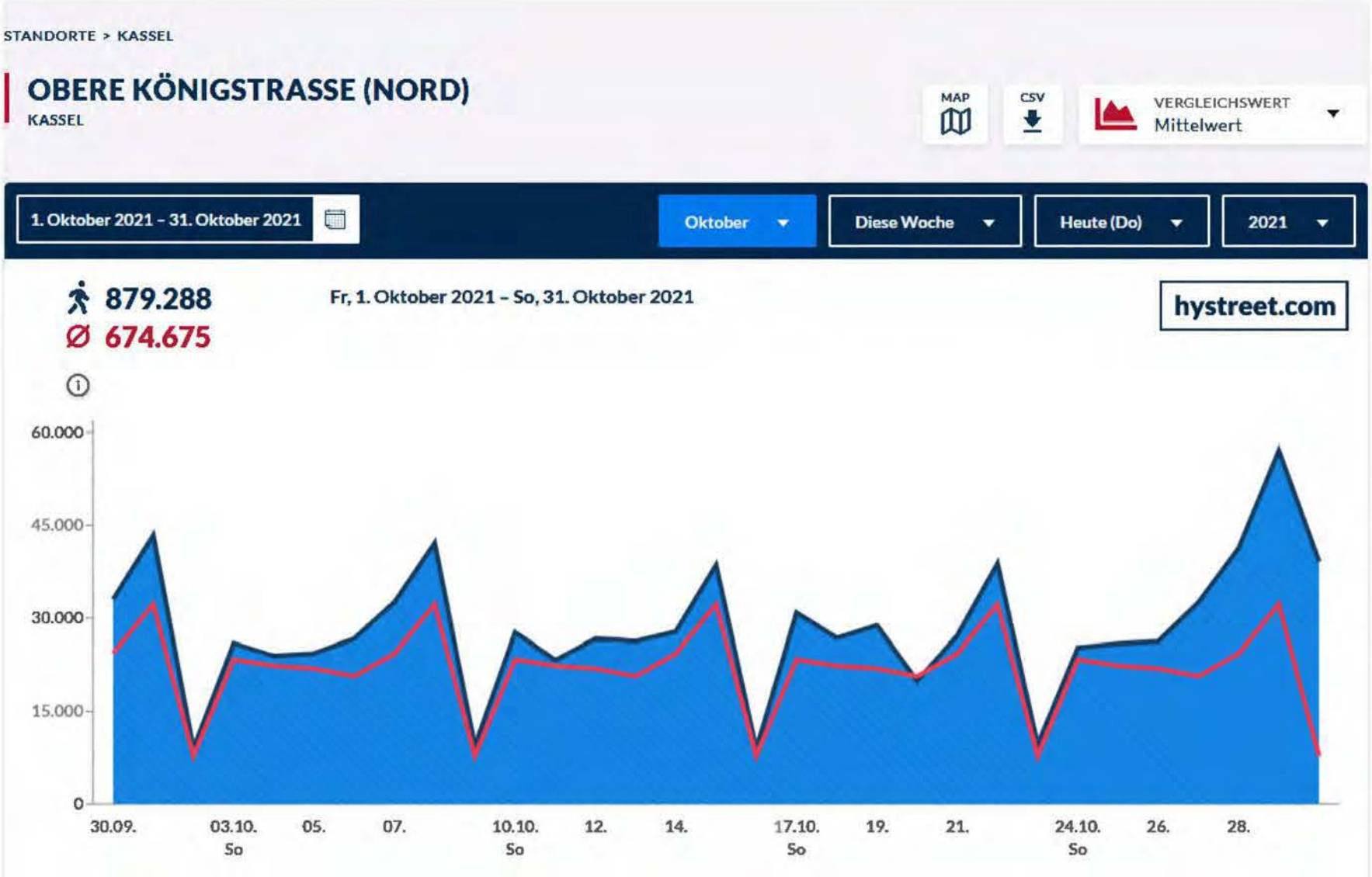
Bedeutungsplan

Information, Kommunikation und Wissenstransfer

- **Nahmobilitätsakademie**

- Einrichtungen von Zebrastreifen und sicheren Querungsanlagen
- Wie werden Fußwegenetze gestaltet: von Weg und Platz zum barrierefreien Netz
- Welche Qualitäten müssen Wege haben?
- Fußverkehrsförderung in ländlichen Dörfern
- Wie kann mit Konflikten (Gehwegparken, E-Scooter, Radverkehr auf Gehwegen) umgegangen werden?
- Die Sicherung naturnaher Wanderwege als Aufgabe des Infrastrukturmanagements
- Gute Beispiele für die Fußverkehrsplanung
- Mobilitätskultur und Fußverkehr in hessischen Städten und Dörfern
- Stärkung des Erfahrungsaustausches der Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs
- Wie lässt sich die Stadt der kurzen Wege umsetzen? Was heißt das für die kommunale Siedlungsplanung?
- Seniorengerechte Fußwegnetze / Konzept einer lückenlosen und barrierefreien Führung
- Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern zu einem nachhaltigen und klimagerechten Gesamtverkehrssystem
- Fußverkehrsfreundliche Sondernutzungssatzungen

Wissenstransfer



5. NAHMOBILITÄTSKONGRESS – EINFACH MACHEN!

Programm für Donnerstag, den 1. Juli 2021 erstmals digital!

Nach fünf Jahren Förderung durch die AGNH !

- Qualitätsstandards und Musterlösungen
- Hessen Mobil stellt sich vor – Neue Struktur
- Radabstellanlagen – Leitfaden zur Planung
- Zustandserfassung des Radnetzes in Hessen
- Radschnellverbindungen in Hessen
- Öffentlichkeitsarbeit – Angebote für Kommunen
- Novelle der StVO
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Fahrradprofessuren in Hessen
- Planungs-Check Nahmobilität
- Finanzielle Förderung der Nahmobilität
- Radroutenplaner und Mängelmelder Hessen
- Radverkehr an Bundes- und Landesstraßen
- Ideenworkshop Fußverkehr
- Radfahren GEMEINSAM neu entdecken

Information: Archiv Oktober 2021

Weiterer Streckenabschnitt der Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt wird fertiggestellt.

30.10.2021 Bauzeit betrug circa fünf Monate

Weiterlesen

Frankfurt schließt Radweglücke an Friedrich-Ebert-Anlage

27.10.2021 Finanzhilfe aus Sonderprogramm „Stadt und Land"

Weiterlesen

Die Musterlösungen für die Radverkehrsführung an Bushaltestellen sind da!

27.10.2021 Neue Anlage zu den Qualitätsstandards und Musterlösungen

Weiterlesen

Öffentlichkeitsarbeit für Radschnellverbindung

27.10.2021 Langen veranstaltet Bürgerfest

Weiterlesen

Ausbau von drei Radwegeabschnitten in Hosenfeld

27.10.2021 Finanzhilfe aus Sonderprogramm „Stadt und Land"

Weiterlesen

Archiv Oktober 2021

- Auch auf dem Nahmobilitätskongress sollte der Fußverkehr gleichberechtigt und gleichwertig behandelt werden.
- Anregung zur Einrichtung regionaler Fußverkehrsforen in Nord-, Mittel- und Osthessen und gegebenenfalls deren finanzieller Unterstützung
- Aufbau eines Newsletters „Fußverkehr-Hessen" zur regelmäßigen Information zu fußverkehrsrelevanten Themen
- Entwicklung und Umsetzung einer auf den Fußverkehr ausgerichteten Kommunikationsstrategie

Eigenes Fördertöpf

Teilen

Drucken

Als PDF speichern

FUSSVERKEHR

Text vorlesen 03.07.2019

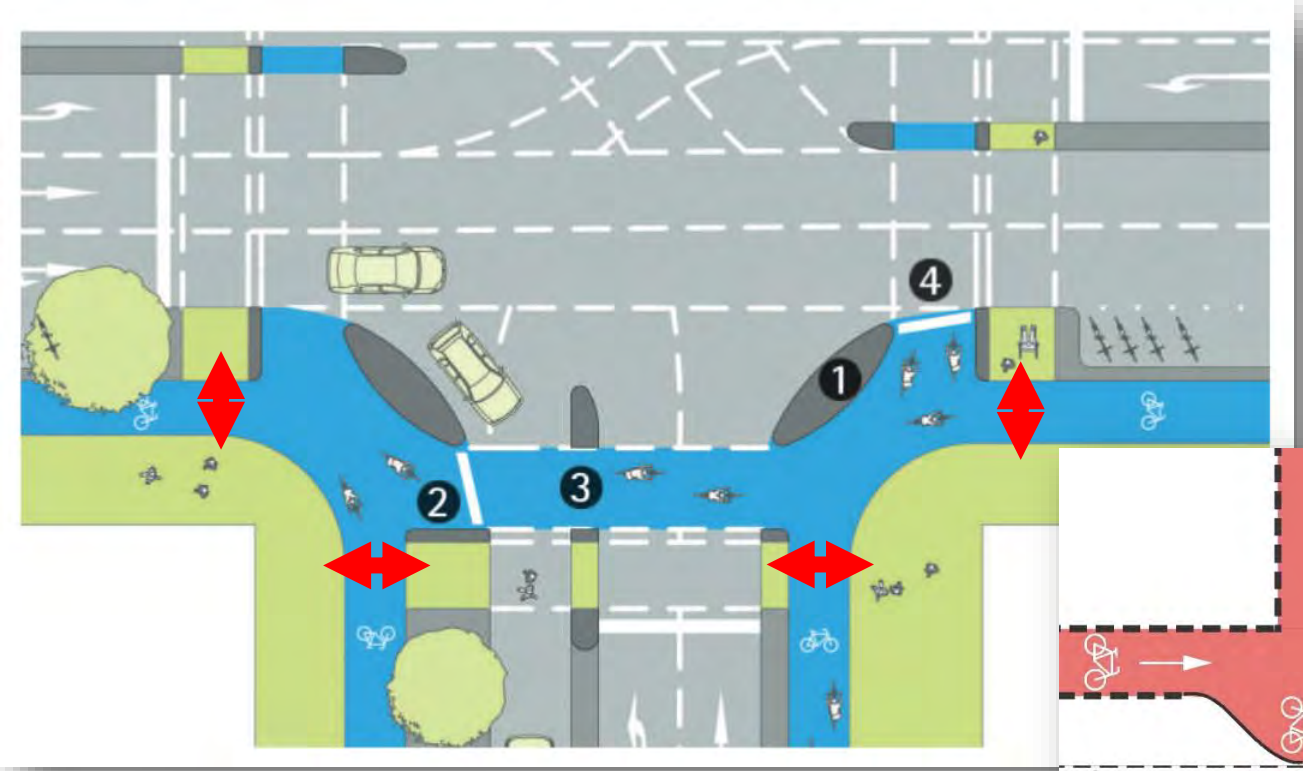
Aktionsprogramm: 1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg

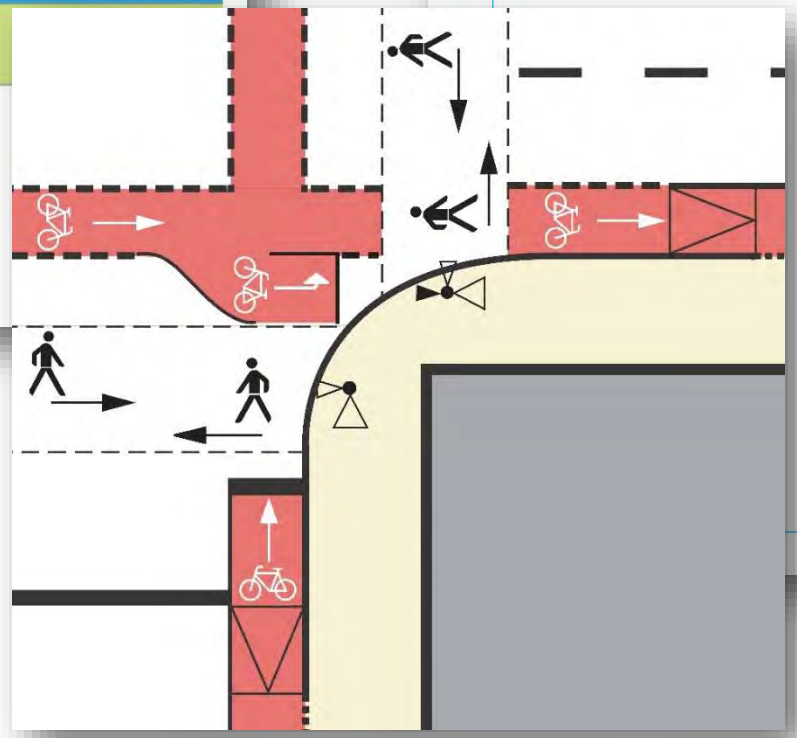
Fotolia.com/ defun

- Auflegen eines Programms „1000 Zebrastreifen für Hessen“, wie es in Baden-Württemberg durchgeführt wird.
- Förderung von Modellprojekten und Pilotprojekten zu fußverkehrs-freundlichen Städten und Dörfern
- Förderung von Wanderweginfrastruktur
- Förderungen nicht-investiver Maßnahmen zum Fußverkehr
- Auslobung eines Wettbewerbs zum Beispiel zu hervorragenden Projekten zum Fußverkehrs vergleichbar wie in der Schweiz unter dem Namen Flâneur d’Or

Qualitätsstandards und Regelwerke

Sogenannte „geschützte“ Kreuzung





ADFC; So geht Verkehrswende. Berlin 2018

Rechtliche Rahmenbedingungen

- **Z.B. Waldgesetz**

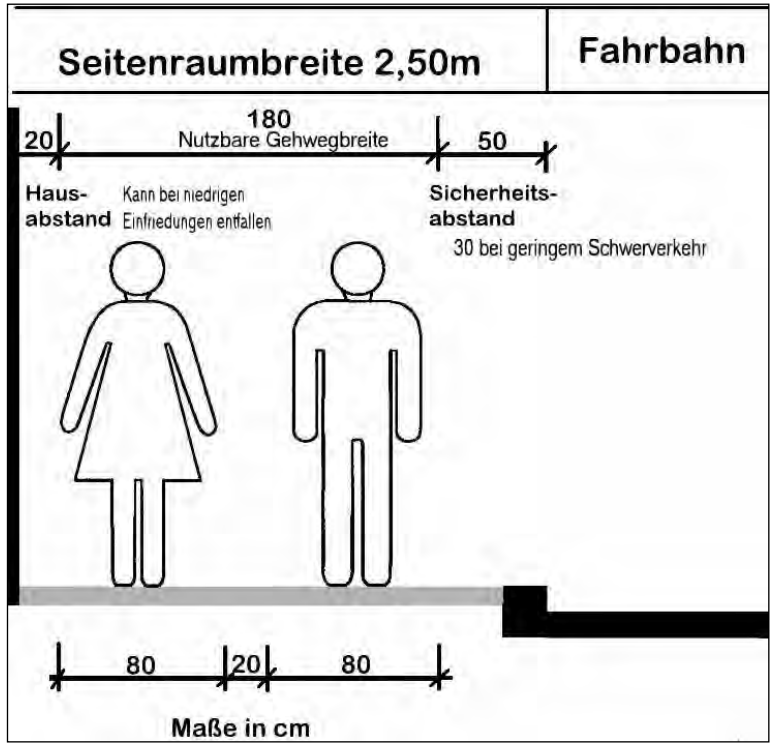
Radfahren, Reiten und Fahren mit Krankenfahrstühlen ist im Wald auf befestigten oder naturfesten Wegen gestattet, die von Waldbesitzerinnen und Waldbesitzern oder mit deren Zustimmung angelegt wurden und auf denen unter gegenseitiger Rücksichtnahme gefahrloser Begegnungsverkehr möglich ist. Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Menschen, die auf einen Krankenfahrstuhl angewiesen sind, gebührt in der Regel der Vorrang.

Das Fahren mit Krankenfahrstühlen (auch mit Motorantrieb), das Radfahren und das Reiten im Wald sind nur auf Straßen und hierfür geeigneten Wegen gestattet. Auf Fußgänger ist Rücksicht zu nehmen. Nicht gestattet sind das Reiten auf gekennzeichneten Wanderwegen unter 3 m Breite und auf Fußwegen, das Radfahren auf Wegen unter 2 m Breite sowie das Reiten und Radfahren auf Sport- und Lehrpfaden; die Forstbehörde kann Ausnahmen zulassen. § 45 Absatz 2 Satz 2 NatSchG bleibt unberührt.

Gehwegparken

VwV zu Z 315 StVO und Parkflächenmarkierung

Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, … …



Quelle: EFA, S. 16

33. Plant die Bundesregierung eine Regelung, nach der Gehwege nicht von Kraftfahrzeugen als Parkplätze benutzt werden dürfen, sondern das Gehwegparken nur dann ausnahmsweise zulässig ist, wenn explizit ein freier Gehbereich von mindestens 2,5 m Breite durchgehend erhalten bleibt und der beparkte Teil des Gehwegs im Ober- und Unterbau baulich auf das Gewicht von Kraftfahrzeugen ausgelegt ist, und wenn nein, warum nicht?

Mit Rn. 1 der VwV-StVO zu Zeichen 315 existiert bereits eine der vorgeschlagenen Regelung im Wesentlichen entsprechende Vorschrift.

BT-DRS 19/23223

- Für den Vollzug der StVO und der VwV-StVO sind die Länder zuständig.

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

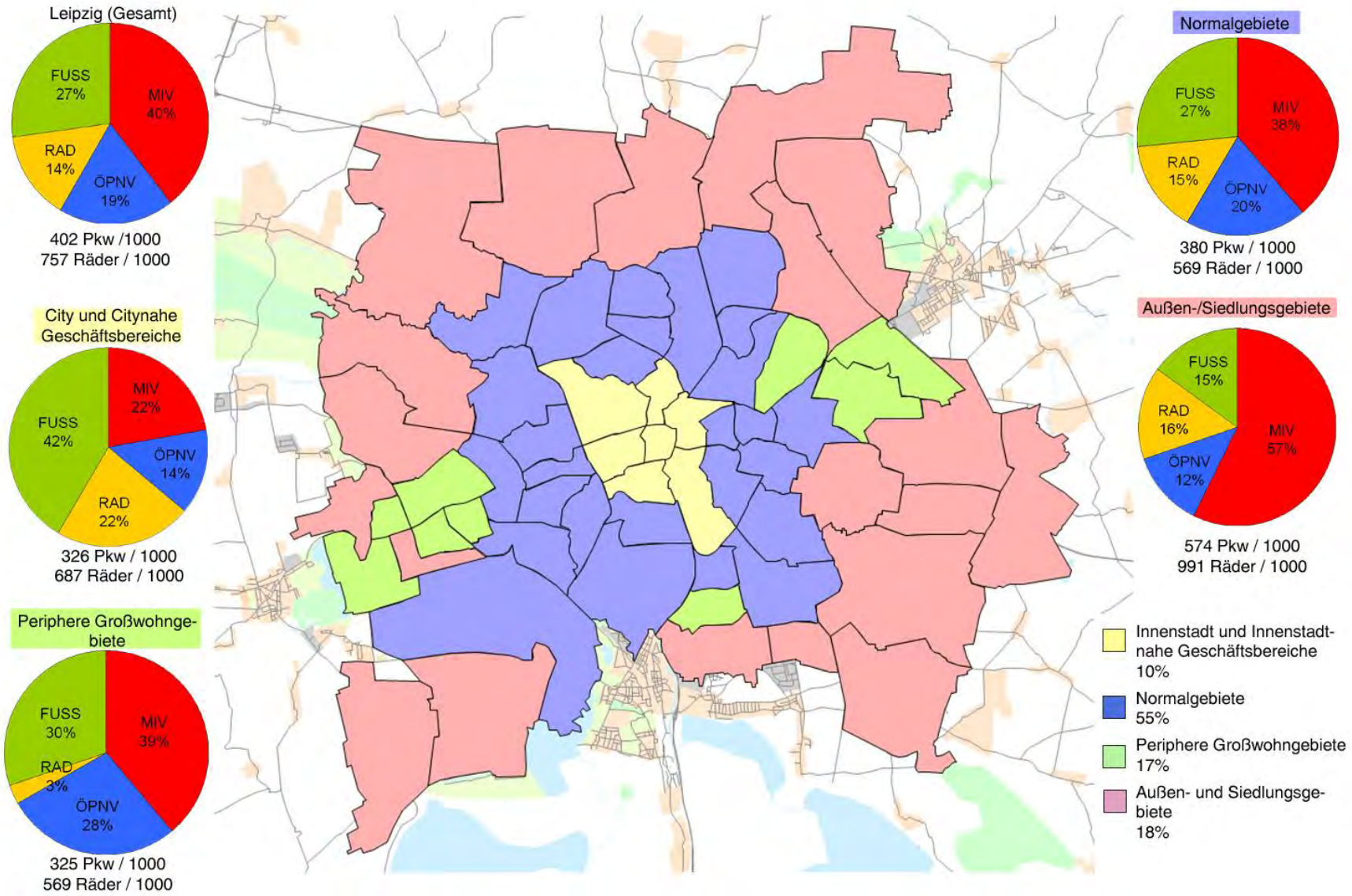
Regierungspräsidien

Stuttgart
Karlsruhe
Freiburg
Tübingen

Stuttgart 11. Mai 2020
Name
Durchwahl
E-Mail
Aktenzeichen 4-38.51.1-00/1527
(Bitte bei Antwort angeben!)

Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr

Leipzig: Verkehrsmittelwahl und Stadtgebiet



Überprüfung der Landesplanungsgesetze etc. hinsichtlich der Erreichung einer Stadt der kurzen Wege.

SrV 2018

Verkehrswendegesetz (siehe NRW Nahmobilitätsgesetz)

- § 12 Grundsätze
- Innerhalb von Ortslagen sollen Fußverkehrsnetze durchgängig und direkt geführt sein. Die Gehwege sollen ausreichend breit, sicher und durchgängig barrierefrei sein.
- § 13 Strategischer Rahmenplan
- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einen strategischen Rahmenplan zur Förderung des landesweiten Fußverkehrs unter Beteiligung der Gemeinden und Landkreise sowie Vertreterinnen und Vertretern von Fachkreisen und Verbänden auf. Der Rahmenplan wird alle fünf Jahre fortgeschrieben.
- § 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen
- (2) Radverkehr und Fußverkehr sind innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt zu führen. Eine Mitbenutzung von Gehwegen soll aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich ausgeschlossen werden. Sofern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr nicht ausgeschlossen werden kann, ist der Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen durch geeignete Maßnahmen sicher zu stellen.
- § 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur
- § 16 Querungen

Nicht nur den innerörtlichen Fußverkehr betrachten

Die Notwendigkeit zur Förderung des Fußverkehrs besteht nicht nur bei innerörtlichen Wegen, sondern auch **auf Freizeit- und Wanderwegen**. Dies betrifft unter anderem dann folgende Aspekte:

- Einbindung von Wanderverbänden in den Prozess der Fußverkehrsförderung.
- Ministeriumsübergreifende Kooperation.
- Sicherung noch vorhandener naturnaher Wanderwege.
- Finanzielle Förderung für die Wanderinfrastruktur.

IKS Mobilitätsplanung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Impressum

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

0561 - 953 79-676

andreas.schmitz@iks-planung.de

© **IKS** Mobilitätsplanung, Kassel 2021

Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

Management eines multioptionalen Umweltverbundes

Sachverständigen-Beitrag von Norbert Sanden, ADFC Hessen

Anhörung der Enquetekommission
des Hessischen Landtages am 8. November 2021

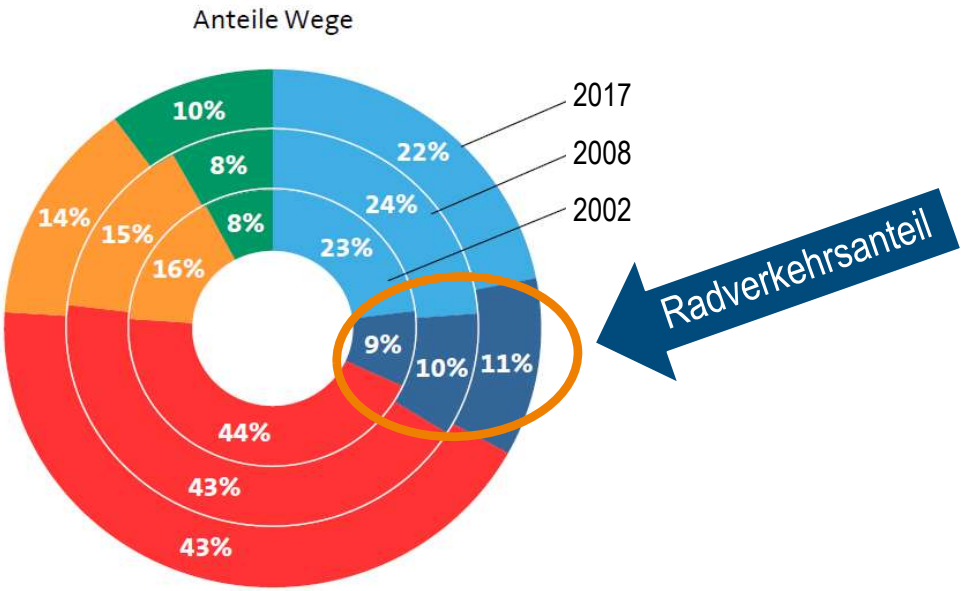
adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Das Fahrrad als Schlüssel zur Verkehrswende

adfc Hessen

Verkehr vom Pkw auf das Fahrrad verlagern

Anteil des Radverkehrs am Modal Split steigt auf 30 Prozent



2002:	9%
2008:	10%
2017:	11%

Ausbauoffensive Fahrradland!

2025: 20%

2030: 30%

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD 2017)

adfc Hessen

Die Klima- und Verkehrswende braucht das Fahrrad

Das Erreichen der Klimaschutzziele wird es nur mit der Verkehrswende geben.

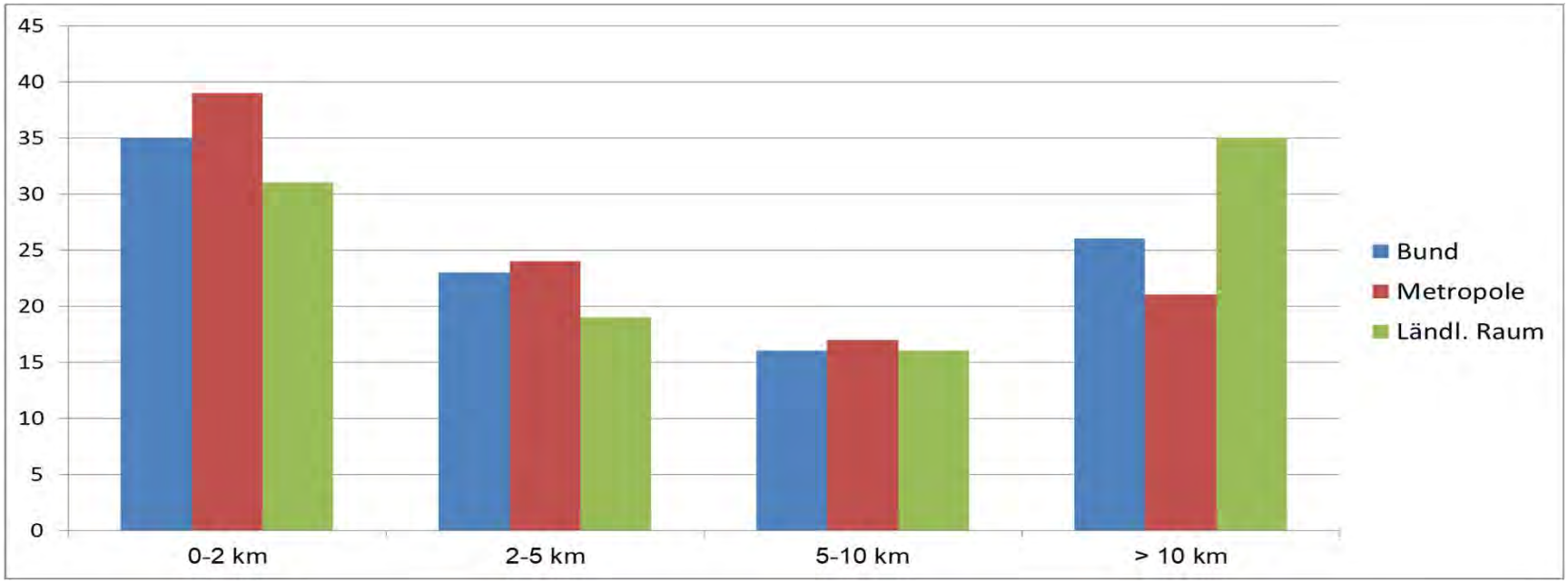
Die Verkehrswende kommt nur unter Einschluss des Radverkehrs.

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD 2017)

adfc Hessen

Potenzial der mit dem Fahrrad zurücklegbaren Wege

Zwei Drittel aller täglichen Wege finden im Nahbereich bis 10 km statt



adfc Hessen

Auf dem Weg zum Fahrradland Deutschland 2030

Lückenlose sichere Radwegenetze für alle

Optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr

adfc Hessen

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Fehlerverzeihende Verkehrssysteme werden Standard

Mindestens **50% weniger tödliche Unfälle** im Radverkehr bis 2030.

© ADFC / Schwendy

adfc Hessen

Fahrradland Deutschland bis 2030 umsetzen

Vier Hauptaufgaben

SO GEHT #FAHRRADLAND

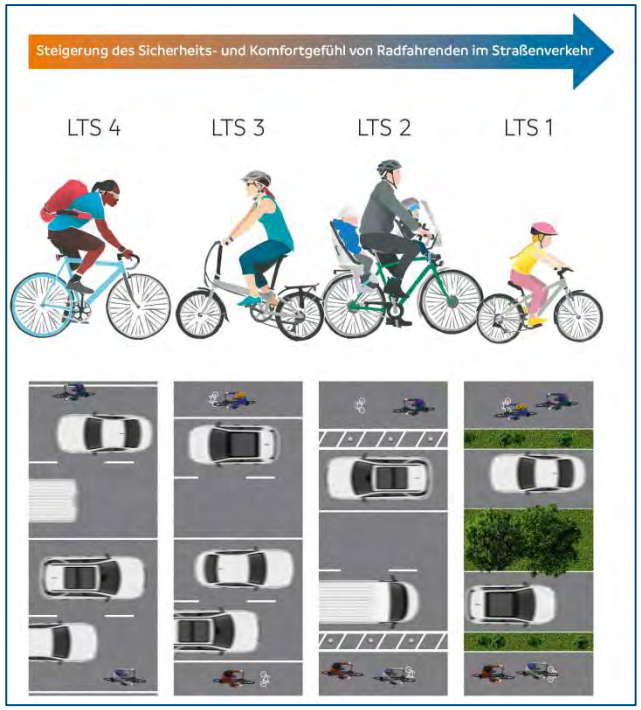
- Straßenverkehrsgesetz modernisieren
- Tempo-30 innerorts etablieren
- Finanzierung sichern
- Planung beschleunigen

adfc Hessen

Das Straßenverkehrsgesetz modernisieren

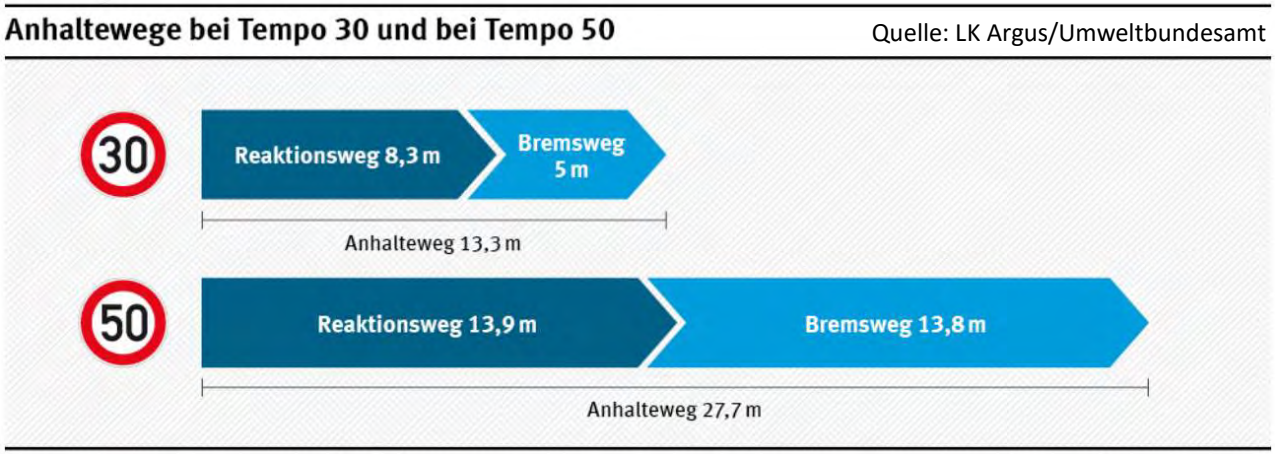
Sichere, nachhaltige und komfortable Mobilität für alle

- Vision Zero: Keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr!
- Aufwertung von Fuß- und Radverkehr
- Nachhaltige Verkehrs-, Stadt- und Siedlungsentwicklung
- Offenheit für innovative Ideen



adfc Hessen

Tempo 30 innerorts etablieren



- Geringere Geschwindigkeiten verkürzen Reaktions- und Bremswege. Das rettet Leben!
- Außerhalb geschlossener Ortschaften muss ohne separate Radwege Tempo 70 gelten.

adfc Hessen

Sicherung der notwendigen Finanzierung

Finanzbedarf bis 2030 pro Jahr: 850 Millionen Euro

- Radwegenetze und sichere Kreuzungen: 200 Mio. Euro
- Radschnellwege in Metropolregionen: 200 Mio. Euro
- Ausbau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen und überörtlichen Verbindungen: 200 Mio. Euro
- Fahrradparkhäuser, Radstationen an Bahnhöfen: 150 Mio. Euro
- Ausbau von touristischen Radfernwegen: 60 Mio. Euro
- Förderung investiver Modellprojekte: 40 Mio. Euro

adfc Hessen

Planung beschleunigen

Das Tempo bei Planung und Bau von Radverkehrsanlagen muss sich dem Bedarf und den und Erwartungen der Gesellschaft anpassen, d.h. es muss schneller werden.

adfc Hessen

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

DIE STRASSE – MEHR ALS VERKEHR

MANAGEMENT EINES MULTIOPTIONALEN UMWELTVERBUNDES

VORTRAG VOR DER ENQUETE-KOMMISSION
– MOBILITÄT DER ZUKUNFT IN HESSEN 2030 –
DES HESSISCHEN LANDTAGES

08.11.2021

ALEXANDER BREIT
RADENTSCHEID FRANKFURT

0173/4266479
ALEX@TTFFM.DE

DER SCHLÜSSEL ZU GRENZENLOSER FREIHEIT.
DER NEUE BMW 2er ACTIVE TOURER.
M DJ 5666
HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=ZKEMHOKTUA8

FREIHEIT?

FREIHEIT!

IN BERLIN

1 KILOMETER POP-UP-RADWEG:

KOSTEN: CA. 9.500 €

HTTPS://WWW.MCC-BERLIN.NET/NEWS/MELDUNGEN/MELDUNGEN-DETAIL/ARTICLE/CORONA-KRISE-ZEIGT-MEHR-RADWEGE-FUEHREN-AUCH-ZU-DEUTLICH-MEHR-RADVERKEHR.HTML

1 KFZ-STELLPLATZ

12,5 QUADRATMETER

2,5 METER

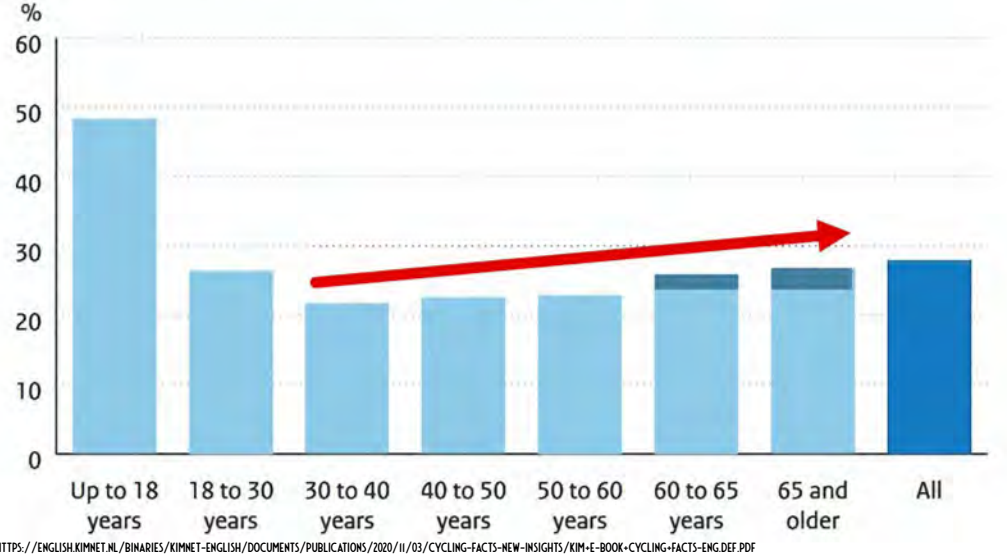
5 METER

=

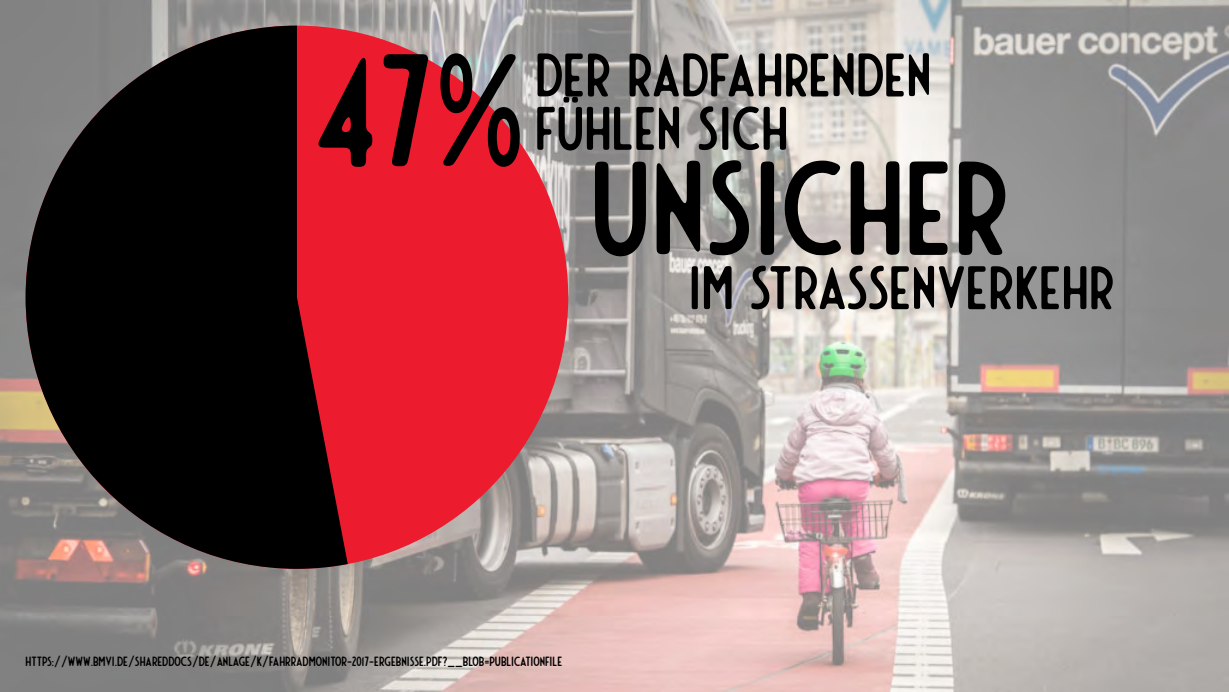
10 FAHRRADSTELLPLÄTZE

HTTPS://FRANKFURT.DE/~/MEDIA/FRANKFURTDE/SERVICE-UND-RATHAUS/VERWALTUNG/AEMTER-UND-INSTITUTIONEN/STRASSENVERKEHRSAMT/PDF/36_10-SRV-2018-ERGEBNIS.ASHX
HTTPS://WWW.ALLIANZDIRECT.DE/KFZ-VERSICHERUNG/UNTERHALTSKOSTEN-AUTO-RATGEBER/

Figure 11: *Bicycles modal share of trips according to age-class*[6]

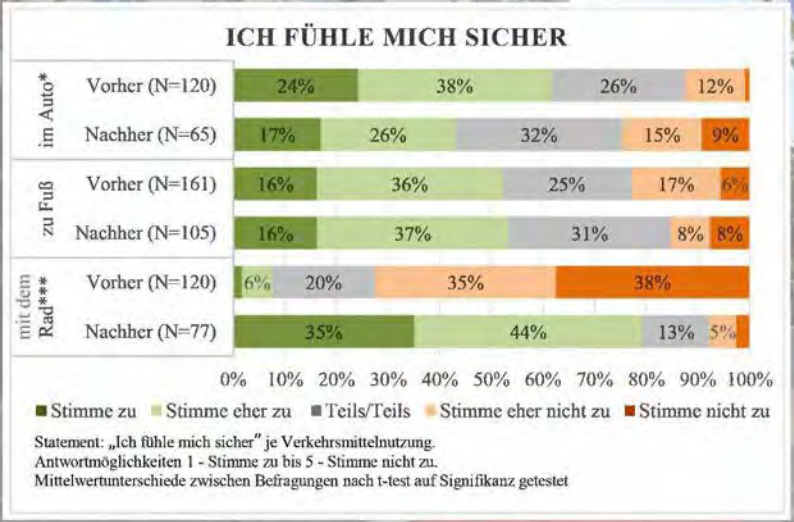


HTTPS://ENGLISH.KIMNET.NL/BINARIES/KIMNET-ENGLISH/DOCUMENTS/PUBLICATIONS/2020/11/03/CYCLING-FACTS-NEW-INSIGHTS/KIM+E-BOOK+CYCLING+FACTS-ENG.DEF.PDF

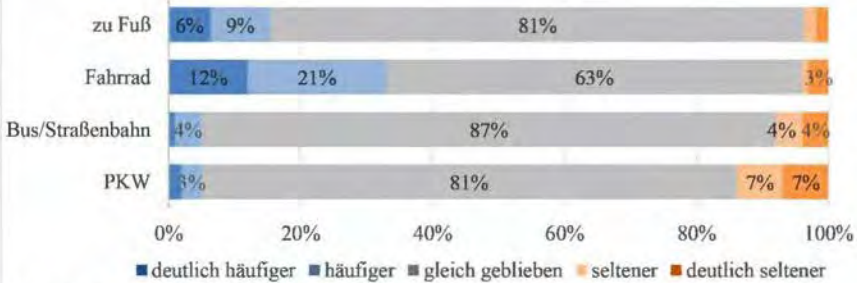


HTTPS://WWW.BMVI.DE/SHAREDDOCS/DE/ANLAGE/K/FAHRRADMONITOR-2017-ERGEBNISSE.PDF?__BLOB=PUBLICATIONFILE

Linien-
verkehr
frei
Ende



HTTP://PUBLIKATIONEN.UB.UNI-FRANKFURT.DE/FRONTDOOR/INDEX/INDEX/DOCID/51593



Frage: „Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten bei der Nutzung der folgenden Verkehrsmittel auf der Friedberger Landstraße nach den Umbaumaßnahmen verändert?"
Antwortmöglichkeiten von 1 – deutlich häufiger bis 5 – deutlich

HTTP://PUBLIKATIONEN.UB.UNI-FRANKFURT.DE/FRONTDOOR/INDEX/INDEX/DOCID/51593

Lebensqualität insgesamt	Insgesamt	Autofahrer*innen (N=89)	Nicht-Autofahrer*innen (N=166)	Radfahrer*innen (N=157)	Nicht-Radfahrer*innen (N=103)
	Mean (Std. Err.)	Mean (Std. Err.)	Mean (Std. Err.)	Mean (Std. Err.)	Mean (Std. Err.)
Vorher (N=169)	3,90 (0,06)	3,79 (0,10)	3,96 (0,07)	4,00 (0,07)	3,77 (0,09)
Nachher (N=114)	3,44 (0,07)	3,68 (0,13)	3,37 (0,07)	3,33 (0,09)	3,65 (0,12)
Differenz	-0,45***	-0,11$^{n.s.}$	-0.59***	-0,67***	-0,12$^{n.s.}$

Durchschnittswerte für verschiedene Gruppen
Mittelwertunterschiede nach t-test auf Signifikanz getestet (Signifikanzniveaus: * = 10 %, ** = 5 %, *** = 1 %)

HTTP://PUBLIKATIONEN.UB.UNI-FRANKFURT.DE/FRONTDOOR/INDEX/INDEX/DOCID/51593

STRASSE IST

LEBENSRAUM

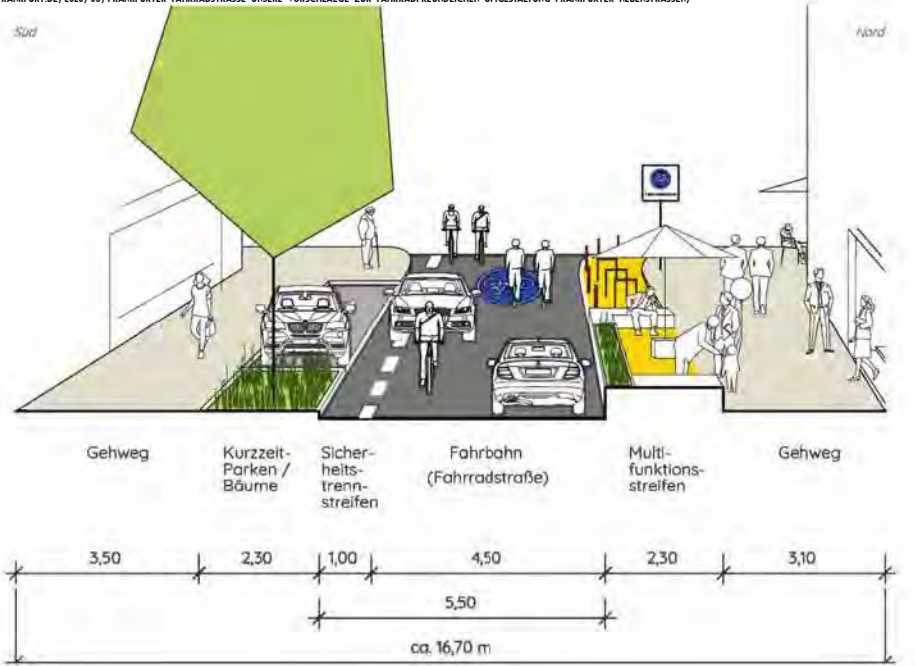
NICHT VERKEHRSRAUM

FRANKFURTER FAHRRADSTRASSE

1. MULTIFUNKTIONALER VERKEHRSRAUM FÜR VIELE VERKEHRSARTEN
2. AUFENTHALTSFLÄCHE: DAS ÖFFENTLICHE WOHNZIMMER

HTTPS://WWW.RADENTSCHEID-FRANKFURT.DE/2020/05/FRANKFURTER-FAHRRADSTRASSE-UNSERE-VORSCHLAEGE-ZUR-FAHRRADFREUNDLICHEN-UMGESTALTUNG-FRANKFURTER-NEBENSTRASSEN/

HTTPS://WWW.RADENTSCHEID-FRANKFURT.DE/2020/05/FRANKFURTER-FAHRRADSTRASSE-UNSERE-VORSCHLAEGE-ZUR-FAHRRADFREUNDLICHEN-UMGESTALTUNG-FRANKFURTER-NEBENSTRASSEN/



In Frankfurt ereignete sich am Samstagnachmittag ein Unfall, bei dem zwei Menschen starben. © 5vision.media/dpa

Veröffentlicht am: 22.11.2020 - 17:09

POLIZEI-ERMITTLUNGEN LAUFEN

Horror-Unfall in Frankfurt: SUV gerät außer Kontrolle und schleudert auf Bürgersteig - zwei Tote, zwei Verletzte

Von Michelle Brey

HTTPS://WWW.FR.DE/PANORAMA/FRANKFURT-SUV-UNFALL-AUTO-TOTE-POLIZEI-VERLETZTE-RADFAHRER-BUERGERSTEIG-HAUSWAND-ZR-90109818.HTML

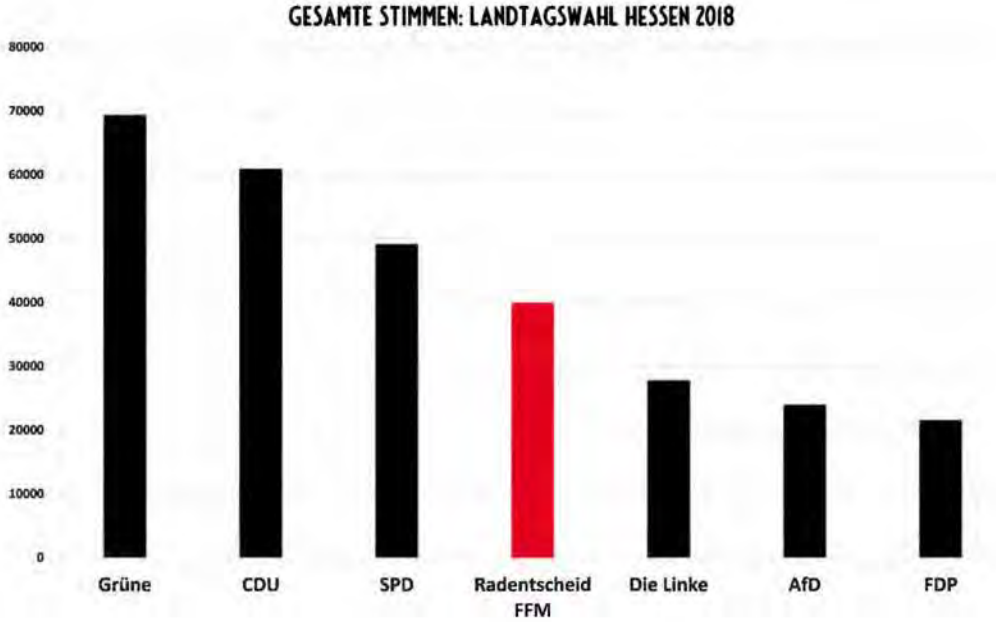
RADENTSCHEID
FRANKFURT AM MAIN

Offenbach
Radentscheid

KASSEL
RAD
ENTSCHEID

RADENTSCHEID
DARMSTADT

GROSS-GERAU
RADENTSCHEID


GESAMTE STIMMEN: LANDTAGSWAHL HESSEN 2018
80000
70000
60000
50000
40000
30000
20000
10000
0
Grüne
CDU
SPD
Radentscheid FFM
Die Linke
AfD
FDP

VERKEHRS WENDE HESSEN