

## **Hessenstrategie Mobilität 2035 – Hessen wird zum Vorreiter der Verkehrswende**

Dr. Christian Langhagen-Rohrbach

„An Hessen führt kein Weg vorbei“ – so lautet der Claim des hessischen Standortmarketings. Dieser Claim bezeichnet die zentrale Lage Hessens in Deutschland und Europa und illustriert gleichzeitig eine der größten Herausforderungen dieses Bundeslandes: Durch die zentrale Lage ist Hessen der Verkehrsknoten in Deutschland, sodass 1/3 der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Landes durch den Verkehr verursacht werden.

Für Hessen ist die Verkehrswende dabei eine besondere Herausforderung, vor allem deswegen, weil die CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 in Deutschland zwar in Summe gesunken sind – die „Kyoto-Ziele“ wurden eingehalten –, der Verkehrssektor dazu aber keinen Beitrag geleistet hat. Im Gegenteil: Verglichen mit dem Jahr 1990 liegen die Emissionen in den letzten Jahren sogar deutlich über dem Ausgangsniveau. Dabei wurden die Einsparungen durch effizientere Antriebstechnologien durch einen starken Anstieg der Verkehrsleistung überkompensiert. Damit weist die Entwicklung in diesem Sektor nicht die richtige Richtung: Mit dem Abkommen von Paris hat sich die Bundesrepublik Deutschland dazu verpflichtet, ihren Beitrag dazu zu leisten, die globale Erwärmung auf unter 2 Grad bis zum Jahr 2050 zu begrenzen. Dieses Ziel ist als ratifizierter internationaler Vertrag nicht nur geltendes Recht in Deutschland, sondern wird auch durch flankierende Kabinettsbeschlüsse auf nationaler wie Länderebene flankiert, konkrete Maßnahmen sind den Klimaschutzplänen auf Bundesebene oder „Integrierten Klimaschutzplan 2025“ des Landes Hessen zu entnehmen. Für Hessen heißt das, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 um mindestens 95% gegenüber 1990 reduziert werden müssen – inklusive des Verkehrssektors, in dem die Emissionen zuletzt wie beschrieben gestiegen sind. Anders als in der Energiewirtschaft oder der Industrie, die bereits signifikante Einsparungen erzielt haben, ist der Handlungsdruck im Verkehr groß. Innerhalb des Verkehrssektors entstehen die meisten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Pkw und schwere Nutzfahrzeuge. In Hessen nimmt der Luftverkehr bilanziell eine Sonderrolle ein, da im Rahmen des Energiemonitorings alle in Hessen „verbrauchten“ Kraftstoffe Hessen zugerechnet werden, also jenes Kerosin, das in Flugzeuge getankt wird, aber nicht direkt in Hessen „verbraucht“ wird. Dadurch liegt jedoch der Anteil der in Hessen vom Verkehrssektor verbrauchten Endenergie bei 50% der Gesamtenergie, wovon wiederum die Hälfte allein auf den Luftverkehr entfällt. Absolut wie relativ besteht im Verkehrssektor mit Blick auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen Handlungsbedarf.

Ein anderes Handlungsfeld ist die Luftreinhaltung in den Städten – zwar ist die Zahl der Städte, in denen der Grenzwert für Stickoxide von 40 Mikrogramm/Kubikmeter Luft überschritten wird in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken, aber noch immer wird er in sieben Städten überschritten (2016 waren es noch 11 Städte). Zwar konnten bislang tiefe Einschnitte in die lokalen Verkehrssysteme durch Fahrverbote für Dieselfahrzeuge durch intensiv überarbeitete Luftreinhaltepläne verhindert werden, aber so lange die Grenzwerte nicht eingehalten werden, bleiben gerichtlich verordnete Fahrverbote in der Diskussion. Auch in diesem Handlungsfeld besteht also die Anforderung, schädliche Emissionen – hier zum Schutz der Gesundheit der Stadtbewohnerinnen und -bewohner – zu reduzieren.

Gleichzeitig lassen die Prognosen für das künftige Verkehrsgeschehen jedoch erwarten, dass die Mobilität von Menschen und Gütern in Deutschland weiter zunehmen wird. So prognostiziert der Bundesverkehrswegeplan 2030 im Personenverkehr auf der Straße einen Anstieg um rd. 10%, im Güterverkehr auf der Straße eine Steigerung um fast 40% bezogen auf die Verkehrsleistung. Mit seinem Investitionsplan richtet sich der Bund darauf ein, diese

Verkehrsleistung in den Verkehrsnetzen auf Straße, Schiene und Wasserstraße abzuwickeln. Dazu stellt der Bund Milliarden für Erhaltung und Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung.

Für Hessen hat Verkehr aber noch eine weitere Bedeutung: Die Transitfunktion des Landes führt nicht nur dazu, dass Verkehr Hessen durchquert, sondern auch dazu, dass sich hier überproportional viele Unternehmen der Verkehrs-, Logistik- und Mobilitätsbranche angesiedelt haben. So sind unter den zehn größten Unternehmen in Hessen allein sieben aus diesem Bereich. Die Beschäftigung in der Logistik ist zwischen 2012 und 2017 in Hessen allein um rd. 17% auf jetzt fast 250.000 Erwerbstätige angewachsen – Verkehr im weitesten Sinn ist damit in Hessen auch ein Wirtschaftsfaktor und gibt vielen Menschen Arbeit.

Gerade mit Blick auf diese Herausforderungen hat sich Hessen zum Ziel gesetzt, Vorreiter der Verkehrswende zu werden. Dazu hat Hessen die „Hessenstrategie Mobilität 2035“ in enger Anlehnung an den „Integrierten Klimaschutzplan 2025“ erarbeitet. Die Maßnahmen zur Umsetzung sind in der jüngsten Koalitionsvereinbarung unter dem Stichwort „Mobiles Hessen 2030“ zusammengefasst. Kern der Strategie sind fünf Fokusfelder:

Die Ansatzpunkte der Strategie sind:

### **Digitalisierung und intelligenten Verkehr vorantreiben**

Die Vollautomatisierung des Fahrens wird erst morgen oder übermorgen Alltag werden. Aber schon heute wird sie in Hessen erprobt: Hessen ist das bundesweit größte digitale Testfeld für automatisiertes Fahren. Im Projekt Ko-HAF wird erstmals bundesweit kooperatives, hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen im Geschwindigkeitsbereich bis 130 km/h erprobt – und zwar unter realen Verkehrsbedingungen. Die Digitalisierung der Teststrecke auf A5, A661 und A3 wurde vor wenigen Monaten abgeschlossen. Der Testbetrieb auf diesen hochbelasteten Autobahnabschnitten wird in den kommenden beiden Jahren starten. Zudem sollen digitale Plattformen und Angebote sowie autonomes Fahren für den Öffentlichen Nahverkehr nutzbar gemacht werden. Der RMV entwickelt derzeit bspw. mit der digitalen Plattform „Mobility Inside“ die bundesweit erste Mobilitätsplattform, über die der gesamte öffentliche Verkehr – vom Bus- und Bahnticket über das Leihfahrrad bis zum Carsharing-Angebot – zentral gebucht und abgerechnet werden kann.

### **Effiziente Infrastruktur weiter stärken**

Verlässliche Verkehrsangebote erfordern eine leistungsfähige Infrastruktur. Deswegen haben wir die Investitionen auf Rekordniveau erhöht: Der Landesstraßenbauetat steigt bis 2019 auf 188 Mio. Euro. Auch in das hessische Autobahnnetz wurde noch nie mehr investiert als in den vergangenen vier Jahren: Im vergangenen Jahr waren es 690 Millionen Euro. Gleichzeitig werden in den nächsten Jahrzehnten 12 Milliarden in 12 Schienengroßprojekte fließen. Der Bund untersucht derzeit die größten Schienenengpässe im Rhein-Main-Gebiet. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden die Arbeiten für ein umfassendes Schienenverkehrskonzept in Hessen beginnen, denn die Verbindungen des ÖPNV bilden die tatsächlichen Verflechtungen zwischen den Wohn- und Arbeitsorten nicht mehr vollständig ab. Dabei sollen völlig neue Verbindungen diskutiert werden: Können wir – zum Beispiel analog zum Berliner S-Bahn-Ring oder der Londoner Circle Line – den Ring, den die RTW als Halbkreis beginnt, schließen?

### **Nahmobilität und Vernetzung unterstützen**

Unter Nahmobilität versteht man das Zufußgehen und Radfahren. Beides wurde lange Zeit nicht beachtet. Wir aber stellen die Nahmobilität in den Mittelpunkt – und das hat einen guten Grund: Die Hessinnen und Hessen wollen es so: Weil es gerade auf kurzen Strecken die schnellste Möglichkeit ist, von A nach B zu kommen. Auch die Innenstädte werden so lebenswerter, weil Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sinken. 8 Millionen Euro stellen wir den Kommunen deshalb pro Jahr für den Rad- und Fußwegebau zur Verfügung. Mit dem Nahmobilitäts-Check werden wir in diesem Jahr den Kommunen zudem ein neues Angebot unterbreiten.

### **Güterverkehr multimodal weiterentwickeln**

In Zukunft wird der Güterverkehr weiter zunehmen, gerade in Hessen als Transitland. Deshalb muss die Verkehrswende auch beim Güterverkehr ansetzen. Hessen wird daher intelligente Lösungen für die Logistik vor Ort umsetzen. Mit dem Projekt ‚Emissionsarme Wirtschaftsverkehre FrankfurtRheinMain‘ im HOLM fördern wir bspw. konkrete Pilotmaßnahmen zur umweltverträglichen Stadtbelieferung, z.B. firmenübergreifende Mikrodepots oder Potentialanalysen für App-kartierte E-Ladeplätze für Lieferanten. Zugleich erproben wir mit dem Oberleitungs-LKW an der A5 (Projekt ELISA) einen vielversprechenden Baustein für den emissionsarmen Güterverkehr der Zukunft.

### **Verlässlichen Rahmen schaffen: Planung und Gesetze**

Ordnungsrahmen und Planungsprozesse spiegeln teilweise nicht mehr die Mobilitätsrealität von heute und morgen. Insbesondere das Personenbeförderungsgesetz ist nicht mehr zeitgemäß und muss flexibler werden, zum Beispiel für neue Angebote wie Bürgerbusse. Dies wird Hessen von der neuen Bundesregierung einfordern. Ähnliches gilt für eine integrierte Lärmbetrachtung, die künftig Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen sein soll. Mit dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz stellt das Land ab 2019 jährlich mindestens 100 Millionen Euro für Verkehrsprojekte (häufig Straßenbau und öffentlicher Verkehr) der Kommunen zur Verfügung. Damit können diese verlässlich planen.