



Nachhaltige Mobilität für alle: Beispiel Hessen

Studie benennt sieben Strategiefelder für die Zukunft

Die „Verkehrswende“ wird derzeit intensiv diskutiert. Wie der Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität für alle beschritten werden kann, haben Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) und dem Planungsbüro Steteplanung im Auftrag der Friedrich-Ebert-Stiftung am Beispiel von Hessen erarbeitet. Die Studie wird heute in der Landespressekonferenz in Wiesbaden vorgestellt. Öffentliche Diskussionsveranstaltungen zur Studie finden ab heute in Frankfurt, Marburg und Kassel statt.

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für soziale Teilhabe und für wirtschaftliche Entwicklung. Das vorherrschende Mobilitätsleitbild hat sich dabei in den letzten Jahren verändert. Der Wandel in den Köpfen schreite dennoch zu langsam voran. „Die Spätfolgen jahrzehntelanger Fehlentwicklungen blockieren die notwendigen Veränderungen“, sagt Jutta Deffner, Mobilitätsexpertin am ISOE und Leiterin des einjährigen Forschungsprojekts. Obwohl zum Beispiel im öffentlichen Personennahverkehr durchaus Innovationen spürbar seien, stoße er innerstädtisch an seine Grenzen. Neue Fortbewegungsformen wie Car- oder Ride-Sharing würden zwar von Trendsettern genutzt, aber viel zu wenig öffentlich gefördert. „Das Radfahren finden alle toll, aber wehe, Radfahrende brauchen wirklich Platz“, sagt Deffner. Ergebnis dieser Politik sei eine weitere Dominanz des Autos mit entsprechenden Auswirkungen auf die Lärm- und Feinstaubbelastung. „Heute gelten autogerechte Städte und Gemeinden nicht mehr als Nonplusultra“, so Jutta Deffner. Hinzu kommt: Der Verkehrsbereich ist der einzige Sektor, in dem die notwendige CO₂-Reduktion nicht gelingt. Die Aufenthaltsqualität hat sich in manchen Städten zwar verbessert, ist aber durch den Kfz-Verkehr weiterhin stark beeinträchtigt. Das gilt erst recht für ländliche Regionen, die dazu noch vom öffentlichen Verkehr abgehängt werden.

„Wir müssen feststellen, dass die Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte gescheitert ist“, sagt René Bormann, Leiter des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung. Jutta Deffner betont: „Wir brauchen daher einen umfassenden Wandel unserer Mobilitätskultur, ein neues Leitbild nachhaltiger Mobilität.“ Die Studie, der ein intensiver diskursiver Prozess mit Beteiligten aus verschiedenen Bereichen vorausging, betrachtet exemplarisch das Bundesland Hessen. Hier lassen sich viele Entwicklungen beobachten, die auch für andere Regionen charakteristisch sind: Hessen ist eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben Europas, das Rhein-Main-Gebiet nimmt hier eine hervorgehobene Stellung ein. Hessen ist stark vom Zusammentreffen unterschiedlicher Wirtschaftsbereiche geprägt. Es lebt von einer Mischung aus produzierendem Gewerbe, einem starken Verkehrs- und Logistiksektor, den vielen Banken und einem wissensintensiven Dienstleistungssektor.

Sieben Strategiefelder für eine nachhaltige Mobilität

In der Studie werden sieben Strategiefelder vorgestellt, die für eine nachhaltige Mobilitätskultur zentral sind. Dazu gehören multioptionale Mobilitätsangebote, Regionen der kurzen Wege und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Städten. Die Strategiefelder sind zudem nicht isoliert zu betrachten, vielmehr bedingen und unterstützen sie sich gegenseitig. „Entscheidend für eine nachhaltige Mobilitätskultur ist jedoch, dass politische Entscheidungsträger und

ISOE – Institut für sozial-
ökologische Forschung
Hamburger Allee 45
60486 Frankfurt am Main
Tel. +49 69 707 69 19-0
Fax +49 69 707 69 19-11
info@isoe.de
www.isoe.de
twitter.com/isoewikom

**Wissenskommunikation
und Öffentlichkeitsarbeit**
Dr. Nicola Schuldt-Baumgart
Tel. +49 69 707 69 19-30
schuldt-baumgart@isoe.de

Pressekontakt ISOE
Melanie Neugart
Tel. +49 69 707 69 19-51
neugart@isoe.de

**Kontakte
Friedrich-Ebert-Stiftung**
René Bormann
Leiter des Arbeitskreises
Innovative Verkehrspolitik
der Friedrich-Ebert-Stiftung
Tel. + 49 228 883-8303
rene.bormann@fes.de

Martin Weinert
Kommissarischer Leiter
des Landesbüros Hessen
der Friedrich-Ebert-Stiftung
Tel. +49 611 41415-0
martin.weinert@fes.de

Freigegeben zum Abdruck
Belegexemplar erbeten

Verwaltungen die Mobilität und den Verkehr nicht einfach dem Markt überlassen, sondern auf allen Ebenen eine stärker steuernd-gestaltende Rolle einnehmen“, sagt Jutta Deffner. Dazu gehöre auch, die Bedürfnisse und Anregungen aus der Bevölkerung stärker als bislang in Partizipationsprozessen zu berücksichtigen.

Studie „Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten“ zum Download:

<http://www.fes.de/de/landesbuero-hessen/publikationen/>

Termine der Diskussionsveranstaltungen:

Donnerstag, 9. März 2017, 18.00 Uhr, Frankfurt am Main

Montag, 13. März 2017, 18.00 Uhr, Marburg

Montag, 20. März 2017, 19.00 Uhr, Kassel

Weitere Informationen finden Sie [hier](#).

ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt am Main

Das ISOE gehört zu den führenden unabhängigen Instituten der Nachhaltigkeitsforschung. Seit mehr als 25 Jahren entwickelt das Institut wissenschaftliche Grundlagen und zukunftsfähige Konzepte für Politik, Zivilgesellschaft und Wirtschaft – regional, national und international. Zu den Forschungsthemen gehören Wasser, Energie, Klimaschutz, Mobilität, Urbane Räume, Biodiversität und sozial-ökologische Systeme.

Friedrich-Ebert-Stiftung e.V.

Die Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) wurde 1925 gegründet und ist die traditionsreichste politische Stiftung Deutschlands. Dem Vermächtnis ihres Namensgebers ist sie bis heute verpflichtet und setzt sich für die Grundwerte der Sozialen Demokratie ein: Freiheit, Gerechtigkeit und Solidarität. Ideell ist sie der Sozialdemokratie und den freien Gewerkschaften verbunden.



1 Bürger_innen und Wirtschaft als Verkehrsteilnehmende verstehen und ansprechen

- Verkehrsteilnehmer_innen datenbasiert verstehen
- in den Dialog mit Verkehrsteilnehmer_innen treten
- Nutzen nachhaltiger Mobilität kommunizieren

2 Multioptionale Mobilitätsangebote für alle schaffen

- etablierte und neue Mobilitätsangebote verknüpfen
- bürgerschaftliche Mobilitätsinitiativen fördern
- soziale Teilhabe, bedürfnisgerechte und selbständige Mobilität ermöglichen
- aktive Mobilität mit Gesundheitsvorsorge verbinden

3 Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit im Nahraum verbessern

- verkehrssparsame, vielfältige Siedlungsstrukturen als planerisches Ziel stärken
- Versorgungs- und Multifunktionsangebote lokal ermöglichen
- verkehrsberuhigte, emissionsarme, sichere und barrierefreie Orte schaffen

4 Umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr und Logistik ermöglichen

- Konzepte für einen effizienten und stadt- und regionalverträglichen Güterverkehr erstellen
- nachhaltigen Güterregional- und Fernverkehr anstoßen
- Schienenverkehr verbessern und stärken

5 Energieeffizienten, sauberen und leichten Verkehr anstoßen

- energieeffizienten und elektrischen öffentlichen Verkehr forcieren
- effiziente und nachhaltige Autos fördern und fordern
- auf energieeffizienten und elektrischen Lkw-Verkehr drängen
- den Wandel der Mobilitäts- und Transportwirtschaft gestalten
- autonomen Verkehr gestalten

6 Regionen der kurzen Wege umsetzen

- interkommunale Zusammenarbeit in der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärken
- Kostentransparenz bei der Siedlungsflächenentwicklung herstellen

7 Management der Infrastruktur verbessern

- Infrastrukturstrategie für das hessische Straßennetz erarbeiten
- integrative Strukturen und Finanzierung des ÖPNV verbessern
- Infrastruktur des Schienenverkehrs ausbauen
- digitale Infrastruktur für neue Mobilitätsdienstleistungen und Arbeitsmodelle ausbauen

Bürger_innen und Wirtschaft als Verkehrsteilnehmende verstehen und ansprechen

Alle öffentlichen, an verkehrspolitischen Entscheidungen beteiligten Institutionen müssen in die Lage versetzt werden, Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und in der Wirtschaft besser zu verstehen. Dabei geht es um die Alltagsmobilität für Arbeit, Versorgung und Freizeit und um Mobilität der Wirtschaftsakteure. Wichtig ist eine ganzheitliche Betrachtung, die vom Alltagswissen lernt, unterschiedliche Einstellungen und Orientierungen berücksichtigt sowie Interessen von Privatpersonen und gewerblichen Akteuren abwägt.

Multioptionale Mobilitätsangebote für alle bereitstellen

Multioptional heißt, als Bürger_in Freiheitsgrade zu haben, wie Mobilitätsbedürfnisse erfüllt und welche Verkehrsmittel gewählt werden. Durch die Möglichkeit, verschiedene Fortbewegungsformen im Alltag einfach und praktisch kombinieren zu können, entsteht eine multioptionale Beweglichkeit. Sie entkoppelt Mobilsein vom Besitz eines Fahrzeuges. Ziel sollte es sein, neue und flexible Mobilitätsdienstleistungen mit bestehenden Angeboten zu verknüpfen.

Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit verbessern

Der Kraftfahrzeugverkehr ist vor allem innerorts Ursache für schlechte Aufenthaltsqualität und mangelnde Verkehrssicherheit. Die Empfehlungen zielen darauf ab, dass in Städten und Gemeinden die baulich-räumlichen Bedingungen für nachhaltige Mobilität geschaffen werden. Hierzu zählt auch die Verbesserung nutzungsgemischter, kompakter Siedlungsstrukturen mit vielfältigen Versorgungs- und Freizeitangeboten für verschiedene soziale Milieus und Bevölkerungsgruppen. Besonders in ländlichen Räumen können Kommunen als Moderatoren und „Ermöglicher“ auftreten.

Umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr und Logistik ermöglichen

Wirtschaftsverkehr ist integraler Bestandteil des Wirtschaftslebens, umfasst aber sehr unterschiedliche Verkehrsarten. Vor allem der Güterverkehr trägt zu hohen Belastungen, etwa durch Feinstaub oder Lärm, bei. Verlagerungspotenziale vom Lkw auf die Schiene und nicht motorisierte Lieferfahrzeuge werden erst langsam ausgeschöpft.

Energieeffizienten und sauberen Verkehr anstoßen

Die Klimaschutzziele für den Verkehrssektor erfordern erhebliche Veränderungen. Dabei geht es vor allem um neue Antriebstechnologien und veränderte Fahrzeugkonzepte. Damit einher geht die Elektrifizierung – um CO₂- und lokale Emissionen zu reduzieren. Sie soll sowohl im motorisierten Individualverkehr, im öffentlichen Verkehr als auch im Wirtschaftsverkehr vollzogen werden. Für die Elektrifizierung des ÖV muss es Förderprogramme geben. Durch die Veränderungen entsteht auch Entscheidungsbedarf, wie dieser Wandel in der Mobilitätswirtschaft insgesamt durch politische Maßnahmen begleitet werden soll.

Regionen der kurzen Wege umsetzen

Die Art und Weise, wie sich Dörfer und Städte entwickeln und welche Versorgungsangebote sie haben, hat maßgeblichen Einfluss auf die Gestaltung der Mobilität der Bürger_innen. Eine integrierte Entwicklung zielt darauf ab, verkehrssparsame überörtliche Strukturen zu schaffen. Wichtig ist, dass die Kommunen gut zusammenarbeiten und sich Aufgaben teilen. Hierfür müssen regionale, lokale und die Akteure der Verkehrspolitik auf Landesebene bestehende Vorgaben konsequenter umsetzen, aber auch neue Voraussetzungen schaffen. Zentral ist es, Planungsbefugnisse in Zukunft so zu gestalten, damit eine integrativere Verkehrs- und Siedlungsplanung möglich wird.

Management der Infrastruktur verbessern

Durch die bisherige Aufteilung von Zuständigkeiten für Verkehrsinfrastrukturen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene kommt es zu widersprüchlichen Entscheidungen, wie Infrastruktur errichtet und instand gehalten wird. Die Instandhaltung ist völlig unzureichend finanziert und zugleich geben die verschiedenen Politikebenen dem Neubau oft den Vorzug. Es sollte deshalb handlungsleitend sein, Strukturen und Bedingungen für eine effiziente (integrierte) Infrastrukturplanung zu schaffen und den Erhalt gegenüber dem Ausbau der Straßeninfrastruktur zu priorisieren.