



# SCHNELL UND KLIMAFREUNDLICH ANS ZIEL HESSEN WIRD VORREITER ZUKUNFTSFÄHIGER MOBILITÄT

## Regierungserklärung

des Hessischen Ministers für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Landesentwicklung

## TAREK AL-WAZIR

29. August 2017, Hessischer Landtag

---

Es wird in diesen Tagen intensiv diskutiert, wieviel Schadstoffe Dieselmotoren ausstoßen und warum alternative Antriebe noch so wenig verbreitet sind. Wir streiten über Software-Updates, Hardware-Updates und über die Sinnhaftigkeit von Ausstiegsszenarien. Das ist eine wichtige Debatte, die sich allerdings meistens um die Fehler der Vergangenheit und deren Beseitigung in der Gegenwart dreht. Dabei müsste eigentlich allen klar sein, dass unser Mobilitätssystem insgesamt in der Zukunft in eine verfahrenere Situation gerät. Denn es basiert zum großen Teil auf fossilen Antriebstechnologien, und diese werden angesichts von Klimawandel und Luftverschmutzung immer weniger tragbar.

Doch während

- \_ kalifornische Internet-Giganten das Auto gerade ganz neu denken,
- \_ Tesla zeigt, dass E-Mobilität zum Kultartikel taugt,
- \_ die Deutsche Post mit ihren - notgedrungen - selbstentwickelten Elektrotransportern glänzende Geschäfte erwartet,

haben deutsche Hersteller ihre Ingenieure lieber daran gesetzt, Abgaskontrollen zu überlisten, um noch ein paar Jahre weiter in ihren eingefahrenen Spuren weiterrollen zu können.

Leider könnten sie am Ende abgehängt sein - und damit auch Deutschlands wichtigste Industrie. Das darf nicht passieren.

Aber ich bin ein grundoptimistischer Mensch und deshalb überzeugt davon, dass der Dieselskandal langfristig auch sein Gutes haben kann. Er kam hoffentlich noch rechtzeitig genug, um die nötigen Veränderungsprozesse in der deutschen Autoindustrie anzustoßen. Denn der Weltmarkt ändert sich gerade grundlegend. Wer die Produkte der Zukunft, vor allem umwelt- und klimafreundliche Elektrofahrzeuge, nicht liefern kann, der kann seine Position schnell verlieren. Siehe Nokia.

Aber: Nicht nur die deutsche Autoindustrie muss sich verändern. Unser ganzes Mobilitätssystem muss es.

Der Treibhauseffekt lässt weltweit Meeresspiegel ansteigen, Böden versalzen, fruchtbares Ackerland erodieren; er schürt Kriegsgefahren und treibt Wanderungsbewegungen an.

Was hat das mit Mobilität zu tun?

Mobilität hat großen Anteil am Ausstoß von Schadstoffen und vor allem von Treibhausgasen. In Hessen beträgt der Anteil ein Drittel. Die Luftqualität in den Innenstädten ist ein Problem, Verkehrslärm verursacht Gesundheitsschäden. Die fossilen Reserven sind endlich. Kurz gesagt: Das bisherige Verkehrssystem erweist sich zunehmend als Sackgasse. Wenn wir weiterhin Mobilität für alle sichern wollen, und das wollen wir, dann muss uns das klarwerden.

Wie kommt man aber aus einer Sackgasse wieder heraus? Nur mit einer Wende. Aber nicht als Kehrtwende in eine Zeit, als Reisen ein Privileg war. Sondern als Aufbruch in ein anderes Verkehrssystem, das mehr Mobilität mit mehr Komfort und mehr Produktivität verbindet, aber weniger Belastungen verursacht.

An Hessen führt bekanntlich kein Weg vorbei. Wir kennen aber auch die Kehrseite der Medaille, gerade im Ballungsraum Rhein-Main mit dem verkehrsreichsten Autobahnkreuz, dem größten Flughafen und dem wichtigsten Bahnhof Deutschlands.

Aber genau deshalb hat unser Bundesland geradezu die Aufgabe, Vorreiter einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität zu werden. Schließlich lebt Hessen zu einem beträchtlichen Teil vom Verkehr:

Die Lufthansa, die Deutsche Bahn, Fraport, das VW-Werk Kassel und Opel in Rüsselsheim gehören zu unseren größten Arbeitgebern.

Wir wollen, dass diese Firmen auch in Zukunft hier in Hessen für Beschäftigung sorgen - ebenso wie kleinere Unternehmen und neue Firmen mit innovativen Ideen.

Und natürlich wollen wir auch in Zukunft Freunde und Verwandte besuchen können, in andere Länder reisen, Gäste aus aller Welt empfangen. Dafür brauchen wir nachhaltige Mobilität. Sie ist möglich, ihre Ansätze entstehen schon. Wir wollen, dass unser ganzes Land davon profitieren kann, die Stadt Frankfurt ebenso wie der Werra-Meißner-Kreis.

Eine solche Mobilität ist im Sinne der Bürgerinnen und Bürger. In den Ballungsräumen sind immer weniger von ihnen auf ein bestimmtes Verkehrsmittel fixiert. Sie wollen heute mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, um sich fit zu halten, morgen mit der S-Bahn, um unterwegs schon etwas Arbeit zu erledigen, und übermorgen wieder mit dem Auto, weil sie auf dem Heimweg noch einkaufen möchten. Für immer weniger junge Leute ist das Auto ein Status-Symbol; sie wollen es bei Bedarf nutzen, aber nicht unbedingt auch besitzen. Immer mehr dagegen wählen ihr Verkehrsmittel auch nach Umweltaspekten aus.

Große und kleine Hersteller sind dabei, das Auto neu zu erfinden. Sie investieren enorme Summen in autonomes Fahren, in neue Antriebe und Speichersysteme, in die Einbettung in das Internet der Dinge. In den Großstädten etablieren sich Car-Sharing und Leihfahrrad-Systeme. Apps und Internetdienste machen das Smartphone zum Fortbewegungsmittel.

Nutzen wir diese Trends. Bahnen wir ihnen den Weg. Der Schlüssel dazu ist die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger mit Hilfe digitaler Technologie. Verwirklichen wir ein digital vernetztes Verkehrssystem, das jeden jederzeit schnell und klimaschonend an sein Ziel bringt.

Hessen hat dafür die besten Voraussetzungen - gerade weil der Verkehr hier eine größere Rolle spielt als in jedem anderen Flächenland. Denn hier konzentriert sich auch die Kompetenz, Waren- und Verkehrsströme zu managen. Hier kreuzen sich nationale und kontinentale Verkehrswege, Schienen und Straßen sind weit überdurchschnittlich belastet. Lösungen, die hier funktionieren, haben ihren Praxistest definitiv bestanden. Und funktionierende Lösungen sind weltweit gefragt. Hessen kann hier sein besonderes Know-how ausspielen. Auch deshalb wollen wir Vorreiter einer klimafreundlichen und modernen Mobilität werden.

Wie können diese Lösungen aussehen?

Stellen wir uns Hessen im Jahr 2035 vor: Wenn Sie in 18 Jahren morgens von Wiesbaden oder Gießen, Frankenberg oder Grasellenbach nach Frankfurt möchten, dann könnten Sie sich zu Hause von einem selbstfahrenden Auto abholen lassen, das Sie bei Ihrem Verkehrsverbund bestellt haben.

Auf der Autobahn fädelt es sich dann auf eine eigene Spur ein, auf der nur autonome Fahrzeuge unterwegs sind. Die kommunizieren untereinander, weichen sich aus, warnen sich und organisieren den Verkehrsfluss mit künstlicher Schwarmintelligenz. Der E-Motor surrt leise. Während Sie Mails oder Unterlagen lesen, denken Sie vielleicht noch mit leichtem Schaudern an den Berufsverkehr vor zwei Jahrzehnten.

Das Fahrzeug liefert Sie an der Zieladresse ab oder noch besser: An einer Mobilitätsstation, wo sie auf die U-Bahn umsteigen, denn auch in zwanzig Jahren wird es in den Innenstädten eng sein. Vielleicht steigen Sie je nach Wetter und Belieben um aufs elektrisch unterstützte Leihfahrrad - schließlich gibt es ein Netz von Raddirektwegen.

Meine Damen und Herren, das sind keine Spinnereien eines grünen Verkehrsministers. Sondern Einschätzungen von Experten, Managern und Wissenschaftlern, gewonnen aus Befragungen durch das House of Logistics und Mobility und das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik. Verbände wie ADAC und VCD haben daran mitgewirkt. Aber auch Unternehmen wie Opel und Lufthansa, Metro und Google, die auf solche Prognosen ihre Investitionspläne gründen und deshalb nicht zu Träumereien neigen.

Gewiss: Das eine mag früher Wirklichkeit werden als 2035, das andere später, und manches vielleicht überhaupt nicht. Worauf es ankommt, ist die Richtung, in die es geht - und die wird sehr deutlich. Viele andere Studien kommen zu ähnlichen Schlüssen. Eine davon stammt vom ADAC. Ich will daraus nur einen Satz zitieren: „Wir stehen vor ähnlichen Umwälzungen wie nach der Erfindung des Autos vor 125 Jahren.“

Wie geht das Land Hessen mit diesen Umwälzungen um? Was haben wir bereits angebahnt, worauf können wir aufbauen?

Ein Fundament habe ich bereits vor drei Jahren in meiner ersten Regierungserklärung angesprochen: Die Energiepolitik. Denn ohne einen Ausbau der erneuerbaren Energien kann es keine umwelt- und klimaschonende Mobilität geben. Ein mit Braunkohlestrom betriebenes E-Auto verlagert nur die Emissionen vom Auspuff zum Schornstein. Deshalb ist die Energiepolitik ein Schwerpunkt dieser Landesregierung.

Das zweite Fundament der neuen Mobilität ist die Digitalisierung unserer Lebens- und Arbeitswelt, eine technologische Revolution, ohne die autonome Fahrzeuge und vernetzte Systeme nicht denkbar sind. Wie Hessen diese Entwicklung zu unser aller Nutzen mitgestalten will, ist Thema der Strategie Digitales Hessen, die ich im letzten Jahr in einer Regierungserklärung vorgestellt habe. Die heutige Regierungserklärung zur Mobilität vollendet den Dreiklang.

Selbstverständlich war die Landesregierung in der Verkehrspolitik seit 2014 alles andere als untätig:

- \_ Den hessischen Verkehrsverbänden stellt die neue Finanzierungsvereinbarung bis 2021 fast 4 Milliarden Euro zur Verfügung, knapp 800 Millionen im Jahr und damit 24 Prozent mehr als in der letzten Finanzierungsvereinbarung zugesagt worden war. Das ist ein großer Erfolg, den wir zusammen mit anderen Ländern dem Bund abgetrotzt haben. Und wo wir erstmals seit langem wieder originäres Landesgeld an die Verbände geben. Damit ist es zum Beispiel möglich,
  - o Schienenangebote auch bei sinkenden Bevölkerungszahlen im ländlichen Raum zu erhalten und sogar noch auszuweiten,
  - o Erstmals am Wochenende S-Bahnen auch nachts durchgehend verkehren zu lassen - ein langgehegter Wunsch. Im Dezember geht es los.
- \_ Seit diesem Schuljahr gibt es das Schülerticket Hessen. Über eine Viertelmillion junger Hessinnen und Hessen haben es schon. Das Schülerticket ermöglicht bequeme Mobilität, erschließt den Bussen und Bahnen neue Nutzer und erspart Müttern und Vätern Elterntaxi-Dienste. Das gibt es nur in Hessen, ebenso wie das
- \_ landesweite Jobticket. Vom Jahreswechsel an können damit alle rund 145.000 Landesbediensteten in ganz Hessen Busse und Bahnen nutzen, und zu bestimmten Zeiten fahren Partner und Familie mit - kostenlos. So stärken wir Busse und Bahnen und helfen dem Klimaschutz. Ich will mich an dieser Stelle ausdrücklich bei den Verkehrsverbänden und den Nahverkehrsorganisationen für ihre Mitarbeit bedanken.

Auch mit der Infrastruktur geht es nach langem Stillstand voran:

- \_ Wichtige Schienenprojekte werden realisiert, um den völlig überlasteten Knoten Frankfurt an die Anforderungen des 21. Jahrhunderts anzupassen. Jahrelang wurde über das Maßnahmenpaket FrankfurtRhein-MainPlus nur geredet, jetzt wird gehandelt. Im November war Baubeginn für die S-Bahn-Station Gateway Gardens, Anfang Juni der Spatenstich zum Ausbau des Homburger Damms in Frankfurt – als Auftakt einer Reihe weiterer Maßnahmen wie der Nordmainischen S-Bahn und der Regionaltangente West. Die Bahn plant noch in diesem Jahr den Spatenstich für ein Projekt, über das geredet wird, solange ich mich erinnern kann: Der viergleisige Ausbau der S 6 von Frankfurt-West nach Bad Vilbel.
- \_ Auch die dringend benötigten Neu- und Ausbaustrecken Frankfurt – Fulda und Frankfurt – Mannheim sind endlich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert. Alles in allem will die Bahn in den nächsten Jahren und Jahrzehnten in Hessen rund 12 Milliarden Euro in 12 Projekte investieren. Das ist ein wesentliches Ergebnis des Drucks, den die jetzige Landesregierung aufgebaut hat und aufrechterhalten wird, damit die Vorhaben so schnell wie möglich realisiert werden.

Natürlich kümmern wir uns auch um den Straßenbau. Aber wir halten es nicht für klug, Straßen anzulegen, um sie anschließend verkommen zu lassen. Für uns gilt der Grundsatz: Sanierung vor Neubau. Wir werden die bestehenden Straßen sanieren – und zwar systematisch.

- \_ Mit unserer auf sieben Jahre angelegten Sanierungsoffensive 2016 – 2022 wenden wir 385 Millionen Euro für 540 Einzelmaßnahmen auf.
- \_ Wir steigern den Sanierungsanteil im Landesstraßenbau kontinuierlich. 2017 beträgt der Landesstraßenbauetat 99 Millionen Euro. Gestern hat das Kabinett den Haushaltsentwurf für den Doppelhaushalt beschlossen: 2018 werden es 110 Millionen sein, im Jahr darauf 120 – bei einem Sanierungsanteil von weit über 80 Prozent.
- \_ Damit wir dieses Geld auch verbauen können, haben wir auch die Planungsmittel für den Bundes- und Landesstraßenbau beträchtlich erhöht: Nämlich fast verdoppelt von 37 Millionen Euro im Jahr 2014 auf 54 Euro in diesem und 67 Millionen Euro in kommenden Jahr.
- \_ Im letzten Jahr wurde insgesamt die Summe von 750 Millionen Euro Bundesmitteln in Erhalt, Neu- und Ausbau sowie den Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen in Hessen ausgegeben, damit kommt Hessen auf Platz 4, direkt nach den deutlich größeren Ländern Bayern, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, aber beispielsweise deutlich vor Niedersachsen. Über die Hälfte dieser Mittel wurde in Erhaltungsmaßnahmen investiert. Und das ist dringend nötig, weil wir wegen der Versäumnisse vergangener Jahrzehnte schon die ersten Verkehrseinschränkungen erleben, zum Beispiel auf der Bergshäuser Brücke der A 44 zwischen Baunatal und Kassel und der Salzbachtalbrücke der A 66 hier in Wiesbaden. Wir gehen die Probleme jetzt Brücke für Brücke an. Ich bitte an dieser Stelle alle Verkehrsteilnehmer um Verständnis für die Baustellen. Diese Baustellen sind die Voraussetzung dafür, dass es nachher besser wird.
- \_ Meine Damen und Herren, die Summe des Landesgeldes aus Landesstraßenbau- und Planungsmitteln wird 2018 177 Millionen und 2019 188 Millionen Euro erreichen. Das ist der höchste Stand, den es jemals in Hessen gab.
- \_ Wir sorgen dafür, dass die Bundesmittel dorthin fließen, wo sie den meisten Nutzen für den Verkehr haben. Dafür haben wir die Straßenbaumaßnahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans priorisiert, so dass nun zum Beispiel der Ausbau von sechs Autobahnkreuzen im Rhein-Main-Gebiet beginnen kann. Denn genau hier sind die Nadelöhre, wo sich der Verkehr staut.

Sie sehen: Ich kann auch Beton – wo es sinnvoll ist. Aber eine kluge Mobilitätspolitik denkt weiter als bis zur nächsten Leitplanke. Denn zur Mobilität gehört nicht nur das Auto, Mobilität beginnt beim Zu-Fuß-Gehen.

Wir betrachten Passanten und Radfahrer als gleichberechtigte Teilnehmer des Verkehrs; sie brauchen gute und sichere Wege, und sie müssen bequem in Busse und Bahnen wechseln können.

- \_ Viele hessische Kommunen haben da schon vorbildliche Ansätze entwickelt. Damit sie Schule machen und sich noch weiter verbessern, haben wir die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen gegründet, der schon etwa die Hälfte der Kommunen angehören.
- \_ Natürlich gibt es auch finanzielle Förderung: Für kommunale Fuß- und Radwege stellen wir acht Millionen Euro im Jahr zur Verfügung. Weitere Mittel stellen wir bereit speziell für kommunale Nahmobilitätsprojekte von der Planung über die Öffentlichkeitsarbeit bis zur Infrastruktur, beispielsweise Rad schnellverbindungen und Schülerradwege. In diesem Jahr sind es vier Millionen Euro, 2018 voraussichtlich sogar 5,5 Millionen.
- \_ Wir engagieren uns verstärkt für die Elektromobilität. Der Entwurf des Doppelhaushalts sieht Fördermittel von fast 7 Millionen Euro pro Jahr vor, im Jahr 2015 war es noch eine Million. Hessen ist das erste Bundesland mit einem eigenen Förderprogramm für Elektrobusse. Den ersten Förderbescheid für einen Elektrobus habe ich vor wenigen Wochen in Fulda übergeben, der Bescheid für Frankfurt folgt im September. Wir unterstützen die Landeshauptstadt Wiesbaden bei ihrem Vorhaben, ihre komplette Dieselflotte binnen vier Jahren zu elektrifizieren – ein nach unserer Kenntnis bisher europaweit einzigartiges Vorhaben. Und wir unterstützen mit voller Kraft die Citybahn in Wiesbaden, die mein Amtsvorgänger noch verhindert hat.
- \_ Heute schalten wir eine Online-Karte der E-Ladestationen in Hessen frei. Hessen ist nach einer Erhebung des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft mit 104 öffentlichen Ladestationen pro einer Million Einwohner nach Baden-Württemberg auf Rang zwei der Flächenländer. Aber das reicht bei weitem nicht. Wir unterstützen daher Energieversorger beim Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Schade, dass es erst den Diesel-Skandal gebraucht hat, damit auch der Bund flächendeckend in E-Busse und Ladeinfrastruktur investiert.
- \_ Teststrecken für Oberleitungs-LKWs allerdings finanziert der Bund. Die erste bundesweit entsteht an der A 5 zwischen Darmstadt und Zeppelinheim – ein wichtiger Schritt für einen emissionsarmen Straßen-Güterverkehr – nicht als Konkurrenz zur Schiene, sondern als Ergänzung.
- \_ Und wir haben mit unserer Förderzusage dazu beigetragen, dass sich Darmstadt jetzt zur digitalen Modellstadt – und damit auch zum Schaufenster für die Mobilität der Zukunft – entwickeln kann.
- \_ Selbstverständlich sind auch unsere Bemühungen um den Fluglärmschutz ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität. Die vielen kleinen Detailmaßnahmen des aktiven Lärmschutzes, aber auch die großen wie die Lärmpausen und die Lärmobergrenze haben das Ziel, die Entwicklung des Frankfurter Flughafens in Einklang zu bringen mit den berechtigten Anliegen der Anwohner.

Wir haben schon viel für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem getan. Wie machen wir weiter?

Auf der Basis des Zukunftsbilds, das wir aus der Befragung von Experten gewonnen haben, haben wir unsere Strategie für die nächsten Schritte entwickelt. Wir laden Politik, Wirtschaft und Gesellschaft ein, darüber mit uns auf dem Hessischen Mobilitätskongress am 15. September in den Dialog zu kommen. Die Leitgedanken sind:

- \_ Wir begreifen Mobilität als Daseinsvorsorge, denn sie ist Voraussetzung sozialer Teilhabe. Daher ergänzen wir das privatwirtschaftliche Angebot da, wo der Markt versagt.
- \_ Wir bauen unsere Infrastruktur weiter aus zur Grundlage effizienter, vernetzter und umweltschonender Mobilität.

- \_ Fuß- und Radverkehr stehen am Anfang und am Ende jeder Mobilitätskette. Wir begreifen die Nahmobilität als integralen Bestandteil des Verkehrssystems und entwickeln sie gemeinsam mit den Kommunen.
- \_ Wir verstehen Mobilitätspolitik als Wirtschaftspolitik. Moderne Mobilität verschafft Wettbewerbsvorteile.
- \_ Und natürlich ist Mobilitätspolitik auch Klimapolitik.

Was heißt das konkret?

- \_ Mit dem Klimaschutzplan 2025 stellt alleine das Verkehrsministerium in den nächsten Jahren insgesamt über 21 Millionen Euro bereit für klimafreundliche Mobilität - zum Beispiel für
  - o das Konzept eines Radschnellwegenetzes in den Ballungsräumen Rhein-Main, Gießen-Marburg und Kassel
  - o Ruf-Taxis und andere Modellprojekte für den ÖPNV in dünnbesiedelten Regionen. Teil der Strategie ist auch das Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum, das seit Juni im HOLM als gemeinsames Projekt von RMV und NVV arbeitet.
  - o Für emissionsfreie City-Logistik, etwa mit Elektrotaxis, Lasten-Pedelecs und Elektrolieferwagen
- \_ Gerade in der Nahmobilität und bei Bussen und Bahnen kommt es sehr auf die Kommunen an. Sie brauchen dafür finanzielle Planungssicherheit. Das Land wird daher die nach 2019 wegfallenden Bundesgelder aus dem alten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus eigenen Mitteln ersetzen und noch etwas aufstocken. Mit einem hessischen Mobilitätsfördergesetz werden wir für kommunale Verkehrsinfrastruktur mindestens 100 Millionen Euro im Jahr zur Verfügung stellen. Wir halten dabei an der hälftigen Aufteilung zwischen Maßnahmen zum Ausbau von Bussen und Bahnen und dem kommunalen Straßenbau fest. Nur so werden die Landesanteile an den großen S-, U- und Stadtbahn-Vorhaben der nächsten Jahre zu stemmen sein. Damit können wir aber auch Radwege an innerstädtischen Straßen fördern und bessere Schnittstellen zu den Öffentlichen Verkehrsmitteln, z.B. durch sichere Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen
- \_ Wenn der beim ersten Dieseltreffen vereinbarte Fonds für besonders belastete Städte vom Bund eingerichtet wird, sind wir vorbereitet. Den hessischen Anteil nutzen wir für
  - o in Fachzentrum für nachhaltige urbane Mobilität, das Kommunen hilft, passende Lösungen zu finden
  - o Zur Förderung von Mobilitätsstationen, die Car-Sharing-Plätze und Bus- oder Bahnhaltstellen kombinieren. Offenbach hat den Anfang gemacht.
  - o Zum weiteren Ausbau der Radwege. In unseren Ballungsräumen muss bis 2035 ein Netz von Radschnellwegen entstehen. Denn die Elektromobilität hat in einem Bereich schon längst den Durchbruch geschafft: Bei E-Bikes und Pedelecs, und die Infrastruktur muss darauf reagieren.
  - o Diese Maßnahmen aus dem Dieselfonds wirken natürlich nicht sofort. Deswegen braucht es auch kurzfristige Maßnahmen. Die Luft in unseren Innenstädten muss besser werden. Gleichzeitig will die Landesregierung keine generellen Fahrverbote. Hier müssen Bund und die verantwortliche Autoindustrie wirksame Maßnahmen ergreifen. Länder und Kommunen dürfen nicht alleine gelassen werden.
- \_ Zurück in die Zukunft in Hessen: Im innerstädtischen Lieferverkehr müssen wir die Potenziale von Lastenrädern nutzen, damit nicht immer mehr Transporter die Straßen verstopfen. Städte müssen deshalb Flächen für Mikrodepots einplanen, wo Elektro-Lastenräder die Ware übernehmen können. Der Anfang ist mit dem Entwurf des Landesentwicklungsplans gemacht.

Echten Ausbaubedarf haben wir vor allem auf der Schiene. Deshalb werden wir unseren Druck auf den Bund und die Bahn hoch halten, die angebahnten Projekte zu realisieren.

Daneben geht es auch um Maßnahmen im Schienenknoten Frankfurt, um ihn leistungsfähiger zu machen. DB Netz hat dies für die nächsten zwei bis drei Jahre zugesagt. Dies ist dringend notwendig, auch um Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern.

Im Regionalverkehr müssen wir prüfen, ob ein zentral auf Frankfurt ausgerichtetes Netz noch ausreicht oder ob wir mittelfristig einen Schienen-Ring um Frankfurt brauchen. Ich bin sicher, dass auf Dauer kein Weg daran vorbei führt.

Im Straßenbau bleibt es bei „Vorfahrt für Sanierung“. Wir bemühen uns, eine Tochtergesellschaft der künftigen Bundesfernstraßenverwaltung nach Hessen zu holen, und wir behalten die Bundesstraßen in der Regie von Hessen Mobil.

Wir werden die temporäre Seitenstreifenfreigabe und Verkehrstelematik weiter ausbauen und das Baustellenmanagement weiter verbessern, um unsere Straßen so effizient wie möglich zu nutzen. Aber uns muss klar sein, dass wir die Probleme des Straßenverkehrs nicht alleine auf der Straße lösen können. Natürlich gibt es den Handwerker, der mit seinem Material und Werkzeug nicht die S-Bahn nehmen kann. Wir werden auch niemals überall Schienenanschlüsse haben. Deswegen sage ich denen, die sich ein Leben ohne Auto nicht vorstellen wollen oder es aus guten Gründen nicht können: Nur wenn die Verkehrswende Erfolg hat, werden Sie in Zukunft noch Platz auf der Straße haben, um Auto zu fahren. Auch deshalb wollen wir Vorreiter der Verkehrswende werden.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis moderner Gesellschaften und Voraussetzung sozialer Teilhabe. Bewegungsfreiheit zählt zu den elementaren Freiheitsrechten. Wir wollen diese Mobilität sichern, schnell und klimafreundlich – für alle und auf Dauer. Und deshalb wird Hessen Vorreiter zukunftsfähiger Mobilität.

---

KONTAKT: Marco Kreuter, Pressestelle  
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung  
Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden, Tel 0611 815 -2020  
MAIL: marco.kreuter@wirtschaft.hessen.de [www.wirtschaft.hessen.de](http://www.wirtschaft.hessen.de)