

## **Resolution für die Verkehrswende in Hessen 2031 – nachhaltig umweltfreundliche Mobilität im urbanen Raum**

Wir wollen die Verkehrswende in Hessen angesichts des Klimawandels, der Stickstoffdioxid- und Lärmbelastung und vor dem Hintergrund der zunehmenden Flächenknappheit in den Städten dringend beschleunigen.

Der öffentliche Nahverkehr ist ein Garant dafür, dass Mobilität in den Städten funktioniert. Er dient sowohl dem Klima als auch einer verbesserten Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Stadtzentren. Rad- und Fußverkehr zählen zu den bedeutendsten Faktoren, um maßgebliche Erfolge im Sinne nachhaltiger Mobilität zu erreichen.

Es gilt, möglichst große Anteile des motorisierten Individualverkehrs auf Fuß-, Rad-, Bus- und Tramverkehr, S- oder U-Bahn zu verlagern und die Nutzerinnen und Nutzer dabei mit dem für sie besten Mobilitätsangebot für ihren aktuellen Zweck auszustatten. Die Verkehrswende funktioniert nur, wenn sie auch für die Bürgerinnen und Bürger praktisch umsetzbar ist.

Es wird zu berücksichtigen sein, ob und wie sich das Nutzerverhalten durch die im Zuge der Corona-Pandemie etablierten Homeoffice-Lösungen und Kommunikationsmöglichkeiten wie Videokonferenzen verändern wird.

Es gilt bei der Verkehrswende die Mobilität und die soziale Teilhabe von Menschen mit geringem Einkommen zu verbessern.

## **1. Finanzierung der Verkehrsverbände**

Es ist absehbar, dass die bisherigen Mittel zur Finanzierung des ÖPNV für die kommenden Jahre 2023 bis 2027 nicht ausreichen werden. Eine weitere Erhöhung der Mittel aus dem Kommunalen Finanzausgleich (KFA) lehnen die Städte jedoch ab, weil die kommunalen Haushalte gerade in der ersten Hälfte der zwanziger Jahre vor allem Corona-bedingt weitere Mindereinnahmen aus dem KFA nicht werden verkraften können.

Neben den Regionalisierungsmitteln des Bundes stellen die KFA-Mittel den größten Teil der Finanzierung dar. Die Mittel wurden in den vergangenen Finanzierungsperioden stets aufgestockt – zuletzt mit der Maßgabe, dass eine weitere Erhöhung ausgeschlossen ist. Die Kommunen fordern daher für die Zeit ab 2023 vom Bund eine deutliche Aufstockung der Regionalisierungsmittel und vom Land eine Finanzausweisung aus dem originären Landeshaushalt zur ÖPNV-Finanzierung sowie eine Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände an allen Verhandlungen zwischen der Landesregierung und den Verkehrsverbänden für die neue Fünf-Jahres-Finanzierungsvereinbarung 2023 bis 2027.

## **2. Programm zur Finanzierung von Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen im städtischen Verkehr**

Investitionen in das ÖV-System sind die Grundpfeiler der Verkehrswende. Die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur sind jedoch insgesamt nicht ausreichend. Ein Ausbau und eine Modernisierung/Erneuerung und Unterhaltung der Systeme ist unabdingbar. Doch allein der Sanierungsstau im kommunalen ÖPNV belief sich (2017 bundesweit) auf 4,7 Mrd. Euro.<sup>1</sup>

Politik für eine moderne Infrastruktur braucht Kontinuität und Verlässlichkeit in Planung und Mittelzuweisung. Um kommunale ÖV-Systeme – Fahrzeug, Fahrweg, Steuerung etc. – zu finanzieren, fordern wir zusätzlich zu den mit dem Mobilitätsfördergesetz bereitgestellten Beträgen i.H.v. 100 Mio. Euro Mittel i.H.v. mindestens 50 Mio. Euro für den kommunalen ÖPNV jährlich sowie deren Dynamisierung. Zusätzlich muss das Land die Förderung der Fahrzeugbeschaffung und -modernisierung inkl. der Verkehrswegeinfrastruktur ermöglichen.

---

<sup>1</sup> Fenske VDV in: Kopo 11/2017, S. 25

Die für eine Landesförderung von Schienenausbau-Projekten erforderliche Nutzen-Kosten-Analyse muss neben der standardisierten Perspektive auf die Wirtschaftlichkeit auch Umweltbelange, langfristige Perspektiven der Siedlungsentwicklung sowie den Fahrgastkomfort berücksichtigen.

Land und Bund müssen die Förderfristen und -bedingungen praxisnah und einfach gestalten. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Gelder, die Land und Bund zur Verfügung stellen, auch tatsächlich von den Kommunen für die vorgesehenen Projekte eingesetzt werden können. Zu hohe bürokratische Hürden oder zu kurze Fristen für die Antragstellung verhindern dagegen einen Mittelabfluss. Gegebenenfalls müssen die gesetzlichen Vorgaben u. a. haushaltsrechtliche Regelungen so angepasst werden, dass eine praxisnahe Förderung möglich wird.

### **3. Mehr Raum für Fuß- und Radverkehr und das ÖV-System**

Bei knappem Verkehrsraum in den Innenstädten sollen Fußgänger, Radfahrer und das ÖV-System einen höheren, der motorisierte Individualverkehr einen geringen Anteil erhalten.

Den Flächenverbrauch durch den ruhenden Verkehr können die Städte vor allem dadurch reduzieren, dass sie Parkraum begrenzen und bewirtschaften, zum Beispiel Parkgebühren erhöhen oder die Nutzung zeitlich einschränken oder Gebühren für Bewohnerparken anheben oder staffeln.

Das Land muss hierzu endlich die Delegationsverordnung in Kraft setzen, damit die Kommunen eigene Gebührenordnungen zur Ausstellung von Bewohnerparkausweisen erlassen können.

Die Preisgestaltung in den Parkbauten muss gegenüber dem Parken im öffentlichen Raum deutlich günstiger gestaltet werden. So können Kommunen wertvollen öffentlichen Raum für die Entwicklung lebenswerter Städte zurück gewinnen.

Ebenso kann durch entsprechende Regelungen in den Stellplatzsatzungen oder durch Umgestaltung von Flächen, wie die Umverteilung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs oder zusätzliche Begrünung, zugunsten der Verkehrswende gesteuert werden.

Die Sicherheit und der Komfort von Fuß- und Radverkehr darf nicht zu Gunsten der Kfz-Verkehrsleitung vernachlässigt werden. Dies spielt insbesondere bei der Gestaltung von Knotenpunkten und der Flächenverteilung im Längsverkehr eine Rolle.

Die Städte erwarten, dass die Landesregierung mittels entsprechenden Regelwerks effiziente und automatisierte Parkraumüberwachung unterstützt.

#### **4. Fußverkehr**

Der Fußverkehr stellt die basale Mobilitätsform dar. Nahezu jede Wegekette beginnt und endet zu Fuß, selbst wenn es nur der Weg vom Parkplatz oder Fahrradständer zum Ziel ist. Dementsprechend ist dem Fußverkehr für innerstädtischen Verkehr die höchste Priorität zuzuschreiben.

Land und Bund müssen die Gestaltungsmacht der Kommunen für verkehrsrechtliche Anordnungen ausweiten, z.B. bei der Anordnung von Zebrastreifen und innerörtlichen Geschwindigkeitsreduzierungen.

#### **5. Radverkehr**

Die Städte wollen die Radverkehrsinfrastruktur konsequent und zeitnah ausbauen und modernisieren. Es ist richtig und wichtig, dass das Land den Kommunen hierfür Mittel – auch solche des Bundes – zur Verfügung stellt. Die Förderprogramme sind jedoch so zu erweitern, dass auch die personellen Ressourcen der Kommunen und der Betrieb der Radverkehrsinfrastruktur förderfähig werden.<sup>2</sup>

Auch die Radschnellwege müssen zügig ausgebaut werden. Hierfür wollen sich die Städte, soweit sie über die dafür nötigen personellen und finanziellen Ressourcen verfügen, in eigener Verantwortung engagieren. Auch hier sind die Kommunen auf die Mittel angewiesen, die das Land für die Planung und den Bau der Radschnellwege zur Verfügung stellt. Einen Kostenfaktor stellt zudem die Unterhaltung der Radschnellwege mit ihren gegenüber normalen Radwegen höheren Standards dar. Hier ist in den nächsten Jahren mit einer deutlichen finanziellen Belastung derjenigen Kommunen, die Baulastträger für die Radwege sind, zu rechnen. Wir halten es für wichtig, dass sich das Land an den Unterhaltungskosten der Radschnellwege mindestens zu 75 Prozent beteiligt.

---

<sup>2</sup> Planungen sind bereits förderfähig im selben Umfang wie Bau (i.d.R. 70 % +/- 10 % nach Leistungsfähigkeit); zusätzlich werden Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen mit ca. 50 % gefördert.

Zudem bedarf es einer besseren Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV. Hierzu müssen Bike&Ride-Angebote weiter ausgebaut und zusätzliche, insbesondere attraktive und sichere Fahrradabstellplätze geschaffen werden.<sup>3</sup>

## **6. Alternativen zur bisherigen ÖPNV-Finanzierung prüfen**

Wir sehen die Notwendigkeit, auch alternative Finanzierungsmöglichkeiten, wie Nutznießerfinanzierung<sup>4</sup> dringend zu prüfen.

Bisher gibt es in Hessen verschiedene Angebote von Flatrate-Tickets, wie das Schülerticket, das Landesticket oder das Seniorenticket. Wir unterstützen das Anliegen langfristig eine kostengünstiges Bürgerticket für alle Hess\*innen einzuführen.

Die Städte halten es für wichtig, Flatrate-Tickets wie beispielsweise das 365-Euro-Ticket zu erproben, um über das Nutzerverhalten zu lernen und mehr Menschen für den ÖPNV zu gewinnen. Allerdings muss die Frage der Finanzierung von Flatrate-Angeboten sowie die Frage der Finanzierung der zusätzlichen Infrastruktur und des zusätzlichen Personals, die bei steigenden Fahrgastzahlen benötigt werden, geklärt werden. Hier müssen sich alle Beteiligten bekennen, denn der Bürger zahlt in jedem Fall: wenn nicht der Fahrgast für sein Ticket zahlt, finanziert die Allgemeinheit die Preisvergünstigung über andere Wege.

Will die Landesregierung Flatrate-Tickets auf weitere Nutzergruppen ausweiten, muss sie bis zur Lösung der Finanzierungsfrage originäre Landesmittel sicherstellen. Anders sind Flatrate-Angebote nicht zu finanzieren.

Mit einem sog. Kommunalticket wollen die Städte ihren Beschäftigten eine kostengünstige oder kostenfreie Fahrt zur Stadtverwaltung ermöglichen. Das Kommunalticket für kommunal Beschäftigte ist das Pendant zum Landesticket für Landesbedienstete. Die Mitgliedstädte des Städtetags sind sowohl aus ökologischen als auch aus personalwirtschaftlichen Gründen daran interessiert, ihren Beschäftigten eine kostenlose Nutzung des ÖPNV hessenweit anbieten zu können. Die Städte sind bereit, zur Finanzierung des Kommunaltickets Mittel aus dem Kommunalen Finanzausgleich vorzusehen – Besondere Finanzausweisung für

---

<sup>3</sup> Das Land unterstützt hierbei.

<sup>4</sup> Unter Nutznießerfinanzierung versteht man das Abschöpfen eines ökonomischen Nutzens, den Dritte aufgrund vorhandener Infrastruktur erzielen. Demnach wäre bspw. in Gebieten, die neu zu erschließen oder bereits durch Bahnen und Busse erschlossen sind, das Erheben eines Beitrags für die ÖPNV-Erschließung denkbar.

Zwecke des ÖPNV ohne dabei die Schlüsselzuweisungen zu belasten.<sup>5</sup> Die Mittel sollen nach derzeitigen Berechnungen genügen, um einen Sockelbetrag pro kommunalem Beschäftigten und Monat zu finanzieren.

## **7. Mehr Handlungsspielräume für verkehrsrechtliche Anordnungen**

Land und Bund müssen die Handlungsspielräume der Kommunen bei verkehrsrechtlichen Anordnungen ausweiten, zum Beispiel bei der Anordnung von Geschwindigkeits- und Zufahrtsbeschränkungen, Zebrastreifen oder City-Maut.

Im Zusammenhang mit den Themen Verkehrssicherheit, Luft und Lärm wird deutlich, dass die Städte vor allem bei der Entscheidung über Geschwindigkeitsreduzierungen innerorts mehr Kompetenz brauchen. Eine reduzierte Geschwindigkeit verbessert die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger und kann dazu beitragen, den Lärm sowie die Luftschadstoffe zu senken. Die situationsgerechte Anpassung der Geschwindigkeiten ist eine wichtige Voraussetzung für ein verträgliches Miteinander verschiedener Nutzer im öffentlichen Raum. Rechtliche Hindernisse im Straßenverkehrsgesetz des Bundes sind zu beseitigen. Bis dahin müssen Maßnahmen notfalls über Pilotversuche realisiert werden können.

Land und Bund sollen die Forderung der Kommunen unterstützen in geschlossenen Ortschaften Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit festzusetzen. Auf klassifizierten Straßen erhalten Kommunen die Möglichkeit Tempo 50 oder eine andere Geschwindigkeit anzuordnen.

## **8. Elektromobilität, alternative Antriebe und Carsharing**

Die Elektromobilität ist weiter auszubauen. Ebenso sind alternative Antriebsarten zu verstärken.

Das Land muss das Hessische Straßengesetz dahingehend ergänzen, dass Bereitstellung und Regulierung des öffentlichen Raums für Sharing-Anbieter möglich werden.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Grundlage: Beschluss Präsidium/Hauptausschuss 19.9.2019

<sup>6</sup> Das Land ist bereits mit der Überarbeitung des HStrG befasst.

## **9. Smart Mobility**

Smart Mobility ist das Mobilitätskonzept der Zukunft und bedeutet die Vernetzung umweltfreundlicher Mobilität, also von Bahnfahren, Busfahren, Radfahren, Carsharing und Zu-Fuß-Gehen. Es gilt, hochwertige und durchgängige alternative Wegeketten anzubieten und in den nächsten Jahren Smart Mobility weiter auszubauen. Hierfür benötigen die Kommunen Geld von Bund und Land, um Systeme zu erproben.

## **10. Mobilitätswende übergreifend und interkommunal denken**

Mobilität ist interkommunal und regional zu denken, denn der Verkehr endet nicht an der Stadtgrenze. Die Mobilität in der Stadt ist als integriertes System zu betrachten. Investitionen in ein kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement und dessen Ausbildung sind eine wichtige Grundlage und sollten von Bund und Land gefördert werden.