

**Wirtschaftsrat der CDU e.V.**  
**Landesverband Hessen**  
Untermainkai 31  
60311 Frankfurt/Main  
Telefon: 0 69 / 72 73 13  
E-Mail: lv-hessen@wirtschaftsrat.de

## Verkehrspolitische Positionen zur Kommunalwahl 2021 in Hessen

Die Metropolregion Frankfurt ist eine der dynamischsten Wachstumsregionen Deutschlands, die Messestadt Frankfurt einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Europas. Stetig steigende Einwohner- und Pendlerzahlen, steigende Arbeitsplatzzahlen und ein stetig zunehmender Warenverkehr stellen hohen Anforderungen an eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik, deren Ziel es sein sollte, nachhaltige Entwicklung, kontinuierliches wirtschaftliches Wachstum und das Wohl der Bürger gleichermaßen sicherzustellen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Wirtschaftsrat Deutschland eine Verkehrspolitik, die

- die realen Anforderungen von Wirtschaft, Menschen und Umwelt berücksichtigt,
- die einen verkehrsmittelübergreifenden Gesamtplan entwickelt und durch intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger zukunftsfähige Lösungen realisiert,
- dem Grundsatz der Technologieneutralität folgt,
- dringend notwendige Investitionen in kapazitätssteigernde Infrastrukturmaßnahmen zügig umsetzt.

### Mobilität als Standortfaktor für Hessen gestalten

Die Corona-Krise wirkt sich weiterhin auf alle Bereiche des täglichen Lebens in Europa aus. Im Rhein-Main-Gebiet, dessen Verkehrsverbund im Jahr 2019 noch rund 800 Millionen Fahrgäste beförderte, hat die Fahrgastnachfrage nach dem dramatischen Einbruch von über 80 Prozent wieder etwas zugelegt, ist aber noch weit entfernt vom Vorjahresniveau. Trotz und gerade aufgrund dieser Situation muss eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik den wachsenden Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur gerecht werden und zugleich klimafreundliche Mobilitätsmodelle umsetzen. Hierzu fordert die Landesfachkommission:

- **Attraktivität des Wirtschaftsstandortes durch eine gute Erreichbarkeit für Beschäftigte, Kunden, Produzenten und An-/Zulieferer sichern!** Die städtische Infrastruktur mit Verkehrs- und Schienenwegen sowie den waren- und personenbefördernden Straßen muss leistungsfähig in Bezug auf Kapazität und Pünktlichkeit sein. Auch der motorisierte Individualverkehr ist an den Wünschen der Bevölkerung und insbesondere der Pendler und der örtlichen Unternehmen auszurichten und damit verkehrspolitisch neutral zu bewerten.
- **Infrastrukturinvestitionen sichern!** Gerade jetzt dürfen kapazitätssteigernde Infrastrukturmaßnahmen nicht gestoppt oder verzögert werden. Die hohe Belastung des Bundeshaushaltes aufgrund der aktuellen Corona-Hilfsmaßnahmen darf nicht zu einer Kürzung der notwendigen Infrastrukturausgaben für Neu- und Ausbaumaßnahmen führen.
- **Zugleich gehören die Mechanismen der Infrastrukturfinanzierung auf den Prüfstand.** Ähnlich dem Zustandsbericht Schiene, den die Deutsche Bahn jährlich erstellt, müssen auch im kommunalen Bereich Infrastrukturdaten erfasst und bewertet werden, um den Investitions- und Sanierungsbedarf zu ermitteln und eine Zweckbindung der Finanzmittel zu gestalten.

### **Zum Ausbau der Verkehrsplanung für den motorisierten Individualverkehr fordert die Landesfachkommission:**

- Zum einen die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren,
- zum anderen die zügige Umsetzung der Baumaßnahmen. Planungszeiträume von zehn und mehr Jahren sind weder ökologisch noch finanziell zu vertreten.
- Teststrecken mit digitalen Verkehrsinformationen auszurüsten, um frühzeitig Testpiloten zu starten zur Erhöhung der Akzeptanz der autonomen Mobilität.

### **Für den Ausbau der Radverkehrsförderung fordert die Landesfachkommission:**

- Die Erstellung eines verkehrlichen Grundkonzeptes für die Fahrradwege inkl. Schnellwege, mit dem Ziel den bisherigen „Flickenteppich“ aus singulären Bereichen abzulösen. Hierzu sind aus Sicht der Kommission folgende Punkte notwendig:
  - Die Erarbeitung eines konkreten Konzeptes zum Ausbau der Radinfrastruktur. Im Mittelpunkt des Radkonzeptes sollte der Ausbau neuer Rad-Vorrang-Routen nach dem Vorbild der niederländischen Radschnellwege stehen um den wichtigsten Radverkehrsströmen schnell und sicher befahrbare Verbindungen zu ermöglichen
  - die Zurverfügungstellung finanzieller Mittel
  - Eine jährliche Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung

Dass dieser Ausbau benötigt wird, hat gerade in der aktuellen Corona-Zeit der massive Umstieg auf das Transportmittel Fahrrad gezeigt. Dabei sollten weiterhin alle Verkehrsträger gleichberechtigt sein und der zur Verfügung stehende Verkehrsraum optimal genutzt werden.

### **Die Forderungen der Landesfachkommission zum Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) lauten:**

Parameter eines attraktiven ÖPNV sind neben Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung und durchgängige Reiseketten vor allem auch Bezahlbarkeit, Platzangebot, Sicherheit und Sauberkeit. Für einen starken ÖPNV fordert der Wirtschaftsrat:

- Massive Aufstockung der Investitionsmittel, konsequente Investition in Infrastruktur, Technik, Personal und Netzdichte,
- Bereitstellung zweckgebundener Bundeszuschüsse zur Sicherung/Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur,
- Schaffung regulatorischer Erleichterungen für Anbieter von Sharing-Diensten als potenzielle Partner des ÖPNV.

### **Zu den prioritären kommunalen Maßnahmen gehören aus Sicht des Wirtschaftsrates:**

- Der beschleunigte Ausbau der Regionaltangenten West und Ost mit dem Ringschluss zur Entlastung der Innenstadt.
- Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Programm Rhein-Main plus. Nach dem Spatenstich beim viergleisigen Ausbau der S6 sind die weiteren Baumaßnahmen unmittelbar anzuschließen.
- Der Ausbau von Park-and-Ride-Plätzen im Umland sowie von Radabstellplätzen und die Möglichkeit der Radmitnahmemöglichkeiten in ÖPNV.

Die erfreulicherweise seit Jahren steigenden Einwohnerzahlen in Ballungszentren sind bei Innenstadtkonzepten, Pendlerangeboten und neuen Stadt- und Entwicklungskonzepten konsequent zu berücksichtigen. Dieser Anstieg des Verkehrsaufkommens kann aufgrund der Langfristigkeit der Ausbaumaßnahmen nur durch die intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger kompensiert werden. Moderne Verkehrsleit- und Parksysteme, Echtzeit-Verkehrsinformationen, Intelligente Ampelschaltungen, einfache Buchungen von Leihrädern und die City Logistik für Waren sind nur einige Elemente, die sinnvoll mit digitalen Lösungen umgesetzt und so zu einer Optimierung des Verkehrsflusses beitragen können.

Die aktuelle wirtschaftliche und ökologische Diskussion um die Fortführung von Regionalflughäfen kann zu einer weiteren Stärkung des internationalen Flughafens Frankfurt führen. Der Ausbau des Terminals 3 und die entsprechende verkehrliche Schienenanbindung sind zukunftsgerichtete Investitionen für den Standort Frankfurt sowie ganz Hessen.

Die kommunalen Mandatsträger werden gebeten darauf hinzuwirken, folgende überregionale Themen, die einen bedeutenden verkehrlichen Einfluss auf das Rhein-Main Gebiet haben, weiter zu verfolgen:

- Durchbindung der A661 und A66 zur Entlastung der betroffenen Stadtteile,
- Ausbau des Darmstädter Kreuzes,
- Einführung eines Deutschland-Taktes mit bundesweit kombinierten Nah- und Fernverkehrsangeboten und ausreichend nutzbaren Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr; schnellere Umsteigezeiten und Kapazitätserhöhung des Frankfurter Knoten
- Neubau der Fernverkehrsstrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar mit verbesserter Anbindung des Flughafens aus Richtung Darmstadt und Durchbindung nach Wiesbaden,
- Ausbau Strecke Hanau-Fulda-Würzburg verbunden mit der Kapazitätserhöhung und einem verbesserten Pendlerangebot.

### **Klimawirkung und Verkehrspolitik müssen zusammen gedacht werden**

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik berücksichtigt langfristige klimapolitische Zielstellungen und reale Anforderungen der Verkehrsteilnehmer gleichermaßen. Die Emissionsreduzierung in den Innenstädten wird sich vor allem durch die Weiterentwicklung und Förderung alternativer Antriebstechnologie fortsetzen. Im Mobilitätsalltag wird der mobilisierte Individualverkehr zumindest mittelfristig auch weiterhin eine große Rolle spielen. Dies unter anderem aufgrund der Tatsache, dass die bestehenden ÖPNV-Kapazitäten bei weitem nicht ausreichen, um den tatsächlichen Bedarf abzubilden. Daher müssen auch die Ansprüche des mobilisierten Individualverkehrs, neben dem ÖPNV und dem Radverkehr, in einer durchdachten Gesamtverkehrsplanung adäquat Berücksichtigung finden.

---

### **Zusammenfassung**

In der Landesfachkommission Verkehrspolitik des Wirtschaftsrates Hessen sind 30 namhaften Firmen und Non-Profit-Organisationen vertreten. Bei der Bewertung der Auswirkungen verkehrspolitischer Rahmenbedingungen auf den Standort Hessen und in der Beurteilung der verkehrlichen Entwicklung steht die Kommission allen politischen Parteien und Vertretern für weitere Diskussionen gerne zur Verfügung.

---