



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN  
UNTERNEHMERVERBÄNDE

## **VhU-Verkehrsausschuss**

### **BEWERTUNG**

**des**

**Abschlussberichts der**

**Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“**

**vom 22. Mai 2023**

**Landtagsdrucksache 20/11188**

**vom 16.06.2023**

**28.06.2023**



## 1 **A. Zum Abschlussbericht im Allgemeinen**

2 Der Verkehrsausschuss der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU)  
3 beurteilt es grundsätzlich positiv, dass sich der Hessische Landtag in der Enquetekom-  
4 mission Mobilität der Zukunft in Hessen 2030 fraktionsübergreifend mit verkehrspoliti-  
5 schen Fragestellungen beschäftigt hat. Ebenso positiv wertet der VhU-Verkehrsaus-  
6 schuss, dass Verkehrsexperten aus hessischen Wirtschaftsverbänden und Unterneh-  
7 men die Möglichkeit eingeräumt wurde, Ihre Fachexpertise im Rahmen von Anhörun-  
8 gen einzubringen.

9 Es fällt auf, dass der Abschlussbericht als Ergebnis der zweijährigen Arbeit der En-  
10 quetekommission vom ursprünglichen Auftrag abweicht: Anstatt eines integrierten Ge-  
11 samtverkehrskonzepts wurden Thesen für ein Zielbild erarbeitet. Dieses Vorgehen ist  
12 aus Sicht des VhU-Verkehrsausschusses zu begrüßen. Es bietet den Vorteil, dass zu-  
13 künftige verkehrspolitische Entscheidungen nicht von strengen Maßgaben, wie sie in  
14 einem integrierten Gesamtverkehrskonzept enthalten wären, eingeschränkt werden.  
15 Das begünstigt eine liberale, von Wahlfreiheit und Technologieoffenheit geprägte Ver-  
16 kehrspolitik, die Regulierungen nur dort wo nötig einsetzt und ansonsten soweit wie  
17 möglich vermeidet.

18 Mobilität ist gut, weil sie Begegnungen von Menschen und den Austausch von Waren  
19 ermöglicht. Der Anstieg des Verkehrsaufkommens sowohl beim Personen- als auch  
20 beim Güterverkehr wird die kommenden Jahre prägen. Das ist in vielerlei Hinsicht Aus-  
21 druck wirtschaftlicher Prosperität und gesellschaftlichen Wohlstands. Die VhU betrach-  
22 tet es als gesellschaftliche Errungenschaft, dass immer mehr Menschen die Begeg-  
23 nung mit anderen einfach und kostengünstig möglich ist und dass immer mehr Aus-  
24 tausch von Waren stattfindet. Dies gilt es zu halten.

25 Hessens Unternehmen sind auf gute Verkehrswege und gute Mobilitätsdienstleistun-  
26 gen angewiesen – auf Straße und Schiene, in der Luftfahrt und im Schiffsverkehr. Des-  
27 halb sollte wo immer möglich ein Interessenausgleich zwischen den Nutzern unter-  
28 schiedlicher Verkehrsarten und Verkehrsträgern sowie weiteren vom Verkehr Betroffen-  
29 en gefunden werden. Der mancherorts zu beobachtende „Kulturkampf“ um knappe  
30 Verkehrsflächen in Innenstädten sollte vermieden werden. Einfache und konkrete  
31 Maßnahmen und Möglichkeiten, wie beispielsweise die Erweiterung des ÖPNV-Ange-  
32 bots oder die intelligente Vernetzung der Verkehrsträger über digitale Angebote, sind  
33 relevant für die Gestaltung des Verkehrs in Hessen.

34 Gerade in der Mobilitätspolitik treten unterschiedliche Grundüberzeugungen zu Tage.  
35 Dem Wohlstandsversprechen und dem Wachstumsanspruch folgend ist es erforder-  
36 lich, auch in Zukunft zunehmenden Verkehr zuzulassen und zu ermöglichen. Dazu  
37 gehört beispielsweise, die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen. Nicht den  
38 Verkehr an sich, sondern negative Effekte gilt es zu verringern, wie Lärm oder Schad-  
39 stoffemissionen.

40 Die Wirtschaft befürwortet eine staatliche Rahmensetzung, die zur Erreichung der öko-  
41 logischen und sozialen Ziele im Verkehr beiträgt und am ökonomischen Wachstum  
42 festhält.



## 43 B. Zu den Thesen des Abschlussberichts im Einzelnen

### 44 1. Nachfolgende Thesen treffen auf die uneingeschränkte Zustimmung des 45 VhU-Verkehrsausschusses

- 46 • *Die Bevölkerung hat Wahlfreiheit in Bezug auf Ihre Verkehrsmittel.*

47 Die These ist Ausdruck einer liberalen Verkehrspolitik, die den Menschen die Ent-  
48 scheidung darüber überlässt, welches Verkehrsmittel am besten den individuellen  
49 Bedarf deckt. Für die hessische Wirtschaft gibt es kein per se bestes oder bevor-  
50 zugtes Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl sollte bedarfsgerecht erfolgen kön-  
51 nen. Die isoliert einseitige Bedienung von Interessen der Fahrradfahrer oder Fuß-  
52 gänger ist Ausdruck einer dirigistischen Verkehrspolitik.

- 53 • *Die mobile Gesellschaft ist dem Ziel der Vision Zero nähergekommen.*

54 Die Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Todesfolgen oder schweren Personen-  
55 schäden ist ein unumstrittenes Ziel.

- 56 • *Der ÖPNV ist verlässlich, flexibel, komfortabel, auskömmlich finanziert und flächen-  
57 deckend verfügbar.*

58 Es muss viel mehr Geld in die Sanierung und den Ausbau der maroden ÖPNV-  
59 Infrastruktur investiert werden. Das Liniennetz muss vergrößert und verdichtet wer-  
60 den. Bahnhöfe müssen ausgebaut, Bahnsteige verlängert und Züge um zusätzliche  
61 Wagons erweitert werden. Taktungen müssen steigen, auch früh morgens und spät  
62 abends für die Schichtarbeiter. Mehr Sauberkeit und Sicherheit sind nötig. Auf eine  
63 Ticketverbilligung im ÖPNV mit knappen öffentlichen Mitteln sollte verzichtet wer-  
64 den, um Mittel für Ausbau und Verbesserung des ÖPNV zu nutzen.

- 65 • *Die Schiene ist als Rückgrat der Mobilität und des Güterverkehrs gestärkt.*

66 Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ist dringend erforderlich. Der Schienengü-  
67 terverkehr steht immer öfter vor der Gefahr eines teilweisen Kollaps, weil das Netz  
68 den zunehmenden Verkehr nicht mehr aufnehmen kann. Ziel muss es sein, Güter-  
69 , Regional- und Fernzüge zu entmischen. Dazu braucht es neue eigene Gleise für  
70 den Güterverkehr und Überholgleise auf den Bestandsstrecken, damit sich Güter-  
71 und Personenverkehr nicht gegenseitig ausbremsen. Derzeit sind nur etwas mehr  
72 als die Hälfte aller Güterzüge pünktlich. Für Verlader, die beispielsweise ihre Roh-  
73 stoffe für Produktionsprozesse benötigen, ist das völlig inakzeptabel.

- 74 • *Die Verkehrsinfrastruktur ist auskömmlich finanziert und qualitativ hochwertig.*

75 Unternehmen brauchen bessere Straßen und auch mehr neue Straßen, um Staus  
76 und Umwege zu verringern. Die Investitionen für die Landesstraßen sollten von  
77 derzeit 150 Mio. Euro mindestens auf das Niveau der voraussichtlichen Abschrei-  
78 bungen im Jahr 2024 von 240 Mio. Euro steigern. Die für 2024 geplanten 170 Mio.  
79 Euro reichen nicht. Der bilanzielle Wert der Landesstraßen hat sich laut Geschäfts-  
80 bericht der Landesregierung von 2014 bis 2021 um 638 Mio. Euro auf 3,8 Mrd. Euro  
81 verringert, weil die Investitionen geringer waren als die Abschreibungen für die Ab-  
82 nutzung. Bei den Landesstraßen hinterlassen wir der nächsten Generation also  
83 weniger öffentliches Sachvermögen. Diese Lastverschiebung in die Zukunft muss  
84 gestoppt werden. Nötig sind darüber hinaus mehr Stellplätze für Lkw entlang der



85 Autobahnen, mehr Gleise für den Schienengüterverkehr, mehr Umschlagterminals  
86 im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene-Wasser sowie langfristig eine neue Ei-  
87 senbahnstrecke zwischen Wiesbaden und Bonn für den Schienengüterverkehr mit  
88 einem System von Tunneln durch Taunus und Westerwald.

- 89 • *Der Flughafen Frankfurt ist herausragender Wirtschaftsfaktor und integraler Be-*  
90 *standteil des nachhaltigen Gesamtverkehrskonzepts.*

91 Die hessische Wirtschaft kann dank Weltflughafen und starker Airlines in Hessen  
92 erfolgreicher wirtschaften und besser bezahlte Jobs anbieten. Das muss mit klugen  
93 Entscheidungen für das Drehkreuz Frankfurt gesichert werden. Die Integration in  
94 globale Waren- und Passagierströme ist von größter Bedeutung für den heimi-  
95 schen Wirtschaftsstandort. Dazu sind wettbewerbsfähige Betriebszeiten und ein in-  
96 ternationales Level-Playing-Field bei Standortkosten, bei Arbeits- und Sozialstan-  
97 dards sowie in der Luftfracht bei Steuer- und Sicherheitsverfahren erforderlich.  
98 Wachstumschancen dürfen nicht noch weiter limitiert werden. Europäische und  
99 deutsche Klimaschutzvorgaben für den Luft- und Güterverkehr müssen internatio-  
100 nal wettbewerbsneutral gestaltet werden. Das unterstützt weitere zielgerichtete In-  
101 vestitionen der deutschen Luftverkehrsunternehmen, um auf dem Weg zur Treib-  
102 hausgasneutralität voran zu kommen.

- 103 • *Hessen zählt zu den führenden Wirtschaftsstandorten in Bezug auf Logistik und*  
104 *Mobilität.*

105 Die hessische Wirtschaft ist auf eine leistungsfähige Logistik angewiesen. Daher  
106 muss vor allem dem Güterverkehr und der Logistikbranche seitens der Politik mehr  
107 Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der Güterverkehr sollte gleichberechtigt neben  
108 dem Personenverkehr gesehen werden – beispielsweise beim Thema Infrastruktur  
109 und Flächenplanung.

- 110 • *Die erhöhte Attraktivität des Verkehrssektors reduziert den Nachwuchs- und Fach-*  
111 *kräftemangel der Branche.*

112 Der Lkw-Fahrermangel ist dramatisch. Zehntausende Fahrer fehlen aktuell in  
113 Deutschland – und die Zahl steigt jedes Jahr um knapp 20.000. Der Mangel führt  
114 zu sinkenden Transportkapazitäten und damit zu steigenden Preisen bei den trans-  
115 portierten Waren. Das spüren wir alle dann an der Kasse im Supermarkt. Um mehr  
116 Personal zu gewinnen, sollten die „Unterwegs-Bedingungen“ für die Fahrer verbes-  
117 sert werden – mit Hilfe der Politik. Beispielsweise müssen mehr Lkw-Stellplätze  
118 geschaffen werden – allein in Hessen fehlen rund 3.000. Die Landesregierung  
119 muss sich dafür viel stärker als bisher einsetzen. Und sie sollte in den Kommunen  
120 für das – ohne Zweifel nicht populäre – Thema Akzeptanz schaffen, damit dort Flä-  
121 chen für neue Stellplätze bereitgestellt werden.

122

123



124 **2. Nachfolgende Thesen finden nur teilweise Zustimmung des VhU-Verkehrsausschusses. Eine vorzugswürdige Formulierung ist jeweils als VhU-These vorgeschlagen.**  
125  
126

- 127 • *Die Landesgesetzgebung ermöglicht den Kommunen größtmögliche Handlungsfreiheit bei der Umsetzung von nachhaltigkeitsorientierten mobilitätspolitischen Zielen.*  
128  
129

130 Den Kommunen sollte größtmögliche Handlungsfreiheit bei der Umsetzung aller  
131 ihrer mobilitätspolitischen Ziele ermöglicht werden. Die Beschränkung nur auf  
132 „nachhaltigkeitsorientierte“ Ziele ist eine unzulässige politische Beeinflussung.

133 **VhU-These:** „Die Landesgesetzgebung ermöglicht den Kommunen größtmögliche  
134 Handlungsfreiheit bei der Umsetzung von mobilitätspolitischen Zielen.“

- 135 • *Infrastrukturprojekte werden bei frühzeitigen Beteiligungsmöglichkeiten deutlich schneller geplant und umgesetzt.*  
136

137 Das Ziel der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Infra-  
138 strukturprojekten ist richtig. Eine Ursache der bisher zu langen Verfahren sind die  
139 umfassenden Beteiligungsmöglichkeiten. Es sollte eher daran gearbeitet werden,  
140 wie Beteiligungsmöglichkeiten optimiert und reduziert werden könnten. Darüber  
141 hinaus sind Änderungen bei der Berücksichtigung von Natur- und Artenschutz im  
142 Planungs- und Genehmigungsverfahren erforderlich. Beispielsweise sollte eine Po-  
143 pulationsbetrachtung im Artenschutz eingeführt und einheitliche Standards bei der  
144 Beurteilung von Natur- und Artenschutzbelangen etabliert werden.

145 **VhU-These:** „Infrastrukturprojekte werden deutlich schneller geplant und umge-  
146 setzt.“

- 147 • *Innenstädte sind bei Berücksichtigung der Belange von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Umwelt auch mit den Mitteln des motorisierten Individualverkehrs erreichbar.*  
148  
149

150 Mit der Formulierung „bei Berücksichtigung der Belange von Anwohnerinnen und  
151 Anwohnern sowie Umwelt“ erhält die an sich richtige These eine nicht näher defi-  
152 nierte Einschränkung. Was mit Belangen von Anwohnerinnen und Anwohnern so-  
153 wie Umwelt konkret gemeint ist, ist nicht nachvollziehbar. Der innerstädtische Indi-  
154 vidualverkehr sowie das Be- und Entladen von Güterverkehren dürfen nicht durch  
155 Anfahrerschwernisse und unangemessene Tempo-30-Zonen behindert werden.  
156 Einfahrtverbote für Lkw und Busse in Innenstädte müssen vermieden werden. Es  
157 muss weiterhin problemlos möglich sein, Unternehmen und private Haushalte in  
158 den Städten mit Gütern zu versorgen. Die Landespolitik sollte auf effiziente, inno-  
159 vative und nachhaltige Mobilitäts- und Logistiksysteme setzen – beispielsweise auf  
160 intermodale Konzepte – statt auf starre Verbote, etwa bei Luftreinhalteplänen.

161 **VhU-These:** Innenstädte sind auch mit den Mitteln des motorisierten Individualver-  
162 kehrs erreichbar.

- 163 • *Mobilitätspolitik ist nicht von Verdrängung einzelner Verkehrsmittel und Stigmatisierung ihrer Nutzer geprägt, sie fördert aber gesellschaftlich erwünschtes Mobilitätsverhalten in besonderer Weise.*  
164  
165



166 Der Satz „Mobilitätspolitik ist nicht von Verdrängung einzelner Verkehrsmittel und  
167 Stigmatisierung ihrer Nutzer geprägt“ sollte als einzelne These aufgenommen wer-  
168 den ohne den nächsten Halbsatz. Es ist nicht nachvollziehbar oder zu ermitteln,  
169 was unter gesellschaftlich erwünschtem Mobilitätsverhalten zu verstehen sein soll.

170 **VhU-These:** „Mobilitätspolitik ist nicht von Verdrängung einzelner Verkehrsmittel  
171 und Stigmatisierung ihrer Nutzer geprägt.“

172

173 **3. Nachfolgende Thesen finden keine Zustimmung des VhU-Verkehrsausschus-**  
174 **ses und sollten ersatzlos gestrichen werden.**

- 175 • *Verkehrspolitische Entscheidungen in Hessen werden immer unter Berücksichti-*  
176 *gung des hessischen Sektorziels für den Verkehr und im Rahmen der Entschei-*  
177 *dung des BVerfG zur Schutzverpflichtung zukünftiger Generationen vor dem Kli-*  
178 *mawandel getroffen.*

179 Klimapolitische Sektorziele sind abzulehnen. Zum einen zwingen Sie zu CO<sub>2</sub>-Ein-  
180 sparungen in einem Sektor auch dann, wenn die Gesamteinsparungen aller Sek-  
181 toren im zulässigen Rahmen liegen. Dadurch wird der Klimaschutz unnötig verteu-  
182 ert. Zum anderen entfaltet die Einhaltung von Sektorzielen auf der Ebene eines  
183 Bundeslandes nur eine begrenzte klimapolitische Wirkung, wenn der Sektor vom  
184 europäischen Emissionshandelssystem erfasst wird. Das ist für den Verkehrssek-  
185 tor ab 2027 der Fall.

186 Im europäischen Emissionshandel wird die Menge des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in der EU  
187 über die Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Zertifikate gesteuert. Wenn CO<sub>2</sub> an einer Stelle ein-  
188 gespart wird, wird diese Menge an CO<sub>2</sub> an anderer Stelle ausgestoßen, solange  
189 die Gesamtmenge der zur Verfügung stehenden CO<sub>2</sub>-Zertifikate noch nicht ver-  
190 braucht ist.

191 Ziel sollte es sein, effektiven Klimaschutz zu betreiben und unnötige Kosten für die  
192 CO<sub>2</sub>-Einsparung zu vermeiden.

193

## Kontakt

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V.

Abteilung Wirtschafts- und Umweltpolitik

Tobias Grün, Referent für Verkehrs- und Logistikpolitik

Telefon: 069 95808-223, Mobil: 0173 7803148

E-Mail: TGruen@vhu.de www.vhu.de