



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

**Stellungnahme
der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände
zum
Entwurf eines Antrags zur Einsetzung einer Enquetekommission „Mobilität der
Zukunft in Hessen 2030“ der Fraktion der SPD und weiterer Fraktionen im Hes-
sischen Landtag**

13.08.2020

I. Sachstand

Die SPD-Fraktion im Hessischen Landtag hat einen Antragsentwurf zur Einsetzung einer Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ vorgelegt. Die Enquetekommission soll die grundlegenden Fragen klären, wie „Individualisierung, Klimaschutz, Urbanisierung und Digitalisierung“ die Mobilität in Hessen bis 2030 beeinflussen und verändern werden. Um diese Veränderungen zu gestalten, schlägt die SPD-Fraktion die Erarbeitung eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts unter Einchluss des Güterverkehrs für Hessen 2030 und die angrenzenden Regionen vor.

Dazu formuliert die SPD folgende Prämissen:

- Grundlegende Mobilitätsbedürfnisse dürfen nicht eingeschränkt werden.
- Es darf zu keiner wirtschaftlichen und sozialen Ungerechtigkeit kommen.
- Mobilität muss bezahlbar bleiben.
- Die Grundversorgung an Mobilität in Form einer Daseinsvorsorge muss in der öffentlichen Hand bleiben und darf nicht durch kapitalgetriebene privatwirtschaftliche Angebote allein vorgegeben werden.

II. Bewertung

1. Allgemeine Aussagen

Die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU) befürwortet die Einsetzung einer Enquetekommission zur Entwicklung kurz-, mittel- und langfristiger politischer Maßnahmen als Rahmensetzung in der Verkehrspolitik.

Mobilität ist grundsätzlich positiv, weil sie Begegnungen von Menschen und den Austausch von Waren ermöglicht. Nicht den Verkehr an sich, sondern negative Effekte gilt es zu verringern, wie Lärm oder Schadstoffemissionen. Die Wirtschaft befürwortet auch für den Verkehr eine Rahmensetzung, die zur Erreichung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Ziele beiträgt.

Hessens Unternehmen sind auf gute Verkehrswege und gute Mobilitätsdienstleistungen angewiesen – auf Straße und Schiene, in der Luftfahrt und im Schiffsverkehr. Deshalb sollte ein Kulturkampf zwischen den Verkehrsarten sowie unter den Verkehrsträgern vermieden werden. Einfache und konkrete Maßnahmen und Möglichkeiten, wie beispielsweise die Erweiterung des ÖPNV-Angebots oder die intelligente Vernetzung der Verkehrsträger über digitale Angebote, sind relevant für die Gestaltung des Verkehrs in Hessen.

2. Zusammenspiel Bund, Land und Kommune

Im vorliegenden Entwurf werden Themen aufgeführt, die in der politischen Entscheidungshoheit der Kommunen oder des Bundes liegen. Die VhU empfiehlt, für eine Zusammenarbeit zwischen Bund, Land und Kommune die dargelegten Themen schärfer voneinander abzugrenzen und den Fokus nicht so stark auf die Städte zu legen. Insbesondere der ländliche Raum muss auf Straße und Schiene besser an das Verkehrsnetz angeschlossen werden, um den Verkehr zu entzerren.

Die Zusammenarbeit der politischen Ebenen sollte vorab geklärt und im Entwurf berücksichtigt werden. Beispielsweise sollte das Land Leitlinien für Verkehrsinfrastruktur, Personenbeförderung und Logistikverkehre entwickeln. Hingegen ist es nicht Aufgabe des Landes, kommunale Gegebenheiten zu evaluieren, wenngleich zentrale Erkenntnisse auch für den kommunalen Verkehr eine zunehmende Rolle spielen. Hessen als Transitland nimmt eine besondere Stellung in Deutschland ein. Zentrale Erkenntnisse sollten daher – wie auch im Entwurf aufgeführt – mit den angrenzenden Bundesländern und Vertretern des Bundes evaluiert werden. Auch sollte die Enquetekommission Handlungsempfehlungen an die Vertreter Hessens im Bundesrat und Bundestag formulieren.

3. Wirtschaftsverkehre: Personen- und Güterverkehre gleichwertig berücksichtigen

Auch Pendlerverkehre sind Wirtschaftsverkehre. Grundsätzlich wird im Entwurf nicht sauber zwischen Wirtschafts- und Freizeitverkehren sowie Personen- und Güterverkehren unterschieden. Die hessischen Unternehmen haben ein hohes Interesse daran, dass ihre Beschäftigten gut und zügig zur Arbeit kommen. Deshalb ist Personenverkehr auch ein wichtiger Aspekt der Fachkräftesicherung.

Der Straßengüterverkehr macht den Hauptanteil des Wirtschaftsverkehrs aus. 1,3 Mio. Lkw sind täglich unterwegs und transportieren über 70 Prozent aller Güter in Deutschland. Die „Neuorganisation“ der Wirtschaftsverkehre – maßgeblich der Warenwirtschaftsverkehre – sollte deshalb nicht auf die Kommunen begrenzt werden, sondern sollte bei der Gestaltung des überregionalen Verkehrsnetzes ansetzen.

Güterverkehre müssen effizient abgewickelt werden, sonst werden Bürger und Betriebe finanziell und zeitlich unnötig belastet. Der Warenwirtschaftsverkehr muss nicht zwingend weniger werden. Hessen braucht eine bessere Mobilität, das umfasst maßgeblich die Verkehrsinfrastruktur.

Im Entwurf finden solche Überlegungen bisher keinen Platz. Insbesondere die infrastrukturelle Weiterentwicklung des Straßen- und Schienengüterverkehrs sollte aber dringend mehr Berücksichtigung in der hessischen Verkehrspolitik finden.

Kommunale Aspekte: Flächen nicht einseitig reservieren

Der technische Fortschritt hat neue Antriebe und Kraftstoffe im Verkehr ermöglicht. Die Verkehrspolitik muss technologieoffen bleiben. Elektromobilität stößt im Straßengüterverkehr an technische und quantitative Grenzen: Sie kann zwar im Individualverkehr und für die Verteilung kleiner Warenmengen eine Alternative zu Antrieben mit Verbrennungsmotoren sein. Hingegen sind batteriebetriebene Lastwagen derzeit nicht wirtschaftlich, um große und schwere Waren und Güter zu transportieren. Treibhausgasneutral hergestellte synthetische Kraftstoffe könnten eine Alternative darstellen, um im Güterverkehr Emissionen zu senken. Flächen dürfen nicht einseitig für E-Mobilität reserviert werden. Die Kommunen dürfen die bestehenden Infrastrukturen für flüssige und gasförmige Kraft- und Brennstoffe – von den Tankstellen bis zum Gasnetz – nicht in Frage stellen.

Kommunale Aspekte: Verkehre frühzeitig mitberücksichtigen

Um einen besseren Verkehrsfluss zu gewährleisten, sollten die kommunalen Stadtplaner die Belange des Güterverkehrs in Planungen von Neubaugebieten, insbesondere in frühen Planungsstadien, stärker beachten. Hier sollten Vorgaben zur Verkehrserschließung in der Bauordnung mitberücksichtigt werden, damit Belastungen reduziert und möglichst vermieden werden können. Kommunen können neben verkehrlichen Maßnahmen auch durch eine Standortplanung für logistische Einrichtungen den Güterverkehr verträglich für Städte und Gemeinden gestalten. Digitale Lösungen können und sollen vermehrt mitgedacht werden.

4. Mehr Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Landesstraßenbau: Investitionen erhöhen und Werterhaltungsregel einführen

Personen und Waren sollen schnell, günstig und planbar von A nach B kommen. Die Straßen sollen gut ausgebaut sein, um Staus und Fahrzeugverschleiß zu minimieren. Eine Erhöhung der Investitionen des Landesstraßenbauprogrammes sollte deshalb so festgelegt werden, dass der Werteverzehr mindestens gedeckelt ist. Der Landtag sollte die Landesregierung verpflichten, jedes Jahr mindestens so viel in Straßen, Brücken und andere Verkehrswege zu investieren, dass zumindest der Werteverzehr durch normale Abnutzung ausgeglichen wird.

Planungsmittel steigern

Die VhU befürwortet, dass die Enquetekommission Prozesse und Personalbestand in der Verwaltung überprüfen soll. Denn: Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten dauern zu lange und Planungskapazitäten reichen nicht aus. Die jährlichen Planungsmittel müssen von derzeit etwa 79 Mio. Euro (2019) auf 90 Mio. Euro steigen, damit möglichst viele Straßenprojekte realisiert werden können.

Fehlende Kennzahlen: Zustand der Infrastruktur muss erhoben werden

Regelmäßige Berichte über Investitionen in Mobilität und Infrastruktur in Hessen fehlen. Die letzte Zustandserfassung der Landesstraßen erfolgte 2012. Die Enquetekommission sollte den Zustand der Infrastruktur auf allen Verkehrsträgern in Hessen erheben und daraus Handlungspotentiale entwickeln. Eine solche Erhebung sollte als Rahmen für einen regelmäßigen Bericht über Zustand, Wert, Investitionen und Abschreibungen genutzt werden.

Mehr und sicherere Rastanlagen auf hessischen Autobahnen

Nicht nur Straßen und Schienen müssen beim Ausbau der Infrastruktur berücksichtigt werden. Auch Anlagen, die zur Erholung und Versorgung der Fahrer notwendig sind, müssen berücksichtigt werden. In Hessen fehlen entlang (auf und an) der Autobahnen rund 2.900 Lkw-Parkplätze. Mit dem Ausbau der Rastanlagen muss auch die Sicherheit erhöht werden, beispielsweise durch eine Förderung von Videoüberwachung und mehr Blaulichtfahrten.

Mehr Schienengüterverkehr ermöglichen

Wie im Straßenverkehr muss die Quantität und die Qualität der Schieneninfrastruktur auch verbessert werden. Um eine drohende Überlastung im europäischen und nationalen Schienengüterverkehr mit dem Flaschenhals Hessen zu vermeiden, sollte das Land u. a. politisch den Weg für Planungen für ein System von Tunneln für eine neue Eisenbahnstrecke durch Taunus und Westerwald zwischen Wiesbaden und Bonn ebnen. Die Mittelrhein-Strecke kann langfristig die Transportmengen nicht bewältigen. Deshalb ist ein solches Zukunftsprojekt für den Güterverkehr zwischen Genua und den Alpen sowie den Nordseehäfen erforderlich und im Interesse Hessens.

Überörtliche Radwegeinfrastruktur entwickeln

Es ist richtig, dass für den Ausbau der Radverkehrswegeinfrastruktur insgesamt ein erheblicher Bedarf besteht – insbesondere bei außerörtlichen Radfern- und Rad-schnellwegen. Die Enquetekommission sollte sich auf den Ausbau dieser überörtlichen Radwege konzentrieren. Um ein Zusatzangebot für den Individualverkehr zu schaffen, brauchen überörtliche Radwege eine effiziente und sichere Wegführung und Radstationen. Innerörtliche Radwege liegen allein in der kommunalen Verantwortung.

5. ÖPNV

ÖPNV im Ballungsraum ausbauen

Die VhU stimmt den Überlegungen zum ÖPNV im Ballungsraum zu. Das Angebot an Bus- und Bahnverkehren ist massiv auszubauen, um Ballungsräume vor einem Verkehrskollaps zu bewahren. Insbesondere sollen auch moderne, innovative Systeme wie z. B. Straßenbahnen ohne Schienen, Mehrgelenksbusse, und autonome Systeme zum Personentransport künftig berücksichtigt werden, um zeitnah auf sich ver-

ändernde Anforderungen in den Ballungsräumen reagieren zu können. Ein attraktives ÖPNV-Angebot kann u. a. zur Reduktion von Straßenstaus beitragen und den Betrieben helfen, den Fachkräftebedarf zu sichern. Weiterhin sind milliardenschwere Subventionen des Bundes für den ÖPNV erforderlich. Hessische Politiker sollten sich weiter dafür einsetzen, dass zum einen die sog. Regionalisierungsmittel erhöht und jährlich stärker als bisher dynamisiert werden und zum anderen Organisationsstrukturen und Angebotsgestaltung im ÖPNV regelmäßig kritisch überprüft werden. Außerdem sollte Intermodalität erleichtert werden, beispielsweise sollten Bürger nicht mit unnötig vielen Zahlungsvorgängen konfrontiert werden. Das müssen Verbände und Kommunen mit Hilfe digitaler Technik vereinfachen. Der Online-Kauf von Fahrkarten darf nicht mit Zusatzkosten verbunden sein und nicht an Funklöchern scheitern.

Den ländlichen Raum an das ÖPNV-Netz anschließen

Im Entwurf wird aufgeführt, dass der ländliche Raum darum kämpft, den ÖPNV als attraktives Mittel der Mobilität zu erhalten. Insbesondere in dünn besiedelten Regionen rentiert sich der eigenwirtschaftliche Verkehr nicht. Es ist besser, dies anzuerkennen und beispielsweise auf innovative Bedienformen wie Anrufsammeltaxen oder die Unterstützung von Bürgerbusvereinen zu setzen. Noch mehr als in Städten wird hier das Auto das wichtigste Verkehrsmittel bleiben. Der Ausbau von Park- und Ride-Plätzen unterstützen den Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehre. Der Ausbau der P&R-Plätze sollte auf unterschiedliche Verkehrsmittel wie Pkw, Elektroauto, Rad, E-Bike, E-Scooter ausgelegt sein und interkommunal erfolgen.

ÖPNV: Angebote ausweiten statt Ticketpreise senken

Die Bus- und Bahn-Angebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Ballungsräumen reichen nicht aus. Trotz großer Verbesserungen in den Verbänden RMV, NVV und VRN sind sie bzgl. Netzzumfang, Taktung und Qualität vielfach zu gering. Ebenso weisen die lokalen ÖPNV-Angebote Defizite auf. Damit mehr Bürger vom Pkw auf den ÖPNV umsteigen, müssen die Angebote bei Bussen und Bahnen nicht verbilligt, sondern ausgeweitet und verbessert werden. Es geht um mehr und bessere, nicht um billigere Angebote! Die Kosten für mehr ÖPNV-Angebote dürfen nicht allein von der öffentlichen Hand finanziert werden, sondern sind auch von den Nutzern zu tragen.

Konzessionen von Busverkehren: Faire Ausschreibungen nötig

Die Praxis vieler Kommunen, Aufträge direkt und ohne Ausschreibung an ihre kommunalen Betriebe zu vergeben, verschließt den Markt für private Anbieter, gerade für die mittelständischen Busunternehmen. Statt mit Direktvergaben kommunale Betriebe zu privilegieren, sollten die Kommunen die Konzession für Buslinienverkehre stets auch so ausschreiben, dass private Anbieter faire Chancen haben.

6. Klimaschutz im Verkehr im Einklang mit den Belangen der Unternehmen

Entscheidend für den Klimaschutz ist allein die Menge an CO₂. Sie muss verbindlich reduziert werden. Dieses ökologische Ziel ist nur durch einen CO₂-Deckel zu erreichen, nicht durch die Verteuerung bestimmter Produkte und Verhaltensweisen. Deshalb ist es grundsätzlich richtig, dass ab 2021 ein nationaler Brennstoffemissionshandel für die Bereiche Verkehr und Wärme eingeführt wird. Innerhalb dieses Systems muss die Emissionsmenge verbindlich gesenkt werden. Dies ist aktuell nicht möglich,

weil durch die Fixpreise die Menge an Zertifikaten nicht begrenzt werden kann. Deshalb sollten sich die hessischen Abgeordneten im Bundestag dafür einsetzen, dass die Emissionsmenge unmittelbar im Brennstoffemissionshandelsgesetz gedeckelt wird und die bis 2026 festgelegten Fixpreise aufgehoben werden.

Weitere Vorschriften neben dem Brennstoffemissionshandel sind ökologisch unwirksam und machen Klimaschutz nur unnötig teuer. Bürger und Betriebe sollen frei entscheiden, wie sie ihren CO₂-Ausstoß am wirtschaftlichsten reduzieren können, z. B. indem sie ein sparsameres Auto oder Elektrofahrzeug fahren, ihre Fahrweise anpassen, mehr Biokraftstoffe, Wasserstoff oder treibhausgasneutral hergestellte synthetische Kraftstoffe tanken, oder Personen- und Güterverkehre auf Busse und Bahnen verlagern. Die Einführung eines CO₂-Deckels im Straßenverkehr bietet jedem Autofahrer die Möglichkeit, individuell zu reagieren.

Klimapolitik sollte auf die Wirkung als Vorbild setzen: Die CO₂-Mengen, die hierzulande eingespart werden können, sind im weltweiten Maßstab zu gering, um die negativen Folgen des Klimawandels zu verhindern. Im Jahr 2019 wurden weltweit rund 37 Milliarden Tonnen CO₂ ausgestoßen – davon rund 2 Prozent oder 760 Mio. t in Deutschland – und rund 0,1 Prozent oder 41 Mio. t in Hessen. Die Wirkung deutscher und europäischer Klimapolitik liegt in ihrem Vorbildcharakter – und dieser steht und fällt mit dem ökonomischen Erfolg unseres Landes.

Bundesebene: Staatlich fixierte CO₂-Preise abschaffen, CO₂-Menge deckeln

Die im Brennstoffemissionshandelsgesetz bis mindestens 2026 festgelegten Preise der CO₂-Zertifikate verteuern die CO₂-Reduzierung. Sie bewirken nichts für den Klimaschutz, sondern verteuern ihn nur unnötig. Ökologisch relevant ist allein die CO₂-Menge, nicht der CO₂-Preis. Der nationale Brennstoffemissionshandel sollte auf Fixpreise verzichten und die Menge des jährlichen CO₂-Ausstoßes unmittelbar im Gesetz deckeln.

Bundesebene: Neuwagen-Grenzwerte nicht regulieren

CO₂-Grenzwerte für Neuwagen brauchen nicht länger reguliert werden. Die Absenkung ist schon jetzt mit hohen Kosten verbunden. Bestandsfahrzeuge werden dabei nicht erfasst. Der neue CO₂-Deckel hingegen erfasst den Ausstoß aller Fahrzeuge.

7. Weltflughafen Frankfurt

Die Aussagen über den Weltflughafen sind nicht hinreichend. Der Flughafen Frankfurt ist von herausragender Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Hessen. Seine Drehkreuzfunktion sichert Konnektivität und macht Frankfurt zum idealen Standort internationaler Unternehmen. Die rasche Anbindung an den Weltmarkt, die in Europa einzigartige Infrastruktur des Flughafens, die ansässigen Behörden und die Vielzahl internationaler Speditionen sind wichtige Standortfaktoren für global agierende Unternehmen. Mit seinen rund 81.000 Arbeitsplätzen ist der Flughafen der Jobmotor in der Region. Die Politik sollte den Flughafen in seiner Drehkreuzfunktion stärken. Die im Mediationsverfahren festgelegten Betriebszeiten sollten beibehalten und insbesondere die Lärmrentgelte in den für den Interkontinentalverkehr wichtigen Nachtrandstunden stabil gehalten werden. Die Standortkosten sollten insgesamt mindestens stabil gehalten werden, ohne die Wirtschaftlichkeit der Fraport zu gefährden. Mittelfristig sollte der Bund die S-Bahn-Anbindung des Terminals 3 an das S-Bahn-Netz finanzieren.