



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

VhU-Position

Erwartungen der hessischen Wirtschaft an die Politik nach der Landtagswahl in Hessen 2023

Beschluss Nr. 2 des VhU-Präsidiums vom 16.05.2022

Verkehrsinfrastruktur

Logistik

ÖPNV

Luftverkehr



10. Verkehrsinfrastruktur

Gute Mobilität für Hessen gewährleisten

Verkehr ermöglicht Begegnung von Menschen und Austausch von Waren

Hessen ist eine Verkehrsdrehscheibe in Deutschland und Europa mit großen Chancen für den Wirtschaftsstandort. Hessens Unternehmen sind auf gute Verkehrswege und gute Mobilitätsdienstleistungen angewiesen – auf Straße und Schiene, in der Luftfahrt und im Schiffsverkehr. Die Wirtschaft befürwortet grundsätzlich auch für den Verkehr eine Rahmensetzung, die zur Erreichung ökologischer und sozialer Ziele beiträgt. Politik und Wirtschaft sollten aber gemeinsam stärker als bisher betonen, dass Mobilität per se etwas Positives ist, weil sie Begegnungen von Menschen und den Austausch von Waren ermöglicht. Nicht den Verkehr an sich, sondern seine negativen Effekte gilt es zu verringern, wie etwa Lärm und Schadstoffemissionen sowie Unfälle und Staus.

Mehr Investitionen in Verkehrswege

Die verkehrspolitische Forderung Nr. 1 lautet: Mehr Investitionen! Bei allen Verkehrsträgern. Erhalt, Ausbau, Neubau, Modernisierung und Vernetzung sind voranzutreiben und Zeit- und Planungsverluste zu vermeiden (siehe unten „Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen“). Die im Landeshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel für Planung und Bau reichen seit Jahren nicht aus, um wenigstens den Werteverzehr der Infrastrukturen zu stoppen. Der Landtag muss deutlich höhere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und in höhere Planungskapazitäten beschließen. Nur so kann mittelfristig die seit Jahren steigende Zahl der Stau-Kilometer auf den Straßen und die Überfüllung in Bussen und Bahnen wieder reduziert werden.

Zusätzliche Investitionen des Landes sollten dort der Stärkung von Schiene und Bus dienen, wo der Verkehrsträger Straße an seine Kapazitätsgrenze gestoßen ist, zum Beispiel in den Innenbereichen von Städten und auf Pendlerstrecken. Hingegen muss der Landtag in ländlichen Räumen sowie zum Anschluss von Industrie- und Gewerbegebieten weiterhin in den Aus- und Neubau von Landesstraßen investieren, etwa in neue Ortsumfahrungen.

Aufgrund des Konsolidierungsbedarfs im Landeshaushalt kann der Landtag nur einen kleinen Teil des Investitionsbedarfs realisieren. Er sollte die Investitionen in Erhaltung, Aus- und Neubau zunächst schrittweise auf das Niveau der Abschreibungen anheben (siehe unten „Werterhaltungsregel“). Erst nach der Sanierung der Landesfinanzen werden sich wieder neue finanzielle Spielräume eröffnen, die dann auch zur Ausweitung der Investitionen in die bestehenden wie auch in neue Verkehrswege – über die Abschreibungen hinaus – genutzt werden können.

Beim Infrastrukturausbau soll zum Zwecke der Realisierungsbeschleunigung und der allgemeinen Akzeptanz primär versucht werden, die Linienführung im Einvernehmen mit betroffenen Eigentümern sowie den Trägern öffentlicher Belange im Sinne von sog. „Konsenstrassen“ zu bestimmen.



Werterhaltungsregel für die Verkehrsinfrastruktur einführen

Der Landtag sollte eine Werterhaltungsregel für die Verkehrsinfrastruktur gesetzlich einführen. Sie würde die Landesregierung verpflichten, jedes Jahr mindestens so viel in Straßen, Brücken und andere Verkehrswege zu investieren, dass zumindest der bilanzielle Werteverzehr durch Abnutzung rechnerisch ausgeglichen wird. Das heißt, die Gesamtinvestitionen müssen mindestens so hoch sein wie die Abschreibungen.

Landesstraßenbau I: Etat auf Höhe der Abschreibungen anheben

Der Landtag muss zügig den regulären Landesstraßenbauetat auf mindestens 200 Mio. Euro pro Jahr anheben. Allein der Werteverzehr (Abschreibungen) der hessischen Landesstraßen liegt in dieser Größenordnung, denen nur 132 Mio. Euro an Investitionen im Jahr 2021 gegenüber standen. In den Vorjahren lag der Etat für die Landesstraßen noch niedriger. Das Radwegenetz an Landesstraßen, insbesondere in Städten, ist bedarfsgerecht auszubauen, ohne die anderen Verkehrsträger zu vernachlässigen.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Land: 70 Mio. Euro)

Landesstraßenbau II: Abschreibungshöhe realistisch berechnen

Zusätzlich sollte von der Landesregierung überprüft werden, ob die geltenden Abschreibungsregeln zu einem rechnerischen Betrag führen, der dem tatsächlichen Werteverzehr der Infrastruktur entspricht – was angesichts der gestiegenen Baukosten derzeit fraglich ist. Falls die Abschreibungsregeln zu einem zu geringen Betrag führen, sollte das Land seinen Investitionsplänen einen höheren Abschreibungsbedarf zugrunde legen.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Land: 50 Mio. Euro)

Landesstraßenbau III: Investitionen steigern, wenn Haushaltsspielraum existiert

Sobald genügend Haushaltsspielräume geschaffen wurden, sollte der Landtag den Landesstraßenbauetat schrittweise über die Abschreibungen hinaus anheben und verstetigen, um zahlreiche Landesstraßen in Hessen auszubauen oder neuzubauen, beispielsweise Ortsumfahrungen.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Land: 50 Mio. Euro)

Planungs- und Genehmigungsverfahren: Maximal beschleunigen

Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte dauern in Deutschland und Hessen viel zu lang – auch im Verkehr. Sie sind maximal zu beschleunigen. Landtag und Landesregierung müssen für eine umfassende Vereinfachung des Umwelt- und Planungsrechts auf Ebene des Landes, des Bundes und der EU eintreten.

Große Potenziale liegen in der Wiedereinführung einer Präklusionsregelung, der Einführung weiterer Stichtagsregelungen und einer noch stärkeren Verzahnung von Raumordnung und Planfeststellung. Die Landesregierung muss eine auskömmliche Personalausstattung ihrer Behörden gewährleisten. Zudem darf sie EU-Vorgaben nicht übererfüllen.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Land: 5 Mio. Euro)



Klima-Investitionen: Möglichst technologieoffen gestalten

Auch zur Reduktion der Treibhausgasemissionen muss in die Modernisierung der Verkehrswege investiert werden. Die Landesregierung sollte einen möglichst technologieoffenen Ansatz für klimapolitische Entscheidungen zur Verkehrsinfrastruktur verfolgen. Landtag und Landesregierung müssen gemeinsam mit Bund, Deutsche Bahn und Autobahn GmbH Investitionen tätigen bzw. unterstützen, die die Elektrifizierung, die Nutzung von Wasserstoff und den Markthochlauf von treibhausgasneutral hergestellten alternativen Kraftstoffen beschleunigen.

Autobahnen und Bundesstraßen in Hessen ausbauen

Die Landesregierung muss sich dafür einsetzen, dass der erfreuliche Investitionshochlauf des Bundes aus den vergangenen Jahren verstetigt wird, so dass weiterhin mehr in Autobahnen und Bundesstraßen in Hessen investiert wird. Sie muss zugleich darauf achten, dass dem Wirtschaftsstandort Hessen kein Nachteil daraus erwächst, dass die Autobahn GmbH des Bundes keine Niederlassung in Hessen hat, auch wenn zumindest die Verkehrszentrale Deutschland ihren Sitz in Frankfurt hat. Alle Autobahnprojekte in Hessen, insbesondere die A44, die A49 und der Ausbau rund um Frankfurt, müssen zügig umgesetzt werden.

Dort, wo neue Autobahnen auf absehbare Zeit wenige Chancen auf eine Realisierung haben, müssen in notwendigen Fällen machbare Alternativen geplant und gebaut werden. Beispiele dafür sind Ortsumgehungen entlang der B 252 oder eine leistungsstarke, anschlussfähige Fernstraße von Frankenberg zum östlichen Nordrhein-Westfalen. Dringend notwendig ist zudem die Realisierung einer Nordumfahrung der Stadt Kassel, um die Stadt von Durchgangsverkehr zu entlasten und Staus zu vermeiden.

Beim Ausbau im Bestand ist eine flächenschonende und zeitnah realisierbare temporäre Nutzung der Standstreifen als zusätzliche Fahrspur regelmäßig in Betracht zu ziehen.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Bund: 200 Mio. Euro)

Mehr Lkw-Parkplätze an und entlang von Autobahnen schaffen

Um den Bau neuer Lkw-Parkplätze auf Rastanlagen und Autohöfen an Autobahnen zu beschleunigen, sollte die Landesregierung eine Koordinierungsstelle einrichten, die die Belange von Wirtschaft, Kommunen, Land, Bund und Autobahn GmbH in Hessen koordiniert. An hessischen Autobahnen fehlen rund 3.000 Lkw-Parkplätze. Das erschwert es Lkw-Fahrern, die Ruhezeiten einzuhalten, führt zu teilweise lebensgefährlichen Parkzuständen und verzerrt den Wettbewerb zulasten heimischer Kraftverkehrsunternehmen. Die Landesregierung muss sich bei Bund und Autobahn GmbH für eine rasche Erhöhung der Anzahl der Lkw-Parkplätze an bzw. entlang der Autobahnen einsetzen. Bei der Bedarfsplanung sollten Lkw-Parkflächen privater Autohofbetreiber mit berücksichtigt werden. Aus Kosten- und Bauzeitgründen sollten private Lkw-Parkplatzbetreiber bei der Schaffung von Parkflächen eingebunden werden. Die Landesregierung sollte gemeinsam mit dem Bund bzw. der Autobahn GmbH einen mittelfristigen Plan (5-10 Jahre) zur Verbesserung der Parkplatzentwicklung aufstellen.

Sicherheit auf Lkw-Parkplätzen erhöhen

Gegen Kriminalität auf Lkw-Parkplätzen entlang oder in der Nähe von Autobahnen, wie etwa die sog. Planenschlitzerei, muss die Landesregierung entschieden vorgehen. Um nachts die



Sicherheit der Fahrer und Ladungen zu erhöhen, sollte die Polizei vermehrt Streifenfahrten mit Blaulicht durchführen. Der Landtag sollte den Auf- bzw. Ausbau der Videoüberwachung an Raststätten und Autohöfen finanziell unterstützen.

(Einmalige Mehrausgabe im Land: 20 Mio. Euro)

Rheinbrücke: Neubau weiter prüfen

Das hessische Verkehrsministerium sollte sich ferner für Machbarkeitsstudien für eine weitere Straßenbrücke über den Rhein einsetzen, um die Staus im westlichen Rhein-Main-Gebiet zu reduzieren. Standorte für eine neue Brücke sind südlich von Wiesbaden zu prüfen, um Südhessen verkehrlich besser zu erschließen, sowie bei Rüdesheim, auch um die Entwicklung des Rheingaus als Tourismusregion zu unterstützen.

(Einmalige Mehrausgabe im Bund: 300 Mio. Euro)

Mainquerung östlich von Offenbach prüfen

Um in Offenbach reine Durchgangsverkehre zwischen Hanau und Frankfurt zu reduzieren, sollte das Verkehrsministerium eine Querung des Mains östlich von Offenbach prüfen lassen. Dadurch könnte auch eine Anbindung an die A66 westlich von Maintal erreicht werden. Ergänzend findet bereits eine vertiefte Detailplanung einer Verlängerung der B448 bis auf die B43 statt, von der aus diese Querung ausgehen kann.

(Einmalige Mehrausgabe im Bund: ca. 150 Mio. Euro)

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen prüfen

Landtag und Landesregierung sollten neue Wege beschreiten, um die Effizienz des Einsatzes knapper finanzieller Mittel in die Verkehrswege zu erhöhen. Es ist zu prüfen, ob für den Erhalt von Straßen weitere Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) mit privaten Unternehmen abgeschlossen werden können.

Elektro-Ladeinfrastruktur privatwirtschaftlich aufbauen lassen

Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge durch private Unternehmen rechtlich zu erleichtern, sollte sich die Landesregierung für Anpassungen im Wohneigentums-, Miet- und Baurecht auf Bundesebene einsetzen. Grundsätzlich muss die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge privatwirtschaftlich errichtet und betrieben werden – wie bisher die Tankstellen auch.

Digitalisierung im Straßenverkehr ausbauen

Die Landesregierung setzt zurecht seit Jahren auf die Digitalisierung im Verkehr. Sie hat beispielsweise erfolgreich die temporäre Freigabe von Seitenstreifen von Autobahnen ermöglicht. Die Landesregierung muss weiterhin den Ausbau der Breitband-Infrastruktur in Hessen forcieren, damit die Vernetzung ausgebaut werden kann und damit mehr Standards bei der CAR2X-Kommunikation eingeführt bzw. umgesetzt werden. Langfristiges Ziel muss es sein, in Hessen die digitalen Voraussetzungen für das autonome Fahren zu schaffen

Die Landesregierung sollte sich ferner in den Bund-Länder-Arbeitsgruppen und im Bundesrat für die erleichterte Nutzung digitaler Daten aus dem Verkehrsfluss – unter Berücksichtigung



des Datenschutzes – stark machen. Um das vernetzte und teil-automatisierte Fahren zu fördern, ist die Automobilindustrie auf einen rechtssicheren Rahmen angewiesen. Insbesondere im Hinblick auf die Haftung bei Unfällen von teil-autonomen Fahrsystemen sollte Rechtssicherheit hergestellt werden, um für künftige Nutzer ein verlässliches Verfahren zu etablieren.

Beim Aufbau digitaler Angebote sollte die Landesregierung die regionalen und lokalen ÖPNV-Aufgabenträger weiter unterstützen. Beispielsweise können Bürger im öffentlichen Personennah- und Fernverkehr ihre Fahrten dank Online-Diensten einfacher planen, buchen und bezahlen, was den Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen attraktiver macht.

(Mehrausgabe pro Jahr gegenüber heute im Land: 5 Mio. Euro)

Schienenwege in Hessen ausbauen

Auch in Hessen müssen Umfang und Dichte des Schienennetzes sowie die Qualität der Schieneninfrastruktur verbessert werden. Denn im Rhein-Main-Gebiet und weiteren Landesteilen hat der Schienenpersonennahverkehr seine Kapazitätsgrenze längst erreicht, und die Konkurrenz um Trassen mit dem Personenfernverkehr und dem Güterverkehr verhindert mehr Bahnangebote. Die Landesregierung muss darauf drängen, dass Gleise, Weichen, Signalanlagen, Bahnhöfe und Bahnsteige ausgebaut bzw. erweitert werden, damit S-, U- und Regionalbahnlinien verlängert oder neu geschaffen werden können.

Schnellstmöglich zu realisieren sind die überwiegend regionalen Schienenprojekte in ganz Hessen. Um die Leistungsfähigkeit des Nahverkehrs im Rhein-Main-Gebiet sowie der Zulaufstrecken im Nah- und Fernverkehr zu steigern, muss die Landesregierung das Programm Frankfurt RheinMain plus mit seinen zahlreichen Projekten weiter priorisieren und mit den Partnern zügig umsetzen. Dazu gehören die Nordmainische S-Bahn, der viergleisige Ausbau der Strecke Frankfurt-Friedberg, die Wallauer Spange, der Knoten Frankfurt-Stadion und die Regionaltangente West erweitert rund um Frankfurt.

Bei den überregionalen Schienenprojekten im Rhein-Main-Gebiet sollte die Landesregierung weiterhin die Neu-/Ausbaustrecke Hanau-Fulda sowie die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim als Prioritäten behandeln – ebenso wie den in die Diskussion gebrachten Fernbahntunnel unter Frankfurt. In Nordhessen ist es der Lückenschluss der Ost-West-Achse Berlin/Dresden-Kassel-Köln/Bonn.

Für den nationalen Schienenverkehr ist der Knoten Frankfurt von überragender Bedeutung und damit ein Erfolgsfaktor für den Wirtschaftsstandort Hessen. Die Landesregierung muss über den Bundesrat und durch direkte Kontakte für genügend Investitionen des Bundes ins Schienennetz in Hessen eintreten.

Die Landesregierung muss die DB Netz AG und andere Verkehrsinfrastrukturunternehmen bei Planung, Genehmigung und Durchführung des Netzausbaus unterstützen. Und die Landesregierung muss auch die Kommunen beim Verkehrswegebau finanziell so unterstützen, damit sie ihre Investitionen steigern können.

Die Landesregierung sollte sich über den Bundesrat dafür einsetzen, dass der Bund nach erfolgter weiterer Haushaltskonsolidierung seine Mittel zugunsten der ÖPNV-Infrastruktur der Kommunen kräftig anhebt und dynamisiert. Gerade die S-Bahn-Projekte erfordern eine sichere Finanzierungsbeteiligung durch den Bund.



Für die bisher geplanten Schienenprojekte in Hessen wird in den kommenden zwei Jahrzehnten der stark gestiegene Investitionsbedarf auf rund 20 Mrd. Euro geschätzt, der überwiegend vom Bund zu finanzieren ist. Jedoch ist die Finanzierung größtenteils noch nicht sicher. All diese Infrastrukturprojekte hat die Landesregierung voran zu treiben, indem sie sie politisch und planerisch unterstützt.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Bund nur für Hessen: 500 Mio. Euro)

Trennung von Netz und Betrieb: Für mehr Wettbewerb im Schienenfernverkehr

Die Landesregierung sollte sich im Bundesrat für eine vollständige Privatisierung der Deutsche Bahn AG einsetzen, nachdem zuvor das Eisenbahnnetz eigentumsrechtlich von den Verkehrstöchtern der Deutsche Bahn AG abgetrennt wurde. Das Bahnnetz soll – wie die Autobahnen – im Eigentum des Bundes bleiben. Nötig ist fairer und funktionsfähiger Wettbewerb im Schienenfernverkehr, um die großen Systemvorteile der Schiene besser als bisher zu nutzen. Die Verkehrspolitik hat zu gewährleisten, dass der Zugang zum Netz und zu allen zugehörigen Leistungen für die konkurrierenden Eisenbahnunternehmen diskriminierungsfrei gestaltet wird. Das erleichtert letztlich auch industriellen Verladern die Entscheidung, mehr Güter auf der Schiene transportieren zu lassen. Eine Trennung von Netz und Betrieb ist am besten geeignet, um für mehr Wettbewerb und damit auch höhere Qualität im Schienenfernverkehr zu sorgen, ohne die eine Verlagerung der Güterverkehre nicht realisierbar sein wird.

Binnenschifffahrt und Binnenhäfen wirtschaftlich nutzen

Die Binnenschifffahrt hat noch Potentiale, um einen Teil des Wachstums des Güterverkehrs aufzunehmen. Die Landesregierung sollte im Bund darauf drängen, dass dieser Verkehrsträger angemessen bei den Investitionen in die Infrastruktur berücksichtigt wird, zum Beispiel durch Sanierung maroder Schleusen und durch zügige Umsetzung der partiellen Vertiefung des Mittelrheins (Abladeoptimierung). Bei Baumaßnahmen an Wasserstraßen sollen Straßenplaner besser einbezogen werden, um Brückenanhebungen für den dreilagigen Containerverkehr mit zu planen. Binnenhäfen und Umschlagterminals müssen für die Binnenschifffahrt erhalten bleiben und dürfen nicht dem Trend „Wohnen am Fluss“ geopfert werden.



11. Logistik

Güterverkehr in den Fokus rücken

Funktionierende Logistik: Erfolgsfaktor des Standorts Hessen

Für ihre Warentransporte ist die hessische Wirtschaft auf leistungsfähige Mobilitäts- und Logistiksysteme angewiesen. Starke Güterkraftverkehrs-, Speditions-, Logistik-, Eisenbahn- und Luftfahrtunternehmen ermöglichen es tausenden hessischen Unternehmen, durch internationale Arbeitsteilung wettbewerbsfähig zu bleiben. Funktionierende Logistikketten sind ein Erfolgsfaktor des Industriestandorts Hessen und sorgen so auch für ein höheres Wachstum der übrigen Wirtschaftszweige. In der Corona-Pandemie hat die hessische Logistikwirtschaft ihre hohe Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt. Landtag und Landesregierung müssen dazu beitragen, dass die Logistik reibungslos funktionieren kann. Dazu sollten sie die Belange der Logistik stärker ins Zentrum ihrer Verkehrspolitik rücken.

Schienengüterverkehr: Ausbauen, aber Potential realistisch einschätzen

Leider ist das Potential des Schienengüterverkehrs systembedingt im dicht besiedelten Deutschland begrenzt. Gleichwohl ist es noch lange nicht ausgeschöpft, da die angebotenen Schienengüterverkehre quantitativ und qualitativ noch nicht ausreichend sind. Die verlassende Industrie braucht dringend mehr und zuverlässigere Transportangebote auf der Schiene sowie zusätzliche Strecken. Es liegt im Interesse der hessischen Wirtschaft, dass ein größerer Anteil des Güterverkehrsmengenwachstums auf der Schiene stattfinden kann, um die Logistikvorteile zu realisieren, um die Straße von Staus zu entlasten und um Emissionen zu reduzieren. Die Landesregierung sollte sich deshalb gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass die staatliche DB Netz AG deutlich schneller als bisher die Infrastruktur ausbaut und dass die staatliche DB Cargo AG die Attraktivität ihrer Angebote verbessert.

Straßengüterverkehr: Unverzichtbar, Schadstoffproblematik wird gelöst

Teile des Landtags und der Landesregierung haben den Straßengüterverkehr mit Lkw in der Vergangenheit systematisch schlechtgeredet. Das muss aufhören. Lastwagenverkehre werden auf Jahrzehnte unverzichtbar sein für die groß- und kleinräumige Warenverteilung. Lastenfahrräder sind eine Ergänzung, aber keine wirtschaftliche Alternative in einer überregional arbeitsteiligen Wirtschaft. Die Reduktion des Schadstoffausstoßes von Lkw und die Lösung der Lärm- und Unfallproblematiken haben zurecht Priorität in Landtag und Landesregierung: Sie können durch geeignete staatliche Rahmenseetzungen, die zumeist auf höherer föderaler Ebene liegen sollten (z.B. sinkender CO₂-Deckel), und durch technischen Fortschritt gelingen.

Lkw und Klimaschutz: Technologieoffenheit wahren

Damit die Umstellung auf treibhausgasneutrale Lkw-Verkehre – sei es durch Wasserstoff, sei es batterie-elektrisch, sei es durch synthetisch hergestellte Kraftstoffe oder durch künftige Innovationen – möglichst kostengünstig gelingt, muss sich die Landesregierung auf Ebene des Bundes und der EU für eine hinreichend technologieoffen und marktwirtschaftlich gestaltete Klimaschutzpolitik einsetzen. Landtag und Landesregierung sollten keine einzelne Technik im Verkehr privilegieren, keine unmittelbare Klimaschutzpolitik versuchen zu praktizieren,



sondern Klimaschutzpolitik dem Bund und der EU überlassen. Wenn das Land Hessen die Erprobung innovativer Antriebstechniken und alternativer Kraftstoffe unterstützt, sollte die Landesregierung so weit wie möglich einen technologieneutralen Ansatz der Förderung wählen.

Auf mehr Straßen in Hessen Lang-Lkw fahren lassen

Auf deutlich mehr Straßen in Hessen sollten Lang-Lkw (bis 25 m) zugelassen werden, damit mehr Güter in einem Lastwagen transportiert werden können und somit der Schadstoffausstoß und die Straßenabnutzung pro Tonne Ladung sinken. Die Landesregierung sollte sich auf Ebene des Bundes für die Ausweitung des Positivnetzes mit Strecken für Lang-Lkw einsetzen und dafür eintreten, dass mindestens zweimal im Jahr eine Änderungsverordnung auf den Weg gebracht wird, die neue Strecken für Lang-Lkw genehmigt.

Lang-Lkw eignen sich besonders zum Transport großvolumiger, sperriger Güter, die viel Platz benötigen, aber relativ leicht sind. Ebenso können sie auch im klassischen Stückgutverkehr Transporte reduzieren, denn die Entwicklung beim Verhältnis von Verpackung zum Produkt hat dazu geführt, dass nicht mehr das Transportgewicht, sondern der Transportraum zumeist der begrenzende Faktor ist. Das zulässige Gesamtgewicht von Lang-Lkw und herkömmlichen Lkw ist mit 40 Tonnen gleich, woraus sich bei mehr Achsen eine niedrigere Achslast und so eine geringere Abnutzung der Infrastruktur ergibt.

Schwertransporte schneller genehmigen

Großraum- und Schwertransporte müssen schneller als bisher genehmigt werden: Anträge sollten binnen 5 Werktagen entschieden werden. Die im Zuge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung veränderte Personalstruktur von Hessen Mobil sowie die Kooperationstätigkeit zur Autobahn GmbH führen zu längeren Anhörungszeiten. Die Landesregierung muss bürokratische Hürden reduzieren, intermodale Schnittstellen sichern und Daten in Zusammenarbeit mit den anderen Ländern austauschen. Ferner muss ausreichend, das heißt mehr qualifiziertes Personal in den zuständigen Anhörungs- und Genehmigungsbehörden einsetzbar sein. Dort sollten Sondernutzungsgenehmigungen komplett auf digitaler Basis bearbeitet und erstellt werden können – die Landesregierung muss ihre bisher erfolgreichen Anstrengungen diesbezüglich fortsetzen. Schließlich sollte die Landesregierung den Einsatz einer zertifizierten digitalen Fahrtassistenz, die im wesentlichen Navigationshinweise umfasst, als vollwertige Alternative zu einem menschlichen Beifahrer ermöglichen und so dem Vorbild Bayerns folgen.

Größere Lkw-Fahrerkabinen zulassen

Die Landesregierung sollte sich beim Bundesverkehrsministerium für die Anpassung der Fahrzeugmaße für eine größere Fahrerkabine einsetzen, so dass die Fahrzeughersteller einen größeren rechtlichen Spielraum bzgl. des Gesamtgewichts erhalten. Damit könnten die Fahrerkabinen komfortabler gestaltet und evtl. auch mit sanitären Anlagen ausgestattet werden. Das würde die Attraktivität des Berufs Kraftfahrer erhöhen.



Innenstadtlogistik weiter ermöglichen

Der innerstädtische Individualverkehr sowie das Be- und Entladen von Güterverkehren dürfen nicht durch Anfahrerschwernisse und unangemessene Tempo-30-Zonen behindert werden. Einfahrtverbote für Lkw und Busse in Innenstädte müssen vermieden werden. Die Landespolitik sollte auf effiziente, innovative und nachhaltige Mobilitäts- und Logistiksysteme setzen – beispielsweise auf intermodale Konzepte – statt auf starre Verbote, etwa bei Luftreinhalteplänen.

Luffracht-Logistik in Hessen stärken

Die Landesregierung sollte die Rahmenbedingungen am Luffracht-Logistikstandort Hessen verbessern, z.B. durch Digitalisierung behördlicher Schnittstellen zur Logistik und durch zügige Umsetzung der EU-Verordnung zu elektronischen Frachtinformationen (eFTI). Eine leistungsstarke international wettbewerbsfähige Luffracht ist unverzichtbarer Teil der globalen Transportkette – vor allem für viele temperatur- und zeitsensible oder wertvolle Güter. Zudem sollte die Landesregierung in Krisenstäbe Vertreter der Luffracht-Logistik hinsichtlich internationaler Transportfragen einbeziehen.

Luffracht: Luftfahrt-Bundesamt muss Wettbewerbsverzerrung vermeiden

Die nationale Auslegung des europäischen Luftsicherheitsgesetzes durch das deutsche Luftfahrt-Bundesamt (LBA) führt nicht zu mehr Sicherheit, sondern zu Wettbewerbsverzerrungen und zu sicherheits- und klimapolitisch fragwürdigen Verkehrsverlagerungen. Die Landesregierung sollte sich im Bundesrat und bei der Bundesregierung dafür einsetzen, dass das LBA keine Alleingänge beim Luftsicherheitsgesetz zum Schaden der heimischen Luffrachtunternehmen und der exportierenden Wirtschaft vollzieht.



12. ÖPNV

Bus- und Bahnangebote perspektivisch verdoppeln

Fachkräftesicherung darf nicht an Staus und fehlendem ÖPNV scheitern

In Städten und in ihrem Umland können viele Arbeitnehmer und gerade Familien immer seltener nahe ihrer Arbeitsorte wohnen, weil das Wohnraumangebot zu klein ist und weil die Neuvertragsmieten und Immobilienpreise stark gestiegen sind. Viele müssen weit entfernt wohnen, mit dem Auto pendeln und tägliche Staus ertragen. Für potentiell neue Beschäftigte verringert das die Attraktivität von ansonsten interessanten Jobs im Ballungsraum und erschwert den Arbeitgebern die Fachkräftesicherung. Um weniger Zeit im Autostau zu verlieren, würden viele Beschäftigte gerne vom Auto in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umsteigen, können es aber nicht. Denn die Bus- und Bahn-Angebote reichen bei weitem für zehntausende zusätzliche Fahrgäste nicht aus. Auch sind die Angebote zeitlich nicht ausreichend für den Bedarf der Menschen, die zu früher oder später Stunde Schichtarbeit leisten müssen. Damit mehr Bürger umsteigen können, müssen schneller als bisher Umfang und Qualität des ÖPNV massiv angehoben werden. Darüber hinaus kann ein modern gestalteter, eng getakteter ÖPNV auch ein Beitrag zur Wiederbelebung der Innenstädte sein.

Für stetige Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes eintreten

Der Landtag sowie die regionalen und lokalen Verkehrsträger sollten die Angebote bei Bussen und Bahnen massiv weiter ausweiten und verbessern, sobald es Spielräume im Landesetat und in den kommunalen Haushalten gibt. Sie sollten die ÖPNV-Angebote langfristig verdoppeln. Knappe öffentliche Gelder sollten nicht für pauschale Ticketsubventionen für Senioren und weitere neue Gruppen verwendet werden, woraus langfristig eine Anspruchshaltung, die einen generell entgeltfreien ÖPNV fordert, entstehen könnte. Für Schüler und für Menschen mit Behinderungen sollten spezielle Rabatte weiterhin gewährt werden.

Die Landesregierung sollte sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes für die ÖPNV-Subventionen in den Ländern erhöht und jährlich stärker als bisher dynamisiert werden, sobald es die Haushaltskonsolidierung im Bund zulässt. Derzeit erhält Hessen rund 800 Mio. Euro an Regionalisierungsmitteln vom Bund für die drei Verkehrsverbände. Die erforderliche Verdoppelung des Angebots und der Nutzung von Bussen und Bahnen dürfte nicht ohne zusätzliche Milliardenbeträge des Bundes für den laufenden ÖPNV-Betrieb möglich sein.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Bund: 900 Mio. Euro)

ÖPNV auch im ländlichen Raum ausbauen

Autos werden im ländlichen Raum das Verkehrsmittel Nr. 1 bleiben. Dennoch kann und muss auch hier der ÖPNV besser werden, z. B. durch höhere Taktung oder Anrufsammeltaxen und Rufbusse. Die Landesregierung sollte weiterhin alternative Bedienformen (Bürgerbusse, On-Demand-Angebote, Privatmitnahmen) unterstützen, da sie begrenzt sinnvolle Ergänzungen zum klassischen ÖPNV darstellen können. Sie dürfen diesen aber nicht ersetzen. Bei der Entscheidung über eine Reaktivierung einer Schienenstrecke muss stets das Nutzen-Kosten-Verhältnis betrachtet und im Vergleich zur Bedienung durch Busse abgewogen werden.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Land: 100 Mio. Euro)



Qualität von Bussen und Bahnwagen erhöhen

Die Landesregierung sollte gegenüber den Kommunen und Verkehrsverbänden zum einen darauf drängen, dass in künftigen Ausschreibungen höhere Taktungen der Busse und Bahnen vorgegeben werden. Zum anderen soll sie die Verkehrsverbände veranlassen, weiterhin ein besonderes Augenmerk auf Komfort, Sauberkeit, Belüftung und subjektives Sicherheitsgefühl in Zügen und Bussen sowie auf die Aufenthaltsqualität in Bahnhöfen zu legen. Die Qualität von Bussen und Bahnen zu erhöhen, ist ein wichtiger Ansatz, um mehr Menschen für den ÖPNV zu gewinnen.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Land: 100 Mio. Euro)

Mehr Nutzerfinanzierung durchsetzen

Mehr Quantität und mehr Qualität bedeuten zwangsläufig zwar auch höhere Kosten, aber die Zahlungsbereitschaft für einen attraktiveren ÖPNV ist ausreichend vorhanden. Die Kosten für den massiven, nicht-infrastrukturellen Ausbau der ÖPNV-Angebote müssen nicht allein aus öffentlichen Kassen finanziert werden, sondern sind zu einem größeren Anteil als bisher von den Fahrgästen zu tragen. Auch im ÖPNV müssen Preise einen angemessen hohen Grad an Kostendeckung erlauben und dürfen und sollen je nach Leistungsumfang auch stark differieren. Gleichzeitig ist von der Landesregierung und den Kommunen darauf zu achten, dass für Nutzer mit Sozialtransferbezug ÖPNV-Tickets erschwinglich bleiben, notfalls durch zusätzliche Rabatte.

ÖPNV-Vergaberecht fair gestalten und umsetzen

Landtag und Landesregierung sollten – wo immer möglich – auf wettbewerbliche Prozesse auf Verkehrsmärkten setzen. Wo ein Wettbewerbsversagen eine Regulierung erfordert, etwa im Falle nicht-bestreitbarer, natürlicher Monopole wie in ÖPNV-Netzen, sollten – sofern Verkehre nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen sind – grundsätzlich Ausschreibungen erfolgen und Direktvergaben unterbleiben. Die Ausschreibungen müssen mittelstandsfreundlich sein. Private Mobilitätsdienstleister dürfen nicht gegenüber Verkehrsunternehmen in kommunalem oder staatlichem Eigentum benachteiligt werden.

Im regionalen und lokalen Busverkehr gilt es, den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit zu bewahren und eigenverantwortliches Unternehmertum im ÖPNV auch in Zukunft zu ermöglichen. Das hat die Landesregierung durch eine strenge Aufsicht zu gewährleisten. Im Markt für Omnibusverkehre muss Anbietervielfalt erhalten bleiben; auch kleinere Unternehmen müssen eine tatsächliche Chance auf Teilhabe behalten. Die Landesregierung muss für faire Ausschreibungen durch Zweckverbände und Kommunen sorgen. Stellschrauben hierfür sind u.a. die Größe der zu vergebenden Verkehrsbündel sowie eine zeitliche Staffelung von Leistungen in einem Gebiet.

Falls doch Direktvergaben an kommunale Verkehrsunternehmen erfolgen, muss die Landesregierung darauf achten, dass außerhalb des Direktvergabegebietes keine Teilnahme am Wettbewerb stattfindet. Private Verkehrsunternehmen werden sonst vom Markt verdrängt.

Unternehmerische Aufgaben beim Umstieg auf alternative Antriebe erhalten

Der ÖPNV kann viel zum Wandel hin zu mehr umweltfreundlichem Verkehr beitragen. Ein wichtiger Baustein ist dabei die Umstellung auf emissionsarme bzw. -freie Fahrzeuge. Um



weiterhin eine hohe Zahl an Marktteilnehmern aus dem Mittelstand zu erhalten und unternehmerische Tätigkeiten zu ermöglichen, bedarf es eines verlässlichen und technologieoffenen Umsetzungsrahmens. Die Landesregierung und die ÖPNV-Aufgabenträger müssen gewährleisten, dass die Fahrzeugbeschaffung sowie der Aufbau der Infrastruktur weiter im Zuständigkeitsbereich privater Unternehmen und insb. der Busunternehmen verbleiben. Die Aufgabenträger sollen keine Fahrzeuge anschaffen.

Fernbusse nicht benachteiligen

Der eigenwirtschaftlich operierende Fernbus ist mittlerweile eine Säule des öffentlichen Fernverkehrs und als solche anzuerkennen und bei allen Planungen für Mobilitätskonzepte und für innerstädtische Flächenvergaben gleichberechtigt zu berücksichtigen.



13. Luftverkehr

Drehkreuz Frankfurt im globalen Wettbewerb stärken

Den Wachstumsmotor wieder zum Laufen bringen

Dank des Frankfurter Flughafens, dank starker Airlines und dank zahlreicher Unternehmen der Logistik, des Tourismus und der Luftfahrtzulieferindustrie ist der Wirtschaftsstandort Hessen überdurchschnittlich erfolgreich. Einkommen und Löhne sind deutlich höher als in anderen Flächenländern Westdeutschlands. Der Luftverkehrsstandort sichert Arbeitsplätze in vielen Branchen. Seine Bedeutung für regionale, hessische Unternehmen ist riesig.

Der Luftverkehrsstandort Hessen bezieht seine Stärke u.a. aus der Drehkreuzfunktion des Hubs Frankfurt mit einer hohen Anzahl an weltweiten Direktverbindungen, aus dem vielfältigen Dienstleistungsangebot bei Cargo und Logistik sowie aus dem guten intermodalen Anschluss an Straße und Schiene. Diese gewachsenen Strukturen haben sich bewährt. Sie sind zum Teil auch Ergebnis eines jahrzehntelangen, konstruktiv-kritischen Zusammenwirkens von Bund, Land, Kommunen und Wirtschaft zur Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt. Dieser sachorientierte Dialog muss fortgesetzt werden. Das bereits Erreichte darf dabei nicht infrage gestellt werden.

Der Luftverkehr gehört bis heute zu den von der Corona-Pandemie am stärksten betroffenen Branchen. Die wirtschaftliche Erholung des Luftverkehrs findet unter den Bedingungen eines durch die Krise noch weiter verschärften internationalen Wettbewerbs statt. Die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen werden darüber mitentscheiden, wie gut die Luftverkehrsunternehmen und der Frankfurter Flughafen aus der Corona-Krise herauskommen und ob sie weiter im globalen Wettbewerb bestehen können.

Versorgungsfunktion des Luftverkehrs auch finanziell anerkennen

In der Pandemie haben der Frankfurter Flughafen und weitere Flughäfen ihre besondere Funktion für die sichere Versorgung Deutschlands unter Beweis gestellt. Die Landesregierung hat sich zurecht auch gegenüber dem Bund dafür stark gemacht, dass ein Teil der Kosten für die gesellschaftlich notwendige und politisch gewollte Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs durch den Staat in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse ausgeglichen wurde. Dieser wichtige Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung und zur Anbindung der Wirtschaft an die internationalen Märkte muss auch künftig gewürdigt werden.

Gleiches gilt für die bundeseigene Deutsche Flugsicherung. Die Landesregierung sollte sich über den Bundesrat dafür einsetzen, dass die Maßnahmen des Bundes zur Sicherung der Leistungsfähigkeit der DFS mit positiven Effekten für den Luftverkehrsstandort ab 2022 unvermindert fortgesetzt werden.

Für eine nachfrageorientierte und wirtschaftliche Infrastruktur

Der Luftverkehrsstandort Deutschland und Hessen muss sich auf Basis realistischer Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsprognosen weiterentwickeln können. Landesregierung und Landtag müssen darauf dringen, dass eine dauerhafte Subventionierung unrentabler Standorte künftig vermieden wird.



Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau weiter umsetzen und Terminal 3 bauen

Die Flughafeninfrastruktur in Frankfurt muss wie geplant bedarfsgerecht ausgebaut werden, um die mittelfristig wieder nötigen Kapazitätserweiterungen zu realisieren. Das neue Terminal 3 kommt zwar später, ist aber aus Sicht der hessischen Unternehmen weiter erforderlich, da es die Qualität der Prozesse am Flughafen weiter verbessert und den Anteil der Abfertigungen auf dem Rollfeld verringert.

Bestandsschutz für die Betriebszeiten in Frankfurt

Im Sinne von Rechts- und Planungssicherheit für den Flughafen, die Fluggesellschaften und die Anwohner dürfen der geltende Planfeststellungsbeschluss und die bestehenden Betriebsgenehmigungen nicht angetastet werden. Das Mediationsergebnis ist weiterhin anzuerkennen. Insbesondere dürfen die Betriebszeiten in Frankfurt nicht weiter eingeschränkt werden, um die Funktion des Flughafens als Drehkreuz nicht zu gefährden.

Lärmentgelte in Tagesrandzeiten nicht weiter erhöhen

Die Luftverkehrswirtschaft bekennt sich zu ihrer Verantwortung beim Lärmschutz. Dabei sollte ein ausgewogener Ansatz verfolgt werden, der die Interessen der Luftverkehrswirtschaft am Standort Frankfurt mit den berechtigten Interessen der Anwohner rund um den Flughafen zusammenführt. Die Landesregierung darf die Lärmentgelte in den Tagesrandzeiten nicht immer weiter erhöhen. Die in den vergangenen Jahren verfügten Erhöhungen haben die heimischen Airlines mit unnötigen Kosten belastet. Insbesondere für Starts und Landungen von Frachtflügen und von Touristik- und Drehkreuzverkehren sind die frühen Morgenstunden und späten Abendstunden unverzichtbar. Weiter steigende Entgelte erhöhen die Attraktivität anderer Drehkreuze und führen dazu, dass mittelfristig Hub-Verkehre und an sie gebundene Arbeitsplätze an andere Drehkreuze verlagert werden. Eine solche Schwächung des Hubs Frankfurt muss unterbleiben.

Stattdessen müssen Landesregierung, Kommunen und Luftverkehrswirtschaft gemeinsame Lösungen beim Lärmschutz sowie bezüglich Siedlungsbeschränkungen rund um den Flughafen suchen und konsequent umsetzen.

Luftverkehrsunternehmen nicht neu belasten, bestehende Lasten abbauen

Um die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der heimischen Luftverkehrswirtschaft zu stärken und um weiterhin ein leistungsfähiges Mobilitäts- und Logistikangebot zu gewährleisten, müssen sich Landtag und Landesregierung dafür einsetzen, dass neue wettbewerbsverzerrende Belastungen unterbleiben und bestehende Sonderlasten zurückgeführt werden.

Kosten der Luftsicherheit durch die öffentliche Hand übernehmen

Es war richtig, die Durchführung der Luftsicherheitskontrollen der Fraport zu übertragen. So kann die Effizienz privater Organisation mit der Sicherheit hoheitlicher Tätigkeiten verbunden werden. Bund bzw. Land sollten die Finanzierung der stetig zunehmenden Aufgaben der Luftsicherheit an den deutschen Flughäfen vollständig oder zumindest zu dem Teil übernehmen, der klar der polizeilichen Gefahrenabwehr zuzuordnen ist. Dazu zählen insbesondere die Übernahme der Kosten für die Kontrollen nach § 5 LuftSiG (Passagiere) und § 8 LuftSiG (Personal und Waren) sowie die Kostentragung für die Detektion und Abwehr von Drohnen im



Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr an den Flughäfen. Die Landesregierung sollte eine entsprechende Initiative im Bundesrat starten.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Bund: 100 Mio. Euro)

Klimaschutz: Markteinführung von Power-to-Liquid-Kraftstoffen unterstützen

Um das Ziel des CO₂-neutralen Fliegens zu erreichen, ist der Ersatz fossilen Kerosins durch nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) erforderlich. Eine europäische Beimischungsquote ist ein geeignetes Instrument, um den Markthochlauf für alternative Kraftstoffe sicherzustellen. Die Landesregierung sollte den Vorschlag zur Einführung einer verbindlichen Beimischungsverpflichtung im Bundesrat und in Brüssel unterstützen. Damit die Beimischungsquote in der Europäischen Union jedoch wirksam für den Klimaschutz sein kann, muss im Verkehr mit Nicht-EU-Staaten verlässlich ausgeschlossen werden, dass die Quote einseitig Reisewege über europäische Flughäfen verteuert und damit Carbon Leakage erzeugt und gefördert wird.

Die zwischen Bund, Ländern, Luftfahrt und Industrie vereinbarte Roadmap für den Aufbau von Produktionskapazitäten und für den Markthochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen sollte gemeinsam durch Bund und Länder weiter vorangetrieben werden. Die Landesregierung muss sich im Bundesrat dafür stark machen, dass der Bund für den Markthochlauf die Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe fördert und dazu die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer sowie aus dem Verkauf der europäischen CO₂-Emissionszertifikate (ETS) nutzt.

(Mehrausgaben pro Jahr gegenüber heute im Bund: dreistellige Mio.-Euro-Höhe)

Klimaschutz: Keine Alleingänge bei der Kerosinsteuer

Der Weg der Airlines und des Flughafenbetreibers zur Klimaneutralität muss durch die Landesregierung unterstützt werden. Insbesondere die auf europäischer Ebene vorgeschlagene Kerosinsteuer führt aufgrund ihrer regionalen Begrenzung zu einer Wettbewerbsverzerrung. Die Landesregierung sollte sich im Bundesrat und in Brüssel gegen diese Steuer einsetzen.

Als geeignetes Instrument der CO₂-Reduktion ist die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel zu unterstützen. Seit 2012 sind der innereuropäische und damit auch der innerdeutsche Luftverkehr in den Europäischen Emissionshandel (EU-ETS) einbezogen. Das heißt, Fluggesellschaften müssen für ihre dort anfallenden CO₂-Emissionen entsprechende Emissionszertifikate erwerben, wenn sie die erlaubte Emissions-Obergrenze überschreiten. Die Landesregierung muss sich im Bundesrat und in Brüssel dafür einsetzen, dass sich die systemimmanente Wettbewerbsverzerrung im EU-ETS nicht weiter verschärft, die Verkehrsverlagerungen und Carbon Leakage unausweichlich fördern würde. Dies gilt insbesondere für Umsteigeverkehre, bei denen die europäischen Fluggesellschaften und ihre Luftverkehrsdrehkreuze im Wettbewerb mit außereuropäischen Anbietern stehen.

Luftverkehrsteuer abschaffen, oder zu einem Klimaschutzinstrument machen

Für die Luftverkehrsteuer gibt es keine Rechtfertigung – weder haushaltspolitisch, noch klimapolitisch. Der CO₂-Ausstoß des Luftverkehrs wird über den CO₂-Deckel innerhalb der EU und über das internationale Abkommen CORSIA gesenkt bzw. begrenzt. Falls die Bundespolitik doch an der Luftverkehrsteuer festhalten sollte, dann muss die Landesregierung über den Bundesrat darauf drängen, dass die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer zur Finanzierung



des Systemwechsels von fossilem Kerosin hin zu alternativen Kraftstoffen in der Luftfahrt verwendet werden. Damit würde die Luftverkehrssteuer von einem reinen Fiskalinstrument zu einem Klimaschutzinstrument.

Verbraucherschutz: Differenzierte und ausgewogene Regeln nötig

Beim Verbraucherschutz droht ein Missverhältnis von berechtigten Verbraucherinteressen einerseits und wirtschaftlichen Risiken andererseits. So wäre etwa der Nutzen begrenzt, Flugreisen in die Insolvenzabsicherung einzubeziehen. Zwischen 2011 und 2019 waren nur 0,04 Prozent aller Flugreisenden von einer Airline-Insolvenz betroffen. Die Landesregierung sollte sich dafür einsetzen, dass weiterhin das Luftfahrt-Bundesamt als zuständige Behörde die Solvenz der Fluggesellschaften regelmäßig überprüft. Eine Insolvenzversicherung würde heimische Fluggesellschaften im internationalen Wettbewerb benachteiligen, denn eine pauschale Insolvenzabsicherung hätte zwangsläufig höhere Ticketpreise zur Folge. Die Vorschläge der Europäischen Kommission zu Fluggastrechten stellen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Verbraucherschutz und den Erfordernissen der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit der Fluggesellschaften dar. Die Landesregierung sollte entsprechende Initiativen im Bundesrat starten.