



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

**ÖPNV**



## 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.