



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**



## 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 Rüdeshheim, 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.