



# Mehr Investitionen und Innovationen am Heimatstandort

Erwartungen der hessischen Wirtschaft  
an die Politik nach der Bundestagswahl 2021

# 18 |

## Personenverkehr

### Individuelle Mobilität erleichtern

#### Mehr und bessere Mobilität

Für die Wirtschaft ist der Personenverkehr vor allem bedeutsam für die Geschäftsverkehre sowie die Berufspendler und damit zunehmend wichtig für die Fachkräftesicherung. Wohnort und Arbeitsstätte, Gewerbegebiete und Innenstädte müssen gut erreichbar sein. Der Pkw dürfte auf lange Sicht die Nr. 1 im Personenverkehr bleiben – auch in den meisten kleinen und mittleren Städten. Unklar ist, welche Techniken sich durchsetzen, um Abgase, Lärm und Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Der Bundestag sollte dem Wunsch nach individueller Mobilität der Bürger mehr als bisher achten und Gesetze möglichst neutral gegenüber Verkehrsträgern, Fahrzeugtechniken und Mobilitätskonzepten gestalten. Digitale Anwendungen sollten stärker berücksichtigt werden, beispielsweise bei der Vernetzung mehrerer Verkehrsträger oder der Verkehrssteuerung. Rad, Bus, Auto oder U-Bahn – es gibt nicht den einen richtigen Verkehrsträger, sondern viele lokale Lösungen.

#### CO<sub>2</sub>-Ausstoß deckeln und absenken, nicht Neuwagengrenzwerte regulieren

Die Bundesregierung sollte sich auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass Flottengrenzwerte für Neuwagen abgeschafft werden und dass die EU für den Bereich Verkehr und Wärme ein eigenständiges System mit CO<sub>2</sub>-Deckel und Emissionshandel etabliert – neben dem bestehenden ETS für Industrie, Stromerzeugung und innereuropäische Luftfahrt.

### **Technologieoffenheit beim Klimaschutz wahren**

Das klimapolitische Ziel lautet, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr zu senken. Das wird über ein Cap-and-Trade-System mit sinkendem CO<sub>2</sub>-Deckel erreicht. Eine darüber hinaus gehende Regulierung erzielt keine zusätzliche ökologische Wirkung. Stattdessen sollte die Bundesregierung Technologieoffenheit wahren und darf nicht einseitig auf eine Technik, wie z.B. E-Mobilität, setzen. Auch andere Antriebsarten wie die Brennstoffzelle sowie treibhausgasneutral hergestellte Kraftstoffe, wie E-Fuels (siehe Kapitel Klima) oder Biokraftstoffe, leisten einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Gute Einsatzmöglichkeiten werden für Teile des Pkw-Verkehrs, insbesondere außerhalb von Städten, und vor allem in der Luftfahrt gesehen. Jenseits des Personenverkehrs dürften gerade die Lkw-Verkehre diese Kraftstoffe nachfragen, da hier wie in Flugzeugen elektrische Antriebe an technische Grenzen stoßen.

### **Regionalisierungsmittel verdoppeln**

Um Stauzeiten und Umwelteinwirkungen zu reduzieren, strebt die Politik zurecht an, dass mehr Bürger vom Pkw in den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen. Dazu müssen die Angebote bei Bussen und Bahnen nicht verbilligt, sondern ausgeweitet und verbessert werden. Netzzumfang, Taktung und Qualität sind vielerorts zu gering. Auch die Infrastruktur muss massiv ausgebaut werden (s. Kapitel Verkehrsinfrastruktur). Der Bundestag sollte die Regionalisierungsmittel des Bundes für den ÖPNV in den Ländern verdoppeln.

### **Personenbeförderung: Gesetz modernisieren, um digitale Angebote zu nutzen**

Ein Nebeneinander von Mobilitätsangeboten wie Taxen, Bus- und Bahnangeboten sowie neuen Mitfahrdiensten ist grundsätzlich möglich und verkehrspolitisch wünschenswert. Der Bundestag sollte das Personenbeförderungsgesetz ändern, damit App-basierte Fahrdienste rechtssicher möglich werden. Die Vermietung von Einzelsitzen (Pooling) ist sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoller, daher soll die Anmietung im Ganzen aufgehoben werden. Gleiches gilt für unnötige Leerfahrten durch die Rückkehrpflicht: Sie ist abzuschaffen. Auch Privatleute sollten im Nebenerwerb Mitfahrdienste anbieten können. Eine Anzeigepflicht bei der Kommune reicht aus. Insbesondere die quantitative Begrenzung von Taxilizenzen muss gestrichen werden, da die qualitativen Vorschriften ausreichen.