

**Gemeinsame Erklärung von
DGB-Bezirk Hessen-Thüringen und Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände
Für gute Mobilität in Hessen
03.11.2016**

Eine gut ausgebaute und funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für den **Erhalt und die Ansiedlung von Unternehmen** und für die **Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen**. In Hessen und allen anderen Ländern ist jedoch seit vielen Jahren eine Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur festzustellen, die negative Folgen für Unternehmen und Beschäftigte in Industrie und Dienstleistungen, auch im Verkehrssektor, hat. Die täglichen Staus, Zugausfälle, Verspätungen und Sperrungen beeinträchtigen wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Klimaschutz.

Die Steigerung der Investitionen des Bundes ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, reicht aber nicht aus. Auch Land und Kommunen müssen ihrer Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur besser gerecht werden. Um den fortlaufenden Wertverlust zu stoppen, müssen sie ihre **Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur massiv erhöhen und verstetigen**. Ein zentrales Ziel muss es auf Landesebene sein, die Flaschenhalse im Ballungsraum zu beseitigen. Zugleich müssen die verkehrlichen Anbindungen in ländlichen Regionen verbessert werden. Dies trägt dazu bei, Fachkräfte auf dem Land zu halten, und entlastet den Ballungsraum.

Mobilität ist Voraussetzung für die individuelle Lebensgestaltung der Bürger und für eine hohe Lebensqualität, sie ist wichtiger Bestandteil des demokratischen Gemeinwesens und Basis für die soziale, wirtschaftliche und kulturelle Teilhabe in unserer Gesellschaft, weshalb Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen für alle Bevölkerungsschichten und alle Regionen gewährleistet werden muss. Im Rahmen der **Da-seinsvorsorge** ist es Aufgabe des Staates, für alle Bürger Mobilität sicher zu stellen. Die Kosten für Mobilität müssen für alle Bürger unter Berücksichtigung sozialer Belange und für Unternehmen verkraftbar bleiben.

Dabei muss der Blick auch auf die **Beschäftigten** im Verkehrssektor gelenkt werden. Qualitativ hochwertige Verkehrsdienstleistungen sind nicht nur im Sinne der Fahrgäste unerlässlich und haben ihren Preis. Arbeits- und Entgeltbedingungen der Beschäftigten sind entsprechend sicher auszugestalten und haben soziale Standards sowie das Tarifniveau einzuhalten.

Aus **Klimaschutzgründen** müssen auch im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen dauerhaft reduziert werden – wie in der Industrie und in der Stromerzeugung. Zudem müssen die übrigen Schadstoffemissionen aller Verkehrsarten verringert werden. Hierzu tragen effiziente und effektive staatliche Rahmenseetzungen und der technische Fortschritt bei.

DGB-Bezirk Hessen-Thüringen und VhU setzen sich in der Verkehrspolitik für folgende Anliegen gemeinsam ein:

1. Bund, Länder und Kommunen müssen ihre Ausgaben für **Investitionen** in Verkehrsinfrastruktur deutlich **erhöhen** und verstetigen. Das gilt für die Bereiche Straße, Schiene, Rad- und Fußwege, Brücken und Wasserwege.
2. Bei allen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ist sicherzustellen, dass die **Beschäftigten** gut qualifiziert sind und dass **faire und tarifliche Löhne** und gute Arbeitsbedingungen gewährleistet sind und dass dies auch kontrolliert wird. Dies gilt auch für alle von der öffentlichen Hand bezuschussten Verkehre.
3. Der Ansatz des regulären **Landesstraßenbauetats** 2017 beträgt weiterhin nur 90 Mio. Euro. Der Landtag sollte die Investitionen in die Landesstraßen schrittweise und zügig zumindest auf jährlich **150 Millionen Euro** erhöhen – das entspricht der Höhe des jährlichen Bedarfs an Erhaltungsmaßnahmen laut hessischem Verkehrsministerium.

Die so genannte „Sanierungsoffensive 2016 bis 2022“ der hessischen Landesregierung für den Bereich der Landesstraßen ist keine wirkliche „Offensive“, sondern verstetigt nur den unzureichenden Status Quo viel zu geringer Erhaltungsmaßnahmen: Von den mehr als 2.000 untersuchten sanierungsbedürftigen Landesstraßenprojekten können in dem 7-Jahres-Zeitraum gerade mal rund 600 realisiert werden. Statt die Unterfinanzierung mit PR-Arbeit zu beschönigen, sollte die Landesregierung den **Etat für die Landesstraßen erhöhen**.

Die Maxime „Erhalt vor Neubau“ von Straßen darf nicht zum Erliegen von Neubau und Ausbau und zur dauerhaften Zementierung der Unterfinanzierung der Straßeninvestitionen führen.

4. Zudem ist die von der Landesregierung angestrebte Erhöhung des Etats für **Planungsmittel** von 47 Mio. Euro auf 54 Mio. Euro im Jahr 2017 nach wie vor unzureichend. Eine Verdopplung auf rund **94 Mio. Euro** ist nötig, um nur annähernd die Maßnahmen umsetzen zu können, die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 in der höchsten Kategorie der Dringlichkeit (VB E) für Hessen enthalten sind. Bereits im vorausgehenden BVWP wurden bezogen auf Hessen nur für rund 5 Prozent der Autobahnprojekte und für nur rund 30 Prozent der Bundesstraßenprojekte überhaupt Planungen erstellt. Das darf sich nicht wiederholen.
5. Die Landesregierung muss sicherstellen, dass die Gelder des Bundes für **Bundesfernstraßen** in Hessen (rund 700 Mio. Euro pro Jahr) auch tatsächlich in Hessen verbaut werden. Das gilt umso mehr, als der Bund künftig mehr Gelder bereitstellt. Angesichts des enormen Bedarfs im Transitland Hessen müssen **viel mehr Projekte geplant** werden, damit in jedem Jahr mindestens alle für Hessen bestimmten Bundesgelder abgerufen und verbaut werden können.

Die Ressourcen in der **Straßenbauverwaltung HessenMobil** reichen derzeit nicht aus, um die erforderlichen Planungsaufgaben erledigen zu können, so dass wichtige Bauvorhaben auf Jahre hinaus verzögert werden. Daher müssen diese aufgestockt werden, wozu **zusätzliches Personal** nötig ist. Das Land Hessen sollte sich verstärkt um die Gewinnung qualifizierter Fachkräften bemühen. Bei der Beauftragung externer Ingenieurbüros ist darauf zu achten, dass deren Planungsbeiträge problemlos in den Prozess der Baurechtsbeschaffung integriert werden können. Zudem müssen die Planungsprozesse effizienter gestaltet werden.

6. Auch die Verwaltungen der **Kommunen** müssen ihre **Bauherrenkompetenz stärken**, indem sie in den Verwaltungen genügend gut qualifizierte Mitarbeiter beschäftigen, um Planungen und die Baubegleitungen von Verkehrsprojekten professionell durchzuführen. Dazu ist in vielen Kommunen zusätzliches Personal in den Ämtern nötig.

7. Die **Stärkung des ÖPNV** ist unausweichlich: Erstens, um der sozialen Verantwortung im Rahmen der Daseinsvorsorge gerecht zu werden. Zweitens, um Staus auf den Straßen zu verringern. Drittens, um die Fachkräftesicherung für hessische Betriebe zu erleichtern. Viertens, um Bus- und Bahnverkehre im intermodalen Wettbewerb als tatsächliche Alternative auszubauen. Hierfür müssen ausreichend Mittel bereitgestellt werden. Das Land ist aufgefordert, sich auf der Bundesebene für eine Anschlussregelung an die 2019 auslaufenden GVFG-Mittel einzusetzen. Der Kompromiss im Bereich der Regionalisierungsmittel ist nicht ausreichend. Wir fordern eine **Steigerung der Regionalisierungsmittel** auf mindestens 8,5 Milliarden Euro bei einer höheren jährlichen Dynamisierung als bisher. Auch die Landesregierung ist aufgefordert, insgesamt **mehr Landesmittel für den ÖPNV**, inklusive Schiene, zur Verfügung zu stellen.

Im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik ist eine **stärkere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel** anzustreben, z.B. durch mehr Park-and-Ride-Plätze und Sharing Modelle wie car-sharing und Fahrgemeinschaften. Insbesondere für Pendler, die aus dem ländlichen Raum in die Stadt pendeln, muss der ÖPNV attraktiver werden.

Gemeinsam mit Gewerkschaften und Arbeitgebern müssen Konzepte für betriebliches Mobilitätsmanagement stärker voran gebracht werden. Hierzu gehören unter anderem **bessere Konditionen für Job-Tickets**, insbesondere für Klein- und Kleinstbetriebe.

8. Der **Ausbau digitaler Systeme** muss mit dem Ziel beschleunigt werden, eine stärkere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zu erreichen. Das gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Bei der Digitalisierung ist zu beachten, dass diese nutzerfreundlich erfolgt. Weil sich die Qualifikationsanforderungen und Tätigkeitsprofile erheblich durch die Digitalisierung verändern werden, müssen die Anstrengungen im Bereich der Aus- und Weiterbildung massiv gesteigert werden.
9. Durch seine Lage in der Mitte Europas ist Hessen besonders durch Transitverkehr belastet. Die aus ökologischen und kapazitiven Gründen gewünschte **Verlagerung von Güterverkehren** von der Straße auf Eisenbahnen und Binnenschiffe setzt u.a. eine Modernisierung und deutliche Erweiterung dieser Infrastrukturen voraus. Ohne deutlich höhere Investitionsmittel von Bund und Land ist diese Verkehrsverlagerung nicht möglich. Hierzu zählen auch dafür notwendige Mittel für Verkehrsträger-Umschlagpunkte („Multimodal-Terminals“), Logistik- und Güterverkehrszentren. Das Gleisanschlussprogramm muss fortgesetzt werden, um den Logistikstandort Hessen insbesondere auf der Schiene zu stärken.
10. Bei den Projekten des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist ein verstärkter Einsatz des Landes für die Finanzierung und den tatsächlichen **Ausbau der Schienenwege in Hessen**, insbesondere für den Knoten Frankfurt, die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim und den Ausbau der Strecke Hanau-Fulda, erforderlich. Einen ebenfalls verstärkten Einsatz sollte das Land für wichtige regionale Schienenverkehrsprojekte zeigen wie Frankfurt Rhein-Main, 4-gleisiger Ausbau der Main-Weser Bahn, Nordmainische S-Bahn und Regionaltangente West. Darüber hinaus muss die Bahnhofsmodernisierung fortgesetzt werden. Hierbei muss ein Ziel die flächendeckende Barrierefreiheit sein. Die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken muss auf der politischen Tagesordnung bleiben.
11. Um zu verhindern, dass Hessen und die **Rheinstrecke** ein Engpass im europäischen Schienengüterfernverkehr zwischen Genua, den Alpen und Rotterdam werden, muss die Schienenkapazität ausgebaut werden. Der Güterverkehr im Rheintal wird an Kapazitätsgrenzen stoßen. Daher sollte der Vorschlag eines **Systems von neuen Eisenbahntunneln durch Taunus und Westerwald** ergebnisoffen geprüft werden.

12. In Hessen sind die wichtigsten Aufgaben im **Bundesfernstraßenbau** der Ausbau der Autobahnkreuze und der **Autobahnen rund um Frankfurt**, der Weiterbau des Lückenschlusses der **A 49** (Kassel - A 5), die Beschleunigung der Planung und Genehmigung des Neubaus der **A 44** (Kassel - Thüringen) bei Kaufungen (VKE 11) sowie der Baufortschritt der übrigen A44-Abschnitte. Dort, wo neue Autobahnen auf absehbare Zeit wenige Chancen auf Realisierung haben, müssen machbare Alternativen im Bereich **Ortsumgehungen** oberste Priorität genießen.

13. Der Sanierungsstau bei **Brücken** muss zeitnah und zügig aufgelöst werden. Jahrzehntelange Brückenverwaltung mit nur geringen Erhaltungsinvestitionen hat zu maroden Brückenbauwerken geführt, die geregelte Abläufe im Rahmen einer funktionierenden Infrastruktur gefährden. Dies gilt für Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen.

25 Prozent der Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen in Hessen sind laut hessischem Verkehrsministerium kurzfristig zu sanieren und bei 7 Prozent ist sogar eine umgehende Erhaltungsmaßnahme oder gar eine Bauwerkserneuerung nötig. Bei weiteren 40 Prozent ist mittelfristig eine Instandsetzung erforderlich. Angesichts dieser dramatischen Zahlen erwarten wir von der Landesregierung auch, transparenter und detaillierter Auskunft über den Zustand hessischer Brücken zu geben.

14. Darüber hinaus muss auch der Logistikstandort Hessen im Straßenverkehr gestärkt werden. Hierzu ist u.a. der **Neu- und Ausbau von LKW-Stellplätzen** auf Rastanlagen und Parkplätzen an den Autobahnen dringend geboten. Ebenso muss der Betrieb bestehender Anlagen optimiert werden, unter anderem mit Auslastungsanzeigen und ggf. auch Reservierungsmöglichkeiten. LKW-Durchfahrverbote, die zu einer Beeinträchtigung der lokalen Wirtschaft führen, sind durch eine begrenzte Anzahl an Ausnahmeregelungen zu entschärfen.

15. Die **Binnenschifffahrt** leistet einen wichtigen Beitrag zum Gütertransport. Auf dem Wasser gibt es noch Kapazitäten, um die Transportmenge deutlich zu steigern und Straßen und Schienen zu entlasten. Voraussetzung dafür ist, dass die jahrelang vernachlässigte Wasserstraßeninfrastruktur umfassend saniert wird. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 und das Wasserstraßenausbaugesetz müssen zügig umgesetzt werden: Für das Land Hessen kann insbesondere die geplante Fahrrinnenvertiefung am Untermain Verlagerungspotenziale auf die Wasserstraße generieren. Auch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltungen (WSV) benötigen mehr Ressourcen, um die Infrastruktur zu ertüchtigen: Hierfür muss zusätzliches Personal in der WSV bereitgestellt werden.

16. Um **Klimaschutz** im Verkehr ökologisch effektiver und ökonomisch effizienter zu erreichen, ist die EU-weite Einführung einer strengen Obergrenze für den CO₂-Ausstoß im Verkehr aus der Verbrennung von Benzin, Diesel, Autogas und Erdgas, die technologieoffen und innovationsfördernd Anreize zum Umstieg auf CO₂-arme Verkehrsmittel setzt, zu prüfen. Der Kraftstoffanteil aus Bioethanol und Biodiesel und auch reine Elektrofahrzeuge wären nicht vom **CO₂-Deckel** betroffen. Die Obergrenze soll nicht bei den Endkunden, sondern auf einer vorgelagerten Ebene ansetzen. Sie soll von Jahr zu Jahr so stark sinken, dass das notwendige Ziel der EU-Klimapolitik (Reduktion des EU-internen Treibhausausstoßes bis 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990) tatsächlich erreicht wird.

17. In die **Landesverfassung** sollte für das Eigentum von Land und Kommunen ein Staatsziel „Erhalt des öffentlichen Sachvermögens“ aufgenommen werden. Damit soll sichergestellt werden, dass wir unseren Kindern und Enkeln mindestens so viel an Verkehrswegen, öffentlichen Gebäuden und weiterem öffentlichen Sachvermögen hinterlassen, wie wir von der Generation unserer Eltern erhalten haben. Konkret sollte als Ziel in der Verfassung formuliert werden: „Land und Kommunen müssen jedes Jahr den **Wert ihres Sachvermögens bilanziell mindestens erhalten**.“ Das bedeutet, dass die jährlichen Investitionen mindestens so hoch sein müssen wie die Abnutzung des Sachvermögens.
18. Die Landesregierung sollte regelmäßig einen **detaillierten Verkehrswegebericht** vorlegen, in dem bezogen auf Hessen für alle öffentlichen Verkehrsmodi (Straße, Schiene, Rad- und Fußwege, Brücken und Wasserwege) über Folgendes berichtet wird: Zustand bzw. **Wert der Infrastruktur**, öffentliche **Investitionen** in die Infrastruktur und **Abschreibungen** durch Abnutzung. Dieser Bericht sollte zumindest nach Landkreisen und kreisfreien Städten gegliedert sein. Er kann in den ersten Jahren mit den Landesstraßen beginnen und dann schrittweise ausgeweitet werden. Auch für den Bereich der Schieneninfrastruktur werden von den Eigentümern regelmäßige Berichte gefordert, die über Zustand, Investitionen und Wertverlust Auskunft geben. Ziel ist, durch mehr Transparenz über die Infrastruktur eine größere politische Zustimmung für mehr Nachhaltigkeit der Verkehrswegefinanzierung zu erreichen. Die Mobilitätsberichte der Landesregierung sind keinesfalls ausreichend, da sie keine ausreichend detaillierten und quantifizierten Aussagen, etwa zum Investitionsstau, beinhalten.

Unterschiedliche Positionen haben DGB-Bezirk Hessen-Thüringen und VhU zur Frage, wie zusätzliche öffentliche Investitionen finanziert werden sollen: Der DGB hält aus Gründen der sozialen Steuergerechtigkeit insbesondere die Erhöhung der Erbschaftsteuer und die Wiedereinführung der Vermögensteuer zur Finanzierung für erforderlich, während die VhU höhere Steuersätze ablehnt und auf ein höheres Steueraufkommen als Folge des Wirtschaftswachstums setzt und Haushaltsstrukturreformen befürwortet.