



Mobilität der Zukunft in Hessen 2030

Bewertung des Abschlussberichts der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ vom 22. Mai 2023 - Landtagsdrucksache 20/11188

Beschluss vom 16.06.2023

A. Zum Abschlussbericht im Allgemeinen

Der Verkehrsausschuss der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU) beurteilt es grundsätzlich positiv, dass sich der Hessische Landtag in der Enquetekommission Mobilität der Zukunft in Hessen 2030 fraktionsübergreifend mit verkehrspolitischen Fragestellungen beschäftigt hat. Ebenso positiv wertet der VhU-Verkehrsausschuss, dass Verkehrsexperten aus hessischen Wirtschaftsverbänden und Unternehmen die Möglichkeit eingeräumt wurde, Ihre Fachexpertise im Rahmen von Anhörungen einzubringen.

Es fällt auf, dass der Abschlussbericht als Ergebnis der zweijährigen Arbeit der Enquetekommission vom ursprünglichen Auftrag abweicht: Anstatt eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts wurden Thesen für ein Zielbild erarbeitet. Dieses Vorgehen ist aus Sicht des VhU-Verkehrsausschusses zu begrüßen. Es bietet den Vorteil, dass zukünftige verkehrspolitische Entscheidungen nicht von strengen Maßgaben, wie sie in einem integrierten Gesamtverkehrskonzept enthalten wären, eingeschränkt werden. Das begünstigt eine liberale, von Wahlfreiheit und Technologieoffenheit geprägte Verkehrspolitik, die Regulierungen nur dort wo nötig einsetzt und ansonsten soweit wie möglich vermeidet.

Mobilität ist gut, weil sie Begegnungen von Menschen und den Austausch von Waren ermöglicht. Der Anstieg des Verkehrsaufkommens sowohl beim Personen- als auch beim Güterverkehr wird die kommenden Jahre prägen. Das ist in vielerlei Hinsicht Ausdruck wirtschaftlicher Prosperität und gesellschaftlichen Wohlstands. Die VhU betrachtet es als gesellschaftliche Errungenschaft, dass immer mehr Menschen die Begegnung mit anderen einfach und kostengünstig möglich ist und dass immer mehr Austausch von Waren stattfindet. Dies gilt es zu halten.

Hessens Unternehmen sind auf gute Verkehrswege und gute Mobilitätsdienstleistungen angewiesen – auf Straße und Schiene, in der Luftfahrt und im Schiffsverkehr. Deshalb sollte wo immer möglich ein Interessenausgleich zwischen den Nutzern unterschiedlicher Verkehrsarten und Verkehrsträgern sowie weiteren vom Verkehr Betroffenen gefunden werden. Der mancherorts zu beobachtende „Kulturkampf“ um knappe Verkehrsflächen in Innenstädten sollte vermieden werden. Einfache und konkrete Maßnahmen und Möglichkeiten, wie beispielsweise die Erweiterung des ÖPNV-Angebots oder die intelligente Vernetzung der Verkehrsträger über digitale Angebote, sind relevant für die Gestaltung des Verkehrs in Hessen.

Gerade in der Mobilitätspolitik treten unterschiedliche Grundüberzeugungen zu Tage. Dem Wohlstandsversprechen und dem Wachstumsanspruch folgend ist es erforderlich, auch in Zukunft zunehmenden Verkehr zuzulassen und zu ermöglichen. Dazu gehört beispielsweise, die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen. Nicht den Verkehr an sich, sondern negative Effekte gilt es zu verringern, wie Lärm oder Schadstoffemissionen.

Die Wirtschaft befürwortet eine staatliche Rahmensetzung, die zur Erreichung der ökologischen und sozialen Ziele im Verkehr beiträgt und am ökonomischen Wachstum festhält.

B. Zu den Thesen des Abschlussberichts im Einzelnen

1. Nachfolgende Thesen treffen auf die uneingeschränkte Zustimmung des VhU-Verkehrsausschusses

- *Die Bevölkerung hat Wahlfreiheit in Bezug auf Ihre Verkehrsmittel.*

Die These ist Ausdruck einer liberalen Verkehrspolitik, die den Menschen die Entscheidung darüber überlässt, welches Verkehrsmittel am besten den individuellen Bedarf deckt. Für die hessische Wirtschaft gibt es kein per se bestes oder bevorzugtes Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl sollte bedarfsgerecht erfolgen können. Die isoliert einseitige Bedienung von Interessen der Fahrradfahrer oder Fußgänger ist Ausdruck einer dirigistischen Verkehrspolitik.

- *Die mobile Gesellschaft ist dem Ziel der Vision Zero nähergekommen.*

Die Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Todesfolgen oder schweren Personenschäden ist ein unumstrittenes Ziel.

- *Der ÖPNV ist verlässlich, flexibel, komfortabel, auskömmlich finanziert und flächendeckend verfügbar.*

Es muss viel mehr Geld in die Sanierung und den Ausbau der maroden ÖPNV-Infrastruktur investiert werden. Das Liniennetz muss vergrößert und verdichtet werden. Bahnhöfe müssen ausgebaut, Bahnsteige verlängert und Züge um zusätzliche Wagons erweitert werden. Taktungen müssen steigen, auch früh morgens und spät abends für die Schichtarbeiter. Mehr Sauberkeit und Sicherheit sind nötig. Auf eine Ticketverbilligung im ÖPNV mit knappen öffentlichen Mitteln sollte verzichtet werden, um Mittel für Ausbau und Verbesserung des ÖPNV zu nutzen.

- *Die Schiene ist als Rückgrat der Mobilität und des Güterverkehrs gestärkt.*

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ist dringend erforderlich. Der Schienengüterverkehr steht immer öfter vor der Gefahr eines teilweisen Kollaps, weil das Netz den zunehmenden Verkehr nicht mehr aufnehmen kann. Ziel muss es sein, Güter-, Regional- und Fernzüge zu entmischen. Dazu braucht es neue eigene Gleise für den Güterverkehr und Überholgleise auf den Bestandsstrecken, damit sich Güter- und Personenverkehr nicht gegenseitig ausbremsen. Derzeit sind nur etwas mehr als die Hälfte aller Güterzüge pünktlich. Für Verlager, die beispielsweise ihre Rohstoffe für Produktionsprozesse benötigen, ist das völlig inakzeptabel.

- *Die Verkehrsinfrastruktur ist auskömmlich finanziert und qualitativ hochwertig.*

Unternehmen brauchen bessere Straßen und auch mehr neue Straßen, um Staus und Umwege zu verringern. Die Investitionen für die Landesstraßen sollten von derzeit 150 Mio. Euro mindestens auf das Niveau der voraussichtlichen Abschreibungen im Jahr 2024 von 240 Mio. Euro steigern. Die für 2024 geplanten 170 Mio. Euro reichen nicht. Der bilanzielle Wert der Landesstraßen hat sich laut Geschäftsbericht der Landesregierung von 2014 bis 2021 um 638 Mio. Euro auf 3,8 Mrd. Euro verringert, weil die Investitionen geringer waren als die Abschreibungen für die Abnutzung. Bei den Landesstraßen hinterlassen wir der nächsten Generation also weniger öffentliches Sachvermögen. Diese Lastverschiebung in die Zukunft muss gestoppt werden. Nötig sind darüber hinaus mehr Stellplätze für Lkw entlang der Autobahnen, mehr Gleise für den Schienengüterverkehr, mehr Umschlagterminals im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene-Wasser sowie langfristig eine neue Eisenbahnstrecke zwischen Wiesbaden und Bonn für den Schienengüterverkehr mit einem System von Tunneln durch Taunus und Westerwald.

- *Der Flughafen Frankfurt ist herausragender Wirtschaftsfaktor und integraler Bestandteil des nachhaltigen Gesamtverkehrskonzepts.*

Die hessische Wirtschaft kann dank Weltflughafen und starker Airlines in Hessen erfolgreicher wirtschaften und besser bezahlte Jobs anbieten. Das muss mit klugen Entscheidungen für das Drehkreuz Frankfurt gesichert werden. Die Integration in globale Waren- und Passagierströme ist von größter Bedeutung für den heimischen Wirtschaftsstandort. Dazu sind wettbewerbsfähige Betriebszeiten und ein internationales Level-Playing-Field bei Standortkosten, bei Arbeits- und Sozialstandards sowie in der Luftfracht bei Steuer- und Sicherheitsverfahren erforderlich. Wachstumschancen dürfen nicht noch weiter limitiert werden. Europäische und deutsche Klimaschutzvorgaben für den Luft- und Güterverkehr müssen international wettbewerbsneutral gestaltet werden. Das unterstützt weitere zielgerichtete Investitionen der deutschen Luftverkehrsunternehmen, um auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität voran zu kommen.

- *Hessen zählt zu den führenden Wirtschaftsstandorten in Bezug auf Logistik und Mobilität.*

Die hessische Wirtschaft ist auf eine leistungsfähige Logistik angewiesen. Daher muss vor allem dem Güterverkehr und der Logistikbranche seitens der Politik mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der Güterverkehr sollte gleichberechtigt neben dem Personenverkehr gesehen werden – beispielsweise beim Thema Infrastruktur und Flächenplanung.

- *Die erhöhte Attraktivität des Verkehrssektors reduziert den Nachwuchs- und Fachkräftemangel der Branche.*

Der Lkw-Fahrermangel ist dramatisch. Zehntausende Fahrer fehlen aktuell in Deutschland – und die Zahl steigt jedes Jahr um knapp 20.000. Der Mangel führt zu sinkenden Transportkapazitäten und damit zu steigenden Preisen bei den transportierten Waren. Das spüren wir alle dann an der Kasse im Supermarkt. Um mehr Personal zu gewinnen, sollten die „Unterwegs-Bedingungen“ für die Fahrer verbessert werden – mit Hilfe der Politik. Beispielsweise müssen mehr Lkw-Stellplätze geschaffen werden – allein in Hessen fehlen rund 3.000. Die Landesregierung muss sich dafür viel stärker als bisher einsetzen. Und sie sollte in den Kommunen für das – ohne Zweifel nicht populäre – Thema Akzeptanz schaffen, damit dort Flächen für neue Stellplätze bereitgestellt werden.

2. Nachfolgende Thesen finden nur teilweise Zustimmung des VhU-Verkehrsausschusses. Eine vorzugswürdige Formulierung ist jeweils als VhU-These vorgeschlagen.

- *Die Landesgesetzgebung ermöglicht den Kommunen größtmögliche Handlungsfreiheit bei der Umsetzung von nachhaltigkeitsorientierten mobilitätspolitischen Zielen.*

Den Kommunen sollte größtmögliche Handlungsfreiheit bei der Umsetzung aller ihrer mobilitätspolitischen Ziele ermöglicht werden. Die Beschränkung nur auf „nachhaltigkeitsorientierte“ Ziele ist eine unzulässige politische Beeinflussung.

VhU-These: „Die Landesgesetzgebung ermöglicht den Kommunen größtmögliche Handlungsfreiheit bei der Umsetzung von mobilitätspolitischen Zielen.“

- *Infrastrukturprojekte werden bei frühzeitigen Beteiligungsmöglichkeiten deutlich schneller geplant und umgesetzt.*

-

Das Ziel der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Infrastrukturprojekten ist richtig. Eine Ursache der bisher zu langen Verfahren sind die umfassenden Beteiligungsmöglichkeiten. Es sollte eher daran gearbeitet werden, wie Beteiligungsmöglichkeiten optimiert und reduziert werden könnten. Darüber hinaus sind Änderungen bei der Berücksichtigung von Natur- und Artenschutz im Planungs- und Genehmigungsverfahren erforderlich. Beispielsweise sollte eine Populationsbetrachtung im Artenschutz eingeführt und einheitliche Standards bei der Beurteilung von Natur- und Artenschutzbelangen etabliert werden.

VhU-These: „Infrastrukturprojekte werden deutlich schneller geplant und umgesetzt.“

- *Innenstädte sind bei Berücksichtigung der Belange von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Umwelt auch mit den Mitteln des motorisierten Individualverkehrs erreichbar.*

Mit der Formulierung „bei Berücksichtigung der Belange von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Umwelt“ erhält die an sich richtige These eine nicht näher definierte Einschränkung. Was mit Belangen von Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Umwelt konkret gemeint ist, ist nicht nachvollziehbar. 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 müs-

sen vermieden werden. Es muss weiterhin problemlos möglich sein, Unternehmen und private Haushalte in den Städten mit Gütern zu versorgen. Die Landespolitik sollte auf effiziente, innovative und nachhaltige Mobilitäts- und Logistiksysteme setzen – beispielsweise auf intermodale Konzepte – statt auf starre Verbote, etwa bei Luftreinhalteplänen.

VhU-These: Innenstädte sind auch mit den Mitteln des motorisierten Individualverkehrs erreichbar.

- *Mobilitätspolitik ist nicht von Verdrängung einzelner Verkehrsmittel und Stigmatisierung ihrer Nutzer geprägt, sie fördert aber gesellschaftlich erwünschtes Mobilitätsverhalten in besonderer Weise.*

Der Satz „Mobilitätspolitik ist nicht von Verdrängung einzelner Verkehrsmittel und Stigmatisierung ihrer Nutzer geprägt“ sollte als einzelne These aufgenommen werden ohne den nächsten Halbsatz. Es ist nicht nachvollziehbar oder zu ermitteln, was unter gesellschaftlich erwünschtem Mobilitätsverhalten zu verstehen sein soll.

VhU-These: „Mobilitätspolitik ist nicht von Verdrängung einzelner Verkehrsmittel und Stigmatisierung ihrer Nutzer geprägt.“

3. **Nachfolgende Thesen finden keine Zustimmung des VhU-Verkehrsausschusses und sollten ersatzlos gestrichen werden.**

- *Verkehrspolitische Entscheidungen in Hessen werden immer unter Berücksichtigung des hessischen Sektorziels für den Verkehr und im Rahmen der Entscheidung des BVerfG zur Schutzverpflichtung zukünftiger Generationen vor dem Klimawandel getroffen.*

Klimapolitische Sektorziele sind abzulehnen. Zum einen zwingen Sie zu CO₂-Einsparungen in einem Sektor auch dann, wenn die Gesamteinsparungen aller Sektoren im zulässigen Rahmen liegen. Dadurch wird der Klimaschutz unnötig verteuert. Zum anderen entfaltet die Einhaltung von Sektorzielen auf der Ebene eines Bundeslandes nur eine begrenzte klimapolitische Wirkung, wenn der Sektor vom europäischen Emissionshandelssystem erfasst wird. Das ist für den Verkehrssektor ab 2027 der Fall.

Im europäischen Emissionshandel wird die Menge des CO₂-Ausstoßes in der EU über die Begrenzung der CO₂-Zertifikate gesteuert. Wenn CO₂ an einer Stelle eingespart wird, wird diese Menge an CO₂ an anderer Stelle ausgestoßen, solange die Gesamtmenge der zur Verfügung stehenden CO₂-Zertifikate noch nicht verbraucht ist.

Ziel sollte es sein, effektiven Klimaschutz zu betreiben und unnötige Kosten für die CO₂-Einsparung zu vermeiden.