



# HESSISCHER LANDTAG

03. 11. 2020

Plenum

## Antrag

**Fraktion der SPD,  
Fraktion der Freien Demokraten**

**Einsetzung einer Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“**

Der Landtag wolle beschließen:

Nach § 55 der Geschäftsordnung des Hessischen Landtags (GOHLT) wird eine Enquetekommission „Mobilitätsentwicklung in Hessen 2030“ eingesetzt. Die Enquetekommission besteht aus 15 Mitgliedern und weiteren ständigen Ersatzmitgliedern, die dem Landtag angehören. Die Fraktion der CDU stellt 5 Mitglieder, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stellt 3 Mitglieder, die Fraktion der SPD stellt 3 Mitglieder, die Fraktion der AfD stellt 2 Mitglieder, die Fraktion DIE LINKE stellt 1 Mitglied und die Fraktion der Freien Demokraten stellt 1 Mitglied. Jede Fraktion kann stellvertretende Mitglieder benennen. Jede Fraktion kann darüber hinaus eine unabhängige Sachverständige oder einen unabhängigen Sachverständigen berufen, die oder der mit beratender Stimme der Enquetekommission angehört. Die Landesregierung entsendet ebenfalls eine Vertreterin oder einen Vertreter, die oder der mit beratender Stimme der Enquetekommission angehört.

Die Enquetekommission benennt als ständig beratende Mitglieder: den Hessischen Landkreistag, den Hessischen Städte- und Gemeindebund und den Hessischen Städtetag, den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), die LAG ÖPNV und das House of Logistics & Mobility GmbH (HoLM). Zu den einzelnen Themen können weitere Mitglieder berufen werden.

Präambel:

Hessen hat in der Vergangenheit immer wieder den Anspruch erhoben, eine führende Rolle bei allen Lösungsansätzen zur Mobilität zu spielen. Grundlage hierfür sind die zentrale geografische Lage („An Hessen führt kein Weg vorbei“), das größte Autobahnkreuz der Republik, die Gründung der Verkehrsverbünde vor 25 Jahren, der größte Bahnknotenpunkt und der größte Flughafen in seiner Funktion als internationale Drehscheibe. Der Flughafen Frankfurt ist die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Der Flughafen Frankfurt hat sich über viele Jahre zu dem entwickelt, was er heute international repräsentiert. Die Metropolregion FrankfurtRheinMain ist die Logistikkreuzung Deutschlands. Wir profitieren über BIP, Arbeitsplätze und Standortvorteile der Industrie. Dieser Anspruch, eine führende Rolle bei allen Lösungsansätzen zur Mobilität zu spielen, soll auch mit dieser Enquetekommission verfolgt werden. Wie die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger gelingt, ist die zentrale Frage, die im Rahmen der Enquete beantwortet werden soll.

Die Ergebnisse der Enquetekommission können zu einem Schub für alle Unternehmen in Hessen führen, die sich in Forschung und Entwicklung sowie in der Produktion mit Mobilität befassen. Das gleiche gilt für die vielen Lehrstühle an den hessischen Hochschulen, die die technischen, wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Phänomene der Mobilität erforschen.

### **Ausgang und Zielsetzung der Enquetekommission:**

Welche Trends werden die Mobilität bis 2030 beeinflussen und zu einer Veränderung führen?

Individualisierung, Klimaschutz, Urbanisierung und Digitalisierung

Der Trend zur Individualisierung bei gleichzeitiger dauerhafter Überlastung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssysteme in den urbanen Verdichtungsräumen führt dazu, dass der Mobilitätsbedarf wachsen und die Vielfalt der Mobilitätsformen zunehmen wird – diese beiden Parameter prägen die Entwicklung der Mobilität 2030. Die Menschen sind mobiler – im Berufsleben und in ihren Freizeitaktivitäten. Es wird zu beobachten sein, inwiefern sich aufgrund der

Corona-Pandemie Veränderungen in der Organisation von Arbeit und damit im beruflich induzierten Mobilitätsverhalten ergeben.

Das Bewusstsein für Klima- und Ressourcenschutz, Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele sowie die Ziele, Gesundheitsrisiken zu minimieren und die Aufenthalts- und Lebensqualität zu verbessern, tragen ebenfalls zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei. Dies ist in seiner drastischen Ausprägung an den kurzfristigen und heftigen Anpassungsreaktionen der Menschen aufgrund der Corona-Pandemie, aufgrund der deutlichen Einschränkungen für die Menschen in nahezu allen Lebensbereichen, sichtbar.

Der Trend des Klima- und Ressourcenschutzes hat in den letzten beiden Jahren eine deutliche Verstärkung erfahren. Er ist ein Megatrend, der nicht umkehrbar sein wird. Nicht zuletzt durch die Veranstaltungen der „Fridays-for-Future“-Bewegungen, die die Klimakrise als eine reale Bedrohung für die menschliche Zivilisation sehen, ist der Klima- und Ressourcenschutz tief in der gesellschaftlichen Diskussion verankert.

Es ist unbestreitbar: Der Mobilitätssektor wird einen wesentlich höheren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten müssen, als es bisher der Fall war. Wir brauchen und wollen eine emissionsarme Mobilität. Bisher sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Mobilitätssektor insgesamt nicht gesunken. Vielmehr wurden Erfolge bei der Abgasreduktion durch eine Zunahme der Verkehrsmengen kompensiert. Darüber hinaus beeinflussen die regulatorischen Eingriffe auf Ebene der EU und auf nationaler Ebene den gesamten Verkehrssektor und das Nutzerverhalten sowie die Mobilitätskultur nachhaltig.

Als weiterer Trend nimmt die Urbanisierung mit der Ausbreitung und Verstärkung städtischer Lebens-, Wirtschafts- und Verhaltensweisen zu. Die Menschen wünschen im Zuge dieser Urbanisierung, in sauberen und leiseren Städten mit weniger Verkehr und einer größeren Lebensqualität zu leben. Diese Erwartungen müssen bei der Ausgestaltung der Mobilität abgebildet werden. In ländlichen Räumen wiederum besteht der Anspruch, Erreichbarkeiten mithilfe eines Mobilitätssystems grundsätzlich zu sichern und nicht abgehängt zu werden bzw. zu sein. Immer noch leben die meisten Hessinnen und Hessen im ländlichen Raum und sie leben dort gerne. Hier braucht es Ideen und Angebote jenseits des eigenen Kfz, die verlässlich, planbar und bezahlbar organisiert sind. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass Mobilitätsangebote im Ehrenamt erstellt (Bürgerbusse) Lückenfüller für fehlende Grundangebote darstellen. Diese überschaubaren Angebotskomponenten können örtliche Mobilitätslösungen nur ergänzen.

Als ein wesentlicher Trend prägt die Digitalisierung alle Lebensbereiche und führt zu einer immer stärker vernetzten Lebenswirklichkeit. Äußere Einflüsse wie der internationale Wettbewerb, aber auch Krisen treiben die Digitalisierung und Vernetzung von Unternehmen, Verwaltungen und Haushalten an. Ganze Infrastrukturbereiche für Energie, Verkehr und Gesundheit werden intelligent vernetzt – werden smart. Durch die Corona-Pandemie gewinnt dieser Prozess nun weiter an Fahrt. Ausdrucksformen im Bereich der Mobilität sind geteilte Angebote wie Sharing-Modelle, inter- und multimodale Mobilitätslösungen, die ein Mobilitätsmanagement und integrierte Mobilitätsdienstleistungen erfordern.

Die Trends Individualisierung, Klima- und Ressourcenschutz, Urbanisierung und Digitalisierung führen zu grundlegenden Veränderungen der Mobilität bis 2030, die auch nachhaltig Nutzerverhalten und Verkehrsströme und damit Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sowie Managementsysteme verändern werden.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie sich die demografischen Veränderungen in allen Teilen Hessens auf die Mobilität auswirken.

Diese Veränderungen mitzugestalten, ist Aufgabe der Politik. Dabei dürfen grundlegende Mobilitätsbedürfnisse nicht eingeschränkt werden; es darf zu keiner wirtschaftlichen und sozialen Ungerechtigkeit kommen. Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben. Die Grundversorgung an Mobilität in Form einer Daseinsvorsorge muss in der öffentlichen Hand bleiben und darf nicht durch kapitalgetriebene privatwirtschaftliche Angebote allein vorgegeben werden. Politik muss hier ordnen und gestalten.

**Um diese Mobilitätswende zu gestalten, benötigen wir ein integriertes Gesamtverkehrskonzept unter Einschluss des Güterverkehrs für Hessen 2030 und die angrenzenden Regionen, was im Rahmen dieser Enquete bearbeitet werden soll.**

Zentral für das Gelingen der Mobilitätswende ist die Einbindung der Kommunen, die vor Ort die Mobilität organisieren, sowie die Interaktion mit den Entscheidungsträgern auf Bundesebene, die im Bereich Infrastruktur die Rahmengesetzgebung festlegen.

Wenn wir ein integriertes und auf Digitalisierung beruhendes Verkehrskonzept realisieren, das alle Vorteile von New Mobility berücksichtigt, müssen die einzelnen Verkehre und Verkehrs-

träger bezüglich ihrer Stärken und Schwächen analysiert werden. Nur so können sie sich weiterentwickeln und sich in eine Systemintegration einbringen.

### **1. ÖPNV im Ballungsraum**

Der ÖPNV im Ballungsraum ist an seinen Grenzen angelangt. Gerade der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Ballungsraum Frankfurt RheinMain und auf den wichtigen Zulaufstrecken ist völlig überlastet. Es fehlen Schienenkapazitäten auf vielen Strecken und die Reisenden sind mit Verspätungen und Zugausfällen konfrontiert. Der schienengebundene Nahverkehr in Frankfurt RheinMain und in Mittel- und Nordhessen könnte heute einen wesentlich höheren Anteil an Menschen befördern, wenn die dafür notwendige Infrastruktur und die Verkehrsangebote im entsprechenden Umfang in den letzten 20 Jahren geschaffen worden wären.

Die zentrale Frage lautet: Wie können die heutigen ÖPNV-Systeme weiterentwickelt werden und wie ist das Gesamtangebot im ÖPNV unter Einbeziehung neuer Technologien und Leistungsangebote auszubauen, um einem integrierten Verkehrskonzept zu genügen?

### **2. ÖPNV im ländlichen Raum**

Der ländliche Raum kämpft darum, den ÖPNV trotz abnehmender Bevölkerungszahlen als attraktives Mittel der Mobilität zu erhalten. Derzeit ist der Pkw für die Mobilität im ländlichen Raum von zentraler Bedeutung. Doch nicht jeder ist automobil. Das Grundangebot im Nahverkehr muss daher gestärkt und mit innovativen Modellen kombiniert werden. Dafür sind starke Verbindungslinien und darauf abgestimmte On-demand-Verkehre als Zu- und Abbringer dort erforderlich, wo der klassische ÖPNV nicht vorgehalten wird. Es muss eine sinnvolle Vernetzung der Verkehrsträger stattfinden. Ehrenamtliches Engagement, zum Beispiel der Einsatz von Bürgerbussen, kann eine Ergänzung sein, kann aber die öffentlichen Mobilitätsdienstleister nicht ersetzen.

Die zentralen Fragen lauten: Wie muss sich der ÖPNV im ländlichen Raum weiterentwickeln, damit er in ein integriertes Verkehrskonzept eingebunden werden kann? Wie muss ein verlässlicher, liniengebundener ÖPNV in der Fläche aufgestellt werden, damit dieser als tatsächliche Alternative zum MIV wahrgenommen wird? Wie können öffentliche Verkehrsunternehmen zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickelt werden? Wie können autonome Mobilitätsangebote bestehende Angebote sinnvoll ergänzen?

### **3. Entwicklung der Radwegeinfrastruktur**

Die Planung und der Bau der Radwege, auch der außerörtlichen Radfern- und Radschnellwege, kommen derzeit viel zu langsam voran. Es besteht für den Ausbau der Radverkehrswegeinfrastruktur insgesamt ein erheblicher (Nachhol-)Bedarf. Innerorts muss der Radverkehr wachsende Verkehrsanteile übernehmen, sonst kann er die Städte nicht vom Individualverkehr entlasten. Dazu braucht es sichere Radwege, eine effiziente Wegeföhrung und ausreichend Abstellmöglichkeiten. Im Rahmen der Enquetekommission sollen die Fragen beantwortet werden, wie sich die Radinfrastruktur weiterentwickeln muss, um einem integrierten Verkehrskonzept zu genügen, und welche Herausforderungen sich für den Nahverkehr in den Kommunen stellen.

Die Kommission soll Stellung nehmen, ob eine Verantwortung des Landes für die Planung, den Bau, die Unterhaltung und die Finanzierung von außerörtlichen, regionalen Radwegen bestehen sollte.

### **4. Schieneninfrastruktur**

Aufgrund der fehlenden Kapazitäten im Rhein-Main-Gebiet und Streckenstilllegungen in ganz Hessen fehlen Mobilitätsangebote. Die schienengebundenen Verkehre haben aber besondere Infrastrukturnotwendigkeiten. Hier geht es vor allem um Neu- und Ausbau sowie um die Streckenreaktivierungen von Bahnstrecken und deren Bewertung. Zudem müssen die Fragen nach dem Zustand der Bahnhöfe, insbesondere im ländlichen Raum, und die Frage der Barrierefreiheit der Bahnhöfe erörtert werden. Das Thema Verladestationen für Umstieg Straße/Schiene muss ebenfalls beleuchtet werden.

### **5. Entwicklung des Landesstraßenbaus**

Die Landesstraßen in Hessen sind nach jahrelangen nicht ausreichenden Investitionen in keinem guten Zustand. Wir brauchen eine Erhöhung der Investitionen des Landesstraßenbauprogrammes, um den Substanzverzehr im Landesstraßenbau zu stoppen und umzukehren.

Die Enquetekommission soll folgende Fragen beantworten: Wie muss sich das Landesstraßennetz weiterentwickeln, um einem integrierten Verkehrskonzept zu genügen? Wie kann man den Lärmschutz verbessern und wie kann man den Radwegeverkehr an Landesstraßen integriert denken und planen? Welche digitale Vernetzungen ermöglichen weniger Stau- und Wartezeiten in Hessen?

### **6. Wirtschaftsverkehre, neue Lieferverkehre, Transport/Logistik**

Hessen ist ein Drehkreuz für den Wirtschaftsverkehr. In Hessen treffen wichtige Handelsströme von West nach Ost und Nord nach Süd aufeinander.

Mittelständische Unternehmen aus Produktion, Handel und Dienstleistung sowie zentrale Industriestandorte profitieren von der besonderen geografischen Lage und sind über den internationalen Flughafen Frankfurt, die transeuropäischen Schienennetze und das dichte Bundesfernstraßennetz in Hessen an die internationalen Märkte angebunden. Durch die Globalisierung und internationale Verflechtung der Warenströme wird die Bedeutung von Logistik und Transport zunehmen und die Transitverkehre in Hessen wachsen bzw. sich verändern. Gerade nach den Erfahrungen der Corona-Pandemie kommt diesen Themen eine Systemrelevanz für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung zu, die zukünftig eine adäquate Berücksichtigung in der Politikgestaltung erfahren muss.

Hier ist die Frage, wie die Verkehrsinfrastruktur angesichts des zunehmenden Wirtschaftsverkehrs – insbesondere digitaler – aufgestellt werden kann? Zudem muss die Chance des kombinierten Verkehrs erfasst werden. Können durch die Entwicklung von Standorten für den intermodalen Warenumsatz die Belastungen der Verkehrsträger reduziert werden und die vor- und nachgelagerten Transporte gelenkt werden.

Innerhalb der Städte müssen Wirtschaftsverkehre neu organisiert werden, um in ein integriertes Verkehrskonzept eingebettet zu werden. Bestellte Ware muss zum Kunden und dieser Transport geht nicht digital, sondern nur physisch. Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) haben einen erheblichen Anteil an der Zunahme der Verkehrsdichte in den urbanen Räumen. Die Enquete-Kommission soll ermitteln, mit welchen innovativen Lösungsansätzen es möglich ist, den Warenwirtschaftsverkehr zu verringern, ohne die Leistungsfähigkeit zu verschlechtern, und wie deren Anwendung in Hessen erfolgen kann – immer unter dem Gesichtspunkt des fairen Wettbewerbs. Ebenso ist die Frage zu erörtern, mit welcher Rolle autonom fahrende Angebote hier integriert werden können.

## **7. Innerstädtischer Verkehr**

Neben der Warenlieferung müssen auch der Individualverkehr (IV) und ÖPNV im innerstädtischen Bereich besonders beleuchtet werden. Auch hier brauchen wir neue Konzepte, die den individuellen sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechen, aber auch gleichzeitig eine CO<sub>2</sub>-Reduktion ermöglichen. Hier soll genau betrachtet werden, welche intelligenten und digitalen Konzepte Kommunen bereits haben und welche innovativen Ideen zukünftig umgesetzt werden können. Sollte der innerstädtische Schienenverkehr ausgebaut werden, wie in Wiesbaden geplant? Wie kann der Austausch von Bussen mit Verbrennungsmotor auf E-Busse oder Busse mit anderen Antriebstechniken schnellstmöglich erfolgen? Wie können öffentliche Verkehrsunternehmen zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickelt werden? Muss der Anteil des Verkehrsträgers Auto reduziert werden?

## **8. Entwicklung der Nahmobilität**

Auch die Entwicklung der Nahmobilität im Kontext eines integrierten Verkehrskonzeptes muss beleuchtet werden. Wie soll der öffentliche Verkehrsraum in den Städten zugunsten des Anteils für den Fuß- und Fahrradverkehr verändert werden? Wie werden kurze Distanzen zu Fuß oder mit dem Fahrrad in einem integrierten Verkehrskonzept berücksichtigt und wie kann Nahmobilität attraktiver werden? Die Erkenntnisse der AG Nahmobilität des Landes und vieler Städte und Gemeinden sollen hierbei in die Bearbeitungen einfließen. Es soll zudem analysiert werden, welche Entscheidungsebene welche Verantwortung übernehmen soll.

## **9. Mobilitätsdienstleistungen der öffentlichen Hand**

Die öffentliche Hand ist für die Gestaltung und Steuerung der Mobilitätsangebote zuständig unter dem Gebot des fairen Wettbewerbs. Unter Berücksichtigung der zum Teil disruptiven Entwicklungen durch die Digitalisierung und deren Auswirkungen auf alle Mobilitätsangebote ist sicherzustellen, dass die Gestaltungs- und Steuerungshoheit nicht faktisch in die Verfügung der großen Digitalkonzerne (Google, Apple, Alibaba etc.) gerät. Es ist zu gewährleisten, dass durch entsprechende gesetzliche, regulatorische Vorgaben die Hoheit im Zusammenhang mit den öffentlichen Verkehrsangeboten bei der öffentlichen Hand bleibt. Dabei kann die Leistungserbringung der öffentlichen Verkehrsangebote sowohl von privaten wie auch öffentlichen Unternehmen in fairen wettbewerblichen Verfahren unter Einhaltung von durch die öffentliche Hand verbindlich definierten Tarif- und Sozialstandards erfolgen. Es muss die Frage beantwortet werden, wer im Rahmen der Digitalisierung die Kontrolle über die erhobenen Daten erhält – die staatliche Hand oder Google und Co.?

## **10. Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten beschleunigen**

Die Erkenntnis, dass es viel zu lang dauert von der Planung bis zum Bau von Infrastrukturprojekten, liegt seit Jahren vor. Im Rahmen der Enquete-Kommission soll eine Bestandsaufnahme erfolgen, welche bundes- und landesgesetzlichen Regelungen bzgl. Planung, Genehmigung und Realisierung von Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich zugrunde liegen, welche Verbesserungen erfolgt sind, wo sie noch erfolgen müssen. Weitere Hürden für eine zügige Planung müssen erkannt werden. Es ist zu untersuchen, ob es ausreichend Planungspersonal bei Hessen Mobil und den weiteren Verkehrsträgern gibt und wie Planungsprozesse effektiver und effizienter organisiert werden können.

## **11. Anbindung Flughafen Frankfurt/Cargo/Flughafen als internationale Verkehrsdrehscheibe**

Der Flughafen Frankfurt als internationale Verkehrsdrehscheibe und als größte Arbeitsstätte Deutschlands ist von herausragender Bedeutung über Hessen hinaus.

Bis 2030 sind zunächst alle wichtigen Entscheidungen bzgl. der Infrastruktur sowie zur betrieblichen Nutzung des Flughafens getroffen. Dennoch muss ermittelt werden, wie die Luftfracht in die Logistikketten noch effektiver eingebunden werden kann. Wie kann die künftige Anbindung des Flughafens für Passagiere verbessert werden? Wie kann der Frachtzulauf auf den Flughafen effizienter gesteuert werden? Wie muss der Flughafen als internationale Verkehrsdrehscheibe in einem integrierten Verkehrskonzept funktionieren? Ist es möglich, dass auch der Flughafen Frankfurt früher als 2050 klimaneutral arbeitet – so wie es München anstrebt?

## **12. Verkehrssicherheit und Inklusion**

Zu einer erstrebenswerten Mobilitätsstrategie gehört auch die Minimierung von Risiko für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die Realisierung der „Vision Zero“ muss in allen Ansätzen mitgedacht werden und der Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern sollte als Aspekt besondere Beachtung in der Arbeit der Kommission finden. Verkehrssichernde Maßnahmen, wie z.B. Tempolimits und angepasste Regelgeschwindigkeiten inner- und außerorts, sollten ebenfalls Teil der Arbeit der Kommission sein. Damit die erarbeiteten Ergebnisse nicht nur einen nachhaltigen und effektiven, sondern auch eine inklusive Mobilitätsvision für Hessen ermöglichen, ist außerdem auf eine barrierefreie sowie kind- und seniorengerechte Umsetzbarkeit zu achten.

**Weitere folgende Aspekte müssen im Rahmen der Enquete beleuchtet werden:**

### **Weiterentwicklung der Finanzierung der Mobilität**

Die Enquetekommission soll ermitteln, welche Finanzbedarfe bestehen, um ein integriertes Verkehrskonzept einzurichten. Hier sollen sowohl die möglichen Finanzierungswege- und Finanzierungsarten als auch die Einführung einer Bürgerfltrate für den ÖPNV erörtert werden.

### **Verkehrsgebiete (Verfasstheit der Regionen)**

Ein integriertes Verkehrskonzept kann nur erfolgreich sein, wenn es nicht an Ländergrenzen Halt macht, sondern in Regionen gedacht wird. Hier ist die Metropolregion FrankfurtRhein-Main mit insgesamt 5,8 Millionen Einwohnern zu betrachten. Sie erstreckt sich über weite Teile von Hessen, Rheinland-Pfalz und Bayern und damit über drei Bundesländer. Darüber hinaus müssen die hessischen Regionen betrachtet werden, die zudem überlappende Verkehrsbeziehungen mit Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Thüringen und Baden-Württemberg haben – wie z.B. Fulda, Hersfeld-Rotenburg, Werra-Meißner, Kassel, Landkreis Kassel, Waldeck-Frankenberg, Marburg-Biedenkopf, Lahn-Dill-Kreis und Limburg-Weilburg und die Bergstraße. Diesem Aspekt muss die Enquetekommission Rechnung tragen.

### **Zukunft des Bus- bzw. Tramgewerbes**

Viele Städte in Hessen organisieren den lokalen öffentlichen Busverkehr teilweise mit Eigenbetrieben selbst. In Landkreisen, kleineren Städten und Gemeinden sowie zwischen den Kreisen und Städten organisieren die Landkreise als Aufgabenträger mit den Verkehrsverbänden den Busverkehr. Das Busgewerbe in Hessen ist dabei stark mittelständisch geprägt. Diese Unternehmen befinden sich teilweise in starkem Wettbewerb zu wenigen großen internationalen Konzernen. Damit dieser Wettbewerb nicht zulasten der Beschäftigten geht, um also Lohndumping auszuschließen, wurde in Hessen mit allen Beteiligten der Hessen-Index, eine schrittweise Erhöhung des Stundenlohns und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen, vereinbart. Der Beruf der Busfahrerin und des Busfahrers soll so attraktiver werden. Die Menschen müssen vom Lohn ihrer Arbeit leben und ihre Familien ernähren können. Nur dann bleiben diese Fachkräfte hinter dem Lenkrad eines Busses und halten unser Land Hessen in Bewegung.

Bussysteme stoßen in größeren Städten an ihre systemischen Grenzen. Einen Schub für den ÖPNV ist dann nur mit neuen schienengebundenen Angeboten möglich. Ebenso ist die Frage zu erörtern, welche Rolle autonome Angebote spielen können. Diese Weiterentwicklung des ÖPNV ist zeitaufwendig, bedarf der Bürgerbeteiligung und ist investitionsintensiv. Sie ist eine Investition in die Zukunft.

Zentrale Fragen sind: Wie können wir den städtischen und regionalen Bus entwickeln? Was gehört zu einem fairen Wettbewerb? Wie können Beschäftigte im systemrelevanten Busgewerbe von ihrer Arbeit dauerhaft leben? Wie muss Aus- und Weiterbildung von Fachkräften von morgen aufgestellt sein, um den Bedarf an Fachkräften decken zu können?

### **Entwicklung des Automobilstandortes und der Eisenbahnindustrie in Hessen**

Derzeit besteht die Gefahr, dass Hessen sowohl als Automobilstandort als auch als Standort der Eisenbahnindustrie an Bedeutung verliert und in die Zulieferrolle für technologisch führende

Länder und Regionen gedrängt wird. Der Verlust der Automobilmesse IAA ist mehr als ein Symbol.

Die Automobilwirtschaft mit ihren Zulieferbetrieben ist aber von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung in Hessen. Die Veränderungen in der Automobilindustrie müssen von der Landespolitik aktiv begleitet werden. Die Landespolitik muss auch ein Bekenntnis abgeben, dass die hessische Industrie zu Hessen gehört und in die politische Strategie für die Mobilität von morgen eingebettet ist. Politik betreibt keine Unternehmenspolitik, sie ist aber dafür da, die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen – von der Technologiebegleitung, den schon lange ausstehenden Dialog aller Akteure und den Erhalt bzw. die Schaffung der Infrastruktur. Welche weiteren Rahmenbedingungen müssen angepasst werden bzw. welche Voraussetzungen geschaffen werden, damit diese Industrie weiterhin erfolgreich sein kann? Was können die politischen Akteure wiederum von den Unternehmen einfordern, z.B. in der Frage nach alternativen Antrieben?

In Nordhessen steht vor allem die Unternehmen der Eisenbahnindustrie bzw. Schienenverkehrstechnik vor besonderen Herausforderungen, die im Rahmen der Enquetekommission betrachtet werden sollen. Wie können die Branchen und die Standorte erhalten werden? Welche Impulse kann Hessen für die Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene geben?

### **Sektorenkopplung Energie und Verkehr**

Um die Ziele einer nachhaltigen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemissionen zu erreichen, ist ein konsequenter Ersatz der heute noch überwiegend aus fossilen Brennstoffen bereitgestellten Energie im Verkehrssektor durch klimaverträgliche und regenerative Energieträger notwendig. Dazu bedarf es einer Gesamtkonzeption für den öffentlichen Verkehrssektor, um eine zersplitterte und kleinteilige Landschaft verschiedener neuer Antriebstechniken und Energieträger sowie zugehöriger Infrastruktur zu vermeiden.

Organisation der Enquete:

Die Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ soll auch die Möglichkeit der Partizipation für die hessischen Bürgerinnen und Bürger schaffen. Die Beratungen und Vorschläge sollen für alle Hessinnen und Hessen zugänglich gemacht werden und Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger sollen in die Arbeit der Enquete einfließen.

Alle Fraktionen erhalten für die Dauer der Enquetekommission sowie die jeweils erforderlichen Vor- und Nacharbeiten bis zur abschließenden Beratung der Empfehlungen wissenschaftliche Zuarbeit. Ihnen werden über den Haushalt des Landtages die Kosten für einen Mitarbeiter/eine Mitarbeiterin des höheren Dienstes erstattet.

Die Kommission wird gebeten, dem Landtag bis Ende 2022 über die Ergebnisse zu berichten, diese zu bewerten und etwaige Konsequenzen für Bundes- und Landesgesetzgebung sowie für die kommunale Ebene in Form von Handlungsempfehlungen darzustellen. Sie kann zu einzelnen Fragen Zwischenberichte erstatten, Projektgruppen zu einzelnen Themenbereichen bilden und zur Unterstützung ihrer Arbeit öffentliche Anhörungen mit Sachverständigen durchführen.

Nach Abschluss der Beratungen soll im Landtag über die Ergebnisse der Enquetekommission berichtet werden, um diese zu bewerten und umzusetzen.

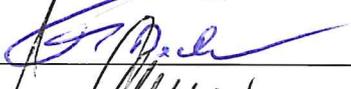
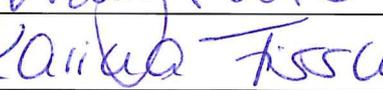
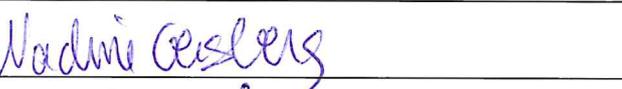
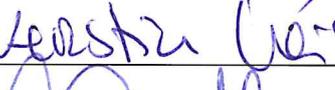
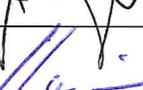
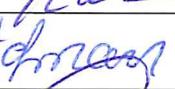
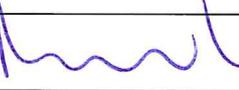
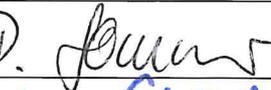
Wiesbaden, 3. November 2020

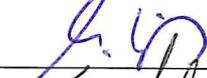
Für die Fraktion der SPD  
Die Fraktionsvorsitzende:  
**Nancy Faeser**

Für die Fraktion der FDP  
Der Fraktionsvorsitzende:  
**René Rock**

**Anlage**

## Unterschriftenliste SPD-Landtagsfraktion (20. WP)

Alex, Ulrike	
Barth, Elke	
Becher, Frank-Tilo	
Decker, Wolfgang	
Degen, Christoph	
Eckert, Tobias	
Faeser, Nancy	
Fissmann, Karina	
Gersberg, Nadine	
Geis, Kerstin	
Gnadt, Lisa	
Grüger, Stephan	
Grumbach, Gernot	
Hartmann, Karin	
Hofmann, Heike	
John, Knut	
Kaffenberger, Bijan	
Kummer, Gerald	
Löber, Angelika	
Lotz, Heinz	
Müller, Regine	
Rudolph, Günter	
Sommer, Dr. Daniela	
Strube, Manuela	

<b>Ulloth, Oliver</b>	
<b>Warnecke, Torsten</b>	
<b>Waschke, Sabine</b>	
<b>Weiß, Marius</b>	
<b>Yüksel, Turgut</b>	

René Rock



Jürgen Lenders



Stefan Müller



Dr. hc. Jörg-Uwe Hahn



Dr. Stefan Naas



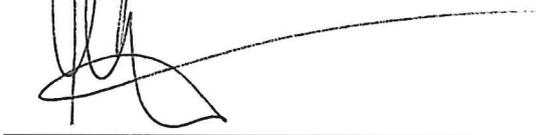
Moritz Promny



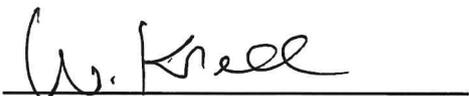
Yanki Pürsün



Marion Schardt-Sauer



Wiebke Knell



Dr. Matthias Büger



Oliver Stirböck

