

**Arbeitsgemeinschaft hessischer  
Industrie- und Handelskammern**  
Börsenplatz 4  
60313 Frankfurt am Main  
Telefon 069 2197-1384  
Telefax 069 2197-1448  
[www.ihk-hessen.de](http://www.ihk-hessen.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Darmstadt Rhein Main Neckar**  
Rheinstraße 89  
64295 Darmstadt  
Telefon 06151 871-0  
Telefax 06151 871-101  
[www.darmstadt.ihk.de](http://www.darmstadt.ihk.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Frankfurt am Main**  
Börsenplatz 4  
60313 Frankfurt am Main  
Telefon 069 2197-0  
Telefax 069 2197-1424  
[www.frankfurt-main.ihk.de](http://www.frankfurt-main.ihk.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Fulda**  
Heinrichstraße 8  
36037 Fulda  
Telefon 0661 284-0  
Telefax 0661 284-44  
[www.ihk-fulda.de](http://www.ihk-fulda.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Gießen-Friedberg**  
Lonystraße 7  
35390 Gießen  
Telefon 0641 7954-0  
Telefax 0641 75914  
[www.giessen-friedberg.ihk.de](http://www.giessen-friedberg.ihk.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern**  
Am Pedro-Jung-Park 14  
63450 Hanau  
Telefon 06181 9290-0  
Telefax 06181 9290-77  
[www.hanau.ihk.de](http://www.hanau.ihk.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Kassel-Marburg**  
Kurfürstenstraße 9  
34117 Kassel  
Telefon 0561 7891-0  
Telefax 0561 7891-290  
[www.ihk-kassel.de](http://www.ihk-kassel.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Lahn-Dill**  
Am Nebelsberg 1  
35685 Dillenburg  
Telefon 02771 842-0  
Telefax 02771 842-1190  
[www.ihk-lahndill.de](http://www.ihk-lahndill.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Limburg**  
Walderdorffstraße 7  
65549 Limburg a. d. Lahn  
Telefon 06431 210-0  
Telefax 06431 210-205  
[www.ihk-limburg.de](http://www.ihk-limburg.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Offenbach am Main**  
Frankfurter Straße 90  
63067 Offenbach  
Telefon 069 8207-0  
Telefax 069 8207-199  
[www.offenbach.ihk.de](http://www.offenbach.ihk.de)

**Industrie- und Handelskammer  
Wiesbaden**  
Wilhelmstraße 24 - 26  
65183 Wiesbaden  
Telefon 0611 1500-0  
Telefax 0611 1500-222  
[www.ihk-wiesbaden.de](http://www.ihk-wiesbaden.de)

[www.ihk-hessen.de](http://www.ihk-hessen.de)

POSITION DER ARBEITSGEMEINSCHAFT  
HESSISCHER INDUSTRIE- UND  
HANDELSKAMMERN

**NACHHALTIGE  
VERKEHRSWEGEFINANZIERUNG**

*Die Leistungsfähigkeit und Qualität der bestehenden Infrastruktur ist ein essentieller Standortfaktor für die deutsche Wirtschaft.*



*Es ist sicherzustellen, dass alle Abgaben für die Infrastrukturnutzung, die auf den Bundesfernstraßen erhoben werden, zweckgebunden für deren Unterhalt, Erhalt, Aus- und Neubau eingesetzt werden.*



*Der wirtschaftliche Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur ist eine kontinuierliche Aufgabe, die einer gesicherten finanziellen Grundlage bedarf.*



*Die Ausstattung der planenden Behörden mit qualifiziertem Fachpersonal, insbesondere Ingenieuren, ist Voraussetzung für eine handwerklich gute Planung.*



## Inhalt

VORWORT	4
1. VERKEHRSINFRASTRUKTURPOLITIK AM NUTZEN AUSRICHTEN	6
2. INSTANDHALTUNGSMANAGEMENT AUSBAUEN	7
3. MITTEL FÜR DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR IM BUNDES- UND LANDESHAUSHALT DAUERHAFT AUFSTOCKEN	8
4. NUTZERFINANZIERUNG NICHT WEITER AUSDEHNEN	10
5. ZWECKBINDUNG DER EINNAHMEN AUS DEM VERKEHR SICHERSTELLEN	11
6. EFFIZIENZORIENTIERTE UND LANGFRISTIGE FINANZIERUNGSFORMEN SCHAFFEN	12
7. ALTERNATIVE FINANZIERUNGSFORMEN FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTURPROJEKTE PRÜFEN	13
8. FINANZIERUNG DES ÖPNV SICHERSTELLEN	14
9. VERKEHRSINFRASTRUKTURPLANUNGEN BESCHLEUNIGEN – VERWALTUNGEN BESSER AUSSTATTEN UND EFFIZIENTER ORGANISIEREN	15

# Vorwort

Mobilität ist ein Grundbedürfnis unserer modernen Gesellschaft. Eine quantitativ und qualitativ leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die deutsche Volkswirtschaft mit ihrem hohen Grad an Arbeitsteilung, ihren vielfältigen Austauschbeziehungen und ihrer zentraleuropäischen Lage eine grundlegende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg und trägt somit zum Wohlstand bei. Aufgrund seiner Lage im Herzen von Deutschland und Europa hat Hessen eine Schlüsselrolle als Mobilitätsdrehscheibe. Mit wertschöpfungsintensiven Branchen, wie der Automobil- und Maschinenbauindustrie und einer prosperierenden Logistikbranche, hat Hessen einen großen Anteil an Ziel- und Quellverkehren. Gleichzeitig ist Hessen Transitland für die europäischen Nachbarn.

Ohne ein reibungslos funktionierendes Verkehrssystem wären Deutschland und Hessen nicht zu einem der weltweit führenden Industrie- und Dienstleistungsstandorte geworden. Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sind gefordert, unsere hoch entwickelte Mobilitätskultur und unseren Standortvorteil zu bewahren. Denn Mobilität ist weder selbstverständlich noch Selbstzweck. Sie muss daher erhalten und stärker unterstützt werden. Verkehrsinfrastruktur ist zu einem wesentlichen Teil staatliche Daseinsvorsorge, so dass der Staat auch zukünftig die Verantwortung für seine Verkehrsinfrastruktur tragen muss.

Obgleich der Verkehrssektor jährliche Einnahmen aus Steuern in Höhe von rund 53 Mrd. Euro erwirtschaftet, wird seit Jahrzehnten zu wenig in die Erhaltung, Erneuerung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur investiert. Dies hat zu einem beschleunigten, teilweise dramatischen Verschleiß und damit zu einem enormen Nachholbedarf an Investitionen geführt. Am Zustand der Verkehrsinfrastruktur werden die Folgen der Unterfinanzierung immer stärker sichtbar: schlechter Erhaltungszustand, Kapazitätsengpässe auf Straßen, Schienen und Bundeswasserstraßen, suboptimale Auslastung der Infrastruktur, Streckensperrungen, Verschlechterung der Erreichbarkeit einzelner Standorte. Durch Staus, Verspätungen und Umwege führt dies zu hohen zusätzlichen Kosten und Umweltbelastungen für Wirtschaft und Gesellschaft – mit steigender Tendenz.

Für die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen steht Hessen auf Bundesebene im Wettbewerb mit den anderen Bundesländern um einen seit mehreren Legislaturperioden unterfinanzierten Verkehrshaushalt. Um den Anforderungen gerecht zu werden, müssen die Mittel für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen dauerhaft angehoben und verstetigt werden. Die derzeitige Abhängigkeit von jährlichen Haushaltsbeschlüssen erschwert eine langfristige Investitionsplanung. Alle Verkehrsträger sind seit Jahrzehnten in erheblichem Maße unterfinanziert. So wird der gesamte jährliche Finanzmittelbedarf für die Bundesfernstraßen (Unterhalt, Erhalt, Ausbau, Neubau) in Höhe von 12,7 Mrd. Euro mit den zur Verfügung stehenden Einnahmen aus der Lkw-Maut und aus allgemeinen Haushaltsmitteln (Steuereinnahmen) nur zu etwas mehr als der Hälfte gedeckt. Gegenüber dem jährlichen Finanzmittelbedarf für den Erhalt der Bundesschienenwege in Höhe von rund 4,2 Mrd. Euro standen in den letzten Jahren lediglich rund 3 Mrd. Euro zur Verfügung. Somit ergibt sich hier eine Unterfinanzierung von 1,2 Mrd. Euro pro Jahr. Hinzu kommt ein Erhaltungs- und Nachholbedarf bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen von weiteren 0,2 Mrd. Euro. Eine bedarfsgerechte Aufstockung der Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen ist ebenfalls zu ergänzen.

**Arbeitsgemeinschaft hessischer  
Industrie- und Handelskammern**

## 1. Verkehrsinfrastrukturpolitik am Nutzen ausrichten

Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur muss sich künftig stärker am Nutzen und der verkehrlichen Gesamtwirkung ausrichten. Dazu zählen vor allem die Ermittlung des verkehrlichen Bedarfs und die anschließende Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nach ihrer größtmöglichen verkehrsbetrieblichen und volkswirtschaftlichen Wirkung.

Hiermit sind sowohl der Ausbau und der Erhalt der Hauptverkehrsachsen als auch der regionalwirtschaftlich bedeutenden Erschließungsachsen für die ländlichen Regionen, insbesondere im Norden Hessens, gemeint.

Es ist an der Zeit, dass sich die Politik auf ein klares verkehrspolitisches Ziel verständigt. Die Verkehrspolitik muss einen deutlich höheren Stellenwert erhalten und die Rahmenbedingungen müssen geändert werden. Im Umgang mit den knappen Finanzmitteln im Bereich des Verkehrsinfrastrukturausbaus sieht die Wirtschaft erhebliches Verbesserungspotential. Die ARGE fordert, dort zu investieren, wo das Verkehrsaufkommen am höchsten und der wirtschaftliche Nutzen am größten ist – das heißt in erster Linie in Hessen. Nur so kann beispielsweise der Transitverkehr, von dem Hessen besonders betroffen ist, angemessen berücksichtigt werden.

Die bisherige Praxis der Verteilung der Finanzmittel nach feststehenden Länderquoten und auf Basis eines politischen Aushandlungsprozesses verhindert bei insgesamt nicht ausreichenden Mitteln eine gezielte Beseitigung der Kapazitätsengpässe. Daher ist dieses System zugunsten einer Auswahl, basierend auf einer gesamtdeutschen Netzbetrachtung und nach volkswirtschaftlicher Dringlichkeit, umzustellen. Darüber hinaus müssen Möglichkeiten für die Trennung der Mittel für den Erhalt, Ausbau und Neubau sowie die mehrjährige Durchfinanzierung der Verkehrsprojekte unter dem Rechtsrahmen des Bundeshaushalts geschaffen werden.

*Es muss dort investiert werden, wo das Verkehrsaufkommen am höchsten und der wirtschaftliche Nutzen am größten ist – das heißt in erster Linie in Hessen.*



## 2. Instandhaltungsmanagement ausbauen

Die Leistungsfähigkeit und Qualität der bestehenden Infrastruktur ist ein essentieller Standortfaktor für die deutsche Wirtschaft. Einer bedarfsgerechten Mittelausstattung und effizienten Finanzierungsinstrumenten kommt daher eine Schlüsselrolle zu. Die ARGE fordert regelmäßige und bundesweit einheitliche Netzzustands- und Netzleistungsberichte. Diese bilden die Grundlage für den bedarfsgerechten Einsatz von Finanzmitteln für Erhalt, Ausbau und Nachholbedarf. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege ist durch eine betriebswirtschaftliche und lebenszyklusorientierte Planung und Bewirtschaftung zu sichern, die sich an Qualitätsstandards orientiert.

*Die Leistungsfähigkeit und Qualität der bestehenden Infrastruktur ist ein essentieller Standortfaktor für die deutsche Wirtschaft.*



### 3. Mittel für die Verkehrsinfrastruktur im Bundes- und Landeshaushalt dauerhaft aufstocken

Im Juni 2013 hat das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in einer Studie festgestellt, dass die öffentliche Hand in Deutschland im internationalen Vergleich zu wenig in ihre Infrastruktur investiert, um ein hohes Qualitätsniveau zu halten. Dies betrifft die Verkehrswege genauso wie die Energieversorgung, das Bildungssystem und das Breitbandnetz.

Seit Anfang der 1990er Jahre sind die Infrastrukturinvestitionen von jährlich etwa drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf unter zwei Prozent im Jahr 2012 zurückgegangen. Im längerfristigen Durchschnitt (1992 - 2010) wurden nur 2,2 Prozent des BIP in die Infrastruktur investiert. Dies ist deutlich weniger als im EU-Durchschnitt oder in den USA (jeweils 2,6 Prozent). Tatsächlich lebt die deutsche Verkehrsinfrastruktur seit vielen Jahren von der Substanz. Von der Daehre-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ wurde errechnet, dass in den nächsten 15 Jahren 7,2 Mrd. Euro pro Jahr investiert werden müssten, um alleine den Instandhaltungs- und Investitionsrückstau aufzulösen und das heutige Qualitätsniveau in den Bestandsnetzen weiterhin zu gewährleisten. Dabei betrifft die Unterfinanzierung vor allem den Erhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur, zusätzlicher Bedarf für neue Maßnahmen zur Engpassbeseitigung ist noch nicht berücksichtigt. Besonders gravierend ist dabei der Nachholbedarf bei Brücken und anderen Ingenieurbauwerken. Der Substanzverzehr muss endlich gestoppt und der Verkehrsinfrastruktur müssen deutlich mehr Mittel für Erhalt, Nachholbedarf und Neubau zur Verfügung gestellt werden.

Die Einnahmen des Staates aus Verkehrssteuern, Maut und Befahrungsabgaben sind heute schon deutlich höher, als der Staat im Gegenzug für Bau, Unterhaltung und Betrieb der Verkehrswege zur Verfügung stellt. Hierbei summierten sich 2011 die Einnahmen aus Energiesteuer, Kfz-Steuer und Lkw-Maut auf rund 53 Mrd. Euro. Auf der Ausgabenseite des Bundes standen dem rund 20 Mrd. Euro gegenüber. Die ARGE fordert, dass aus den verschiedenen Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs (u.a. Kfz-Steuer, Energiesteuer) entsprechend dem Bedarf zukünftig deutlich mehr Mittel für die Infrastrukturfinanzierung zur Verfügung gestellt werden müssen.

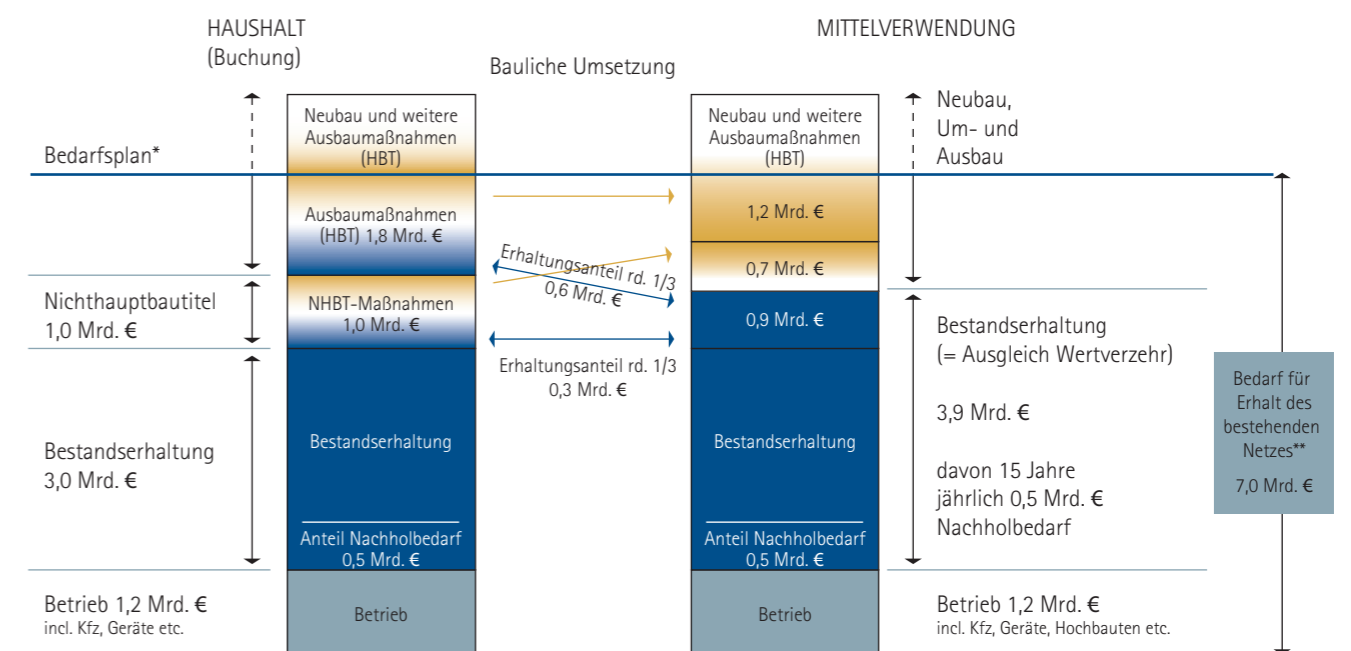
*Der Substanzverzehr muss gestoppt und der Verkehrsinfrastruktur müssen deutlich mehr Mittel für Erhalt, Nachholbedarf und Neubau zur Verfügung gestellt werden.*



Auch die Mittel für den Landesstraßenbau müssen angesichts der Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für Hessen aufgestockt werden. Der unbefriedigende Zustand vieler Landesstraßen durch das Aufschieben längst notwendiger Sanierungs- und Ausbauprojekte zeigt, dass auch hier die Finanzierung nicht reicht. Um Hessen zukunftsfähig zu gestalten und die Standortqualitäten zu erhalten, muss das Land den Erhalt und Ausbau seiner Straßen sicherstellen.

*Die Mittel für den Landesstraßenbau müssen angesichts der Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für Hessen aufgestockt werden.*

#### Finanzierung der Bundesfernstraßen (Planung 2015)



\* Noch zu realisierende Projekte VB und WB: rd. 40 Mrd. €. Bei Realisierung bis 2020 jährlicher Bedarf: rd. 5 Mrd. €  
 \*\* incl. Nachholbedarf von 0,5 Mrd. € und zwingend erforderlicher Verbesserungen ergänzend zur Bestandserhaltung, z.B. bei Lärm- und Umweltschutz, Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Radverkehr etc.

Quelle: AK Straßenbaupolitik Stand: 03.08.2012. Endbericht Daehre-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, Dezember 2012.

## 4. Nutzerfinanzierung nicht weiter ausdehnen

Um die Mobilität der Bürger und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu erhalten, ist ein langfristiges Ziel- und Finanzierungskonzept erforderlich, das die Beiträge der öffentlichen Hand und der Verkehrsnutzer zu einem optimalen Ergebnis bündelt und die Mobilität für Bürger und Unternehmen bezahlbar hält.

*Weitere finanzielle Belastungen der Verkehrsteilnehmer, wie die Einführung einer Pkw-Maut bzw. einer Autobahn-Vignette, lehnt die ARGE aufgrund der mehr als ausreichenden steuerlichen Einnahmen aus dem Verkehrsbereich ab.*

Die zunehmend einseitige Belastung des Transportgewerbes wie die aktuelle Ankündigung der Bundesregierung, die Lkw-Maut ab 2018 auf alle Bundesstraßen auszudehnen, lehnt die ARGE entschieden ab. Dass die daraus resultierenden Mautgebühren der Verkehrsinfrastruktur zugutekommen, ist angesichts des bisherigen Umgangs mit den Mauteinnahmen zweifelhaft. Auch sprechen die hohen Systemkosten gegen eine flächendeckende Ausweitung der Maut. Der Infrastrukturetat des Bundes ist seit der Einführung der Maut für Lkw auf Bundesautobahnen nicht um diese Mauteinnahmen aufgestockt worden. Die ARGE befürchtet daher, dass auch neue Mauteinnahmen eher der allgemeinen Haushaltskonsolidierung als einer nachhaltigen Investition in die Verkehrsinfrastruktur dienen würden.

Weitere finanzielle Belastungen der Verkehrsteilnehmer wie die Einführung einer Pkw-Maut bzw. einer Autobahn-Vignette lehnt die ARGE aufgrund der mehr als ausreichenden steuerlichen Einnahmen aus dem Verkehrsbereich ab. Pkw-Nutzer werden bereits durch die Energie- und Kfz-Steuer erheblich an der Finanzierung der Verkehrswege beteiligt. Hinzu kommt, dass die geplante Pkw-Maut, die nicht fahrleistungsabhängig erhoben wird, keinerlei Lenkungspotential besitzt und dem Verursacherprinzip entgegensteht. Darüber hinaus sprechen auch hier die relativ hohen Systemkosten (rund 13 Prozent bei einer Vignette) gegen diese Finanzierungsvariante.



## 5. Zweckbindung der Einnahmen aus dem Verkehr sicherstellen

Die ARGE fordert eine strikte Zweckbindung der momentanen und zukünftigen Einnahmen aus der bestehenden Nutzerfinanzierung. Es ist sicherzustellen, dass alle Abgaben für die Infrastrukturnutzung, die auf den Bundesfernstraßen erhoben werden, auch ausschließlich zweckgebunden für deren Unterhalt, Erhalt, Aus- und Neubau eingesetzt werden.

*Alle Abgaben für die Infrastrukturnutzung, die auf den Bundesfernstraßen erhoben werden, sind zweckgebunden*



*für deren Unterhalt, Erhalt, Aus- und Neubau einzusetzen.*

## 6. Effizienzorientierte und langfristige Finanzierungsformen schaffen

Die Finanzierung von Verkehrswegen muss von den jährlichen Haushaltszuweisungen abgekoppelt und Überträge müssen ermöglicht werden. Hierbei können Fondslösungen und vergleichbare Strukturen, wie Sondervermögen und Infrastrukturkonten oder Finanzierungsvereinbarungen, in Verbindung mit Verpflichtungsermächtigungen, genutzt werden.

*Finanzierungskreisläufe müssen für alle Verkehrsträger weiterentwickelt werden. Kernpunkte sind dabei die überjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit, die Zweckbindung der Einnahmen aus dem Verkehrsbereich und die Transparenz über deren Verwendung.*

Dies ermöglicht der Verwaltung, Verpflichtungen für die Tötigung von Investitionen oder zur Förderung von Investitionsmaßnahmen einzugehen, die erst in späteren Haushaltsjahren zu Ausgaben bzw. Auszahlungen führen. Verpflichtungsermächtigungen lassen sich insofern auch als Vorgriff auf spätere Haushaltsjahre begreifen. Diese Forderung deckt sich mit der Position der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter Leitung von Kurt Bodewig, die neben zusätzlichen Finanzmitteln auch neue effizienzorientierte Instrumente der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung fordert.

Finanzierungskreisläufe müssen für alle Verkehrsträger weiterentwickelt werden. Kernpunkte sind dabei die überjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit, die Zweckbindung der Einnahmen aus dem Verkehrsbereich und die Transparenz über deren Verwendung. Die Zweckbindung für Investitionen muss – stärker als bislang – rechtlich und wirtschaftlich verbindlich werden. Nutzungsentgelte im Verkehr müssen grundsätzlich streng zweckgebunden werden. Mit einer Kreditermächtigung für die staatliche Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) kann die Flexibilität bei Infrastrukturinvestitionen weiter erhöht werden.

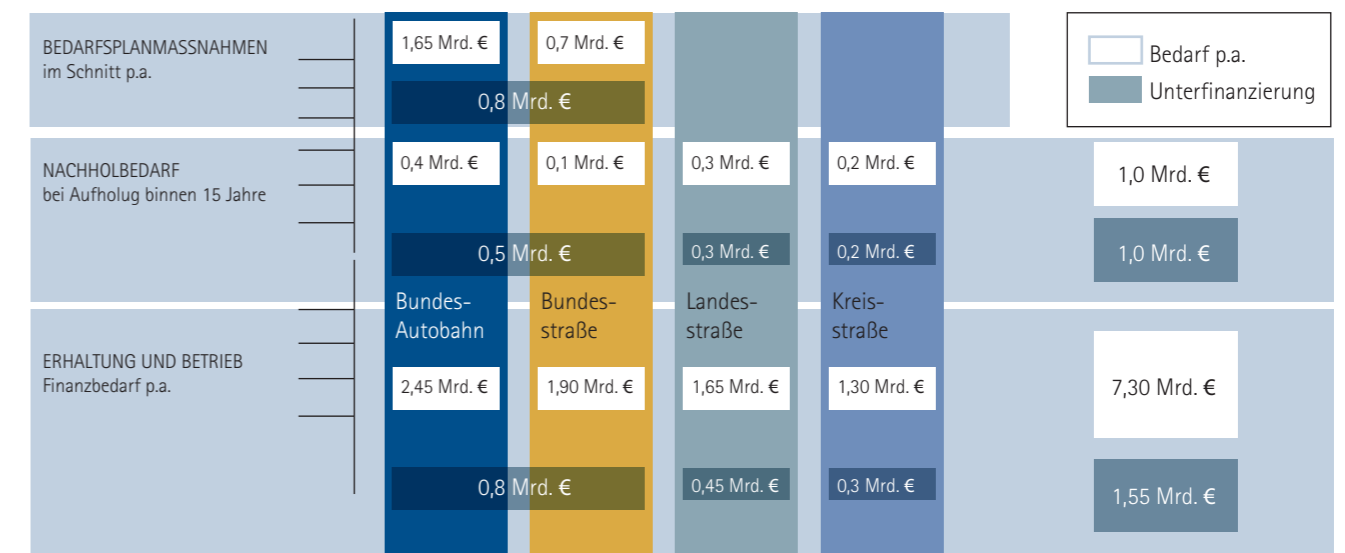


## 7. Alternative Finanzierungsformen für Verkehrsinfrastrukturprojekte prüfen

Privates Kapital sollte zukünftig stärker beteiligt werden. Ergänzend zur Infrastrukturfinanzierung durch die öffentliche Hand müssen Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) gleichberechtigt geprüft und dann genutzt werden, wenn dadurch Projekte rascher und effizienter realisiert und betrieben sowie Qualitätsverbesserungen erreicht werden können. Die getroffenen Annahmen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sind von einer unabhängigen Stelle zu prüfen.

*Ergänzend zur Infrastrukturfinanzierung durch die öffentliche Hand müssen Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) gleichberechtigt geprüft und dann genutzt werden.*

### Bedarf und Unterfinanzierung der überörtlichen Straßeninfrastruktur – im Schnitt p.a.



Quelle: AK Straßenbaupolitik. Endbericht Daehre-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, Dezember 2012.

## 8. Finanzierung des ÖPNV sicherstellen

*Nachfolgeregelungen für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und das Entflechtungsgesetz müssen dringend vereinbart werden.*

Der wirtschaftliche Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur ist eine kontinuierliche Aufgabe, die einer gesicherten finanziellen Grundlage bedarf. Die Länder erhielten bisher vom Bund jährlich 1,3 Mrd. Euro an Entflechtungsmitteln, die bis Ende 2013 verkehrlich zweckgebunden waren. Das derzeitige Gesetzeswerk läuft nach den Festlegungen der Föderalismusreform im Jahre 2019 endgültig aus. Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Ab Ende 2019 sind keine Bundesmittel mehr für die Finanzierung der Infrastruktur von Stadt-, Straßen- und U-Bahnen vorgesehen. Absehbar ist, dass die meisten Kommunen in Deutschland die notwendigen Mittel für den Erhalt und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur alleine nicht werden aufbringen können. Die ARGE fordert daher, eine Nachfolgeregelung für das GVFG auf den Weg zu bringen. Auch eine Nachfolgeregelung für das Entflechtungsgesetz (EntflechtG), welches die Zweckbindung der Mittel für Finanzierung der Gemeinschaftsaufgaben zwischen Bund und Ländern regelt, ist sicherzustellen.



## 9. Verkehrsinfrastrukturplanungen beschleunigen – Verwaltungen besser ausstatten und effizienter organisieren



Häufig scheidet die zügige Vorbereitung und Umsetzung von Projekten auch an einer mangelnden finanziellen und personellen Ausstattung in der Verkehrsverwaltung. Die Ausstattung der planenden Behörden mit genügend gut qualifiziertem Fachpersonal, insbesondere Ingenieuren, ist Grundvoraussetzung für eine handwerklich gute Planung. Nur so können die Planungsprozesse in für die Volkswirtschaft akzeptablen Zeiträumen durchgeführt werden. Die ARGE fordert daher die Politik auf, die hessische Verkehrsverwaltung „Hessen Mobil“ effizienter zu gestalten und entsprechend finanziell und personell auszustatten. Darüber hinaus sollten ausreichend Mittel zur Beauftragung privater Dritter bereitgestellt werden, um Verkehrsinfrastrukturplanungen schnell und effektiv auf den Weg zu bringen.

*Die Ausstattung der planenden Behörden mit genügend gut qualifiziertem Fachpersonal, insbesondere Ingenieuren, ist Grundvoraussetzung für eine handwerklich gute Planung.*