

Starke

Unternehmen.

Handlungsfähige

Kommunen.

Erwartungen der hessischen
Wirtschaft an die Politik nach
der Kommunalwahl 2026



VEREINIGUNG
DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

Impressum

Erschienen | September 2025

Auflage | 1.000 Exemplare

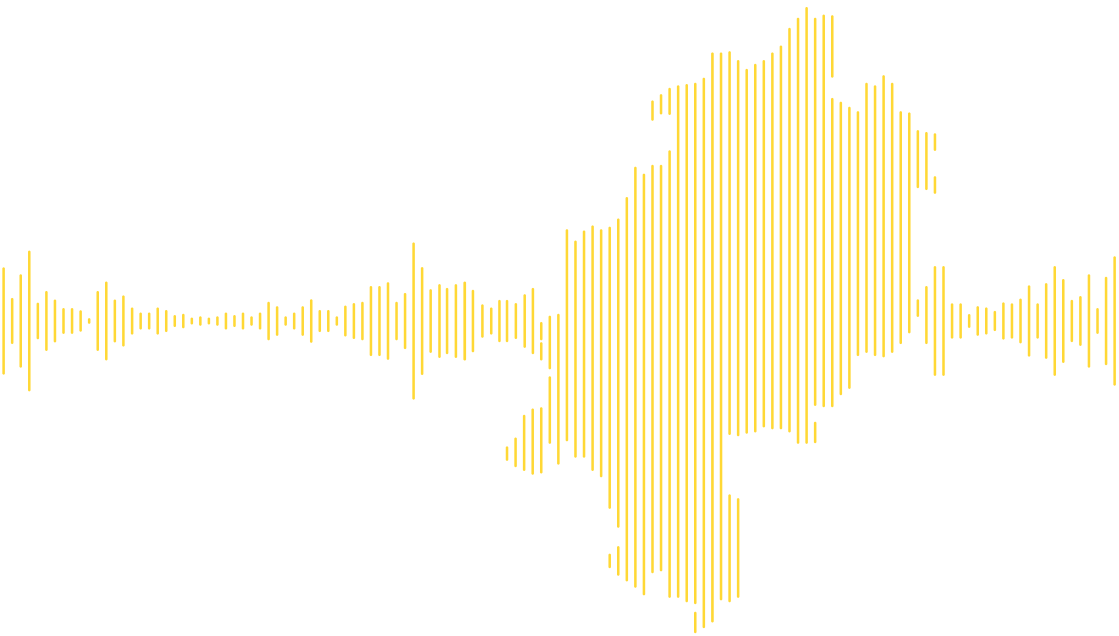
Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V.
Emil-von-Behring-Str. 4
60439 Frankfurt am Main
www.vhu.de

Layout | Satz
Guru: GmbH | Hamburg
www.guru-mc.com

Druck |
Druckerei Weidmann GmbH & Co. KG | Hamburg

Erwartungen der hessischen Wirtschaft an die Politik nach der Kommunalwahl 2026

Beschluss des VhU-Präsidiums am 10.09.2025



Vorwort

Am 15. März 2026 finden in Hessen die Kommunalwahlen statt. Die Kommunalwahlen sind für die Unternehmen vor Ort von großer Bedeutung. In den Kommunen lassen sich wirtschaftliche Rahmenbedingungen sehr direkt erfahren – im Positiven wie im Negativen: Je besser die Standortbedingungen, desto erfolgreicher sind die Unternehmen und ihre Beschäftigten, desto mehr Menschen sind erwerbstätig und desto höher sind die Steuereinnahmen.

Das ist in Zeiten knapper kommunaler Kassen von unschätzbbarer Bedeutung: Kommunen, die wirtschaftlich erfolgreich sind, können politische Schwerpunkte setzen und gezielt daran arbeiten, noch erfolgreicher zu werden. Und dort, wo die Wirtschaft schwächelt, wird es für kommunale Entscheidungsträger immer schwieriger, handlungsfähig zu bleiben. Wirtschaftliche Stärke ist daher mehr denn je die Voraussetzung für politischen Gestaltungsspielraum vor Ort.

Die gute Nachricht ist: Kommunale Amts- und Mandatsträger können viel dafür tun, dass ihre Kommune wirtschaftlich stark und attraktiv bleibt oder wird. Je wirtschaftsfreundlicher in den Kommunalparlamenten und Rathäusern entschieden wird, desto mehr investieren die Unternehmen in Hessen und desto erfolgreicher können sie sein.

Diese Broschüre richtet sich an alle kommunalen Entscheidungsträger, Amts- und Mandatsträger sowie an alle kommunalpolitisch engagierten und interessierten Bürger. Das Präsidium der VhU hat diese Erwartungen in seiner Sitzung am 10. September 2025 beschlossen. Sie zeigt in 15 Themenfeldern konkret auf, welche Stellschrauben Kommunalpolitiker betätigen können, um ihre Kommune wirtschaftlich stark und attraktiv zu gestalten.

Frankfurt, im September 2025



Wolf Matthias Mang
Präsident
Wolf.Mang@vhu.de



Dirk Pollert
Hauptgeschäftsführer
Dirk.Pollert@vhu.de

Inhaltsverzeichnis

1. Finanzen

Kommunalhaushalte sanieren

06

2. Arbeit

Langzeitarbeitslose in Arbeit bringen, Fachkräftezuwanderung beschleunigen

09

3. Soziales

Wirtschaftliche Sozialleistungen, Gesundheitsstrukturen anpacken

12

4. Frühkindliche Bildung

Betreuungssicherheit gewährleisten

16

5. Schulen und Hochschulen

Bildungssystem weiterentwickeln und stärker vernetzen

17

6. Wirtschaft

Private Investitionen am Heimatstandort erleichtern

19

7. Digitalisierung

Chancen der Digitalisierung nutzen

22

8. Flächen

Mehr Raum fürs Wirtschaften schaffen

24

9. Bau und Immobilien

Mehr neue Bauflächen schaffen, private Investitionen erleichtern

29

10. Verkehr

Mobilität über alle Verkehrsträger hinweg gewährleisten

32

11. ÖPNV

Mehr Busse und Bahnen für attraktiveren ÖPNV einsetzen

37

12. Logistik

Belange des Güterverkehrs mehr berücksichtigen

40

13. Energie und Klima

Fokus auf Klimaanpassung und Infrastrukturausbau legen

43

14. Umwelt

Umwelt pragmatisch und gemeinsam mit Unternehmen schützen

46

15. Verwaltung

Ämter kontinuierlich modernisieren

49

1. Finanzen

Kommunalhaushalte sanieren

1.1. Handlungsfähigkeit durch Haushalte ohne neue Schulden erhalten

Eine nachhaltige Haushaltspolitik ist die Grundlage für die dauerhafte Handlungsfähigkeit des Staates. Schon heute leiden viele Kommunen unter einer Finanzlage, die nur noch wenig Raum lässt für politische Prioritätensetzung oder wünschenswerte Projekte. Durch die anhaltende Wirtschaftskrise verschärft sich das Problem vielerorts noch, da Einnahmen aus der Gewerbesteuer sinken. Auch haben viele Kommunen in den wirtschaftlich guten Jahren zu wenig auf solide Haushalte geachtet, wodurch die politische Handlungsfähigkeit vielerorts weiter eingeschränkt wird.

Daraus gilt es zu lernen: Schulden eröffnen nur kurzfristig neue Spielräume, ziehen aber unweigerlich Zinslasten nach sich, die die mittel- und langfristige Handlungsfähigkeit einschränken.

Die aktuellen Schwierigkeiten in den kommunalen Haushalten müssen deshalb mit einer klaren Aufgabenkritik beantwortet werden. Wofür ist eine Kommune zuständig – und wofür nicht?

Ziel sollte es sein, dauerhaft kommunale Haushalte ohne neue Schulden aufzustellen. In Kommunen mit defizitären Etats sollten die Kommunalparlamente in ihren Hauptsatzungen das Ziel festschreiben, dass ihre Haushalte spätestens ab 2030 grundsätzlich ohne Netto-neuverschuldung auszugleichen sind. Darüber hinaus müssen sie einen verbindlichen Abbaupfad für bestehende Defizite vorgeben, damit sie mittelfristig Handlungsfähigkeit zurück-erlangen.

1.2. Keine Schulden für teure Tarifabschlüsse machen

Der im Frühjahr 2025 abgeschlossene Tarifabschluss für Bund und Kommunen kostet nach Berechnungen des Instituts der Deutschen Wirtschaft allein die Kommunen bundesweit über 10 Milliarden Euro pro Jahr. Geld, das für Investitionen nicht zur Verfügung steht. Gleichzeitig werden Länder und Kommunen mit rund 8,3 Milliarden Euro pro Jahr von dem Sondervermögen des Bundes für Investitionen in Infrastruktur profitieren. Diese Mittel müssen aber zwingend für zusätzliche, echte Investitionen genutzt werden. Sie müssen zur Absicherung der Zukunft verwendet und nicht zur Sicherung der Gegenwart missbraucht werden. Keinesfalls dürfen diese kreditfinanzierten Bundesmittel in den Kommunen zur Deckung der steigenden Personalkosten, zum Stopfen allgemeiner Haushaltslöcher oder zur Finanzierung ohnehin geplanter Investitionen verwendet werden. Stattdessen ist auch und gerade in den Kommunen darauf zu achten, dass die Infrastrukturmittel tatsächlich als zusätzliche Investitionen in echte Infrastruktur verwendet und nicht zweckentfremdet werden.

1.3. Freiwillige Leistungen begrenzen und Fokus auf das Wesentliche legen

Haushaltskonsolidierung und mehr Investitionen sind in Zeiten knapper Kassen nur schwer miteinander vereinbar, bilden aber die Basis für eine bessere Zukunft. Viele Kommunen erbringen schon heute kaum mehr freiwillige Leistungen, leisten sich aber teure Verwaltungsstrukturen oder unnötige PR-Kampagnen. Beispielhaft sei hier die Stadt Frankfurt genannt, die zum Jahreswechsel 2025 mit einer großen Plakatkampagne ein „sauberes Jahr 2025“ wünschte. Auch leistet sich Frankfurt unter einer Bürgermeisterin für Diversität, Antidiskriminierung und gesellschaftlichen Zusammenhalt sowohl eine Stabstelle für Antidiskriminierung als auch ein Amt für multikulturelle Angelegenheiten, das sich ebenfalls mit Antidiskriminierung befasst, während die kommunale Ausländerbehörde der Sozialdezernentin untersteht. Hier sowie in allen übrigen hessischen Kommunen sollte die Verwaltung auf Doppelstrukturen überprüft und eine grundlegende Überprüfung der Effizienz der Aufgabenerfüllung vorgenommen werden. Eine sozialverträgliche Reduzierung der Beschäftigtenzahl darf kein Tabu sein.

1.4. Gewerbesteuer nicht erhöhen, eher senken

Läuft die Wirtschaft, macht sich das über die Gewerbesteuer sofort in den kommunalen Kassen bemerkbar – und umgekehrt. Deshalb ist die Erhöhung der Gewerbesteuer zum Stopfen von Haushaltslöchern eine gefährliche Scheinlösung. Denn hohe Steuern verlangsamen Erholung und Wachstum der Unternehmen vor Ort und machen Investitionen unattraktiv. Ein Teufelskreis aus immer höheren Steuern und immer schwächerer Wirtschaft droht. Besser ist es, die Hebesätze für die Gewerbesteuer nicht zu erhöhen, sondern nach Möglichkeit sogar zu senken, damit die Wirtschaft sich schnell erholt und die Steuereinnahmen durch Wirtschaftswachstum, Investitionen und mehr Beschäftigung dauerhaft steigen.

1.5. Keine neuen Steuern und Abgaben einführen

Zusätzliche Belastungen von Betrieben durch neue oder höhere Steuern, Umlagen und Gebühren sollten die Kommunen grundsätzlich vermeiden. Eine Bettensteuer oder Tourismusabgabe zu Lasten der Hotellerie und Gastronomie ist abzulehnen. Auch die vielerorts diskutierte Einführung einer kommunalen Verpackungssteuer schadet mehr, als sie nutzt: Der Einzelhandel wird durch zusätzliche Kosten und viel unnötige Bürokratie weiter geschwächt und die Innenstädte verlieren durch Wettbewerbsverzerrungen an Attraktivität.

1.6. Auf Grundsteuer C („Baulandsteuer“) verzichten

Ungeachtet der Möglichkeit, sollten die Kommunen auf die Erhebung der Grundsteuer C verzichten. Die Baulandsteuer wurde 1961 kurzzeitig erhoben und aufgrund von Zweifeln an ihrer verfassungsrechtlichen Zulässigkeit, ihrer geringen fiskalischen Bedeutung und aufgrund politischer Wertungswidersprüche aufgehoben. Damals wie heute bestand vielerorts ein Mangel an Bauland. 1961 mussten vor allem finanzschwache Eigentümer aufgrund der Einführung der Grundsteuer C ihre Grundstücke verkaufen, während finanzstärkere Privatpersonen und Unternehmen profitierten. Das führte im Ergebnis zum Gegenteil der beabsichtigten Reaktion: Grundstücksspekulationen erlebten einen unerwünschten Boom und die

Marktkonzentration nahm zu. Als Folge wurde die Grundsteuer C nach nur zwei Jahren wieder abgeschafft. Sollten Kommunen die Grundsteuer C dennoch einführen, sollte beachtet werden, dass Bauprojekte durch langwierige Genehmigungsverfahren, Finanzierungshemmnisse oder knappe Kapazitäten in der Bauwirtschaft mehrere Jahre Zeit in Anspruch nehmen können. Aufgrund der Wohnungsbaukrise ist es auch möglich, dass sich Grundstücke über längere Zeit nicht nutzungsgerecht vermarkten lassen könnten. Eine mehrjährige Übergangsfrist nach Einführung der Grundsteuer C beziehungsweise nach Ausweisung als Bauland wäre deswegen unbedingt erforderlich.

1.7. Investitionsquote erhöhen

Die Kommunen unterhalten den größten Teil der wirtschaftsnahen öffentlichen Infrastruktur und stemmen den größten Anteil an öffentlichen Investitionen – vor Bund und Ländern. An den auf Bundesebene beschlossenen Sondervermögen für Infrastruktur sieht man, wie teuer der in den letzten Jahren aufgelaufene Investitionsstau ist. Deshalb müssen die Kommunen ihr Sachvermögen – und insbesondere die wirtschaftsnahe Infrastruktur – künftig besser erhalten. Die kommunalen Investitionen müssen mindestens so hoch sein wie der Werteverzehr durch Abnutzung des Sachvermögens (Abschreibungen). Anderenfalls ergibt sich eine negative Nettoinvestitionsquote und es entsteht ein Investitionsstau, der mittel- und langfristig zu immer weniger kommunalem Handlungsspielraum führt und dem Wirtschaftsstandort nachhaltig schadet.

1.8. Sachvermögensberichte erstellen

Jede Kommune sollte regelmäßig einen Sachvermögensbericht erstellen, der den Stand und die Änderungen des Wertes ihres Sachvermögens sowie die laufenden Investitionen und Abschreibungen transparent und nachvollziehbar dokumentiert.

1.9. Keine derivativen Finanzinstrumente nutzen

Die Kommunalparlamente müssen sicherstellen, dass ihre Kämmerer keine derivativen Finanzinstrumente einsetzen. Kommunen dürfen kein Steuergeld für Prämien von Zins- oder Währungsgeschäften einsetzen, da sie nicht zur Spekulation berechtigt sind. Auch bei Geschäften, die als „Absicherung“ aktueller Zinssätze begründet werden, handelt es sich um Spekulation. Nicht allein die teure Fehlspekulation einzelner Städte begründet ein Verbot des Einsatzes derivativer Finanzgeschäfte in Kommunen, sondern die Tatsache, dass es den Kommunen nicht gelingen kann, durch Null-Summen-Geschäfte systematische Vorteile am Kapitalmarkt zu erzielen. Deshalb sind die Prämienzahlungen der Kommunen für Derivate eine Verschwendung von Steuergeldern und abzulehnen.

2. Arbeit

Langzeitarbeitslose in Arbeit bringen, Fachkräftezuwanderung beschleunigen

2.1. Kommunen: Schlüsselstellung bei Bürgergeld und Fachkräftezuwanderung

Bei der Unterstützung von Bürgergeldbeziehern und Vermittlung in Arbeit wirken die Kommunen in den Jobcentern entscheidend mit. Dabei arbeiten 10 Landkreise und kreisfreie Städte in Hessen mit den Arbeitsagenturen zusammen (Darmstadt, Frankfurt, Landkreis Gießen, Kassel, Landkreis Kassel, Landkreis Limburg-Weilburg, Schwalm-Eder-Kreis, Landkreis Waldeck-Frankenberg, Werra-Meißner-Kreis, Wetteraukreis). Dagegen erbringen 16 Kommunen sämtliche Geldleistungen und Fördermaßnahmen als sog. Optionskommunen (zugelassene kommunale Träger) allein: Bergstraße, Darmstadt-Dieburg, Fulda, Groß-Gerau, Hersfeld-Rotenburg, Hochtaunus, Lahn-Dill, Main-Kinzig, Main-Taunus, Marburg-Biedenkopf, Odenwald, Offenbach Stadt und Landkreis, Rheingau-Taunus, Vogelsberg, Wiesbaden. Die Verbesserung der Ergebnisse der Jobcenter ist eine Daueraufgabe, ebenso wie die zügigere Bearbeitung der Fachkräftezuwanderung durch die 31 hessischen Ausländerbehörden.

2.2. Optionskommunen: „Aufstocker“ in Vollzeitarbeit vermitteln

Rund 54.000 Arbeitnehmer in Hessen beziehen ergänzendes Bürgergeld (sog. Aufstocker). Fast 90 Prozent von ihnen arbeiten allerdings nur in Teilzeit. Weitere rund 4.000 Bürgergeld-bezieher arbeiten in einer selbstständigen Tätigkeit, mit der sie jedoch ihren Lebensunterhalt nicht vollständig bestreiten können. Die Jobcenter müssen alle, die für Vollzeitarbeit in Frage kommen, in eine Vollzeit- oder vollzeitahe Tätigkeit vermitteln. Neben regelmäßigen Kontakten müssen die Fallmanager der Arbeitsagenturen hierzu konsequent Nachweise von Eigenbemühungen verlangen und Arbeitsangebote machen.

2.3. Optionskommunen: Große Familien in den Fokus nehmen

Über 8 Prozent der Bürgergeld-Bedarfsgemeinschaften in Hessen sind Familien mit 3 und mehr Kindern. Kein anderes Bundesland hat einen höheren Anteil. Von diesen rund 12.200 größeren Familien arbeitet in rund 6.600 Familien niemand, also in mehr als Hälfte der Fälle. Der dauerhafte Leistungsbezug ohne Arbeit darf für niemanden ein normales Lebensmodell sein. Vielmehr sollten Kinder in ihren Familien Vorbilder für Erwerbsarbeit erleben. Deshalb müssen die Jobcenter gezielt immer mindestens einen Erwachsenen aus Bedarfsgemeinschaften mit Kindern in Arbeit oder eine Maßnahme vermitteln. In besonderem Maße gilt dies für Großfamilien.

2.4. Optionskommunen: Gesundheit als zentrales Thema erkennen

Viele Langzeitarbeitslose haben gesundheitliche Einschränkungen. Hierauf müssen Jobcenter achten, zusammen mit Krankenkassen und Rentenversicherung einen evtl. Rehabilitationsbedarf erkennen und erforderliche Maßnahmen der beruflichen und medizinischen

Rehabilitation umsetzen. Ziel ist, die möglichst volle Arbeitsfähigkeit wieder herzustellen. Das Jobcenter muss die „Gemeinsame Empfehlung Reha-Prozess“ der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation beachten.

2.5. Optionskommunen: Öffentliche Beschäftigung nur im Ausnahmefall

Befristete Arbeitsgelegenheiten können u. a. zur Heranführung an Beschäftigung und vor allem zur Prüfung der Arbeitsfähigkeit und -willigkeit sinnvoll eingesetzt werden, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass keine echte Beschäftigung verdrängt wird. Das Jobcenter darf zusätzlich zum Bürgergeld nur einen tatsächlichen Mehraufwand entschädigen, keinesfalls aber einen versteckten Lohn zahlen. Regelmäßig ist eine Stellungnahme der Sozialpartner einzuholen (§ 16i Abs. 9 SGB II), für die das Jobcenter die Faktengrundlage schaffen muss.

2.6. Jobcenter-Beiräte: Größe muss arbeitsfähig bleiben

Landkreise und kreisfreie Städte sowie Arbeitsagenturen müssen dafür sorgen, dass die Zahl der Mitglieder im Beirat des Jobcenters (§ 18d SGB II) so gewählt wird, dass dieser arbeitsfähig bleibt. Idealerweise sollte der Beirat nicht mehr als 12 Mitglieder haben – ebenso wie die Verwaltungsausschüsse der Arbeitsagenturen. Die Sozialpartner DGB und VhU sollten, wie in den Verwaltungsausschüssen auch, in den Beiräten paritätisch das Vorschlagsrecht für die Mehrheit der Mitglieder bekommen.

2.7. Optionskommunen: Mehr Transparenz, Leistungsfähigkeit prüfen

Ein verständlicher und mit einheitlichen Kriterien erstellter Jahresbericht der Jobcenter sollte deren Leistung für alle Bürger vergleichbar machen: Welches Geld setzen die Jobcenter für welche Maßnahmen und mit welchem Erfolg ein. Die Jobcenter werden so motiviert, ihre Leistungen weiter zu steigern und die Arbeitsvermittlung zu verbessern. Auch der sog. Personalausstattungs-Betreuungsschlüssel muss offengelegt werden, ebenso wie die Zielvereinbarungen der Kommunen mit dem Hessischen Sozialministerium. So sollen Anreize für mehr Effizienz entstehen. Die kommunalen Jobcenter sollten ein Konzept für die überregionale und die regionale Arbeitsvermittlung vorhalten. Bei dauerhaft weniger erfolgreich arbeitenden zugelassenen kommunalen Trägern, bei denen auch mit Unterstützung des Sozialministeriums keine Verbesserung eintritt, muss das Bundesministerium für Arbeit und Soziales den Widerruf der Zulassung prüfen. Denn seine innere Berechtigung erfährt das Optionsmodell nur dadurch, dass es bessere Leistungen erbringt.

2.8. Optionskommunen: Stärker mit Arbeitsagenturen kooperieren

Mit der Dreifach-Organisations-Struktur aus Arbeitsagenturen, gemeinsamen Jobcentern und kommunalen Jobcentern gibt es mehrere Ansprechpartner für Arbeitgeber bei der Arbeitnehmersuche und Schnittstellen beim Übergang von Leistungsbeziehern zwischen den Behörden. Auch Jugendliche müssen sich für die Ausbildungsplatzsuche je nachdem ob sie Bürgergeld beziehen oder nicht entweder an das Jobcenter oder die Arbeitsagentur wenden. 20 Jahre nach der letzten großen Arbeitsmarktreform muss diese Struktur insgesamt

auf den Prüfstand gestellt werden. Wo immer es geht, sollten Jobcenter und Arbeitsagentur räumlich zusammenziehen sowie ihre Fördermaßnahmen abstimmen, gemeinsame Jugendberufsagenturen und einen gemeinsamen Arbeitgeber-Service einrichten.

2.9. Ausländerbehörden: Fachkräftezuwanderungs-Verfahren beschleunigen

Für Arbeitgeber und zuwanderungswillige Arbeitskräfte sind bei vielen Ausländerbehörden die Wartezeiten zu lang und die Erreichbarkeit zu schlecht. Damit die hessische Wirtschaft im Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte nicht weiterhin das Nachsehen hat, müssen die für die Ausländerbehörden zuständigen Kommunen die Verfahren jetzt umgehend erheblich beschleunigen und effizienter gestalten. So sollten in überlasteten Ausländerämtern Mitarbeiter ausschließlich zur Bearbeitung von Fachkräfteverfahren abgestellt werden. Außerdem sollten Ausländerbehörden an einem Tag in der Woche ausschließlich Termine für Erwerbsmigranten anbieten sowie entscheidungsreife Anträge priorisieren. Um unnötige Verzögerungen beim Berufseinstieg zu vermeiden, sollten alle hessischen Ausländerbehörden bei Aufenthaltstiteln zur Ausbildung die Möglichkeit zur Beschäftigung im Ausbildungsberuf nach erfolgter Prüfung bereits vorab erlauben. Analog sollte auch nach erfolgreichem Abschluss des Studiums im Inland die Möglichkeit zu einer qualifizierten Beschäftigung vorab erlaubt werden.

Unbeschadet dieser nötigen Sofort-Maßnahmen in den 31 kommunalen Ausländerbehörden sollte die Fachkräftezuwanderung auf Landes- oder noch besser auf Bundesebene zentralisiert werden. So könnte größere fachliche Spezialisierung, mehr Rechtssicherheit und Einheitlichkeit bei ausländerrechtlichen Entscheidungen sowie eine bessere Information und Weiterbildung von spezialisierten Mitarbeitern erreicht werden.

3. Soziales

Wirtschaftliche Sozialleistungen, Gesundheitsstrukturen anpacken

3.1. Landkreise und Städte: Wichtige Gestalter für Gesundheit und Soziales

Die Kommunen erbringen zahlreiche Sozialleistungen als staatliche Pflichtaufgabe, deren Finanzierung einen immer größeren Anteil am kommunalen Haushalt ausmacht. Da die Kommunen für die von Bund und Land übertragenen Pflichtaufgaben finanziell nicht ausreichend ausgestattet sind, leiden oft andere Aufgaben der Kommunen, etwa Investitionen in Straßen oder Schulen.

Zusätzlich verteuern sich Sozialleistungen immer mehr, weil die Leistungsträger und Aufsichtsbehörden, immer höhere Anforderungen stellen, die aber oft nur den bürokratischen Aufwand steigern, ohne dass diese zu einer Verbesserung der Leistungen für die Betroffenen führt. Durch effiziente Verwaltungsstrukturen und Abbau von überkomplexen Anforderungen könnte eine deutliche Kostendämpfung erreicht werden. So hat der LWV beispielsweise über 150 Stellen neu geschaffen, um die Bedarfsermittlung umzusetzen. Diese nimmt zurzeit bis zu 12 Stunden pro Fall in Anspruch, weil das vom LWV entwickelte Instrument überkomplex ist. Die Kommunen sollten Effizienz und Wirtschaftlichkeit von Sozialleistungen fortlaufend überprüfen und möglichst verbessern. Dementsprechend sollten die Kommunen auch ihren Einfluss beim Landeswohlfahrtsverband Hessen als Träger der überörtlichen Sozialhilfe geltend machen, den sie über eine Umlage finanzieren. Darüber hinaus sind die Kommunen ein wichtiger Gestalter der Gesundheitsversorgung vor Ort, für die sich im Zuge der anstehenden Krankenhausreform neue Chancen auftun.

3.2. Kommunale Krankenhäuser: Keine Rundum-Versorgung um jeden Preis

Viele kommunale Krankenhäuser bieten ein zu breites Behandlungsspektrum an und sind gleichzeitig seit Jahren defizitär. Teuer, fragwürdig und wettbewerbsverzerrend ist die mittlerweile gängige Praxis, dass Städte, Kreise und andere öffentliche Krankenhaussträger ihre Häuser bei finanzieller Schieflage mit Steuergeld und Krediten stützen. Stattdessen ist eine durchgreifende Krankenhausreform nötiger denn je. Damit könnten die Patienten noch besser versorgt sowie knappes Geld und Personal effizienter eingesetzt werden. Denn höhere Fallzahlen in einem Haus steigern durch eine größere Routine auch die Versorgungsqualität, wie auch der Landesrechnungshof in seinem 2. Klinikbericht 2024 feststellte.

Landräte und Oberbürgermeister müssen die Umgestaltung der Gesundheitsversorgung unterstützen, indem sie bei den Bürgern für die Vorteile einer gut geplanten Krankenhauslandschaft werben und anerkennen, dass gute Gesundheitsversorgung auch über Kreis- und auch Landesgrenzen hinweg geplant werden muss. Leitlinie ist nicht eine Rundum-Versorgung vor Ort um jeden Preis, sondern eine hohe Behandlungsqualität in zumutbarer Entfernung.

Neben einer wohnortnahen Grundversorgung braucht es spezialisierte Zentren für komplizierte Eingriffe. Landkreise und kreisfreie Städte müssen deshalb für ihre Krankenhäuser prüfen, ob sie die vorgeschriebenen Operations-Mindestzahlen erfüllen – etwa an Kniegelenken, Speiseröhren und Bauchspeicheldrüsen oder bei Transplantationen von Nieren und Lebern. Gegebenenfalls muss eine Abteilung schließen – zum Wohl der Patienten, die andernorts besser behandelt werden können. Die Kommunen sollten mit den Gesundheitsakteuren der Region und über die Kreisgrenzen hinaus Kooperationsmöglichkeiten ausloten.

3.3. Rettungsleitstellen: Wirtschaftlich aufstellen, Krankenkassen beteiligen

Das Rettungswesen umfasst in Hessen ca. 270 Rettungswachen, ca. 85 Notarztssysteme und 26 Leitstellen. Bezahlt wird es von den Krankenkassen. Träger sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Diese sollten bei der Organisation verstärkt das Wirtschaftlichkeitsgebot durchsetzen. Dies ist möglich, ohne die Qualität der Rettungsdienstleistungen zu beeinträchtigen. Hierfür sollen die Landkreise und kreisfreien Städte Rettungsdienstleistungen öffentlich ausschreiben. Weiterhin sollten sie die Krankenkassen – die den Einsatz von Personal und Fahrzeugen finanzieren – bei Organisationsentscheidungen beteiligen – etwa, ob Notfallversorgung und Krankentransport getrennt oder als Einheit organisiert werden.

3.4. Eingliederungshilfe: Größte kommunale Sozialleistung effizient erbringen

Die Kosten für die Rehabilitationsleistung Eingliederungshilfe für über 65.000 Menschen sind in Hessen stark gestiegen auf zuletzt über 2 Milliarden Euro (2023). Gleichzeitig haben die Träger der Eingliederungshilfe (Landeswohlfahrtsverband und Kommunen) überproportional viel Personal aufgebaut, ohne dass für die auf die Unterstützung angewiesenen Menschen mit Behinderung eine spürbare Verbesserung der Leistungen oder der Abläufe erkennbar war.

Insbesondere die Instrumente zur Bedarfsermittlung sind überbürokratisch und noch nicht einmal hessenweit einheitlich. Viel Zeit, Energie und letztlich Geld wird in einer überbordenden Verwaltung verbrannt, ohne dass dadurch bei den Menschen mit Behinderung ein Nutzen ankommt. Hier besteht ein hoher Bedarf an Digitalisierung und Nutzung von KI-gestützten Prozessen, um die Abläufe effektiver zu gestalten und insbesondere in den Schnittstellen mehrerer Kostenträger effizient umzusetzen. Auch die digitalen Schnittstellen zu den Verwaltungsprogrammen der Leistungserbringer sind nicht gut ausgebaut. Wichtige Daten zur Leistungsplanung müssen händisch bei den Leistungserbringern eingetragen und dort berechnet werden, weil diese nicht über einen einfachen digitalen Weg zur Verfügung gestellt werden. Auch die Rückübermittlung von Daten der Leistungserbringer, beispielsweise im Rahmen der Dokumentation, sind nicht aus der eigenen Software mit einer geeigneten Schnittstelle möglich.

Verkürzt werden müssen auch die Verhandlungen über neue Vergütungen, die vielfach weit über sechs Monate dauern. Damit wird zum einen die wirtschaftliche Existenz von Unternehmen gefährdet, zum anderen werden aber auch die dringend notwendigen innovativen Leistungsangebote übermäßig erschwert.

Landkreise, kreisfreie Städte und LWV müssen darüber hinaus sicherstellen, dass ihre Mitarbeiter die Gemeinsamen Empfehlungen der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (BAR) für die Zusammenarbeit mit anderen Behörden beachten. Denn oft sind für Menschen mit Behinderung gleichzeitig weitere Reha-Träger zuständig, etwa Arbeitsagentur, gesetzliche Kranken- oder Rentenversicherung. Nur mit einem abgestimmten Vorgehen können die erforderlichen Leistungen dann zeitnah, wirksam und wirtschaftlich erbracht werden.

3.5. Werkstätten für Menschen mit Behinderungen: Fokus erster Arbeitsmarkt

Werkstätten für behinderte Menschen sind ein wichtiger Baustein, um die Teilhabe in einem geschützten Bereich zu ermöglichen. Werkstattbeschäftigung muss aber als Ausnahme auf diejenigen beschränkt bleiben, die ohne diesen geschützten Bereich von Arbeit ausgeschlossen wären. Zu hinterfragen ist deshalb, warum in einem seit vielen Jahren wachsenden Arbeitsmarkt in Hessen (2006: 2,1 Mio. sozialversicherte Beschäftigte; 2024: 2,7 Mio.) auch die Zahl der Werkstattplätze von rund 15.500 auf rund 20.100 zugenommen hat. Die Träger der Eingliederungshilfe müssen deshalb beim Übergang von Schulabgängern in den Beruf noch konsequenter alle Möglichkeiten Richtung allgemeiner Arbeitsmarkt mit Unterstützungsmaßnahmen ausloten.

3.6. Jugendämter und Jobcenter: mehr Unterhaltsvorschuss zurückholen

Die Jugendämter in Hessen müssen beim Rückgriff gegenüber säumigen Unterhaltspflichtigen viel erfolgreicher werden. Mit einer Rückgriffquote von nur 15 Prozent (2024) liegt Hessen unter dem Bundesdurchschnitt und hinter sämtlichen Nachbar-Bundesländern. Alle 33 kommunalen Jugendämter in Hessen müssen ihre Anstrengungen intensivieren, damit die Rechnung der Steuerzahler in Kommunen, Land und Bund für säumige Unterhaltspflichtige kleiner wird.

Erfolge sind dringend: Die Zahl der Kinder mit Unterhaltsvorschuss hat sich seit 2016 hessenweit auf rund 56.000 mehr als verdoppelt, die Ausgaben auf rund 185 Millionen Euro mehr als verdreifacht (2023). Die Kosten für den Unterhaltsvorschuss tragen der Bund zu 40 Prozent, Land und Kommunen zu je 30 Prozent.

Für größere Erfolge beim Rückgriff müssen die Jugendämter mit den (kommunalen) Jobcentern besser kooperieren, die unterhaltspflichtige Bürgergeld-Empfänger dann verstärkt in Arbeit vermitteln sollten. Denn häufig scheitert der Rückgriff der Jugendämter beim Unter-

haltsverpflichteten an zu geringem Einkommen – unter anderem, weil ein bisher unbekannter Teil der Unterhaltsverpflichteten selbst Arbeitslosengeld II bezieht.

Die Jugendämter sind angesiedelt bei den Städten Bad Homburg, Darmstadt, Frankfurt, Fulda, Gießen, Hanau, Kassel, Marburg, Offenbach, Rüsselsheim, Wetzlar und Wiesbaden sowie bei den 21 Landkreisen.



4. Frühkindliche Bildung

Betreuungssicherheit gewährleisten

4.1. Angebot an Betreuungsplätzen ausbauen

Nur mit ausreichend Plätzen und flexiblen Öffnungszeiten können Familie und Beruf gut vereinbart und die sichere Verfügbarkeit von Arbeits- und Fachkräften für die hessische Wirtschaft sichergestellt werden. In Hessen fehlen über 41.000 Kita-Plätze, um den geltenden Rechtsanspruch auf eine Kita-Betreuung erfüllen zu können. Das Betreuungsangebot muss daher zügig erweitert werden. Darüber hinaus müssen auch zu Randzeiten und in Schulferien Betreuungsangebote ermöglicht werden.

4.2. Qualität der Kinderbetreuung vor Beitragsfreiheit priorisieren

Ausgaben für frühkindliche Bildung und Kinderbetreuung sind Zukunftsinvestitionen. Volkswirtschaftlich zahlen sich frühe Bildungsinvestitionen deutlich stärker aus als spätere Bildungsinvestitionen (Heckman Curve). Gleichzeitig stellt ein hochwertiges Angebot mit hoher Flexibilität in den Betreuungsmodellen einen positiven Standortfaktor für Arbeits- und Fachkräfte dar. Wichtig ist hierbei jedoch die Sicherheit der Betreuung. Solange es nicht genug Kita-Plätze gibt, muss gelten „Quantität und Qualität vor Beitragsfreiheit“ – Es hilft nicht, wenn Mittel in Kostenfreiheit investiert werden und die Mittel deshalb nicht mehr für einen Kita-Platz für jedes Kind reichen.

Die Betreuungssicherheit ist regelmäßig auch deshalb nicht sichergestellt, weil in den Einrichtungen Personal fehlt. Schließungstage wegen Krankheit sind keine Seltenheit. Die von kommunalen Trägern betriebenen Kitas müssen daher alle Register zur Fachkräftesicherung ziehen: Ältere Fachkräfte länger im Beruf halten, Teilzeitkräfte zu Mehrarbeit motivieren und gezielt Fachkräfte aus dem Ausland rekrutieren. Zudem sollten pädagogische Fachkräfte von Verwaltungsaufgaben entlastet werden, damit sie sich auf ihre pädagogischen Kernaufgaben und auf die Qualität der Betreuung konzentrieren können.

4.3. Betriebliche Kinderbetreuung fördern und entbürokratisieren

Die Bildung, Erziehung und Betreuung in Kindertageseinrichtungen ist gemäß § 22 SGB VIII grundsätzlich zunächst ein gesellschaftlicher Auftrag. Er ist von Trägern der Jugendhilfe zu erbringen. Aufgrund der mangelnden Betreuungssicherheit und der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Vereinbarkeit von Beruf und Familie versuchen zahlreiche hessische Unternehmen, ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – mit sehr unterschiedlichen Ansätzen – bei der Kinderbetreuung zu unterstützen.

Unternehmen, die ergänzend zur öffentlichen Versorgung eigene Betreuungsplätze anbieten (möchten), müssen hierbei stärker unterstützt werden. Es braucht eine trägerspezifisch neutrale öffentliche Förderung solcher betrieblichen Kitas. Außerdem müssen bürokratische Hürden abgebaut werden: Derzeit sehen sich Unternehmen diesbezüglich mit vielfältigen rechtlichen Auflagen (z. B. Raumvorschriften) konfrontiert, was ein großes Hindernis darstellt.

5. Schulen und Hochschulen

Bildungssystem weiterentwickeln und stärker vernetzen

5.1. Auf datenbasiertes kommunales Bildungsmanagement setzen

Zur Stärkung von Bildungschancen und um Bildungsausgaben bedarfsgerecht zu planen und zukunftsfähige Lösungen schaffen zu können, muss auf ein datenbasiertes kommunales Bildungsmanagement gesetzt werden. Es ermöglicht, Daten über alle relevanten Faktoren der Bildungslandschaft vor Ort zu sammeln und verständlich aufzubereiten. So können politische Entscheidungen auf Basis konkreter Bedarfe vorbereitet und vorhandene Budgets effizient eingesetzt sowie Doppelstrukturen vermieden werden. Die an der „Transferinitiative Kommunales Bildungsmanagement“ beteiligten Kommunen verfügen bereits über gute Ansätze, an denen sich weitere Kommunen orientieren sollten.

5.2. Ganztagsbetreuung bedarfsbezogen ausbauen

Eine funktionierende Ganztagsbetreuung ist ein zentraler Baustein für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und trägt maßgeblich zur Chancengleichheit bei. Der geltende Rechtsanspruch auf ganztägige Betreuung von Kindern im Grundschulalter ist aus Sicht der hessischen Wirtschaft sinnvoll, allerdings besteht die Sorge, dass dieser Rechtsanspruch nicht flächendeckend realisierbar sein wird. Entscheidend ist, dass die Kommunen die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur tätigen und qualitativ hochwertige Bildungs- und Betreuungsangebote sowie den Rechtsanspruch bedarfsbezogen sicherstellen.

5.3. Berufliche Orientierung fest im Ganztag verorten

Ganztagsbetreuung bietet eine hervorragende Möglichkeit, die berufliche Orientierung und die Grundkompetenzen der Schülerinnen und Schüler zu stärken. Konzeptionell müssen entsprechende Ansätze im Rahmen der Umsetzung des Rechtsanspruches auf Ganztagsbetreuung im Grundschulalter daher mitberücksichtigt werden. Insbesondere gilt es, Kooperationen mit Vereinen, freien Trägern und der Wirtschaft noch stärker im Ganztag zu etablieren, um gute strukturelle Ansätze für die berufliche Orientierung zu schaffen.

5.4. Übergangsbereich Schule-Beruf reduzieren

Im Übergangsbereich Schule-Beruf ist in Hessen mit rund 17.000 Personen ein hoher Anteil junger Menschen zu verzeichnen. Gemessen an allen Anfängern nach Schulabschluss liegt er bei 17 Prozent. In ländlicheren Regionen liegt er dabei tendenziell höher als in den Städten. Hier gilt es, die Ursachen in den Blick zu nehmen. Die Beratung von Jugendlichen ohne sichere Anschlussperspektive muss bereits in Schulen bzw. durch Schulsozialarbeit und Berufsberatung der Agenturen für Arbeit ansetzen. Die Schulträger sollten einen besonderen Fokus hierauf legen und bestehende Beratungsstrukturen noch stärker auf diese Zielgruppe ausrichten.

5.5. Lokale Kooperationen und dezentrale Konzepte stärken

Kommunen müssen verstärkt Bildungs Kooperationen und Beteiligungsprozesse im Sozialraum fördern und ausbauen. Direkte Kooperationen von Schulen und Unternehmen – wie im Projekt „SchulePlus“ in Haiger – stärken die Region und fördern die berufliche Orientierung von Schülerinnen und Schülern. Außerdem wirken sie demokratiebildend, indem sie früh ein Verständnis für das Zusammenwirken unterschiedlicher Akteure und die Rolle von Unternehmertum in der Gesellschaft schaffen.

5.6. Schulen angemessen (baulich) modernisieren

Der bauliche Zustand vieler Schulen in Hessen ist bedenklich. Alleine in Frankfurt werden aktuell 30 Prozent der Schülerinnen und Schüler in Interimsbauten unterrichtet, über 100 Gebäude müssten erheblich saniert werden. An vielen hessischen Schulen findet bereits seit Jahren Unterricht in – teuer angemieteten – Containeranlagen statt. Neben dem baulichen Zustand vieler Schulen fehlt es vielerorts an nutzbaren schulischen Sportanlagen und -feldern. Dieser Zustand wirkt sich negativ auf den Bildungserfolg aus. Mit Blick auf Fachkräfte stellt er zudem einen erheblichen Standortnachteil dar. Die Ressourcen müssen fokussiert, Sanierung und Ausbau bestehender Schulen muss Priorität vor prestigeträchtigen Neubauten eingeräumt werden.

5.7. Berufsschulstandorte evaluieren und Infrastruktur modernisieren

Die derzeit 113 Berufsschulen in Hessen sind als Partner der dualen Ausbildung für ausbildende Unternehmen unverzichtbar. Die Zusammenarbeit funktioniert überwiegend gut, auch ist der Großteil der Berufsschulen angemessen ausgestattet. Einige Schulen sind baulich und in ihrer Ausstattung mittlerweile jedoch so veraltet, dass die Ausbildungsqualität leidet. Hier braucht es gezielte Investitionen, um moderne Lernbedingungen sicherzustellen. Neben der Sanierung von Schulgebäuden bedeutet dies auch Investitionen in digitale Infrastruktur, d. h. in eine zeitgemäße technische Ausstattung und in laufenden und professionellen IT-Support.

5.8. Zusammenarbeit zwischen Hochschulen und Kommunen verbessern

Hochschulen spielen eine Schlüsselrolle für die regionale Wirtschaft, da sie den nötigen akademisch qualifizierten Nachwuchs hervorbringen. Durch gezielte Kooperation von Hochschule, Wirtschaft und regionalen Akteuren wird die heimische Fachkräftesicherung unterstützt und Abwanderung von qualifizierten jungen Menschen in andere Regionen vermindert. Gleichzeitig stärken entsprechende Kooperationen die Zusammenarbeit im Bereich Forschung und Entwicklung und fördern Innovationen und Entrepreneurship.

Strategien zur Kooperation von lokalen Hochschulen mit lokalen Unternehmen sollten daher eine wesentliche Aufgabe kommunaler Wirtschaftsförderung bilden. Es gilt, kommunal eine gemeinsame nachhaltige Strategie für die Region zu entwickeln.

6. Wirtschaft

Private Investitionen am Heimatstandort erleichtern

6.1. Willkommenskultur für Unternehmen etablieren

Landkreise, Städte und Gemeinden sind immer nur so stark wie die regionale Wirtschaft. Während die ländlichen Regionen in Hessen in besonderem Maße von der Industrie leben, spielen in den urbanen Zentren insbesondere zunehmend Dienstleistungen eine große Rolle. Handel und Handwerk sind in Stadt und Land wesentlicher Baustein einer vielfältigen Wirtschaftsstruktur und hoher Lebensqualität. Diese Vielfalt in der Wirtschaftsstruktur macht Hessen zu einem so starken Land. Dem muss auch die regionale Wirtschaftsförderung Rechnung tragen und sich im Wettbewerb mit den umliegenden Kommunen um die Gunst von Investoren bemühen. Diesen Standortwettbewerb kann Kommunalpolitik stark beeinflussen, indem sie auf eine wirtschaftsfreundliche Grundhaltung in Ämtern hinwirkt und sich aktiv um ortsansässige wie auch neue Unternehmen bemüht.

Mit Beteiligung der lokalen Wirtschaft müssen Kriterien zur Bewertung der regionalen Attraktivität als Wirtschaftsstandort entwickelt werden. Wirtschaftsfördereinrichtungen von Städten und Landkreisen müssen regelmäßig auf ihre Effizienz und Wirksamkeit überprüft werden.

6.2. Attraktivität der Innenstädte erhalten

Das Wachstum im Onlinehandel, die Demographie und häufig auch undifferenzierte Verkehrspolitik gefährden viele Innenstädte. Der Handel mit etwa 200.000 Beschäftigten in Hessen braucht attraktive, erreichbare und sichere Ortskerne, Innenstädte und Stadtteilzentren. Dabei geht es nicht nur um attraktive Gestaltung und günstige Parkplätze. Der Erfolg des Handelsstandorts sowie der Hotellerie und Gastronomie hängt auch von der Erreichbarkeit der Zentren ab: Moderne Mobilitätskonzepte inkl. verkehrslenkender Maßnahmen wie Citylogistik sind nötig. Nachtanlieferungen sind zu erleichtern. Begrenzt auf 4 Tage pro Jahr sollten verkaufsoffene Sonntage möglichst unbürokratisch zugelassen werden. Attraktive Innenstädte bedürfen zudem der Investitionen in Sicherheit und Sauberkeit – nur so kann die Aufenthaltsdauer von Besuchern gesteigert werden. Den hohen Leerstandsquoten sollte mit einem aktiven Citymanagement und -marketing begegnet werden. Ziel muss es sein, Leerstände durch eine stärkere Zusammenarbeit mit Unternehmen nachhaltig zu reduzieren.

6.3. Regionale Kooperationen prüfen

So wertvoll der Wettbewerb zwischen Kommunen um Neuansiedlungen und bestehende Unternehmen ist, müssen Kommunalpolitiker immer auch abwägen, ob regionale Kooperationen die Standortattraktivität nicht erhöhen können. Interkommunaler Wettbewerb darf nicht dazu führen, dass Ansiedlungs- oder Erweiterungsprojekte am Streit der lokalen Akteure scheitern.

Hier kommt den drei großen regionalen Wirtschaftsfördereinrichtungen in Nordhessen, Mittelhessen und im Rhein-Main-Gebiet, die u.a. von Landkreisen und kreisfreien Städten getragen werden, eine Koordinierungsaufgabe zu. Diese drei großen regionalen Wirtschaftsfördereinrichtungen sollten finanziell gut aufgestellt sein, sie sollten gerade beim Werben um Großinvestoren eng untereinander und mit der Hessen Trade & Invest (HTAI) zusammenarbeiten. Es sollte auch geprüft werden, ob durch Kooperationen oder Zusammenschlüsse der kleineren lokalen Wirtschaftsfördereinrichtungen deren Leistungsfähigkeit verbessert werden kann.

6.4. Wirtschaftsförderung bereichsübergreifend organisieren

Die Förderung des lokalen Wirtschaftsstandorts sollte in den Kommunalverwaltungen bereichsübergreifend organisiert sein: Stadtentwicklung, öffentliche Auftragsvergabe, Arbeits- und Sozialpolitik, Wirtschaftsförderung und Genehmigungsbehörden müssen sich ergänzen und dabei stets die Anliegen der Unternehmen mitbedenken. Auch die Kooperation zwischen lokalen Hochschulen und Unternehmen sollte Teil einer kommunalen Wirtschaftsförderstrategie sein. Wo vorhanden sind erfolgreiche Messestandorte zu stärken – von großen Messen wie in Frankfurt bis zur spezialisierten Lederwarenfachmesse in Offenbach.

6.5. Bürokratie abbauen

Über 87 Prozent der Unternehmen in Hessen haben weniger als 10 Beschäftigte. Weitere 10 Prozent haben weniger als 50 Mitarbeiter. Ihre Inhaber „packen selbst mit an“. Sie erbringen Dienstleistungen oder sind in Büros, Fabrikationsräumen und Werkstätten tätig. Sie haben nicht die Mittel, Mitarbeiter zur Erfüllung bürokratischer Aufgaben einzustellen oder Dienstleister für Papierkram zu beschäftigen. Sie müssen sich in der Regel selbst um alles kümmern – meist in den frühen Morgen-, späten Abendstunden oder am Wochenende, damit noch Zeit für Kunden und Produkt bleibt. Staatliche und kommunale Stellen unterschätzen diesen Aufwand häufig, da sie meist keinen Überblick über die Summe der vielen kleinen Abfragen und Formulare haben, mit denen sich Unternehmer konfrontiert sehen. Laut KfW wenden im Mittelstand die Beschäftigten aber 7 Prozent ihrer Arbeitszeit für Bürokratie auf. „Bürokratie“ ist deshalb nicht allein ein Thema von EU-, Bundes- oder Landesebene. Auch auf kommunaler Ebene sind Legislative und Exekutive aufgefordert, alle administrativen Prozesse, Berichtspflichten und Abfragen auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen, alle Vorschriften zu streichen, die nicht zwingend erforderlich sind, Entscheidungswege zu verkürzen und die Verwaltungen aufzufordern, Prozesse drastisch zu vereinfachen.

6.6. Regionale Wirtschaft bei Auftragsvergabe nicht benachteiligen

Das Motto „Privat vor Staat“ liegt unserem gesamten Wirtschafts- und Gesellschaftsmodell zugrunde. Daran sollten sich auch Kommunen wieder stärker orientieren. Kommunale Abgeordnete, Bürgermeister, Beigeordnete etc. sollten stärker als bisher darauf achten, dass die Regelungen des Vergaberechts strikt eingehalten und Aufgaben nicht in kommunale Töchter verlagert werden, um die Pflicht zur Ausschreibung zu umgehen. Regionale Unternehmen

aus der Privatwirtschaft müssen eine faire Chance in öffentlichen Vergaben haben, weshalb Ausschreibungen in Fach- und Teillosten stets erwogen werden müssen. Die nach dem hessischen Vergabegesetz möglichen freihändigen und beschränkten Vergaben von Bauaufträgen sollten nach vorangehender Prüfung der Wirtschaftlichkeit genutzt werden, um den regionalen Standort zu stärken. Vergabefremden Kriterien in Ausschreibungen ist eine klare Absage zu erteilen.

6.7. Schwarzarbeit effektiv bekämpfen

Die kommunalen Behörden müssen mit Arbeitsverwaltung und Zoll die Schwarzarbeit bekämpfen. Denn sie entzieht den vielen legal tätigen Betrieben Aufträge und enthält Staat, Kommunen und Sozialversicherungen Steuern und Beiträge vor. Kommunalverwaltung und kommunale Mandatsträger sollten insbesondere bei öffentlichen Aufträgen streng darauf achten, dass keine Schwarzarbeit getätigt wird.

6.8. Unternehmen und Wirtschaftsorganisationen beteiligen

Ein starkes Netzwerk ist ein guter Boden für Wirtschaftswachstum. Je enger und frühzeitiger die Wirtschaft in kommunale Planungs- und Entscheidungsprozesse einbezogen wird, desto besser für den heimischen Wirtschaftsstandort. Die regionalen Organisationen der Wirtschaft wie Kammern, Verbände, Kreishandwerkerschaften oder Innungen sind Kompetenzträger, die durch institutionalisierte Dialoge noch besser zu Beteiligten gemacht werden müssen.

6.9. Den ländlichen Raum stärken

Kommunen im ländlichen Raum müssen alles daran setzen, Arbeitsplätze in Landwirtschaft, Handwerk, Industrie, Gewerbe sowie Dienstleistungen zu halten. Hierfür sind der zügige Breitbandausbau, das Schließen von Funklücken und bessere Verkehrsinfrastruktur Voraussetzungen. Die Wirtschaftsförderer ländlicher Kommunen sollten mit speziellen Vorteilen werben, wie der guten Flächenverfügbarkeit, niedrigeren Wohnkosten und einer oft attraktiveren natürlichen Umwelt.

Die Steigerung der Attraktivität des ländlichen Raums als Wirtschaftsstandort trägt auch dazu bei, den Zuzug in die Städte und Ballungsräume zu dämpfen und den dortigen Mangel an Wohnungen und gewerblichen Flächen zu mildern.

6.10. Tourismus als Wirtschaftsfaktor begreifen

Viele Städte und Gemeinden haben mit einer abwechslungsreichen Landschaft, mit Kulturdenkmälern und Sehenswürdigkeiten sowie mit attraktiven Wander- und Radwegen viele Ansatzpunkte für den Erhalt oder die Ausweitung erfolgreicher touristischer Angebote. Der Tourismus ist eine Chance für Wertschöpfung in der Region. Die Kommunalpolitiker sollten den Ausbau der touristischen Infrastruktur fördern und die Vermarktung ihrer Gemeinden als Wirtschaftsstandorte verbessern.

7. Digitalisierung

Chancen der Digitalisierung nutzen

7.1. E-Government vorantreiben

Unternehmen sind darauf angewiesen, dass Behörden leistungsfähig und effizient arbeiten. Mit durchschnittlich 200 Verwaltungskontakten im Jahr sind Unternehmen die Hauptnutzer der öffentlichen Verwaltung. Daher sind die Modernisierung und Digitalisierung der deutschen Verwaltung von entscheidender Bedeutung. Trotz klarer Fortschritte und Prozesse sind Verwaltungsverfahren nach wie vor zu häufig langwierig, umständlich und nur selten aus der Perspektive der Nutzer entworfen. Die Verwaltung muss durch Digitalisierung ihre Abläufe effizienter, transparenter und flexibler gestalten. Daher muss das Onlinezugangsgesetzes (OZG) endlich vollständig umgesetzt werden. Landräte und Bürgermeister sollten dies zur Chefsache machen und die kommunalen Parlamentarier trotz angespannter Haushaltslage die Voraussetzungen in ihren Etats dafür schaffen. Dies ist auch im Eigeninteresse der Verwaltung, die durch Digitalisierung Personalkosten senken, die Auswirkungen des zunehmenden Fachkräftemangels bewältigen und ihrer Daseinsfürsorge nachkommen kann.

Zentral ist dabei, dass erstens die Prozesse bei ihrer Digitalisierung überarbeitet werden und nicht der Status quo mit seiner überbordenden Bürokratie mit digitalen Hilfsmitteln fortgeführt wird. Zweitens müssen die Prozesse von „Ende zu Ende“ digitalisiert sein. Drittens sollte der Fokus auf bundesweit einheitliche Standards und Schnittstellen gelegt werden, sodass Verwaltungsverfahren in den verschiedenen Kommunen, Landkreisen und Bundesländern gleich ablaufen und miteinander kompatibel sind. Hierfür ist eine standardisierte Software notwendig. Insellösungen sind ineffizient und häufig teurer. Nur so kann das „Once-Only-Prinzip“ funktionieren. Zentraler Baustein hierfür ist ein funktionierendes und vollumfänglich nutzbares Organisationskonto. Die Integrität, Authentizität und Sicherheit von durch die Verwaltung gespeicherten Daten ist dabei essenziell. Datenschutz ist ein hohes Gut und im Interesse aller. Er muss aber pragmatisch und umsetzbar den Erfordernissen der heutigen Zeit entsprechen.

7.2. Glasfaser flächendeckend ausbauen

Leistungsfähige Telekommunikationsinfrastrukturen bilden die Basis für die Wirtschaft des 21. Jahrhunderts. Insbesondere Anwendungen und Produkte rund um das Internet der Dinge (IoT), autonome Fahrzeuge, Künstliche Intelligenz sowie das industrielle Metaverse erfordern leistungsfähige digitale Netze. Glasfasernetze bis zur Haustür (FTTH) sind flächendeckend auszubauen, da sie die höchsten Bandbreiten, die größte Zukunftssicherheit und symmetrische Datenraten bieten.

Im Sommer 2024 verfügten erst rund 27 Prozent der Haushalte in Hessen über einen Glasfaseranschluss. Das muss besser werden. Damit die Hessische Wirtschaft die Potenziale

der digitalen Transformation heben kann, muss daher der Glasfaserausbau insbesondere in Gewerbe- und Industriegebieten konsequent voran getrieben werden.

Die Landesregierung unterstützt Kommunen bei dem Ziel, auch im ländlichen Raum bis 2030 eine flächendeckende Versorgung mit Glasfasernetzen zu gewährleisten. Kommunen, in denen die Erschließung für private Technologieanbieter unattraktiv ist, sollten die Unterstützungsangebote der Glasfaser-Offensive des Landes nutzen, damit über individuelle Einzelvereinbarungen Versorgungslücken geschlossen werden.

7.3. Vollständige 5G und perspektivisch auch 6G Abdeckung ermöglichen

Zuverlässige und latenzarme Kommunikation ist unverzichtbar für eine Wirtschaft, die sich auf die digitale Zukunft ausrichtet. Dies ist bereits mit 5G und 5G-Advanced möglich, 6G erweitert perspektivisch die Potenziale von „Ultra Reliable and Low Latency Communication“ (URLLC) noch erheblich. Einsatzbereiche umfassen u.a. die Kommunikation in industriellen Umgebungen zur vollständigen Automatisierung, Steuerung und Bedienung.

Hessen hat in den letzten Jahren enorm aufgeholt, doch eine vollständige Abdeckung mit 5G ist nach wie vor nicht gegeben. Trotz hoher Haushaltsabdeckung gibt es in der Flächenversorgung weiterhin Nachholbedarf, insbesondere in ländlichen und topografisch schwierigen Regionen. Kommunen sollten aktiv Flächen für Mobilfunkanlagen bereitstellen und die Zusammenarbeit mit Netzbetreibern intensivieren. So gilt die Mitnutzung öffentlicher Liegenschaften und passiver Infrastrukturen als entscheidender Hebel, um den Ausbau von 5G und 6G zu beschleunigen und wirtschaftlich tragfähig zu gestalten. Es ist schwer nachvollziehbar, dass nach aktueller Rechtslage private Grundstückseigentümer eine Duldungspflicht für die Verlegung von Telekommunikationslinien haben (§ 134 TKG), während öffentliche Grundstücke weitgehend davon ausgenommen sind. Umso wichtiger ist es, dass sich Kommunen hier nicht verweigern.

7.4. Mit 5G-Campusnetzen innovative Unternehmen binden

Die Ausstattung von Industrie- und Gewerbegebieten mit kommunalen 5G-Campusnetzen sind eine gute Möglichkeit für Kommunen, attraktiv für Investitionen innovativer Industrie- und Dienstleistungsunternehmen zu werden. Sie ermöglichen Unternehmen den Einsatz modernster digitaler Technologien in einem geschützten Umfeld, da die Daten das Campusgelände nicht verlassen.

8. Flächen

Mehr Raum fürs Wirtschaften schaffen

8.1. Belangen der Wirtschaft ausreichend Gewicht geben

Die hessischen Kommunen sollen zugleich ein attraktiver und lebenswerter Wirtschaftsstandort bleiben. Dazu müssen Kommunen genügend Flächen für Industrie, Gewerbe, Handel, Logistik, Wasser-, Land- und Forstwirtschaft sowie Rohstoffgewinnung, aber auch für Verkehrswege, Breitbandnetze, Entsorgung und weitere wirtschaftsnahe Infrastruktur sowie für den Wohnungsbau für die Beschäftigten bereitstellen.

Überall in Hessen und ganz besonders im dicht besiedelten Ballungsraum Rhein-Main konkurrieren vielfältige Ansprüche innerhalb der Wirtschaft sowie zwischen Wirtschaft und der übrigen Gesellschaft um die nicht vermehrbaren Flächen. Gemeindevertreter müssen bei der schwierigen Abwägung der konkurrierenden Nutzungsansprüche an Flächen den Belangen der Wirtschaft genügend Gewicht geben. Ökologische Zielsetzungen genießen zurecht einen hohen Stellenwert, dürfen aber nicht dazu führen, dass beispielsweise neue Flächen für Industrie- und Gewerbegebiete, für neue Wohnungen oder zur Rohstoffgewinnung nicht ausreichend bereitgestellt werden. Derzeit nimmt die Wirtschaft nur einen Bruchteil der Flächen ein: ca. 1,7 Prozent der Landesfläche werden von ihr beansprucht. 84 Prozent der Landesfläche sind Wälder, Äcker und Gewässer.

8.2. Flächennutzung an regionale Bedarfe anpassen

Die Entwicklung Hessens und seiner Kommunen spiegelt sich in der Nutzung der Flächen wider. Wenn Bevölkerung und Wirtschaft in bestimmten Regionen wachsen, müssen die Kommunen reagieren und benötigte Flächen für Wohnen, Gewerbe und Industrie zur Verfügung stellen. Das führt zu steigendem Flächenbedarf für die verkehrliche und digitale Infrastruktur.

Für Teile der ländlichen Regionen wird ein Bevölkerungsrückgang erwartet. In diesen Regionen müssen Leerstände und der Verfall örtlicher Infrastruktur verhindert werden. Erhalt und Ausbau der Infrastruktur haben hier höchste Priorität. Die Attraktivität für Wohnen, Arbeiten und Produzieren in diesen Regionen muss für Bürger und Betriebe erhalten bleiben. Der Erhalt und die Stärkung der Stadtkerne hat hier Vorrang gegenüber dem Erschließen neuer Wohnflächen an den Stadträndern.

8.3. Neue Gewerbeflächen ausweisen, Umwidmungen vermeiden

Für die Ausweitung bestehender Gewerbe- und Industriebetriebe und auch für Neuansiedlungen müssen in ausreichendem Maße Flächen zur Verfügung stehen, die flächendeckend an verkehrliche und digitale Infrastruktur angebunden sind. In vielen Kommunen finden keine oder zu wenig Neuausweisungen von Gewerbeflächen statt, obwohl viele Unternehmen

Flächen suchen. Kommunen sollten ausreichend neue Flächen für Gewerbe und Industrie zur Verfügung stellen.

In einigen Kommunen findet dennoch die Umwidmung von Flächen statt, die vormals für Gewerbe und Industrie ausgewiesen wurden. Diese bestehenden Industrieflächen sind zu sichern und Umwidmungen auszuschließen. Für Flächen, die nicht länger für Industrie und Gewerbe zur Verfügung stehen, muss an anderer Stelle gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.

8.4. Mehr Wohnflächen in den Ballungsräumen erschließen

Die Verfügbarkeit von beziehbarem Wohnraum wird immer mehr zum Standortfaktor für Unternehmen und Fachkräfte. Besonders in den Ballungsräumen müssen mehr neue Wohnbauflächen geschaffen werden. Denn der Mangel an Wohnungen erschwert vielen Unternehmen die Gewinnung neuer Mitarbeiter. Nachverdichtungen und einfachere Genehmigungen zum Aufstocken bestehender Gebäude müssen in die kommunalen Bausatzungen aufgenommen werden. Die Flächenentwicklungspläne sollten genutzt werden, um – wo immer nötig – genug Bauflächen zu bevorraten und dem Markt bei Bedarf zuzuführen. Viele Kommunen sind zudem dringend gefordert, neue Flächen für den Wohnungsbau auszuweisen.

8.5. Kommunale Entwicklungspläne abstimmen und fortschreiben

Besonders Kommunen in Regionen mit erwartetem Wachstum müssen eine aktive Flächenplanung betreiben. Innerhalb ihrer Gemarkungen müssen sie nach nutzbaren Flächen suchen. In wachsenden Regionen müssen die Kommunalverwaltungen gewährleisten, dass für Bürger und Investoren Transparenz über Flächenpotenziale für Wohnen, Gewerbe und Industrie herrscht. So können die Flächenpotenziale besser genutzt werden. Die Landkreise sowie die Städte und Gemeinden sollen ihre Entwicklung ganzheitlich planen und aktiv steuern. Isolierte Entwicklungsmaßnahmen, die nicht in ein strategisches Entwicklungskonzept eingeplant sind, sind zu vermeiden.

Kommunale Entwicklungspläne sollen in den Parlamenten – unter Beteiligung der Bürger und Interessenvertreter – diskutiert und mit möglichst breiter Mehrheit beschlossen werden. Bei erhöhtem Flächenbedarf können so die benötigten Flächen schneller zur Verfügung gestellt werden. Die Akzeptanz in der Bevölkerung kann erhöht werden. Städtebauliche Wettbewerbe müssen an Bedeutung gewinnen, denn sie können die Akzeptanz für Wachstum steigern.

8.6. Konkurrierende Flächennutzungen abwägen

Bei der Planung der kommunalen Flächennutzung gilt es, die konkurrierenden Ansprüche bei der Flächennutzung zu beachten. Flächenbedarfe für wirtschaftliche Nutzungen – z.B. Wohnen, Gewerbe und Industrie, Verkehr, Agrar- und Forstwirtschaft, Rohstoffgewinnung, Infrastruktur – und für nicht-wirtschaftliche Nutzungen – z.B. Naturschutz, Landschaftspfle-

ge, Naherholung, Frischluftschneisen – müssen abgewogen werden. Wichtige Kriterien dabei sind beispielsweise die Wertschöpfung, die Anzahl an Arbeitsplätzen oder Wohnungen auf den Flächen oder die Relevanz für den Wirtschaftsstandort wie z.B. bei Rechenzentren oder dem Flughafen. Abwägungen zur Flächennutzung sollten bspw. Frischluftschneisen nur an Standorten stark gewichten, wo nach Klimaprognosen mit lokalen Hitzeentwicklungen (Hitzeinseln) zu rechnen ist.

Ferner sollte bei der planerischen Festsetzung durch die Kommunen darauf geachtet werden, dass die Ausweisung von Kompensationsmaßnahmen sinnvollerweise durch Ökopunkte erfolgt oder Maßnahmen festgelegt werden, die in die landwirtschaftliche Produktion integriert werden können, um zusätzliche Flächeninanspruchnahmen zu vermeiden. Schließlich sollte in Bebauungsplänen die Möglichkeit vorgesehen werden, Erdaushub vor Ort zur Geländemodellierung zu verwenden. So könnten der kostenträchtige Abtransport und die Deponierung des Aushubs vermieden und somit die Baukosten gesenkt werden. In den Ballungsräumen nimmt die Bevölkerung zu, hier wächst auch die Wirtschaft besonders stark. Die Städte und Kommunen müssen in diesen Regionen mehr neue Flächen für Industrie, Gewerbe und Wohnen erschließen. Die neuen Flächen müssen gut in die Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur eingebunden sein.

8.7. Ausreichende Flächen für Industrie und Gewerbe zur Verfügung stellen

Mehr Flächen für Industrie und Gewerbe sind nötig, um mehr wohnortnahe Arbeitsplätze zu schaffen. Durch mehr und größere Ansiedlungen von Industrie und Gewerbe steigen z.B. auch die Einnahmen der Kommunen durch die Gewerbesteuer. Die kommunalen Entscheider müssen die verfügbaren Flächen für Industrie und Gewerbe aktiv vermarkten. Ebenso sollen die Kommunen ortsansässige Unternehmen unterstützen, zusätzliche Flächen zur Expansion zu erhalten.

Bei gewerblich genutzten Flächen sollten die kommunalen Parlamente verstärkt die Vorteile „Urbaner Gebiete“ berücksichtigen. Diese Gebiete ermöglichen seit 2017 nebeneinander die Unterbringung von Gewerbe, sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen und Wohnungen, wenn die Wohnnutzung nicht wesentlich gestört wird. So können Flächen für die gewerbliche Nutzung geschaffen werden, die bei verändertem Bedarf auch flexibel für andere Zwecke genutzt werden können.

8.8. Unternehmen vor heranrückender Wohnbebauung schützen

Produzierende Unternehmen und landwirtschaftliche Betriebe verursachen Lärm oder andere Emissionen, die von Teilen der Bevölkerung als Einschränkung oder gar Belastung empfunden wird. Damit Unternehmen an ihrem angestammten Standort weiter produzieren können, ist es wichtig, dass ein ausreichender Umgebungsschutz sichergestellt ist. Insbesondere im Ballungsraum Rhein-Main verschärfen sich die Nutzungskonflikte. Deswegen sollten viele Kommunen noch vorausschauender in ihrer Flächenpolitik berücksichtigen, dass Wohnbebauungen nicht zu nah an angrenzende emittierende Industrie-, Landwirt-

schafts- und Gewerbeunternehmen rücken. Risiken und mögliche Folgekonflikte durch neue Bauvorhaben in der Nachbarschaft von Industrie und (Land-)Wirtschaft müssen schon bei der Ausweisung von Flächen und bei der Erteilung von Baugenehmigungen gebührend gewürdigt werden. Flächen, die für möglichen Unternehmenserweiterungen in Frage kommen, sollten Kommunen nicht bereits im Voraus für Wohnungsbebauung verplanen. Davon profitieren alle Beteiligten, denn es lassen sich Beschwerden aufgrund von Lärm, Geruch oder Staub vermeiden.

8.9. Regionalentwicklung zulassen, Flächennutzung nicht begrenzen

Im Landesentwicklungsplan (LEP) wird eine Begrenzung der täglichen Flächennutzung auf durchschnittlich 2,5 ha oder weniger angestrebt. Eine sparsame Flächennutzung sollte selbstverständlich sein. So hat die VhU bereits in den „Erwartungen an die Politik nach der Landtagswahl 2023“ die Prüfung höherer Mindestdichtewerte im LEP vorgeschlagen. Auch Kommunen können in eigener Verantwortlichkeit bei der Festsetzung der Bebauungspläne auf eine dichtere Bauweise zur effektiveren Flächennutzung hinwirken. Ein starres Flächennutzungsziel ist jedoch mit Blick auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum und das angestrebte Wirtschaftswachstum abzulehnen. Die Kommunen müssen eigenständig entscheiden können, welche ihrer verfügbaren Flächen sie aktivieren möchten. Um eine aktivere Bodenpolitik zu ermöglichen, müssen die kommunalen Entscheider darauf hinwirken, dass diese Passagen im LEP abgeschwächt werden.

8.10. Rohstoffflächen in Regionalplanung berücksichtigen und sichern

Mineralische Rohstoffe wie Naturstein, Kies, Sand und Ton stehen am Beginn vieler industrieller Wertschöpfungsketten. Ob Häuser, Straßen, in vielen Spezialanwendungen oder im Alltag – ohne mineralischer Rohstoffe ist unser Leben nicht denkbar. Viele dieser benötigten Rohstoffe kommen auch aus hessischen Lagerstätten. Rohstoffvorkommen sind aufgrund der geologischen Gegebenheiten standortgebunden. Sie sind daher in den regionalen Raumordnungsplänen langfristig vor Überplanung zu sichern und auszuweisen. Die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten in der Regionalplanung ist aus planungsrechtlicher Sicht daher unverzichtbar, um eine langfristige Versorgung mit mineralischen Rohstoffen sicherzustellen.

Aufgrund von langwierigen Planungs- und Genehmigungsprozessen von teilweise bis zu 15 Jahren ist noch mehr vorausschauendes Handeln der Regionalplanung nötig. Die Rohstoffflächen sind daher zugunsten der Versorgungssicherheit langfristig zu sichern. Regionalplanerisch ausgewiesene Rohstoffflächen sollten mindestens 30 Jahre lang gesichert werden. Bei Fortschreibungen der Regionalpläne sollten diese Flächen weiterhin als Rohstoffflächen ausgewiesen bleiben.

Zum sicheren Erhalt der Verfügbarkeit der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die rohstoffgewinnende Industrie sind die kommunalen Flächennutzungspläne aus den Vorgaben der Regionalpläne zu entwickeln.

Aufgrund der Standortortabhängigkeit der Rohstoffgewinnung ist zudem durch die kommunale Planung ein ausreichender Umgebungsschutz für die bestehenden Gewinnungsstätten wie auch die Vorrang- und Vorbehaltsgebiete sicherzustellen.

8.11. Stärkeres Engagement bei Brach- und Altflächen entwickeln

In einigen Kommunen besteht zwar ein Mangel an Industrie- und Gewerbeflächen, trotzdem gibt es brachgefallene Industrie- und Gewerbeflächen. Nicht selten sind diese Brachflächen „zersplittert“ und es befinden sich verfallene Gebäude auf ihnen.

Für potenzielle Investoren ist die Entwicklung solcher zersplitterter Altflächen-Areale schwierig und bedeutet ein hohes finanzielles Risiko. Anstelle von jahrelangem Stillstand bei gleichzeitig großem Bedarf an Gewerbeflächen, sollten betroffene Kommune diese Flächen ggf. selbst erwerben, neuentwickeln und in die Vermarktung geben.

9. Bau und Immobilien

Mehr neue Bauflächen schaffen, private Investitionen erleichtern

9.1. Mehr neue Bauflächen in Ballungsräumen schaffen

In vielen Orten in Hessen, insbesondere im Ballungsraum Rhein-Main, hat sich Wohnen in den vergangenen Jahren erheblich verteuert. Dabei mangelt es nicht nur an bezahlbaren Wohnungen, es fehlen beziehbare Wohnungen. Das erschwert Unternehmen die Gewinnung von Mitarbeitern. Der wichtigste Schlüssel zur Lösung ist: Das Angebot an zusätzlichen Wohnungen muss steigen. Die Nachverdichtung allein wird den Mangel an Wohnungen nicht beseitigen können, es braucht auch den Neubau auf der grünen Wiese. Aber damit überhaupt gebaut werden kann, müssen viele Kommunen weit mehr neue Bauflächen schaffen, als in der Vergangenheit geschehen.

9.2. Rahmen zur Vereinfachung und Beschleunigung nutzen

Auf Bundes- und Landesebene versucht der Gesetzgeber durch neue Ansätze Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau zusätzlicher Wohnungen zu beschleunigen. Kommunen sollten die neuen Möglichkeiten zur Erleichterung und Beschleunigung wohlwollend prüfen und mutig nutzen und beispielsweise auf nicht benötigte Genehmigungsverfahren verzichten. So bietet der neue § 246e BauGB die Möglichkeit, für die Schaffung zusätzlicher Wohnungen auf Bebauungspläne zu verzichten. Zudem bietet der neue § 64a HBO die Möglichkeit, im unbeplanten Innenbereich auf ein Baugenehmigungsverfahren zu verzichten. In vielen hessischen Kommunen läuft die Einführung und Umsetzung des digitalen Bauantrags bereits seit vielen Jahren und ist immer noch nicht abgeschlossen. In der Bau- und Wohnungswirtschaft kommen bereits immer mehr KI-Anwendungen zum Einsatz. Kommunen sollten KI-basierten Anwendungen für Planungs- und Genehmigungsverfahren offen gegenüberstehen und im frühzeitigen Austausch mit Verbänden, Unternehmen und Planern die Voraussetzungen schaffen, um KI-Anwendungen zügig zur Anwendung zu bringen. Eine ähnlich langwierige Einführung von KI-Anwendungen wie bei der Umsetzung des digitalen Bauantrages darf es nicht geben.

9.3. Kommunale Vorgaben abbauen – Satzungen reduzieren

Zur kommunalen Selbstverwaltung gehört das Recht, dass Gemeinden zur Regelung eigener Angelegenheiten Satzungen erlassen. Bauherren, Wohnungs- und Grundstückseigentümer leiden jedoch immer stärker unter kommunaler Überregulierung durch Satzungen. Regulierung, Bürokratie und Baukosten lassen sich reduzieren, wenn Kommunen von ihren Gestaltungsmöglichkeiten weniger Gebrauch machen. Kommunale Mandatsträger sollten überprüfen, auf welche Satzungen grundsätzlich verzichtet werden kann, welche Satzungen mutig entschlackt werden können und auf die Verabschiedung neuer Regelungen verzichten. Insbesondere sollten Kommunen Milieuschutzsatzungen abschaffen, denn sie behindern häufig die energetische Sanierung von Wohnungen oder die Schaffung neuer Wohnungen

durch den Ausbau von Dachgeschossen. Zudem sollten Kommunen weitere Regulierung vermeiden, indem sie beispielsweise auf den Erlass einer Leerstandsatzung verzichten.

9.4. Weniger Vorgaben zum Wohnungsmix im Neubau machen

Überregulierung stellt ein Investitionshemmnis für den Bau dringend benötigter Wohnungen dar. Zu dieser Überregulierung gehört beispielsweise die Verschärfung des Frankfurter Baulandbeschlusses vom 07.05.2020. Für die Entwicklung von Wohnungsbauflächen macht der Frankfurter Baulandbeschluss Vorgaben für 70 Prozent der Wohnungen. Diese Art von Vorschriften sind völlig praxisuntauglich und es ist gut, dass der Frankfurter Baulandbeschluss aufgrund der Baukrise bislang ausgesetzt blieb.

Von 2021 bis 2024 haben sich die Baugenehmigungen in Hessen halbiert, der Wohnungsmangel ist groß. Damit wieder mehr gebaut wird, sollten praxisuntaugliche Vorgaben zum Wohnungsmix gestrichen werden.

9.5. Auf unnötige Stellplätze in Stellplatzsatzungen verzichten

Stellplatzsatzungen erschweren und verteuern in vielen Kommunen den Bau neuer Wohnungen. Gerade in Städten hat sich das Mobilitätsverhalten der Bürger durch den Ausbau des ÖPNV, häufigeres Homeoffice und dem Ausbau von Radwegen verändert. Das hat zur Folge, dass kommunale Satzungen kaum treffsicher Anforderungen an die Anzahl an KfZ-Stellplätzen beim Bau neuer Wohnungen festlegen können. Der Stellplatz in einer Tiefgarage kostet im Bau 30.000 Euro bis 50.000 Euro. In Folge erhöht der Tiefgaragenstellplatz die Miete um monatlich 70 bis 100 Euro pro Wohnung.

Auf den Bau teurer und nicht benötigter Stellplätze muss verzichtet werden können. Kommunen sollten möglichst auf Stellplatzsatzungen verzichten und es Bauherren überlassen, wie viele Stellplätze für das konkrete Projekt gebaut werden sollen. Denn Bauherren haben die Erfahrung und auch den Anreiz, marktfähige Wohnungen mit einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen anzubieten.

9.6. Wohnungsförderung durch günstige Grundstücksvergabe betreiben

Wenn eine Kommune neue Wohngebiete entwickelt, müssen private Investoren faire Zugangschancen zu den Grundstücken und Projekten haben. Kommunale Wohnungsunternehmen dürfen nicht privilegiert werden.

Wenn Kommunen beabsichtigen, dass auf einer Fläche auch oder ausschließlich günstige Wohnungen errichtet werden sollen, dann muss dies im Verkaufspreis des Grundstücks berücksichtigt werden. Denn bei einem niedrigen Grundstückspreis können auch private Bauherren Wohnraum günstiger anbieten.

9.7. Auf kommunales Vorkaufsrecht und Abwendungserklärungen verzichten

Erhaltungssatzungen (§ 172 BauGB) sichern städtebauliche Ziele in ausreichendem Maße. Im Geltungsbereich von Erhaltungssatzungen haben Kommunen zudem ein Vorkaufsrecht an Grundstücken und Wohnungen. Vielfach nutzen Kommunen das Vorkaufsrecht als Druckmittel um die potenziellen Erwerber zur Abgabe einer „Abwendungserklärung“ zu bewegen. Diese Abwendungserklärungen beinhalten häufig Verpflichtungen, „Luxussanierungen“ zu unterlassen, Mietwohnungen nicht in Wohneigentum umzuwandeln, auf Sanierungsmaßnahmen zu verzichten oder nur an förderberechtigte Mieter zu vermieten.

Das Vorkaufsrecht führt häufig dazu, dass durch Abwendungserklärungen potenziellen Eigentümerwerbenden Verpflichtungen abgerungen werden, die über den Pflichtenkreis des § 172 BauGB hinausgehen. Die Abwendungserklärungen stellen für viele Eigentümer einen massiven Eingriff in ihre Eigentumsrechte dar. Die Kommunen sollten auf das Nutzen von kommunalen Vorkaufsrechten und Abwendungserklärungen verzichten. Zudem gibt es immer wieder Fälle, in denen kommunale Vorkaufsrechte genutzt wurden, die erworbenen Immobilien jedoch keiner Nutzung zugeführt werden und der Steuerzahler den Leerstand teuer bezahlen muss. Auch lässt sich mit dem kommunalen Vorkaufsrecht das Problem bezahlbaren Wohnens keinesfalls lösen.

9.8. Baugrund-Gutachten für das gesamte Baugebiet bei Erdaushub prüfen

Beim Neubau von Häusern fallen regelmäßig große Mengen an Erdaushub von Kellern oder Tiefgaragen an. Damit die Entsorgung von Erdaushub bei Baugebieten mit mehreren Bauherren (bspw. Neubausiedlung mit Einfamilienhäusern) in Summe betrachtet nicht teurer wird als nötig, sollten Kommunen die Möglichkeit prüfen, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ein Baugrundgutachten für das gesamte Baugebiet erarbeiten zu lassen. Gerade bei Neubausiedlungen mit vielen unterschiedlichen Bauherren ließen sich so Kosten sparen, wenn statt vieler Baugrundgutachten (von jedem Bauherren einzeln) ein einziges Baugrundgutachten (von der Kommune) für das gesamte Baugebiet erstellt würde.

10. Verkehr

Mobilität über alle Verkehrsträger hinweg gewährleisten

10.1. Verkehrswege sanieren, ausbauen und an Klimafolgen anpassen

Über das fein verästelte Netz an Straßen und Schienenwegen werden die vielen Städte, Kreise und Gemeinden in Hessen an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Nur deshalb sind die vielen Betriebe und Arbeitsstätten in den hessischen Kommunen erst erreichbar - für Gütertransporte und für Beschäftigte. Die Kommunen sind es, in denen die sog. ‚letzte Meile‘ stattfindet, beim Gütertransport sowie bei der Personenbeförderung.

Dank der vorhandenen kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist es möglich, Distanzen zu sämtlichen Orten des Landes schnell und einfach zu überwinden. Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit ist eine von mehreren Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen in Hessen. Sowohl für die Anlieferung von Rohstoffen oder Vorprodukten, als auch für den Abtransport und Versand von produzierten Waren ist die Anbindung der Unternehmen an das Verkehrsnetz unerlässlich. Es ist zudem sehr wichtig, dass Wohnort und Arbeitsstätte, Gewerbegebiete und Innenstädte für Beschäftigte und Kunden nach ihren individuellen Bedürfnissen gut erreichbar sind. Das dient der Fachkräftegewinnung und Fachkräftesicherung und stärkt die Innenstädte der Kommunen in ihrer Funktion als Versorgungs- bzw. Einzelhandelsstandorte.

Angesichts ihrer hohen Bedeutung in den Kommunen, sollte den Verkehrswegen mehr Beachtung durch die Kommunalpolitiker geschenkt werden. Es gilt, die kommunalen Straßen, Brücken und Schienenwege in einem guten und leistungsfähigen Zustand zu halten, gegebenenfalls auszubauen und gegen die Folgen des Klimawandels wie Stürme und Überschwemmungen zu schützen.

10.2. Gemeinde- und Kreisstraßen sanieren und ausbauen

Viele kommunale Straßen und tausende Brücken sind sanierungsbedürftig. Zustandsbedingte Ablastungen oder (Teil)Sperrungen führen zu Einschränkungen des Verkehrs. Das muss sich ändern. Trotz angespannter Haushaltslage in den Kommunen sollten prioritär die Ausgaben für den Erhalt und den Ausbau der Straßen und Brücken angehoben werden – nötigenfalls zu Lasten von freiwilligen Ausgaben. Dabei sollten sich die Investitionen in Erhalt und Sanierung der Straßen der Höhe nach an den Abschreibungen auf das kommunale Verkehrsinfrastruktur-Vermögen orientieren. Im Rahmen eines „Industriestraßenprogramms“ sollten in den Kommunen vor allem diejenigen Straßen saniert und ausgebaut werden, die zentrale Verkehrsachsen für die ansässigen Unternehmen darstellen. Bund und Land sollten bei der Finanzierung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur mit in die Pflicht genommen werden und sich angemessen beteiligen.

Bei der Planung von kommunalen Verkehrswegen sowie bei der Einrichtung örtlicher Verkehrsregelungen sollten ansässige Unternehmen, Wirtschaftsverbände und Kammern mit eingebunden werden.

10.3. Zeller-Talbrücke schnell ersetzen und B45 bei Groß-Umstadt ausbauen

Die Bundesstraße 45 ist eine zentrale Verkehrsverbindung für die Gemeinden im Odenwald. Der Odenwaldkreis ist der einzige Landkreis in Hessen ohne direkte Autobahnanbindung. Mit der zustandsbedingten Sperrung der Zeller-Talbrücke bei Bad König ist die Lebensader im Odenwald durchbrochen. Das ist eine Katastrophe für Bürger und Betriebe vor Ort und schadet dem Wirtschaftsstandort Südhessen. Unter den Staus und Behinderungen auf den langen und hochbelasteten Umfahrungsstrecken leiden große Industrieunternehmen, kleine- und mittelständische Gewerbetreibende, Einzelhändler, Tourismusbetriebe, Anwohner und viele Pendler im Odenwald. Gemeinsames Ziel der Politik auf Bundes-, Landes- und auf kommunaler Ebene muss es sein, die B45-Verbindung im Odenwald schnellstens wiederherzustellen.

Hierzu müssen die kommunalen Fachbehörden des Odenwaldkreises schnell, eng und pragmatisch mit Hessen Mobil und den ausführenden Unternehmen zusammenarbeiten und alle rechtlichen Möglichkeiten zum schnellen Neubau der Zelle Brücke vollständig ausnutzen. Wegen des zunehmenden Verkehrsaufkommens und der häufigen Staus auf der B45 ist es darüber hinaus dringend erforderlich, die B45 bei Groß-Umstadt von 2 auf 4 Fahrspuren auszubauen. Dadurch können Pendler ihre Arbeitsstätte und Warentransporte die dort ansässigen Unternehmen schneller und einfacher erreichen. Der Ausbau der B45 steht als dringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung im Bundesverkehrswegeplan, für deren Realisierung grundsätzlich das Land Hessen bzw. die Landesstraßenbaubehörde Hessen Mobil zuständig wäre. Über eine entsprechende Vereinbarung wurde die Zuständigkeit für die Planung des Projekts auf den Landkreis Darmstadt-Dieburg übertragen. Kommunalpolitiker im Landkreis Darmstadt-Dieburg müssen dafür sorgen, dass die Planungen zügig voranschreiten und der Ausbau der B45 bei Groß-Umstadt realisiert wird.

10.4. Gleise nicht zurückbauen

Auch in den hessischen Kommunen müssen Umfang und Dichte des Schienennetzes sowie die Qualität der Schieneninfrastruktur verbessert werden. Denn im Rhein-Main-Gebiet und weiteren Landesteilen hat der Schienenpersonennahverkehr seine Kapazitätsgrenze längst erreicht, und die Konkurrenz um Trassen mit dem Personenfernverkehr und dem Güterverkehr verhindert mehr Bahnangebote.

Im Rahmen der Stadtplanung sollten Kommunalpolitiker mit besonderer Sorgfalt vorgehen, wenn es um den Rückbau von bestehenden Gleisanlagen geht. Es sollte gemeinsam mit dem Bund, der DB und dem Land geprüft werden, ob bestehende Gleisanlagen reaktiviert werden können.

Kommunalpolitiker müssen auf Bundes und Landesebene darauf drängen, dass Gleise, Weichen, Signalanlagen, Bahnhöfe und Bahnsteige ausgebaut bzw. erweitert werden, damit S-, U- und Regionalbahn-Linien verlängert oder neu geschaffen werden können.

10.5. Planungs- und Genehmigungsverfahren massiv beschleunigen

Planungs- und Genehmigungsverfahren für Infrastrukturprojekte dauern in Deutschland und Hessen viel zu lang. Sie müssen deutlich beschleunigt werden. Neben der Änderung des Umwelt- und Planungsrechts durch Bund und Land, müssen auch in den Kommunen Maßnahmen zur Beschleunigung ergriffen werden. Oftmals ziehen sich schon die Vorbereitungen für ein förmliches Planfeststellungsverfahren oder Bauleitverfahren für den Bau von Straßen enorm in die Länge. Grund sind langwierige politische Diskussionen in den Kommunen. Es braucht einen Mentalitätswechsel. Anstelle einer zu häufig reflexartigen Abwehrhaltung gegen Infrastrukturprojekte, sollten die Kommunalpolitiker für Projekte in ihren Kommunen werben.

Bei kommunalen Straßen, die über einen Bebauungsplan legalisiert werden, sind kommunale Behörden in der Pflicht, das Bebauungsplanverfahren schneller durchzuführen. Kommunalpolitiker müssen in den Behörden für eine ausreichende personelle und technische Ausstattung sorgen.

10.6. Autos nicht benachteiligen, Innenstädte nicht abschotten

Das Auto ist und bleibt auf lange Sicht das Fortbewegungsmittel Nr. 1 - auf dem Land, in den kleinen und mittleren Städten und Gemeinden und auch in den Ballungsräumen wie dem Rhein-Main-Gebiet. Zwar findet die individuelle Fortbewegung vor allem in den Ballungsräumen zunehmend in einem Mix aus öffentlichen Verkehrsangeboten mit Bahnen und Bussen, Car-Sharing Angeboten, neuen Mitfahrdiensten, mit dem Rad oder zu Fuß sowie mit dem eigenen Auto statt. Das ist verkehrspolitisch wünschenswert. Das Auto wird aber das mit Abstand beliebteste Fortbewegungsmittel bleiben. Viele Beschäftigte, etwa Handwerker, Handelsvertreter oder Pflegedienstmitarbeiter, sind auf das Auto angewiesen, um ihren Beruf ausüben zu können – auch dort, wo es gute Alternativen zum eigenen Auto gibt. Zudem bleibt die Erreichbarkeit der Innenstädte als Einzelhandelsstandorte mit dem Auto unerlässlich.

Aufgabe der Politik auf allen föderalen Ebenen ist es, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass ein möglichst breites Angebot an Fortbewegungsmitteln gewährleistet ist. Kommunalpolitiker sollten es daher vermeiden, einseitig den Pkw-Verkehr durch bauliche und verkehrliche Maßnahmen zu verdrängen und sollten ein vielfältiges Fortbewegungsangebot ermöglichen. Straßensperrungen für Autos, Schilderwälder in den Innenstädten und irreführende Verkehrsregelungen zu Lasten der Verkehrssicherheit müssen ein Ende haben. Stattdessen sollten die Kommunen ein vielfältiges Fortbewegungsangebot ermöglichen. Die Anti-Auto Politik in manchen Kommunen und ihre maßlosen Auswüchse wie im Frankfurter Grüneburgweg mit 566 Schildern auf 1,1 km Straßenlänge darf nicht Schule machen.

Die 1,7 Millionen Euro teure Sperrung der Innenspuren des Gießener Anlagenrings für Autos im Rahmen eines Verkehrsversuchs wurde politisch durchgesetzt, ohne berechtigte Zweifel an deren Sinnhaftigkeit zu berücksichtigen. Sie konnte erst durch einen Beschluss des Verwaltungsgerichtshof gestoppt werden. Verkehrsverhinderung mit der Brechstange auf Kosten der Steuerzahler und gegen geltendes Recht muss unterbleiben.

10.7. P&R-Plätze ausbauen, Parkraum effizient gestalten

Im Bereich des individuellen Personenverkehrs unterstützen Park- und Ride-Plätze den Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehre. Der Ausbau der P&R-Plätze sollte auf unterschiedliche Verkehrsmittel wie Pkw, Elektroauto, Rad, E-Bike, E-Scooter ausgelegt sein und interkommunal erfolgen. Wo noch nicht vorhanden, müssen in den Innenstädten moderne Parkleitsysteme gewährleisten, dass freier Parkraum rasch gefunden wird.

10.8. Technologieoffenheit wahren und Klimafolgenanpassung betreiben

Damit die Umstellung auf treibhausgasneutrale Verkehre – sei es durch Wasserstoff, sei es batterie-elektrisch, sei es durch synthetisch hergestellte Kraftstoffe oder durch künftige Innovationen – möglichst kostengünstig gelingt, müssen sich Kommunalpolitiker für eine technologieoffen und marktwirtschaftlich gestaltete Klimaschutzpolitik einsetzen. Das ab 2027 geltende neue europäische Emissionshandelssystem für Verkehr (EU-ETS 2) ist das geeignete Instrument, um den CO₂-Ausstoß im Verkehr zu reduzieren. Die Menge des CO₂-Ausstoßes wird über die Menge der bepreisten Zertifikate reguliert. Kommunalpolitiker sollten sich vor diesem Hintergrund auf die Anpassung der Infrastruktur an immer häufigere extreme Wetterereignisse wie Überflutungen konzentrieren.

Sie sollten keine einzelne Technik im Verkehr privilegieren oder benachteiligen. Wenn in Kommunen die Erprobung innovativer Antriebstechniken und alternativer Kraftstoffe stattfindet, sollte dabei ein so weit wie möglich technologieneutraler Ansatz gewählt werden.

10.9. Elektro-Ladeinfrastruktur in den Kommunen ausbauen

Kommunalpolitiker müssen dafür sorgen, dass der Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge durch private Unternehmen in der Kommune stattfindet. Es gilt vor allem, die Voraussetzungen für den Ausbau zu schaffen. Dazu gehört die bau- und planungsrechtliche Grundlage, die Kapazität der Stromversorgung durch die Stadtwerke sowie die Bereitstellung wirtschaftlich attraktiver Flächen im öffentlichen Raum für private Anbieter.

Grundsätzlich muss die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge privatwirtschaftlich errichtet und betrieben werden – wie bisher die Tankstellen auch.

10.10. Digitalisierung und Verkehrssteuerung statt Fahrverbote

Die Kommunen in Hessen erzielen bei der Luftreinhaltung gute Erfolge. Die Messwerte beispielsweise für Feinstaub liegen seit Jahren überall in Hessen unterhalb der derzeit gelten-

den Grenzwerte. Bei Maßnahmen zur Einhaltung der auf EU-Ebene beschlossenen strengen Grenzwerte der EU-Luftreinhalterichtlinie müssen Politiker in betroffenen Kommunen dafür sorgen, dass Fahrverbote in sogenannten Luftqualitätsplänen, insbesondere für den Güterverkehr, verhindert werden.

Um die Ziele der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes zu erreichen, sollte der Verkehrsfluss in den Kommunen besser gesteuert werden. Mit Hilfe moderner Ampelsteuerungen, Möglichkeiten der CAR2X-Kommunikation und Verkehrstelematik kann der Verkehrsfluss reibungsloser werden, Staus und Unfälle können reduziert werden. Die Kommunen müssen die technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen dafür schaffen. Die Steuerung der Verkehrsflüsse durch digital gestütztes intelligentes Verkehrs-, Mobilitäts- und Baustellenmanagement durch die Straßenverkehrsbehörden muss weiter modernisiert werden.

10.11. Flughafen Frankfurt als Wirtschaftsmotor für die Kommunen anerkennen

Der Flughafen Frankfurt ist einer der entscheidenden Erfolgsfaktoren für den Wirtschaftsstandort Hessen. Als größte Arbeitsstätte Deutschlands bieten er und die heimischen Fluggesellschaften vielen Beschäftigten aus den Kommunen im Rhein-Main-Gebiet und weit darüber hinaus einen Arbeitsplatz und damit Sicherheit und Wohlstand. Zudem siedeln sich viele Unternehmen am Flughafen und in der Region an, weil die globale Anbindung durch den Frankfurter Flughafen ein unverzichtbarer Standortfaktor für sie ist. Von der resultierenden Beschäftigung und wirtschaftlichen Prosperität profitiert die gesamte Region. Eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten am Flughafen Frankfurt – sowohl durch Ausweitung der Nachtflugbeschränkung als auch durch steigende Lärmentgelte in den Nachtrandstunden – würde den Luftverkehrsstandort Hessen und Deutschland schwächen, und damit die Standortattraktivität und den Wohlstand der gesamten Region gefährden. Ein Gutachten im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums schlägt z.B. zur Stärkung des deutschen Luftverkehrsstandortes die flexiblere Flughafennutzung in Nacht- und Randstunden vor. Insgesamt dürfen die planfestgestellten und höchstrichterlich bestätigten Nachflugregelungen zum Flughafen von der Kommunalpolitik nicht in Frage gestellt werden und die hessischen Formate zum Interessenausgleich zwischen Anrainern und dem Flughafen bzw. seinen Nutzern sollten in bewährter Weise fortgeführt werden.

Die Standortkosten der öffentlichen Hand müssen auch am Frankfurter Flughafen auf ein inhereuropäisch und global wettbewerbsfähiges Niveau gesenkt werden. Das ist unverzichtbar für die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit deutscher Fluggesellschaften, die ihren Standort am Flughafen Frankfurt haben. Je wettbewerbsfähiger heimische Airlines sind, desto mehr können sie in moderne und leisere Flugzeuge sowie in nachhaltigeren Flugbetrieb investieren.

11. ÖPNV

Mehr Busse und Bahnen für attraktiveren ÖPNV einsetzen

11.1. Fachkräftesicherung darf nicht an Staus und fehlendem ÖPNV scheitern

In Städten und in ihrem Umland können viele Arbeitnehmer und gerade Familien immer seltener nahe ihrer Arbeitsorte wohnen, weil das Wohnraumangebot zu klein ist und weil die Neuvertragsmieten und Immobilienpreise stark gestiegen sind. Viele müssen weit entfernt von ihrer Arbeitsstätte wohnen, mit dem Auto pendeln und tägliche Staus ertragen. Das macht Arbeit insgesamt unattraktiver, verringert für potentiell neue Beschäftigte den Anreiz, ansonsten interessante Jobs im Ballungsraum anzunehmen und erschwert den Arbeitgebern die Fach- und Arbeitskräftesicherung.

Um weniger Zeit im Autostau zu verlieren, würden viele Beschäftigte gerne vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umsteigen, können es aber nicht. Denn die Bus- und Bahn-Angebote reichen bei weitem nicht für zehntausende zusätzliche Fahrgäste aus. Auch sind die Angebote zeitlich nicht ausreichend für den Bedarf der Menschen, die zu früher oder später Stunde Schichtarbeit leisten müssen.

Damit mehr Bürger umsteigen können, müssen schneller als bisher Umfang und Qualität des ÖPNV massiv angehoben werden. Darüber hinaus kann ein modern gestalteter, eng getakteter ÖPNV auch ein Beitrag zur Wiederbelebung der Innenstädte sein.

11.2. ÖPNV-Angebote ausweiten statt Ticketpreise senken

Die Bus- und Bahn-Angebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) reichen nicht aus. Trotz Verbesserungen in den Verbünden RMV, NVV und VRN sind sie bzgl. Netzzumfang, Taktung und Qualität vielfach zu gering. Ebenso weisen die lokalen ÖPNV-Angebote Defizite auf. Regionale und lokale Verkehrsträger sollten die Angebote bei Bussen und Bahnen massiv ausweiten und verbessern. Ziel sollte perspektivisch eine Verdopplung sein. Mit den vorhandenen öffentlichen Mitteln kann der Ausbau des Angebots nicht realisiert werden. Stellenweise werden Bus- und Bahnverbindungen sogar reduziert. In jedem Fall muss die Finanzierung des ÖPNV auf eine langfristig gesicherte Basis gestellt werden.

Die Kosten für mehr ÖPNV-Angebote können nicht allein von der öffentlichen Hand finanziert werden, sondern sind auch von den Nutzern zu tragen. Knappe öffentliche Gelder sollten nicht für pauschale Ticketsubventionen wie das Deutschlandticket oder für Senioren und weitere neue Gruppen verwendet werden. Es geht um mehr und bessere, nicht um billigere Angebote! Das Deutschlandticket bietet den Nutzern den Vorteil, über Tarifgrenzen hinweg einfach und unkompliziert den ÖPNV nutzen zu können. Es ist aber in der jetzigen Preisgestaltung hochgradig abhängig von Zuschüssen von Bund und Ländern und bindet öffentliche

Mittel, die besser für den Erhalt und den Ausbau des Angebots verwendet werden sollten. Wegen der hohen Kosten im ÖPNV werden bereits Verkehrsleistungen reduziert und private Verkehrsunternehmen verlieren Aufträge. Das ist fatal. Verkehrsunternehmen dürfen nicht die Leidtragenden politisch gewünschter Ticket-Preise sein.

Die öffentlichen Gelder, die beim Deutschlandticket durch mehr Nutzerfinanzierung frei würden, sollten dann zweckgebunden dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bzw. einer Angebotsausweitung zugeführt werden.

Kommunalpolitiker müssen deshalb in den Kommunen, ÖPNV-Aufgabenträgerorganisationen und in den Gremien der Verkehrsverbünde dafür sorgen, dass mehr Nutzerfinanzierung, keine weiteren Ticketverbilligungen und schon gar keine Angebotsreduzierungen stattfinden. Für Schüler, Auszubildende und für Menschen mit Behinderungen sollten spezielle Rabatte aber weiterhin gelten.

11.3. Mehr Wettbewerb bei Konzessionen von Busverkehren zulassen

Kommunalpolitiker sollten wo immer möglich auf wettbewerbliche Prozesse setzen. Im regionalen und lokalen Busverkehr gilt es daher, den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit zu bewahren und eigenverantwortliches Unternehmertum im ÖPNV auch in Zukunft zu ermöglichen. Dort wo öffentliche Verkehre nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen sind und ein Wettbewerbsversagen eine Regulierung erfordert, etwa im Falle nicht-bestreitbarer, natürlicher Monopole wie in ÖPNV-Netzen, sollten grundsätzlich Ausschreibungen erfolgen und Direktvergaben unterbleiben.

Die Praxis vieler Kommunen, Aufträge direkt und ohne Ausschreibung an ihre kommunalen Betriebe zu vergeben, verschließt den Markt für private Anbieter, gerade für die mittelständischen Busunternehmen. Im Markt für Omnibusverkehre muss Anbietervielfalt erhalten bleiben; auch kleinere Unternehmen müssen eine tatsächliche Chance auf Teilhabe behalten. Statt mit Direktvergaben kommunale Betriebe zu privilegieren, sollten die Kommunen die Konzession für Buslinienverkehre stets auch so ausschreiben, dass private Anbieter faire Chancen haben, etwa durch kleinere Bündel als ‚Mittelstandsschutz‘ oder auch durch parallele Ausschreibungen, sodass nicht alle Aufträge an einen Auftragnehmer gehen. Private Mobilitätsdienstleister dürfen nicht gegenüber Verkehrsunternehmen in kommunalem oder staatlichem Eigentum benachteiligt werden. Stellschrauben hierfür sind u.a. die Größe der zu vergebenden Verkehrsbündel sowie eine zeitliche Staffelung von Leistungen in einem Gebiet.

Falls doch Direktvergaben an kommunale Verkehrsunternehmen erfolgen, ist dafür zu sorgen, dass außerhalb des Direktvergabegebietes keine Teilnahme der kommunalen Unternehmen am Wettbewerb stattfindet. Private Verkehrsunternehmen werden sonst vom Markt verdrängt.

11.4. Qualität von Bussen und Bahnwagen erhöhen

Kommunalpolitiker sollten in den Kommunen als ÖPNV Aufgabenträger und in den Verkehrsverbünden zum einen darauf drängen, dass in künftigen Ausschreibungen höhere Taktungen der Busse und Bahnen vorgegeben werden. Zum anderen sollten sie die Verkehrsverbünde und die Verkehrsunternehmen dazu veranlassen, ein besonderes Augenmerk auf Komfort, Sauberkeit, Belüftung und subjektives Sicherheitsgefühl in Zügen und Bussen sowie auf die Aufenthaltsqualität in Bahnhöfen zu legen. Die Qualität von Bussen und Bahnen zu erhöhen, ist ein wichtiger Ansatz, um mehr Menschen für den ÖPNV zu gewinnen.

11.5. Beim Umstieg auf alternative Antriebe auf Privatwirtschaft setzen

Der ÖPNV kann viel zum Wandel hin zu mehr umweltfreundlichem Verkehr beitragen. Ein wichtiger Baustein ist dabei die Umstellung auf emissionsarme bzw. -freie Fahrzeuge. Um weiterhin eine hohe Zahl an Marktteilnehmern aus dem Mittelstand zu erhalten und unternehmerische Tätigkeiten zu ermöglichen, bedarf es eines verlässlichen und technologie-offenen Umsetzungsrahmens. Die Landesregierung und die ÖPNV-Aufgabenträger müssen gewährleisten, dass die Fahrzeugbeschaffung sowie der Aufbau der Infrastruktur weiter im Zuständigkeitsbereich privater Unternehmen und insbesondere der Busunternehmen verbleiben. Die Aufgabenträger sollen keine Fahrzeuge anschaffen.

12. Logistik

Belange des Güterverkehrs mehr berücksichtigen

12.1. Waren-Logistik in den Kommunen mehr Beachtung schenken

Die Kommunalpolitik sollte den Warentransporten mehr Beachtung schenken. In zu vielen Kommunen fristen Belange der Logistik und des Güterverkehrs ein Schattendasein im Vergleich zu Debatten um die Personenbeförderung. Mancherorts scheinen Freizeitverkehre wichtiger zu sein als Wirtschaftsverkehre. Das schadet zum einen dem lokalen Wirtschaftsstandort. Zum anderen wird die Tatsache verkannt, dass die Versorgung von Privathaushalten, Arztpraxen, Geschäften, Gaststätten, Büros, Fabriken etc. ein zentrales Interesse der Einwohner aller Gemeinden ist. Güterverkehre müssen effizient abgewickelt werden, sonst werden Bürger und Betriebe finanziell und zeitlich unnötig belastet. Zumal der Güterverkehr weiter wächst.

Die kommunalen Stadtplaner sollten die Belange des Güterverkehrs in Planungen von Neubaugebieten, insbesondere in frühen Planungsstadien, stärker beachten. Hier sollten Vorgaben zur Verkehrserschließung in der Bauleitplanung mitberücksichtigt werden, damit Belastungen reduziert und möglichst vermieden werden können.

Kommunen können neben verkehrlichen Maßnahmen auch durch eine bessere Standortplanung für logistische Einrichtungen den Güterverkehr verträglich für Städte und Gemeinden gestalten und gleichzeitig den Bedarf an Logistikflächen decken.

12.2. Flächen für Schienen- und multimodalen Güterverkehr bereitstellen

Die angebotenen Schienengüterverkehre sind quantitativ und qualitativ noch nicht ausreichend. Die verladende Wirtschaft braucht dringend mehr und zuverlässigere Transportangebote auf der Schiene sowie zusätzliche Strecken. Es liegt im Interesse der hessischen Wirtschaft, dass ein viel größerer Anteil des Güterverkehrsmengenwachstums auf der Schiene stattfinden kann. Es geht darum, die Logistikvorteile des Schienenverkehrs besser zu realisieren. Zudem würde dies dazu beitragen, Straßen von Staus zu entlasten und Emissionen zu reduzieren. Eine komplette Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene ist jedoch beim Großteil der Warenströme aus zahlreichen technischen, organisatorischen und ökonomischen Gründen – leider – unmöglich.

Dabei spielt auch der multimodale Güterverkehr, also der Transport eines Frachtstücks über die kombinierte Nutzung von Bahn, Schiff, Flugzeug und/oder Lkw, eine immer größere Rolle. Er bietet gute Möglichkeiten, die ökologischen und ökonomischen Vorteile des jeweiligen Transportmittels optimal zu nutzen. Insbesondere für Massengüter oder Container erhöht der Verkehrsträgerwechsel die Effizienz des Logistiksystems, gerade für internationale Transporte.

Für quantitativ und qualitativ leistungsfähige Schnittstellen von Straßen, Schienenwegen und Wasserstraßen braucht es kommunale Flächen. In Industrie- und Gewerbegebieten müssen diese Flächen in der kommunalen Bauleitplanung gesichert und aktiviert werden.

12.3. Binnenhäfen erhalten

Die Binnenschifffahrt birgt Potential für die Verlagerung von Lkw- und Schienengütertransporten auf das Wasser. Kommunalpolitiker unterschätzen gelegentlich die Bedeutung der Binnenhäfen. Mehr als 9 Mio. Tonnen Güter wurden 2023 über hessische Binnengewässer transportiert, was Straße und Schiene massiv entlastet. Die Kommunen müssen „ihre“ Binnenhäfen erhalten und dürfen sie nicht für Wohnraum oder andere Prestige-Projekte aufgeben. Dort, wo Kommunen selbst Binnenhäfen betreiben, sollten die Kommunalpolitiker auch auf Instandhaltung, Modernisierung und Digitalisierung der Anlagen setzen.

12.4. Mehr Lkw-Stellplätze bereitstellen

Im Bereich des Güterverkehrs fehlen tausende Lkw-Parkplätze. Das erschwert es Lkw-Fahrern, die Ruhezeiten einzuhalten, führt zu teilweise lebensgefährlichen Parkzuständen und verzerrt den Wettbewerb zulasten heimischer Kraftverkehrsunternehmen. Die Anzahl der Lkw-Parkplätze an bzw. entlang der Autobahnen muss dringend erhöht werden. Kommunen müssen dafür Flächen bereitstellen. Darüber hinaus sind die Kommunen in der Pflicht, abseits von Autobahnen Flächen für Lkw-Stellplätze, beispielsweise in Gewerbegebieten, auszuweisen. Kommunen sollten auf die weitere Ausweisung von Lkw-Parkverboten in Gewerbe- und Industriegebieten verzichten und bestehende Lkw-Parkverbote aufheben. Um den Bau neuer Lkw-Parkplätze zu beschleunigen, sollte eine Koordinierungsstelle eingerichtet werden, die die Belange von Wirtschaft, Kommunen, Land, Bund und Autobahn GmbH in Hessen koordiniert.

Gegen Kriminalität auf Lkw-Parkplätzen entlang oder in der Nähe von Autobahnen, wie etwa die sog. „Planenschlitzerei“, sollte die Autobahn GmbH bei der Planung von Stellplätzen viel mehr als bisher Aspekte der städtebaulichen Kriminalprävention beachten. Stellplätze müssen so gebaut werden, dass bauliche Gegebenheiten keine Gelegenheit für Kriminelle bieten. Beispielsweise sollten Stellplätze viel mehr als bisher einsehbar und beleuchtet sein. Rastanlagen sollten zudem umzäunt und besser sauber gehalten werden, auch um die Verbreitung von Tierseuchen (z.B. Afrikanische Schweinepest - ASP) zu bremsen.

12.5. Innenstadtlogistik weiter ermöglichen

Der innerstädtische Lieferverkehr darf nicht durch Anfahrerschwernisse, unangemessene Tempo-30-Beschränkungen und bewusste Verknappung der Straßenkapazität behindert werden. Einfahrtsverbote für Lkw und Busse in Innenstädte müssen vermieden werden. Auch Handwerksbetriebe sind auf eine funktionierende innerstädtische Infrastruktur angewiesen – sie benötigen ausreichend Parkmöglichkeiten in Kundennähe, um ohne lange Parkplatzsuche und weite Wege ihre Kunden bedienen können. Die Kommunalpolitiker sollten auf effiziente, innovative und nachhaltige Mobilitäts- und Logistiksysteme setzen – beispielsweise auf intermodale Konzepte – statt auf starre Verbote.

12.6. Großraum- und Schwertransporte schneller genehmigen

Großraum- und Schwertransporte müssen schneller als bisher genehmigt werden: Anträge sollten binnen 5 Werktagen entschieden werden. Dass die Zuständigkeit für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten von den Kommunen zu Hessen Mobil als zentrale Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde übertragen wurde, war der richtige Schritt. Als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde der Kreis- und Gemeindestraßen sind die Kommunen weiterhin am Verfahren beteiligt. Sie werden von Hessen Mobil angehört, wenn ein Schwertransport ihre Kommunalstraßen zu befahren beabsichtigt. In den zuständigen kommunalen Behörden muss ausreichend, das heißt mehr qualifiziertes Personal einsatzfähig sein. Zudem sollte in den Kommunalverwaltungen das Bewusstsein für die Eilbedürftigkeit der Transporte und die dafür notwendige Genehmigungserteilung geschärft werden.

13. Energie und Klima

Fokus auf Klimaanpassung und Infrastrukturausbau legen

13.1. Bürger und Betriebe vor Extremwetter schützen

Im Juli 2021 hinterließ das Hochwasser in der Eifel eine Spur der Verwüstung. Über hundert Menschen verloren ihr Leben. 62 Straßen- und 7 Eisenbahnbrücken wurden zerstört - ebenso 20 Kilometer der Ahrtalbahn und zahlreiche Straßen. Auch viele Betriebe und Geschäfte sowie 19 Kindertagesstätten und 14 Schulen wurden zum Teil schwer beschädigt. Extremwetterereignisse wie Stürme, Starkniederschläge, Kälte-, Hitze- und Dürreperioden gefährden zunehmend Bürger und Betriebe - auch in Hessen.

Es ist eine Kernaufgabe des Staates, die Sicherheit von Bürgern, Unternehmen und öffentlicher Infrastruktur in Krisen- und Katastrophenfällen zu gewährleisten. Kommunen kennen die Verhältnisse vor Ort besser als Bund und EU und können entsprechend effektiver handeln. Städte und Gemeinden in Hessen sollten daher schnellstmöglich umfangreiche bauliche Schutzmaßnahmen einleiten und Warn- und Evakuierungssysteme ausbauen, um Hessen an die veränderten Wetterbedingungen anzupassen.

13.2. Kleinteiligen, kommunalen Klimaschutz beenden

Mit den beiden europäischen Emissionshandelssystemen – ETS 1 für Energiewirtschaft, Industrie sowie innereuropäischen Flug- und Schiffsverkehr sowie ab 2027 ETS 2 für Straßenverkehr und Gebäudesektor – werden die europäischen CO₂-Emissionen Jahr für Jahr rechtsverbindlich reduziert. Diese Systeme gewährleisten eine ökonomisch effiziente und ökologisch effektive Reduktion der Treibhausgasemissionen und machen zusätzliche staatliche Eingriffe auf kommunaler Ebene wirkungslos, teuer und damit überflüssig.

Für das Klima ist es unerheblich, wo innerhalb des Systems in der EU CO₂ ausgestoßen wird. Staatliche Vorgaben oder Subventionen zur CO₂-Reduktion in einer Kommune führen nur dazu, dass Zertifikate auf dem Markt bleiben und anderswo eingesetzt werden können. Eine zusätzliche Klimaschutzwirkung entsteht hierdurch nicht. Nur die EU kann durch eine schnellere Absenkung der CO₂-Obergrenze die gesamteuropäischen Emissionen reduzieren. Die hessischen Städte und Gemeinden sollten daher auf eigene kommunale Klimaschutzziele verzichten und nicht weiter versuchen, vor dem deutschen bzw. europäischen Zieljahr treibhausgasneutral zu werden. Vielmehr sollten die Kommunen durch den Aufbau der notwendigen Infrastruktur dafür sorgen, dass Fahrzeuge beispielsweise möglichst treibhausgasneutral betankt bzw. aufgeladen oder Gebäude beheizt werden können und dass Unternehmen kostengünstig rund um die Uhr mit Energie versorgt werden. Dazu gehört auch und gerade, dass die Kommunen ihre eigenen Immobilien energetisch sanieren, um auf den CO₂-Preis des ETS 2 vorbereitet zu sein.

13.3. Neue Ökostromanlagen im Gleichschritt mit dem Stromnetz bauen

2024 wurden so viele neue Windräder an Land und Solaranlagen wie nie zuvor in Deutschland genehmigt. Meist entstehen neue Ökostromanlagen aber an Orten, an denen wenig Nachfrage nach Strom besteht, bereits jetzt zu viel Leistung existiert und an denen das Stromnetz derzeit nicht stark genug ist, um weitere Stromerzeuger aufzunehmen. Dort bringen die Anlagen keinen Zusatznutzen – verursachen aber Netzausbaukosten, die über den Strompreis auf alle Stromverbraucher umgelegt werden. So kann es beispielsweise an Feiertagen wie Ostern oder Pfingsten, an denen der Stromverbrauch in Deutschland gering und die Solarstromproduktion besonders hoch ist, zu Netzüberlastungen durch überschüssigen Solarstrom kommen. Die Gefahr von sog. ‚Brownouts‘ steigt. Die Städte und Gemeinden in Hessen sollten daher den Netzausbau beschleunigen, die nötige Flächen bereitstellen und vor allem beim Bau der wichtigen Übertragungsnetze nicht als Bremser auftreten. Der Bau neuer Ökostromanlagen sollte nur noch netzdienlich erfolgen.

13.4. Anschluss an Stromnetze beschleunigen, Kapazität und Qualität erhöhen

Die Qualität der Stromnetze ist ein echter Standortfaktor. Leider haben viele Betriebe mit kurzen Spannungsschwankungen am Netz zu kämpfen, oder der zu langsame Netzausbau führt dazu, dass trotz des Diskriminierungsverbots im Energiewirtschaftsgesetz Ladestationen für E-Autos, Rechenzentren aber auch Industrieanlagen nicht sofort an die Stromnetze angeschlossen werden können. Besonders Industriebetriebe müssen vielerorts wochenlang auf einen Netzanschluss warten. Das macht Investitionen in Industriestandorte schwer kalkulierbar und unattraktiv. Zur Stärkung des heimischen Wirtschaftsstandorts sollten sich Städte und Gemeinden im Dialog mit dem regionalen Versorger dafür einsetzen, dass sich die Stromnetzqualität vor Ort weiter verbessert und neue Industrieanlagen schnellstmöglich ans Netz angeschlossen werden.

13.5. Gasinfrastruktur nicht stilllegen

Die bestehende Gasinfrastruktur ist nicht nur ein echtes Asset der Städte und Gemeinden. Sie ist auch ein riesiger, real existierender Energiespeicher. Bürger und Betriebe werden auch in Zukunft auf Energie in molekularer Form angewiesen sein. Die gute Nachricht: Die bestehende Gasinfrastruktur ist in einem sehr guten Zustand und größtenteils schon heute für klimaneutrale Gase geeignet. Statt über den Rückbau dieser Infrastruktur zu diskutieren, sollte sie erhalten und für die Nutzung von Wasserstoff und Biogas genutzt werden. Die Kommunen in Hessen sollten sich dafür einsetzen, dass sie schnellstmöglich an das geplante Wasserstoffnetz angeschlossen werden.

13.6. Kommunale Energie- und Klimaberatungen unterlassen

Die hessische Wirtschaft beobachtet mit Sorge eine zunehmende Einmischung des Staates in individuelle Entscheidungen, insbesondere unter dem Deckmantel der Energie- und Klimapolitik. Nicht nur, dass die Kommunen beim Klimaschutz kaum Einfluss haben; die Freiheit

des Einzelnen ist ein hohes Gut, das auch bei einer globalen Mammutaufgabe wie dem Klimawandel nicht in Frage gestellt werden darf. Kommunen können z.B. über Fließpfadkarten über mögliche regionale Klimafolgen informieren. Handlungsempfehlungen für oder gegen einzelne Technologien, Produkte oder gar Lebensstile sind aber keine staatliche Aufgabe, eine Verschwendung von Steuergeld und deshalb zu unterlassen. Die Trennung von Information und Werbung ist strikt einzuhalten, so dass einzelne Anbieter weder bevorzugt noch benachteiligt werden. Energieberatung kann gut über den privaten Markt erfolgen. Sie sollte ausschließlich privaten Unternehmen wie den Elektrohandwerksbetrieben vor Ort überlassen werden. Sie können am besten im direkten Gespräch herausfinden, welche Lösung für welchen Kunden geeignet ist.

13.7. Kommunale Wärmeplanung technologieoffen angehen

Es ist gut, dass sich Städte und Gemeinden mit der zukünftigen Wärmeversorgung vor Ort auseinandersetzen. Die kommunale Wärmeplanung sollte jedoch immer technologieoffen gestaltet sein und darauf abzielen, Bürgern und Betrieben größtmögliche Wahlfreiheit bei ihrer Wärmeversorgung zu ermöglichen. Dabei dürfen Technologien weder von Beginn der Planung an ausgeschlossen noch bestimmte Technologien bevorzugt werden. Die Wärmeplanung und -versorgung sollte zudem nicht isoliert betrachtet werden. Bei der Erstellung der Wärmepläne ist daher zu prüfen, inwieweit eine kombinierte Erzeugung von Strom und Wärme oder die Integration von E-Mobilitätslösungen sinnvoll und machbar ist. Wenn Potenziale für eine wirtschaftliche Nutzung von Abwärme bestehen, unterstützen die Unternehmen vor Ort dies gerne – jedoch ausschließlich auf freiwilliger Basis. Eine Anschlusspflicht kann nur das letzte Mittel der Wahl sein.

14. Umwelt

Umwelt pragmatisch und gemeinsam mit Unternehmen schützen

14.1. Intakte Umwelt als Standortfaktor erhalten

Städte und Gemeinden sind umso lebenswerter, je sauberer Boden, Wasser und Luft sind und je vielfältiger die Natur ist. Umweltschutz trägt auch zur Steigerung der wirtschaftlichen Standortqualität bei – nicht zuletzt kann er die Fachkräftegewinnung erleichtern. Dazu gehören u.a. ausreichende und gepflegte Grünanlagen sowie der Erhalt und Ausbau von Naherholungsgebieten und einer vielfältigen Kulturlandschaft.

14.2. Umwelt mit Augenmaß und Verstand schützen

Umweltschutz gelingt umso besser, wenn er nicht zu Lasten der Wirtschaft geht. Kommunale Entscheider sollten sich für eine praktikable und rationale Umweltpolitik einsetzen. Dazu gehört eine bessere Verhältnismäßigkeit des Mitteleinsatzes im Umwelt-, Natur- und Artenschutz und eine Fokussierung auf naturschutzfachlich effektive Maßnahmen (Klasse statt Masse). Gleichzeitig erhöht eine frühzeitige Einbindung der betroffenen Bürger und Unternehmen und eine dialogorientierte Interessenabwägung die Akzeptanz umweltpolitischer Maßnahmen. Gleichwohl ist der Schutz der Umwelt stets mit anderen, gleichrangigen Schutzgütern abzuwägen. Hier die Balance zu halten zwischen Umweltschutz und dem Erhalt der heimischen Wertschöpfung, verlangt ein hohes Maß an Umsicht und Pragmatismus. Denn eine vermeintlich umweltfreundliche Maßnahme kann sich schnell als das Gegenteil erweisen. Etwa, wenn der lokale Abbau von Rohstoffen untersagt oder die Produktion von Nahrungsmitteln eingeschränkt wird mit der Konsequenz, dass dann woanders Rohstoffe abgebaut bzw. Nahrungsmittel hergestellt und mit höherem CO₂-Fußabdruck nach Hessen transportiert werden müssen. Nichts anderes gilt, wenn Abfälle aufgrund unzureichender Beseitigungs- und Verwertungsmöglichkeiten in Hessen in andere Länder exportiert werden müssen. Umso wichtiger ist es daher, dass auch auf kommunaler Ebene umweltpolitische Entscheidungen mit und nicht gegen die Wirtschaft getroffen werden. Ein Dialog auf Augenhöhe zwischen Behörden und Unternehmen öffnet häufig den Weg für eine pragmatische Lösung, die sowohl Umwelt als auch Wettbewerbsfähigkeit vor Ort stärkt.

14.3. Prinzip Kooperation statt Konfrontation ausbauen

Im praktischen Vollzug des Umweltrechts arbeiten die kommunalen Umweltbehörden zu meist partnerschaftlich mit den Unternehmen zusammen. Das Prinzip Kooperation statt Konfrontation sollte in der Zusammenarbeit erhalten und – wo immer möglich – ausgebaut werden, etwa durch die Nutzung der Beteiligung an der Umweltallianz Hessen. Diesen Dialog gilt es sach- und zielorientiert zu führen und auszubauen, denn eine Kooperationspolitik an Stelle der ausschließlichen Anwendung von Ordnungsrecht ist die erfolgreichste Strategie zum Schutz der Umwelt. Hierbei sollte ein besonderes Augenmerk auf Konzepte wie den Vertragsnaturschutz, produktionsintegrierte Maßnahmen oder auch die „Natur auf Zeit“ gelegt werden.

14.4. Genehmigungsverfahren beschleunigen

Auch die Kommunalpolitik und kommunale Behörden müssen einen Kulturwandel hin zur Deregulierung einleiten und Genehmigungsverfahren deutlich beschleunigen. Sie sollten eine Vertrauenskultur schaffen und mehr auf die Verantwortung von Bürgern und Betrieben setzen. Unternehmer brauchen weniger, aber auch eine bessere Regulierung. Der aktuelle Genehmigungsstau hemmt allerdings Investitionen in nachhaltigere Produktionsstätten, obwohl von einer Verdopplung der Genehmigungsverfahren bis 2030 auszugehen ist. Der Genehmigungs-marathon steht vor allem in der (Rüstungs-) Industrie und der Energieerzeugung an. Überall werden umfangreiche Umbaumaßnahmen mit dazugehörigen (Änderungs-) Genehmigungsverfahren erforderlich, um umweltrechtliche Vorschriften zu erfüllen. Daher müssen Planungs- und Genehmigungsverfahren endlich massiv beschleunigt werden. Die zunehmende Komplexität umweltrechtlicher Vorgaben zusammen mit der angespannten Personalsituation führen hiergegen aktuell dazu, dass der Ermessensspielraum auf lokaler Ebene häufig zulasten der Betriebe nicht genutzt wird. Die Folge ist eine mehr oder weniger unbeabsichtigte Verschärfung von Umweltvorgaben. Zu oft gehen Behörden bei der Rechtsauslegung im Zweifel „lieber auf Nummer sicher“, indem bspw. weitere Gutachten in Auftrag gegeben oder über die vorgesehenen Zuständigkeiten hinaus weitere vor- und nachgelagerte Behörden involviert werden. Das schmälert den Mehrwert einer lokalen Aufsichtsbehörde, die rechtlichen Vorgaben mit den betrieblichen Gegebenheiten vor Ort abzuwägen und schafft teilweise erhebliche Reibungsverluste durch eigentlich nicht vorgesehene Doppelstrukturen. Letztendlich zieht dies Verfahren unnötig in die Länge und erhöht die Rechtsunsicherheit für Anlagenbetreiber und Investoren. Nötig ist ein klar kommunizierter politischer Wille zur Genehmigung und zur Ermessensausübung im Sinne der Antragsteller. Hierzu gehört auch die Bereitschaft, Vorhaben der Wirtschaft mit einem hohen Investitionsvolumen prioritär zu behandeln. Denn Vertrauen in eine zeitnahe Realisierungsfähigkeit, die Nutzung von vorgezogenen Teilgenehmigungen und eine verlässliche Zeitachse sind wichtige Faktoren für die Investitionsbereitschaft der Unternehmen vor Ort. Deshalb ist eine schnelle Bescheidung von (Genehmigungs-) Anträgen ein Standortvorteil, zeigen doch die kommunale Politik und die lokale Verwaltung hierdurch, dass die heimische Wirtschaft willkommen ist.

14.5. Auf kommunale Verpackungssteuern verzichten

Einige Kommunen erwägen die Einführung einer kommunalen Verpackungssteuer. Dies ist strikt abzulehnen. Sie führt zu einem erheblichen Mehr an Bürokratielasten für Unternehmen mit Standorten in verschiedenen Kommunen, trägt aber in keiner Weise zur Senkung des Verpackungsverbrauchs bei.

Ein Bäcker mit zwei Filialen in unterschiedlichen Kommunen wäre beispielsweise besonders belastet, weil er an seinen beiden Standorten unterschiedliche Vorgaben erfüllen muss. So entstehen ihm dort, wo die kommunale Verpackungssteuer anfällt, doppelte Kosten. Zudem droht ein Flickenteppich an Regelungen, die von Kommune zu Kommune differieren. Der entsprechende bürokratische Verwaltungsaufwand ist für betroffene Unternehmen kaum handhabbar und zöge Wettbewerbsverzerrungen nach sich.

Darüber hinaus zielen kommunale Verpackungssteuern nicht auf den tatsächlichen Verpackungsverbrauch, sondern auf die Anzahl der Verpackungen. So ergeben sich weitere Wettbewerbsverzerrungen, da Unternehmen mit einem hohen Anteil an kleinen Verpackungen stärker belastet würden. Letztlich wären also insbesondere kleine Betriebe Leidtragende einer kommunalen Verpackungssteuer. Schon aktuell zeigt sich im Lebensmittelhandwerk, im Handel und der Gastronomie eine Kaufzurückhaltung. In dieser wirtschaftlichen Situation wäre eine kommunale Verpackungssteuer ein weiterer schwerer Stein im Rucksack für zahlreiche Unternehmen, mit allen negativen Folgen für die wirtschaftliche Attraktivität der (Innen-) Städte.

Die Kommunen sollten daher auf die Einführung von Verpackungssteuern unbedingt verzichten und stattdessen auf bewährte Maßnahmen zur Abfallvermeidung zu setzen. Die Kooperation mit der Wirtschaft sollte der ökonomisch schädlichen und ökologisch wirkungslosen Besteuerung immer vorgezogen werden.

14.6. Freiwilliges Engagement wertschätzen

Ob Landwirte, Winzer, Waldbesitzer oder Jäger: Viele Bürger und Betriebe leisten einen großen Beitrag zum Schutz der Natur und der Artenvielfalt. Kommunalpolitiker sollten dieses Engagement fördern, indem sie ihre Anliegen wertschätzen und sich ihre Expertise stärker zunutze machen. Unnötige Bürokratie gilt es zu vermeiden.

15. Verwaltung

Ämter kontinuierlich modernisieren

15.1. Bürokratieabbau als Daueraufgabe begreifen

Überregulierung und Bürokratie treffen alle Unternehmen, besonders aber kleine Betriebe sowie Existenzgründungen, wo der Chef oder die Chefin oft für vieles selbst zuständig ist. Dies raubt Zeit und Energie. Daher sollten kommunale Entscheider kontinuierlich bestrebt sein, unnötige Vorschriften zu streichen, Entscheidungswege zu verkürzen und die Verwaltungen auffordern, Prozesse zu vereinfachen.

15.2. Grundsatz Privat vor Staat beherzigen

Wenn für eine Leistung ein funktionierender Markt vorhanden ist und kein zwingendes Erfordernis für eine staatliche Erbringung besteht, muss sich der Staat zurückziehen. Es gilt – abseits hoheitlicher Aufgaben – „Privat vor Staat“. Die kommunalen Mandatsträger sind dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass kommunale Unternehmen nur innerhalb der Vorgaben der Hessischen Gemeindeordnung in Wettbewerb mit privaten Anbietern treten. Das Subsidiaritätsprinzip ist dabei strikt zu wahren. Zudem müssen die Kommunen regelmäßig Beteiligungsberichte vorlegen.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, welche Aufgaben aus Verwaltungen und Eigenbetrieben mit öffentlich-rechtlicher Gestaltung in privatrechtlich organisierte Unternehmen der öffentlichen Hand übertragen werden können, um die Vorteile privatrechtlicher Arbeitsverträge zu nutzen. Hier ist z.B. an das Immobilienmanagement der Landkreise oder größerer Städte zu denken oder auch kommunale Pflegeeinrichtungen in Eigenbetrieb. In Fällen, wo es um nicht-hoheitliche Aufgaben geht ist auch eine materielle Privatisierung zu prüfen. Denn oft können private Unternehmen, die dem Wettbewerb ausgesetzt sind, Aufgaben bei gleicher Qualität günstiger erbringen als öffentliche Unternehmen und Verwaltungen. Beispiele hierfür sind u.a. Tätigkeitsgebiete wie IT-Betreuung, Reinigung oder Hausmeisterdienste in Verwaltungsgebäuden oder auch die lokalen Buslinienverkehre.

15.3. Interkommunale Zusammenarbeit ausbauen

Auch wenn in den vergangenen Jahren die Interkommunale Zusammenarbeit (IKZ) zugenommen hat, gibt es auf der hessischen kommunalen Ebene noch viel Potenzial Aufgaben arbeitsteilig, wirtschaftlicher, fokussierter und schneller zu erledigen. Daher appellieren wir an die Kommunalparlamente mehr interkommunale Kooperationen zu wagen. Hiervon profitieren zum einen die Gemeinden selbst, da hierdurch u.a. Personalmangel und fehlenden finanziellen Mitteln entgegengewirkt werden kann und zum anderen auch die Steuerzahler bzw. Bürger, weil sie optimierte Dienstleistungen erhalten. Vor allem die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten und ist zugleich in vielen Bereichen auch die Voraussetzung der IKZ.

Bei Auskreisungen wie jüngst der Stadt Hanau ist darauf zu achten, dass keine teuren Doppelstrukturen aufgebaut werden. Auch sollten sich Zwerggemeinden wie Weißenborn die kritische Frage stellen, ob es für nicht einmal 1.000 Einwohner eine eigene Verwaltungsstruktur braucht. Positivbeispiele sind hier Oberzent im Odenwald oder die 2023 um Bromskirchen erweiterte Gemeinde Allendorf (Eder).

Die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V.
ist die Dachorganisation der Arbeitgeber- und
Wirtschaftsverbände in Hessen. Sie repräsentiert
86 Verbände mit rund 100.000 Mitgliedsunternehmen
und rund 1,5 Mio. Beschäftigten.

Wenn in diesem Text aus Gründen der besseren
Lesbarkeit die männliche Form (generisches
Maskulin) verwendet wird, sind damit stets wertfrei
alle Geschlechter (m, w, d) gemeint.

Herausgeber

VhU

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V.
Emil-von-Behring-Straße 4 | 60439 Frankfurt am Main

E-Mail:	info@vhu.de
Web:	www.vhu.de
X:	x.com/vhuhessen
LinkedIn:	linkedin.com/company/vereinigung-hessischer-unternehmerverbände-vhu/