

2018

VERKEHR und Digitalisierung - Wahlprogramme der hessischen Parteien



Dr. Bernhard Dicke

ITS HESSEN e.V.

18.9.2018



CDU

Digitalisierung: Modernste Infrastruktur sichern

„ Hessen wird GigaBit-Land. Unser Ziel ist eine flächendeckende Versorgung mit 1 GigaBit bis 2025. Im ersten Schritt werden wir alle Gewerbegebiete, Krankenhäuser, Schulen und Universitäten anschließen.

„ Um künftige Möglichkeiten digitaler Infrastruktur zu gewährleisten wollen wir die Kommunen mit einem „Leerrohrprogramm“ zur vorausschauenden Planung und Umsetzung der Leitungsverlegung unterstützen.

„ Wir werden ein eigenständiges Digitalisierungsministerium schaffen, um die Digitalisierungsstrategie des Landes umzusetzen, die Aktivitäten von Bund, Land und Kommunen zu koordinieren und Maßnahmen für Unternehmen, Arbeitnehmer und Bürger zu bündeln.

„ Die im vergangenen Herbst gegründete Gigabit-Allianz, die den Ausbau der hessischen Daten-Infrastruktur für die nächsten Jahre plant, wollen wir weiter stärken und voranbringen.

Unser langfristiges Ziel ist ein möglichst flächendeckendes WLAN-Netz in Hessen. Rechtliche Hürden für öffentliche WLAN-Hotspots wollen wir beseitigen und werden in Anlehnung an ein Programm der EU ein Landesprogramm „WiFi4Hessen“ auflegen, um Kommunen bei der Einrichtung von öffentlichem WLAN zu unterstützen.

„ In einem ersten Schritt setzen wir uns außerdem dafür ein, den Bürgern freien Internetzugang in allen öffentlichen Gebäuden des Landes zu ermöglichen.

„ Zur Abdeckung eines zukunftsfähigen Kommunikationsnetzes wollen wir die Mobilfunk-Technologie nach 5G-Standard ausbauen und einen flächendeckenden Lückenschluss in den Mobilfunknetzen erreichen.

„ Die Technologie-, Innovations- und Gründerzentren werden wir durch einen Innovationshub vernetzen.

„ Wir wollen mittelständische Unternehmen bei der digitalen Transformation und bei der Beschleunigung von Digitalisierungsprozessen unterstützen. Dazu wird die Digitalisierungsberatung für kleine und mittlere Unternehmen, Selbstständige, Freiberufler und das Handwerk fortgeführt.

„ Gerade für kleine und mittlere Unternehmen sind digitale Kompetenzen ein entscheidender Wettbewerbsfaktor – bei ihnen besteht ein besonderer Förder- und Beratungsbedarf. Aus diesem Grunde wollen wir die regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften in ihrer digitalen Kompetenz vernetzen, unterstützen und stärken.

„ Wir unterstützen bundesweite Standards der digitalen Produkthaftung.

„ Kommunale Versorgungsunternehmen dienen im Bereich der digitalen Daseinsvorsorge einem öffentlichen Zweck. Deshalb werden wir das Gemeindefinanzierungsrecht der Hessischen Gemeindeordnung an die digitalen Anforderungen anpassen, um die Digitalisierungsstrategien von kommunalen Unternehmen zu erleichtern.

.... für Verkehr und Mobilität

Straßen und Schienen bedarfsgerecht ausbauen

„ Für die im Bundesverkehrswegeplan 2030 dargestellten Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs werden wir zeitnah die Planung und Umsetzung beginnen. Die nötigen Planungsleistungen für alle dort genannten Maßnahmen werden wir schnell erbringen. Hierzu werden wir bei der Gewinnung, Qualifizierung und Sicherung von Personalressourcen massiv investieren.

„ Von besonderer Bedeutung für uns als Transitland sind leistungsstarke Autobahnen. Dabei sind die Fertigstellung der A44 und A49, sowie des Riederwaldtunnels (A66/A661), der Ersatzneubau einer Rheinbrücke zwischen Mainz und Wiesbaden im Zuge der A 643, der Ausbau der A4 (B508neu), die Sanierung der Brückenbauwerke der A 45 und die Ertüchtigung der Autobahnkreuze an A3 und A5 von besonderer Bedeutung.

„ Vordringlich wollen wir den Ausbau der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main angehen und fortsetzen (Frankfurt RheinMainplus/S-Nahnplus). Hierzu gehören als wesentliche Großprojekte: - Der Ausbau der Regionaltangente West als Ringverkehr im Ballungsraum, - Die Realisierung der Nordmainischen S-Bahn, - Die S-Bahn-Anbindung Mittelhessen (Gießen) durch Fortführung des 3. Gleises zwischen Frankfurt/Friedberg und Gießen, - Die S-Bahn-Anbindung des Terminal III am Flughafen Frankfurt, den Ausbau zentraler Bahnhöfe zu Nahverkehrsknotenpunkten mit Unterstützung von Landesmitteln. Es muss Reisenden ermöglicht und erleichtert werden, zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern sicher, bequem und alltagstauglich zu wechseln. Hierzu wollen wir beispielsweise die Kommunen bei der Einrichtung verkehrsgünstig gelegener Park + Ride-Anlagen, der Schaffung Möglichkeiten zur sicheren Abstellung von Fahrrädern und der Einrichtung niederschwelliger Fahrradverleihsysteme fördern. - Eine bessere Integration von Ruf- und Bürgerbusse in das öffentliche Personennahverkehrsangebot. Fahrkarten der Verkehrsverbünde wollen wir auch in kommunalen Ruf- und Bürgerbussen anerkennen.

„ Zur Vervollständigung des Schienen-Tangentialverkehrs um Frankfurt, zur Entlastung der radial nach Frankfurt zulaufenden Schienenstrecken und zur Entlastung des europäischen Verkehrsknotens des Frankfurter Hauptbahnhofs wird die Regionaltangente West um eine Regionaltangente Ost ergänzt.

„ Da heute, wie auch in der Vergangenheit, die Fahrtzeit und nicht die reine Entfernung in Kilometern entscheidend ist, kommt der Wohnbauentwicklung entlang der Trassen der Verkehrsinfrastruktur eine entscheidende Bedeutung zu. An dieser Stelle muss die Regionalplanung neu gedacht werden. Attraktive Wohngebiete für

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sollen entlang dieser Verkehrsachsen entstehen.

„ Wir wollen, dass S-Bahnen und Busse am Wochenende auch nachts fahren, damit gerade für Jugendliche ein attraktives Angebot besteht.

„ Wir wollen den ÖPNV attraktiv erhalten. Das erfolgreiche Schülerticket Hessen, mit dem alle Schüler und Auszubildenden für 1,- Euro am Tag durch ganz Hessen fahren können, wollen wir weiter ausbauen und deshalb prüfen, ob nach dem Vorbild des Schülertickets ein Hessenticket schrittweise allen hessischen Bürgern zur Verfügung gestellt werden kann.

„ Das Landesticket für die Mitarbeiter des Landes bietet diesen Menschen und ihren Familien ebenfalls ein sehr attraktives Angebot zur Nutzung des ÖPNV. Wir werben auch bei der Wirtschaft dafür, solche Angebote für ihre Mitarbeiter zu schaffen.

„ Wir werden die regelmäßigen Mittel zur Instandhaltung und Sanierung aller Landesstraßen dauerhaft mindestens bis zur Höhe des Werteverzehrs aufstocken. Darüber hinaus wollen wir im Rahmen einer Landesstraßenbauoffensive in die Sanierung des Landesstraßennetzes sowie in den Aus- und Neubau wichtiger Landes- und Umgehungsstraßen investieren. Priorität hat für uns die Zustandsverbesserung des Bestandsnetzes und die Entlastung von Ortslagen durch den beschleunigten und verstärkten Bau von Umgehungsstraßen.

„ Wir werden weiterhin bedarfsgerechte Mittel für den kommunalen Straßenbau und den öffentlichen Nahverkehr im Rahmen des Mobilitätsfördergesetzes zur Verfügung stellen.

„ Gleichzeitig werden wir ein Sanierungsprogramm für die kommunale Schieneninfrastruktur auflegen.

„ Unser Ziel ist die Stauvermeidung. Wir wollen alle technischen Möglichkeiten zur Verkehrssteuerung und Verkehrsentlastung nutzen, um Staus vorzubeugen sowie schnellstmöglich aufzulösen. Zur Entlastung verkehrlicher Engpässe werden wir

- intelligente Verkehrsleit- und Umfahrinformationssysteme mit Nutzung von aktuellen Stau- und Wartezeiten weiterentwickeln,
- Anfangs- und Enddaten von Baustellen intensiver kommunizieren und wo möglich kleinere Bauabschnitte wählen,
- die Tageshelligkeit besser ausnutzen und die 6-Tage-Woche zur Regel machen sowie den Dreischichtbetrieb weiter ausbauen, um die Bauzeiten auf Autobahnen zu verkürzen,
- ein verkehrsübergreifendes Stau- und Baustellenmanagement einführen, um die baustellenbedingten Belastungen und Einschränkungen im Verkehrsfluss möglichst zu minimieren und so kurz wie möglich zu halten,
- die temporäre Freigabe von Standstreifen auf Autobahnen weiter ausbauen,
- durch den verstärkten Einsatz von Zuflussregelung den Verkehrsfluss auch bei starker Nachfrage aufrechterhalten,
- an staugefährdeten Stellen LKW-Überholverbote einrichten und ausweiten,
- öffentlichkeitswirksame Kampagnen zur Befolgung des Rechtsfahrgebots auflegen und zur Bildung von Rettungsgassen fortsetzen,

- den Einsatz von Lang-LKWs zur Reduzierung der Verkehrsmenge unterstützen,
- die Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum Auto weiter steigern und ausbauen,
- uns bei den Verkehrsverbänden dafür einsetzen, dass an sämtlichen S-Bahnstationen in ausreichender Anzahl Fahrradstellplätze – auch verschließbare – für Pendler geschaffen werden und PKW-Park & Ride-Plätze ggfs. durch den Bau von zwei- oder dreistöckigen Parkdecks bedarfsgerecht erweitert werden,
- in Zusammenarbeit mit der öffentlichen Verwaltung und privaten Arbeitgebern Arbeitszeitmodelle entwickeln, die flexiblere Anfahrtszeiten ermöglichen.

„ Wir setzen uns auf europäischer und Bundesebene für eine umfassende Revision der bisherigen einheitlichen Sicherheits- und Assistenzsysteme für LKW und Busse ein. Wir wollen LKW und Busse verpflichtend mit einer Rückfahrkamera, Surroundview, Toter-Winkel-Assistent, Personenerkennung und einem Notbremsassistenten ausstatten. Das Notbremssystem muss bis zur maximalen Geschwindigkeit funktionsfähig sein und das Fahrzeug zum Stillstand bringen, sofern die Erkennung des Kollisionsobjektes innerhalb des Mindestbremsweges möglich ist. Außerdem muss das Bremssystem auch im Fall des Auffahrens aktiv bleiben. Eine manuelle Abschaltung des Systems soll nur für einen Zeitraum von maximal zehn Minuten erlaubt sein und danach eine eigenständige Reaktivierung erfolgen müssen.

„ Wir wollen verkehrlich besonders stark belasteten Kommunen die Möglichkeit geben, das durch Post- und Paketdienstleister generierte Verkehrsaufkommen im innerstädtischen Bereich und in Wohngebieten zu reduzieren. Hierzu sind diesen Kommunen neue rechtliche Möglichkeiten zu eröffnen, um auf Kooperationen zwischen den verschiedenen Logistikunternehmen hinzuwirken. Ziel muss eine Bündelung der Sendungen am Stadtrand und eine zwischen den Post- und Paketdienstleistern abgestimmte Auslieferung der Waren mit weniger Fahrzeugen sein.

„ Wir wollen LKW-Parkplätze an Autobahnen ausbauen und verbessern. Das wilde Parken auf Standstreifen und in Einfahrten werden wir beenden. Parkplätze und Raststätten müssen verstärkt gesichert werden, um der wachsenden Kriminalität an diesen Punkten entgegen zu treten.

„ Zur Vermeidung schwerer Verkehrsunfälle wollen wir verstärkt Manipulationsprüfungen an LKW durchführen.

„ Planungs- und Genehmigungsverfahren für größere Infrastrukturvorhaben wollen wir vereinfachen und beschleunigen. In diesem Zuge starten wir eine Bundesratsinitiative zur Planungsbeschleunigung im Infrastrukturbereich analog der Beschleunigung der „Infrastrukturprojekte Deutsche Einheit“.

„ Wir wollen unsere Anstrengungen zur Schaffung zusammenhängender Radwegetze sowie zum Ausbau von Radschnellwegen auf Grundlage eines Masterplans „Radnetz Hessen“ weiterführen und die erfolgreiche Arbeit der AG Nahmobilität fortsetzen.

Leistungsstarken Flughafen Frankfurt/Rhein-Main sichern und entwickeln

„ Wir bekennen uns zur Stärkung des Flughafens Frankfurt/Rhein-Main auf der Basis des Planfeststellungsbeschlusses. Wir wollen den Flughafen in seiner Drehscheibenfunktion als Weltflughafen stärken, um Arbeitsplätze zu sichern und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Der Flughafen ist für uns der Herzmuskel der gesamten Region und wirkt weit über den engeren Ballungsraum hinaus.

„ Wir setzen uns für die Abschaffung der wettbewerbsverzerrenden Luftverkehrssteuer ein.

„ Den Ausbau des Terminal III mit entsprechender Anbindung an das ÖPNV-Netz treiben wir weiter voran, weil er für die Zukunftsfähigkeit des Flughafens von entscheidender Bedeutung ist.

„ Wir fördern die Systempartnerschaft zwischen Fraport und Lufthansa.

„ Unsere Anstrengungen zur Reduzierung des Fluglärms haben in den vergangenen Jahren zu einer spürbaren Entlastung der Region geführt. Im Rahmen der „Allianz für Lärmschutz“ werden wir diesen Weg weiter konsequent beschreiten.

„ Wir sichern die Einhaltung des generellen Nachtflugverbotes zwischen 23 und 5 Uhr, wie in der Mediation festgelegt. Die freiwilligen Vereinbarungen zu Lärmobergrenzen und Anreizsysteme für die möglichst leise Abwicklung von Flugbewegungen werden wir fortsetzen. Eine rechtliche Ausdehnung des Nachtflugverbots über die Ergebnisse der Mediation hinaus lehnen wir ab.

„ Für alle Luftverkehrsgesellschaften am Standort Frankfurt gelten die Betriebsregelungen des Planfeststellungsbeschlusses, insbesondere zum Nachtflugverbot. Hinsichtlich der verspäteten Landungen nach 23.00 Uhr werden wir gemeinsam mit der Fraport AG prüfen, inwieweit z. B. eine Erhöhung der lärmabhängigen Landeentgelte einen Beitrag dazu leisten kann, diese Grenze einzuhalten. Weitere Schritte behalten wir uns vor. Die Luftverkehrsgesellschaften müssen ihre Umläufe so planen, dass sie problemlos bis 23.00 Uhr landen können, trotz eines vollen Luftraumes über Europa.

„ Das Forum Flughafen und Region (FFR) wollen wir als Dialogplattform zwischen der Luftverkehrswirtschaft und den Anrainern erhalten und weiter unterstützen. Es hat sich in den vergangenen Jahren als neutrales Kompetenzzentrum zur Weiterentwicklung des Flughafens und zur Reduzierung des Fluglärms bewährt. Diesen Weg gilt es fortzusetzen.

„ Wir wollen Anreizsysteme für Flottenerneuerungen von Langstreckenflugzeugen, um technische Verbesserungen des Lärmschutzes durch den Einsatz leiserer Flugzeuge schneller nutzbar machen zu können.

„ Die Fluggastkontrollen müssen effizienter werden. Wir werden für strukturelle und organisatorische Reformen mit dem Bund, dem Flughafen und den Fluggesellschaften in Verhandlungen treten.

Kassel Airport in seiner positiven Entwicklung unterstützen

„ Wir bekennen uns zum Kassel Airport, der für Nordhessen ein wichtiges Infrastrukturangebot darstellt. Er bindet die Region an das Flugverkehrsnetz an, bietet gute

Entwicklungsmöglichkeiten im Passagier- und Frachtverkehr sowie bei der Ansiedlung von insbesondere luftfahrtaffinen Unternehmen am Flughafen und schafft dadurch zunehmend Arbeitsplätze. Auf diesem Weg werden wir den noch jungen Regionalflyer weiterhin unterstützen.

„ Die Kostenstruktur des Flughafens wurde seit Inbetriebnahme kontinuierlich optimiert. Dieser Prozess wird in den kommenden Jahren konsequent fortgesetzt. Ziel ist es, den Zuschuss des Landes weiter zu reduzieren. Bereits heute aber übersteigen die durch den Flughafen generierten Steuereinnahmen die Ausgaben des Landes.

Modernste Verkehrsangebote im Herzen Deutschlands

„ Wir werden kostenloses WLAN im öffentlichen Personennahverkehr im Dialog mit den Verkehrsgesellschaften entschlossen voranbringen.

„ Wir wollen E-Mobilität in allen Bereichen fördern. Unser langfristiges Ziel ist die generelle klimaneutrale Antriebstechnik. Als ersten Schritt sorgen wir für einen flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur mit einem freien Wettbewerb der Stromanbieter. Gleichzeitig zeigen wir uns technologieoffen gegenüber anderen Antriebstechniken.

„ Innovative Mobilitäts- und Logistikkonzepte im Rahmen der digitalen Vernetzung wollen wir fördern. Die Digitalisierung bringt große Chancen, Verkehre zu steuern und miteinander zu koppeln. Um diese Möglichkeiten optimal zu nutzen, treiben wir auch die Reduzierung des gesetzlichen Regelwerks bei der Zulassung von plattformbasierten Angeboten voran. Wir unterstützen neue Mobilitätsformen in Stadt und Land. Möglichkeiten des „Sharing“ von Verkehrsmitteln wollen wir genauso wie Modelle für Autonomes Fahren nicht nur innerstädtisch, sondern auch auf Überlandverbindungen und auf dem Land voranbringen.

„ Das Nationale Investitionsprogramm für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie werden wir umsetzen und durch Landesmaßnahmen verstärken. Hierzu soll auch eine Anschubförderung für den Netzausbau von Wasserstofftankstellen beitragen.

„ Bis zum Ende der nächsten Legislaturperiode wollen wir die Anzahl der Kraftfahrzeuge der Landesregierung, der Landesverwaltung, der nachgeordneten Behörden und der Gesellschaften, an denen das Land Hessen zu mindestens 50% beteiligt ist, die über emissionsfreie Antriebssysteme (z.B. Elektromotoren, Brennstoff- oder Wasserstoffzellen) verfügen, deutlich erhöhen.

„ Wir werden bei der Schaffung der rechtlichen und technischen Voraussetzungen für autonome Mobilitätsangebote eine Führungsrolle einnehmen und Hessen zum Vorreiter in diesem Bereich machen.

„ Die Sicherstellung sauberer Luft ist ein wichtiges Anliegen zum Schutz der Gesundheit der Menschen in Hessen. Wir werden uns deshalb mit aller Kraft dafür einsetzen, dass der Bund seiner Verantwortung nachkommt und eine Grundlage für eine Hardware-Nachrüstung betroffener Fahrzeuge schafft, da wir darin die effektivste Methode sehen, um die Luftqualität in unseren Städten zu verbessern, die EU-

weiten Grenzwerte einzuhalten und damit die Gesundheit aller Hessen zu schützen. Die Nachrüstungen müssen dabei schnell umgesetzt und von den Konzernen finanziert werden. Die Automobilindustrie, die in der Vergangenheit immer wieder betont hat, dass sie Vertrauen zurückgewinnen wolle, hat jetzt die Gelegenheit, diesen Worten auch Taten folgen zu lassen. Den Dieselfahrern darf kein Schaden entstehen. Es bleibt unser zentrales Ziel, generelle Fahrverbote zu vermeiden. Dazu setzen wir vor allem auf technologieneutrale wirtschaftliche Anreize zur Vermeidung schädlicher Emissionen.

„ Wir erteilen Forderungen nach einer generellen Absenkung der innerorts zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h eine Absage.

„ Wir sehen die Hersteller in der Verantwortung, schnellstmöglich Lösungen anzubieten, um die mit dem Fahrzeugverkehr verbundenen Belastungen der Luft mit Stickoxiden und Feinstaub weiter zu reduzieren. Die aus dem Dieselgipfel auf Bundesebene erwachsenen Maßnahmenvorschläge sind dabei ein erster wichtiger Schritt, um beispielsweise intelligente Verkehrslenkung, Verkehrsplanung, Parkraumbewirtschaftung und die Umstellung auf emissionsarme oder emissionsfreie Verkehrsformen voranzubringen.

„ Wir wollen diese Maßnahmen flankieren und unterstützen. Gleichzeitig ist die Nachrüstung der vom Vorwurf des Betrugs betroffenen PKW auf Kosten der Hersteller unerlässlich. Software-Updates müssen, sofern das technisch und ökonomisch machbar und ökologisch effizient ist, durch Hardware-Nachrüstungen ergänzt werden.

„ Mit diesen Maßnahmen wollen wir gemeinsam mit den betroffenen Kommunen Luftreinhaltepläne erarbeiten. Generelle Fahrverbote lehnen wir ebenso ab wie die Einführung einer „Blauen Plakette“, die letztlich auch nur pauschale Fahrverbote zur Folge hätte.

„ Mittelfristig wollen wir die verbliebenen Dieseltriebfahrzeuge im Schienenverkehr durch Strom-, Gas- oder Wasserstoffantriebe ersetzen, solange keine ebenso schadstoffarmen Dieselfahrzeuge zur Verfügung stehen.



... mit einem Recht auf Mobilität: für alle, überall und bezahlbar

Jeder Mensch in Hessen hat ein Recht auf Mobilität: überall und dennoch an den örtlichen Bedarfen orientiert, sicher und bezahlbar. Die SPD tritt mit dem Anspruch an, dieses Recht durchzusetzen.

Dabei gilt dem Schutz vor Lärm- und Umweltbelastungen ein besonderes Augenmerk. Hessens Verkehr hat sich in den vergangenen Jahren zur Großbaustelle entwickelt. Die Pendlerinnen und Pendler versinken jährlich auf 119.000 Kilometern in 38.000 Stunden Stau. Das reicht dreimal um die Erde. Gleichzeitig sind Züge völlig überlastet, Schienenstrecken fehlen. Versäumte Investitionen beeinträchtigen Straßen und Brücken und damit wirtschaftliche Entwicklungschancen in Hessen. Gleichzeitig werden die Mobilitätsbedarfe der Menschen im ländlichen Bereich, die ganz andere Antworten verlangen, nicht erfüllt. Das muss sich ändern. Die Möglichkeiten von Sharingangeboten, digitalisierte Mobilitätskonzepte, wie z. B. Mitnahmemöglichkeiten und die Erprobung von autonomen Shuttles müssen ausgeweitet werden.

1. Mobilität überall: ob in der Stadt oder auf dem flachen Land

Wir wollen die Mobilität in den wachsenden Städten genauso wie in den ländlichen Regionen sicherstellen. Dafür werden wir die lokalen Nahverkehrsorganisationen und die Verkehrsverbünde stärken und die Übergänge zwischen dem Fahren mit dem eigenen Auto und der Nutzung von Bussen und Bahnen vereinfachen. Wir werden den öffentlichen Nahverkehr ausbauen, um die Mobilität in allen Landesteilen, Ballungsräumen und ländlichen Räumen sicherzustellen. Gerade mit Blick auf demografische Entwicklungen wollen wir im ländlichen Raum zusätzlich auf alternative Angebote wie Rufbusse, Bürgerbusse, Taxis und Mietwagen sowie Anrufsammeltaxis setzen. Mobilität zur Erledigung täglicher Geschäfte, zum Besuch von Freunden und Familie oder zum Aufsuchen von Gesundheitseinrichtungen darf keine Frage des Wohnortes sein.

In den Ballungsräumen geht es vorrangig darum, die Kapazitätsengpässe zu beseitigen, in den ländlichen Räumen um ein kontinuierliches Fahrtangebot über den Tag mit guten Umsteigemöglichkeiten durch Verknüpfung der Angebote. Gleichwohl muss ein wesentlicher Baustein einer auf die Zukunft ausgerichteten Mobilitätsstrategie in Stadt und Land die Reduzierung von Verkehr sein. Angebote der Mobilitätsberatung für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer werden wir unterstützen. Wir wollen zudem ein wohnungsbezogenes Mobilitätsmanagement etablieren.

2. Mobilität für jeden Geldbeutel

Wir wollen das Fahren mit Bussen und Bahnen in Hessen attraktiver machen, indem die Fahrpreise deutlich gesenkt und die Einnahmeausfälle über die Solidarfinanzierung kompensiert werden.

3. Verkehre verzahnen – Übergänge verbessern

Wir werden ein integriertes Mobilitätskonzept auflegen. Ein Konzept, das alle Verkehrsträger verzahnt und eine nahtlose Mobilitätskette schafft: von der Schiene über den Bus, das Taxi, den Pkw, das Fahrrad bis hin zu den eigenen zwei Beinen. Dafür werden wir beispielsweise die kommunalen Verkehrsunternehmen dabei unterstützen, sich zu Mobilitätsdienstleistern weiterzuentwickeln, die die Nutzung von Bussen und Bahnen, Carsharing und Mietfahrrädern unter einem Dach verbinden.

Den Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten sowie den wirtschaftlichen, ökologischen und regionalen Herausforderungen wird damit Rechnung getragen. Ein integriertes Mobilitätskonzept muss auf die ländlichen Bedarfe etwa im hinteren Vogelsberg andere Antworten geben als auf städtische wie in Frankfurt. Wir brauchen ein Mobilitätsversprechen für Hessen. Denn alle Menschen haben ein Recht auf Mobilität.

Wir werden eine Mobilitätsberatung für die Nutzerinnen und Nutzer des Landes-Jobtickets, das wir unter denselben Bedingungen auch den Kommunen eröffnen wollen, anbieten. Die Mobilitätsberatung ermöglicht eine bewusste Wahl des optimalen Verkehrsmittels. Zudem kann eine effektive Beratung die Schwachstellen im ÖPNV-System explizit darstellen.

4. Saubere Mobilität fördern, Busse und Bahnen besser finanzieren

Wir werden die Belastung von Mensch und Umwelt durch Abgase und Feinstaub in den Städten und Gemeinden weiter reduzieren, ohne dabei die Mobilität einzuschränken. Wir wollen, dass sich jede und jeder Mobilität leisten kann. Unser Ziel ist es, dass bis 2030 in allen hessischen Großstädten keine Busse mit konventionellem Antrieb mehr fahren. Dazu werden wir die Nachrüstung von Dieselnissen und Taxis sowie die Anschaffung von Bussen mit alternativen Antriebsformen mit Unterstützung des Bundes fördern. Kommunale Verkehrsunternehmen sollen bei der Umstellung ihrer Fuhrparke auf alternative Antriebe ermutigt werden.

Die Fahrradinfrastruktur wollen wir ausbauen: mit mehr innerörtlichen Fahrradspuren, aber auch mit der Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten für E-Bikes durch überörtliche Schnell-Rad-Wege, durch Ladestationen an öffentlichen Gebäuden und sichere sowie komfortable Abstellmöglichkeiten.

Für einen zuverlässigen öffentlichen, auch schienengebundenen Personennahverkehr sind Investitionen in eine gute Infrastruktur notwendig, die verlässlich finanziert sind.

5. Kommunen für mehr Mobilität unterstützen

Wir werden daher die Mittel für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV im Rahmen des Landesprogramms zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf 200

Mio. Euro verdoppeln und den Eigenanteil von finanzschwachen Kommunen begrenzen. Gleichzeitig werden wir uns dafür starkmachen, dass die vereinbarte Aufstockung der Bundesmittel auf 1 Mrd. Euro zügig umgesetzt wird. Nur durch gemeinsame Anstrengungen können wir den öffentlichen Personenverkehr fit machen. Bei Ausschreibungen für den Betrieb von Bus- und Bahnstrecken wollen wir eine stärkere Berücksichtigung von Arbeits- und Tarifstandards und örtlicher Unternehmen bei der Auswahl der Anbieter.

6. Abschaffung der Zwangsbeiträge für den Straßenausbau in Hessen

Die kommunalfeindliche Politik der schwarz-grünen Landesregierung ist verantwortlich dafür, dass sich Bürgerinnen und Bürger in Hessen mit viel Geld an der Finanzierung von Straßen beteiligen müssen. Schwarz-Grün hat die Probleme in den kommunalen Haushalten immer weiter verschärft. Der Investitionsbedarf bei der kommunalen Infrastruktur wurde seit Jahren ignoriert und unzureichend im Kommunalen Finanzausgleich berücksichtigt. Die Kommunen werden dadurch gezwungen, die Bürgerinnen und Bürger mit immer höheren Steuern und Abgaben zu belasten, um die Genehmigung ihrer Haushalte nicht zu gefährden.

Ziel der SPD ist es, die Straßenausbaubeiträge abzuschaffen. Die Kommunen brauchen dafür einen finanziellen Ausgleich, den das Land tragen muss. Denn auch ohne die Erhebung von Beiträgen müssen die Kommunen den Erhalt und Ausbau der kommunalen Infrastruktur leisten können. Hier besteht erheblicher Investitionsbedarf. Wir wollen deshalb den Kommunen eine Investitionspauschale zur Verfügung stellen, die den Verlust der Einnahmen aus den Straßenausbaubeiträgen ausgleichen soll.

7. Investitionsstau und Blockaden beim Autobahn- und Straßenbau auflösen

Eine gut ausgebaute Infrastruktur schafft die Voraussetzungen für Wirtschaftswachstum und sichert somit Arbeitsplätze. Das gilt aber nicht nur mit Blick auf die Anbindung der vielen geheimen Champions im Mittelstand, die sich häufig in der Fläche des Landes angesiedelt haben. Die Verkehrsinfrastruktur in Hessen ist in Milliardenhöhe unterfinanziert und wird schon seit vielen Jahren nur noch auf Verschleiß gefahren.

Wir werden den Investitionsstau bei den Landesstraßen in Hessen auflösen. Dabei legen wir den besonderen Schwerpunkt auf den Erhalt der bestehenden Landesstraßen. Außerdem werden wir uns beim Neu- und Ausbau auf Lückenschlüsse und sinnvolle Erweiterungen konzentrieren. Wir werden die Investitionen in den Landesstraßenbau innerhalb der Legislaturperiode auf die Höhe der Abschreibungen aufstocken. Um die Finanzierung der Investitionen sicherzustellen, setzen wir uns für eine Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Landesstraßen ein. Die Einnahmen müssen zweckgebunden mit dem Erhalt und Ausbau der Landesstraßen eingesetzt werden. Wir werden prüfen, wie das Land die Kommunen bei ihrem Straßenbau besser unterstützen kann. Wir werden die Straßenbauverwaltung Hessen Mobil stärken und mehr Personal für Planung, Bau und Betrieb einstellen.

Für die Aufgaben im Bereich der Straßenbauverwaltung brauchen wir gute und qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir wollen Nachwuchs fördern und ausbilden. Das Instrument „Studium plus“ (berufliche Qualifikation in der Praxis in

Verbindung mit einem Studium) hat sich in der Wirtschaft bewährt. Wir wollen mithilfe von „Studium plus“ zusätzlichen Nachwuchs ausbilden. Wir werden den Hochschulen zur Förderung der Bauingenieurausbildung mehr Mittel zuweisen. Eine Privatisierung der Landesstraßenbauverwaltung Hessen Mobil wird es mit uns nicht geben.

Wir werden für den zügigen Weiterbau der A 44, der A 49 und weiterer Bundesstraßen sorgen und keine weiteren Verzögerungen bei den Planungen dulden.

8. Schienenverkehr attraktiver machen

Die Mobilitätswende in Hessen braucht einen starken Schienenpersonennah- und -fernverkehr. Pünktlichkeit, Bezahlbarkeit und Zuverlässigkeit müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in unserem Land sein.

Um den Schienenverkehr im ländlichen Raum zu stärken, werden wir Strecken wie die Lumdatalbahn, Horlofftalbahn, die Bahnstrecke zwischen Baunatal und Kassel-Wilhelmshöhe sowie die Waldkappeler Bahn im Stadtgebiet Kassel reaktivieren. Gleichzeitig setzen wir uns für die Elektrifizierung wichtiger Strecken wie die Taunusbahn, die Odenwaldbahn, die Niddertalbahn und die Eisenbahnstrecke Vellmar–Wolfhagen ein.

Wir werden darüber hinaus wichtige Schienenprojekte für den Regionalverkehr vorantreiben, wie z. B. das dritte und vierte Gleis für die S6 von Frankfurt nach Friedberg (zweiter Bauabschnitt, Bad Vilbel–Friedberg), das dritte Gleis für die MainWeser-Bahn nach Gießen, die Nordmainische S-Bahn oder die Regionaltangente West. Neben einer Verkürzung der Planungszeiten, bei gleichzeitiger früherer Beteiligung der Bürger, müssen auch die entsprechenden finanziellen Mittel zeitnah bereitgestellt werden. Schon heute könnte der schienengebundene Nahverkehr in Frankfurt/Rhein-Main und in den Verdichtungsräumen in Mittel- und Nordhessen einen signifikant höheren Anteil an Menschen befördern. Die dafür notwendige Infrastruktur und die Leistungsangebote sind aber nicht in dem benötigten Umfang vorhanden.

Zur Beschleunigung des Fernverkehrs in Hessen setzen wir uns außerdem für den Ausbau der Strecke Hanau–Fulda/Würzburg/Bad Hersfeld, Mannheim–Frankfurt ein. Die Mitte-Deutschland-Verbindung muss zwischen Kassel und Thüringen/ Sachsen ausgebaut werden.

Bahnhöfe haben in den Städten und Gemeinden neben ihrer verkehrlichen Funktion häufig eine große städtebauliche Bedeutung. Wir wollen ihre Attraktivität erhöhen. Dazu werden wir auf Landesebene ein „Bahnhöfe-Förderprogramm 2030“ auflegen und damit Bahnhöfe mit vielen Pendlern und bedeutender städtebaulicher Funktion sanieren und die Standortkommunen so entlasten. Wir werden uns zudem für die Umsetzung der Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen einsetzen.

9. Hessen: Land der Mobilität 4.0

Mit der Digitalisierung wollen wir unsere Mobilität sicherer und effizienter organisieren. Wir werden daher Hessen zum Vorreiter der Mobilität des digitalen Zeitalters machen. Um eine nutzerfreundliche, schnelle, umweltfreundliche und bezahlbare Verkehrswende zu erreichen, werden wir mit den dafür zuständigen Verbänden,

Initiativen und Interessenvertretungen intensiv zusammenarbeiten. Als die Voraussetzung für eine landesweite Vernetzung der Mobilität werden wir den flächendeckenden Ausbau des schnellen Internets und das Ausrollen des neuen Standards 5G vorantreiben. Gemeinsam mit der Automobilindustrie, mit Zulieferern sowie Wissenschaft und Forschung wollen wir auf dem Autobahnnetz und auf Landstraßen in Hessen ein Testfeld für die Erprobung des vernetzten Fahrens schaffen.

Gleichzeitig werden wir junge Unternehmen fördern, die neue digitale Mobilitätskonzepte entwickeln, um die Vernetzung des ÖPNV mit der Nutzung von Autos und Fahrrädern voranzutreiben. Damit die Information der Nutzerinnen und Nutzer über die verschiedenen Mobilitätsangebote in Hessen verbessert wird, wollen wir eine digitale Mobilitätsplattform Hessen Mobil 4.0 schaffen. Wir werden die in Hessen zur Verfügung stehenden Instrumente für unsere verkehrspolitischen Zielsetzungen überprüfen und ggf. anpassen. Ein Instrumentarium hierfür ist für uns das House of Logistics and Mobility (HOLM).

Wir unterstützen die Initiativen auf Bundesebene, das Personenbeförderungsgesetz dahin gehend zu ändern, dass die uneingeschränkte Direktvergabe der ÖPNV-Konzessionen von Kommunen an ihre Verkehrsbetriebe möglich ist.

10. Mehr Akzeptanz von Mobilität durch mehr Lärmschutz

Wir werden den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm zu einer wichtigen Säule unserer Verkehrspolitik machen. Ohne eine wirksame Eindämmung der negativen Folgen auf Gesundheit und Umwelt wird die weitere Entwicklung des Verkehrs keine Akzeptanz in der Bevölkerung finden. Daher wollen wir innerorts mehr Möglichkeiten für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen erreichen. Der Aus- und Neubau von Schienenstrecken muss mit einem effektiven Lärmschutz einhergehen. Dazu wollen wir eine schrittweise Angleichung der Regularien für die Lärmsanierung an Bestandsstrecken an die Vorschriften der Lärmvorsorge an neuen Strecken erreichen.

11. Transport und Logistik als Stütze der wirtschaftlichen Entwicklung

Hessen ist aufgrund seiner zentralen Lage der wichtigste Transport- und Logistikstandort in Deutschland. Hunderte von kleinen und mittelständischen Unternehmen in Hessen sorgen dafür, dass die deutsche Wirtschaft ihre Waren weltweit zu ihren Kunden transportieren kann. Dabei finden Tausende von gut qualifizierten Beschäftigten ihren Arbeitsplatz in der Transport- und Logistikbranche. Wir setzen uns für den Ausbau von weiteren Güterverkehrs- und Logistikzentren in Hessen ein und werden in den Städten die Erprobung neuer städtischer Logistikkonzepte unterstützen. Wo möglich, fördern wir dabei den Umstieg von der Straße auf die Schiene.

Wir setzen uns für bessere Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer ein und wollen erreichen, dass die Rahmen- und Kontrollbedingungen für Lenk- und Ruhezeiten gestärkt werden. Darüber hinaus wollen wir im Einvernehmen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern den Bau von Lkw-Parkplätzen an Autobahnraststätten vorantreiben, damit die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten unter menschenwürdigen Bedingungen verbringen können.



Mobilität im 21. Jahrhundert: Intelligente, vernetzte Verkehrsmittel

Seitdem wir GRÜNE mitregieren, haben wir unseren alle Verkehrsmittel umfassenden Ansatz als Leitlinie festgelegt und das Prinzip „Sanierung vor Neubau“ verankert, statt Straßeninfrastruktur zulasten des Zustands vieler bestehender Verkehrswege immer weiter auszubauen. Mit dem Mobilitätsfördergesetz stehen ab 2019 mindestens 100 Millionen Euro für die Kommunen bereit, um Verkehrsprojekte zu realisieren. Die von uns ins Leben gerufene Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität sorgt für die Vernetzung von Kommunen, Verbänden, Hochschulen, Wirtschaft und Verkehrsverbänden beim Thema Rad- und Fußverkehr. Die Förderung des Radverkehrs ist eine der schnellsten und effektivsten Maßnahmen, um den Autoverkehr zu reduzieren und den Klimaschutz in den Städten zu verbessern.

Die neue Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen und den drei hessischen Verkehrsverbänden sichert durch eine Steigerung um 24 Prozent die Qualität des Nahverkehrs und ermöglicht es, die Angebote weiter auszubauen. Wir wollen den Kommunen Beratungsmöglichkeiten bis zur planerischen Unterstützung anbieten. Wir fördern außerdem mehr Klimafreundlichkeit der Nahverkehrsmittel z. B. durch die Einführung emissionsfreier Busse oder Bahnen. Endlich kommt auch der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Hessen voran: Um die Kapazität des belasteten S-Bahn-Netzes im Rhein-Main-Gebiet zu steigern, sorgen wir für den Bau der nordmainischen S-Bahn, den Ausbau nach Bad Vilbel bzw. Friedberg und die Regionaltangente West. Perspektivisch wollen wir den zweigleisigen Lückenschluss der S-Bahn nach Darmstadt vorbereiten. Mit der Reaktivierung der Kurhessenbahn wurde ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität auch in der Fläche im ländlichen Raum geschaffen. Die Einführung des landesweit gültigen Schülertickets für 365 Euro im Jahr für alle Schüler*innen, Auszubildende und Bundesfreiwilligendienstleistende ist ein echter Meilenstein für den umweltfreundlichen Verkehr. Das Jobticket, das es den rund 135.000 Beschäftigten des Landes als Teil der Tarifeinigung erlaubt, den ÖPNV in ganz Hessen zu nutzen, trägt ebenso dazu bei, den Individualverkehr zu reduzieren. Auch bietet das Land Hessen in einem bundesweit einzigartigen Modell Carsharing-Stellplätze an und berät Unternehmen bei ihrem Mobilitätsmanagement. Der Förderung der Elektromobilität haben wir uns bereits früh gewidmet und u.a. eines der ersten Förderprogramme für Elektrobusse aufgelegt.

Die eingeschlagene Richtung stimmt – für eine dauerhafte Wirkung muss dieser Weg konsequent fortgesetzt werden.

Schieneverkehr weiter stärken

Die steigenden Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen sind ein erfreuliches Zeichen. Damit sich dieser Trend fortsetzt, muss die Schieneninfrastruktur – sowohl in den

urbanen Ballungsräumen als auch im ländlichen Raum – als Rückgrat der Mobilität weiter ausgebaut werden. Insbesondere im ländlichen Raum sollte die Anzahl der Verbindungen besonders am Wochenende verdichtet werden, um die Attraktivität zu steigern. Dafür ist es nötig, dass die angestoßenen Investitionen fortgeführt und das Netz des Schienengüterverkehrs ausgebaut werden. Zur Verbesserung der Situation in der Metropolregion ist eine Schienen-Ringverbindung um Frankfurt notwendig, die das Nadelöhr S-Bahn-Tunnel entlastet. Neben die Regionaltangente West soll deshalb eine Tangente im Osten des Rhein-Main-Gebiets treten. Um die Zeit bis zur Realisierung der Schienenprojekte zu überbrücken, sollen tangentielle Busverbindungen als Überbrückungsangebot verstärkt werden. In den Städten wird die Umstellung hochbelasteter Buslinien auf den attraktiveren Straßenbahnbetrieb unterstützt, was sich z. B. in Kassel bereits bewährt hat. Mit der Reaktivierung potenzialstarker Schienenstrecken wie der Lumda-, der Horloff- oder der Aartalbahn – sowie der Herkulesbahn für touristische Zwecke – wollen wir die Mobilität auch im ländlichen Raum verbessern, wenn die betroffenen Kommunen mitziehen. Die Elektrifizierung von Bahnstrecken wollen wir insbesondere dort vorantreiben, wo sie eine Lücke zwischen elektrifizierten Netzen schließt. Eine systematische Untersuchung der Verkehre in den Ballungsräumen Hessens soll durchgeführt werden, um ein Stadtbahn-/Bussystem städteübergreifend zu installieren. Möglichst viel Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, bleibt ein wichtiges Ziel. Mit dem Gleisanschlussprogramm haben wir den Anreiz für Firmen erhöht, gleichzeitig wollen wir weiter dafür sorgen, dass der Lärmschutz steigt. Im Rheintal engagieren wir uns bereits mit Landesmitteln. Für den Lieferverkehr auf der „letzten Meile“ wollen wir innovative Konzepte wie z.B. Mikrodepots und Lastenräder fördern. Um die Attraktivität des Schienenverkehrs weiter zu steigern, sollen der ÖPNV konsequent auf die Erfordernisse eines Integralen Taktfahrplans ausgelegt und der mobilitätsgerechte, fahrgastfreundliche Ausbau aller Bahnstationen rasch vorangetrieben werden.

Verkehrssituation in den Kommunen verbessern

Wir wollen die Kommunen weiter dabei unterstützen, für ihre Gebiete Mobilitätspläne zu erstellen, um die Verkehrssituation und damit auch die Luftqualität zu verbessern. Mobilitätsstationen wie sie bspw. Offenbach geschaffen hat, erleichtern den Wechsel der Verkehrsmittel insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Personen. Car-sharing-Konzepte erfreuen sich wachsender Beliebtheit auch im ländlichen Raum. Wir wollen deshalb Bürgerbusse, Kombibusse, Bürgerradwege und ähnliche innovative Ideen weiter stärken. Projekte wie „Mobilfalt“ oder „Garantiert Mobil“, die von den Verkehrsverbänden vorangetrieben werden und den privaten Individualverkehr in den Fahrplan integrieren, zeigen die Richtung auf.

Zu klimafreundlichem Verkehr im ländlichen Raum als Verbindung in die Ballungsräume gehören auch schlüssige Park & Ride-Systeme. Die stetig wachsende Zahl an Bürgerbussen müssen wir künftig mit dem Linientakt des ÖPNV verknüpfen, um vorhandene Lücken zu schließen, und Bahnhöfe in ländlichen Regionen, die in der Vergangenheit lange vernachlässigt wurden, müssen erhalten, saniert und barrierefrei ausgebaut werden. Wir setzen uns für mehr kommunale Freiheit bei der Umsetzung der Straßenverkehrsordnung ein und schaffen die Möglichkeit, dass bei Neu- oder Umbau von Straßen die Sicherheit, Barrierefreiheit und ungehinderte Mobilität von Kindern, Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Nutzer*innen des ÖPNV Priorität

vor den Geschwindigkeitsansprüchen des Autoverkehrs genießen. An Verkehrsschauen sind künftig verpflichtend die Verbände des Fuß- und Radverkehrs zu beteiligen. Bei Uneinigkeit in Sicherheitsfragen bei Verkehrsschauen werden Verkehrssicherheitsaudits durchgeführt. Das Land soll für seine Standorte ein verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsmanagement organisieren, um zu zeigen, wie sich Wege zur Arbeit beschleunigen und gleichzeitig Kosten, Stellplätze und CO2 einsparen lassen. Das im Rahmen der Tarifeinigung eingeführte Jobticket ist dafür eine gute Grundlage. Damit Bus und Bahn in Stadt und Land eine Alternative zum eigenen PKW werden, brauchen wir einen Fahrplan rund um die Uhr sowie vernetzte Mobilität, die uns zwischen eigenem PKW und Fahrrad, Leihangeboten und öffentlichem Personenverkehr bequem wechseln lässt.

Landesstraßen sanieren, Straßenlärm und Geschwindigkeit reduzieren

Das Prinzip Sanierung vor Neubau wollen wir fortsetzen, damit der Zustand der Landesstraßen sich weiter verbessert und insbesondere die Brücken saniert werden. Wir wollen hohe Standards, aber keine überdimensionierten Anforderungen, die weit über den Bedarf hinausgehen und unnötig Flächen verbrauchen. Weil Geschwindigkeitsbegrenzungen die Verkehrssicherheit drastisch erhöhen und gleichzeitig Kraftstoff gespart wird, wollen wir generell 130 km/h auf Autobahnen, für die besonders unfallträchtigen Kleintransporter ein Limit von 100 km/h. So wird auch die Kapazität der Fahrstreifen erhöht und es entsteht weniger Lärm. Geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen wollen wir durchsetzen. Geschwindigkeitskontrollen werden deshalb konsequent durchgeführt. Wir arbeiten weiter dafür, dass die Kommunen innerorts selbst entscheiden können, wo sie Tempo 30 oder Spielstraßen anordnen. Wir machen uns auf Bundesebene stark für die Änderung der Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf Tempo 30 zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Gefahren.

Fahrradland Hessen

In der nächsten Legislaturperiode soll Hessen zum Fahrradland werden. Radfahren erbringt gleichzeitig gesundheitlichen Mehrwert und schützt das Klima. Die radtouristischen Angebote sind sehr attraktiv, bei der Alltagsmobilität mit dem Rad besteht weiterer Handlungsbedarf. Deshalb wollen wir eine signifikante Steigerung, mindestens aber, dass künftig zehn Prozent des Landesstraßenbauetats für den Radwegebau bereitstehen. Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sollen weiter ausgebaut werden, Radschnellwege und Raddirektverbindungen gewinnen auch aufgrund der sich durchsetzenden E-Mobilität im Zweiradbereich an Bedeutung. Kommunen werden beim Aus- und Umbau und der qualitativen Ertüchtigung von Radwegen finanziell unterstützt. Wir wollen deshalb landesseitig die Voraussetzungen schaffen, damit Planung und Bau kreisübergreifender Radwege besser vorangebracht werden können, z. B. durch die Aufnahme von Radschnellwegen in das Hessische Straßengesetz. Hessen Mobil oder eine geeignetere Stelle soll bei jedem Projekt zusammen mit den jeweiligen Kommunen prüfen, ob durch neue Radverkehrsanlagen das Radwegenetz verbessert werden kann. Die Mitarbeiter*innen sollten durch geförderte Schulungen hierzu motiviert werden. Wir wollen ein Netz schneller Radwegeverbindungen, das die Ober- und Mittelzentren der hessischen Regionen

miteinander verbindet, das bestehende Radfernwegenetz ergänzt und sich möglichst an bereits bestehenden Straßen orientiert.

Wir wollen uns außerorts für eine Öffnungsmöglichkeit von dafür geeigneten Radwegen auch für S-Pedelecs und Elektroroller mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h einsetzen, insbesondere dort, wo es keine für diese Fahrzeuge befahrbare Straße als Alternative gibt. Hochwertige Fahr- und Elektrofahrräder stellen auch neue Anforderungen an sichere Fahrradabstellanlagen, insbesondere an Bahnhöfen. Hier soll das Land Anreizprogramme ausbauen und selbst investieren, beispielsweise auf landeseigenen Liegenschaften. An wichtigen Haltepunkten sollen Fahrradparkhäuser bzw. -stationen geschaffen werden. Bei künftigen Tarifverhandlungen wollen wir uns dafür einsetzen, dass auch Beschäftigte des Landes eine Entgeltumwandlung für ein Dienstradleasing in Anspruch nehmen können. Der Service Radroutenplaner-Hessen und die Meldeplattform-Radverkehr sollen verschmolzen und weiterentwickelt werden. Die Vielfalt der Themen rund um die Stärkung des Verkehrsmittels Fahrrad verlangt eine ressortübergreifende Steuerung und Bündelung durch einen Radverkehrsbeauftragten auf Landesebene, der z. B. einen landesweiten Radwegeplan erstellt oder eine Meldeplattform für bestehende Mängel an landeseigenen Radwegen oder Radfernwegen betreibt.

Die Verkehrsunfallstatistik für den Radverkehr wollen wir regelmäßig auswerten und Gefahrenquellen beseitigen, um die Verkehrssicherheit zu steigern. Fahrradstaffeln bei den Polizeipräsidien sollen Verkehrsteilnehmer informieren, den Hauptunfallursachen nachgehen und Hilfestellung bei ihrer Beseitigung leisten. Eine Kampagne gegen Fahrraddiebstahl soll angelehnt an die Kampagne gegen Wohnungseinbruch gestartet werden. Der Ausbau einer Radverkehrsinfrastruktur benötigt Zeit und ist nicht überall möglich. Um auch im gemischten Verkehr die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl von Radfahrer*innen zu erhöhen, wollen wir die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr durch Öffentlichkeitskampagnen fördern. Wir wollen erreichen, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen sich gegenseitig als gleichberechtigt sehen und nicht nur als Hindernisse, die das eigene Fortkommen behindern. Eigene Rücksichtslosigkeit und Vorteilsnahme vergiften letztendlich die eigene Wahrnehmung und führen dazu, auch von anderen Verkehrsteilnehmer*innen nur egoistisches Verhalten zu erwarten und damit das eigene Verhalten zu rechtfertigen. Als flankierende Maßnahmen wollen wir die Verkehrsüberwachung personell stärken, um Verstöße gegen §1 der StVO (gegenseitige Rücksichtnahme) häufiger zu ahnden.

Zu Fuß gehen: die Basis der Mobilität

Wir wollen die Kommunen weiter dabei unterstützen, die Attraktivität des Fußverkehrs zu verbessern. Neben dem Wissenstransfer im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität ist dafür auch weiterhin die finanzielle Förderung erforderlich.

Neue Wege der Mobilität Durch Flatrate-Tickets wie das Schülerticket, das Semesterticket Hessen oder das Jobticket für Landesbedienstete wurde die Nutzung von Bus und Bahn deutlich attraktiver. Flatrate-Tickets sind attraktive Alternativen zum individuellen Fahrzeug mit all seinen Haltungskosten und schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Natur. Je attraktiver diese Angebote sind, desto mehr Menschen werden sie in Anspruch nehmen und auf diese Weise zur Finanzierung beitragen.

Gleichzeitig leistet eine stärkere Inanspruchnahme des ÖPNV einen Beitrag dazu, die Verkehrsbelastung und damit die Staugefahr auf hessischen Straßen zu reduzieren. Deshalb wollen wir die Einführung weiterer Flatrate-Tickets vorantreiben. Hier bietet sich zunächst insbesondere die Gruppe der Senior*innen an, die ein hohes Mobilitätsbedürfnis hat und am relativ stärksten den Pkw nutzt. Ein hessenweites Seniorenticket kann die nötige Flexibilität und auch Mobilität schaffen, wie bereits bestehende lokale Angebote von NVV, RMV und VRN zeigen. Darauf werden wir aufbauen und in der kommenden Legislaturperiode den hessischen Senior*innen ein vergleichbares Angebot zum Schülerticket in ganz Hessen ermöglichen. Um Überschneidungen mit dem Schüler- und Berufsverkehr zu vermeiden, soll dieses Angebot außerhalb der Spitzenzeiten (z. B. ab 9.00 Uhr morgens) gelten. Zudem wollen wir in der kommenden Legislaturperiode die Grundlage dafür legen, möglichst bald ein Bürgerticket als Jahreskarte für ganz Hessen zu bezahlbaren Preisen für alle anzubieten. Wie auch bereits beim Schülerticket Hessen wollen wir diese Angebote allen ermöglichen, aber nicht allen verordnen. Um das Angebot dennoch preislich möglichst attraktiv gestalten zu können, werden wir stattdessen prüfen, inwiefern eine finanzielle Beteiligung von indirekten Nutzern möglich ist, denen durch ein solches Angebot wirtschaftliche Vorteile entstehen (z. B. Arbeitgeber und Gewerbe). Auch das Einzelticket muss durch digitale Tickets mit einfachen, entfernungsabhängigen Preismodellen attraktiver werden. Die preisliche Attraktivität des ÖPNV ist aber nur eine Seite der Medaille. Ebenso wichtig ist für die Nutzer*innen die Qualität, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Angebots. Diesbezüglich wurde in der vergangenen Legislaturperiode beispielsweise durch Reaktivierungen von Schienenstrecken, Taktverdichtungen, Nachtzügen am Wochenende im RMV und den endlich wieder vorangebrachten Ausbau der Schieneninfrastruktur bereits viel erreicht. Darauf werden wir uns nicht ausruhen, sondern weiter in die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs investieren.

Den Verbrennungs- durch den Elektromotor zu ersetzen, genügt uns nicht. Nötig ist vielmehr ein vernetztes System der Verkehrsträger, das viele Angebote für nachhaltige Mobilität vorhält. Die Digitalisierung unterstützt diesen Weg, weil sie mit dem Smartphone den Generalschlüssel für die unterschiedlichen Verkehrsmittel zur Verfügung stellt. Wir fördern Versuche zu Ridesharing-Diensten sowie autonomen Bussystemen. Dabei sorgen wir perspektivisch für landes- bzw. bundesweite Regelungen zu Aufgabenträgerschaft, Beförderungspflicht und Flächenabdeckung solcher Systeme, die aktuell bestehende Regelungen des ÖPNV nicht abdecken. Auch kleineren Anbietern innovativer Mobilitätssysteme, Start-Ups oder Kommunen sind die Fahrplandaten der Verkehrsverbünde als öffentlich frei verfügbare Daten mit OpenData-Lizenz und Ticketing-Schnittstellen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen.

Flughafen und Flugverkehr: Bevölkerung schützen!

Durch die Evaluierung des Airports Kassel wurden die Kosten seines Betriebs für das Land und die weiteren Anteilseigner erstmals transparent gemacht. Falls sich die positive Geschäftsentwicklung fortsetzt, kann der Flughafen entsprechend dieser Prognosen die im Koalitionsvertrag vereinbarte Defizitreduzierung erfüllen. Dies werden wir im Interesse der Steuerzahler*innen weiterhin kritisch begleiten. Der Flughafen

Frankfurt hat eine große wirtschaftliche Bedeutung weit über das Rhein-Main-Gebiet hinaus. Er liegt allerdings auch in einer der am dichtesten besiedelten Regionen Europas. Deshalb darf er nach unserer festen Überzeugung nicht weiter auf Expansion setzen. Der Bau der Nordwestbahn war, ist und bleibt ein politischer Fehler, den CDU, SPD und FDP gemeinsam begangen haben und der aufgrund höchstrichterlicher Rechtsprechung Bestand haben wird. Es ist insbesondere nach der NORAH-Studie klar, dass die Belastungen der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet durch den Flughafenbetrieb wirksam verringert werden müssen. Dazu haben wir mit den Lärm-pausen, der Einführung der Lärmobergrenze und den gesteigerten Möglichkeiten der Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugrouten und Flugverfahren gegengesteuert. Wir setzen uns für eine Überprüfung der Ausnahmeregelungen für Landungen (derzeit 23.00 bis 24.00 Uhr) zum besseren Schutz des Nachtflugverbots ein. Dazu gehört auch, dass die Lande- und Startgebühren für verspätete Flüge weiter erhöht werden sollten, um auch einen größeren ökonomischen Anreiz für die Einhaltung der Nachtflugregeln zu setzen.

Wir halten an dem Ziel fest, mit einem Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr für weitere Entlastungen der Anwohnerinnen und Anwohner zu sorgen. Das Luftverkehrsgesetz muss auf Bundesebene entsprechend geändert werden. Zudem setzen wir uns für ein bundesweites Luftverkehrskonzept ein, das den Schutz der Anwohner*innen vor Fluglärm bei allen Fragen des Luftverkehrs berücksichtigt. Wiederholte Verstöße gegen das Nachtflugverbot sind konsequent zu ahnden. Wir unterstützen alle Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die die Belastungen auch am Tage mindern, und wollen durch angemessene Lärmentgelte neue Technologien fördern. Den von uns eingeführten regionalen Lastenausgleich für besonders betroffene Kommunen wollen wir weiter verbessern und verstetigen. Wir setzen uns für eine umfassende Schadstoffstudie nach Vorbild der NORAH-Studie ein, die die Folgen der vom Flughafenbetrieb ausgehenden Schadstoffbelastungen für die Bevölkerung untersucht. Die Ergebnisse der NORAH Studie wollen wir erneut diskutieren, anhand der neuesten Daten aktualisieren und in Handlungsoptionen umsetzen. Zusätzlich ist eine gründliche Beschäftigung mit der Ultrafeinstaubbelastung rund um den Flughafen notwendig. Dazu gehört auch, dass weiter auch Veränderungen von An- und Abflugrouten und Start- und Landeverfahren geprüft werden. Ziel müssen Maßnahmen sein, die die Gesamtzahl von Hoch- und Höchstbetroffenen eindeutig verringern.

Der Flugverkehr gehört zu den größten Klimakillern. Deshalb wollen wir weiterhin Alternativen zum Flugzeug stärken, insbesondere den Bahnverkehr innerhalb Deutschlands und Europas. Wir lehnen jegliche Subventionierung des Flugverkehrs ab und setzen uns dafür ein, dass auf Flugzeugtreibstoffe endlich ebenfalls Mineralölsteuer erhoben wird. Zusätzlich ist nicht nur das Schienen-Güterverkehrsnetz, sondern gleichzeitig das Schienen-Personenfernverkehrsnetz (Schnellfahrnetz) in Deutschland und den Anrainer-Staaten auszubauen, um Flüge unter 1.000 km Entfernung überflüssig zu machen. Sehr wichtig hierbei sind nächtliche Hotelzüge mit Schlaf- und Liegewagen für Dienst- wie auch Privatreisen.

Verkehrsplanung

Grundlage einer intelligenten Verkehrsstruktur ist die integrierte Verkehrsplanung. Denn gerade im Ballungsraum überschreiten die meisten Wege die Grenzen von Kommunen und Kreisen. Die Wahl eines Verkehrsmittels hängt nicht nur von dessen Preis, sondern auch von Kosten und Nutzen konkurrierender Mobilität ab. Deshalb sollte das Grundprinzip der Verkehrsplanung die Kostenwahrheit sein. Wenn wir einerseits mehr Planungskompetenz dem Regionalverband und dem Land zuordnen, andererseits mit einer kommunalen Verkehrskostenrechnung – gemäß dem vom Bundesverkehrsministerium geförderten Modell der Uni Kassel – eine effiziente Aufteilung der Verkehrsflächen bewirken, wird uns, wie schon in europäischen Regionen realisiert, eine durchgreifende Verkehrswende gelingen. Dann sind wir schneller, billiger und klimaschonender unterwegs.



Auch Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologien wollen wir unterstützen. Vor allem im Ballungsraum, bei Zustell- und Kurzstrecken, sehen wir große Chancen. Elektromobilität ist dann klimafreundlich, wenn über den gesamten Zyklus der Fahrzeugproduktion und des Fahrens weniger Treibhausgase emittiert werden. Am Ende müssen aber die Verbraucher, nicht die Politik, entscheiden, welche Angebote für sie die richtigen sind. Da sind Kosten, Reichweiten, Praktikabilität im Alltag, Ladesäulenverfügbarkeit und Wiederverkaufswerte wichtige Dinge. Darüber hinaus forcieren wir die Erforschung innovativer alternativer Methoden der Energiegewinnung. In diesem Zusammenhang soll das Land Hessen im Besonderen seine Investitionen in die Entwicklung der Fusionsenergie intensivieren, die eine saubere und risikoärmere Möglichkeit der Energiegewinnung darstellt. Dabei muss außerdem sichergestellt werden, dass die Haftung ausschließlich durch die entsprechenden privatrechtlichen Energieversorger übernommen wird.

Wir lehnen einzelne staatliche Verbote und Sanktionen gegen bestimmte Technologien, insbesondere Verbrennungsmotoren, ab. In Hessen müssen auch zukünftig die Bürger zur Deckung ihres individuellen Mobilitätsbedarfs das zu nutzende Verkehrsmittel frei wählen können. Einschränkungen der individuellen Verkehrsmittelwahl lehnen wir ab.

Moderne Straßeninfrastruktur: Fahren statt Stauen

Viele Autofahrer sind genervt von den täglichen Staus auf Hessens Straßen. Auf hessischen Autobahnen und Bundesstraßen stehen täglich zehntausende Autos und LKWs Stoßstange an Stoßstange. Seit 2012 hat sich die Gesamtlänge der Staus in Hessen auf ca. 120.000 Kilometer jährlich verdoppelt. Mit einem weiteren Anstieg ist zu rechnen, wenn nicht umgesteuert wird.

Der Investitionsstau auf hessischen Straßen besteht nicht nur gefühlt, sondern ist durch harte Fakten belegt. Im Jahr 2017 gingen die Investitionen in den Bau von Autobahnen und Bundesstraßen gegenüber 2015 um rund 60 Millionen Euro zurück. Im letzten Jahr hat die Landesregierung sogar über 30 Millionen Euro freiwillig an Berlin zurückgegeben.

Bis 2030 will der Bund rund 8,2 Milliarden Euro in hessische Bundesfernstraßen investieren. Alle Prognosen gehen von einer weiteren starken Zunahme der Verkehre aus. Die Landesregierung will trotzdem 40 Prozent dieser Projekte nicht planen. Zu den auf Eis gelegten Maßnahmen gehört beispielsweise der Ausbau der stauanfälligen A3 und der A5 in Südhessen. Auch der dringend notwendige Ausbau der A661 zwischen Offenbach und Bad Homburg wird verhindert, genauso wie der Bau von 16

Ortsumgehungen an Bundesstraßen, die der Bund finanzieren will. Auch der Bau längst beschlossener Projekte, wie des Riederwald-Tunnels, wird immer wieder verschoben. Marode Autobahnbrücken wie die Bergshäuser Brücke der A44 bei Kassel werden auf Jahre zu Stauchaos auf stark frequentierten Abschnitten sorgen, wenn kein Umdenken einsetzt.

Den Grundsatz Erhalt vor Neubau wollen wir beenden. Neubauprojekte sind in Ballungs- und Wachstumsregionen dringend notwendig. Wenn der Verkehr zunimmt, neue Stadtteile entstehen, braucht es auch neue Verkehrswege. Insbesondere Ortsumgehungen sind gelebter Umwelt- und Anwohnerschutz.

Wir wollen den Stau zurückführen und dafür die Investitionen in die Straßen erhöhen. So sollen die Mittel für die Planung auf mindestens 90 Millionen Euro jährlich angehoben werden. Ein grundlegendes Problem sind ausufernde Planungszeiten. Wir werden gemeinsam mit der FDP-Bundestagsfraktion darauf drängen, das Planungsrecht generell grundlegend zu reformieren, da die bisherigen Versuche, die Verfahren zu beschleunigen, erfolglos waren. Die Bürgerbeteiligung in diesem Verfahren soll künftig durch den Vorhabenträger durchgeführt und verantwortet werden. Doppelprüfungen in unterschiedlichen Genehmigungsverfahren sind künftig auszuschließen. Bei großen bedeutenden Infrastrukturplanungen ist zu prüfen, inwieweit parlamentarische Entscheidungen als Teil des Verfahrens den Entscheidungsprozess verkürzen, geeignet und rechtlich zulässig sind. Wir wollen stärker externe Planungsbüros einbeziehen und uns auf Bundesebene für eine Beschleunigung der Planungsverfahren einsetzen. Durch den Einsatz digitaler Planung können Bearbeitungszeiten erheblich verkürzt werden. Wir setzen uns außerdem für die Stärkung der Beteiligung von Bürgern in der frühen Planungsphase ein, um langwierige Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden.

Um Stauzeiten zu verringern, werden wir mehr telematische Verkehrsleitsysteme einsetzen. Außerdem soll die Freigabe des Standstreifens bei erhöhtem Verkehrsaufkommen auf allen geeigneten Autobahnabschnitten ermöglicht werden. Oft sind Parkplätze und Raststätten überfüllt, weil LKW-Fahrer keine Stellflächen finden, um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten. Deshalb wollen wir ein Ausbauprogramm für Parkplätze und Raststätten auf den Weg bringen und Rastanlagen mit Telematiksystemen ausstatten, so dass LKW-Fahrer frühzeitig erkennen, ob und wo Parkflächen zur Verfügung stehen. Damit erhöhen wir die Auslastung der verfügbaren Parkplätze und verbessern die Sicherheit auf den Autobahnen, wo sich heute oft LKWs bis auf die Fahrbahn stauen.

Auch das Baustellenmanagement muss deutlich verbessert werden, so dass Baustellen nur dann eingerichtet werden, wenn wirklich gebaut wird, und wenn gebaut wird, dann verstärkt in verkehrsarmen Zeiten. Die Arbeitszeiten des Baustellenpersonals sollen flexibilisiert werden (Mehrschichtsystem), um eine starke Verkürzung der Gesamtbauzeit zu erreichen.

Wir werden den Weiterbau der A44 zwischen Kassel und Eisenach sowie den Lückenschluss der A49 zwischen Neuental und der A5 vorantreiben. Wir unterstützen die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für eine weitere Rheinquerung im Bereich Rüdesheim/Bingen, weil es zwischen Wiesbaden und Koblenz auf einer Länge von

84 Kilometern keine Brücke gibt und der Rheingau dadurch erhebliche Entwicklungsnachteile hat. Wir werden uns ferner für die Realisierung einer Nordumfahrung der Stadt Kassel einsetzen, um die Stadt von Durchgangsverkehren zu entlasten und die Städte im nördlichen Kreis besser zu erschließen.

Auch im Bereich der Landesstraßen wollen wir deutlich mehr tun. Rund 45 Prozent aller Landesstraßen sind laut Straßenzustandsbericht in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand. Der Sanierungsbedarf beträgt insgesamt 1,3 Milliarden Euro. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Deshalb wollen wir die Investitionen in diesem Bereich in einem ersten Schritt auf 185 Millionen Euro im Jahr erhöhen. Das entspricht dem Werteverzehr an den Landesstraßen und ist allein notwendig, um das Bestandsnetz zu erhalten. Wir beabsichtigen außerdem, das Kommunale Interessenmodell (KIM) neu zu beleben. Dabei haben Kommunen, die auf eine Ortsumgehung warten, die Möglichkeit, den Bau vorzufinanzieren, so dass in kürzerer Zeit mehr Straßenbaumaßnahmen realisiert werden können.

Digitale Mobilität: autonomes und vernetztes Fahren

In Zukunft werden vernetzte und autonom gesteuerte Fahrzeuge auf unseren Straßen unterwegs sein. Automobilunternehmen werden zu Softwareunternehmen und TechKonzerne zu Autozulieferern. Neue Technologien bringen neue Mobilitätsangebote mit sich, helfen Kosten zu senken, Ressourcen effizienter einzusetzen und den Straßenverkehr sicherer zu machen. Heute stehen Autos die meiste Zeit auf dem Parkplatz oder in der Garage. Autonom gesteuerte Fahrzeuge können rund um die Uhr im Einsatz sein, sie brauchen keine Ampeln und keinen Parkplatz in der Innenstadt. Wichtig ist uns auch der Gewinn an Sicherheit. Nach wie vor werden leider viele Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet.

Hessen ist das Transitland Nummer eins. Hessen soll auch Innovationsführer im Bereich digitaler Mobilität werden. Deshalb wollen wir digitale Testfelder einrichten, um autonom gesteuerte Fahrzeuge unter realen Bedingungen zu testen, autonomes Fahren im Bereich der Logistikwirtschaft zu erproben und um neue ÖPNV-Angebote zu entwickeln. Mobilität 4.0 bedeutet nicht nur neue Anforderungen für Fahrzeuge, sondern auch für die Straßeninfrastruktur, die smart werden muss. Die intelligente Straße von morgen ist voll vernetzt und kommuniziert mit Fahrzeugen und der Verkehrsleitzentrale. Auch die rechtlichen Anforderungen an das Fahren und Mitfahren ändern sich, genauso wie die Voraussetzungen für die Zulassung solcher digitalen Systeme, die sicher und verlässlich sein müssen.

Digitale Mobilitätssysteme werden erhebliche Auswirkungen auf die Ausbildungsnotwendigkeiten von Fahrschülern haben. Dies ist daher bei einer notwendigen Reform des Fahrschulwesens zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang fordern wir die Entbürokratisierung und Beschleunigung des Fahrschulrechts. Dabei ist im großen Umfang von Beleihungen oder Privatisierungen Gebrauch zu machen.

Moderner Schienenverkehr und ÖPNV

Hessen ist Transitland – auch im Schienenverkehr. Über die Hälfte aller ICE-Verbindungen der Deutschen Bahn verlaufen über hessische Bahnhöfe. Der Bahnknoten Frankfurt ist das Rückgrat des deutschen Fernverkehrs. Dabei ist hier das

Schienennetz bereits heute stark überlastet. Die Prognosen sagen deutliche Zuwächse, insbesondere im Schienengüterverkehr, voraus. Verspätungen, Zugausfälle und völlig überfüllte Züge gehören zum Alltag von hunderttausenden Pendlern. Das liegt auch daran, dass sich S-Bahnen, Fernverkehr und Güterverkehr die bestehenden Gleise teilen müssen.

Wir werden die Deutsche Bahn AG als Planungsträger beim Ausbau der Schieneninfrastruktur unterstützen. Dabei müssen die betroffenen Städte und Gemeinden und ihre Bürger frühzeitig in die Planungen eingebunden werden. Der Lärmschutz ist besonders zu berücksichtigen. Im Zweifel sollte der Ausbau von Bestandsstrecken Vorrang vor der Inanspruchnahme neuer Trassen haben. Reisezeitenverkürzungen sollten nicht allein auf Basis der Ausbaustrecken, sondern im gesamten System betrachtet werden. Anschlussfähigkeit und Konnektivität sind für uns von ebenso großer Bedeutung. Eine einseitige Fixierung auf Maximalgeschwindigkeiten ist nicht zielführend. Wir streben die Stärkung der Regional- und S-Bahn-Verbindungen, auch über Ländergrenzen hinweg, an.

Insbesondere die Großprojekte ICE-Neubaustrecke Frankfurt/Fulda und Frankfurt/Mannheim, der Bau der Nordmainischen S-Bahn, der viergleisige Ausbau zwischen Frankfurt und Friedberg sowie die Realisierung der Regionaltangente West sowie der Südtangente als Umgehung des Bahnknotens Frankfurt sind dringend erforderlich. Mit der Realisierung dieser Ausbaupläne werden zusätzliche Gleiskapazitäten geschaffen, so dass mehr Züge mit höherer Pünktlichkeit fahren können. Außerdem können dann bestehende Taktzeiten verdichtet werden. Langfristig braucht Frankfurt einen zweiten S-Bahn-Tunnel in der Innenstadt oder den Ringschluss der S-Bahn im Süden Frankfurts, da die bestehende Route keine weitere Optimierung mehr bietet.

Neben einer Verkürzung der mittleren Fahrzeiten im Bahnverkehr zwischen Mittelhessen (über Gießen) und Frankfurt auf unter 40 Minuten ist eine Erhöhung der Zugtaktung mit nur einem Zwischenhalt in Friedberg bzw. eine Direktverbindung auf einen 30-Minuten-Takt – auch tagsüber – anzustreben.

Viele Pendler verbringen einen erheblichen Teil ihrer täglichen Zeit in Zügen und nehmen große Strecken auf dem Weg zur Arbeit in Kauf. Wir setzen uns deshalb für eine deutliche Verbesserung der Servicequalität im Regionalverkehr ein. Dazu gehören moderne Züge mit genügend Sitzplätzen, funktionierende Klimaanlage, WLAN-Verfügbarkeit und bessere Onlineangebote. Auf besonders stark frequentierten Regionalverkehrsstrecken (z. B. Main-Weser-Bahn von Frankfurt über Gießen nach Kassel und Kinzigtalbahn von Frankfurt nach Fulda) wollen wir Regio-Sprinter einsetzen, um Reisezeiten zu verkürzen. Durch eine bessere Anbindung des Rhein-Main-Gebietes an das Umland sinkt auch der Siedlungsdruck auf Frankfurt und die Attraktivität ländlicher Regionen nimmt zu. Um die Situation der Bahnpendler zu verbessern und Straßen zu entlasten, sollen die Park-and-ride-Parkplätze an den Bahnhöfen und Haltestellen ausgebaut werden.

Ein attraktiver ÖPNV braucht eine attraktive Tarifstruktur. Wir streben die Fusion von RMV und Nordhessischen Verkehrsverbund an, mit dem Ziel Kosten zu senken, Bürokratie abzubauen und neue, nutzerfreundliche Tarifstrukturen zu schaffen.

Autonom gesteuerte Mikro-Busse als Teil des ÖPNVs sind vor allem für ländliche Regionen eine große Chance. Die technischen Voraussetzungen sind bereits weit fortgeschritten. Solche Busse könnten die Städte und Gemeinden in der Fläche deutlich günstiger erschließen und bedarfsgerechter auch in den Rand- und Abendstunden ihre Dienste anbieten. Zur Entwicklung solcher Angebote wollen wir gemeinsam mit den hessischen Verkehrsverbänden und dem „House of Logistics and Mobility“ (HOLM) entsprechende Pilotprojekte umsetzen. Hessen soll zu den ersten Ländern gehören, in denen solche innovativen Mobilitätsangebote in den Regelverkehr gehen. Eine weitere Alternative zum kostenintensiven Nahverkehr nach Fahrplan ist ein nachfrageorientierter Verkehr, welcher auch durch Taxis von Tür zu Tür gewährleistet werden kann. Wir werden über eine Bundesratsinitiative eine grundlegende Reform des Personenbeförderungsrechts initiieren, um innovative Qualitätsangebote differenziert für Ballungs- und ländliche Räume flächendeckend zu ermöglichen.

Mobilität in Städten und Gemeinden fördern

Bau und Sanierung von Kreis- und Gemeindestraßen sowie der ÖPNV-Infrastruktur wurden bisher durch den Bund im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert. Ab 2020 sind die Länder dafür verantwortlich. Die Kommunen sollen aufgefordert werden, eine fundierte Bedarfsanalyse vorzulegen, um endlich den Sanierungs- und Ausbaubedarf im Bereich des kommunalen Straßenbaus verlässlich zu erfassen und regelmäßig fortschreiben zu können. Wir wollen das Mobilitätsfördergesetz des Landes so ausgestalten, dass die Fördermittel unbürokratisch, beispielsweise durch eine Pauschalregelung, an die Kommunen ausgereicht werden. Es ist sicherzustellen, dass alle Kommunen in den Genuss der Förderung kommen. Die Mittel sollen, wie schon bisher, jeweils zur Hälfte in den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV fließen. Das Land soll jährlich mindestens 100 Millionen Euro zur Verfügung stellen.

Frankfurt Airport: Tor zur Welt

Der Flughafen Frankfurt zählt zu den größten Airports Europas. Mit über 80.000 Beschäftigten, davon mehr als 95 Prozent in tarifgebundenen Unternehmen, ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte in Deutschland. Lufthansa und Fraport gehören zu den größten Arbeitgebern in Hessen. Über 10 Prozent der gesamten deutschen Exporte werden über den Flughafen abgewickelt. In Bezug auf die Erreichbarkeit von Zielen liegt der Airport Frankfurt weltweit auf Platz eins. Das ist ein Grund für die Ansiedlung zahlreicher Hauptquartiere globaler Unternehmen aus Asien und Amerika im Rhein-Main-Gebiet und sichert zusätzlich tausende Arbeitsplätze.

Wir stehen zum Ausbau des Flughafens Frankfurt. Die Basis dafür stellt der Planfeststellungsbeschluss dar. Im Bau des Terminals 3 sehen wir eine Voraussetzung für eine weitere positive Entwicklung und damit zur Sicherung der Arbeitsplätze am und um den Flughafen. Der Anschluss des Terminals 3 an das Schienennetz hat für uns Priorität. Bemühungen, die Systempartnerschaft von Fraport und Lufthansa zu stärken, bewerten wir positiv. Forderungen nach Betriebsbeschränkungen, die über die im Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen hinausgehen, lehnen wir ab. Wir halten an der Nachtruhe, entsprechend den gerichtlich festgelegten Vorgaben, fest. Die in der Allianz für Lärmschutz vereinbarten Maßnahmen und das

Regionallastenausgleichsgesetz führen wir fort. Für uns ist wichtig, dass die Region, der Flughafen und die Luftverkehrswirtschaft gemeinsam an dem Ziel arbeiten, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und gleichzeitig den Lärmschutz zu verbessern. Wir werden uns weiterhin angemessen für die Belange der Bürger einsetzen, indem wir Anreize zur Lärmreduzierung setzen. Auf Bundesebene wollen wir uns für faire Wettbewerbsbedingungen im europäischen Luftverkehr einsetzen und die einseitige Benachteiligung deutscher Standorte und Airlines abbauen. Die zurückliegenden Streiks im Luftverkehrssektor haben gezeigt, dass Arbeitskämpfe kleinster Gruppen zum Ausfall weiter Teile des Flugbetriebes führen können. Damit wird ein unverhältnismäßiger volkswirtschaftlicher Schaden sowie eine hohe Drittbetroffenheit bei unbeteiligten Verbrauchern erzeugt. Wir wollen deshalb verbindliche Spielregeln für tarifrechtliche Auseinandersetzungen im Luftverkehrssektor schaffen, die eine gütliche Einigung der Tarifparteien in den Mittelpunkt stellen, und deshalb verbindliche Schlichtungsverfahren einführen. Das Streikrecht bleibt davon grundsätzlich unberührt.

Kassel Airport

Nach der Entscheidung der Landesregierung den Regionalflughafen bei Calden, „Kassel Airport“, nicht zu einem Verkehrslandeplatz herabzustufen, muss die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Wir werden die regionale Wirtschaft mit in die Pflicht nehmen, die Besonderheiten und zentrale Lage als Chance für die Ansiedlung von Unternehmen aus der Luftverkehrswirtschaft zu nutzen.

Kassel Airport muss über eine Nordspange zumindest an die A44 mit einer leistungsfähigen Bundesstraße angeschlossen werden.

Verkehrswende für Hessen

Öffentlichen Personennahverkehr ausbauen – Verkehr sozial und ökologisch gestalten

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Verkehr verursacht aber auch erhebliche Umweltbelastungen. Feinstäube, Stickoxide und Verkehrslärm führen zu Gesundheitsschäden. Verkehr macht einen großen Teil des Energieverbrauchs in Hessen aus. Bislang ist es nicht gelungen, den Treibhausgasausstoß des Verkehrs in Hessen gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Ein Drittel des klimaschädlichen Treibhausgasausstoßes in Hessen stammt aus dem Verkehr. Seit Jahren steigen der Individualverkehr und mit ihm die Emissionen in Hessen. Auch der unvernünftige Trend zu immer größeren und Ressourcen-verschwendenden Autos (SUVs) hat daran einen Anteil und muss gestoppt werden. Um den Klimawandel aufzuhalten, brauchen wir eine Verkehrswende. Der ÖPNV ist zum Stiefkind der Verkehrspolitik geworden. Während der Ausbau des Straßen- und Luftverkehrs massiv vorangetrieben wird, ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) chronisch unterfinanziert. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel werden auf vielen regionalen Bahnstrecken die Zugtaktung gestreckt, wichtige Verkehrsprojekte verschoben und Bahnstrecken stillgelegt.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt nicht nur die ressourcenschonendste Verkehrsart dar, er ist Arbeitgeber für Tausende Menschen in Hessen. Gerade diese Menschen haben in den vergangenen Jahren erleben müssen, wie die Politik der Landesregierung ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen massiv verschlechtert hat. Der Versuch, im hessischen ÖPNV zwangsweise Ausschreibungen vorzuschreiben und so auf dem „hessischen Weg“ die Liberalisierung voranzutreiben, hat keines der versprochenen Ziele erreicht. Im Gegenteil: Er hat zu deutlichen Lohnsenkungen geführt und zu einem Massensterben mittelständischer Verkehrsunternehmen. Der Einfluss internationaler Konzerne, die ihre Monopolstellung mittlerweile ausnutzen, um drastische Preissteigerungen durchzusetzen, ist gewachsen. Das ÖPNV-Angebot stagniert derweil und die Fahrpreise befinden sich im bundesweiten Vergleich an der Spitze. Ein gutes ÖPNV-Angebot in der Fläche entlastet die Städte, Menschen können auf dem Land leben bleiben.

Obwohl Verkehrsprobleme nicht durch noch mehr Autos zu lösen sind, wird der Kauf jedes eAutos mit 4.000 Euro und mit insgesamt bis zu 1,2 Milliarden pro Jahr gefördert. Auch Diesel-Subventionen von fast 10 Milliarden Euro jährlich fließen trotz Massenbetrugs und Stickoxid-Problemen ungebremst weiter. Das Fahrrad als das umweltfreundlichste aller individuellen Verkehrsmittel erhält in Deutschland hingegen keine ähnlichen Subventionen. Die Bundesregierung kann sich bis dato lediglich ein winziges Förder-Programm von wenigen Millionen Euro befristet bis 2020 vorstellen - realisiert ist selbst das noch nicht. Wir wollen Programme die den Kauf, die Entwicklung und die Infrastruktur für eBikes, Pedelecs und Lastenfahrrädern in derselben Höhe fördern, wie bei eAutos.

DIE LINKE will:

□ *Bezahlbare und flächendeckende Mobilität für Alle*

DIE LINKE tritt dafür ein, dass alle Bürgerinnen und Bürger eine Mobilitätsgarantie erhalten, um auch außerhalb der Ballungsräume ohne eigenes Auto mobil zu sein. Dafür brauchen wir einen flächendeckend ausgebauten, rund um die Uhr gut getakteten, klimaschonenden und bezahlbaren ÖPNV. Wir wollen die Preise im ÖPNV deutlich senken und streben dabei die zügige Umsetzung des Nulltarifs an. Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs kann dies unmittelbar erreicht werden, indem die Regionalisierungsmittel entsprechend erhöht werden. Dies kann kostenneutral durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen für den Autoverkehr gegenfinanziert werden. Neue solidarische Finanzierungsmodelle könnten beispielsweise auch eine Umlagefinanzierung durch Gewerbe und Arbeitgeber und/oder ein Bürgerticket darstellen, das preislich deutlich unter den heutigen Monatskarten liegen müsste sowie einer stärkeren Zuschussung aus Steuermitteln.

□ *Stärkung des ÖPNV: Angebot deutlich ausbauen*

Der ÖPNV ist chronisch unterfinanziert. DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass die Förderung des Bundes, vor allem die Regionalisierungsmittel, erhalten und dynamisch erhöht wird. Das Land Hessen muss, wie andere Bundesländer auch, in ausreichendem Maße eigene Landesmittel für die Förderung des ÖPNV bereitstellen. Die Kapazitäten müssen erhöht werden. Zur Erhöhung der Beförderungskapazität setzen wir uns für die Abschaffung der 1. Klasse im Regionalverkehr in Hessen ein. Die Bedien- und Taktzeiten müssen auch außerhalb des Ballungsraums so ausgeweitet werden, dass der ÖPNV dort eine realistische Alternative zum Auto darstellt und Menschen ohne eigenes Auto eine Teilhabe am gesellschaftlichen und kulturellen Leben ermöglicht.

□ *E-Mobilität: Schienenverkehr und eBikes fördern*

Die Elektromobilität wollen wir vor allem als Schienenverkehr und durch Kaufprämien für Pedelecs, eBikes und Lastenräder fördern. Insbesondere die öffentliche Verwaltung sollte auf ressourcenschonende E-Mobilität umgestellt werden. Zuschüsse für eAutos sind für Handwerker, soziale Dienste und Taxen sinnvoll, die viel im städtischen Raum unterwegs sind.

□ *Bahnhöfe sanieren und Barrierefreiheit schaffen*

Barrierefreie Mobilität ist gut für alle – hierfür sind barrierefreie Verkehrsmittel, ein ausreichendes Platzangebot sowie ein Begleitservice unerlässlich. Viele Bahnhöfe in Hessen sind in einem schlechten Zustand. DIE LINKE will ein hessenweites Modernisierungskonzept für Bahnhöfe. Zentraler Bestandteil davon muss die Barrierefreiheit sein.

□ *Gute Arbeit und Arbeitsbedingungen*

Wir wollen eine bessere Personalausstattung, gute Arbeitsbedingungen und Tarifbindung im ÖPNV. Lohndumping muss bekämpft werden. Beschäftigten müssen ausreichende Erholungszeiten zugestanden werden, Warte- und Wendezeiten dürfen nicht als Pausenzeit angerechnet werden.

□ *Integrierte Verkehrskonzepte entwickeln*

Wir wollen integrierte Mobilitätskonzepte für einen leichteren Umstieg im Berufs- und Freizeitverkehr von eigenen Fahrzeugen auf ÖPNV-Angebote entwickeln. Radverkehr, motorisierter Individualverkehr und ÖPNV einschließlich Taxibetrieb müssen optimal miteinander vernetzt werden. Das gilt auch für ländliche Räume. DIE LINKE setzt sich für eine Ausweitung des stationären Carsharings durch finanzielle Förderung, Beratung und Bereitstellung von Flächen ein.

□ *Verkehr und Verkehrsbelastung reduzieren*

Auf Hessens Straßen und Autobahnen nehmen Lkw-Transporte und motorisierter Individualverkehr zu. Für die kommenden Jahre sehen die Prognosen Steigerungen im hohen zweistelligen Bereich voraus. Im Transportwesen ist die Hauptursache dafür in den Warenströmen von Roh-, Halb- und Fertigprodukten zu sehen. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist notwendig, aber nicht ausreichend. Auch die Raumordnungsplanung muss so geändert werden, dass lärmintensive Fernverkehrstrassen nicht durch Wohngebiete geführt werden. Durch Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe können unsinnige bzw. vermeidbare Transportfahrten vermieden und Verkehr reduziert werden. Die Innenstädte müssen gestärkt werden statt immer mehr Einkaufsmöglichkeiten auf die „grüne Wiese“ zu verlegen. Nachfahrverbote für Lkw auf Landstraßen sind ein Mittel, um die Lärmbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner wirksam zu reduzieren. Die Zulassung von Giga-Linern (überlange LKW) lehnen wir ab.

Bahnstrecken gezielt ausbauen

Um mehr Güter auf der Schiene zu transportieren und mehr Menschen bewegen zu können, ist die Ertüchtigung bestehender und der Ausbau neuer Bahnstrecken notwendig. Über die bereits im Bau befindlichen oder in der Planung weit fortgeschrittenen Strecken hinaus (nordmainische S-Bahnverbindung Frankfurt – Hanau, Westtangente, RheinMain/Rhein-Neckar- Bahn, Wallauer Spange) müssen ergänzende Strecken im RheinMain-Gebiet (z.B. S-Bahnring Frankfurt, Stadtbahn Wiesbaden), zur Entlastung des Rheintals, in Mittelhessen (weiterer Ausbau der Main-Weserbahn) und Nordhessen (RegioTram Kassel) jetzt diskutiert und geplant werden. Stillgelegte Strecken, wie z.B. die Verbindung Darmstadt – Groß-Zimmern – Dieburg, Baunatal – Schauenburg oder die Aartalbahn von Wiesbaden über Bad Schwalbach nach Diez oder die Lumdatalbahn wollen wir wieder in Betrieb nehmen.

Bahnstrecken elektrifizieren

Die weitaus beste und sinnvollste Form von Elektromobilität ist und bleibt der innerstädtische, regionale und überregionale Schienenverkehr. Wir setzen uns für ein Investitionsprogramm zur zügigen Elektrifizierung der bisher von Dieselfahrzeugen genutzten Bahnstrecken in Hessen und bundesweit ein. Im Bahnland Schweiz ist fast die komplette Schieneninfrastruktur elektrifiziert, in Deutschland nicht einmal zwei Drittel.

Bahnlärm bekämpfen

Die Anwohnerinnen und Anwohner der Bahnstrecke durch das Rheintal müssen besser vor Lärm geschützt werden. Zur Minderung des Lärms will DIE LINKE für den Güterverkehr verbesserte Schallabsorption, Einsatz von Flüsterbremsen, eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und ein Nachtfahrverbot. Mittelfristig muss eine alternative Streckenführung geplant werden, um die Anwohnerinnen und Anwohner zu entlasten, das UNESCO-Welterbe Oberes Mittelrheintal zu schützen und den Tourismus zu fördern.

Kein weiterer Ausbau von Autobahnen und Tempolimit

DIE LINKE lehnt den weiteren Ausbau von Autobahnen in Hessen ab. Zudem wollen wir eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h für Pkw auf allen hessischen Autobahnen.

Alternative Antriebs - und Kraftstofftechnologien fördern

Verbrennungsmotoren die auf den fossilen Energieträger Erdöl angewiesen sind, gehören der Vergangenheit an. Erdöl ist eine endliche, konfliktbehaftete Ressource, deren Verbrennung Hauptursache umweltbelastender CO₂- und Stickoxidemissionen

ist. In vielen Städten Hessens werden entsprechende Grenzwerte immer wieder überschritten. DIE LINKE will daher die gezielte Förderung von Alternativen wie z.B. Elektromobilität oder Wasserstoffantriebe durchsetzen. Busse, Taxen und Bahn müssen auf diese alternativen Antriebstechniken umgerüstet werden.

□ *SUV-Verbot in Innenstädten*

Die zunehmende Nutzung von immer größeren Autos (SUVs) belastet die Innenstädte. Sie stellen eine große Gefahr für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dar, sind besonders umweltschädlich, lärmverursachend und nehmen viel Platz im öffentlichen Raum ein. Die gemeinschädliche Nutzung von SUVs aufgrund von Statusbedürfnissen ihrer Nutzerinnen und Nutzer lehnt DIE LINKE ab und fordert ein Fahrverbot für SUVs in Innenstädten.

□ *Radverkehr fördern*

DIE LINKE will den Erhalt, Bau und Ausbau des Radwegenetzes in Hessen und Projekte zur Ausweitung des Radverkehrs wie z.B. durch Fahrrad-Parkhäuser und erweiterte Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV. Fahrradleihsysteme sollten in die Verkehrsverbünde integriert werden. Zudem sollen Fahrradkurse für Erwachsene besser gefördert werden.

Luftverkehr sinnvoll planen – Gesundheit vor Profite

Fluglärm belästigt nicht nur die Menschen, er macht auch krank. Das belegt die Lärmwirkungsforschung eindeutig. Der Lärm durch den Frankfurter Flughafen ist für viele Menschen unerträglich. Hinzu kommen Umweltgifte wie Kohlenmonoxid, Stickoxide, Schwefeloxide und (Ultra-) Feinstaub im Bereich der Einflugschneisen, deren Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner nicht einmal belastbar untersucht und somit ungeklärt sind. Das Land Hessen als Miteigentümerin des Flughafens trägt auch die Verantwortung für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung.

Unbestritten hat der Flughafen Rhein-Main für die Region eine große wirtschaftliche Bedeutung. DIE LINKE ist nicht gegen den Flughafen. An der Seite der Bürgerinitiativen und gemeinsam mit vielen Menschen kämpft DIE LINKE aber gegen das ungebremste Wachstum des Luftverkehrs und seine negativen Folgen für Umwelt, Klima und Menschen.

Beim Ausbau des Frankfurter Flughafens hantierten die Ausbaubefürworter mit falschen Zahlen und Prognosen. Jahrelang wurde von den Ausbauparteien CDU, SPD und FDP sowie dem Flughafenbetreiber Fraport behauptet, ohne den Ausbau des Flughafens komme es zu bedrohlichen Kapazitätsengpässen und der Flughafen sei dann nicht mehr konkurrenzfähig. Nun wird in Frankfurt den so genannten Billigfliegern der rote Teppich ausgerollt, um die geschaffene Überkapazität zu füllen und ein unsäglicher Unterbietungswettbewerb befeuert. Schlecht bezahlte Jobs, Leiharbeit und andere Formen prekärer Beschäftigung greifen am Flughafen immer weiter um sich.

Ein uneingeschränktes Wachstum des Flughafens erzeugt nicht automatisch mehr gesellschaftlichen Wohlstand, sondern kann diesen auch zerstören. Dieser Punkt ist für den Frankfurter Flughafen erreicht. Die Versuche von Wirtschafts- und Verkehrsminister AIWazir, mit so genannten Lärmpausen und einer freiwilligen Lärmobergrenze Abhilfe bei der Lärmbelastung zu schaffen, sind allesamt gescheitert. Die Lärmobergrenze begrenzt nicht den Fluglärm, sondern erlaubt, dass es sogar noch deutlich lauter wird. Auch der Bau von Terminal 3 wurde nicht verhindert.

Um den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen Rechnung zu tragen, gleichzeitig aber den gesundheits- und klimaschädlichen Flugverkehr zu vermindern, wollen wir ein integriertes Verkehrskonzept zwischen Schiene und Flugverkehr auf deutscher und europäischer Ebene. Flughäfen müssen zusammenarbeiten, anstatt in Konkurrenz zueinander Überkapazitäten aufzubauen und Umweltbelastungen zu vergrößern. Große Teile des innereuropäischen Flugverkehrs können auf die Schiene und die meisten Frachtflüge auf andere Verkehrsträger verlagert werden. Über die Hälfte aller Passagierflüge am Frankfurter Flughafen sind Kurzstreckenflüge. 16 Prozent aller Flüge könnten sofort durch Bahnfahrten von maximal 4 Stunden ersetzt werden.

Der vom Land Hessen gebaute Flughafen Kassel-Calden ist ein Millionengrab, das die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler teuer zu stehen kommt. Bisher sind über 300 Millionen Euro in den Ausbau und den Betrieb des Flughafens geflossen. Die niedrige Zahl der Flugbewegungen zeigt, dass dieser Flughafen nicht gebraucht wird. DIE LINKE fordert deshalb, den Flughafen zum Verkehrslandeplatz zurückzustufen und die öffentlichen Mittel für den Betrieb für eine geeignetere Wirtschaftsförderung in Nordhessen zu nutzen.

DIE LINKE will:

- ein wirksames Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr;
- die Verlagerung möglichst vieler Kurzstreckenflüge auf den Zugverkehr;

eine Deckelung der Flugbewegungen auf 380.000 pro Jahr und die Schließung der Nordwestlandebahn; Stopp des Baus von Terminal 3;

die vollständige Entschädigung der Anwohnerinnen und Anwohner dort, wo es nicht leiser werden kann; der Flughafenbetreiber muss sämtliche Kosten tragen, die Kostenübernahme darf nicht verjähren;

eine Gesamtbelastungsstudie für das Rhein-Main-Gebiet mit der Zielsetzung, Umweltverträglichkeitsprüfungen von regionalen Planungsprozessen zu qualifizieren und eine monetäre Bewertung von Folgekosten für Menschen und Umwelt vorzunehmen (externe Kosten);

unverzüglich eine wissenschaftlich fundierte und qualifizierte Untersuchung der Auswirkungen von Schadstoff- und Feinstaubemissionen des Flugverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung in den Anliegergemeinden des Frankfurter Flughafens;

Flugrouten müssen in einem transparenten, öffentlichen, demokratischen und bundesländerübergreifenden Verfahren ausgearbeitet werden;

Lärminderung und Emissionsminderung müssen vor Profitinteressen stehen;

eine umweltökonomische Gesamtbilanz der gesellschaftlichen Kosten und Nutzen des Flughafens;

ein Ende der immer weiteren Verluste durch den Regionalflughafen Kassel-Calden. Das Geld muss in nachhaltige Projekte in der Region investiert werden. Da er als Regionalflughafen nicht gebraucht wird, soll Kassel-Calden zum Verkehrslandeplatz zurückgestuft werden.

Und auf Bundesebene:

die Nachtruhe muss geschützt werden: keine Aufweichung des § 29b Luftverkehrsgesetz;

Abschaffung der Subventionierung des Flugverkehrs, Einführung einer angemessenen Kerosinsteuer, Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel;

Einführung der Umsatzsteuer auf internationale Flugtickets;

Reduzierung der Lärmgrenzwerte im Fluglärmschutzgesetz auf 53 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts bei maximal 0,5 fluglärmbedingten Aufwachreaktionen;

militärische Flugplätze sind beim Lärmschutz den zivilen gleichzustellen.



STRASSENVERKEHR

Verkehrsfluss muss verbessert werden

Der Verkehrsfluss auf den Straßen muss verbessert werden. Sowohl in den Ballungsgebieten als auch in kleineren und mittleren Städten kommt es zu zahlreichen Staus. Fehlende Umgehungsstraßen, fehlende Kreisellösungen, willkürliche Sperrungen und Einschränkungen, z. B. durch Dauerbaustellen, sinnlose Vorfahrtsregeln, zu viele Straßenverkehrsampeln und 30er-Zonen an Hauptstraßen behindern den Verkehrsfluss. Wir fordern deshalb

1. einen verstärkten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch Umgehungsstraßen.
2. einen verstärkten Einsatz von Kreisellösungen bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen.
3. eine deutliche Verkürzung von Reparatur- und Sanierungszeiten bei Dauerbaustellen.
4. die Anpassung von Verkehrsregelungen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, beispielsweise die teilweise Aufhebung von Tempo-30-Zonen oder die Einführung des grünen Pfeils bei Rechtsabbiegern.

SANIERUNGSSTAU AUF AUTOBAHNEN UND LANDSTRASSEN BEENDEN

Sanierungs- und Ausbaustau auf Bundesfernstraßen beenden

Wir setzen uns dafür ein, dass die Landesregierung bei den durch Hessen verlaufenden Bundesfernstraßen verstärkt darauf einwirken soll, in Abstimmung mit HessenMobil Sanierungs-, Erhaltungs- und Neubauprojekte in den Bundesverkehrswegeplan zu bringen. Brücken- und Fahrbahn-Erhaltungsmaßnahmen sollen in einer möglichst kurzen Zeit abgearbeitet werden, Dauerbaustellen durch den verstärkten Einsatz von Nacht- und Wochenendarbeit vermieden werden.

Sanierungs- und Ausbaustau auf Landesstraßen beenden

Für die Sanierung, Erhaltung und den Neubau hessischer Landesstraßen wird in Abstimmung mit HessenMobil ein Sonderprogramm in Höhe von 200 Millionen Euro

aufgelegt.

Sanierungs- und Ausbaustau auf Kreis- und Gemeindestraßen beenden

Für die Sanierung, Erhaltung und den Neubau hessischer Kreisstraßen wird in Abstimmung mit HessenMobil und den hessischen Landkreisen sowie kreisfreien Städten ein Zuschuss-Sonderprogramm in Höhe von 500 Millionen Euro aufgelegt, für welches die Kreise und Kommunen beim Land projektweise Fördermittel in Höhe von bis zu 50 % der Baukosten der jeweiligen Maßnahme beantragen können.

Die PKW-Maut ist unnötig

Die AfD lehnt die PKW-Maut ab. Wir wollen die weitere Belastung der Autofahrer in Deutschland durch Autobahngebühren verhindern. Durch die Mineralölsteuer, PKWSteuer und die MwSt. auf Kraftstoffe stehen bundesweit genügend Mittel für die Sanierung deutscher Autobahnen zur Verfügung. Zur weiteren Durchsetzung in der Sache sollte die hessische Landesregierung sich im Bund für die Ablehnung der PKW-Maut einsetzen.

Wir lehnen LKW-Gigaliner ab

Wir verfolgen das Ziel, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Daher lehnt die AfD LKW-Gigaliner auf deutschen Straßen ab. Auch wollen wir keine weitere Belastung deutscher Autobahnen durch noch längere LKW. Die hessische Landesregierung muss sich für ein Verbot von LKW-Gigalinern auf deutschen Straßen einsetzen.

BAHNVERKEHR

ÖPNV

Wir fordern, den ÖPNV in Hessen weiter zu stärken und zu einer möglichst attraktiven Alternative zum PKW auszubauen. Grundlage ist, dass z. B. Unterhaltungsrückstände im Schienennetz aufgearbeitet werden.

Zudem fordern wir eine gemeinsame Anstrengung von Land und Kommunen, die Bahnhöfe und ihre Umgebung wieder aufzuwerten. Wir befürworten grundsätzlich Subventionen zum Neubau, zur Steigerung bestehender Attraktivität und zur Finanzierung von Betriebskostenverlusten. Die einzusetzenden Subventionen und Fördermittel müssen sich jedoch klar am Nutzen-Kosten-Faktor orientieren, welcher bei 1,5 oder höher liegen soll.

Güterverkehr

Wir fordern eine Neubaustrecke für den Güterverkehr z. B. in Form einer großen Tunnellösung (Westerwald-TaunusTunnel), um das Mittelrheintal oder auch Ausweichstrecken in Frankfurt und Hanau zu entlasten. Die Landesregierung soll darauf hinwirken, die Vorplanung dieses Projekts dringlich voranzutreiben mit dem Ziel, es möglichst schnell in den Bundesverkehrswegeplan zu bringen.

UMWELTBELASTUNGEN

Es ist Aufgabe des Landes, mit vertretbarem Aufwand für geringe Umweltbelastung zu sorgen. Hierzu gehört auch im besonderen Maß der Schutz vor Lärm in allen seinen Verursachungsformen (Straßen-, Schienen- und Fluglärm).

Lärmbelastung im Straßen- und Schienenverkehr reduzieren

Wir fordern mehr Lärmschutzmaßnahmen im Straßen- und Schienenverkehr. Im oberen Mittelrheintal verkehren z. B. jeden Tag auf beiden Seiten des Rheins 400 bis 600 Züge. Hier soll die Landesregierung auf die Bahn AG einwirken, durch bauliche und technische Maßnahmen die Lärmbelastung weiter und beschleunigt zu reduzieren. Wir sind angesichts des steigenden Güterverkehrsbedarfs für eine zügige Prüfung und den Bau von Entlastungsstrecken.

Umweltzonen sind weitgehend nutzlos

Die Umweltzonen in größeren Städten haben nicht zu einer nennenswerten Minderung der Schadstoffbelastung beigetragen. Wir sind für die Abschaffung der Umweltzonen. Weiterhin lehnen wir Fahrverbote für Diesel-PKW in Innenstädten ab, da die NO₂-Belastung in den letzten 25 Jahren trotz gestiegenem Fahrzeugbestand um fast 60 % abgenommen hat. Beim Feinstaub sind etwa 17 % der Gesamtbelastung vom Straßenverkehr verursacht, von denen 14 % nicht vermeidbar sind (Aufwirbelungen, Reifen- und Bremsenabrieb). Die Kommunen sind aufgefordert, die fehlerhafte Aufstellung von Messgeräten zu korrigieren (Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa).

Flughafen Frankfurt als Standortfaktor unter Berücksichtigung des Lärmschutzes

Die AfD sieht die überregionale Bedeutung des Flughafens Frankfurt für ganz Hessen. Der Flughafen stellt einen wesentlichen Bestandteil der hessischen Wirtschaftsinfrastruktur dar. Seiner Anpassung an die wirtschaftlichen Notwendigkeiten ist so Rechnung zu tragen, dass sowohl Arbeitsplätze gesichert werden als auch das Wohl der Anwohner unter ausreichender Berücksichtigung des Lärmschutzes beobachtet wird.