

# Der Umsteiger aktuell

## WAHLPRÜFSTEINE Fragen an die Parteien und Wählergemeinschaften zur „Hessenwahl“ - zur Landtagswahl am 08.10.2023 in Hessen



### **EINLEITUNG**

Der PRO BAHN Landesverband Hessen hat im Herbst 2022 entschieden, sog. „Wahlprüfsteine“ herauszugeben und die Politik um Antworten zu bitten. Am 10.04.2023 haben wir von PRO BAHN Hessen insgesamt an 7 Parteien und Wählergemeinschaften Auflistungen versendet, worin 30 Fragen, teils Zusatzfragen, gestellt sind. Die Post ging an die Landesgeschäftsstellen und bis Anfang Juli hatten alle 7 politischen Gliederungen geantwortet. Diese sind:



**Christlich Demokratische Union Deutschlands**



**BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN**



**Sozialdemokratische Partei Deutschlands**



**Freie Demokratische Partei**



**DIE LINKE**



**Freie Wähler**



**Volt Deutschland**

Neben den genannten, fünf im Hessischen Landtag vertretenen Parteien, wurden noch die „Freien Wähler“ und die in ganz Europa antretende Partei „Volt“ angeschrieben. Beide treten mit eigenen Listen zur Landtagswahl an. Insgesamt gibt es 22 Listen zur Landtagswahl am 08.10.2023 in Hessen. Die beiden politischen Gliederungen sind derzeit nicht im Landtag vertreten, wurden jedoch von uns deshalb ausgewählt, weil sie in einigen Städten und Gemeinden unseres schönen Bundeslandes Verantwortung tragen, in Koalitionen regieren, hauptamtliche Dezernentinnen und Dezernenten stellen. Sie gestalten somit Landespolitik schon mit.

Die Auflistung ist so angeordnet, dass unter der jeweiligen Frage neben dem jeweiligen Parteilogo die original Antwort der Partei, der Wählervereinigung steht. Der Text wurde nicht verändert. Die Reihenfolge ist gem. der Wahlergebnisse der letzten Landtagswahl am 28.10.2018, d.h. dem Stärkeverhältnis der Parteien. Es gibt keine Kommentierung von uns als PRO BAHN Landesverband Hessen dazu. Wir engagieren uns als gemeinnütziger Verband, als Fahrgastverband für Reisende in öffentlichen Verkehrsmitteln zwar gesellschaftspolitisch, jedoch parteipolitisch neutral.

Unser Ziel ist, bei den Menschen für das Themenspektrum Bus und Bahn, öffentliche Mobilität, Verkehrswende und alles was dazu zählt, zu informieren. Dazu steht im Anschluss an die Auflistung der Parteien.

Wir danken den Mitarbeitenden in den Geschäftsstellen, den Verantwortlichen in den Landesvorständen der Parteien und Wählergemeinschaften für die Beantwortung der Fragen, so dass solch ein beachtliches Ergebnis vorgelegt werden kann.

Frankfurt am Main / Lollar, den 06.08.2023

Der Landesvorstand des PRO BAHN Landesverbandes Hessen

**IMPRESSUM**

Verantwortlich für die redaktionelle Zusammenstellung, nicht für die Inhalte der Antworten.

PRO BAHN Landesverband Hessen  
 - Landesvorstand -  
 Postfach 11 14 16  
 60049 Frankfurt am Main  
 Tel. +49(0)69 244372266  
 Fax: +49(0)69 90019793



-----  
 Bahnhofstraße 10  
 35457 Lollar  
 Tel. +49(0)6406 8373997  
 -----

E-Mail: [mail\(a\)pro-bahn-hessen.de](mailto:mail(a)pro-bahn-hessen.de)





**Frage 1:**

*Das Hess. ÖPNV-Gesetz delegiert die fast alle Aufgaben vom Land Hessen weg zu den drei Verkehrsverbänden, welche mit übergroßem Anteil kommunaler Trägerschaft (Landkreise und Städte ab 50.000 Einwohner) gehalten werden. Dies hat sich gerade in den letzten Jahren als großes Hindernis erwiesen.*

**Wie denken Sie, diese Verantwortung, für dessen rechtliche Ausgestaltung das Land/der Landtag die Entscheidung hat, als Landesaufgabe künftig zu organisieren?**



Als CDU Hessen stehen wir für einen leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) überall in Hessen. Bus- und Bahnverbindungen müssen verlässlich, pünktlich, regelmäßig und flächendeckend verfügbar sein. Daran wollen wir weiterhin arbeiten.

Aus unserer Sicht hat sich die bestehende Regelung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes im Grundsatz bewährt, wonach die Zuständigkeit für den ÖPNV bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden liegt. Sie ist Ausdruck gelebter Subsidiarität und kommunaler Selbstverwaltung. Eine Änderung der bestehenden Regelung ist aus unserer Sicht nicht notwendig.

Im Gegenteil: Zur effektiven und nachfragegerechten Ausgestaltung der Fahrpläne, zur Planung oder Reaktivierung neuer bzw. alter Streckenabschnitte und für die Erfüllung weiterer Aufgaben bedarf es in erster Linie lokaler Kenntnisse und Daten, die vor Ort erhoben werden.

Selbstverständlich werden wir die Aufgabenträger vor Ort weiterhin nicht nur finanziell, sondern auch beratend bei der Erfüllung Ihrer Aufgaben unterstützen.



Mit der Bahnreform und dem damit einhergehenden Regionalisierungsgesetz von 1996 wurde die Organisation des ÖPNV vom Bund auf die Länder übertragen. Hessen und einige andere Bundesländer haben sich damals dafür entschieden, die Zuständigkeit für die Organisation des ÖPNV auf lokaler Ebene bei den Landkreisen und Kommunen anzusiedeln, was heute durch §5 (1) ÖPNVG festgelegt ist.

Auf Landesebene unterstützen wir an den uns möglichen Stellschrauben, etwa durch attraktive vom Land finanzierte Flatrate-Tickets, Koordinierung von Dialogprozessen für den Infrastrukturausbau (Infrastrukturprogramm FRMplus) und durch eine solide finanzielle Grundlage aus dem Landeshaushalt (zusätzlich zu den Regionalisierungsmitteln des Bundes).

### Frage 1:



Die drei in Hessen tätigen Verkehrsverbünde sind nach Ansicht der SPD in Größe und Organisation gut aufgestellt. Allerdings sollten Verkehrsverbünde in Zukunft einen stärkeren Anteil zur Mobilitätswende beitragen. Dazu soll beispielsweise geprüft werden, ob zusätzliche Mobilitätsangebote oder auch die Bereitstellung von Umsteigepunkten durch oder unter Beteiligung der Verbünde geleistet werden kann. Dazu ist es aber erforderlich, dass das Land eigene Zuständigkeiten stärker annimmt und für eine auskömmliche Finanzierung sorgt.



Wir Freie Demokraten wollen die Infrastruktur in Hessen ausbauen. Dazu zählt insbesondere auch die Schieneninfrastruktur. Neben Reaktivierungen und Ausbau werden aus unserer Sicht auch Neubauprojekte notwendig sein. Hier muss das Land aus unserer Sicht stärker in die Verantwortung gehen. Dazu haben wir ein Gesetz zur Errichtung einer Hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft in den Hessischen Landtag eingebracht. Vom Ausbau der Schieneninfrastruktur zu trennen ist allerdings die Frage des operativen Geschäfts. Letzteres ist bei den Verkehrsverbänden richtig angesiedelt.

## **DIE LINKE.**

Die Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge mit einer erheblichen Bedeutung für das gesellschaftliche Gemeinwesen. Diese hoheitliche Aufgabe sollte nicht weiterhin in privatrechtlich organisierte GmbHs ausgelagert werden. Beschlüsse etwa über Fahrplanangebote oder Preisgestaltung erfolgen heute nicht nachvollziehbar und transparent, Versuche demokratischer Kontrolle scheitern an "Geschäftsgeheimnissen". Die Verantwortung für den Regionalverkehr sollte direkt beim Land liegen, in einer modernen Behörde, wie das bsp. Hessen Mobil heute ist. Lokalverkehre sollten als kommunale Pflichtaufgabe den Kommunen übertragen sein und durch das Land - im Gegenzug für definierte Qualitätsanforderungen etwa an den Takt - auskömmlich finanziert werden.



Es ist immer zu überlegen, was zentral und was dezentral organisiert und gestaltet wird. Um zu vermeiden, dass Einzelinteressen vor Ort Sachverhalte von übergeordnetem Interesse negativ beeinflussen, sollten diese Sachverhalte vom Land/Landtag geregelt werden.

**Frage 1:**

# Volt

Wir sehen Hessen als Best Practice für regional übergreifende Zusammenarbeit. Im Vergleich mit anderen Bundesländern und ihrer Vielzahl an Verkehrsbünden, sehen wir aktuell die Aufteilung auf drei Verkehrsbünde als sinnvoll und pragmatisch an, da es sich an Ballungsräumen orientiert, lokale Gegebenheiten durch die kommunalen Träger beachtet und Bürger\*innen durch die Fahrgastbeiräte beteiligt. Eine Reorganisierung der Verkehrsbünde sehen wir aktuell als nicht dringlich an. U.a. die Einführung des Deutschlandtickets und eine eventuelle Restrukturierung der Deutsche Bahn AG werden hierbei eventuelle neue Ansatzpunkte geben, so dass die rechtliche Ausgestaltung kritisch betrachtet werden sollte. Zum jetzigen Zeitpunkt gilt es, die aktuellen Entwicklungen zu begleiten und Erfahrungen abzuwarten. Das hessische Verkehrsministerium muss hierbei eine koordinierende Rolle einnehmen.



**Frage 2:**

*Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) sind aktuell sehr verschieden strukturiert.*

**Wie werten Sie das und wollen Sie an der Struktur der Verkehrsverbände in Hessen etwas ändern?**

# CDU

Über die Struktur und den Aufbau der Verkehrsverbände entscheiden in erster Linie die tragenden Kommunen. Sie berücksichtigen dabei die regionalen Strukturen, Erfordernisse und Besonderheiten. Pauschale und vom Land vorgegebene Strukturen können diese Besonderheiten nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigen. Wir sehen daher aktuell kein Erfordernis, als Land in die gewachsenen Strukturen einzugreifen. Wenn es von Seiten der Kommunen einen ausdrücklichen Wunsch gibt, die bisherigen Strukturen zu verändern, und hierzu ein gemeinsamer Vorschlag gefunden wird, unterstützen wir als Land entsprechende Vorhaben. Die CDU Hessen steht auch diesbezüglich mit den hessischen Verkehrsverbänden in einem guten und regelmäßigen Austausch, den wir auch weiterhin fortsetzen und intensivieren möchten.



Unser Anliegen ist es, durch attraktive Flatrate-Angebote für den Fahrgast die Nutzung des SPNV maximal einfach zu gestalten. Dabei gilt es, die für Nutzer\*innen relevanten, sichtbaren Strukturen zu minimieren. Dazu gehören unter anderem unkomplizierte Tarifstrukturen. Zudem lassen sich der RMV und der NVV nicht so einfach miteinander vergleichen, da es sich aufgrund der zu befördernden Menge an Fahrgästen um ungleich große Verkehrsverbände handelt, die nicht vergleichbare Siedlungsstrukturen bedienen (NVV eher ländliche Regionen - RMV eher urbane Regionen). Beide Verbände regeln ihr Angebot daher bestmöglich angepasst an die regionalen Bedürfnisse. Daher wollen wir an der Struktur derzeit grundsätzlich nichts ändern.

**Frage 2:**



Eine unterschiedliche Struktur ist kein Problem an sich. Sie entstammt vielfach auch örtlichen Besonderheiten. Bedeutsam ist vielmehr die Frage der Leistungserfüllung. Ein hierbei herausragender Punkt ist die Frage, ob es gelingt, die ländlichen Räume in der Fläche besser abzudecken und die Wege in die Zentren zuverlässig und mit hohem Takt anzubieten. Die Kommunen haben vor dem Hintergrund knapper Haushaltsmittel hierzu nur eingeschränkt die Möglichkeit. Hier ist das Land gefragt.



Mit dem Deutschlandticket wurden erstmals Tarifgrenzen überwunden, trotzdem bleibt die sehr unterschiedliche Strukturierung der Verkehrsverbünde ein Problem. Wir streben deswegen langfristig die Fusion von Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und Nordhessischem Verkehrsverbund (NVV) an, mit dem Ziel Kosten zu senken und Bürokratie abzubauen.

## **DIE LINKE.**

Die Verkehrsverbünde waren in den 1990er Jahren insbesondere als flächendeckende Tarifverbünde ein Fortschritt für den Fahrgastkomfort. Wie in Antwort 1 ausgeführt, sind sie als Aufgabenträger aber durch die Intransparenz und die Kostendeckungslogik nicht optimal eingesetzt. Im Einklang mit unserer Forderung nach neuen Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV und der schrittweisen Einführung eines Nulltarifs, aber auch angesichts der Entwicklung beim Deutschlandticket, werden die Tarifverbünde zukünftig an Bedeutung verlieren. Die hessischen Verkehrsverbünde sollten daher perspektivisch auf einen Hessenverbund vereinigt werden und die Aufgabenträgerschaft, wie unter Antwort 1 dargestellt, umverteilt werden.



Aufgrund der sehr unterschiedlichen Struktur von Großstadtbereichen einerseits und dem ländlichen Raum andererseits könnte es Gründe für den unterschiedlichen Aufbau geben. Diese Randbedingungen müssen sachlich geprüft werden, dann kann danach auf Faktenbasis auch über mögliche Veränderungen diskutiert werden.



**Frage 2:**

# Volt

Die Organisationsstruktur der Verbände steht in der eigenen unternehmerischen Verantwortung und Selbstverwaltung. Volt Hessen sieht einen politischen Eingriff in die Strukturen kritisch. Bestehende Gremien sollten besonders wegen einer nachhaltigen Mobilitätswende ihre aktuellen Strukturen im Sinne der nachhaltigen Transformation stets hinterfragen und bewerten. Aufsichtsgremien, Gesellschafter und Fahrgastbeiräte sind zur aktiven Auseinandersetzung hiermit aufgerufen.



**Frage 3:**

**Wie sehen Sie die Einrichtung eines Landesfahrgastbeirats?**



Da die Zuständigkeit für den ÖPNV auf kommunaler Ebene in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden liegt, bedarf es derzeit aus Sicht der CDU Hessen keines eigenen Landesfahrgastbeirats.

Auf kommunaler Ebene gibt es bereits Möglichkeiten sich vor Ort zu beteiligen und Projekte für die Region mitzugestalten. Bereits jetzt bestehen beispielsweise beim RMV und in vielen Landkreisen Fahrgastbeiräte, um Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich an Projekten vor Ort zu beteiligen. Der Fahrgastbeirat des RMV beschäftigt sich in erster Linie mit regionalen Projekten und die Fahrgastbeiräte der lokalen Nahverkehrsorganisationen oder der Landkreise mit lokalen Vorhaben. Dieses Vorgehen führt zu einer effektiven und entscheidungsnahen Möglichkeit der direkten Einflussnahme. Dies begrüßen wir als CDU Hessen.



Wir unterstützen die Beteiligung von Fahrgästen an unternehmerischen Entscheidungen der Verkehrsverbände ausdrücklich. Wir glauben, dass die Erfahrungen der Nutzer\*innen zum Beispiel bei der Fahrplangestaltung, der Fahrzeugbeschaffung oder Linienführung wichtige Ressourcen zur Verbesserung der Attraktivität des SPNV sind. Weiterhin haben wir die Erfahrung gemacht, dass sich besonders engagierte Fahrgäste aus Eigeninteresse häufig eine große Expertise angeeignet haben, die es im Sinne der Verkehrswende zu nutzen gilt.



**Frage 3:**



Ein Fahrgastbeirat bietet die Chance, Wünsche und Interessen der Menschen institutionell zu vertreten. Er kann auch Themen aufgreifen, die im Tagesgeschäft nicht ausreichend beleuchtet werden. Er liefert damit einen deutlich höheren Erkenntnisgewinn als etwa von den Verbänden durchgeführte Fahrgastbefragungen. Allerdings ist dabei nicht trivial, wie ein solcher Fahrgastbeirat in Entscheidungsprozesse eingebunden werden kann. Grundsätzlich stellt ein solcher Beirat aber eine Bereicherung und eine Chance dar.



Der Einrichtung eines Landesfahrgastbeirats stehen wir offen gegenüber

## **DIE LINKE.**

Bisher sind die Fahrgastbeiräte ja bei den Verbänden und LNOs angesiedelt, wo heute die angebotsrelevanten Entscheidungen getroffen werden. Auch auf Landesebene wäre ein solcher Beirat sinnvoll, insbesondere wenn im Sinne unserer vorherigen Vorschläge mehr Entscheidungen auf Landesebene getroffen werden. Klar ist, dass schon heute ganz grundlegende Entscheidungen auf Landesebene getroffen werden, etwa zur Finanzierung des ÖPNV-Systems, aber auch zu Rechtsgrundlagen. Hier wäre die Beteiligung eines Fahrgastbeirats sehr sinnvoll. Er sollte aber nicht als Feigenblatt dienen, um weiterhin die demokratische Kontrolle durch gewählte Parlamentarier\*innen durch "Geschäftsgeheimnisse" zu unterlaufen.



Einer Einrichtung eines Landesfahrgastbeirats stehen wir positiv gegenüber.

## **Volt**

Volt setzt sich für Bürgerbeteiligung auf jeglichen politischen Ebenen ein. Sowohl auf nationaler Ebene in Form des DB-Kundenbeirats oder Verkehrsbund-bezogen am Beispiel des RMV-Fahrgastbeirats, sind entsprechende Gremien vorhanden. Ein Landesfahrgastbeirat ist wünschenswert, wenn die regionalen Verkehrsbünde entsprechend landesweit fusionieren. In den aktuellen Gegebenheiten sieht Volt die Beteiligung der Bürger\*innen in den regionalen Beiräten gegeben.

**Frage 4:**

**Wie sehen Sie die Einrichtung einer Landesinfrastrukturgesellschaft für den Schienenverkehr?**



Rund 85 Prozent der rund 2.800 Kilometern Streckenlänge des hessischen Eisenbahnnetzes sind bundeseigene Schieneninfrastruktur und liegen damit in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes. Der Rest des Schienennetzes setzt sich aus nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur und kommunalen Schienennetzen zusammen. Nach der bestehenden Regelung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes liegt die Zuständigkeit für den ÖPNV bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden.

Eine weitere Zersplitterung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten einer Vielzahl von Akteuren würde aus unserer Sicht nicht zu einer Vereinfachung und Beschleunigung der verschiedenen Projekte beitragen, sondern diese - eher im Gegenteil - noch weiter verzögern.

Eine Landesinfrastrukturgesellschaft hätte dementsprechend nur einen sehr geringen Aufgaben- und Verantwortungsbereich. Die CDU Hessen sieht daher keine Notwendigkeit, eine Landesinfrastrukturgesellschaft zu schaffen.

Projektbezogene Planungsgesellschaften sind aus unserer Sicht zielgerichteter und effektiver als der Aufbau einer bürokratischen Landesinfrastrukturgesellschaft. Wir setzen uns als praxistauglichere Alternative zu einer Landesgesellschaft für die Gründung von regionalen Planungsgesellschaften ein, um übergreifende kommunale Projekte zu beschleunigen, wie dies beispielsweise bei der Regionaltangente West der Fall war.



Wir halten eine Schieneninfrastrukturgesellschaft für nicht zielführend, um Projekte zu beschleunigen. Je mehr Player bei Projekten mitmischen, desto komplizierter wird der Umsetzungsprozess. Der Aufwand zur Einrichtung der Gesellschaft und die zusätzliche Bürokratie überwiegt aus unserer Sicht daher am Ende den Nutzen – das wurde auch in der Anhörung zu einem entsprechenden Gesetzentwurf der FDP (29.06.2022) deutlich.

Hinzu kommt, dass viele Projekte den Bund betreffen würden, denn der Großteil des hessischen Schienennetzes (2.800km) liegt im Bereich der DB Netz (2.400km). Der übrige Teil (400km) liegt bei den Kommunen in unterschiedlicher Trägerschaft. Mit dem Infrastrukturprogramm Frankfurt RheinMain plus haben wir bereits ein gemeinsames Programm mit dem Bund ins Leben gerufen. Das ist aus unserer Sicht der sinnvollere Ansatz, um Schienenprojekte in Hessen voranzubringen.

**Frage 4:**



Die SPD fordert ausdrücklich die Einführung einer solchen Landesschieneninfrastrukturgesellschaft. Keinesfalls soll der Bund durch eine solche Gesellschaft aus der Verantwortung entlassen werden, eine flächendeckende und gute Bahnanbindung bereitzustellen.

Aber wir können in vielen Bereichen auch nicht auf den Bund warten: Stillliegende Trassen verfallen, Bahngelände wurden zum Großteil abverkauft, eine Einbettung der Bahn in kombinierte Verkehre findet kaum statt. Das Land sollte seine strategischen Chancen hier deutlich besser nutzen.



Die "Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose" des Bundesverkehrsministeriums geht bis zum Jahr 2050 von einem wachsenden Verkehrsaufkommen in allen Verkehrsbereichen aus. Der schienengebundene Verkehr, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehrsbereich, wird demnach drastisch zunehmen, während die Schieneninfrastruktur schon heute vielerorts an ihre Kapazitätsgrenzen stößt.

Wir Freie Demokraten erkennen deswegen die Notwendigkeit eines Ausbaus der Schieneninfrastruktur an, an dem sich auch das Land bestmöglich beteiligen sollte. Aus diesem Grund haben wir einen entsprechenden Gesetzentwurf zur Gründung einer hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft in den Landtag eingebracht, der im parlamentarischen Verfahren leider keine Mehrheit gefunden hat. Unser Ziel bleibt es trotzdem, den Bau von Schienenstrecken zu beschleunigen und den Kommunen zu helfen, komplexe Projekte mit verschiedenen Akteuren besser und schneller zu organisieren.

## **DIE LINKE.**

Es wäre sehr sinnvoll, dass das Land eigene Infrastruktur vorhält. Das gilt insbesondere für das Rollmaterial im SPNV, das durch die Zersplitterung durch Ausschreibungen in der Praxis kaum Reserven aufweist oder Variation ermöglicht (etwa mehr Fahrradwagen an langen Wochenenden).

Auch die Planung, Errichtung und der Betrieb eigener regionaler Schieneninfrastruktur wäre grundsätzlich denkbar, beispielsweise der Übergang der RTW-Gesellschaft in eine S-Bahn-Ring-Gesellschaft. Dabei sollten aber keine neuen privatrechtlichen gegründet werden, in die öffentliche Aufgaben übertragen werden, wie etwa bei der Autobahn GmbH des Bundes.



**Frage 4:**



Wir treten dafür ein, dass es erstmal auf der Bundesebene zu einer Trennung zwischen dem Betrieb und der Infrastruktur kommt, sprich das Thema zuerst auf Bundesebene lösen, dann auf Länderebene.

## Volt

Politische Diskussionen auf Bundesebene sehen eine Reform der Deutschen Bahn AG vor. Die Einrichtung einer Landesinfrastrukturgesellschaft für den Schienenverkehr sollte pragmatisch mit Blick auf eine Umgestaltung der Deutsche Bahn AG betrachtet werden. Die aktuelle Umsetzung rund um die Autobahn GmbH des Bundes sollte hierbei verfolgt werden. Da Infrastruktur zu großen Teilen in das Aufgabenfeld u.a. der DB Netz AG fällt, gilt es für Volt diesen Prozess aufmerksam zu begleiten. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Einrichtung einer Landesinfrastrukturgesellschaft für den Schienenverkehr fraglich. Wir sehen im Sinne des grenzüberschreitenden Verkehrs eine geordnete und länderübergreifende Organisationsstruktur als effizienter gegenüber 16 landeseigenen Gesellschaften im Bund an.



**Frage 5:**

- a) **Wie stehen Sie zu der Reaktivierung und dem Wiederaufbau von Bahnstrecken in Hessen?**
- b) **Ungeachtet bislang noch nicht vorliegender „NKUs“ (Nutzen-Kosten-Untersuchungen), welche ehemaligen Strecken wollen Sie wieder in Betrieb nehmen, welche lehnen Sie ab?**

*Anmerkung: Basis z.B. Listen von Hessen Mobil sowie Verband deutscher Verkehrsunternehmen*

**CDU**

Als CDU Hessen wollen wir die Leistungsfähigkeit des Nahverkehrs sowie die Zulaufstellen im Nah- und Fernverkehr weiter steigern. Ein dichter werdendes Netz auch schienengebundener Verkehre ist Grundlage für einen leistungsfähigen, verlässlichen, pünktlichen, regelmäßigen und flächendeckend verfügbaren Öffentlichen Personennahverkehr überall in Hessen. Um dies zu erreichen, wollen wir als CDU Hessen nicht nur den Bau neuer Strecken – wie zum Beispiel im Programm Rhein Main Plus – weiter vorantreiben, sondern auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken unterstützen, wo dies sinnvoll möglich ist.

**Frage 5:**



**Fortsetzung**

Neben den derzeit aktiven Planungsverfahren (Horloffalbahn, Lumdatalbahn, Neu-Isenburg – Neu-Isenburg Stadt) laufen für sieben weitere Strecken Machbarkeitsuntersuchungen (Kassel – Baunatal, Waldkappeler Bahn, Herkulesbahn Kassel, Aar-Salzböde-Bahn, Darmstadt Ost – Groß Zimmern, Ohmtalbahn) im Hinblick auf eine potentielle Reaktivierung. Diese Verfahren unterstützen wir ausdrücklich. Darüber hinaus fassen wir weitere Vorhaben wie beispielsweise die Aartalbahn ins Auge, die insbesondere für die Anbindung an die Landeshauptstadt Wiesbaden ein großer Gewinn wäre.

Für uns ist die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ein wichtiger Indikator, um herauszufinden, ob die Reaktivierung einer bestimmten Strecke sinnvoll ist. Wir wollen daher die Durchführung sogenannter NKUs stärker unterstützen, um einen noch besseren Überblick über das Reaktivierungspotenzial von in Hessen befindlichen Streckenabschnitten zu erhalten. Aus diesem Grund haben wir auch einen gemeinsamen Arbeitskreis der Aufgabenträger und der CDU-geführten Landesregierung gegründet, dessen Arbeit wir weiter fortsetzen möchten.



zu a):

Reaktivierungsvorhaben sehen wir grundsätzlich positiv, um mehr klimafreundliche Mobilität auf die Schiene zu bringen und ländliche Regionen besser anzubinden. Voraussetzung ist jedoch immer, dass die Landkreise und Kommunen dafür den Bedarf sehen und die NKU positiv ausfällt. Von Landesseite haben wir gemeinsam mit den Aufgabenträgern im Arbeitskreis Reaktivierung eine Bestandsaufnahme zu stillgelegten Strecken erarbeitet, die den Kommunen im Grunde als Handbuch dient, um Reaktivierungsmöglichkeiten vor Ort zu prüfen.

Hinzukommt, dass Schienen-infrastrukturprojekte durch die neue standardisierte Bewertung seit dem 1. Juli 2022 eine größere Chance haben, über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert zu werden. Fortan werden bei NKUs auch Klimaaspekte und Kriterien der Daseinsvorsorge berücksichtigt, wodurch bislang nicht förderfähige Reaktivierungsvorhaben von Schienen durch die neue „Standi“ nun gute Chancen auf eine Förderung des Bundes haben.

zu b):

Es obliegt nicht der Landesebene, bestimmte Strecken für Reaktivierungsvorhaben in den Kommunen zu priorisieren oder zu bewerten. Wenn die Kommunen vor Ort Bedarf sehen und die NKU positiv ausfällt, haben die Projekte die Möglichkeit, in Planungsprozesse überführt zu werden. Wir begrüßen jede Initiative auf kommunaler Ebene, sich vor Ort mit möglichen Reaktivierungsvorhaben zu beschäftigen und diese in die Wege zu leiten.

**Frage 5:**



Die Stilllegungen im Rahmen der Privatisierungsideologie der vergangenen Jahrzehnte wird heute weitgehend als Fehler erkannt, den es heute rückgängig zu machen gilt. Die Reaktivierungen von Strecken ist ein Gebot der Stunde. Reaktivierungsinitiativen sind bisher in Hessen meist kommunal und regional getragen, hier fehlt die hessische Initiative für die Entwicklung in der Fläche.

Die NKU-Kriterien brauchen, wie seit längerem durch die SPD gefordert, die Weiterentwicklung zur Berücksichtigung der Aspekte des Klimaschutzes oder der regionalen Entwicklung. Ohne etwa eine angemessene Berücksichtigung des ökologischen Fußabdruckes, der durch Mobilität ermöglichten gesellschaftlichen Teilhabe und der Verhinderungswirkung von Verkehrsüberlastungen in unseren Zentren werden wesentliche Aufgabenstellungen im Bereich der Mobilität bisher unberücksichtigt.



zu a):

Wie stehen Sie zu der Reaktivierung und dem Wiederaufbau von Bahnstrecken in Hessen?

Wir wollen Schienenstrecken - überall dort wo es möglich und sinnvoll ist - reaktivieren und vor allem verhindern, dass stillgelegte Strecken aus der Hand gegeben werden. Sind die Strecken einmal entwidmet, müssen sie zu einem späteren Zeitpunkt teuer zurückgekauft werden, oder sind sogar bereits verbaut und damit nicht mehr zu reaktivieren.

zu b):

Ungeachtet bislang noch nicht vorliegender „NKUs“ (Nutzen-Kosten-Untersuchungen), welche ehemaligen Strecken wollen Sie wieder in Betrieb nehmen, welche lehnen Sie ab?

Wir wollen fundierte Entscheidungen treffen. Dazu sind Kennzahlen zur Wirtschaftlichkeit wie die NutzenKosten-Untersuchung notwendig. Damit eine Strecke für eine Reaktivierung in Frage kommt, ist ein hinreichender Wert der NKU Voraussetzung.

**DIE LINKE.**

zu a):

Die Reaktivierung, der Wiederaufbau und - wo sinnvoll und möglich - auch der Neubau von Bahnstrecken muss ein zentraler Teil der Verkehrswende in der Fläche sein. Die Schiene ist das Rückgrat des Öffentlichen Nahverkehrs und bietet nicht nur mehr Kapazitäten, sondern ist auch aus Fahrgastsicht grundsätzlich attraktiver als der Busverkehr. (Stichwort "Schienenbonus").



**Frage 5:**

## **DIE LINKE.** Fortsetzung

zu b):

Im Wahlprogramm der Partei DIE LINKE zur Landtagswahl werden folgende Bahnstrecken als zu reaktivierende Strecken aufgelistet, was aber keine abschließende Liste darstellt:

- Griesheim - Wolfskehlen (Bahnstrecke Darmstadt-Worms)
- Wächtersbach - Bad Orb
- Baunatal - Schauenburg
- Wiesbaden - Bad Schwalbach (Aartalbahn)
- Weiltalbahn
- Solmstalbahn
- Dietzhöztalbahn
- Lumdatalbahn
- Ohmtalbahn zusammen mit einem Ausbau der Vogelsbergbahn
- Horlofftalbahn
- Salzbödebahn
- Kanonenbahn Treysa - Homberg (Efze) – Malsfeld

Darüber hinaus unterstützen wir die zügige Fertigstellung der laufenden Projekte: nordmainische S-Bahn Frankfurt-Hanau, Regionaltangente West, NBS Rhein-Main-Rhein/Neckar mit Wallauer Spange.

Generell wären die meisten Reaktivierungen aus unserer Sicht sinnvoll und ein Gewinn. Genauere Abwägungen zu treffen sind bei Bahnen insbesondere in Mittelgebirgslagen, die weit abseits der Siedlungen laufen und kaum konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber einem Regionalbusverkehr aufweisen würden. Bei Strecken, die abgebaut, umgewidmet und großflächig neu bebaut sind, etwa mit dem Vulkanradweg, ist eine Reaktivierung natürlich nicht mehr sinnvoll.



Wir unterstützen die Reaktivierung von Bahnstrecken, z.B. die Lumdatal-Bahn.

## **Volt**

zu a):

Eine Reaktivierung und der Wiederaufbau von Bahnstrecken sollte im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende stets pragmatisch und faktenbasiert untersucht werden. Wir fordern, dass jede stillgelegte Strecke in Hessen geprüft wird. Hessen Mobil hat hierzu Untersuchungen im Auftrag und bereits vollzogen. Diese sollten mit Blick auf eine klimaneutrale Verkehrswende in der kommenden Legislaturperiode kritisch beleuchtet werden. Der flächendeckende Ausbau des Schienennetzes und insbesondere der Anschluss des ländlichen Raumes sind Voraussetzungen dafür, dass mehr Menschen vom Auto auf die Schiene umsteigen.

**Frage 5:**

## **Volt** Fortsetzung

Insbesondere die bereits begonnene Reaktivierung der Horloffalbahn sehen wir als ersten Schritt in die richtige Richtung an, um auch den ländlichen Raum zukunftsweisend an das Schienennetz anzubinden und somit auch in der Fläche zur Verkehrswende beitragen zu können.

zu b):

Volt steht für einen evidenzbasierten und pragmatischen Ansatz. Entsprechend sehen wir die Vorlage von angepassten NKUs für Vorhaben im ländlichen Raum als notwendig um entsprechende Bewertungen zu treffen. Hierbei sollen auch lokale Wirtschaftsträger mit einbezogen werden, um die NKUs mit Blick auf Reduzierung der Straßennutzung in Einklang wirtschaftlich zu bewirtschaften. Diese NKUs sollten den Faktor mit einbeziehen, dass eine Reaktivierung zur Stärkung der Region als Standort führen kann. Grundsätzlich sagen wir, dass ein Ausschluss von bestimmten Strecken von vornherein nicht zielführend ist. Dies ist ein wichtiger Schritt zu einer modernen, sozialen und klimaneutralen Mobilität und Gütertransport.



**Frage 6:**

*Für die Reaktivierung und den Wiederaufbau von Bahnstrecken müssen bislang die Landkreise und Anliegerkommunen mit ihren Gremien Beschlüsse fassen/aktiv werden, damit es zu Untersuchungen und Planungen kommt. Die Verfahren ziehen sich landesweit in die Länge.*

**Wie gedenken Sie, diese Verfahren einheitlich zu beschleunigen, um angedachte Reaktivierungen/Wiederaufbauten in überschaubarer Zeit (5-8 Jahre) zur Umsetzung zu bringen?**



Die CDU Hessen setzt sich für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken ein, wo dies sinnvoll möglich ist. Ein solches Vorhaben bedarf allerdings zwingend der Akzeptanz in der Region. Es ist daher erforderlich, dass kommunale Gremien ihre Kenntnisse von der konkreten Situation vor Ort einbringen und den demokratischen Willensbildungsprozess der betroffenen Menschen vor Ort begleiten.

Wir teilen die Auffassung, dass Planungs- und Genehmigungsprozesse schneller werden müssen. Als CDU Hessen setzen wir uns daher für eine Planungsbeschleunigung auf allen Ebenen ein, um wichtige Infrastruktur und Investitionsvorhaben in allen Bereichen schneller zu realisieren. Die Planungsbeschleunigung darf sich dabei nicht auf einzelne Projekte oder bestimmte Vorhabenarten beschränken, sondern muss gleichermaßen für alle Verkehrs-, Bau- und Infrastrukturprojekte gelten. Diese Forderung richten wir auch an den Bund. Die Beteiligung der kommunalen politischen Gremien wollen wir dabei aber nicht beschneiden, sondern die Bürgerbeteiligung in den Kommunen besser und schneller organisieren.



**Frage 6:**



**Fortsetzung**

Um die Landkreise sowie die Anliegerkommunen bei Planungen der Reaktivierung noch besser zu unterstützen, hat die CDU-geführte Hessische Landesregierung gemeinsam mit den Aufgabenträgern einen Arbeitskreis gegründet. Hier werden Möglichkeiten umgesetzt, um Reaktivierungsmöglichkeiten vor Ort schneller und besser prüfen zu können. Diese Zusammenarbeit wollen wir weiter fortsetzen und intensivieren.



Langwierige Planungsprozesse für Infrastrukturvorhaben sind ein strukturelles und bundesweites Problem. Auf der anderen Seite ist es aber auch ein Zeichen der Demokratie, dass Projekte immer sorgfältig unter Berücksichtigung verschiedener öffentlicher und privater Interessen (u.a. Umweltverträglichkeit, betroffene Privatpersonen) geprüft und vor allem rechtssicher umgesetzt werden.

Wir sind daher dafür, Planungsprozesse und Verwaltungsabläufe zu beschleunigen, solange die sorgfältige Prüfung und ausgewogene Berücksichtigung der verschiedenen Interessen dadurch nicht tangiert wird - bspw. durch Personalaufstockung und schlankerere (digitaler) Verfahrensabläufe in der Verwaltung oder frühzeitige Einbindungsprozesse von Bürger\*innen & Stakeholdern. Positiv ist auch, dass sich die Bundesregierung in ihrem Koalitionsausschuss im März auch klar dafür ausgesprochen hat, wichtige Schienenprojekte zukünftig deutlich schneller zu planen, zu genehmigen und umzusetzen.



Bestandsaufnahme, durch strategische Bodenbevorratung, zusätzliches Personal in den entsprechenden Abteilungen der Genehmigungsbehörden (Regierungspräsidien) oder auch Prozessunterstützung. Für letzteres bietet sich an, die Kompetenzen in der Planungsgesellschaft der RTW zu sichern. Die Sicherung von Bahntrassen im Landesentwicklungsplan ist wichtig und notwendig.

Möglich sind grundsätzlich auch Maßnahmengesetze zur Beschleunigung. Diese sind jedoch nur mit Bedacht einzusetzen, weil in diesen immer die Gefahr steckt, dass legitime und demokratische Beteiligungsprozesse zu kurz kommen.

**Frage 6:**



Wir Freie Demokraten wünschen uns eine Beschleunigung von Infrastrukturprojekten; das gilt auch für Reaktivierungen und den Wiederaufbau von Bahnstrecken. Wir halten es für grundsätzlich sinnvoll, dass der Impuls für Reaktivierungen von den Kommunen vor Ort kommen muss, sie kennen die lokalen Rahmenbedingungen am besten. Abgesehen davon gehen wir nicht davon aus, dass die Beschlussfassung der kommunalen Gremien der größte Hemmschuh für die schnelle Umsetzung von Streckenreaktivierungen sind, viel mehr sind es langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren. Insofern begrüßen wir die von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing vorgestellte Initiative für ein Planungsbeschleunigungsgesetz, von dem insbesondere auch die Schieneninfrastruktur in Deutschland profitieren wird.

## **DIE LINKE.**

Es ist eine Regelungslücke in der heutigen hessischen ÖPNV-Struktur, dass das Land sich für die Eisenbahninfrastruktur nicht zuständig sieht. Der Bund hat naturgemäß kein Interesse an regionalen oder gar lokalen Schienenprojekten, den Kommunen fehlen selbst bei entsprechendem politischen Willen die Kapazitäten.

Das Land sollte - in Ausübung seiner originären Zuständigkeit für regionalen SPNV - die Untersuchung und Planung von zu reaktivierenden, aber auch neu zu errichtenden Schienenstrecken in eigener Hand organisieren, wie das etwa auch bei Landesstraßen geschieht.



Durch eine konsequente Endbürokratisierung und klaren Regelungen. Dazu ist eine gute Kommunikation unabdingbar.

## **Volt**

Betrachtet man die Zeiträume für die Bedarfsanmeldung von Liniennutzung von über einem Jahrzehnt und die kurzfristigen Zusagen von 2 Jahren vor Betriebsstart, so müssen Reaktivierungen und Wiederaufbau gemeinsam mit dem lokalen Bedarf abgestimmt werden. Besonders wirtschaftliche Entscheidungen in Bezug auf Gütertransport stellen für Unternehmen hierbei Planungsrisiken dar. Wir sehen den aktiven Austausch zwischen den Stakeholdern als förderbar im Sinne von klaren Leitlinienprozessen und Verbindlichkeiten. Wir wollen Best Practice-Analysen auf Basis der Wissensplattform Mobilitätspläne Hessen die ivm und das Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität des Landes Hessen (FZ-NUM) anregen.



**Frage 7:**

**Wie sehen Sie die Möglichkeit, zur Ausweitung des Schienenverkehrs auf dem Land nicht nur früher in Betrieb befindliche Strecken wieder zu nutzen, sondern auch in der Fläche insbesondere für Lückenschlüsse Nahverkehrsstrecken neu zu bauen?**



Wir als CDU Hessen wollen die Leistungsfähigkeit des Nahverkehrs sowie die Zulaufstellen im Nah- und Fernverkehr weiter steigern. Wir stehen für einen leistungsfähigen ÖPNV überall in Hessen. Bus- und Bahnverbindungen müssen verlässlich, pünktlich, regelmäßig und flächendeckend verfügbar sein.

Um dies zu erreichen, wollen wir als CDU Hessen nicht nur die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken unterstützen, dort wo dies sinnvoll möglich ist, sondern auch den Bau neuer Strecken weiter vorantreiben. Dies gilt nicht nur für große Verkehrsprojekte wie das „Programm Rhein Main Plus“, sondern ausdrücklich auch für Projekte im ländlichen Raum, um zum Beispiel die schienengebundene Anbindung insbesondere an die Ballungszentren weiter zu verbessern. Wir bekennen uns beispielsweise zum zügigen Ausbau der Vogelsbergbahn, um die Verbindung zwischen Mittel- und Osthessen und das Angebot im ländlichen Raum weiter zu stärken.



Grundsätzlich regelt der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) auf Bundesebene den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken in Deutschland. Neben Projekten wie der Blockverdichtung auf dem Streckenabschnitt Kreuztal – Friedberg oder dem Neu-/Ausbau von Streckenabschnitten zwischen Hanau und Bad Hersfeld, sieht der Plan keine Neubaustrecken in den ländlichen Regionen in Hessen vor. Vermutlich könnte daher mit der Einrichtung von Schnellbuslinien auf bestimmten regionalen Strecken schneller und einfacher Abhilfe geschaffen werden, als neue Strecken zu bauen. Die Frage ist aus unserer Sicht aber sehr abstrakt. Um Näheres prüfen zu können, bräuchten wir genauere Informationen darüber, um welchen Lückenschluss es geht.



Im Gegensatz zu relativ schnell zu erreichenden Reaktivierungen stellen Neubaustrecken – zumal in der Fläche – ein Vorhaben mit einem Zeithorizont deutlich über das Jahr 2030 hinaus dar. Diese langen Zeiträume für Planung und Bau sprechen dafür, schnellstmöglich in die Planung weiterer und neuer Strecken einzutreten.

**Frage 7:**



**Fortsetzung**

Dies gilt nicht nur für den Personenverkehr. In Zukunft wird es beispielsweise erforderlich werden, Logistikzentren oder Binnenhäfen mit einem Schienenanschluss für kombinierte Verkehre auszustatten. Die Gesamtentwicklung des Schienennetzes inklusive der notwendigen Lückenschlüsse müssen durch den Bund koordiniert und vorangetrieben werden, das Land Hessen muss hierbei unterstützen.



Angesichts verschiedener Verkehrsprognosen gehen wir davon aus, dass der Verkehr auf der Schiene, sowohl im Personen- als auch im Güterbereich in den kommenden Jahren und Jahrzehnten zunehmen wird. Wir Freie Demokraten gehen deswegen davon aus, dass Sanierung und Reaktivierung zwar notwendig sind, alleine aber nicht ausreichen werden, sondern dass es auch neue Schieneninfrastruktur braucht. Auch aus diesem Grund haben wir ein Gesetz zur Einrichtung einer Hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft in den Hessischen Landtag eingebracht.

## **DIE LINKE.**

In einem dicht besiedelten Raum wie Hessen sind Neubauten schwierig, aber auch in Zukunft notwendig. In den letzten Jahrzehnten wurde sich zu sehr auf Errungenschaften der Vergangenheit ausgerichtet und der Aus- aber auch der Neubau vernachlässigt. Insbesondere in Tangentialverbindungen im Rhein-Main-Gebiet gibt es noch erhebliches Potenzial, im bebauten Raum ggf. als Zweisystembahn errichtet. Auch bei Reaktivierungen ist zu prüfen, inwieweit Trassenverläufe teils aus dem 19. Jahrhundert heute noch attraktive Reisezeiten erlauben und wo eine Neutrassierung möglich und sinnvoll wäre.

Überregional wichtig wäre ein Güter-Entlastungsstrecke für das Rheintal - eine Folge des Fehlers, die NBS Frankfurt-Köln nicht güterverkehrstauglich errichtet zu haben - und weitere Infrastruktur für den Güterverkehr, insbesondere dort, wo hochbelastete Güterstrecken heute direkt durch Ortslagen laufen.



Unter dem Gesichtspunkt der Flächen-Neu-Versiegelung und der Nutzungsprognose sind solche Vorhaben sehr genau zu prüfen.

**Frage 7:**

# Volt

Neue Nahverkehrsstrecken zum Lückenschluss sollten mit Blick auf die Verkehrswende pragmatisch betrachtet werden und ein fester Bestandteil der Regionalplanung werden, um mehr Menschen und Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen.



**Frage 8:**

*Am 01.11.2020 ist durch einen Bürgerentscheid in der Stadt Wiesbaden die dortige Citybahn bis auf Weiteres gescheitert.*

**Sehen Sie Möglichkeiten, in Hessen dennoch Stadt-Land-Bahn-Projekte anzugehen, wie sie in den Städten Darmstadt, Gießen, Marburg und Fulda in der Diskussion sind?**

## CDU

Das Nein zur Citybahn in Wiesbaden ist das Ergebnis eines Bürgerentscheids, für den sich die Stadt Wiesbaden unter der Verantwortung der SPD ausdrücklich entschieden hat. Diese kommunale Entscheidung der Bürgerinnen und Bürger gilt es zu akzeptieren. Aus unserer Sicht ist es wichtig, die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in die Planung eines Projektes miteinzubeziehen, um so die Akzeptanz vor Ort zu erhöhen und das Projekt erfolgreich realisieren zu können. Dies ist in Wiesbaden offensichtlich nicht gelungen. Die dortige Ablehnung der Citybahn ist aus Sicht der CDU Hessen eine kommunale Entscheidung, die separat betrachtet werden muss und sich nicht eins zu eins auf andere Stadt-Land-Bahn-Projekte übertragen lässt. Wir sehen daher keinen direkten Zusammenhang zwischen der Citybahn und anderen Projekten in beispielsweise Darmstadt, Gießen, Marburg oder Fulda.



Stadtbahnen haben – wenn sie erst einmal gebaut sind – einen positiven Einfluss auf die Mobilität der Menschen vor Ort und die Verknüpfung in umliegende Regionen trägt dazu bei, Autopendelverkehr in die Städte zu verringern. Die Ablehnung der Citybahn in Wiesbaden ist sehr bedauerlich, da sie einen wichtigen Grundstein für mehr nachhaltige Mobilität in der Landeshauptstadt hätte setzen können. Leider haben lokale Interessensgruppen sich gegen eine progressive Verkehrspolitik entschieden. Der Ausgang des Bürgerentscheids in Wiesbaden bedeutet daher aber nicht, dass Stadt-Land-Bahn-Projekte in anderen Städten nicht sinnvoll sind. Es laufen derzeit zudem Überlegungen, die ehemalige Strecke der Aartalbahn zu reaktivieren und damit doch noch eine Schienenanbindung des Hinteren Taunus an Wiesbaden und das Rhein-Main-Gebiet zu ermöglichen. Aufgrund der neuen „Standi“ werden die Chancen für eine Reaktivierung sehr gut eingeschätzt und auch die ersten Ergebnisse der laufenden Machbarkeitsstudie bestätigen, dass die Aartalbahn sehr wahrscheinlich reaktiviert wird. Auch die Regiotram in Kassel zeigt, dass solche Stadt-Land-Projekte erfolgreich sein können.

**Frage 8:**



Das Ergebnis des Bürgerentscheides in Wiesbaden ist bedauerlich, weil hier eine große Chance vertan wurde – nicht nur für die besonders vom Verkehr betroffenen Stadtteile, in denen die Bahn eine Mehrheit gefunden hat, sondern auch für die benachbarten Landkreise. Dennoch ist ein solcher Entscheid natürlich zu respektieren.

Er hat überdies gezeigt, dass eine frühzeitige und offene Beteiligung der BürgerInnen unverzichtbar ist. In Städten mit einem schienengebundenen System ist in aller Regel die Zustimmung zu diesem Verkehrsmittel sehr hoch. Objektiv spricht vieles für die Schiene. Eine ehrliche und transparente Kommunikation kann hier gute Dienste leisten.



Wir Freie Demokraten begrüßen grundsätzlich den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Hessen. Aus unserer Sicht dürfen unterschiedliche Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Idee einer Citybahn in Wiesbaden konnte die Bürgerinnen und Bürger Wiesbadens mehrheitlich nicht überzeugen. Für diese Entscheidung gab es Gründe, beispielsweise die baulichen Gegebenheiten der Stadt, sie muss daher akzeptiert werden. Wie bei allen Infrastrukturprojekten brauchen auch Stadt-Land-BahnProjekte neben einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger vor Ort. Sofern beide Voraussetzungen erfüllt sind, lohnt es sich aus unserer Sicht, vor Ort in Diskussionen über die beste Lösung einzusteigen.

## **DIE LINKE.**

Regiotram-/Zweisystem-Netze sind hochattraktiv für den Stadt-Land-Verkehr, da sie gerade auch gegenüber dem Auto in Komfort und Reisezeit konkurrenzfähige Fahrverbindungen ohne Umsteigezwänge realisieren können. Das Land Hessen sollte diese unterstützen und fördern, ggf. auch selbst planen. Insbesondere in Wiesbaden, aber auch in Mittelhessen (Gießen/Marburg/Wetzlar) gibt es hier ein enormes Potenzial, das gehoben werden sollte.



Wir sehen solche Projekte eher schwierig, zum einen wegen des Bedarfs an Flächen, aber auch in Hinblick auf die Kosten. Außerdem gibt es Interessenkonflikte zwischen Aufbau Radwegen, Straßenbahn und dem Individualverkehr auf den Straßen sowie verschiedenen Interessen von Anwohnern und Durchgangsverkehr.

**Frage 8:**

# Volt

Volt setzt sich stets für einen progressiven und pragmatischen Austausch inklusive Bürgerbeteiligung ein. Der Bürgerentscheid in der Stadt Wiesbaden schließt den Dialog in anderen Kommunen nicht aus. Die Stadt Frankfurt erarbeitet bspw. im Dezernat 5 aktuell Leitlinien zur Bürgerbeteiligung aus, welche wir als Volt Hessen begrüßen und unterstützen. Solche Leitlinien sind unerlässlich, um auch im Planungsprozess Bürger alsbald einzubinden und Dialoge mit Ziel zu führen.



**Frage 9:**

*Außerhalb des S-Bahn-Netzes Rhein/Main hat das Land Hessen nur eine massiv schlechte Quote an elektrifizierten Bahnstrecken. In der Gesamtquote von 68% ist das S-Bahn-Netz mit eingerechnet. Rechnet man dies heraus, kommt man für Hessen nur auf 38% und im bundesweiten Vergleich damit auf Platz 13. Die fast alle Elektrifizierungen in Hessen, außerhalb der S-Bahn, sie stammen größtenteils aus den 1960er Jahren. Einzige Ausnahme bilden die Lückenschlüsse Thüringen/Hessen nach der Wiedervereinigung und die Main-Lahn-Bahn. Hessen hat im Gegensatz zu anderen Bundesländern nur die Niddertalbahn zur Elektrifizierung angemeldet.*

**Wie wollen Sie die Vorgabe der Bundespolitik umsetzen und den Anteil elektrifizierter Bahnstrecken deutlich erhöhen? Wenn Sie dem positiv gegenüberstehen, welche Strecken möchten Sie elektrifizieren?**



**CDU**

Als CDU Hessen setzen wir uns dafür ein, den Elektrifizierungsgrad im Schienenpersonennahverkehr in Hessen noch weiter zu erhöhen, wo dies sinnvoll möglich ist. Damit kann ein Beitrag geleistet werden, um den Bahnverkehr noch umweltfreundlicher zu gestalten.

Im Wesentlichen handelt es sich bei der Schieneninfrastruktur jedoch um bundeseigene Strecken. Rund 85% der Streckenlänge des hessischen Eisenbahnnetzes sind Schieneninfrastruktur des Bundes. In erster Linie ist daher der Bund gefordert, seine Finanzierungsprogramme weiter auszubauen und sich für eine schnellere Elektrifizierung einzusetzen.

Im Hinblick auf die übrigen Strecken sind mit der Elektrifizierung der Taunusbahn und der Niddertalbahn bereits zwei hessische Vorhaben zur Finanzierung auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes angemeldet und befinden sich in der Planung. Beide Projekte wollen wir weiter vorantreiben und darüber hinaus u.a. die Planung und Umsetzung der Beschleunigung der Strecke Marburg-Brilon intensivieren.

Gleichzeitig steht die CDU Hessen für Technologieoffenheit. Wichtig ist uns ein umweltfreundlicher ÖPNV – unabhängig von der dafür eingesetzten Technik. Wir wollen daher neben der Elektrifizierung von Bahnstrecken auch den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Zügen als klimafreundliche und oftmals leichter umsetzbare Alternative zur direkten Elektrifizierung weiter vorantreiben.

**Frage 9:**



**Fortsetzung**

Mit der Wasserstoffzug-Flotte im Taunus befindet sich bereits die weltweitgrößte Wasserstoffzug-Flotte in Hessen. Die CDU-geführte Hessische Landesregierung hat diesen Prozess stark unterstützt – unter anderem wurde der Bau der Schieneninfrastruktur für die Wasserstofftankstellen mit rund 2,5 Mio. Euro gefördert. Hinzu kamen 800.000 Euro für vorbereitende Gutachten und eine mobile Zugbetankungseinrichtung. An diesem positiven Beispiel wollen wir in Hessen auch in anderen Regionen ansetzen.



Der größte Teil der Schieneninfrastruktur in Hessen gehört dem Bund bzw. der bundeseigenen DB Netz AG. Daher obliegt es auch dem Bund, Elektrifizierungsvorhaben für Schienenstrecken vorzunehmen – so der Gewährleistungsauftrag des Bundes (Artikel 87e GG). Wir begrüßen auf Landesebene die Elektrifizierung von Schienenstrecken, die der Bund über das „Bahn-Elektrifizierungsprogramm“ voranbringen möchte.



Die Elektrifizierung der Schienenstrecken ist ein Gebot der Stunde. Die landespolitischen Möglichkeiten haben wir beispielsweise beim Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende adressiert und für uns als wichtiges landespolitisches Ziel festgeschrieben. Leider hat das Land Hessen bisher nur unzureichend seine Möglichkeiten genutzt, voran zu kommen, der Bundesländervergleich belegt dies schmerzhaft.



Die Dekarbonisierung des schienengebundenen Verkehrs kann durch Elektrifizierung der Antriebe (Batterie, Brennstoffzelle), alternative Kraftstoffe (z.B. HVO100), oder auch durch die Elektrifizierung von Bahnstrecken gelingen. Da jede Form der Dekarbonisierung am Ende durch Fahrgäste, oder die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, finanziert werden muss, setzen wir uns jeweils für die effizienteste Möglichkeit ein, CO<sub>2</sub> einzusparen. Wir Freie Demokraten verfolgen deswegen auch im Schienenverkehr einen technologieoffenen Ansatz. Überall dort, wo die Elektrifizierung einer Bahnstrecke den sinnvollsten Weg darstellt, wollen wir uns für diese einsetzen und - sofern möglich - auch weitere Projekte zur Finanzierung beim Bund anmelden.



**Frage 9:**



**Fortsetzung**

Wir wollen die zuständige Fachabteilung im Verkehrsministerium stärken, um die Elektrifizierungen aber auch andere Erfordernisse im SPNV-Netz gegenüber dem Bund deutlich schneller voranzubringen. Auch im Bundesrat werden wir uns dafür einsetzen, dass entsprechende Maßnahmen schon in den gesetzlichen Grundlagen gefördert werden, z.B. durch die Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundes im BSWAG.

## **DIE LINKE.**

Im Sinne der bis 2045 auf EU-Ebene angestrebten Klimaneutralität in allen Sektoren müssen mittelfristig alle Bahnstrecken mit regelmäßigem Zugbetrieb mit Oberleitungen elektrifiziert werden. Die Brennstoffzelle kann hingegen nur eine Übergangslösung sein, denn grüner Wasserstoff wird auf absehbare Zeit knapp bleiben und sollte für nicht anderweitig zu elektrifizierende Sektoren vorgehalten werden. Außerdem ist sie bis heute nur für eher kleine Triebfahrzeugzüge anwendbar.

Wenn Hessen den Weg zur Klimaneutralität ernst nimmt, sollte es sich auch bei der Elektrifizierung von bundeseigenen Eisenbahnstrecken engagieren und gegenüber dem Bund etwa anbieten, die Planung zu übernehmen. Im Falle wichtiger Lückenschlüsse ist zu überlegen, ob Bahnstrecken zu diesem Zweck vom Bund als Nichtbundeseigene Bahn übernommen werden können.



Die Elektrifizierung der bestehenden Bahnstrecken ist für uns oberstes Ziel. Natürlich sind Prüfungen vorauszusetzen und der Austausch zum Thema zu intensivieren. Daneben setzen wir auf die technischen Entwicklungen im Bereich der Umrüstung von bestehenden Antrieben auf z.B. grünen Wasserstoff.

## **Volt**

Wir wollen klimaschädliche Antriebe im Schienenverkehr abschaffen. Der Umstieg auf klimaneutrale Antriebe auf hessischen Schienen soll beschleunigt werden. Hierbei soll insbesondere auf elektrische Antriebe gesetzt werden. Ist die Elektrifizierung einer bestimmten Strecke nicht wirtschaftlich sinnvoll, sollen alternative Antriebsformen wie Batterie- oder Wasserstoffantriebe eingesetzt werden. Die Elektrifizierung des Schienennetzes stockt aufgrund fehlender Investitionen und Fachkräfte. Jedoch ist dies ein wichtiger und nötiger Beitrag zur klimaneutralen Gestaltung des Mobilitätssektors.

**Frage 10:**

*Um die Inklusion an hessischen Bahnstationen ist im bundesweiten Vergleich schlecht bestellt. Gut 70% der Bahnstationen haben einen höheren Einstiegsunterschied zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug/Zug als 20 cm. Nicht nur die Differenz zwischen Bahnsteig und Zug ist ein Problem, auch die Zuwegung ist an den meisten Stationen weder barriere- noch stufenfrei. Einige neuere/neue Stationen sind falsch ausgebaut, es sind neue Barrieren entstanden. Viele nicht angetastete Bahnstationen befinden sich noch auf einem Ausbaustandard von vor über 100 Jahren.*

- a) **Wie wollen Sie die Planungs- und Umsetzungsphasen künftig wahrnehmen?**
- b) **Wie betrachten Sie die Situation, dass kleinere Bahnstationen mit weniger als 1.000 Fahrgästen pro Tag, nach seitherigen Maßnahmenlisten zu 80% auch in den nächsten 30-60 Jahren nicht ausgebaut werden/würden und in ihren Barrieren verharren?**
- c) **Wie betrachten Sie die Situation, dass die Stationen entlang Bahnstrecken immer als Einzelmaßnahmen angegangen und umgesetzt werden, anstatt sie in einem Guss zu planen wie im Stadtbahnbau?**
- d) **Wie werten Sie die Situation, dass Maßnahmenlisten aus den Jahren 2010-2020 bis heute zum großen Teil nicht abgearbeitet wurden und welche Möglichkeiten sehen Sie, solch deutliche Zeitverzögerungen in Zukunft zu verhindern?**



**CDU**

Wir wollen das Erscheinungsbild von Bahnhöfen weiter verbessern, denn das Erscheinungsbild und die Barrierefreiheit von hessischen Bahnhöfen sind wichtige Voraussetzungen für einen attraktiven ÖPNV. Die CDU Hessen setzt sich daher dafür ein, im Bahnverkehr mehr Barrierefreiheit, attraktivere Stationen und einen höheren Komfort zu schaffen. Bei dem Vorhaben ist neben dem Land aber insbesondere der Bund gefordert. Wir fordern den Bund daher auf, die Vereinbarungen des oben genannten Rahmenvertrages zügig umzusetzen und die Maßnahmen in einem konsistenten Verfahren zu planen.

Mit der Bahn, dem Bund und den Kommunen wollen wir weitere Sanierungen konkret angehen. Aus diesem Grund haben die Deutsche Bahn, das Land Hessen, der RMV und der NVV 2021 ein Modernisierungsprogramm in Höhe von 584 Millionen Euro geschnürt, an dem sich das Land mit 183 Mio. Euro beteiligt. So werden bis 2030 über 500 Millionen Euro in unsere hessischen Bahnhöfe investiert. Mit diesem großen Bahnhofsmmodernisierungsprogramm werden die notwendigen Sanierungsvorhaben konkret angegangen. Von den Fördergeldern sollen bis zum Jahr 2030 119 hessische Bahnhöfe umfassend modernisiert werden. Damit soll das Ziel erreicht werden, mehr als 90 Prozent aller hessischen Bahnhöfe stufenfrei erreichbar zu machen und den Öffentlichen Personenverkehr auch für mobilitätseingeschränkte Menschen attraktiver zu gestalten. Es war uns wichtig, dass die Fördermittel insbesondere kleinen und mittleren Bahnhöfen im ländlichen Raum zugutekommen sollen.

**Frage 10:**

Für uns sind Bus und Bahn Transportmittel für alle. Deshalb ist der barrierefreie Ausbau der hessischen Stationen durch die zuständigen Stellen für uns ein wichtiges Anliegen. Die Förderung für barrierefreien Ausbau von Haltestellen haben wir mit dem ÖPNV-Gesetz ermöglicht.

Zahlreiche Kommunen und Landkreise machen davon bereits Gebrauch. Allerdings mit unterschiedlichen Erfolgsquoten. Wir wollen den Landkreisen und Kommunen weiter aktive Unterstützung zukommen lassen, damit alle Nahverkehrshaltepunkte in Hessen barrierefrei werden. Auch die Bahnhöfe in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn müssen perspektivisch zu 100% barrierefrei werden. Dazu gehört für uns eine kohärente und durchdachte Planung von Bahnsteighöhen und eine entsprechende Fahrzeugbeschaffung. Hier haben wir mit dem Abschluss einer Vereinbarung mit der DB über ein Investitionsprogramm über eine halbe Mrd. Euro für den barrierefreien Ausbau von 120 Bahnhöfen bereits vorgelegt, und werden auch in Zukunft daran arbeiten, dass geplante Vorhaben so schnell wie möglich realisiert werden und die Projekte nicht an der Finanzierung scheitern.

zu a):

Die Hoheit über den Ausbau von Bahnstationen liegt grundsätzlich bei der Bahn. Dem Land Hessen bleibt hier nur der Weg über die Einflussnahme auf den Bund. Diesen Weg muss das Land allerdings auch beschreiten. Dabei lassen Diskussionen um eine Neuordnung der Zuständigkeiten bei der Bahn hoffen. Nach bisherigem Zustand ist für planende Einheiten – Land oder Kommunen – kaum möglich, bei der Bahn überhaupt einen einheitlichen Ansprechpartner zu finden, wie etwa die Kompetenzvielfalt seitens der Bahn um den Haltepunkt „Wallauer Spange“ belegt.

zu b):

Hier gilt grundsätzlich die obige Antwort, wobei die Situation hier prekär ist. So sind einige Haltestellen für Mobilitätseingeschränkte nur dann nutzbar, wenn diese an der Station vorbeifahren um in Gegenrichtung zurückkehrend auf der „richtigen“ Seite der Gleise aussteigen können. Hier muss Abhilfe geschaffen werden. Andere Bundesländer haben hier andere und verkehrssystematisch andere Ansätze und Hilfen gewählt und sind dort weiter als Hessen.

zu c):

Die Kriterien für den Haltestellenausbau und die Erfordernisse an eine moderne und fahrgastfreundliche Gestaltung liegen auf dem Tisch. Wo also ein Umbau möglich ist, muss dieser so schnell wie möglich angegangen werden. Auf ein Gesamtkonzept zu warten mag ästhetische Vorteile bringen, er bedeutet aber vor allem eines: Verzögerung. Das eine tun und das andere zu entwickeln ist eine notwendige Herausforderung.

zu d):

Die beschriebene Situation ist Ausweis der Politik der vergangenen Jahre, die die Bedeutung der Schiene für die Mobilität der Zukunft nur unzureichend berücksichtigt hat.

**Frage 10:**



Mobilität in allen Lebenslagen ist ein wichtiges Element der Selbstbestimmung. Viele Menschen mit Behinderungen, insbesondere mit Mobilitätseinschränkungen, sind tagtäglich auf den Öffentlichen Personennahverkehr angewiesen, um ihr Leben selbstbestimmt und eigenverantwortlich gestalten zu können. Barrierefreiheit ist für sie Grundvoraussetzung für persönliche Freiheit.

Wir Freie Demokraten wollen deshalb auf Landesebene sämtliche Möglichkeiten nutzen, um auf die schnellstmögliche Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV im Sinne der gesetzlichen Vorschriften hinzuwirken. Dazu zählt unter anderem, die Einführung eines konsequenten Monitorings, um den Fortschritt regelmäßig einer kritischen Beurteilung unterziehen zu können. Aus unserer Sicht müssen Trickereien, Fehlinterpretationen und das ständige Schönreden der Barrierefreiheit an hessischen Bahnstationen umgehend aufhören.

Der aktuelle Stand der Barrierefreiheit ist nicht hinnehmbar. Der oder die nächsten Verkehrsminister/in muss sich persönlich und mit Nachdruck dafür einsetzen, eine neue Geschwindigkeit beim barrierefreien Ausbau der Bahnstationen zu erreichen. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass es sich bei der Herstellung der Barrierefreiheit durch Infrastrukturanpassungen um eine Aufgabe im Verantwortungs- und Finanzierungsbereich des Bundes handelt. Hier gilt Ähnliches wie bei Elektrifizierungen.

## **DIE LINKE.**

zu a):

Die Qualität der Bahnhöfe und insbesondere auch die Umsetzung der Barrierefreiheit krankt daran, dass die Eisenbahninfrastruktur dem Bund gehört, aber der Regionalverkehr und der ÖPNV Ländersache ist. In Hessen wird diese dann noch einmal weiterdelegiert und zwischen Verbänden und LNOen aufgesplittert, wobei insbesondere letztere mit der Aufgabe des flächendeckenden barrierefreien Ausbaus finanziell und planerisch überfordert sind. Hier wird sich dann zwischen den Stellen der "schwarze Peter" zugeschoben - und durch die Besitzverhältnisse des Bundes bzw. dem privatrechtlich organisierten DB-Konzern geschieht ohne deren Einbindung gar nichts.

Das Land Hessen als originärer ÖPNV-Aufgabenträger sollte hier die Verantwortung übernehmen. Es ist im Gegensatz zur DB noch nah genug dran, aber hat die notwendigen Ressourcen, um die Planung und flächendeckende Umsetzung der Barrierefreiheit zu übernehmen bzw. zu koordinieren. Der Bund und die DB sind dabei natürlich nicht aus ihrer finanziellen Verantwortung für ihre Infrastruktur entlassen.

zu b):

Diese kleineren Bahnstationen sind entscheidend für eine flächendeckende barrierefreie Mobilität und dürfen nicht vernachlässigt werden. Da Barrierefreiheit auch für nicht eingeschränkte Menschen Attraktivität bedeutet, etwa für Familien mit Kindern und Kinderwagen, ist der zügige Ausbau in der Fläche auch ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende und für die Konkurrenzfähigkeit etwa zum Auto.

**Frage 10:**

# **DIE LINKE.** Fortsetzung

zu c):

Eine Planung in einem Guss mindert den Planungsaufwand und beschleunigt die Umsetzung, da einmal geplante Lösungen an mehreren Standorten umgesetzt werden können. Vor allem aber sind z.B. die Bahnsteighöhen entlang einer Strecke dann auch sicher aufeinander abgestimmt. Wenn einzelne Stationen teils im Abstand von Jahrzehnten nach den zum jeweiligen Zeitpunkt gültigen Vorgaben und Erkenntnissen umgebaut werden, ergibt sich zwangsläufig Wildwuchs.

zu d):

Diese Situation ist nicht tragbar, schränkt sie doch viele Menschen unnötig lange in ihrer Mobilität ein. Ein Grundproblem sind die Besitzverhältnisse an den Bahnhöfen, die es dem Land, Verkehrsverbänden und Kommunen nicht erlauben, selbst tätig zu werden, etwa bei Zuwegungen, aber auch bei anderen Projekten, wie attraktivitätssteigernden Renovierungen oder Mobilitätsstationen. Hier sollte das Land mit den Beteiligten, wie dem Bund und DB Station & Service eine grundsätzliche rechtliche Lösung herbeiführen, die es ggf. auch dem Land mit den Kommunen ermöglicht, regionale Lösungen aus einem Guss umzusetzen.



zu a):

Wir werden den Einfluss entsprechend unseren Möglichkeiten nach dem Wahlgang prüfen und unsere Einflussmöglichkeiten bestmöglich nutzen.

zu b):

Die Barrierefreiheit ist für uns eine elementare Grundlage für Lebensqualität aller Menschen. Kleine Bahnstationen sind daher ebenso wichtig wie die Größeren.

zu c):

Wir freuen uns grundsätzlich über jede Maßnahme, die für die Barrierefreiheit angegangen und umgesetzt wird. Den Angang ganzer Bahnstrecken unterstützen wir grundsätzlich.

zu d):

Verabredungen sind grundsätzlich sinnvoll, nutzen allerdings nur, wenn diese auch nachverfolgt und umgesetzt werden. Wir werden diese Maßnahmenlisten erneut in den Fokus nehmen.

# **Volt**

zu a):

Volt ist Inklusion ein großes Anliegen, bei Neubauten und Renovierung sollte die Barrierefreiheit immer mitbeachtet werden. Auch hier könnten Best-Practice Lösungen helfen, Planungs- und Baufehler zu vermeiden.

**Frage 10:**

# Volt

Fortsetzung

zu b):

Im Sinne der KNUs ist es sinnvoll zunächst Maßnahmen umzusetzen, die einerseits effektiv sind und/oder die besonders einfach und schnell umsetzbar sind. Es ist unrealistisch den bisherigen Investitionsstau in einer kürzeren Zeit abzarbeiten, als der Zeitraum der Problemstellung war.

zu c):

Sinnvoll ist es natürlich, bei der Gesamtbetrachtung des Streckennetzes ganzheitlich zudenken. Das schließt unserer Meinung nach auch ein, eine Strecke und die enthaltenen Haltepunkte von Anfang bis Ende zu betrachten.

zu d):

Volt hat sich zum Ziel gesetzt, Politik anders zu gestalten, der vorliegende Investitionsstau bestärkt diesen Wunsch. Die Ideen zur Beschleunigung von Verfahren haben wir in Frage 6 bereits beantwortet.



**Frage 11:**

**Wie stehen Sie zu den Schienenverkehrs-Großprojekten der Deutschen Bahn und ggf. dem aktuellen Verfahrensstand / Vorzugsvarianten?**

- a) **Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar?**
- b) **Fernbahntunnel Frankfurt?**
- c) **Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Gelnhausen-Fulda?**
- d) **Neubaustrecke Fulda-Gerstungen?**
- e) **Güterverkehrsstrecke Kurve Kassel?**
- f) **Schiefergebirgsbasistunnel – Güterverkehr von Bischofsheim (Lkr. Groß-Gerau) unter Taunus und Westerwald bis nach Troisdorf (Nordrhein-Westfalen)?**



Als CDU Hessen stehen wir nicht nur für einen leistungsfähigen ÖPNV überall in Hessen, sondern auch für einen leistungsfähigen Fernverkehr. In den genannten Verkehrsprojekten sehen wir die Chance, zentrale Engpässe im Schienennetz zu beseitigen und eine bessere Anbindung für die Bürgerinnen und Bürger zu realisieren. Wir unterstützen daher die genannten Schienenverkehrs-Großprojekte der Deutschen Bahn, die jedoch nicht in Landes- sondern ausschließlich in Bundeszuständigkeit liegen.

**Frage 11:**



zu a):

Der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein-Neckar stehen wir positiv gegenüber.

zu b):

Der Kopfbahnhof Frankfurt am Main ist ein Flaschenhals im gesamtdeutschen Eisenbahnnetz. Wir sind der Meinung, dass Frankfurt der wichtigste deutsche Umsteigebahnhof bleiben soll, und daher fit für die Zukunft gemacht werden muss. Der Fernbahntunnel ist eine Möglichkeit, die Kapazität des Hauptbahnhofs Frankfurt signifikant zu steigern und Fahrzeiten durch den Wegfall von Fahrtrichtungswechseln zu reduzieren. Für uns ist dabei elementar wichtig, dass die oberirdischen Kopfbahnhofgleise nach wie vor für den Regionalverkehr zur Verfügung stehen und so auch dort eine deutliche Kapazitätserweiterung geschaffen wird.

zu c und d):

Neubaustrecken, wie die zwischen Fulda und Gerstungen oder Hanau, Gelnhausen und Fulda machen den Schienenverkehr auf der Mittel- und Langstrecke attraktiver, stellen die Weichen für den Deutschlandtakt und sind die Voraussetzung für unser ausgegebenes politisches Ziel, nämlich klimaschädliche Inlandsflüge überflüssig zu machen. Diese konkreten Projekte werden die Fahrzeit beispielsweise zwischen Frankfurt und Berlin verkürzen und tragen damit zur Attraktivität dieser Verbindung bei.

zu e):

Die „Kurve Kassel“ ist eine wichtige Maßnahme, um einen bekannten Flaschenhals in der West-Ost-Güterverkehrsverbindung zu beseitigen. Weiterhin besteht die Chance, Anwohner\*innen im Bereich Vellmar und Kassel zu entlasten, die bisher Zeugen von jeweils zwei Durchfahrten vor und nach einem Fahrtrichtungswechsel pro Güterzug wurden. Die aktuelle Maßnahmenplanung beinhaltet ein Tunnelbauwerk und ist aus unserer Sicht geeignet, sowohl den Anwohnerbedenken als auch den Bedürfnissen eines starken Schienengüterverkehrsnetzes gerecht zu werden. Eine ständige Bürgerbeteiligung und die Berücksichtigung von Umweltfragen im Rahmen der Planung ist für uns unverzichtbar, um das Projekt zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen. Auch bietet der Ausbau die Chance auf weitere Lärmschutzmaßnahmen entlang der Anschlussstellen mit der Bestandsstrecke, die den Anwohner\*innen zugutekommen.

zu f):

Wir unterstützen jede Möglichkeit, die sich zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner im Mittelrheintal anbietet und gleichzeitig die Kapazitäten dieser wichtigen Frachtroute wahrt sowie für die Steuerzahler\*innen bezahlbar bleibt. Sollte sich das Projekt als geeignet erweisen, hat es unsere volle Unterstützung. Doch selbst im Falle einer Umsetzung, ist mit vielen weiteren Jahren Lärmbelastung im Mittelrheintal zu rechnen. Auch wenn wir in den letzten Jahren viele sinnvolle Lärmschutzmaßnahmen auf der Bestandsstrecke erreichen konnten, fordern wir auch im Falle eines Umsetzungsbeschlusses der Neubaustrecke den weiteren Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal und die Intensivierung der Bemühungen der Bahn in diesem Bereich.



**Frage 11:**



Wir begrüßen die die Schienenverkehrs-Großprojekte der Deutschen Bahn in Hessen. Mit mehr Schiene erweitert und verbessert sich das Mobilitätsangebot der Hessinnen und Hessen. Auch die Anbindung an den Fernverkehr gehört für uns dazu. Dies gilt für die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar, den Fernbahntunnel Frankfurt, Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Gelnhausen-Fulda, und die Neubaustrecke Fulda-Gerstungen.

Beim Schiefergebirgsbasistunnel empfehlen wir eine grundlegende Prüfung, auch von möglichen Alternativen.



Wir Freie Demokraten begrüßen grundsätzlich den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Hessen. Neben Sanierung und Ausbau von Knoten und Strecken braucht es dringend auch Neubauprojekte, damit die Kapazität der Schieneninfrastruktur mit den wachsenden Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr mithalten kann. Besonders wichtig ist für uns die möglichst schnelle Umsetzung des Fernbahntunnels Frankfurt. Der Bau des Fernbahntunnels Frankfurt ist essenziell für eine zukunftsfähige Wirtschafts- und Finanzmetropole Frankfurt, deren aktuelle Situation eines Kopfbahnhofs und mangelnde Kapazitäten zu vielen Verspätungen führt. Menschen sollten keinen Bogen um Frankfurt machen, sondern sie sollten gerne in die Stadt kommen.

Das Projekt Fernbahntunnel Frankfurt ist schon lange überfällig und hat deswegen aus unserer Sicht höchste Priorität. Um den besonderen Ansprüchen des großen und bedeutenden Bahnhofs gerecht zu werden und um eine gute, attraktive Einbindung der neuen Anlagen in das städtische Gefüge zu erreichen, bedarf es überdies einer engen Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt a.M.. Neben einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis benötigen sämtliche Projekte auch die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger vor Ort, sodass Alternativen stets sorgsam abgewogen werden müssen.

## **DIE LINKE.**

zu a):

Der Ausbau für die ICEs ist notwendig, auch um den Regionalverkehr auf der Riedbahn wieder attraktiver zu machen und den Güterverkehr nachts aus den Ortslagen zu holen. Dabei sollte eine möglichst enge Trassenbündelung mit den Autobahnen vorgenommen werden, um wenig Naturräume zu durchschneiden. Dieser Vorgabe folgt die aktuelle Planungsvariante, die wir daher grundsätzlich begrüßen. Die Südanbindung Darmstadts ist aus unserer Sicht eher verzichtbar bzw. in Abhängigkeit mit einer sinnvollen Einbindung in den Deutschlandtakt betrachtet werden.



**Frage 11:****DIE LINKE.** Fortsetzungzu b):

Hier befindet sich die Partei DIE LINKE noch in einem Meinungsbildungsprozess. Grundsätzlich begrüßen wir den notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur, die Kapazitätserhöhung für den ÖPNV und Fernverkehr. Kritisch zu betrachten sind an diesem Projekt die enormen Kosten, eine jahrzehntelange Baustelle für Frankfurt und verkehrliche Verbesserungen erst Ende des Jahrhunderts.

Es ist sinnvoll, auch langfristig und im großen Maßstab die Schieneninfrastruktur auszubauen. Aber wir wollen kein neues Stuttgart 21, das als verkapptes Immobilienprojekt den Schienenverkehr eher schwächt. Jeder Umbau des Frankfurter Hauptbahnhofs muss der Stärkung des Schienenverkehrs im Nah- und Fernverkehr dienen. Beim Neubau eines Tiefbahnhofs muss der Kopfbahnhof zusätzlich erhalten bleiben, kein oberirdisches Gleis soll abgebaut werden. Und es muss sichergestellt sein, dass die Entwicklung am Bahnknoten Frankfurt bis zu einer Fertigstellung des Tunnels in vielen Jahrzehnten nicht zum Stillstand kommt, sondern auch weiterhin kurz- und mittelfristige Verbesserungen im Knoten vorgenommen werden.

zu c):

Der Ausbau Frankfurt - Fulda ist sinnvoll in Bezug auf die Reisezeitgewinne des Fernverkehrs (auch für die Attraktivität gegenüber Inlandsflügen) und um den Durchgangsverkehr aus den Ortslagen zu holen. Auf der Ausbaustrecke Hanau - Gelnhausen muss der bestmögliche Lärmschutz sichergestellt sein, auch auf der Bestandstrasse. Die Neubaustrecke besteht weitgehend aus Kunstbauten und Tunneln, was einen enorm aufwändigen Bau und Folgekosten bedeutet, aber andererseits das bereits erheblich verkehrsbelastete Kinzigtal entlastet. Wichtig ist es sicherzustellen, dass der nächtliche Güterverkehr aus den Ortslagen in die neue "Tunnelstrecke" verlegt werden kann.

zu d):

Auch dieser Abschnitt ist ein wichtiger Lückenschluss auf der ICE-Verbindung Frankfurt-Berlin, den wir begrüßen. Die hier gefundene Vorzugstrasse ist eher eine "U-Bahn" mit einem enorm langen Tunnel südlich und einem nördlich von Bad Hersfeld. Ob es sinnvoll ist, diese Tunnelstrecke als "Nadelöhr" ohne Bypass durch die Ortslage der Kleinstadt Bad Hersfeld zu führen, sei dahingestellt. Für die Erschließung Ost Hessens ist es sicher vorteilhaft.

zu e):

Als Bypass für den Güterverkehr in Umgehung der Ortslagen begrüßen wir diesen Ausbau grundsätzlich. Der bestmögliche Lärm- und Naturschutz sollte sichergestellt werden.

zu f):

Wir sehen die Notwendigkeit für eine Neubaustrecke für den Güterverkehr zur Entlastung der Rheinstrecken. Dies ist eine Altlast aus der Tatsache, dass die SFS Frankfurt-Köln nicht für den Güterverkehr ausgelegt wurde. Der Güterverkehr Genua-Rotterdam kann nicht langfristig durch das Rheintal geführt werden. Hier sollte eine menschen- und naturverträgliche Trasse ermittelt werden. Vorbehaltlich einer genauen Trassenuntersuchung erschiene uns eine weitere Trassenbündelung mit der ICE-Strecke und Autobahn 3 zunächst sinnvoller als eine Tunnellösung.



**Frage 11:**



zu a):

Diese Neubaustrecke entlastet die Riedbahn und damit die Bewohner an dieser Strecke.

zu b):

Der Fernbahntunnel Frankfurt entlastet den Knotenpunkt des Hauptbahnhofes und sorgt für die Beschleunigung der Reisezeiten.

zu c):

*Nicht beantwortet*

zu d):

*Nicht beantwortet*

zu e):

Güterverkehre von den Personenverkehren zu trennen, ist ein notwendiger Schritt in Richtung Zuverlässigkeit im Gütertransport und daher ein wichtiger Schritt von der Straße auf die Schiene und zum anderen versprechen wir uns zuverlässige Reisezeiten für den Reisenden im Zugbetrieb.

zu f):

Die Güterverkehre zu „Betunneln“ kann zu einer Lärm-Entlastung der Anwohner führen und ist daher eine gesunde Alternative. Die notwendigen Umweltgutachten und Kosten sind zu prüfen.

## Volt

Volt fordert ein europaweites, möglichst homogenes Fernverkehrs- und Hochgeschwindigkeitsnetz und tritt entschieden für mehr Güterverkehr auf der Schiene ein, auch zum Erreichen der Klimaziele. Für den Ausbau des nationalen und internationalen Nachtzugverkehr, planbaren und verlässlichen Güterverkehr und Schienenpersonenverkehr sowie die Einführung des Deutschlandtakts sind Investitionen und entsprechende Personal-, Netz- und Fahrzeugkapazitäten. Schienenverkehrs-Großprojekte sind hierbei ein essenzieller Aspekt für mehr Verkehr auf der Schiene und verlässliche Planung. Entsprechend unterstützt Volt den Ausbau und die Kapazitätssteigerung der Infrastruktur durch Gleisbau. Besonders der Knotenpunkt Frankfurt fällt hierbei mit seinen besonders belasteten Netzstrecken. Eine stete Beschleunigung der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren durch das Eisenbahnbundesamt ist daher zwingend erforderlich. Folgen der Privatisierung von Bahnen und Infrastruktur sind auf den Prüfstand zu stellen und das System Schiene durch eine europaweite Harmonisierung durch ERTMS anzustreben. Bezüglich der unten genannten Projekte ist es uns auf Basis unseres Kenntnisstands nicht möglich, eine qualifizierte Einschätzung abzugeben.



**Frage 12:**

*Bislang gibt es, vorgeschaltet vor die Planfeststellungsverfahren, sog. Beteiligungsforen, in welche auch die Zivilgesellschaft z.B. durch Bürgerinitiativen und Fachverbände und insbesondere Abgeordnetenbüros eingebunden sind.*

**Wie stehen Sie zu maßnahmebegleitenden Beteiligungsforen für größere Ausbau- und Neubauprojekte, analog der zwischenzeitlich etablierten Beteiligungsforen für große Fernverkehrsprojekte?**



Größere Ausbau- und Neubauprojekte nicht nur im Schienen- sondern auch im Straßenverkehr sind immer mit Interessenskonflikten verbunden. Auf der einen Seite sollen damit Engpässe beseitigt, Verkehrsflüsse und Anbindungen insbesondere für die Menschen vor Ort verbessert werden. Auf der anderen Seite besteht bei Anwohnerinnen und Anwohnern u.a. die Befürchtung einer Lärmzunahme oder von Beeinträchtigungen der Umwelt. Dabei sind solche Prozesse immer auf eine breite Akzeptanz der Menschen vor Ort angewiesen. Wir wollen die Infrastruktur mit und für die Menschen vor Ort gestalten – nicht gegen sie durchsetzen.

Die CDU Hessen sieht daher die oben genannten Beteiligungsforen als eine gute Initiative, um die Bürgerinnen und Bürger vor Ort frühzeitig einzubinden und Akzeptanz für wichtige Infrastrukturprojekte zu schaffen. Durch die Beteiligungsforen werden Entscheidungen transparent gemacht und Befürchtungen der Menschen vor Ort ernst und aufgenommen. Gleichzeitig können damit zeitintensive Klageverfahren vermieden und die Projekte damit insgesamt schneller vorangetrieben werden. Wir stehen maßnahmenbegleitenden Beteiligungsforen für größere Ausbau- und Neubauprojekte, analog den zwischenzeitlich etablierten Beteiligungsforen für große Fernverkehrsprojekte daher positiv gegenüber.



Auch wenn eine Verfahrensbeschleunigung für große Bahnprojekte dringend benötigt wird: Ohne die Bürgerinnen und Bürger mitzunehmen, wird der Schienenausbau in der erforderlichen Schnelligkeit nicht funktionieren. Deshalb brauchen wir Formate wie die Beteiligungsforen, damit sich Anwohnerinnen und Anwohner mitgenommen und gehört fühlen, und Ideen für eine bessere Umsetzung der Projekte mit einfließen können. Wir unterstützen daher Kommunikations-, Beteiligungs- und Informationsformate, die den reibungslosen Ausbau der Schieneninfrastruktur ermöglichen. Den bisherigen Prozess bei den laufenden Verfahren hat die hessische Landesregierung aktiv unterstützt, was wir ausdrücklich begrüßen.



**Frage 12:**



Eine gelungene Beteiligung ist ein Erfolgsfaktor für Großprojekte. Sie ist in der Lage, Ideen, Einwände und Hinweise frühzeitig aufzunehmen und Akzeptanz zu erhöhen. Dazu muss allerdings klar und transparent sein, welche Form der Beteiligung gewählt wird und warum. Sind Aufgabe und Entscheidungsrahmen nicht ausreichend klar und offen kommuniziert, gehen etwa BürgerInnen von einem offenen Prozess aus, der sich dann lediglich als BürgerInneninformation herausstellt, geraten solche Verfahren schnell in den Verdacht, manipulativ einem Marketingzweck zu dienen.



Beteiligungsforen tragen aus unserer Sicht dazu bei, Bürgerinnen und Bürger vor Ort mitzunehmen, zu informieren und damit einerseits die gesellschaftliche Akzeptanz der Projekte in den betroffenen Regionen zu stärken, andererseits für bessere Lösungen zu sorgen. Die Beteiligungsforen sollten aus unserer Sicht möglichst früh im Verfahren stattfinden, damit die Planungs- und Genehmigungsverfahren nicht verzögert und größtmögliche Transparenz und Akzeptanz vor Ort geschaffen wird.

## **DIE LINKE.**

Es ist grundsätzlich sinnvoll, die Beteiligungsforen vor der Planfeststellung zu verankern, um die direkt betroffenen Menschen zu beteiligen. Dies führt in der Regel zu besseren Planungen, kann die Akzeptanz erhöhen und damit auch weitere Rechtsstreitigkeiten vermeiden - und so nebenbei die Planung beschleunigen.

Wir begrüßen eine solche Beteiligung auch für größere Ausbauprojekte. Hierbei ist aber genau darauf zu achten, dass hier nicht nur privilegierte Gruppen zu Gehör kommen, die Zeit, das Interesse und das Geld haben, sich in solche Prozesse einzubringen. Das kann sonst dazu führen, dass neue Verkehrsprojekte überproportional solche Menschen belasten, die ihre Interessen schlechter vertreten können.



Da bei den FREIE WÄHLER die Bürgerbeteiligung quasi in der DNA verankert ist, stehen wir solchen Beteiligungsverfahren sehr positiv gegenüber.



**Frage 12:**

# Volt

Volt setzt sich für Beteiligung der Zivilgesellschaft ein. Es ist essentiell, dass vorher klare Leitlinien für den Prozess und die maßnahmenbegleitenden Beteiligungsforen definiert sind. Ziel muss hierbei klares Erwartungsmanagement und auch Zeitvorgabe sein, so dass Projekte auch zeitnah entschieden und umgesetzt werden können. Das hessische Verkehrsministerium muss hierbei übergreifend eine koordinierende Rolle einnehmen.



**Frage 13:**

*Die Main-Weser-Bahn mit der Dillstrecke als wichtigem Teilstück ist die wichtigste Durchmesserachse des Schienenpersonennahverkehrs in Hessen. Der Abschnitt zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel ist in der Umsetzung.*

**Welche Notwendigkeiten der infrastrukturellen Aufwertung, grundhaften Erneuerung, des Ausbaus, sehen Sie für den gesamten Verlauf, für alle Teilabschnitte zwischen Frankfurt, Friedberg, Gießen, Marburg, Schwalmstadt und Kassel?**



Die CDU Hessen betrachtet die Main-Weser-Bahn mit der Dillstrecke als eine wichtige Verbindungsachse des Schienenpersonennahverkehrs in Hessen. Genau solche Verbindungen wollen wir künftig weiter ausbauen und voranbringen, denn der Ausbau wichtiger Achsen trägt auch einen wesentlichen Beitrag in der Engpassbeseitigung und der Entlastung des bestehenden Schienennetzes. Wir begrüßen daher, dass der Ausbau des Abschnitts zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel bereits in der Umsetzung ist und damit auch die Verbindung zwischen den beiden Städten deutlich verbessern soll. Auch in Bezug auf die anderen Teilabschnitte der Strecke setzen wir uns, dort wo es notwendig und sinnvoll ist, bei der Bundesregierung und der BAHN AG für weitere Planungen und eine Priorisierung des Ausbaus bzw. der Erneuerung ein. Gerne unterstützen wir auch die Kommunen vor Ort und die Verkehrsverbünde bei deren Bemühungen um eine Aufwertung der gesamten Strecke.



In der Streckenverbindung der Main-Weser-Bahn sehen wir das Herzstück für regionale Zugverbindungen zwischen Kassel und Frankfurt, die durch die aktuellen Bauarbeiten auf der Schienenstrecke Kassel – Fulda (bis vrsl. Dezember 2023) nun noch mehr an Bedeutung gewinnt. Zu den Zuständen bestimmter Streckenabschnitte liegen uns jedoch leider keine Informationen vor, da das Schienennetz von der DB Netze verwaltet wird.

**Frage 13:**



Die SPD begrüßt den weiteren Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in Hessen, dazu gehört auch die Main-Weser-Bahn mit der Dillstrecke. Wir begrüßen, dass der Abschnitt Frankfurt-West und Bad Vilbel bereits in der Umsetzung ist.



Die genannten Strecken in der Mitte Hessens sind nicht nur für den SPNV unverzichtbar, sondern sollten auch im Fernverkehr, für den der Bund zuständig ist, wieder eine stärkere Nutzung erfahren. Bereits mehrmals in der Vergangenheit haben die Länder den Bund aufgefordert, seiner grundgesetzlichen Verantwortung nachzukommen und im Rahmen eines Fernverkehrsgesetzes eine Aufgabenträgerschaft für den SPNV zu übernehmen. Mindestens alle Oberzentren sollten in das SPNV-Netz eingebunden werden. Wir werden hier erneut eine Initiative starten und engagiert verfolgen. Die Infrastruktur wäre dort wo nötig vom Bund darauf auszurichten.

## **DIE LINKE.**

Der Ausbau bis Bad Vilbel bedingt zwingend den zügigen weiteren Ausbau nach Friedberg, sonst ist die unabhängige Führung der S 6 und der Kapazitätsausbau auf diesem Abschnitt der Main-Weser-Bahn nicht sinnvoll umgesetzt. Auch im weiteren Verlauf sollte perspektivisch die gesamte Main-Weser-Bahn ausgebaut werden.



Infrastrukturelle Aufwertungen sind für uns im Zuge der grundhaften Erneuerung sowie des Ausbaus immer anzustreben. Dies werden wir immer im Blick haben und für die Bewohner an diesen Strecken konsequent vertreten.

## **Volt**

Überholgleise dienen der steigenden Verlässlichkeit besonders in Nadelöhren. Wir fordern Nutzlängen von mindestens 740m, mehr Kapazitäten durch deutlich mehr Überholgleise, Anpassungen der Leit- und Sicherheitstechnik. Mit Blick auf die Verkehrswende wird es notwendig, reibungslosen Fern-, Nah-, und Güterverkehr zu ermöglichen, so dass Mobilität auf der Schiene gefördert wird und auch als Alternative wahrgenommen werden kann. Dies ist ein wichtiger Schritt zu einer modernen, sozialen und klimaneutralen Mobilität und Gütertransport. Im Nachgang an den Piloten Riedbahn sollte auch generell die Viergleisigkeit auf weiteren Abschnitten bewertet werden.



**Frage 14:**

*Viele Schienennahverkehrsleistungen (insbes. RE-Verbindungen) wurden seit 1995 an Landesgrenzen gebrochen bzw. enden an dem nächstliegenden Bahnknoten dahinter. Prominentestes Beispiel die von 1862-2009 bestandene durchgängige Verbindung Gießen-Siegen-Köln.*

**Wie sehen Sie die Möglichkeiten, die Zielkonflikte im SPNV, auch aufgrund völlig unterschiedlicher Organisationsstruktur in den Bundesländern, in der nächsten Legislaturperiode zu überwinden und wieder langlaufende RE-Verbindungen, weit über Bundesländergrenzen hinweg, zu schaffen?**



Als CDU Hessen sprechen wir uns für den Ausbau des bestehenden Schienennetzes aus. Dies gilt natürlich auch für Verbindungen über die Grenzen der Länder hinaus. Die problemlose Abwicklung eines länderübergreifenden ÖPNV an vielen Grenzen Hessens zeigt, dass strukturelle Unterschiede zwischen den Ländern einem übergreifenden Verkehrsnetz nicht im Wege stehen. Wir setzen uns dafür ein, im Zuge der Stärkung der Schiene für den Personentransport die Einrichtungen weiterer längerer Verbindungen – unabhängig von Landesgrenzen – zu prüfen.

Die Entscheidungen über die Verbindungen liegen – wie bereits dargestellt - bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden. Hier muss mit Kenntnis der Nachfrage vor Ort auch die Entscheidung über die Sinnhaftigkeit weiterer länderübergreifender Verbindungen getroffen werden.

Selbstverständlich unterstützen wir die Aufgabenträger vor Ort bei Gesprächen über die Grenzen von Hessen hinaus, um mit Nachbarländern gemeinsam eine bessere Anbindung zu schaffen.



Da die Zuständigkeit für den ÖPNV nicht auf Bundesebene angesiedelt ist, gibt es auch keine bundesweit einheitliche Verwaltung für diesen. Mit dem Deutschlandticket werden nun zwar auf fast revolutionäre Weise erstmalig Schritte gegangen, um mehr Einheitlichkeit in das System zu bringen und damit bestehende Grenzen (zumindest in der Tarifwelt) aufzulösen. Hier geht es jedoch nur um die Tarifgestaltung und nicht um die konkrete Bestellung und den Betrieb von Bussen und Bahnen vor Ort – das regeln die Bundesländer eigenständig. Um Angebote länderübergreifend besser abzustimmen, ist es daher (im Falle von Hessen) die Aufgabe der Aufgabenträger des ÖPNV bzw. der Verkehrsverbände sich mit den für Verkehr zuständigen Stellen anderer Länder abzustimmen und gemeinsame Angebotsschnittmengen zu erarbeiten.

**Frage 14:**



**Fortsetzung**

Beispiele für lange länderübergreifende Eisenbahnlinien in Hessen gibt es schon einige:

- RB 10 (Frankfurt – Neuwied)
- RB 23 (Limburg – Mayen Ost)
- RE 54/55 (FFM – Bamberg)
- RE 4 (FFM – Karlsruhe)
- RB 87 (Fulda – Göttingen)



Wir stehen für den Ausbau und Reaktivierung des bestehenden Schienennetzes, das gilt auch für Verbindungen über Ländergrenzen hinweg. Über die Entscheidung der Verbindungen lässt sich nur gemeinsam mit der kommunalen Ebene vor Ort beantworten. Wir unterstützen alle Partner in der Abstimmung mit Nachbarländern.



Wie sehen Sie die Möglichkeiten, die Zielkonflikte im SPNV, auch aufgrund völlig unterschiedlicher Organisationsstruktur in den Bundesländern, in der nächsten Legislaturperiode zu überwinden und wieder langlaufende RE-Verbindungen, weit über Bundesländergrenzen hinweg, zu schaffen? Die Zuständigkeit der Länder beschränkt sich auf den Nahverkehr bis 50 Kilometer oder eine Stunde Fahrzeit in der überwiegenden Zahl der Nutzer. Langlaufende RE-Züge sind gerade nach dem Start des Deutschlandtickets teils dem Fernverkehr zuzuordnen und haben sich auf Kosten der Länder etabliert, weil sich die DB AG (z.B. beim beliebten InterRegio) zurückgezogen und der Bund keine Aufgabenträgerschaft übernommen hat. Hier müssen zusammen mit dem Bund Lösungen gefunden werden, die den jeweiligen Zuständigkeiten gerecht werden, aber die Nutzung des Deutschlandtickets nicht einschränken. Die Planung von Angeboten über Bundesländergrenzen hinweg ist unterhalb des Fernverkehrs unabhängig von der Organisationsform eine Verantwortung der Aufgabenträger, der sich diese stellen müssen. Wir werden – auch zusammen mit benachbarten Bundesländern - darauf hinwirken, dass das dort wo nötig geschieht.





Frage 14:

## **DIE LINKE.**

Direktverbindungen auch auf der Mittelstrecke sind ein erhebliches Attraktivitätsmerkmal im Regionalverkehr und die Nachfrage wird hier auch durch das Deutschlandticket weiter steigen. Dass die Deutsche Bahn solche Verbindungen - die früher Interregios zum Nahverkehrspreis gewesen wären - nun teilweise eigenwirtschaftlich als Intercitys betreibt (Frankfurt - Siegen -Münster), bestätigt die Nachfrage. Solche Verbindungen zwischen regionalen Zentren müssen auch über Bundesländergrenzen hinweg gedacht und vor allem attraktiv gemacht werden. In den bestehenden Strukturen ist das leider nur durch gute Vereinbarungen zwischen den Bundesländern bzw. Verbänden möglich und nötig. Die Ausschreibungspraxis erschwert solche Angebote. Positivbeispiele sind die Achsen Frankfurt - Aschaffenburg -Würzburg und Frankfurt - Mannheim/Heidelberg, sie müssen erhalten und gestärkt werden.



Wir sind für eine bessere Zusammenarbeit der Bundesländer bei solchen Ländergrenzen überschreitenden Bahnverbindungen.

## **Volt**

Besonders durch das Deutschlandticket erscheinen SPNV-Verbindungen über Landesgrenzen hinweg als sinnvolle Alternative für Fernverkehrsstrecken. Verbindungen wie in Ostdeutschland zeigen, dass auch längere RE-Strecken hierbei förderungsfähig sind mit Blick auf eine moderne, soziale und klimaneutrale Mobilität. Dies fördert die Anbindung von ländlichen Regionen, welche seitens des Fernverkehrs nicht angefahren werden und das Reisen durch Umstiege unattraktiv macht.





**Frage 15:**

*Nicht alle Bahnstrecken in Hessen werden elektrifiziert werden können.*

**Welche Antriebsform favorisieren Sie, wenn die Nutzung fossiler Energien (Diesel) nicht mehr möglich ist? Ggf. welche Zusatzmaßnahmen halten Sie dazu für erforderlich?**



Die CDU Hessen steht für Technologieoffenheit. Wichtig ist uns ein umweltfreundlicher ÖPNV – unabhängig von der dafür eingesetzten Technik. Nach derzeitigem Stand der Technik bietet sich neben der Elektrifizierung von Bahnstrecken auch der Einsatz von wasserstoffbetriebenen Zügen als klimafreundliche und oftmals leichter umsetzbare Alternative zur direkten Elektrifizierung an. In Hessen haben wir diese Alternative – wie in Antwort zu Frage 9 bereits dargestellt – stark vorangebracht. Mit den Zügen der Taunusbahn befindet sich bereits jetzt die weltweitgrößte Wasserstoffzug-Flotte in Hessen.



Sofern keine Elektrifizierung durch Oberleitungen möglich ist, ist aus unserer Sicht die batterieelektrische Variante aus Gründen der Energieeffizienz grundsätzlich die anzustrebende Technologie. Wasserstoffzüge sind nur dann ein Gewinn für den Klimaschutz, wenn sie mit Grünem Wasserstoff betrieben werden und hierfür gibt es bislang weder genug erneuerbaren Strom, noch eine funktionierende und marktfähige Wasserstoffinfrastruktur. Hinzukommt der schlechte Wirkungsgrad von Wasserstoff durch die vielen Umwandlungsprozesse. „Efficiency First“ ist daher auch das Credo unserer Wasserstoffstrategie in Hessen – also der zielgerichtete Einsatz von Wasserstoff, wo keine Alternativen möglich sind (Bspw. Luft- und Schifffahrt, sowie in der Industrie). Ausnahmen ergeben sich dann, wenn verschiedene Faktoren den Einsatz von Wasserstoffzügen stark begünstigen, wie es beispielsweise bei der Zugflotte im Taunusnetz der Fall ist. Hier profitiert man geografisch von der Nähe zum Industriepark Frankfurt-Höchst, wo Wasserstoff ohnehin als Abfallprodukt anfällt. Am energieeffizientesten ist aber die Direktverstromung über eine Batterie, zumal diese Züge auf elektrifizierten Hauptstrecken ihre Batterie aufladen können.



Die SPD Hessen unterstützt einen klimafreundlichen ÖPNV und hilft die Voraussetzungen dazu zu erfüllen. Eine Technologievorgabe macht die SPD Hessen dabei nicht.

**Frage 15:**

**Freie  
Demokraten**  
FDP

Auch für den schienengebundenen Verkehr ist die Dekarbonisierung der Antriebe eine herausfordernde Aufgabe der kommenden Jahre. In die Wahl der Antriebsform auf bislang nicht elektrifizierten Strecken wollen wir Freie Demokraten nicht politisch eingreifen. Neben Batteriezügen (BEMU) und Wasserstoffzügen (HEMU) setzt die Deutsche Bahn bereits heute den klimafreundlichen Kraftstoff HVO 100 (Hydrotreated Vegetable Oil) ein.

Der Kraftstoff HVO kann wie Diesel verwendet werden, ohne dass aufwändige Fahrzeugumrüstungen notwendig sind. Bei dem von der DB beschafften HVO 100 werden in der Gesamtbilanz rund 90 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart. Die Beschaffungs-Richtlinien der DB sehen zudem eine Herstellung ausschließlich aus biologischen Reststoffen und Abfällen vor und schließen Palmöl als Ausgangsstoff aus. Somit tritt die Produktion von HVO nicht in Konkurrenz zur Nahrungs- und Futtermittelerzeugung und fördert auch keine schädlichen Anbaumethoden. HVO-Kraftstoffe bieten eine Reihe von Vorteilen und können ein wichtiger Baustein der Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs sein.

## **DIE LINKE.**

Grundsätzlich vertreten wir das Ziel, alle Strecken mit regelmäßigen Zugverkehr in Hessen mit Oberleitungen zu elektrifizieren.

Für eine Übergangszeit bis zur vollständigen Elektrifizierung der Strecken sinnvolle Lösungen sind weiterhin batterieelektrisch betriebene Züge mit "Oberleitungsinseln" zum Aufladen während der Fahrt. Solche Unterstützungsbatterien wären auch sinnvoll für dauerhaft nicht mit Oberleitungen nachrüstbare Streckenabschnitte, wie z.B. alte Tunnel. Für einen kurzfristigen Übergang bis zu einem Austausch des Dieselfuhrparks wird auch Bio-Diesel eine Rolle spielen.

Für den Betrieb für Notfälle, auf selten genutzten Anschlussgleisen oder zum Rangieren wird sich nach heutiger Kenntnis vermutlich auch die Brennstoffzelle durchsetzen. Dieser Einsatz bleibt bisher allerdings technisch auf eher leichte Triebzüge beschränkt. Notwendig ist hier natürlich, dass dieser Wasserstoff "grüner" Wasserstoff ist, also aus Erneuerbaren Energien hergestellt wird. Grundsätzlich ist ein Einsatz von Wasserstoff im Verkehrssektor aber aus heutiger Sicht nicht sinnvoll.



Wir sehen hier ganz klar das Thema Wasserstoff als zielführend an.



**Frage 15:**

# Volt

Wir wollen klimaschädliche Antriebe im Schienenverkehr abschaffen. Der Umstieg auf klimaneutrale Antriebe auf hessischen Schienen soll beschleunigt werden. Hierbei soll insbesondere auf elektrische Antriebe gesetzt werden. Ist die Elektrifizierung einer bestimmten Strecke nicht wirtschaftlich sinnvoll, sollen alternative Antriebsformen wie Batterie- oder Wasserstoffantriebe eingesetzt werden. Die Elektrifizierung des Schienennetzes stockt aufgrund fehlender Investitionen und Fachkräfte.

Jedoch ist dies ein wichtiger und nötiger Beitrag zur klimaneutralen Gestaltung des Mobilitätssektors. Daher unterstützen wir auch Pilotprojekte, wie das der Kurhessenbahn, bei dem seit dem 1. Oktober 2022 klimafreundlicher Biokraftstoff eingesetzt wird. Biokraftstoffe sieht Volt nicht als Lösung für den flächendeckenden Einsatz und steht für eine verkehrsträger unabhängige und technologieoffene Förderung klimaneutraler Antriebe und Treibstoffe mit dem Ziel 2035 fossile Kraftstoffe nicht mehr im Verkehr einzusetzen mit dem Fokus auf klimaneutralen und schadstofffreien Energieträgern.



**Frage 16:**

*Auch in den Jahren 2018-2023 sind in Hessen Bahnliegenschaften in Hessen entwidmet worden, d.h. von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt worden. Das betrifft Flächen an in Betrieb befindlichen Strecken ebenso wie stillgelegte Bahntrassen, teils welche in der Diskussion zur Wiederinbetriebnahme sind.*

**Wie stehen Sie zu diesen weiterhin in Hessen erfolgenden Freistellungen von Eisenbahnbetriebszwecken?**



Als CDU Hessen setzen wir uns nicht nur für den Bau neuer Strecken ein, sondern auch für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Nach Ansicht der CDU Hessen sollte vor der Entwidmung einer Strecke eine sorgfältige Prüfung durchgeführt werden. Nur wenn eine Strecke nicht mehr genutzt oder die Nutzung nicht länger sinnvoll ist, sollte auch eine Entwidmung stattfinden.

Die Entscheidung, ob mittelfristig beispielsweise die Reaktivierung einer Strecke sinnvoll sein kann, oder ob eine Weiter- bzw. Nachnutzung langfristig ausgeschlossen ist und somit eine Entwidmung vollzogen werden kann, müssen die zuständigen Stellen – seien es die Kommunen oder der Bund als Eigentümer von rund 85% der Schienenstrecke in Hessen – auf Grundlage einer umfassenden Abwägung treffen.



**Frage 16:**



Grundsätzlich sollten potenziell reaktivierungsfähige Strecken nicht freigestellt werden, da ein Neubau zu einem späteren Zeitpunkt deutlich aufwändiger und kostenintensiver wäre. Gerade jetzt ergeben sich durch die neue Standardisierte Bewertung (s.o.) ganz neue Möglichkeiten für Streckenreaktivierungen. Wir ermutigen daher Landkreise und Kommunen dazu, stillgelegte Strecken vor Ort nochmal zu prüfen und mögliche Entwidmungsvorhaben vorerst zu stoppen.



Der Abverkauf von Eigentum der Bahn ist glücklicherweise gestoppt. Die bisherige Entwidmung von Strecken und der Verlust von Bahnbetriebsgebäuden wird aber auf lange Zeit vor große Herausforderungen stellen. Eine einmal aufgegebene Strecke wieder zurückzugewinnen scheidet oftmals an Flächenverfügbarkeit oder an erfolgter heranrückender Bebauung. Hessen hat hier verkehrspolitisch versagt. Es wäre die Aufgabe des Landes gewesen, diese Flächen für die Zukunft zu sichern. Nach der Vorstellung der SPD soll diese Aufgabe in Zukunft von einer landeseigenen Schieneninfrastrukturgesellschaft wahrgenommen werden.



Aus Sicht von uns Freien Demokraten gilt es insbesondere für diejenigen stillgelegten Bahntrassen, bei denen eine Reaktivierung zur Debatte steht, die Entwidmung zu verhindern. Da vor einer Entwidmung u.a. die Aufgabenträger des SPNV zur Stellungnahme aufgefordert werden, ist es an ihnen, einen künftigen Bedarf zu formulieren und ggf. Rechtsmittel anzustrengen. Es darf aber nicht übersehen werden, dass die kommunale Planungshoheit der Grundzustand ist. Ein Parken von Flächen auf unbestimmte Zeit in der Fachplanungshoheit wäre nicht zulässig und könnte andere Rechte beeinträchtigen.

## **DIE LINKE.**

Solche Trassen sollten in der Regel freigehalten und vor anderen Begehrlichkeiten, etwa Umgehungsstraßen oder Gewerbegebieten geschützt werden. Insbesondere auch Industrieanschlussgleise und Hafenbahnen sollten zukünftig wieder eine größere Rolle im Güterverkehr spielen.



**Frage 16:**



Wir werden die Diskussion zu Bahntrassen und deren Wiederinbetriebnahme aktiv angehen. Dazu zählen für uns insbesondere die freigestellten Flächen.

## Volt

Die Freistellung von infrastrukturell-notwendigen Liegenschaften sollte zukünftig vermieden und mit Blick auf die Mobilitätswende genau betrachtet werden. Ziel hierbei ist die Einbeziehung des ländlichen Raums auch durch bspw. modulare Bahnsteige und neue Haltepunkte. Inwiefern jedes Bahngleis auch ein Bahnhofsgebäude benötigt, sollte pragmatisch betrachtet werden. Je nach NKU ist hierbei eine nachhaltige Investition zu betrachten.



**Frage 17:**

*Ziel aller Parteien ist der Ausbau des Schienennetzes gerade auch im Bestand. In urbanen Räumen, insbesondere dort, wo Innerortslagen durchfahren werden müssen, werden Freiflächen zu Wohn- und Gewerbebezwecken bis an Bahntrassen durch die Kommunen im Rahmen der Bauleitplanung in Umnutzung gebracht, so dass künftige Streckenausbauten erschwert oder gar unmöglich gemacht werden. Dies geschieht gerade im Jahr 2023 an mehreren Stellen Hessens mit aktuellen Bauleitplanverfahren.*

**Wie stehen Sie dazu und welche Bedeutung messen Sie hier der Landespolitik bei?**



Auf die beschriebene Problematik hat das Land Hessen keinen Einfluss. Die Ausweisung von Freiflächen zur Nutzung von Wohn- und Gewerbebezwecken obliegt der zuständigen Kommune vor Ort und ist Teil der verfassungsrechtlich garantierten kommunalen Selbstverwaltung. Auch die Zuständigkeit für den ÖPNV liegt bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden.

Es ist die Aufgabe der Kommunen, die Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten mit der dafür nötigen Infrastruktur zusammen zu denken und gemeinsam zu planen. Vor Ort in den Kommunen besteht die nötige Ortskenntnis, um hier eine sachkundige Abwägung zu treffen und eine Priorisierung vorzunehmen, wie die zur Verfügung stehenden Flächen am besten genutzt werden können.

**Frage 17:**



Das Bauleitplanverfahren ist ein hoheitliches Recht der kommunalen Selbstverwaltung und damit keine landesweite Aufgabe. Es bedarf somit eines engagierten Agierens mit Mehrheiten auf kommunaler Ebene, wenn Anderes gewünscht ist



Die Ausweisung von Freiflächen zur Nutzung von Wohn- und Gewerbegebieten ist Bestandteil der kommunalen Selbstverwaltung. Die SPD versteht sich als Vermittler bei Zielkonflikten.



Die beschriebene Vorgehensweise, Freiflächen zu Wohn- und Gewerbebezwecken bis an Bahntrassen zu planen halten wir für wenig überdacht und außerdem für kurzfristig. Trotzdem gilt: Aus Sicht von uns Freien Demokraten ist die kommunale Planungshoheit das Herzstück der kommunalen Selbstverwaltung. Für die Aufstellung von Bauleitplänen sind die Gemeinden in kommunaler Selbstverwaltung zuständig. Im Rahmen der Gesetze können sie ihre städtebauliche Entwicklung eigenverantwortlich steuern. Sie unterliegen dabei einerseits der Rechtsaufsicht höherer Verwaltungsbehörden, andererseits der Normenkontrolle der Justiz. Wir Freie Demokraten wollen deshalb nicht von der Landesebene aus in kommunale Bauleitplanung eingreifen.

## **DIE LINKE.**

Das berührt zwei Problemfelder: Einerseits eine rasante Ausweisung von Baugebieten für Einfamilienhäuser und Gewerbegebiete, die Fläche versiegelt und zersiedelt. Es sollte dringend sparsam mit Bauland umgegangen und die Innenentwicklung bevorzugt werden. Zum anderen werden in der Landes- und Regionalplanung Freihalteflächen für zukünftige Verkehrsprojekte derzeit sträflich vernachlässigt. Während in der Vergangenheit zu recht freigehaltene Trassen z.B. für Autobahnen aufgegeben wurden, wurden keine neue Trassen etwa für einen S-Bahn-Ring freigehalten. Hier sollten dringend Planungen vorgenommen und entsprechende Trassen freigehalten werden. Schutzabstände zu bestehenden Trassen für zukünftige Ausbauten sollten eingehalten werden müssen.



**Frage 17:**



Ausbau im Bestand stehen wir im Prinzip positiv gegenüber, im Einzelfall muss aber immer eine sorgfältige Prüfung stattfinden.

## Volt

Volt als junge Partei möchte besonders die Landtagswahl nutzen, um Erfahrungen aus kommunalen Prozessen für die Ziele einer nachhaltigen Mobilität umsetzen zu können. Kommunalpolitisch scheitern Vorhaben an kommunalen Grenzen. Volt Hessen im Landtag will pragmatisch und progressiv eine nachhaltige Mobilitätswende unterstützen, welche auch europäische Schienennetze in den Fokus setzt und hierbei durch eine nachhaltige Verkehrsplanung im Sinne des EU-Programms SUMP vermittelnd und übergreifend allen europäischen Bürgern eine nachhaltige und CO2-arme Mobilität ermöglichen.



**Frage 18:**

*Im Alltagsbetrieb des Schienenpersonenverkehrs treten Probleme offen zu Tage, wenn Betriebsstörungen auftreten oder Baustellenverkehre geplant werden müssen. Je nach Teilaufgabe werden die Verkehrsverbünde oder die für die jeweiligen Linien zuständigen Schienenverkehrsunternehmen tätig. Die Ergebnisse sind abweichende oder differierende Informationen für den Fahrgast. Das gilt für den Zeitpunkt der Informationsbekanntgabe als auch die Form der Veröffentlichung.*

- a) **Wie sehen Sie die aktuelle Situation mit ihren Schlagzeilen und Feststellungen?**
- b) **Wie stellen Sie sich die Fahrgastinformation in Hessen in Zukunft vor?**



Ziel der CDU Hessen ist ein verlässlicher, pünktlicher und damit für die Bürgerinnen und Bürger attraktiver ÖPNV. Dazu ist eine gute Fahrgastinformation und die schnelle Errichtung von Schienenersatzverkehren oder die Beseitigung von Betriebsstörungen unerlässlich.

Die Verantwortung für die Bereitstellung von Fahrgastinformation für den ÖPNV liegt in erster Linie bei den Verkehrsverbänden oder den für die jeweiligen Linien zuständigen Schienenverkehrsunternehmen. Wir teilen die Ansicht, dass hier noch Verbesserungsbedarf besteht, und sehen aktuell vielversprechende Ansätze zur mittelfristigen Lösung dieses Problems.



**Frage 18:**



**Fortsetzung**

Im Bereich der Fahrgastinformationen sehen wir vor allem im Bereich der Digitalisierung große Chancen, die Fahrgäste noch besser und in Echtzeit über Änderungen und Abweichungen zu informieren. Wir unterstützen dabei u.a. das Projekt „Mobility inside“, um übergreifend über Fahrpläne und Streckenverbindungen informiert zu werden. Wir setzen uns auch auf Bundesebene dafür ein, alle Verkehrsverbünde Deutschlands in einer App abzubilden, um so alle Fahrtstrecken einfach und unkompliziert abrufen zu können. Parallel sollten auch multimodale Angebote besser in einer App verknüpft werden, um im Anschluss an die Bahn oder den Bus direkt einen on-Demand Verkehr oder ein Leihfahrrad buchen zu können.

Gleichzeitig ist es uns wichtig, niemanden im Rahmen der Digitalisierung abzuhängen oder zu benachteiligen. Gerade für ältere Menschen, die über kein Smartphone verfügen oder Menschen mit Beeinträchtigungen ist es wichtig, auch auf analogem Weg Fahrkarten kaufen zu können oder Fahrgastinformationen zu erhalten. Wir setzen uns daher dafür ein, dass auch weiterhin Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Servicestellen und in den Zügen selbst als Ansprechpartner zur Verfügung stehen.



zu a):

Die Überlastung des Schienennetzes ist ein strukturelles Problem, gerade in der dicht besiedelten Region Frankfurt Rhein Main, das wir gemeinsam mit dem Bund durch das umfassende Infrastrukturprogramm FRMplus in Zukunft verbessern wollen. Betriebsstörungen können aufgrund der verschiedenen Baumaßnahmen und durch die gemeinsame Nutzung der Gleise durch den Nah-, Fern- und Güterverkehr daher nicht ausgeschlossen werden. Die Deutsche Bahn informiert aber über Plakate in Bahnhöfen und über ihren öffentlichen Kanal bei Twitter Deutsche Bahn Verkehrsmeldungen über Bauvorhaben und Störungen im Betrieb. Auch der RMV informiert über seinen Twitter Account RMV Info täglich über aktuelle Störungen. Der NVV informiert über eine Hotline, dessen Nummer an den Haltestellen aushängt. Insgesamt kann die Kommunikation an den diversen Schnittstellen natürlich immer weiter verbessert werden.

zu b):

Fahrgastinformationen sollten zukünftig überall barrierefrei, also für alle Menschen einfach zugänglich sein – ganz unabhängig davon, ob die Person im Besitz eines Smartphones ist oder nicht. Fahrgastinformationen sollten dabei nach dem Zwei-Sinne-Prinzip bereitgestellt werden: optisch (Infotafeln bzw. In-App-Anzeigen) und akustisch (Durchmeldungen an Haltestelle bzw. Sprachsteuerung in App). Auch ist es wichtig, Informationen intuitiv und in leicht verständlicher Sprache bereitzustellen, um allen Bevölkerungsgruppen einen möglichst einfachen Zugang zur Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote zu ermöglichen.



**Frage 18:**



Ein zuverlässiger ÖPNV ist Grundvoraussetzung, dass Bürgerinnen und Bürger diesen nutzen. Deswegen ist eine schnelle Fahrgastinformation und eine schnelle Bereitstellung eines Schienenersatzverkehrs notwendig. Die Fahrgastinformation ist Aufgabe der Verkehrsverbünde. Hier sieht die SPD Chancen in der Digitalisierung, das aktuelle Angebot auszuweiten. Dafür ist eine auskömmliche Finanzierung der Verkehrsverbünde notwendig. Diesem Auftrag kommt die aktuelle Landesregierung nicht nach.



In der Praxis ist leider festzustellen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbünde mit Fahrgastinformationen oftmals überfordert sind. Das ist manchmal auch der Komplexität und Spontanität von Störungssituationen bei begrenzter Personalkapazität geschuldet. Wir erwarten, dass mit fortschreitender Automatisierung von Entscheidungen durch IT-Systeme in Zukunft Verbesserungen eintreten werden und sind bereit, dies fallweise zu fördern.

## **DIE LINKE.**

zu a):

Die Zersplitterung der Zuständigkeiten und der Informationen ist eine Folge der politisch gewollten Zersplitterung des Betriebs durch die Ausschreibung kleiner Linienbündel. Die Infrastruktur am Bahnhof wird meist von der DB (Lautsprecher/Displays) betrieben, teils im Auftrag des RMV (Fahrkartenautomaten/Aushänge), auf einer Strecke fahren häufig mehrere verschiedene EVU. Auch wenn rudimentäre Informationen über Verspätungen über die DB Netz und den RMV zusammenlaufen, ist dieses komplexe System doch sehr fehleranfällig. Eine über mehrere Stellen weitergereichte Information ist dann gelegentlich schon veraltet oder nicht hilfreich (die berüchtigte "Verzögerung im Betriebsablauf", Zugausfall ohne Hinweis auf Ersatzverkehr oder alternative Reisemöglichkeiten). Gerade in komplexeren Situationen, wie einem Umstieg nach Verspätung und Gleiswechsel oder einem Umstieg zum Ersatzverkehr sind automatisch generierte Ansagen/Anzeigen oft nicht hilfreich. Hier ist menschliche Kundenbetreuung notwendig, daher ist die Qualität heute meistens abhängig vom persönlichen Engagement des Zugpersonals.

zu b):

Für Menschen, die Smartphones nutzen können und wollen, sollte es das Angebot eine verlässlichen und niedrigschwelligen Reisebegleitung geben, die aktiv über Änderungen auf der Fahrt informiert. Im heutigen System müsste dieses bei den Verkehrsverbänden angesiedelt sein und neben automatisch verarbeiteten Informationen auch mit menschlicher Intelligenz "bestückt" werden, die in komplexeren Störungslagen informieren kann. Für Menschen, die kein Smartphone nutzen oder anonym reisen möchten, müssen an den Stationen und Haltestellen hilfreiche Echtzeitinformationen angeboten werden. Echtzeitinformationsdisplays sollten auch an den meisten Bushaltestellen errichtet werden. An stärker frequentierten Bahnhöfen sollten auch wieder vermehrt tatsächlich vor Ort ansprechbare Kundenbetreuer\*innen eingesetzt werden.

**Frage 18:**



Hier ist sicher noch Potenzial für kundenfreundlichere Informationen der Fahrgäste vorhanden. Fahrgastinformationen sind der Schlüssel für die Akzeptanz des Schienenverkehrs. Jeder Fahrgast ist daher immer informiert zu sein und dazu ist die Digitalisierung voranzutreiben.

## Volt

Volt setzt sich für quelloffene Datenströme und Datenverarbeitung ein. Es sollte daher möglichst eine Plattform als Informationsquelle verbundübergreifend geschaffen werden. Auf dieser einen Plattform sollen alle Daten zusammengeführt werden, sodass die Fahrgäste bestmöglich informiert sind ohne Mehraufwand. Voraussetzung ist, dass alle EVUs und EIUs vom Normalfall abweichende Informationen in das System einspielen. Die Verkehrsministerien müssen hierbei eine koordinierende Rolle einnehmen.



**Frage 19:**

*Das Problem des Schienengüterverkehrs ist, dass es aktuell kaum noch Möglichkeiten gibt, diesen störungsfrei durch Hessen zu führen.*

**Wie wollen Sie diesem Problem zu begegnen?**



Die CDU Hessen spricht sich dafür aus, den Güterverkehr auf der Schiene auszubauen und zu stärken. Ungeachtet dessen müssen für die wichtigen Logistikbranchen und das Transportgewerbe realistische Zukunftsperspektiven bestehen bleiben. Um den Ausbau des Schienengüterverkehrs zu beschleunigen, müssen das Schienennetz deutlich ausgebaut und Engpässe beseitigt werden. Diesen Ausbau unterstützen wir ausdrücklich. Die Aufgabe liegt jedoch in erster Linie im Bund und nicht im Land Hessen. Wir fordern den Bund daher auf, die geplanten Schieneninfrastrukturprojekte zügig zu realisieren und weitere Projekte in die Planung zu bringen.

**Frage 19:**



Die Überlastung des Schienennetzes ist ein strukturelles Problem, gerade in der dicht besiedelten Region Frankfurt Rhein Main, das wir gemeinsam mit dem Bund durch das umfassende Infrastrukturprogramm FRMplus in Zukunft verbessern wollen. Dennoch werden nicht alle Güterverkehre in Zukunft auf die Schiene oder die Schifffahrt verlagert werden können. Die Lösung liegt somit in einem klimafreundlichen kombinierten Verkehr, bei dem Güter auf weiten Strecken über die Schiene oder das Schiff transportiert und für die Verteilung auf kurzen Strecken an Umschlag hubs auf LKWs verladen werden. Und für diese nicht ersetzbaren Zubringerverkehre auf der Straße braucht es dringend eine klimafreundliche Abwicklung. Projekte, wie der E-Highway ELISA auf der Autobahn 5, sind dabei ein Beitrag, um die dafür notwendigen Technologien für die Zukunft zu erforschen.



Das Land hat hier nahezu keine Handlungsmöglichkeiten. Die aktuelle Situation ist ein Resultat langjährigen Sparens an der Substanz, Vernachlässigung der Infrastruktur und den daraus resultierenden Fahrgeschwindigkeitsbeschränkungen und Baustellen. Hinzu kommen Sondereffekte aus der Umlenkung der Güterverkehre im Bereich der Energieversorgung.



Die Frage postuliert einen Zustand, den wir so pauschal nicht nachvollziehen können. Die Behebung solcher Probleme fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundes und der DB AG. Hier werden wir ggf. mit politischen Forderungen, z.B. zum Ausbau der Infrastruktur, ansetzen.

## **DIE LINKE.**

Der Güterverkehr nutzt heute die Kapazitäten, die der Personenverkehr "übrig lässt". Dadurch fährt er insbesondere nachts auf Altbaustrecken, die mitten durch Ortslagen führen. Auf hochbelasteten Strecken wie der Main-Weser-Bahn ist heute kaum ein Durchkommen. Notwendig sind daher Aus- und Neubaumaßnahmen auch für den Güterverkehr, der eigene Anforderungen hat (z.B. eine lärmarme Führung abseits der Siedlungen).



**Frage 19:**



Schienengüterverkehre sind zumeist landesübergreifende Verkehre. Daher ist der Fokus auf Hessen bzw. „nur“ Deutschland nicht ausreichend. Wir wollen Hessen hier als Teil des Gesamt-Schienengüterverkehrs vertreten und für den störungsfreien Ablauf aktiv vertreten.

## Volt

Verlässlichen und nachhaltigen Schienengüterverkehr sehen wir als ein europäisches Kernanliegen. Deutschland hat hier sichtlich einen Rückstand, wodurch besonders europäische Güterlinien in Verzug sind. Wir setzen uns dafür ein, auch mit Blick auf eine nachhaltige und integrierte Verkehrsplanung das Problem in der Landespolitik aktiv zu begleiten und den Stand von Bahninfrastrukturprojekten in Hessen aktiv zu verfolgen. In der Verkehrswende sehen wir eine Herausforderung, aber auch Chancen, besonders für Betriebe und den Güterverkehr. Um Güter zukünftig wieder vermehrt auf die Schiene zu bringen, brauchen Unternehmen einen verlässlichen Schienengüterverkehr durch verbesserte Streckenplanung, Auslastung, Parallelbetrieb von Strecken aber auch eineffiziente Baustellenplanung. Sektorbezogene Klimaziele lassen sich hierbei insbesondere nur durch Letzteres zeitnah erreichen.



**Frage 20:**

*Viele Gewerbegebiete/Industrie- und Gewerbeparks, teils mit Logistikzentren, liegen an Bahnstrecken, haben jedoch keinen Schienenanschluss.*

**Wie sehen Sie das?**



Die CDU Hessen spricht sich dafür aus, den Güterverkehr auf der Schiene auszubauen und zu stärken. Dazu gehört auch vorhandene Gewerbegebiete, Industrie- und Gewerbeparks – sofern dies möglich und sinnvoll ist – an das Schienennetz anzuschließen, um die Produkte direkt verladen zu können. Ein solcher Anschluss kann einen Beitrag zur grundsätzlich bevorzugten Verlagerung von Transporten auf die Schiene leisten.

Der weit überwiegende Teil des Netzes liegt in Bundeszuständigkeit. Damit ist es auch in den meisten Fällen die Aufgabe des Bundes, die Gewerbegebiete, Industrie- und Gewerbeparks an das Schienennetz anzuschließen. Wir setzen uns daher auf Bundesebene auch weiterhin dafür ein, diese Lückenschlüsse umzusetzen und die Gewerbegebiete, Industrie- und Gewerbeparks besser anzubinden.

**Frage 20:**

Damit mehr Güter klimafreundlich über Schienen transportiert werden, müssen wichtige Unternehmen und logistische Verteilungszentren an das Schienennetz angeschlossen werden. Mit der Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienengüterverkehr des Landes Hessen (RiLi-SGV) haben wir hierfür auf Landesebene bereits ein wichtiges Instrument zur Hand, um gezielt Infrastrukturmaßnahmen für den Schienengüterverkehr (SGV) voranzubringen. Antragsberechtigt sind nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und nicht bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), verladende Unternehmen und kommunale Gebietskörperschaften, Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften sowie Zweckverbände.



Es wird in Zukunft erforderlich werden, einen großen Teil des Gütertransportes auf die Schiene zu verlagern. Dies bedarf jedoch des Ausbaus der Schieneninfrastruktur. Fehlende Gleisanschlüsse sind dabei ein besonderes Hindernis. Aber nicht das Einzige: Derzeit fährt die Bahn auf zahlreichen für den Gütertransport zentralen Strecken mit einer Last von über 125%. Ebenfalls sind die Einstiegshürden für Gewerbetreibende für den Umstieg auf den Bahnverkehr hoch. Vielfach stehen am Zielort keine Umschlagmöglichkeiten zur Verfügung.

Ein Ausbau von Gleisanschlüssen ist – wichtig und richtig – dort vorrangig vorzunehmen und auch durch das Land zu unterstützen, wo gemeinsam mit den örtlichen Unternehmen auch eine konkrete Nutzungsperspektive besteht. Dies ist besonders der Fall bei Betrieben des verarbeitenden Gewerbes mit hoher Konstanz in den Verkehrswegen. Diese Frage bewegt sich also nicht nur im Bereich der Verkehrspolitik, sondern auch im Rahmen einer klugen Wirtschaftsförderung.



Eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene oder auf die Wasserstraße ist aus Sicht von uns Freien Demokraten wünschenswert und benötigt entsprechende Umschlagplätze. Angesichts einer sich abzeichnenden CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrsbereich sind Logistikunternehmen ihrerseits unter Druck, Verkehre auf emissionsarme Verkehrsträger zu verlagern. Logistikzentren, Industrieparks und dergleichen mehr können, sofern sie an Bahnstrecken liegen, als Umschlagplätze dienen, oder zu solchen entwickelt werden. Um diese Projekte voranzubringen braucht es entsprechende Flächen, deren Verfügbarkeit in der Flächennutzungsplanung sichergestellt werden muss. Abgesehen davon gibt es für Projekte dieser Art neben Mitteln des Bundes bereits Förderprogramme des Landes, die hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Einfachheit und Effektivität evaluiert werden sollten. Die abschließenden Investitionsentscheidungen obliegen den Kommunen und Marktteilnehmern.

**Frage 20:**

## **DIE LINKE.**

Diese Schienenanschlüsse wären sehr wichtig, um dem Problem der Logistik auf der "letzten Meile" zu begegnen und aufwändiges Umschlagen im Kombinierten Verkehr zu vermeiden. Leider wurden selbst vorhandene Schienenanschlüsse zuletzt kaum noch genutzt, weil der LKW-Verkehr billiger und flexibler ist. Das ist eine Folge des Dumpingwettbewerbs auf der Straße, mit ausbeuterischen Bedingungen gerade im internationalen Fernverkehr sowie einer zu niedrigen LKW-Maut, die die externen Kosten des LKW-Verkehrs nichts abbildet. Es ist aber auch Folge der fehlenden Kapazitäten und mangelnden Attraktivität des Güterverkehrs auf der Bahn. Diese Probleme sind dicke Bretter, aber politisch grundsätzlich über Push- und Pull-Maßnahmen zu beeinflussen. Voraussetzung ist, dass die Gewerbe- und Industrieanschlüsse, Hafenbahnen und andere Infrastruktur erhalten bleibt und ggf. auch weiter ausgebaut werden.



Das ist aus unserer Sicht verschenktes Potenzial.

## **Volt**

Die EU und auch Deutschland haben sich zu Sektorzielen verpflichtet, auch wenn diese aktuell seitens der Ampel-Regierung verwässert wurden. Volt setzt sich mit Blick auf die Reaktivierung von Bahnstrecken und eine klimaneutrale Verkehrswende dafür ein, dass jede stillgelegte Strecke geprüft wird. Dies umfasst auch die stillgelegten Industriebahngleise. Entsprechend einer faktenbasierten NKU sollten Transportwege entstehen, welche dem Zieleiner klimaneutralen Verkehrswende förderlich sind. Fördermittel für Unternehmen sollen hierbei die Zielsetzung "Mehr Güter auf die Schiene" und eine nachhaltige Transformation des Güterverkehrs als Grundlage haben.



**Frage 21:**

**Wie sehen Sie die vorgesehene Ausweisung von neuen größeren Gewerbeparks weit abseits von Bahnstrecken, so wie sie auch in den neuen Regionalplänen weiterhin vorgesehen sind?**



Als CDU Hessen stehen wir dafür, dass unsere Industrie in Hessen Heimat und Zukunft hat. Wir fördern daher den Erhalt und die Entstehung neuer Gewerbeparks und Industrieflächen. Außerdem werden wir eine Industriestrategie erstellen, um strategische Entwicklungsziele festzulegen und die Standortbedingungen daran auszurichten. Damit wollen wir die bei uns beheimateten Industriezweige noch stärker unterstützen und neue Branchen nach Hessen holen.

**Frage 21:**



**Fortsetzung**

Für die Ansiedlung neuer Gewerbeparks und Industrieflächen müssen geeignete große Flächen vorhanden sein. Diese befinden sich meist außerhalb des Stadtzentrums oder Gemeindezentrums und sind daher in einigen Fällen nicht von Anfang an gut angebunden. Die Auswahl eines geeigneten Standorts hängt aus unserer Sicht jedoch von vielen Faktoren ab und nicht ausschließlich von der Schienenanbindung. Wenn eine Fläche daher als Gewerbepark oder Industriefläche gut geeignet ist, sollte sie auch als solche genutzt werden – unabhängig davon, ob hier bereits eine Bahnanbindung besteht oder nicht.

Gleichzeitig sollte bei der Entstehung neuer Gewerbeparks und Industrieflächen die notwendige Infrastruktur in der Planung mitgedacht und entsprechend aufgebaut werden. Dort wo es möglich und im konkreten Einzelfall sinnvoll ist, sollte dabei auch ein Schienenanschluss erfolgen.



Wie oben angesprochen sollten Unternehmen und Logistikzentren, bei denen umfangreiche Transportwege anfallen, möglichst an das Schienennetz angeschlossen werden. Hierfür müssen Verkehrs- und Siedlungsplanung gemeinsam gedacht werden. Und es braucht eine Stärkung der Landes- und Regionalplanung, damit Logistikzentren zukünftig stärker entlang von Schienenstrecken geplant werden und weniger an Autobahnen. Unabhängig davon haben die meisten Kommunen einen kommunalen Entwicklungsplan Zentren, mit dem Ziel, dass konzentriert in den Innenstädten und nicht auf der Wiese gebaut wird. Wir setzen uns für die konsequente Umsetzung ein.



Bisher werden Gewerbeparks wie auch Logistikzentren in aller Regel entlang von Bundesautobahnen oder Fernstraßen geplant und errichtet. Neben der Erreichbarkeit im Personenverkehr ist aber gerade auch im Güterverkehr ein Bahnanschluss ein entscheidender Faktor für die Zukunftsfähigkeit solcher Gewerbeparks. Wir müssen bei einem weiteren Aufwuchs der Verkehrsleistung und einer weiteren Verschärfung des Fachkräftemangels in der Logistikbranche dafür sorgen, dass die „Verkehrsoption Schiene“ mehr und mehr zur Regelausstattung wird. In der Planung von Gewerbebereichen ist – wie in anderen Gebietsausweisungen auch – die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Gebietes nachzuweisen. Es ist hier ein Umdenken erforderlich: Dieses Kriterium darf nicht nur die Knotenpunkte bis zur nächsten Hochleistungsstraße beinhalten, es muss zukünftig auch mehr in den Blick genommen werden, welche Auswirkungen der hier anfallende Quell- und Zielverkehr auf das gesamte Verkehrsnetz hat – ebenso wie auf die im Verkehr zu erreichenden Sektorenziele bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion.



**Frage 21:**

**Freie  
Demokraten**  
FDP

Nicht für jeden Gewerbepark ist eine Bahnstrecke von entscheidender Bedeutung. Dienstleistungsunternehmen, Handwerker oder Unternehmen, die ihre Produkte lediglich lokal vermarkten, würden beispielsweise kaum von einem Bahnanschluss profitieren. Insofern ist es Aufgabe der entsprechenden Planungsgremien, geeignete Flächen zu evaluieren und auszuweisen und später eine Frage der unternehmerischen Freiheit, ob man sich in einem Gewerbepark ohne Bahnanschluss niedersetzt oder nicht. Auch Räume abseits von Bahnmagistralen haben einen Anspruch, an der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung teilzuhaben.

## **DIE LINKE.**

Der Güterverkehr auf der Schiene soll zukünftig Vorrang haben und auf der Mittel- und Langstrecke zum Standard werden. Das muss sich auch in der Raumplanung abbilden.

Generell müssen bei Verkehrserzeugern wie neuen Gewerbe- und Industriestandorten auch die Verkehrsbeziehungen stärker mitgedacht werden. Gewerbe erzeugen nicht nur Lieferverkehr, sondern werden auch von Beschäftigten, Kund\*innen und Besucher\*innen angefahren. Wer hier nicht auf eine gute Erschließung mit der Schiene achtet, erzeugt zwangsläufig neuen Straßenverkehr. Das kann nicht politisch gewollt sein.



Derzeit ist der Ausbau größerer Gewerbegebiete eher problematisch, da es viele Interessen unter einen Hut zu bringen gilt, z.B. Flächenversiegelung, Klima- & Artenschutz etc.

## **Volt**

Größere Gewerbeparks sollen in aktuellen und zukünftigen Planungsprozessen bestehende Bahnstrecken durch die Regionalpläne verpflichtend prüfen und Neuanschlüsse vorsehen. Nur so kann eine nachhaltige Verkehrswende mit steigendem Gütertransport auf der Schiene ermöglicht werden. Brachgebiete sollten daher in Bezug auf Reaktivierung betrachtet werden, um bestehende, stillgelegte Linieninfrastruktur zu nutzen. Hierbei gilt es, überregional im kommunalen Austausch Interessen abzugleichen, auch mit Blick auf den Gewerbesteuerausgleich.





**Frage 22:**

*Die Betrieb Fahrkartenautomaten sind befristet auf 8-10 Jahre, seitens der Verkehrsverbände durch Ausschreibung an externe Unternehmen vergeben worden, ebenso mit etwa gleich langer Befristung wurde der mit Personal besetzte Service des stationären Fahrkartenverkaufs extern vergeben.*

- a) **Wie sehen Sie die Zukunft von Fahrkartenautomaten und stationärem Fahrkartenverkauf, auf was muss sich der Fahrgast einstellen?**
- b) **Welche Form des Ticket-/ Fahrkartenerwerbs möchten Sie, welche möchten Sie nicht?**



Die CDU Hessen sieht Mobilität als ein Grundbedürfnis von Menschen. Jeder sollte dabei frei wählen können, welches Verkehrsmittel er nutzen möchte, um an sein Ziel zu gelangen. Dies beinhaltet die Notwendigkeit, dass jeder Mensch in die Lage versetzt werden muss, barrierefrei und einfach zugänglich die nötigen Fahrscheine erwerben zu können. Dies konkret auszugestalten, liegt in der Verantwortung der Bahnunternehmen und der Verkehrsverbände.

Wir sehen durch die Digitalisierung große Chancen, einen einfachen Weg zum Kauf von Fahrkarten zu ermöglichen. Wir unterstützen daher die Digitalisierungsprojekte, um den Kauf von Fahrkarten deutschlandweit zu vereinheitlichen und unkompliziert und von überall möglich zu machen. Dies bietet nicht zuletzt Chancen, multimodale Angebote besser mit dem Kauf von Fahrkarten zu verknüpfen, um im Anschluss an die Bahn oder den Bus direkt einen on-Demand Verkehr oder ein Leihfahrrad buchen zu können. Wir gehen davon aus, dass diese Möglichkeiten mit Implementierung laufender Projekte in den nächsten Jahren sehr viel nutzerfreundlicher und praxistauglicher werden.

Gleichzeitig ist uns wichtig, niemanden im Rahmen der Digitalisierung abzuhängen oder zu benachteiligen. Gerade für ältere Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigungen, ist es notwendig, auch auf analogem Weg Fahrkarten kaufen zu können. Wir setzen uns daher dafür ein, dass auch weiterhin Fahrkartenautomaten und ein stationärer Fahrkartenverkauf möglich sind.

Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass nach wie vor Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Servicestellen und in den Zügen selbst als Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund haben wir uns auf Bundesebene stark dafür eingesetzt, dass u.a. das neue Deutschlandticket nicht nur digital, sondern auch analog erworben werden kann, damit jeder die Möglichkeit besitzt, einfach und unkompliziert dieses Angebot nutzen zu können.

**Frage 22:**



Seit Beginn unserer Regierungsbeteiligung treiben wir die Idee eines bezahlbaren Bürgertickets voran, und haben auf dem Weg zahlreiche entsprechende Tarifmodelle wie das Senioren-, Schüler- oder Landesticket geschaffen, die jetzt als Vorlage für das Deutschlandticket gedient haben. Für uns liegt die Zukunft der Tarifierung von Bus und Bahn in Anlehnung an Netflix & Co in einfachen und bezahlbaren Abo—All-Inclusive-Modellen, wie dem Deutschlandticket, die den Tarifdschungel überwinden und durch die ständige Verfügbarkeit dem Auto in der Alltagsmobilität gleichwertig oder gar überlegen sind.

Gleichzeitig wird es natürlich auch immer Menschen geben, die über keines der genannten Tickets verfügen und es soll niemand vom ÖPNV-Angebot ausgeschlossen werden. Wir wollen also auch in Zukunft sicherstellen, dass die Gruppe an Menschen, die über kein Flatrate Ticket oder Smartphone verfügt, auch weiterhin auf eine analoge Weise Zugang zu den Bussen und Bahnen erhält.



Die Geschichte der Ausschreibungen bei Fahrkartenautomaten taugt als Beispiel, dass solche Ausschreibungen gelegentlich unsinnig sind. Wir haben erlebt, dass nach dem Zuschlag bisher gemeinsam für Nah- und Fernverkehr genutzte Automaten abgebaut oder ersetzt wurden und nun eine Doppelstruktur nicht nur höhere Kosten bieten, sondern auch noch den Reisenden die Suche nach dem richtigen Automaten zumutet.

Aus ökonomischen Gründen kann es sinnvoll sein, Fahrscheinautomaten zu reduzieren oder aufzugeben. Die zu erwartenden erforderlichen Kapazitätssteigerungen können es allerdings ebenso erforderlich machen, das Fahrpersonal vom Kartenverkauf zu entlasten. Allerdings geht nicht beides gleichzeitig. In jedem Fall müssen Reisende auch in Zukunft die Möglichkeit haben Fahrkarten entweder beim Fahrpersonal oder an Automaten zu erwerben. Gerade im ländlichen Raum ist Vollständig auf den Kauf etwa über Onlineangebote zu verweisen birgt die Gefahr, für einige eine unüberwindliche Hürde aufzubauen.

Wir erwarten allerdings, dass Fahrkartenautomaten künftig auch den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen entsprechen. Das bedeutet also neben einer Anforderungsmöglichkeit für eine Sprachausgabe, die auch einem belebten Bahnhof standhält, bis hin zu einer einfachen und kontrastreichen Gestaltung.



### Frage 22:



Wir Freie Demokraten sind der Überzeugung, dass digitale Angebote weiter an Bedeutung gewinnen werden. Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat mit dem Deutschlandticket, welches in der Regel nur digital verfügbar ist, einen zukunftsfähigen Weg eingeschlagen. Eine digitale Fahrkarte bedeutet allerdings nicht, dass ausschließlich App-basierte Lösungen, für die ein mobiles Endgerät notwendig ist, angeboten werden. Damit diejenigen, die heute noch nicht über ein mobiles Endgerät verfügen, nicht ausgeschlossen werden, sollen auch andere digitale Angebote, wie zum Beispiel in Form von Chipkarten (wie auch beim Deutschlandticket) verfügbar sein. Insofern werden auch in Zukunft, wenn auch in abnehmender Zahl, Fahrkartenautomaten und stationäre Verkaufsstellen notwendig sein. Die Digitalisierung des ÖPNV bietet weitere entscheidende Vorteile: Mit der Einführung des digitalen Deutschlandtickets ist es erstmals möglich, in Echtzeit bundesweit Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wann wie viele Menschen auf welchen Strecken unterwegs sind. So können wir passgenaue Angebote für jede Region entwickeln und öffentliche Verkehrsmittel noch einmal deutlich attraktiver machen.

## **DIE LINKE.**

### zu a):

Grundsätzlich möchten wir auf die Erhebung von Fahrtengeldern im Nah- und Regionalverkehr verzichten. Bis dahin begrüßen wir digitale Tickets als zusätzliche Angebote zur schnellen und unkomplizierten Versorgung mit dem Smartphone oder anderen Geräten. Im Sinne einer Attraktivitätssteigerung sollte der Fahrkartenerwerb für jede Person auf dem für sie unkompliziertesten Wege möglich sein. Dazu gehört auch ein flächendeckender Zugang zu personenbedientem Verkauf, der an kleineren Bahnhöfen und Orten ggf. auch über Kooperationen mit Kiosken o.ä. geschehen kann.

### zu b):

Wir möchten nicht den Weg etwa der Schweiz gehen, wo die Fahrkartenautomaten weitgehend abgeschafft werden und zukünftig kein anonymer Fahrkartenkauf ohne Smartphone mehr möglich ist. Der anonyme Kauf von Papierfahrkarten muss möglich bleiben, auch bei Abos wie dem Deutschlandticket. Mittelfristig möchten wir den Fahrscheinerwerb im Nahverkehr überflüssig machen und andere Wege der ÖPNV-Finanzierung nutzen. Das heute für Kontrollen und Vertrieb notwendige Personal kann in der Kundenbetreuung eingesetzt werden.



Letztendlich muss der Bahnbetreiber entscheiden, wie er seine Kunden mit Fahrkarten versorgen möchte. Sicherlich wird auch hier die Digitalisierung ihre Spuren hinterlassen. Durch Deutschland-Ticket ist diese Fragestellung auch eher weniger prioritär.

**Frage 22:**

# Volt

zu a):

Die Einführung des Deutschlandtickets zeigt die Notwendigkeit stationären Fahrkartenverkaufs und -beratung. Volt setzt sich für inklusiven, barrierefreien und bürgernahen Zugang zu Dienstleistungen ein. Es gilt, die Erfahrungen aus der aktuellen Einführung zu verfolgen und mit Blick auf die Zukunft zu bewerten.

zu b):

Wir fordern, dass alle Prozesse und Vorgänge konsequent im Sinne der Teilhabe aller Bürger\*innen gedacht und aufgesetzt werden. Prozessgetriebene, statt anwenderorientierte Prozesse stoßen bei Bürger\*innen, Gewerbetreibende und Unternehmen auf Unverständnis.

Ein digitaler Erwerb von Tickets sollte regional übergreifend leicht möglich sein. Erste Erfahrungen der Einführung des Deutschlandtickets zeigen, dass ein Ticketerwerb auch ohne Smartphone möglich bleiben muss. Besonders die Nachfrage nach Chipkarten zeigt, dass App-bezogene Fahrkarten nicht ausreichend sind.



**Frage 23:**

*Andere Bundesländer wie Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Niedersachsen haben, teils flächendeckend, für die Nahverkehrszüge ein einheitliches Design entwickelt.*

**Wie sehen Sie die Variante, die S-Bahnen, RE- und RB-Nahverkehrszüge in einem den Landesfarben weiß und rot, ggf. mit dem blau aus dem Hessenslöwen eine Art „Hessen-Takt-Liniennetz“ örtlich sichtbar einzuführen?**



Aus unserer Sicht hat die Finanzierung eines verlässlichen, pünktlichen, regelmäßigen und flächendeckenden Nahverkehrs oberste Priorität. Dazu zählen für uns u.a. der Ausbau und die Reaktivierung des Schienennetzes, die Schaffung einer regelmäßigen Taktung, der Ausbau multimodaler Bahn und Bushaltestellen sowie die Digitalisierung des Bahnverkehrs und des Fahrkartensystems. Wenn diese Herausforderungen gemeistert sind, stehen wir der Idee eines einheitlichen Designs für Nahverkehrszüge grundsätzlich offen gegenüber.

**Frage 23:**



Ein attraktiver Fuhrpark aus modernen Fahrzeugen bildet das Rückgrat des schienengebundenen Regionalverkehrs. Wir setzen uns aus diesem Grund für eine konstante Weiterentwicklung der eingesetzten Fahrzeuge sowie eine am Bedarf orientierten Neubeschaffung ein. Neue Züge müssen modernsten technischen Standards genügen und Neuentwicklungen berücksichtigen, auch im Design. So kann eine einheitliche Gestaltung und farbliche Absetzung im Außenbereich zum Beispiel von Türen, Mehrzweckabteilen und den ersten Klassen zur Barrierefreiheit beitragen und den Einstiegsprozess beschleunigen.



Wir erachten die Einheitlichkeit eines Designs für ein nachrangiges Thema. Entscheidend sind Qualität und Sicherheit der Fahrzeuge, saubere und bequeme Fahrgastbereiche, Barrierefreiheit und ein funktionierendes technisches Angebot bis hin zu aktuellen Fahrgastinformationen mit Echtzeitdaten.



Die Variante, ein flächendeckendes Design, etwa in weiß und rot mit dem blauen Hessenlöwen, sehen wir sehr positiv. Die Sichtbarkeit des ÖPNV an sich würde dadurch gestärkt.

## **DIE LINKE.**

Eine Umfärbung rein aus Marketinggesichtspunkten halten wir für eher unnötig, z.B. wenn es nur um eine Umfärbung des bisherigen Angebots geht, damit der Verkehrsminister sich ein neues Produkt zuschreiben kann.

Entscheidend ist, ob ein neues Design die entsprechenden Bahnen für die Fahrgäste attraktiver und die Nutzung unkomplizierter macht. Bereits heute ist etwa am Frankfurter Hauptbahnhof ein buntes Durcheinander von diversen Privatbahnen und z.B. dem rheinlandpfälzischen Einheitsdesign zu finden. Hier wieder vermehrt eine funktionale Erkennbarkeit herzustellen (z.B. "rot" Nahverkehrsticket gültig - ggü. "weiß" Fernverkehr), könnte sinnvoll sein.



**Frage 23:**



Hat aus unserer Sicht keine Priorität, auch muss hierbei unbedingt die Kostenseite betrachtet werden.

## Volt

Volt sieht Schienennetze als eine Säule der notwendigen Verkehrswende für klimaneutrales Reisen und europäische Vernetzung. Mit Blick auf die Klimaziele in Europa, Deutschland, Hessen und Kommunen sehen wir ein einheitliches lokales Design nicht als notwendig. Vielmehr sollte mit Blick auf die Einsparung von Inlandsflügen und einer klimaneutralen Verkehrswende - wenn als nötig angesehen - ein europäisches Design gewählt werden, um den überregionalen Transport zu verdeutlichen. Das Design der hessischen Züge ist in der Tat nicht notwendig. Eine für alle zugängliche, sichere, nachhaltige und bezahlbare Verkehrswende scheitert nicht am Design!



**Frage 24:**

*Aktuell ist der ÖPNV in der Liniennetzstruktur teils sehr unterschiedlich strukturiert, gerade auch im Vergleich der drei Verkehrsverbünde sehr abweichend als Liniennummerierung und Fahrplandatenwerk dargestellt.*

**Wie stehen Sie zu dem Gedanken, zunächst den Schienenpersonennahverkehr eine eigene Erkennbarkeit „Hessen-Takt“ mit einheitlicher Liniennummerierung und einheitlicher, gut nachvollziehbarer Darstellung von Fahrplandaten, für den Fahrgast in den nächsten 3-5 Jahren aufzubauen und dauerhaft einzuführen?**



Als CDU Hessen setzen wir uns für einen verlässlichen, pünktlichen, regelmäßigen und flächendeckend verfügbaren ÖPNV ein. Die Kapitulation der Bundesregierung bei der Einführung des Deutschlandtaktes und die Verschiebung der Umsetzung auf 2070(!) ist nicht akzeptabel.

Wir erwarten weiterhin vom Bund die Grundlagen für die Implementierung des Hessen-Taktes als Vorreiter des Deutschland-Taktes. Grundlage dafür ist, dass die Bundesregierung ihrer Finanzierungsverantwortung nachkommt und auskömmliche Mittel für die Regionalisierung des Nahverkehrs bereitstellt.

Es ist im Sinne der Verständlichkeit sicher sinnvoll, Verbindungen dieses Taktes nachvollziehbar und einheitlich zu nummerieren. Wenn die Voraussetzungen erfüllt sind und der Hessen-Takt umfassend umgesetzt werden kann, werden wir daher mit den zuständigen Kommunen, Verkehrsträgern und Verbänden in Kontakt treten und über eine mögliche Ausgestaltung einer einheitlichen Liniennummerierung sprechen.

**Frage 24:**



Ein für den Verbund übergreifender einheitlicher Ansatz für die Kennzeichnung und das Design von Bussen und Bahnen halten wir grundsätzlich sinnvoll, um das Fahrerlebnis übersichtlicher zu gestalten. Dafür bedarf es einer engeren Abstimmung der Verkehrsverbünde.



Vieles spricht für Vereinheitlichungen bei der Gestaltung von Fahrgastinformationen. Das Erkennen eines neuen Fahrplanformates bedarf – je nach Ausführung – schon eines bemerkenswerten Aufwandes. Allerdings ist es kaum sinnvoll, etwa dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar aufzugeben, in seinem Verbundgebiet ein Design zu verwenden, beim Überqueren der Landesgrenze jedoch auf ein „Hessenformat“ zu wechseln. Mit der erfolgreichen Einführung des Deutschlandtickets besteht die große Chance, die „Kleinstaaterei“ im ÖPNV zu überwinden. Das Augenmerk sollte vor allem darin liegen, an den bisherigen „Außengrenzen“ Brücken zu bauen, statt den Fokus auf die einheitliche Gestaltung zu legen.



Im Sinne der Einfachheit, einer schlanken Verwaltung und dem Abbau von regionalen Besonderheiten halten wir die Idee eines eigenen, erkennbaren "Hessen-Takts" mit einheitlicher Liniennummerierung und gut nachvollziehbarer Darstellung von Fahrplandaten für positiv.

## **DIE LINKE.**

Attraktivität und Einfachheit ist auch hier das A und O. Hier wäre eine einheitliche Benennung und sinnvolle Differenzierung der Züge hilfreich. Dabei könnten auch verschiedene Bedienkonzepte zwischen RB und RE weiter ausdifferenziert werden, wie früher mit dem Stadexpress.

Hier ließe sich z.B. auch noch mit merkbaren Zusatznamen für die Linien arbeiten, wie das bspw. in Teilen Westfalens geschieht. Zum Beispiel "RE 30 - Der schnelle Kasseler" gegenüber "RE 99 - Der Nordhessen-Anschluss" oder ähnliches. Umwandlungen von Regionalbahnen in "S-Bahnen", z.B. in Rhein-Neckar, mit entsprechendem Marketing und vor allem einem merkbaren Takt, dass die Attraktivität steigt.





**Frage 24:**



Die Fahrgastinformationen sind für die Akzeptanz unabdingbar, daher unterstützen wir die Strategie zum „Hessen-Takt“.

## Volt

Volt sieht den Schienenverkehr als ein gesamteuropäisches Projekt. Mit Blick auf CO<sub>2</sub>-Einsparungen und Dekarbonisierung des Individualverkehrs sollten für alle Bürger\*innen klare Netzplanung und Mobilität im Fokus stehen. Hierbei sind die reaktivierten Nachtzuglinien ein erster Schritt. Deutschlandtakt und Deutschlandticket sind ähnlichen Best Practices aus Österreich (Klimaticket) oder Luxemburg (kostenfreier ÖPNV) gegenüberzustellen. Eine hessische Lösung, welche regional an den hessischen Landesgrenzen endet, sehen wir in diesem Zusammenhang als ziello. Liniennummerierungen sollten daher auch nicht an Landesgrenzen enden, sondern im Gesamtkonzept ähnlich der europäischen Autobahnummerierung gedacht werden und auch länderübergreifende Regionalstrecken einbeziehen. Als erster Schritt kann eine Trennung von Nah- und Fernverkehr die ÖPNV-Nutzung durch das Deutschlandticket fördern und die Reiseplanung vereinfachen. Mit Blick auf bestehende Linienpläne und den Zeithorizont der Vergabe, sehen wir eine Umsetzung in der kommenden Legislaturperiode kritisch. Wir setzen uns daher für ein gesamteuropäisches Mobilitätskonzept mit leicht verständlicher Taktung und Liniennummerierung ein.



**Frage 25:**

**Wie sehen Sie Idee, einen „Grundtakt“ von 30 Minuten einzuführen und zwar für alle Regionalbahnen (RB) auf den eingleisigen Nebenstrecken und auf den zweigleisigen Strecken für die RB, insbesondere welche bei letztgenannten an allen Unterwegsstationen halten?**



Als CDU Hessen setzen wir uns für einen leistungsfähigen ÖPNV überall in Hessen ein. Bus- und Bahnverbindungen müssen verlässlich, pünktlich, regelmäßig und flächendeckend verfügbar sein.

Wir erwarten vom Bund die Grundlagen für die Implementierung des Hessen-Taktes als Vorreiter des Deutschland-Taktes. Dazu gehört, dass wir insbesondere im ländlichen Raum die Regelmäßigkeit des ÖPNV deutlich verbessern wollen. Dafür streben wir mindestens einen 30-Minuten-Takt an. Wir erwarten vom Bund, dass er seiner Finanzierungsverantwortung nachkommt und auskömmliche Mittel für die Regionalisierung des Nahverkehrs bereitstellt, um diese Ziele erreichen zu können.

**Frage 25:**



**Fortsetzung**

Wir brauchen ergänzend smarte Lösungen für einen individuellen ÖPNV, der sich an der realen Nachfrage vor Ort orientiert. Wir wollen Kommunen deswegen bei der Einführung von digitalen Mobilitätslösungen, wie z.B. OnDemand-Lösungen, unterstützen. Erfolgreiche Beispiele gibt es dafür in Hessen zuhauf.



Wir halten eine Taktverdichtung gerade im ländlichen Raum für sinnvoll und notwendig, um das öffentliche Alternativangebot gegenüber dem dort vorherrschenden Auto attraktiver zu machen. Wir streben daher einen Hessentakt unter den gegebenen Rahmenbedingungen an, der sich dann auch am Deutschlandtakt orientiert. Positiv ist etwa, dass der NVV neben dem Stundentakt „jedes Dorf jede Stunde“ zukünftig auch einen Halbstundentakt zwischen den Mittelstädten einführen möchte.



Nach der SPD Hessen sollen alle Mittelzentren untereinander in einem Hessen-Takt mit einem 30-Minuten-Takt erreichbar sein.



Ideen dürfen nie unabhängig von den begrenzten Möglichkeiten der Finanzierung gesehen werden. Auch hier wäre unter Einbeziehung eventueller Infrastrukturanpassungen ein Nutzenüberschuss erforderlich, was ein hinreichendes Nutzerpotenzial voraussetzt. Im Übrigen ist der Bus auch kein schlechtes Verkehrsmittel im ÖPNV, kann die Ortslagen erschließen und ist oftmals kostengünstiger.

## **DIE LINKE.**

Ein Takt von 30 Minuten ist auf Schienenstrecken das Minimum für einen attraktiven Takt. Wo dem heutige Gegebenheiten entgegenstehen (z.B. fehlende Begegnungsstellen/-abschnitte auf eingleisigen Strecken oder Überholstellen für schnellere Züge), sollten bauliche Nachbesserungen geschehen.

**Frage 25:**



Der Grundtakt bietet in Verbindung mit einer guten Fahrgastinformation Potential für die optimale Mobilität der BürgerInnen in Hessen. Daher unterstützen wir dieses Vorhaben, da wir glauben, dass die Verlässlichkeit sich auch unter klimapolitischen Aspekten für Hessen auszahlen wird.

## Volt

Eine generelle Grundtaktung von Bahnlinien führt zu einer Vereinfachung der Reiseplanung, so dass jede\*r Bürger\*in einen leicht verständlichen Zugriff auf den öffentlichen Verkehr hat. Evidenzbasiert erscheint uns die Forderung eines hessischen Grundtakts als schwierig zu lösen in der kommenden Legislaturperiode. Ein regionaler Grundtakt muss abgestimmt mit lokalen, nationalen und europäischen Fahrplänen sein, so dass hierfür ein Gesamtkonzept nötig ist, um unnötigen Wartezeiten und Frust keinen Raum zu geben. Die Fahrgastentwicklung ist mit einzubeziehen, um eine effiziente und ressourcenschonende Verkehrsplanung unter Einbezug des ländlichen Raums zu schaffen. Eine Ausweitung der Anbindung des ländlichen Raums gilt es im Besonderen zu betrachten und das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen hierbei in Anspruch zu nehmen. Die Koordinierung liegt in der Verantwortung des Verkehrsministeriums.



**Frage 26:**

**Welche politischen Zielsetzungen haben Sie, in welcher Häufigkeit, in welchem Takt die 421 Kommunen Hessens entsprechend ihrer Einwohnerzahl und Struktur an den ÖPNV angeschlossen sein sollen/müssen?**



Wie in Antwort auf Frage 25 dargelegt, setzen wir als CDU Hessen uns für einen leistungsfähigen ÖPNV und verlässliche, pünktliche, regelmäßige und flächendeckende Bus- und Bahnverbindungen überall in Hessen ein und streben dafür beim ÖPNV mindestens einen 30-Minuten-Takt an, der nach Möglichkeit für alle Kommunen Hessens gelten soll, die an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind.

Um auch kleinere hessische Kommunen, die aufgrund ihrer Größe über keine gute Anbindung an den ÖPNV verfügen, besser anzubinden, wollen wir Kommunen bei der Einführung von digitalen Mobilitätslösungen unterstützen. Dazu gehören zum Beispiel On-Demand-Projekte und Bürgerbusse, aber auch die Einrichtung von Anruf-Sammeltaxis (AST).

**Frage 26:**



**Fortsetzung**

Um vor allem nicht ganz so stark frequentierte Strecken wirtschaftlich attraktiver zu machen, wollen wir die Zahl autonom fahrender Verkehrsmittel in Hessen deutlich steigern. Neben dem bisherigen Fokus auf autonome Fahrzeuge im Straßenverkehr wollen wir uns auch für autonome Pilotprojekte im Schienenverkehr einsetzen und dafür geeignete Teststrecken in Hessen ausweisen.



Die Festlegung einer einheitlich fixen Zahl halten wir nicht für zielführend. In Hessen existieren sehr unterschiedlich besiedelte Regionen, die verschiedene Anforderungen an die Vernetzung und Verdichtung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit sich bringen (Extrembeispiel: es kann nicht für jeden Einsiedlerhof ein Halbstundentakt eingerichtet werden). Es ist also zielführender, regionale Verkehrsströme zu erfassen und Angebote an diesen Bedarf anzupassen. Das macht beispielsweise der NVV, indem er nun zu seinem Stundentakt auf stärkerer nachgefragten Verbindungsrouten nun auch einen Halbstundentakt für Mittelstädte einbauen möchte.



Die Verkehrsverbünde sollen bei einem Mobilitätswunsch innerhalb der nächsten 60 Minuten ein öffentliches Angebot in das nächste Mittelzentrum anbieten. Alle Mittelzentren sollen untereinander in einem Hessen-Takt mit einem 30-Minuten-Takt erreichbar sein.



Wünschenswert ist eine möglichst hohe Häufigkeit, allerdings wird es in den kommenden Jahren auch im Rahmen der Haushaltslage und anderer gesellschaftlicher Bedürfnisse darauf ankommen, was an zusätzlichem Angebot finanzierbar ist und was nicht.



Frage 26:

## DIE LINKE.

Jeder Ort sollte mindestens von 5-23 Uhr im 30-Minuten-Takt erreicht werden, mit einem möglichst umsteigefreien Verbindung zum nächsten Bahnhof und Mittelzentrum und max. 1 Umstieg ins Oberzentrum. Zur Hauptverkehrszeit und ab Kleinstädten sollte mindestens ein 15-Minuten-Takt gewährleistet sein, denn das ermöglicht dann einen flexiblen Gebrauch ohne Fahrplan.

Das Angebot muss dem gewollten Fahrgastaufkommen entsprechen, nicht dem heutigen Ist-Zustand.



Der Anschluss der 421 Kommunen Hessens wird unterschiedlich je nach regionalen Vorkommnissen und Erforderlichkeiten gelingen. Wir unterstützen als Freie Wähler den ÖPNV-Anschluss-Willen und wollen auch weiterhin unseren Beitrag leisten.

## Volt

Pragmatisch und evidenzbasiert liegt Volt Hessen zum jetzigen Zeitpunkt keine Datengrundlage zu den 421 Kommunen vor. Die Einführung des Deutschlandtickets und die anstehende Verkehrswende mit einer Förderung des Umstiegs von Individualverkehr auf ÖPNV wird zu Veränderungen im Fahrgastaufkommen führen, so dass diese für die Betrachtung von Taktungen herangezogen werden sollen und zukünftige Anpassungen von Linienplänen auch die Nutzungsmöglichkeiten des Deutschlandtickets im Besonderen hervorhebt. Eine Verkehrswende auch im ländlichen Raum / Stadt-Land-Verkehrsaufkommen kann nur mit möglichst verlässlichen und barriere-/frustfreien ÖPNV-Verbindungen im Alltag gelingen. Das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen und seine Wissensdatenbank ist hierbei einzubeziehen. Die Koordinierung liegt in der Verantwortung des Verkehrsministeriums.

	<p>Demokratie, Parlamentarismus, freie und geheime Wahlen, dies ist das oberste Gut unserer Gesellschaft. Dies gilt es zu bewahren.</p> <p><b>Am 08.10.2023 – Landtagswahl in Hessen</b></p> <p><b>Wählen gehen !</b></p> <p>Wir geben keine Wahlempfehlung ab, bieten hier zu unserem Themenspektrum nur eine parteiunabhängige Gesamtübersicht.</p> <p> Fahrgastverband <b>PRO BAHN</b> Landesverband Hessen e.V.</p>
---	--

**Frage 27:**

*In sehr ländlichen Strukturen, Stadt-, Orts- und Gemeindeteilen, ja einzelnen Weilern, hier lässt sich nach aktueller Lesart kein ÖPNV-Angebot mit dem Bus abbilden.*

**Welche Möglichkeiten sehen Sie, dass die dortigen Einwohnerinnen und Einwohner auf das Auto verzichten können und welche Mobilitätsangebote sollen für diese in diesen strukturschwachen Gegenden Hessens angeboten werden können?**



Der ländliche Raum in Hessen umfasst ca. 80 Prozent der hessischen Landesfläche und damit rund 2.000 Dörfer und 370 kleinere Städte und Gemeinden. Insgesamt lebt mehr als die Hälfte der hessischen Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum. Deshalb ist es uns wichtig, gleichwertige Lebensbedingungen in allen Regionen Hessens zu schaffen und den ländlichen Raum besser anzubinden.

Als CDU Hessen setzen wir uns dafür ein, dass besonders in den ländlichen Regionen nachfrageorientierte, moderne und innovative Konzepte entstehen, um den Menschen auch dort, wo der ÖPNV wirtschaftlich nicht abbildbar ist, eine Alternative zum Auto anzubieten. Aus unserer Sicht braucht es smarte Lösungen für einen individuellen ÖPNV, der sich an der realen Nachfrage vor Ort orientiert. Wir wollen Kommunen daher bei der Einführung von digitalen Mobilitätslösungen, wie z.B. On-Demand-Projekten und Bürgerbussen, aber auch bei der Einrichtung von Anruf-Sammeltaxis (AST) unterstützen, um die „letzte Meile“ zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Bushaltestelle auch mit dem ÖPNV zurücklegen zu können.

Wir wollen, dass Hessen nicht nur – wie schon heute – Heimat der größten On-Demand-Flotte im deutschen ÖPNV ist, sondern darüber hinaus auch die größte Zahl autonom fahrender Verkehrsmittel besitzt. Neben dem bisherigen Fokus auf autonome Fahrzeuge im Straßenverkehr wollen wir uns auch für autonome Pilotprojekte im Schienenverkehr einsetzen und dafür geeignete Teststrecken in Hessen ausweisen. Damit wollen wir die Nutzung nicht ganz so stark frequentierter Strecken auch wirtschaftlich attraktiver machen.



Wir wollen gute Lebensverhältnisse sowohl auf dem Land, als auch in der Stadt. Ein Stadt-Land-Gefälle der öffentlichen Verkehrsangebote wird per se jedoch nicht zu vermeiden sein, da städtische Räume ganz andere Anforderungen (Massentransport auf engem Raum) und wirtschaftliche Voraussetzungen mitbringen. Unser Ziel liegt aber darin, den ländlichen Raum auf diesem Kontinuum nie zu vergessen und stetig zu unterstützen, sowohl was die (Verkehrs-)Infrastruktur angeht, als auch mit Blick auf Angebote der öffentlichen Daseinsvorsorge, wie bspw. Supermärkte oder ärztliche Versorgungsmöglichkeiten. In sehr dünn besiedelten Regionen bietet es sich– neben der Grundversorgung „jedes Dorf, jede Stunde“ – an, die Lücken im Netz durch Ruftaxis-/busse, Fahrgemeinschaften oder On-Demand-Services zu schließen.

**Frage 27:**



In ländlichen Strukturen trägt der private PKW zur Versorgungssicherheit mit Mobilität bei. Damit dieser ersetzt werden kann muss ein alternatives Angebot des ÖPNV geschaffen werden. Dieses muss nicht zwingend in einer Buslinie bestehen. Es gibt gute Beispiele für Carsharingangebote, Shuttle- und Rufbusse, kommunale Fahrdienste oder die Einbindung örtlicher Taxiunternehmen in ein On-demand-System. Entscheidend ist: Diese Angebote müssen staatlich abgesichert werden und zuverlässig zur Verfügung stehen.



In ländlichen Regionen, in denen sich ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot mit dem Bus nicht abbilden lässt, braucht es aus Sicht von uns Freien Demokraten bedarfsgerechte On-Demand-Verkehre. Einige ländliche Regionen haben schon sogenannte "Anruf-Sammel-Taxen" (z.B. Waldeck-Frankenberg), die aus Vorbestellung per Telefon zu sehr günstigen Preisen von Bushaltestelle zu Bushaltestelle fahren. Einzelne Kreise (z.B. Offenbach) sind mit Angeboten wie dem App-basierten "kvgOF-Hopper", der individuelle Ziele anfährt und auf einem Algorithmus basiert, schon einen Schritt weiter. Diese Angebote gilt es auszubauen und vor allem in strukturarmen, ländlichen Räumen bis in jeden Ort auszurollen.

## **DIE LINKE.**

In extremer Einzellage, Höfen, Weilern, im Spätverkehr auch in kleineren Dörfern ist ein Linientaxi- oder On-Demand-Verkehr eine Alternative. Auch dieser sollte aber attraktiv in der Reisezeit und im Angebotstakt und möglichst kurzfristig - wenn überhaupt - im Voraus zu bestellen sein. Dabei muss die Barrierefreiheit gewährleistet sein, nicht nur gegenüber Menschen mit Beeinträchtigungen, sondern auch gegenüber Kleinkindern und Säuglingen, Kinderwagen, Gepäck oder größere Einkäufe.

In der Gestaltung sollten diese Angebote niedrigschwellig sein und attraktiv gegenüber allen Nutzer\*innen-Gruppen. Angebote wie "Bürgerbusse", die von ehrenamtlichem Engagement abhängen sind keine Lösung und sprechen als "Mobilitäts-Almosen" nur Menschen an, die wirklich keine Alternative haben.



Anruf-Sammel-Taxi (AST), Anruf-Linien-Taxi (ALT) sowie Park & Ride inkl. geeigneter Fahrrad-Infrastruktur und auch Car-Sharing halten wir für Möglichkeiten, auch in sehr ländlichen Gebieten eine ÖPNV-Angebot abzubilden.

**Frage 27:**

# Volt

Pragmatisch und evidenzbasiert liegt Volt Hessen für eine Beantwortung keine Datengrundlage zum jetzigen Zeitpunkt vor. Es gilt hierbei die Entwicklungen des Schienennetzes, des Fahrgastaufkommens und der Verkehrsplanung im Sinne einer Förderung des ÖPNVs ein besonderes Augenmerk zu geben. In diese Planung spielen sowohl Angebot und Nachfrage als auch die Betrachtung CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebssysteme ein. Das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen und seine Wissensdatenbank zu hessischen Mobilitätskonzepten ist hierbei einzubeziehen. Die Koordinierung liegt in der Verantwortung des Verkehrsministeriums.



**Frage 28:**

*Der Lokalbusverkehr in Hessen stellt ein großes Problem dar, weil er als Aufgabe der Landkreise und Städte ab 50.000 Einwohnern in Verantwortung ist bzw. durch gegründete Zweckverbände und Gesellschaften recht unterschiedlich wahrgenommen wird.*

- a) **Wie werten Sie die Tatsache, dass in Kommunen mit ähnlicher Struktur/Einwohnerzahl, in Hessen völlig unterschiedliche/abweichende Nahverkehrsangebote im Lokalbusverkehr gegeben sind, was davon abhängt, wie umfangreich der jeweilige Landkreis diese Aufgabe finanziell und strukturell ausstattet?**
- b) **Wie wollen Sie in der neuen Landtagswahlperiode dieser massiven Benachteiligung der Lebensverhältnisse in Hessen begegnen?**



Als CDU Hessen stehen wir für einen leistungsfähigen ÖPNV überall in Hessen. Bus- und Bahnverbindungen müssen verlässlich, pünktlich, regelmäßig und flächendeckend verfügbar sein. Daran wollen wir weiterhin arbeiten. Trotz der unterschiedlichen Ausgestaltung vor Ort, sind wir weiterhin der Ansicht, dass die Erstellung und Planung der Busstrecken sowie der Fahrpläne insbesondere lokale Kenntnisse voraussetzen, die in erster Linie bei den Kommunen vorhanden sind.

Aus diesem Grund sehen wir die Verantwortung für den Lokalbusverkehr bei den Kommunen in guten Händen. Darüber hinaus wird auf die Antworten zu Frage 26 und 27 verwiesen.



**Frage 28:**



zu a):

Wir treten dafür ein, dass die Anteile der Finanzierung für lokalen Verkehr kontinuierlich erhöht werden, wie wir auch in unserem Antrag zum 25-jährigen Bestehen der hessischen Verkehrsverbände zum Ausdruck gebracht haben. Mit der jüngsten Finanzierungsvereinbarung steht den Verbänden für die kommenden zwei Jahre eine Rekordsumme in Höhe von 2,77 Mrd. EUR zur Verfügung (2023: 1,336 Mrd. EUR; 2024: 1,439 Mrd. EUR). Ansonsten spiegelt sich in der unterschiedlichen Förderung lokaler Verkehrsangebote auch eine unterschiedliche Prioritätensetzung der Kommunen.

zu b):

Wir arbeiten kontinuierlich daran, gleichwertige Lebensverhältnisse zwischen ländlichen und urbanen Regionen herzustellen – beispielsweise durch unseren Aktionsplan „Starkes Land – Gutes Leben“. In der letzten Wahlperiode haben wir zudem die Verfassung geändert und das Ziel der gleichwertigen Lebensverhältnisse explizit aufgenommen, was von der Bevölkerung auch bestätigt worden ist.



Die Herstellung von Nahverkehrsplänen ist eine originäre Aufgabe der Kommunen und bewegt sich im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltungshoheit. Zutreffend ist, dass gerade finanzschwache Kommunen hier häufig zum Sparen gezwungen sind. Es scheint sinnvoll, die Bestrebungen im benachbarten Rheinland-Pfalz genau anzuschauen, in dem Mobilität nicht mehr lediglich eine freiwillige Leistung darstellt, sondern in die kommunalen Pflichtaufgaben hineinwächst. Damit ist auch die Frage zu stellen, welche Mittel das Land hier zukünftig bereitstellen muss, welches für die auskömmliche Finanzierung der Kommunen zu sorgen hat.



Wir Freie Demokraten streben einen leistungsfähigen ÖPNV in ganz Hessen an. Die Anforderungen an den ÖPNV sind aber in verschiedenen Kommunen mitunter völlig unterschiedlich. Insofern halten wir die dezentrale Organisationsstruktur für richtig. Damit die Kommunen ihre Aufgaben hinreichend wahrnehmen können, müssen sie vom Land ausreichend gut finanziert werden, was in Hessen leider nicht der Fall ist.



**Frage 28:**

# **DIE LINKE.**

zu a):

Die Qualität des örtlichen Busverkehrs ist abhängig von der Qualität, die der Aufgabenträger auf Landkreisebene bzw. die Sonderstatus-/kreisfreie Stadt anbietet und in kreisangehörigen Gemeinden insbesondere davon, wie viel "freiwilligen" ÖPNV sich die Kommune zusätzlich leisten kann und will. An solche freiwilligen Stadtbusse und ähnliche Angebote gibt es keine Qualitätsanforderungen. Teilweise sind sie als Senioren-Angebot oder als Einkaufsbus konzipiert und werden nicht als Teil des ÖPNV-Netztes betrachtet. Und wenn den in Hessen strukturell unterfinanzierten Kommunen Geld fehlt, muss es bei solchen freiwilligen Leistungen gekürzt werden. Hessen braucht landesweite Qualitätsstandards, die auch den ÖPNV-Anschluss vor der Haustür betreffen. Dafür sind örtliche Buslinien sehr wichtig.

zu b):

Der die Wohnorte erschließende Lokabusverkehr ist als Anbindung der "letzten Meile" elementar wichtig für das Angebot mit Bus und Bahn in Gänze. Er muss kommunale Pflichtaufgabe sein, an die das Land Qualitätsstandards ansetzt (Bedienzeit, Takt, Haltestellendichte, Umsteigezeiten), aber im Gegenzug auch die Finanzierung sicherstellt.



zu a):

Hessen und seine Landkreise / Regionen sind zu unterschiedlich, als dass es eine Lösung für alle geben kann. Es braucht maßgeschneiderte Lösungen für die Landkreise / Regionen. Die Angebote müssen so ausgerichtet werden, wie von den Bürgern und Bürgerinnen gebraucht. Dies kann sich im Laufe der Zeit auch ändern, wenn z. B. im Ländlichen Raum große Arbeitgeber entstehen oder sich zurückziehen.

zu b):

Es braucht in Hessen einen neuen Kommunalen Finanzausgleich, der die Landkreise, Städte, Gemeinden so ausstattet, dass zumindest die Pflichtaufgaben finanziert sind. So können vor Ort passende Projekte angeschoben werden, die über das Land dann ergänzt getragen werden können.

# **Volt**

zu a):

Das Land Hessen sollte im Sinne einer Klimawende die Fördermöglichkeiten seitens Bund und EU für kommunale Planungen genau betrachten und anhand von Best Practice-Analysen auch vermittelnd Konzepte über das Fachzentrum nachhaltige Mobilitätsplanung des Landes Hessens an die lokalen Entscheidungsgremien weitergeben, so dass pragmatische Lösungen gefunden werden können. Volt setzt sich hierbei besonders für eine Best practice-orientierte Umsetzung ein, um Synergieeffekte zu schaffen. Besonders die Erarbeitung von Ausschreibungsanforderungen kann hierbei ein Lösungsansatz für die Angleichung des Nahverkehrsangebots und der Anforderungen sein. Die Koordinierung liegt in der Verantwortung des Verkehrsministeriums.

**Frage 28:**

**Volt** Fortsetzung

zu b):

Die Erarbeitung von Best Practices für zukünftige Ausschreibungen sollte in der kommenden Legislaturperiode vorangetrieben werden um eine Angleichung des Nahverkehrsangebots zu fördern. Das Fachzentrum nachhaltige Mobilitätsplanung des Landes Hessens ist hierbei für Unterstützung der Landkreise und Kommunen gegründet worden. In der nächsten Legislaturperiode sollte ein Augenmerk auf die Wissensplattform, Umsetzungserfolge und die Ausstattung mit Blick auf die Rolle in der Hessenstrategie Mobilität 2035 genommen werden.



**Frage 29:**

*Durch die Übertragung des Lokalbusverkehrs an die Landkreise und Städte ab 50.000 Einwohnern enden viele Buslinien an den Gebietsgrenzen, insbesondere Landkreisgrenzen. Mitten in kleinen Orten an den Kreisgrenzen enden Buslinien. Abschnittsweise Leerfahrten entstehen dadurch häufig. Orte eines anderen Landkreises kommen nicht in die naheliegende größere Stadt. Beispiele gibt es zu Hauf insbesondere im Bereich Mittelhessen, Osthessen, Rhein/Main und Südhessen.*

**Wie werten Sie dieses Problem des Endens von Buslinien an Landkreisgrenzen, welches wohl kommunal allein nicht zu lösen ist und welche Möglichkeiten sehen Sie, um diese Kreisbarrieren als Land zu lösen?**



Als CDU Hessen setzen wir uns ein für ein gutes Netz an Busverbindungen, um Kommunen, die über keinen Bahnanschluss verfügen gut anzubinden und den innerstädtischen ÖPNV-Verkehr weiter auszubauen.

Die Zuständigkeit für den lokalen Busverkehr in Hessen liegt bei den Kommunen. An vielen Stellen funktioniert der Lokalbusverkehr erfolgreich und problemlos über Kreisgrenzen hinweg. Gleichzeitig erkennen wir, dass es an einigen Stellen Verbesserungspotenziale gibt. Um den Ausbau von Buslinien auch über die Landkreisgrenzen hinweg zu erhöhen und besser auszubauen, wollen wir daher den Austausch mit den Kommunalen Spitzenverbänden und den Verkehrsunternehmen intensivieren. Gemeinsam wollen wir einen Arbeitskreis bilden, der das bestehende Netz sowie notwendige, bisher fehlende Verbindungen analysiert und Lösungen zur praktischen Umsetzung erarbeitet.

**Frage 29:**



Grundsätzlich ist es die Aufgabe der Aufgabenträger, Nahverkehrspläne aufzustellen. Wir plädieren daher dafür, hierfür die Abstimmungen zwischen den lokalen Verkehrsgesellschaften und Verbänden zu intensivieren.



Kreisüberschreitende Verkehre werden in Hessen durch die hier tätigen Verbände gut ermöglicht. Taktverdichtungen oder Verstärkungen sind damit möglich. Problematischer stellt sich die Lage an den Landesgrenzen dar. Die Konzessionserteilung über eine Landesgrenze hinweg stellt rechtlich ein besonderes Problem dar. Die SPD fordert aus diesem Grund verstärkt das Mittel der Staatsverträge einzusetzen, um hier schnellere und den Bedürfnissen angepasste Lösungen finden zu können.

Insgesamt wird hier durch die Einführung des Deutschlandtickets, welches die Tarifgrenzen im Nahverkehr weitestgehend überwindet, auch ein Ansteigen der Nachfrage zu erwarten sein. Dem muss das Angebot Rechnung tragen.



Die beschriebenen Probleme von endenden Buslinien an Kreisgrenzen müssen aus unserer Sicht im Einzelfall pragmatisch angegangen werden. Auch hier wären die jeweiligen Aufgabenträger gefordert.

## **DIE LINKE.**

Die Struktur der Landkreise als Aufgabenträger und insbesondere im ländlichen Raum der Fokus auf den Schulverkehr bedingt diese teils absurden Linienführungen. Aus jedem Ort sollten die nächstgrößeren Orte in alle Richtungen möglichst umsteigefrei bedient werden. Dazu müssen ggf. Erschließungsstudien gemacht werden, die Erreichbarkeitsdefizite offenlegen - wenn z.B. die Fahrzeit in einen Nachbarort mit dem ÖPNV um ein Vielfaches länger ist als mit dem Pkw.

Das Land - in der heutigen Struktur ggf. über die Verbände - sollte außerdem grundsätzlich mehr Regionalverkehr bestellen, der über Kreisgrenzen hinweg Mittelzentren schnell verbindet, aber mit langsameren Linien auch kleinere Orte attraktiv erschließt.

**Frage 29:**



Aus Nutzersicht sollten Buslinien unbedingt über Kreisgrenzen hinweg geplant werden, dadurch wird aber die Abrechnung zwischen den Kreisen ist sicherlich ein wichtiges Thema.

## Volt

Föderalismus bedeutet nicht, dass der Austausch in den Regionen nicht stattfinden soll. Volt Hessen möchte sich für den Dialog zwischen Entscheidungsträgern einsetzen und hierbei durch Best Practice Erfahrungen und Sammlungen stets den Dialog fördern. Kommunal setzt sich bspw. Volt im Rhein-Main-Gebiet mit Ihren Dezernaten für einen aktiven Austausch in den Fachbereichen überregional ein. Die Diskussion über gebietsübergreifende Buslinien sollte nicht an der Landesgrenze enden, sondern auch länderübergreifend diskutiert werden. Das Fachzentrum nachhaltige Mobilitätsplanung des Landes Hessens sollte hierbei eine moderierende Rolle übernehmen und auf Basis seiner gesammelten Mobilitätskonzepte agieren. Die Koordinierung liegt in der Verantwortung des Verkehrsministeriums.



**Frage 30:**

*Der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen kommt in den 421 Kommunen Hessens sehr unterschiedlich voran, obwohl die Kommunen mit weitreichender Finanzierung durch das Land, diese hätten aufgrund ihrer Verantwortung, diese bereits bis 2022 hätten ausbauen müssen. Der Ausbau könnte bei dem aktuellen Tempo noch zwei bis vier Jahrzehnte dauern.*

**Wie wollen Sie diesem Rückstand bei den barrierefreien Bushaltestellen begegnen?**



Die CDU Hessen setzt sich nicht nur dafür ein, dass im Bahnverkehr mehr Barrierefreiheit, attraktivere Stationen und ein höherer Komfort geschaffen werden, sondern auch im Busverkehr der barrierefreie Umbau und das Erscheinungsbild von Bushaltestellen deutlich verbessert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, unterstützt das Land die Kommunen mit weitreichenden Mitteln, um den Umbau der Bushaltestellen voranzubringen.

Die Verantwortung für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen liegt in der Zuständigkeit der Kommunen vor Ort. Wir freuen uns sehr, dass der Umbau in einigen Kommunen schon gut vorangekommen ist und bedauern gleichzeitig, dass dies noch nicht überall der Fall ist.

**Frage 30:**



Um das Ausbautempo vor Ort zu erhöhen und die Kommunen auf einen ähnlichen Stand zu bringen, wollen wir mit den Kommunalen Spitzenverbänden noch weiter in den Austausch treten, um herauszufinden, wo die Probleme vor Ort liegen und wie das Land die Kommunen hierbei unterstützen kann.



Wir unterstützen die Intensivierung der Förderung und der Beratungsarbeit.



Die Vorgabe des barrierefreien Ausbaus trägt der Realität mobilitätseingeschränkter Menschen Rechnung. Allerdings ist es völlig zutreffend, dass in Hessen ein erhebliches Umsetzungsdefizit besteht. Zum Teil ist dieses Begründet mit den in der Praxis sehr beschränkten Möglichkeiten der Kommunen, den Umbau voran zu treiben. Nicht nur finanziell, sondern auch in Bezug auf Planungskapazitäten besteht hier ein immenser Unterstützungsbedarf. Aufgrund der bisherigen schleppenden Umsetzung wird auch bei maximaler Anstrengung das von der EU vorgegebene Ziel nicht mehr erreicht werden.

Das ist allerdings lediglich ein Grund, hier zu beschleunigen. Im Übrigen steht das Land gegenüber den Kommunen in der Pflicht, das Kriterium „barrierefrei“ klar zu definieren. Zahlreiche Haltestellen, die in der Vergangenheit nach damaligen Maßstäben barrierefrei errichtet wurden, halten dieser Anforderung nach aktuell nicht mehr stand.



Im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung müssen die Probleme der Bushaltestellen vor Ort in Verantwortlichkeit der Kommunen angegangen werden. Es scheitert hier nicht an der Finanzierung, sondern an den handelnden Akteuren vor Ort, dort ist auch der Druck von Verbänden, Initiativen und Privatpersonen richtig aufgehoben.

Frage 30:

## DIE LINKE.

Aufgrund der angespannten kommunalen Finanzsituation werden Bushaltestellen in der Fläche derzeit meistens im Rahmen von sowieso anstehenden Straßensanierungen barrierefrei umgebaut. Bis dahin wird exzessiv von der Möglichkeit von "Ausnahmen mit Begründung" Gebrauch gemacht. (z.B. "wenig Fahrgastaufkommen"). Mit einem solchen Vorgehen wird eine Frist zur Farce, besonders wenn sie bereits gerissen ist.

Das Land muss die Kommunen und Kreise hier ggf. finanziell unterstützen, aber im Gegenzug auch auf der Verpflichtung zum sofortigen barrierefreien Ausbau bestehen.



Barrierefreie Bushaltestellen sind für uns Hessen unabdingbar und sollten zu einem Hessenplan zusammengefasst werden, in dem die Kommunen Transparenz über ihre jeweiligen Aktivitäten bekommen, um den Ausbau voranzutreiben.

## Volt

Als junge Partei möchten wir aus unseren aktuellen kommunalen Erfahrungen lernen. Eine Aussage mit Blick auf die 421 Kommunen in Hessen ist uns zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Landespolitisch werden wir uns die Hessenstrategie Mobilität 2035 ansehen und hinterfragen, weshalb weitreichende Finanzierungen nicht genutzt wurden. Das Fachzentrum nachhaltige Mobilitätsplanung des Landes Hessens sollte hierbei eine moderierende und beratende Rolle übernehmen im Sinne seines Arbeitsauftrags. Hierbei sollte auch die bisherige Arbeit seit 2018 kritisch betrachtet werden und Anpassungen der Zielformulierungen, Maßnahmendefinierung auf Basis der Zusammenstellung der vorhandenen Pläne und Konzepte auf der Wissensplattform herangezogen werden.

Damit eine nachhaltige Transformation und Verkehrswende aber auch wirklich gelingen kann, ist die Koordinierung aller Akteur\*innen auf allen Ebenen notwendig. Diese Koordinierung liegt in der Verantwortung des Verkehrsministeriums.

	<p>Demokratie, Parlamentarismus, freie und geheime Wahlen, dies ist das oberste Gut unserer Gesellschaft. Dies gilt es zu bewahren.</p> <p><b>Am 08.10.2023 – Landtagswahl in Hessen</b></p> <p><b>Wählen gehen !</b></p> <p>Wir geben keine Wahlempfehlung ab, bieten hier zu unserem Themenspektrum nur eine parteiunabhängige Gesamtübersicht.</p> <p> Fahrgastverband <b>PRO BAHN</b> Landesverband Hessen e.V.</p>
---	--

## ZUSÄTZLICHE ANMERKUNGEN VON EINZELNEN PARTEIEN

Zusätzlich zu den Beantwortungstexten haben einzelne Parteien noch kurze Anmerkungstexte geschrieben, welche sich auf die Beantwortung der 30 Fragen beziehen. Diese möchten wir hier auch veröffentlichen. Die anderen Parteien und Wählergemeinschaften haben keine Anmerkungstexte mitgeliefert.



Unsere Beantwortung steht unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung über das Programm zur Landtagswahl durch den Landesparteitag der CDU Hessen, die erst nach Ablauf der für die Beantwortung gesetzten Frist erfolgen wird. Die Beantwortung stellt mithin die allgemeine Positionierung der CDU Hessen dar und bezieht sich nicht auf etwaige Positionen für den Landtagswahlkampf.



Zunächst danken wir Ihnen für Ihre Anfrage und für die Möglichkeit, auf Ihre Fragen antworten zu können. Wir bitten Sie um Verständnis, dass wir GRÜNE als basisdemokratische Partei unser Wahlprogramm durch einen Parteitag und über das Votum unserer Mitglieder beschließen. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Aus diesem Grund können sich Konkretisierungen ergeben, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht Eingang in die Beantwortung Ihrer Fragen finden konnten. Auf den folgenden Seiten finden Sie unsere Antworten auf Ihre Wahlprüfsteine.

## **DIE LINKE.**

Zu längst nicht allen dieser Fragen liegen demokratische Parteibeschlüsse und abgeschlossene innere Meinungsbildungsprozesse zu Grunde. Sie stellen insofern nur Meinungen der Verfasser\*innen im Auftrag des Landesvorstandes dar. Wo möglich wurde die Rücksprache mit den örtlich betroffenen Kreisverbänden, Kommunalfraktionen und natürlich der Landtagsfraktion gesucht, wie diese sich zu den Sachverhalten positionieren (würden). In anderen Fällen wurden grundsätzliche Punkte aus dem Wahlprogramm nach bestem Wissen und Gewissen ins Detail erweitert.

