

CDU	FDP	GRÜNE	LINKE	SPD	TIERSCHUTZ
<p>THEMENBLOCK 01 – Persönliches Vor den fachpolitischen Fragen, wollen wir zur Einführung zunächst etwas über Ihre Person erfahren:</p>					
<p>Frage 1A Mit welchem Verkehrsmittel bewegen Sie sich am liebsten fort und warum?</p>					
<p>Antwort Hr. Bauer: Ich benötige in meinem Alltag einen Verkehrsmix. Größere Strecken (etwa Berlin) lege ich regelmäßig mit dem Zug zurück. Für Strecken im Wahlkreis benutze ich den PKW und zu Hause mit der Familie bin ich gerne mit dem Drahtesel unterwegs.</p> <p>Antwort Fr. Funken: Meine Heimat ist der Odenwald. Gerade bei uns im ländlichen Raum ist der PKW unverzichtbar. Ich fahre daher am liebsten mit meinem Elektro-Auto.</p> <p>Antwort Fr. Heitland: Als Landtagsabgeordnete und CDU-Kreisvorsitzende springe ich täglich zwischen eng getakteten Terminen, die vorrangig in meinem Wahlkreis und in Wiesbaden stattfinden. Mein Auto bietet mir, insbesondere im ländlichen Raum, die notwendige Flexibilität, damit ich trotz des vollen Kalenders immer pünktlich vor Ort bin.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Am liebsten nutze ich meine Füße als Hauptverkehrsmittel. Und ich schätze die Vielfalt der Mobilitätsangebote - u.a. Fahrrad, Bahn, Bus, Auto und Flugzeug - und die grundsätzliche Freiheit der Wahl. Persönlich muss ich aufgrund der Termindichte, der weiten Strecken und der verbesserungswürdigen ÖPNV-Anbindung primär das Auto nutzen.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Mit dem PKW. Dadurch habe ich im Moment die größtmögliche Flexibilität und Zeitersparnis. Auch größere Einkäufe oder Besorgungen sind einfacher möglich. Die beruflich bedingte Flexibilität kann der ÖPNV gerade im ländlichen Raum bei mir noch nicht abdecken. Grundsätzlich bin ich für die Wahlfreiheit der Fortbewegungsmittel.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Am liebsten fahre ich mit dem Fahrrad. Das ermöglicht im Nahbereich eine große Flexibilität, die ich genieße.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Bahn: Langstrecke, auch Kurzstrecke (MA, DA), Bus: Kurzstrecke (Bergstraße), wenn Verbindung passt, Pkw.: übrige</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Am liebsten mit dem E-Auto und dem E-Bike</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: In meinem normalen Familienalltagsradius, der sich in Bensheim meistens vom Home-Office zur Kita über die Innenstadt zum Schwimmbad erstreckt bin ich am liebsten zu Fuß unterwegs. Meine Kinder beschweren sich dann nur des Öfteren, da ich gerne mal verweile und ein Schwätzchen halte. In Wahlkampfzeiten bin ich allerdings mit unserem Familienauto, einem roten VW-Bus namens Willy, unterwegs, um auch in den tiefen Odenwald und ins Ried zu kommen. In Nicht-Wahlkampf-Zeiten hat Willy eher ein ruhiges Leben, da wir ihn im Alltag nicht wirklich nutzen.</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Wenn es nach mir ginge, dann bräuchte ich kein Verkehrsmittel, da ich am liebsten alles regional erledigen wollen würde. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad wäre völlig ausreichend. Seit ich überwiegend im Homeoffice arbeiten darf, benötige ich für die wenigen Tage im Monat jedoch noch ein Auto (Hybrid), da der Weg zur Arbeit (ca. 70KM einfach) sich mit dem ÖPNV nur mit überhöhtem Zeitaufwand bewältigen ließe.</p>
<p>Frage 1B Ungefähr wie oft im Monat und zu welchen Anlässen nutzen Sie den ÖPNV, das Fahrrad und Ihre Füße als Hauptverkehrsmittel?</p>					
<p>Antwort Hr. Bauer: Für Termine außerhalb Hessens oder in Nordhessen wird wie gesagt die Bahn genutzt. Das lässt sich schwer quantifizieren. Zuhause in Bürstadt werden täglich die Füße genutzt, zudem das Rad und auch der E-Roller für die nähere Umgebung mehrmals wöchentlich.</p> <p>Antwort Fr. Funken: Generell bin ich sehr viel zu Fuß unterwegs, ob beruflich oder bei Ausflügen mit meiner Familie. Wir unternehmen außerdem regelmäßig gemeinsame Radtouren, um unser schönes Hessen zu erkunden. Den ÖPNV nutzen wir dann vor allem in Kombination: Wir nehmen das Rad mit in den Zug und fahren damit zu weiter entfernt liegenden Radtour-Strecken.</p> <p>Antwort Fr. Heitland: Insbesondere bei längeren Reisen nutze ich gerne die Bahn, beispielsweise bei Fahrten zu Tagungen und Veranstaltungen. Bei Gruppenausflügen, zum Beispiel mit unseren Ortsverbänden, Vereinen oder Freundeskreisen, fahren wir meistens mit dem Bus. Ansonsten laufe ich sehr gerne, insbesondere in der Freizeit – einen schönen Ortskern, wie in meiner Heimatstadt Zwingenberg, erkundet man am besten zu Fuß. Fahrrad fahre ich eher selten.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Gerne verweise ich in diesem Zusammenhang auf die Antwort zur Frage 1A.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: In meiner Freizeit versuche ich meine Wege im Wohnort und Umgebung zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Im Nahbereich (kleine Einkäufe, Erledigung von alltäglichen Kleinigkeiten) nutze ich wegen der bereits angesprochenen Flexibilität das Fahrrad und auch die Bewegung zu Fuß, das geschieht bei mir fast täglich. Ich benutze den ÖPNV ca. alle 2-3 Tage, sofern meine Termine es ermöglichen.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks: ÖPNV: 3-5 x Fahrt zur Hochschule; Fahrrad: innerstädtisch, selten; Füße: täglich, Innenstadt</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: ÖPNV nie, weil der mehr als zwei Kilometer entfernt ist, zweimal das Fahrrad.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Beruflich fahre ich mindestens ein Mal im Monat nach Berlin. Da profitiere ich natürlich sehr von dem ICE-Standort in Bensheim. Meine beiden Kinder nutzen täglich den ÖPNV, um in die Schule zu fahren. Mein Mann fährt täglich mit den Kindern Fahrrad, vor allem zurzeit, wenn ich am Wochenende mit unserem Auto unterwegs bin.</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Den ÖPNV tatsächlich gar nicht, lediglich zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Wenn ich jedoch, aus vorgenannten Gründen meine Arbeitsstelle anfahren muss, dann kommt derzeit nur das Auto (Hybrid) in Frage.</p>

CDU	FDP	GRÜNE	LINKE	SPD	TIERSCHUTZ
-----	-----	-------	-------	-----	------------

Frage 1C | Welche Probleme bzw. Herausforderungen sehen Sie persönlich im Verkehr und wie möchten Sie diese konkret angehen?

<p>Antwort Hr. Bauer: Die Zustände bei der Bahn sind auch aus eigener Erfahrung notleidend. Hier muss der Bund mit Geld und realistischen Zielvorgaben handeln. Die Genehmigungsverfahren für neue Strecken (Bahn und Straße!) müssen beschleunigt werden. Im ÖPNV müssten zumindest punktuell die Taktfrequenzen erhöht werden. Leben auf dem Land beinhaltet auch Besuche bei Ärzten und Behörden, die erreichbar sein müssen.</p> <p>Antwort Fr. Funken: Mobilität ist Lebensqualität, Freiheit und Wirtschaftsfaktor. Unser Odenwald braucht eine starke Infrastruktur – für die Menschen, wie auch für die Unternehmen. Ich setze mich deshalb für eine schnelle Umsetzung der Ausbauvorhaben auf der B38 und der B45 sowie eine zeitnahe Modernisierung der Odenwaldbahn ein.</p> <p>Antwort Fr. Heitland: Der ÖPNV muss insbesondere im ländlichen Raum attraktiver werden. Wir müssen Bahnstrecken reaktivieren, Taktfrequenzen erhöhen und das Angebot um innovative Projekte, wie z.B. Bürgerbusse, erweitern. Ein Arztbesuch im Nachbarort darf auch im ländlichen Raum keine Odyssee werden. Dafür brauchen wir ambitionierte Investitionsprogramme. Gleichzeitig müssen wir Genehmigungsverfahren beschleunigen. Nahezu jedes Straßen- oder Schienenbauprojekt wird heutzutage in Hessen beklagt – die Gerichte kommen kaum hinterher, sodass wichtige Infrastrukturprojekte jahrelang verschleppt werden. Das Baurecht muss hier weiterentwickelt und das Personal in der Justiz weiter aufgestockt werden.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Ein Hauptproblem im Verkehr sehe ich in der Überlastung der Straßen und Schienen sowie der mangelnden Vernetzung von Verkehrsmitteln. Ich setze mich grundsätzlich für den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV, der Schienen und Straßen sowie den Ausbau von Radwegen und die Digitalisierung des Verkehrs ein, um diese Herausforderungen zu bewältigen.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Der Ausbau, besonders im ländlichen Raum, muss bedarfsgerecht erfolgen. Hierzu zählen für mich Busse in der richtigen Größe und Taktung. In den Randzeiten könnten Ruftaxis oder Rufbusse eine Lösung bieten. Aber auch die Gründung einer hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft, wie von der FDP Hessen gefordert, kann helfen den ländlichen Raum besser anzubinden und diskutierte Bahnprojekte endlich umzusetzen. Gerade im Bereich der künstlichen Intelligenz sehe ich enormes Potential für den Schienenverkehr, besonders mit Blick auf den überall herrschenden Fachkräftemangel.</p> <p>Aber auch Straßen sind überlastet und oft in schlechtem Zustand. Investitionen sind also bei Straßen, Schienen und Radwegen erforderlich.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Ein Hauptproblem ist es, Menschen, die abseits der großen ÖPNV-Adern leben, Mobilität zu wichtigen Bahnhöfen aus der Fläche des ländlichen Raumes heraus zu ermöglichen. Dazu müssen wir Angebote und Strategien weiterentwickeln, für die „Odenwald Garantiert Mobil“ ein Vorbild sein kann und langfristig an Shuttle- Diensten arbeiten.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Verlässlichkeit (Bahn), Bus: passende Verbindungen und Takt</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Meine persönliche Situation wird durch die Wohnsituation in einem 800 Seelendorf ohne getaktete ÖPNV-Anbindung bestimmt. Die Fußläufigkeit zusätzlich durch das Alter reduziert ist nur durch individuelle von Tür zu Tür -Service abfangbar.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Unsere Städte und Gemeinden sind weitgehend nicht fit für einen modernen Radverkehr. Es gibt zwar immer wieder zwischendurch Radwege, aber keine durchgängigen, sicheren Wege, auf denen ich entspannt und sicher mit meinen Kindern von A nach B komme.</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Die größte Herausforderung ist eine gleichgeschaltete Taktung aller Verbindungen zu erzielen und mit einem vereinfachten Tarifsystem zu versehen. Das würde die Nutzung des ÖPNV wesentlich attraktiver gestalten.</p>
--	--	---	--	---	---

THEMENBLOCK 02 – ÖPNV-Recht und Planungsgrundlagen im SPNV

Das Land Hessen gibt den ÖPNV-Aufgabenträgern – den Kreisen und kreisfreien Städten – mit dem ÖPNV-Gesetz und Förderprogrammen einen wichtigen Rahmen vor, innerhalb dem sie agieren dürfen bzw. müssen. In Fachkreisen wird die im Vergleich zu anderen Bundesländern besonders kleinteilige Zuständigkeit beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die damit verbundenen Hemmnisse bei der strategischen Entwicklung kritisiert.

Frage 2A | Halten Sie die aktuelle Rechtsstruktur für zukunftsfähig? Sehen Sie Verbesserungspotenziale? Wenn ja, wo liegen diese?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Die Fragen 2A und 2B werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. <i>[Siehe Antwort zu Frage 2B]</i></p>	<p>Antwort Hr. Promny: Die aktuelle Rechtsstruktur bietet Raum für Verbesserungen. Die FDP Hessen sieht die Notwendigkeit, die Zuständigkeiten im SPNV zu überdenken und die Planung und Finanzierung effizienter zu gestalten.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Die aktuelle Struktur des ÖPNV in Hessen ermöglicht es den Kommunen, den ÖPNV auf lokale Bedürfnisse zuzuschneiden. Dies bietet Vorteile, da der Service besser an die spezifischen Anforderungen und Verkehrsmuster in verschiedenen Regionen angepasst werden kann. Allerdings kann die Kleinteiligkeit zu mangelnder Koordination führen. Höherer Verwaltungsaufwand und höhere Kosten sind die Folgen. Auch die strategische Verkehrsentwicklung wird dadurch erschwert. Verbesserungen könnten durch eine bessere Koordination zwischen den Kommunen und Kreisen oder eine Zentralisierung des ÖPNV auf Landesebene erreicht werden. Von daher halte ich die aktuelle Rechtsstruktur nicht für zukunftsfähig.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: <i>[Die Fragen 2A und 2B werden gemeinsam beantwortet, siehe Antwort zu Frage 2B]</i></p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Grundsätzlich ist die aktuelle Rechtsstruktur regional zielführend. Verbesserungspotential sehe ich in der Verbesserung der Abstimmung in strategischen Fragen.</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Die Situation zeigt, dass durch diese Struktur wird die demokratischen Kommunalen Gremien als Entscheider ausgeblendet und durch den starren Verwaltungsapparat „überbestimmt“, so dass auf die lokalen Notwendigkeiten keine Rücksicht genommen wird.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Die Frage erinnert mich an eine Vorlesungsveranstaltung, die ich mal zur Ökonomie des Föderalismus als stud. Hilfskraft gehalten habe. Theoretisch gilt es je nach öffentlichem Gut darum, die optimale Gebietskörperschaftsgröße abzuwägen. Gibt es regionale Präferenzunterschiede, die eine kleinteilige Zuständigkeit und oftmals höhere Kosten rechtfertigen? Oder überwiegen nicht Verbundvorteile und Skalenerträge? In diesem Fall gehe ich von letzterem aus und kann mir Optimierungspotenziale durchaus vorstellen, indem man die Kleinteiligkeit der Zuständigkeit behebt.</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Diese kann nur in einer Vereinfachung und Verschlinkung liegen, langfristig am besten aus einer Hand zentral geplant und koordiniert.</p>
---	--	---	---	---	--

Frage 2B | Was halten Sie von der Forderung, die Aufgabenträgerschaft für den SPNV von den Kreisen und kreisfreien Städten (die diese flächendeckend durch die Verkehrsverbünde verwalten lassen) auf das Land Hessen zu übertragen? Welche Vor- oder Nachteile sehen Sie dabei?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: 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. Aus unserer Sicht ist die aktuelle Rechtsstruktur daher zukunftsfähig. 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. Daher stehen wir einer Übertragung der Aufgabenträgerschaft an das Land für problematisch. Selbstverständlich werden wir die Aufgabenträger vor Ort weiterhin nicht nur finanziell, sondern auch beratend bei der Erfüllung Ihrer Aufgaben unterstützen.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf das Land Hessen könnte zu einer effizienteren und einheitlicheren Planung und Umsetzung von SPNV-Projekten führen. Es ist jedoch wichtig, die lokalen Bedürfnisse und Gegebenheiten zu berücksichtigen.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Die Entscheidung, die Aufgabenträgerschaft für den SPNV zu zentralisieren oder dezentralisiert zu lassen, sollte sorgfältig durchdacht werden. Durch die Zentralisierung könnte die Effizienz in der Planung und Steuerung des SPNV verbessert werden. Ressourcen könnten besser und effektiver eingesetzt werden, was letztendlich die Qualität der Dienstleistungen erhöhen und Kosten senken könnte.</p> <p>Eine zentrale Stelle könnte die Koordinierung zwischen den verschiedenen Regionen und Verkehrsverbänden verbessern, um so ein nahtloses Netzwerk des ÖPNV zu schaffen. Bedenken sollte man auf der anderen Seite, dass eine undurchdachte Zentralisierung zu einem großen Verlust der Lokalautonomie führen kann und somit die regionalen Bedürfnisse nicht mehr im Vordergrund stehen.</p> <p>Ich bin für schlanke Strukturen und eine einheitliche Gestaltung der Angebotsstrukturen.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Die aktuelle Rechtsstruktur halte ich grundsätzlich für zukunftsfähig. Nicht zuletzt gilt es hier auch die im Grundgesetz verankerte kommunale Selbstverwaltung zu beachten. Im Falle einer Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf das Land würde aus meiner Sicht zudem die Durchsetzung und Abstimmung der Interessen von Kommunen und Landkreisen erschwert. Außerdem muss man sich fragen, in welcher Form eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft auszugestalten wäre. Hier wurde in der Vergangenheit z.B. als Alternative zu den bestehenden gesetzlichen Zuständigkeiten die Schaffung einer Infrastrukturgesellschaft vorgeschlagen, die dann zusätzlich unter anderem für Radwege zuständig sein soll. Einen solchen Ansatz halte ich aus mehreren Gründen nicht für zukunftsfähig und geeignet um den Ausbau des ÖPNV in Hessen zu beschleunigen. Denn neben der Frage der finanziellen Auswirkungen einer solchen Unternehmung und einer Erhöhung des Abstimmungsbedarfs (siehe oben), würden womöglich auch unnötige Doppelstrukturen geschaffen.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Kreise und kreisfreie Städte sind näher dran, Übertragung auf das Land könnte Verwaltungsstruktur straffen.</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Eine Übertragung auf das Land Hessen würde den Blick auf die lokalen Notwendigkeiten noch mehr verwässern und zum Planungsmonster.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Sicher würden sich einige der Problematiken auf kleinster regionaler Ebene dann entlang Ländergrenzen wiederholen, ganz besonders präsent bei uns im Dreiländereck. Problematisch sehe ich auch, dass eine Übertragung des SPNVs als ein eher auf langfristigen Entscheidungen basierendes Thema an das Land Hessen bedeuten würde auf Kompetenz und Beständigkeit der Verkehrsverbünde zu verzichten. Ich könnte mir aber durchaus vorstellen, das Land mehr in die Pflicht zu nehmen, Verkehrsverbünde zu koordinieren.</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Wie unter 2A bereits angedeutet wäre es für mich ein notwendiger und gangbarer Weg.</p>
--	---	--	---	--	--

Frage 2C | Im Kreis Bergstraße besteht die besondere Situation, dass der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) nur in Hessen – genauer gesagt nur für den Kreis Bergstraße – Aufgabenträgerorganisation für die regionalen Verkehre (Verbundbusverkehr und SPNV) ist. 2006 wurde der letzte „Gemeinsame Nahverkehrsplan des VRN“ (der nur im Kreis Bergstraße rechtliche Bindungswirkung hat) als Planungsgrundlage für den SPNV beschlossen. Mit Blick auf den SPNV wurde er seitdem nicht fortgeschrieben. Halten Sie eine Fortschreibung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans mit einem speziellen Schwerpunkt auf die den SPNV im Kreis Bergstraße betreffenden Themen für notwendig?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Der Schienenverkehr wurde im Kreis Bergstraße, insbesondere mit dem Ausbau der S-Bahn-Linien bzw. dem Main-Neckar-Ried Express auf den beiden Hauptstrecken (Main-Neckar-Bahn und Riedbahn) deutlich weiterentwickelt. Natürlich macht es Sinn, den SPNV weiter fortzuschreiben, dies insbesondere mit dem Ziel, die Potentiale aus dem Bau der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim bestmöglich für eine Weiterentwicklung des SPNV zu nutzen.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Die Fortschreibung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans ist notwendig, um den aktuellen und zukünftigen Anforderungen im SPNV im Kreis Bergstraße gerecht zu werden.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Die Fortschreibung des „Gemeinsamen Nahverkehrsplans“ (GNVP), mit einem speziellen Schwerpunkt auf die den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Kreis Bergstraße betreffenden Themen, ist sinnvoll und notwendig. Diese spezielle Situation im Kreis Bergstraße, in der der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) Aufgabenträgerorganisation für den SPNV ist und der GNVP rechtliche Bindungswirkung hat, erfordert eine gezielte Planung und Weiterentwicklung.</p> <p>Seit 2006 haben sich die Bevölkerungszahlen, die Verkehrsströme und die Mobilitätsbedürfnisse verändert. Eine Aktualisierung des Plans ist daher erforderlich, um sicherzustellen, dass er den aktuellen Gegebenheiten entspricht. Eine Fortschreibung des GNVP bietet die Gelegenheit, die Nachhaltigkeitsziele im öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen, einschließlich umweltfreundlicherer Verkehrsmittel und der Integration von erneuerbaren Energien.</p> <p>Insgesamt würde eine Fortschreibung des GNVP mit einem Fokus auf den SPNV im Kreis Bergstraße dazu beitragen, die Mobilität in der Region den aktuellen Bedürfnissen anzupassen, die Effizienz zu steigern und die Nachhaltigkeit zu fördern. Es ist wichtig, dass solche Planungsprozesse regelmäßig überprüft und aktualisiert werden, um eine effektive und kundenorientierte Mobilität sicherzustellen.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Diesen Problemkreis werde ich mit den kommunal aktiven Grünen diskutieren und besprechen. Das Thema ist zudem keines, das auf der Ebene des hessischen Landtages entschieden wird. Deshalb möchte ich hier auf die Ebene der Kommunen und des Landkreises verweisen.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Ja, Fortschreibung notwendig.</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Gerade durch das Angrenzen des Kreis Bergstraße an zwei Bundesländer mach eine überregionale Planung notwendig um ein Stranden an den Landesgrenzen zu verhindern!</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans gerade mit Blick auf grenzübergreifende Belange ist angebracht, 2006 war kurz bevor ich Abitur gemacht habe und selbst mit dem Bus zur Schule gefahren bin, das ist eine Weile her.</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Der SPNV endet nicht an den Grenzen der Bundesländer und muss ebenso entsprechend übergreifend verhandelt und umgesetzt werden, wenn er - besonders in den Grenzregionen – Akzeptanz finden soll.</p>
--	---	--	---	--	--

THEMENBLOCK 03 – ÖPNV im ländlichen Raum (betrifft speziell die Wahlkreise 53 und 55)

Der ÖPNV muss in unseren Augen besonders in ländlichen Regionen ausgebaut werden. Auch die dortige Bevölkerung soll mehr Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl bekommen.

Im Januar 2023 gründete sich das „Bündnis für Innovativen Nahverkehr im Überwald und Weschnitztal“, kurz INa-Bündnis. Dieser Zusammenschluss von mehreren Privatpersonen und Organisationen fordert eine Verbesserung der Mobilität durch eine Weiterentwicklung des ÖPNV in einem ländlichen Teilraum des Kreises Bergstraße. Dazu hat es eine Charta mit konkreten Maßnahmen beschlossen, die aus Sicht des Bündnisses notwendig sind, um dieses Ziel zu erreichen (Details siehe www.t1p.de/ina-buendnis).

Frage 3A | Was halten Sie von dieser Initiative und ihren Zielen im Allgemeinen?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Bürgerschaftliche Initiativen, welche sich Fragen wie der Verbesserung des ÖPNV widmen, begrüßen wir. In diesem Zusammenhang begrüßen wir auch, dass der Kreistag des Kreises Bergstraße mit der Mobilitätskommission ein Gremium eingerichtet hat, um die verschiedensten Akteure im Bereich Mobilität mit der Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes zu befassen. Natürlich sind aktuell die Ressourcen für den weiteren Ausbau des ÖPNV aufgrund der gesamtwirtschaftlichen bzw. -gesellschaftlichen Entwicklungen auch im Kreis Bergstraße angespannt, als Abgeordnete unterstützen wir jedoch auch die Initiative des Landes, die Stärkung des ÖPNV mit eigenen Mitteln zu ergänzen.</p> <p>Soweit sich das Ina-Bündnis Überwald-Weschnitztal jedoch darauf fokussiert, die Reaktivierung der Überwaldbahn zu betreiben, sollte dies im Besonderen Maß unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit stehen. Insoweit bedarf es zunächst der Machbarkeitsstudie und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, bevor es möglich ist, hierzu weitere Entscheidungen zu fällen.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Ich begrüße bürgerschaftliches Engagement wie die Initiative des INa-Bündnisses grundsätzlich. Das übergeordnete Ziel, den ÖPNV auch im ländlichen Raum zu stärken und die Mobilität zu verbessern, entspricht auch den Zielen von mir und der FDP Hessen.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Ich begrüße diese Initiative und Ihre Ziele. Sie greift alle wesentlichen Themenfelder auf, die zu einer Verbesserung der Mobilität in der ländlichen Region Weschnitztal & Überwald führen.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: DIE GRÜNEN setzen uns weiter dafür ein, den ÖPNV weiter so auszubauen, dass der Umstieg attraktiv ist. Wir teilen die Zielsetzung der Initiative die Mobilität im ländlichen Raum deutlich zu verbessern. Das Prinzip „jedes Dorf, jede Stunde“ setzen wir um und entwickeln es zu einer hessenweiten Mobilitätsgarantie weiter. Unser Ziel ist, die Anbindungen vor allem in ländlichen Räumen so auszubauen, dass Busse und Bahnen landesweit an allen Tagen von 5.00 bis 23.00 Uhr mindestens stündlich fahren. Unsere Vision ist außerdem der Aufbau eines „NachtNetz Hessen“, damit auch von 23.00 bis 5.00 Uhr der ÖPNV eine sichere und verlässliche Alternative ist. Dies setzen wir im Rahmen der Hessenstrategie Mobilität um.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Grundsätzlich ist diese Initiative begrüßenswert, der ländliche Raum gehört gestärkt und soll als Wohn- und Lebensraum gefördert werden.</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Ohne dass Forderungen direkt aus der Bevölkerung und von den Betroffenen gestellt werden, findet keine Willensbildung statt, die zu politischen Handeln führt. Daher ist gerade diese Initiative, die sich durch eine hohe Expertise auszeichnet zu begrüßen!</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Der Initiative und den Zielsetzungen der Charta ist höchstens die Frage nach den Kosten einer Reaktivierung der Überwaldbahn entgegenzustellen? Gehen die bisherigen Analysen davon aus, dass die Nachfrage entsprechend hoch ist? Oder wäre eine höhere Taktung des Busverkehrs, insbesondere für ältere Leute, die dann auch an mehreren Haltestellen in den Orten ein- und aussteigen können, nicht die effektivere Investition?</p>	
---	--	---	--	--	--

Frage 3B | Werden Sie sich im Rahmen Ihrer Möglichkeiten und Netzwerke für eine Reaktivierung der Überwaldbahn für den SPNV und einer damit verbundenen Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV (u.a. flexible Bedienkonzepte für dünn besiedelte Bereiche, Lückenschlüsse im kreisübergreifenden Busliniennetz auf den Hauptachsen) und der Weschnitztalbahn (u.a. Elektrifizierung, S-Bahn-Betrieb mit Durchbindung nach Mannheim, Prüfung weiterer Haltepunkte) einsetzen?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Die Fragen 3B und 3C werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.</p> <p>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.</p> <p>Viele der Bahnen hätten nie deaktiviert werden dürfen. Gleichwohl kann leider nicht jede Bahnstrecke ohne Weiteres reaktiviert werden: Teilweise gibt es bauliche Änderungen im Gleisgebiet oder Bedenken mit Blick auf Faktoren wie den Denkmalschutz. Auch werden manche Schienenstrecken heute alternativ genutzt (Zweckbindungsfrist). Hinzukommen Bedarfs- und Kostenfragen.</p> <p><i>[Fortsetzung auf nächster Seite]</i></p>	<p>Antwort Hr. Promny: Ja, ich werde mich grundsätzlich für die Reaktivierung der Überwaldbahn und die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV einsetzen. Es ist wichtig, die Mobilität im ländlichen Raum zu fördern und den Bürgern mehr Möglichkeiten der Mobilität zu bieten.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist im Allgemeinen ein sehr wichtiges Thema, da die zusätzliche Infrastruktur dringend benötigt wird und Regionen wieder ans Bahnnetz ange-schlossen werden müssen. Dem immer mehr steigenden Bedarf, insbesondere im ländlichen Raum, muss die Landesregierung gerecht werden.</p> <p>Gemäß den Regelungen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes liegt die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV nicht beim Land, sondern bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und den Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden. Die Aufgabenträgerschaft für die Reaktivierung von Bahnstrecken sollte das Land und der jeweilige Landkreis in enger Kooperation übernehmen, sodass die Beschleunigung der Verfahren für optimale Ergebnisse sorgt.</p> <p><i>[Fortsetzung auf nächster Seite]</i></p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Ein digital vernetztes, klimaschonendes und leistungsfähiges Verkehrssystem ist Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele in Hessen. Als ein Baustein der Verkehrswende trägt die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken als Angebotsausweitung zur Stärkung des ÖPNV bei. In Hessen obliegt die Planung von Verkehrsangeboten des SPNV und damit auch die Prüfung der Eignung stillgelegter Strecken für eine Wiederinbetriebnahme den ÖPNV-Aufgabenträgern und den Aufgabenträgerorganisationen (Verkehrs-verbänden). Das Land Hessen und der Bund fördern Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV. Neben Aus- und Neubau von Schienenwegen ist deren Reaktivierung ein zentraler Fördertatbestand.</p> <p>Um eine Reaktivierung zu unterstützen und Impulse für weitere Prüfungen zu geben, wurde in einem Arbeitskreis aus den drei Verkehrsverbänden, den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern, dem HMWEVW und Hessen Mobil eine Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr erstellt. Aktuell wurde das Reaktivierungspotenzial für die Überwaldbahn noch nicht untersucht, dazu müsste sich zunächst der Landkreis mit dem zuständigen Verkehrsverbund kurzschließen.</p> <p>Zusammenfassend: Wir begrüßen Reaktivierungen und unterstützen sie landesseitig, deshalb setze ich mich für die Reaktivierung der Überwaldbahn ein. Allerdings braucht dazu zunächst die Initiative der zuständigen politischen Ebene.</p> <p><i>[Fortsetzung auf nächster Seite]</i></p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Die Förderung und der Ausbau des ÖPNV ist Bestandteil unseres Grundsatzprogramms auch mit dem Ziel eines Nahverkehrs, der für alle kostenlos und flächendeckend ist.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Am besten nah an Ihnen dranbleiben, da Sie den Prozess ja schon mit viel Sachverstand begleiten... Ich würde in jedem Fall andere Ausgaben-Prioritäten setzen. Teure, meines Wissens nach weitgehend ungenutzte Oberleitungen (ELISA) auf der Autobahn nach würden bei mir mit geringerer Priorität gesehen werden, als den Ausbau der vorgeschlagenen Strecke zu finanzieren. Dafür würde ich mich aber gerne noch mehr mit den Details zu potenziellen Kosten und Nutzen der Überwaldbahn auseinandersetzen.</p>	
---	--	---	---	---	--

CDU	FDP	GRÜNE	LINKE	SPD	TIERSCHUTZ
<p>Neben den derzeit aktiven Planungsverfahren (Horloffthalbahn, Lumdatabahn, 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.</p> <p><i>[Fortsetzung siehe Frage 3C]</i></p>	<p>Eine Elektrifizierung der Weschnitztalbahn sollte nie komplett ausgeschlossen werden, jedoch muss man bedenken, dass eine statische Elektrifizierung sehr teuer ist. Einen Strecken-kilometer zu elektrifizieren, kostet mehrere Millionen Euro. Für die Weschnitztalbahn können akkubetriebene Triebfahrzeuge einen deutlich günstigeren Mehrwert erzielen, diese könnten in Fürth (Odw.) zwischengeladen werden.</p>	<p>Antwort Hr. Tjarks: Reaktivierung der Überwaldbahn: hängt vom Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsstudie ab</p> <p>Weschnitztalbahn: Hierfür würde ich mich im Kreistag mit meiner Fraktion einsetzen</p>			
<p>Frage 3C Was kann das Land Hessen bzw. die hessische Landespolitik aus Ihrer Sicht unternehmen, um die Hürden für Bahnstreckenreaktivierungen, neue Bahninfrastruktur oder den ÖPNV-Ausbau auf der Straße abzubauen?</p>					
<p><i>[Fortsetzung von Frage 3B]</i></p> <p>Um die Landkreise sowie die Anliegerkommunen bei Planungen der Reaktivierung von stillgelegten Schienestrecken 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.</p> <p>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. Wir werden Planungs- und Genehmigungsverfahren umfassend digitalisieren und damit umständliche Verfahrenswege verkürzen und die Genehmigungspraxis insgesamt modernisieren. Außerdem werden wir im Landesrecht die Hessische Gemeindeordnung (HGO) ändern, damit Bürgerbegehren wichtige Infrastrukturprojekte in ihrer zügigen Realisierung nicht gefährden. Die planerischen Beteiligungsrechte von Bürgerinnen und Bürgern bleibend davon unberührt. Wir stehen außerdem für einen effektiven Rechtsschutz mit hohen Standards auch im Planungsrecht. Unser Ziel ist eine weitere Straffung der Verfahren und eine Begrenzung der Klage- und Antragsberechtigungen auf Ferner wollen wir uns für eine Änderung des Deutschen Richtergesetzes einsetzen, damit die Besetzung an Verwaltungsgerichten flexibilisiert wird. Damit wird gewährleistet, dass die Verfahren zu Infrastrukturmaßnahmen vor den Verwaltungsgerichten nicht zu lange dauern und dadurch verzögert werden. Darüber hinaus werden wir am Hessischen Verwaltungsgerichtshof einen neuen, eigenen Senat für Infrastrukturmaßnahmen schaffen. Damit werden wir wichtige Zukunftsprojekte in Hessen schneller umsetzen. Neben den Beschleunigungen im Bereich der Gerichtsverfahren liegen die maßgeblichen Beschleunigungspotentiale allerdings bei der Planung selbst und den dort zu beachtenden materiellen Standards. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen wir das Tempo gerade dort deutlich erhöhen. Die Ampel-Pläne gehen an diesem Ziel vorbei, weil sie nicht den Zeitraum der Planungsverfahren umfassen, sondern erst bei der gerichtlichen Kontrolle ansetzen.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Das Land Hessen sollte die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für Bahnstreckenreaktivierungen und den ÖPNV-Ausbau verbessern. Ich setze mich für eine stärkere Förderung und Unterstützung solcher Projekte ein.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Neben einer Verbesserung der Fördermöglichkeiten und Abbau der Bürokratie, sollte das Land durch Fachpersonal mit entsprechendem Knowhow die Kommunen vor Ort unterstützen.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Für mehr klimaverträgliche Mobilität müssen wir deutlich mehr in die Schiene investieren. Neben dem Ausbau des Schienennetzes wollen wir daher auch stillgelegte Strecken reaktivieren. Diese haben mit der neuen Bewertungsmethode („neue Standi“) bessere Aussicht auf Förderung, da fortan Faktoren wie Klimaschutz in die Bewertung mit einfließen. Streckenreaktivierungen werden in Hessen zudem über das Mobilitätsfördergesetz (MobFöG) gefördert (§3 Abs. 1 b)). Für das MobFöG stehen jährlich mindestens 100 Mio. EUR bereit.</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Da die zur Verfügungstellung der Mittel für den Bahnausbau und für die wichtigsten Straßen durch die Bundesregierung erfolgen, ist der direkte Einfluss dann nur noch über die föderale Verteilung zu beeinflussen – da immer noch notwendige Zukunftsinvestitionen durch das sogenannte Schuldverbot ausgebremst werden – kann nur durch ein Politikwandel die Hoffnung auf zukünftige Verbesserungen aufrechterhalten.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Prozesse, insbes. Genehmigungsverfahren beschleunigen, Bürokratie abbauen auch auf die Gefahr von Rechtsprozessen. Man hat öfter das Gefühl, der gestiegene Drang nach Rechtsabsicherung befördert die zunehmende und leider eben auch lahmlegende Bürokratie, die nur den Stillstand befeuert, nicht die Bilanz des hessischen Verkehrsministeriums. Die bundeslandübergreifende Kommunikation muss darüber hinaus verbessert werden – regelmäßiger JF der für Verkehr zuständigen Staatssekretäre in angrenzenden Bundesländern?</p>	

THEMENBLOCK 04 – Lokaler Nahverkehrsplan und ÖPNV-Finanzierung

Im November 2020 hat der Kreis Bergstraße seinen lokalen Nahverkehrsplan beschlossen (<https://www.kreis-bergstrasse.de/unser-buergerservice/verkehr-und-strasse/oepnv/#accordion-1-0>). Darin hat er nach einer nie dagewesenen Bürgerbeteiligung und damit hohen Kundenorientierung wichtige planerische Fragestellungen in Form von konkreten, mittel- bis langfristig umsetzbaren Maßnahmen beantwortet und mit Preisschildern versehen.

Ein kleiner Teil davon wurde schon umgesetzt. Wir stehen in engem Kontakt mit Kreis und VRN und müssen leider feststellen, dass selbst kleine Maßnahmen, die wenig bis gar nichts kosten, nur schleppend oder gar nicht durch den Kreis umgesetzt werden. Eine kleine Auswahl an Beispielen:

- Ruftaxi-Verbindung von Abtsteinach nach Heiligkreuzsteinach
- Schaffung eines ÖPNV-Angebotes in Mackenheim
- Verbesserung der Anbindung u.a. von Grein, Darsberg, Erlenbach, Linnenbach und Zotzenbach
- Verlagerung der Aufgabenträgerschaft der Ruftaxis auf die Kreisebene zugunsten einer besseren Angebotsintegration

Die finanzintensiven und für einen Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel besonders wirksamen Maßnahmen (z.B. Lückenschlüsse im Busverkehr zwischen Nachbarkreisen und innerhalb des Kreises) hat der Kreis derzeit mit Verweis auf Kostensteigerungen und fehlende Finanzmittel zurückgestellt.

Frage 4A | Werden Sie sich für eine Umsetzung des Nahverkehrsplans – einschließlich der regional relevanten, kreisübergreifenden Themen – einsetzen? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wie wollen Sie diesen langfristigen Prozess begleiten?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Der Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße wurde im Kreistag beschlossen. Seine Umsetzung ist damit obligatorisch. Gleichwohl muss die kommunale finanzielle Situation bei der Umsetzung berücksichtigt werden – alle Maßnahmen müssen im Haushalt des Kreises abgebildet werden.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Damit Investitionen in einen verbesserten Nahverkehr im Rahmen der Ziele des Nahverkehrsplans getätigt werden können, müssen die Kommunen insgesamt finanziell besser ausgestattet werden. Dafür setze ich mich ein.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Ich setze mich nachdrücklich für die Umsetzung des Nahverkehrsplans ein, einschließlich der regional relevanten und kreisübergreifenden Themen, soweit dies im Einklang mit unseren liberalen Grundsätzen und Zielen steht. Die Verbesserung des ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätspolitik, die im Kreis Bergstraße deutlich mehr im Fokus stehen sollte als sie dies bisher der Fall ist.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Im Sinne der hessischen Nahmobilitätsstrategie werden lokale Nahmobilitätskonzepte sowie Investitionen in Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auch zukünftig vom Land gefördert. Zudem möchten wir die Kommunen und Landkreise dabei unterstützen, ganzheitliche Mobilitätspläne zu entwickeln, die alle Mobilitätsformen in den Blick nehmen.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Der Nahverkehrsplan ist beschlossen und wird umgesetzt.</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Soweit durch die politischen Mandate dies möglich werden wir diesen Prozess unterstützen. Unabhängig hiervon werden wir weiter im Klimabündnis uns weiter engagieren.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Ich vermisse nicht nur für den Verkehrsbereich Umsetzungsfreude im Kreis Bergstraße. Eine Umsetzung der Istanbul-Konvention kann man auch als schleppend oder eben gar nicht umgesetzt bezeichnen. Ich finde besonders alarmierend, dass auch die wenig kostenintensiven Vorschläge Ihrer Aussage nach nicht umgesetzt wurden trotz Kreistagsbeschluss. Ich kenne dazu aber zu wenig Hintergründe, um das abschließen zu bewerten.</p>	
--	--	--	--	---	--

Frage 4B | Über die Regionalisierungsmittel des Bundes, Landesmittel und Eigenmittel des Kreises wird der Betrieb des ÖPNV-Angebotes im Kreis Bergstraße finanziert. Werden Sie sich für eine Erhöhung des Landesanteils an den Finanzmitteln für den ÖPNV einsetzen, um die Umsetzung des Nahverkehrsplans zu beschleunigen?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Für die CDU Hessen ist eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV von großer Bedeutung. Dies spiegelt sich daher auch in den Landeshaushalten wieder: Im Doppelhaushalt für die Jahre 2023 und 2024 stellt das Land Hessen insgesamt 2,77 Mrd. Euro für den ÖPNV zur Verfügung. Das sind noch nie dagewesene Rekordsummen. Der Anteil aus dem Landeshaushalt für den Betrieb des ÖPNV in Hessen steigt bis 2024 auf 500 Mio. Euro, davon 236 Mio. Euro KFA-Mittel und 264 Mio. sogenannte originäre Landesmittel. Das entspricht einem Drittel der Gesamtmittel von Bund und Land (2024: 1,44 Mrd. Euro). Auf jeden Euro Bundesmittel kommen damit 30 Cent.</p> <p>Viel wichtiger ist aber, was das pro Einwohnerin und Einwohner in Hessen bedeutet: Mit 66,45 Euro pro Einwohnerin und Einwohner ist Hessen 2022 mit den Zuschüssen aus dem Landeshaushalt sogar auf Platz 1 der Flächenländer bei den ÖPNV-Ausgaben, und die Mittel steigen weiter: In diesem Jahr auf 85,51 Euro pro Kopf, 2024 auf 97,08 Euro. Hinzu kommen investive Mittel in Höhe von rund 120 Mio. Euro jährlich, die für den ÖPNV und insbesondere den Ausbau der Schieneninfrastruktur eingesetzt werden. Diese Mittel sollen auch in den nächsten Jahren sukzessive erhöht werden. Wir haben damit als Land unsere Hausaufgaben gemacht.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Ja, ich werde mich für eine Erhöhung des Landesanteils an den Finanzmitteln für den ÖPNV einsetzen. Aktuell schmückt sich das Land vor allem mit fremden Federn. Eine ausreichende Finanzierung ist entscheidend für die Umsetzung des Nahverkehrsplans.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Ich setze mich nachdrücklich für eine Erhöhung des Landesanteils an den Finanzmitteln für den „Öffentlichen Personennahverkehr“ (ÖPNV) ein, um die Umsetzung des Nahverkehrsplans zu beschleunigen. Eine verbesserte finanzielle Unterstützung seitens des Landes Hessen ist entscheidend, um die Mobilität in unserer Region zu fördern und den ÖPNV zu einem effizienten und attraktiven Verkehrsmittel zu machen.</p> <p>Eine Erhöhung des Landesanteils an den Finanzmitteln für den ÖPNV als Investition in die Zukunft unserer Region unterstütze ich. Ich werde mich dafür einsetzen, dass die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger verbessert wird und der Nahverkehrsplan zügig umgesetzt werden kann.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: <i>[Die Fragen 4B und 4C werden gemeinsam beantwortet. Siehe Antwort zu Frage 4C]</i></p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Ja.</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Ja!</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Ja!</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Das ist gar keine Frage, wenn wir den ÖPNV stärken wollen, dann müssen wir auch Finanzmittel dafür zur Verfügung stellen.</p>
--	---	---	--	--	--

CDU	FDP	GRÜNE	LINKE	SPD	TIERSCHUTZ
<p>Jetzt ist es an der Zeit, dass auch der Bund seiner Finanzierungsverantwortung nachkommt und auskömmliche Mittel für die Regionalisierung des Nahverkehrs bereitstellt. Die zugesagte Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 1 Mrd. Euro ist nicht ausreichend. Deswegen fordern wir den Bund erneut auf, schnellstmöglich die im Koalitionsvertrag vereinbarte Erhöhung von 1,5 Mrd. Euro auf den Weg zu bringen.</p>					

Frage 4C | Die Haushalte aller politischen Ebenen sind begrenzt. Damit empfiehlt es sich...

- **Schwerpunkte bei den Ausgaben zu setzen,**
- **Effizienzpotenziale zu heben und/oder**
- **neue Finanzierungsquellen zu erschließen**

Welche verkehrspolitischen Schwerpunkte wollen Sie mit Blick auf alle Verkehrsträger setzen? Wo sehen Sie Potenziale zur Steigerung der Effizienz der eingesetzten Mittel und welche zusätzlichen Finanzierungsquellen könnten erschlossen werden, um diese Schwerpunkte möglichst schnell zu erreichen?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Wir stehen in der Verkehrspolitik für einen ganzheitlichen Ansatz. Eine Versteifung auf einzelne Verkehrsmittel in der Investitions- und Förderpolitik wird dem Anspruch einer dynamischen und bedarfsgerechten Infrastruktur nicht gerecht. Wir müssen sowohl in die Straße, als auch in Bus und Bahn, Rad- und Fußwege sowie innovative Verkehrsangebote investieren.</p> <p>Mit unserem Doppelhaushalt 2023/2024 haben wir gezeigt, dass dies möglich ist – wir haben die höchsten Zuweisungen an die Verkehrsverbünde in der Landesgeschichte und gleichzeitig umfassende Mittel für den Straßen- und Radwegebau bereitgestellt. Wichtig ist dabei, dass wir stets auf die Vernetzung der Verkehrsmittel achten – der Fahrradweg muss bis zur Bushaltestelle gehen, der Bus bis zum Bahnhof fahren. Nur lückenloses Reisen ist eine echte Alternativ zum privaten PKW.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Eine verbesserte Mobilität ist insgesamt ein besonderer Schwerpunkt der Freien Demokraten. Ich setze mich dafür ein, alle Verkehrsträger und damit auch die Wahlfreiheit zwischen ihnen zu stärken. Eine Effizienzsteigerung der Mittel kann durch Planungsbeschleunigung- und Vereinfachung sowie eine digitale Vernetzung der Verkehrsträger erreicht werden.</p> <p>Antwort Hr. Zetl: Ich setze in der Verkehrspolitik auf eine ausgewogene und nachhaltige Strategie aller Verkehrsträger, die darauf abzielt, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern, den Verkehr effizienter zu gestalten und gleichzeitig Haushaltsmittel sinnvoll einzusetzen.</p> <p>Eine stärkere Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen erschließt neue Finanzierungsquellen und ermöglicht eine schnellere Zielerreichung, die deutlich bedarfsorientierter ist.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Die Organisation des ÖPNV-Angebots übernehmen in Hessen die Kreise und Kommunen, die sich aktuell über die drei Verkehrsverbünde RMV, NVV und VRN zusammengeschlossen haben. Auf Landesebene haben wir daher nur einen mittelbaren Einfluss auf die Finanzierung. Wir geben hierfür die vom Bund kommenden Regionalisierungsmittel zu 100% an die Verkehrsverbünde weiter. Zusätzlich stellen wir noch Mitteln des KFA sowie originäre Landesmittel zur Verfügung. Für 2023 und 2024 haben wir dafür insgesamt eine Rekordsumme von 2,77 Mrd. EUR mit den Verbänden vereinbart und bereits im Doppelhaushalt festgeschrieben. Die Verkehrsverbünde geben diese Mittel dann an die kommunalen Verkehrsgesellschaften weiter. Hier haben wir auf Landesebene weder Handlungsspielraum noch Einblick in die konkreten Finanzströme.</p> <p>Zusätzlich zur Finanzierung des Angebots fördern und unterstützen wir die Kommunen mit Beratungsangeboten über das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen. Das Fachzentrum hilft u.a. dabei, nachhaltige Mobilitätspläne zu erstellen und mit Maßnahmen umzusetzen. In Zukunft sind außerdem weitere alternative Finanzierungsmethoden für den ÖPNV wie bspw. eine Drittmittelfinanzierung oder eine City-Maut denkbar. Diese könnten den Kommunen ganz neue finanzielle Spielräume eröffnen.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Ich unterstütze alle Empfehlungen. Ggfs. Einbeziehung Privater in die Finanzierung</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Die Effizienz zu verbessern ist eine Daueraufgabe. Zusätzliche Mittel sind in den kommunalen Haushalten nur schwer zu generieren. Da der ÖPNV eine gesellschaftliche Aufgabe ist und eine Notwendigkeit der Energiewende ist, sind hier die Länderhaushalte und der Bundeshaushalt zuvorderst in Anspruch zu nehmen, da auch der Bund und das Land im Wesentlichen über die Gesetze bestimmt, die die Finanzierung der Kommunalen Haushalte regeln.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Eine Erweiterung des Schienennetzverkehrs - Weschnitztalbahn Überwaldbahn Nibelungenbahn – ist definitiv wünschenswert.</p> <p>Siehe meine Antwort zu Frage 3B – Ausgabeprioritäten. Die ÖPNV-Nachfrage (und damit zusätzliche Finanzierungsquellen durch Skaleneffekte „volle Busse“) steigt sicherlich auch mit dem ÖPNV-Angebot. Aber eine passgenaue Ausgestaltung zu finden ist nicht trivial. Grundsätzlich glaube ich, dass das Nutzungspotential nach wie vor groß ist, was man auch am 49€ Ticket gesehen hat. Aber es lohnt schon gut Kosten und Nutzenpotenzial abzuwägen (siehe mein vorheriges Beispiel Bus versus Schiene in demografisch eher älteren Bürgerinnen und Bürgern).</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Insgesamt gilt es den Neubau von Straßenverkehrswegen zu unterlassen und sich nur auf den Erhalt der bestehenden Straßenverkehrswege zu konzentrieren. Die geplanten Mittel für Straßenneubau können somit vollends für den Ausbau des regionalen und überregionalen ÖPNV verwendet werden.</p>
---	--	--	--	---	--

CDU	FDP	GRÜNE	LINKE	SPD	TIERSCHUTZ
<p>Frage 4D Mit dem im ÖPNV-Gesetz verankerten Instrument „Nahverkehrsplan“ ist die ÖPNV-Planung rechtlich bindend. Was halten Sie von der Idee, auch die Radnetzplanung von der informellen Ebene auf eine rechtsverbindliche Ebene zu heben, z.B. indem in Nahverkehrsplänen verpflichtend Aussagen zum Radverkehr und der Verknüpfung mit dem ÖPNV getroffen werden sollen? Können Sie sich in diesem Zusammenhang eine Weiterentwicklung der ÖPNV-fixierten Nahverkehrspläne zu verbindlichen „Mobilitätsplänen“ mit anspruchsvollen Anforderungen und Monitoringverpflichtungen zur Erfolgsanalyse vorstellen?</p>					
<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Mobilität ist ein Grundbedürfnis von Menschen. Wir als CDU Hessen stehen daher zur individuellen Mobilität: Mit dem Auto, der Bahn, dem Bus oder dem Flugzeug, ebenso wie mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Kein Verkehrsträger darf gegen andere ausgespielt werden. Wir treten ein für den Mobilitätsfrieden und werben für Verkehr ohne Ideologie. Wir wollen, dass die Menschen entspannt, komfortabel, schnell und sauber ans Ziel kommen. Hessenweit bedarf es dazu moderner und nachfrageangepasster Mobilitätsangebote. Um das nutzerfreundlich und attraktiv zu gestalten, müssen alle Verkehrsformen von der Nahmobilität bis zum Flugzeug über Sharing-Angebote vernetzt werden. Besonders in den ländlichen Regionen müssen dafür nachfrageorientierte moderne und innovative Konzepte eingebunden werden.</p> <p>Soweit es in der Zuständigkeit des Landes liegt, hat die CDU-geführte Landesregierung bereits in unterschiedlichen Gesetzen wie z. B. dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen, dem Hessischen Straßengesetz oder dem Hessischen Mobilitätsförderungsgesetz Regelungen zur Sicherstellung moderner und funktionsfähiger Mobilitätsangebote verankert. Erst kürzlich haben wir ein eigenes Hessisches Nahmobilitätsgesetz verabschiedet. Mit der Gesetzesinitiative haben wir das Thema Nahmobilität zum ersten Mal in einem eigenen Gesetz verankert und so die Bedeutung dieses Mobilitätsbereiches noch weiter hervorgehoben.</p> <p>Ziel des Gesetzes ist es, die Nahmobilität und damit auch den Radverkehr in Hessen zu verbessern und damit die CO2-Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren. Gleichzeitig soll auch die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden, die in unserem Gesetz eine zentrale Rolle einnimmt. Das Gesetz stärkt den Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger. Damit ist auch die Radnetzplanung rechtsverbindlich geregelt, sodass wir hier derzeit keinen weiteren Handlungsbedarf sehen. Die vorhandenen Gesetze werden wir - wie auch in der Vergangenheit - fortlaufend evaluieren und bei Bedarf aktualisieren bzw. anpassen.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Die Idee, die Radnetzplanung auf eine rechtsverbindliche Ebene zu heben, ist überlegenswert. Landespolitisch erachte ich es für am wichtigsten, im eigenen Aufgabenbereich der Radwege an Landesstraßen sowie bei Radschnellwegen für ein stärkeres Engagement zu sorgen. Auch eine Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger im Rahmen eines Gesamtkonzept erscheint mir als unterstützenswert.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Das Aufnehmen der Radnetzplanung in den Nahverkehrsplan ist ein wichtiger Punkt, denn Mobilität muss ganzheitlich und technologieoffen geplant werden. Das Radnetz muss aufgrund des immer mehr steigenden Bedarfs ausgebaut werden. Ebenso muss die Sicherheit auf Radwegen stetig verbessert werden, sodass eine rechtsverbindliche Ebene eingeschlagen werden sollte.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Hier möchte ich gerne auf unser Nahmobilitätsgesetz verweisen. Darin haben wir uns als Land bereits rechtsverbindlich zu den genannten Themen positioniert, allerdings liegt die Planungshoheit nach wie vor in den Kommunen. Mit dem Hessischen Nahmobilitätsgesetz haben wir die Grundlage für eine nachhaltige Mobilitätsplanung auf allen Ebenen geschaffen. Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt die Entwicklung nachhaltiger und integrierter Mobilitätspläne, sofern die Pläne in einem Beteiligungsverfahren entwickelt und im Gegenstromprinzip mit anderen Planungsträgern entwickelt und mit Nachbargemeinden abgestimmt werden. Dabei sind überörtliche Planungen zu berücksichtigen und die Straßenbaulastträger überörtlicher Verkehrsinfrastrukturen zu beteiligen. Zur Unterstützung der Landkreise und Gemeinden bei der Erarbeitung und Umsetzung der Mobilitätsplanung wird das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen betrieben. Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt eine Nahmobilitätsstrategie als Rahmenstrategie für das Gebiet des Landes Hessen auf, die Handlungsschwerpunkte der Nahmobilität zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes enthält. Das Land Hessen unterstützt die freiwillige Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination bei den Landkreisen in Hessen, die die gemeindlichen Vorhabenträger bei der konkreten Planung und dem Bau von Nahmobilitätsinfrastruktur sowie die Koordination der Vorhaben untereinander unterstützen, indem es die Personalstellen für die Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination fördert. Eine gesetzliche Grundlage erhält auch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), die seit 2016 durch Beratung, Vernetzung und Informationsaustausch viel für die Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs in Hessen in Zukunft noch weiter verbessern (aus unserem Wahlprogramm): DIE GRÜNEN setzen sich für ein sicheres und ausgebauten Radverkehrsnetz in Hessen ein. Wir wollen mehr Radwege an Landes- und Bundesstraßen und mehr Radschnellwege. Den Neubau und die Sanierung von Radwegen möchten wir fortsetzen. Dazu haben wir an den Bundes- und Landesstraßen in den letzten Jahren nicht nur mehr gebaut, sondern viele Planungen angestoßen. Wir haben mit der Aufstockung des Personals für Radverkehr bei Hessen Mobil und der Dringlichkeitsbewertung für Radwege an Bundes- und Landesstraßen die Voraussetzungen dafür geschaffen. Wir wollen in der nächsten Legislaturperiode mindestens 250 Kilometer baulich getrennte Radwege an Bundes- und Landesstraßen realisieren sowie die Umsetzung von mindestens zehn Radschnellverbindungen auf den Weg bringen. Unser Ziel bei den Radwegen an Landesstraßen ist es, dass zwischen allen Gemeinden und zu ÖPNV-Haltestellen in Hessen gute Verbindungen bestehen, die sowohl im Alltag als auch für den Tourismus die Attraktivität des Radfahrens steigern. Das Radnetz ist zu rund 88 Prozent, das Fußverkehrsnetz fast vollständig in der Verantwortung der Kommunen. Die Kommunen und Kreise unterstützen wir deshalb weiter durch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen umfassend bei der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Ebenso fördern wir in den Landkreisen Nahmobilitätskoordinator*innen, die gerade kleine Kommunen aktiv bei der Umsetzung der notwendigen Maßnahmen für die Nahmobilität unterstützen.</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Ein Mobilitätsplan der auch die Entwicklung der Radwegen als verbindliche Maßnahme enthält ist anzustreben. Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV macht bezüglich der Radabstellmöglichkeiten und der Wegeführung Sinn.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Ja, gute Idee mit der Umbenennung. Alle Mobilitätsströme gilt es zu beachten und am besten so praktisch und nah an der Lebensrealität gedacht wie nur möglich, z.B. Parkräume für alle Verkehrsmittel an Umsteige- oder Einsteigepunkten. Kleinteiliges Denken ist hier kontraproduktiv. Wichtig ist natürlich die Bürgerbeteiligung, die aber in der Ergebnissen verbindlich sein müssen.</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Rad- und Fußwegenetze sind ebenso rechtlich verbindlich zu planen und umzusetzen, damit ein reibungsloser Verkehrsfluss ohne Automobilität möglich gemacht werden kann. Hierhingehende Hindernisse sind abzubauen.</p> <p><i>[Antwort auf zweite Frage]</i> Selbstverständlich. Die Mobilität von Morgen stellt uns vor große Herausforderungen, welche einer effizienten Planung bedürfen und nur mit Regelkontrollen auch zur Einhaltung und Umsetzung verpflichten.</p>

CDU	FDP	GRÜNE	LINKE	SPD	TIERSCHUTZ
		<p>Damit Mobilität sicher ist, wollen wir 250 neue Überwege für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bauen. Im Sinne der hessischen Nahmobilitätsstrategie werden lokale Nahmobilitätskonzepte sowie Investitionen in Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auch zukünftig vom Land gefördert. Zudem möchten wir die Kommunen und Landkreise dabei unterstützen, ganzheitliche Mobilitätspläne zu entwickeln, die alle Mobilitätsformen in den Blick nehmen.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks Grundsätzlich befürworte ich, dass die Radnetzplanung auch auf eine rechtsverbindliche Ebene überführt wird. Allerdings halte ich eine Vermengung in einem Mobilitätsplan für nicht zielführend. Mit dem Nahverkehrsplan abgestimmte verbindliche Radnetzpläne teilen diese komplexe Thema im Sinne einer besseren Umsetzbarkeit und Handhabbarkeit zielführender auf.</p>			

THEMENBLOCK 05 – Beteiligungsstrukturen

Ohne Teilhabe ist der Aufbau von Vertrauen in staatliches Handeln schwierig. Kommunikation mit Betroffenen und Beteiligungsstrukturen, die dies fördern sind in unseren Augen daher ein wichtiger Bestandteil einer strukturierten, leistungsorientierten und gleichzeitig vertrauensvollen Zusammenarbeit.

Frage 5A | Wie wichtig finden Sie die Einbindung von BürgerInnen und ihren Vereinen / Organisationen / Initiativen...

- bei Planungsthemen,
- beim Agieren öffentlicher Verwaltungen und
- bei der demokratischen Entscheidungsfindung in politischen Gremien?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Die beste Infrastruktur ist eine, die sich an den Bedürfnissen der Menschen, die sie vor Ort nutzen, ausrichtet. Wir halten es daher für richtig und wichtig, insbesondere Anwohner, Vereine und Initiativen bei Bürgersprechstunden, Anhörungen und Info-Veranstaltungen in den Planungsprozess infrastruktureller Bau- und Entwicklungsmaßnahmen einzubeziehen. Die dort vorgetragenen Argumente und Bedenken sollten bei der weiteren Planung der jeweiligen Maßnahme berücksichtigt werden. Generell halten wir Transparenz für das A und O. Wir begrüßen es daher sehr, dass das Land Hessen zum Beispiel an der Baustelle zur Ortsumgehung der B38 bei Mörlenbach einen festen Info-Point eingerichtet hat, um über das Projekt zu informieren und Fragen von Anwohnern und interessierten Bürgern zu beantworten.</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Die Einbindung von Bürgern und ihren Organisationen ist von zentraler Bedeutung für eine demokratische und transparente Entscheidungsfindung. Um den Zugang zur Beteiligung zu verbessern sollten wir dabei verstärkt auf digitale Instrumente zurückgreifen.</p> <p>Antwort Hr. Zettl: Für eine demokratische und transparente Entscheidungsfindung ist die Einbindung von Organisationen und Bürgern unerlässlich. Gerade hier kann uns die Digitalisierung helfen (schnell und einfach) jeden an den Themen teilhaben zu lassen, der sich dafür interessiert.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: <i>[Die Fragen 5A und 5B werden gemeinsam beantwortet. Siehe Antwort zu Frage 5B]</i></p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Einbeziehung von BürgerInnen und ihren Vereinen/Organisationen/Initiativen auf allen Ebenen wichtig.</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Ohne den lokalen Sachverstand und Kenntnis der Faktenlage geht jede Planung schief! Und dieses lokale Situationswissen ist nicht in der Verwaltung vorhanden sondern bei Menschen, die vom Nahverkehr abhängig sind! Weder die Verwaltung noch die politischen Gremien haben von sich aus die Sachkompetenzen zum optimieren des Nahverkehrs.</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Sehr wichtig, vor allem auch die Einbeziehung jugendlicher Perspektiven, die eine große und wichtige Nutzerinnengruppe des ÖPNVs darstellt und deshalb auch mitreden sollten.</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: Ausgesprochen wichtig, insbesondere wegen der Transparenz entsprechender Projekte. Es ist unumgänglich die Menschen hierhingehend anzuhören und mitzunehmen.</p>
---	---	--	--	--	---

Frage 5B | Für welche Beteiligungsstrukturen werden Sie sich als Mitglied des Landtags stark machen, um ein kundennahes Handeln der öffentlichen Hand im ÖPNV und Radverkehr zu fördern?

Oder halten Sie den Status quo für ausreichend? Können Sie sich z.B. vorstellen, die Einrichtung von lokalen Fahrgast- und Mobilitätsbeiräten landespolitisch zu fördern? Was halten Sie von der Idee eines repräsentativ zusammengesetzten und im Landesverkehrsministerium angesiedelten landesweiten Mobilitätsbeirates als Gremium zur Beratung und dem Monitoring der Verkehrspolitik des Landes sowie Austauschplattform zwischen den verschiedenen Akteuren und Institutionen?

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: 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 Landesfahrgast- oder Mobilitätsbeirats. Auf kommunaler Ebene gibt es bereits Möglichkeiten sich vor Ort zu beteiligen und</p>	<p>Antwort Hr. Promny: Ich unterstütze die Einrichtung von lokalen Fahrgast- und Mobilitätsbeiräten und stehe der Einrichtung eines landesweiten Mobilitätsbeirat, um die Verkehrspolitik des Landes zu beraten und den Austausch zwischen verschiedenen Akteuren zu fördern, offen gegenüber.</p>	<p>Antwort Hr. Diefenbach: Die Beteiligung von Bürger*innen ist gerade im Mobilitätsbereich besonders wichtig, da gerade bei großen Infrastrukturmaßnahmen viele Menschen betroffen sind. Bürger*innen frühzeitig einzubinden kann dazu führen, die Akzeptanz aller Beteiligten für ein Bauprojekt zu erhöhen und damit zeitraubende Konflikte zu minimieren. In Hessen sind Beteiligungsprozesse allerdings nicht gesetzlich verankert. Es gibt aber Leitfäden, die den Kommunen als Hilfestellung dienen, beispielsweise der Leitfaden „Mitplanen, Mitreden, Mitmachen“ der Hessen Agentur. Auf kommunaler Ebene hat es in den letzten Jahren mehrere Radentscheide gegeben</p>	<p>Antwort Hr. Schwarz: Eigentlich sind Beiräte ohne Mitbestimmungsrecht auch zu schwach um die notwendigen Entwicklungen und Anpassungen durchzusetzen!</p>	<p>Antwort Fr. Koebe: Der Status Quo ist nicht ausreichend. Die Verbindlichkeit von Beteiligungsforen muss meines Erachtens erhöht werden. Ich würde mich glaube ich eher stark machen für den Einsatz von repräsentativ zusammengesetzten Bürgerräten auf kommunaler und landespolitischer Ebene, die zu unterschiedlichen Themen, wovon Mobilität ein zentrales wäre, analog zu dem Bundesmodell prozess- und demokratiefördernd wirken können. Darüber hinaus könnte ich mir ein beständigeres Expert:innen-Gremium als Mobilitätsbeirat vorstellen, für den ich aber glaube, dass sich eine repräsentative Zusammensetzung eher schwierig gestaltet.</p>	<p>Antwort Hr. Wilkens: In den Landkreisen sollten Bürgergremien entstehen die sich an der Planung und Kontrolle von zukünftigen Maßnahmen beteiligen, letztendlich sind es die Bürger:innen, die der Neugestaltung des ÖPNV hinterher den Erfolg bescheinigen.</p>
---	---	--	---	---	--

CDU	FDP	GRÜNE	LINKE	SPD	TIERSCHUTZ
<p>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.</p>	<p>Antwort Hr. Zettl: Die Einrichtung von lokalen Fahrgast- und Mobilitätsbeiräten und der Einrichtung eines landesweiten Mobilitätsbeirat stehe ich offen gegenüber. Gemeinsamer Austausch und Beratung zwischen den einzelnen Akteuren wird dazu beitragen, dass es besser wird als es ist.</p>	<p>(Offenbach, Frankfurt, Kassel, Darmstadt), deren Forderung zwar nicht 1:1 umgesetzt werden konnten, aber dennoch (nach Verhandlungen) zu Verbesserungen vor Ort geführt haben. Auf Landesebene haben wir außerdem 2019 die Hürden für Volksbegehren deutlich gesenkt, um mehr Beteiligung aus der Bevölkerung zu ermöglichen.</p> <p>Eine Aufweichung des Verbandsklagerechts, wie es etwa die CDU auf Bundesebene fordert, halten wir für nicht richtig. Bislang gilt eher das Prinzip "David gegen Goliath", wenn Verbraucher*innen alleine vor Gericht ziehen müssen, um ihre Rechte einzufordern. Daher haben unsere Bundesgrünen im Juli auch einen Gesetzentwurf mit verabschiedet, um die EU-Verbandsklagerichtlinie umzusetzen, damit mehr Menschen einen einfachen und sicheren Rechtsschutz erhalten.</p> <p>Zu Fahrgastbeiräten stehen wir positiv, diese sind aber lokal durch die Aufgabenträger zu organisieren. Es gibt bereits zahlreiche Beispiele für erfolgreiche Fahrgastbeiräte in Hessen, wir sehen daher keinen Handlungsbedarf auf Landesebene.</p> <p>Antwort Hr. Tjarks: Ich halte eine Weiterentwicklung der Beteiligungsstrukturen für wichtig, vorzugsweise durch regionale Bürgerräte, die auf den verschiedenen, bereits genannten Ebenen beraten und Vorschläge machen.</p>			

WEITERE ANMERKUNGEN

Abschließend haben Sie hier die Gelegenheit uns noch etwas mitzuteilen. Zum Beispiel...

- Themen, die wir nicht explizit abgefragt haben, die Ihnen aber wichtig sind,
- Dinge, die Sie sich vielleicht von uns als lokal aktive Initiative wünschen oder
- Anderes, was Ihnen so einfällt.

<p>Gemeinsame Antwort Hr. Bauer, Fr. Funken und Fr. Heitland: Uns ist bei der Verkehrspolitik ein technologieoffener Ansatz sehr wichtig. Das Verteufeln oder Glorifizieren einzelner Antriebstechniken ist zu kurz gedacht. So werden elektrische Fahrzeuge höchstwahrscheinlich einen maßgeblichen Anteil an der Mobilität der Zukunft einnehmen. Gleichwohl lohnt es sich auch, klimafreundliche Verbrennungsmotoren weiter zu erforschen – Stichwort Wasserstoff. Je stärker wir unsere Infrastruktur und Forschungsfelder diversifizieren, desto eher können wir Versorgungsengpässe und Kostenexplosionen in der Zukunft vermeiden und die Akzeptanz der Bevölkerung für die Verkehrswende stärken. Außerdem verhindern wir, dass Deutschland und Europa bei der technologischen Entwicklung alternativer Antriebstechniken international abgehängt werden. Insbesondere in Asien werden in diesem Bereich aktuell große Fortschritte erzielt.</p>				<p>Antwort Fr. Koebe: Danke für Ihr Engagement!</p>	<p>Antwort Hr. Willkens: In Hessen verfügen wir bereits größtenteils über ein sehr gut ausgebautes Verkehrsnetz, welches ich vollumfänglich erhalten möchte. Zusätzliche neue Verkehrswege sollen nur noch dort geplant und ausgeführt werden, wo ein nachgewiesener hoher Bedarf besteht. Im Rahmen der Nachhaltigkeit muss das Ziel sein, das bestehende Verkehrsnetz zur dauerhaften Nutzung instand zu setzen und zu erhalten.</p> <p>Einzig der Ausbau von Fuß- und Radwegen hat hingegen Priorität, ganz besonders im Hinblick auf die Förderung der regionalen Wirtschaft sollen diese Verknüpfungen kommunal sichergestellt werden. Eine besondere Bedeutung kommt außerdem dem Schienenverkehrsnetz zu. Als Rückgrat der Mobilität in Hessen müssen die existenten Strecken ausgebaut und weitere Kapazitäten geschaffen werden.</p> <p>Als Anbindung des ländlichen an den städtischen Raum sind diese Verbindungen für die Menschen attraktiver, barrierefrei und kostengünstig zu gestalten. Gleichwohl möchte ich die Kommunen hierhingehend ermutigen und unterstützen den Fußgängerverkehr auszubauen und sicherer zu gestalten. Kurze Wege sollten so attraktiv wie möglich zu Fuß zurückgelegt werden können.</p> <p>Wir benötigen ein vernetztes und gut getaktetes System aller öffentlichen Nahverkehrsmittel, um die Attraktivität und den Komfort weiter zu steigern. Hier muss das Land gemeinschaftlich mit den Kommunen abgesprochene Fahrpläne ausarbeiten.</p>
---	--	--	--	--	--