

WAHLPRÜFSTEINE

mit Fragen an die Parteien zur Landtagswahl

am 08.10.2023 in Hessen

Vorbemerkung 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.

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?

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.

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?

Die Verkehrsverbände waren in den 1990er Jahren insbesondere als flächendeckende Tarifverbände 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 Tarifverbände zukünftig an Bedeutung verlieren.

Die hessischen Verkehrsverbände sollten daher perspektivisch auf einen Hessenverbund vereinigt werden und die Aufgabenträgerschaft, wie unter Antwort 1 dargestellt, umverteilt werden.

Frage 3:

Wie sehen Sie die Einrichtung eines Landesfahrgastbeirats?

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.

Frage 4:

Wie sehen Sie die Einrichtung einer Landesinfrastrukturgesellschaft für den Schienenverkehr?

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 5:

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

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")

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

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
- Dietzhölztalbahn
- 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.

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?

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.

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?

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.

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?

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.

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?

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.

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?

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.

- 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?

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.

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?

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.

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?

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.

Frage 11:

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

a) Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar?

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.

b) Fernbahntunnel Frankfurt?

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.

c) Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Gelnhausen-Fulda?

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.

d) Neubaustrecke Fulda-Gerstungen?

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 Osthessens ist es sicher vorteilhaft.

- e) Güterverkehrsstrecke Kurve Kassel?

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

- f) Schiefergebirgsbasistunnel – Güterverkehr von Bischofsheim (Lkr. Groß-Gerau) unter Taunus und Westerwald bis nach Troisdorf (Nordrhein-Westfalen)?

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 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?

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.

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?

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.

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?

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.

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?

Grundsätzlich vertreten wir das Ziel, alle Strecken mit regelmäßigem 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.

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 Eisenbahnbetriebs-zwecken?

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 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?

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 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

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 berühmte "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.

b) Wie stellen Sie sich die Fahrgastinformation in Hessen in Zukunft vor?

Für Menschen, die Smartphones nutzen können und wollen, sollte es das Angebot eine verlässlichen und niedrighschwelligigen 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. Echtzeit-InformationDisplays 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 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?

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 20:

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

Wie sehen Sie das?

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.

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?

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.

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?

Grundsätzlich möchten wir auf die Erhebung von Fahrtengelt 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.

b) Welche Form des Ticket-/ Fahrkartenerwerbs möchten Sie, welche möchten Sie nicht?

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.

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 Hessenlöwen eine Art „Hessen-Takt-Liniennetz“ örtlich sichtbar einzuführen?

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 rheinland-pfälzischen Einheitsdesign zu finden. Hier wieder vermehrt eine funktionale Erkennbarkeit herzustellen (z.B. „rot“ Nahverkehrsticket gültig - ggü. „weiß“ Fernverkehr), könnte sinnvoll sein.

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?

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 Stadtexpress.

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 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?

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 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?

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.

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?

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 niedrighschwellig 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.

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?

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-Netzes 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.

b) Wie wollen Sie in der neuen Landtagswahlperiode dieser massiven Benachteiligung

der Lebensverhältnisse in Hessen begegnen?

Der die Wohnorte erschließende Lokalbusverkehr 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 sicher stellt.

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?

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 Verbünde - sollte außerdem grundsätzlich mehr Regionalverkehr bestellen, der über Kreisgrenzen hinweg Mittelzentren schnell verbindet, aber mit langsameren Linien auch kleinere Orte attraktiv erschließt.

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?

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.