

Frage 1:

Das Hess. ÖPNV-Gesetz delegiert 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?

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

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?

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

Frage 3:

Wie sehen Sie die Einrichtung eines Landesfahrgastbeirats?

Der Einrichtung eines Landesfahrgastbeirats stehen wir offen gegenüber.

Frage 4:

Wie sehen Sie die Einrichtung einer Landesinfrastrukturgesellschaft für den Schienenverkehr?

Die "Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose" des Bundesverkehrsministeriums geht bis zum Jahr 2050 von einem wachsenden Verkehrsaufkommen in allen Verkehrsbereichen aus. Der schienengebundene Verkehr, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehrsbereich, wird demnach drastisch zunehmen, während die Schieneninfrastruktur schon heute vielerorts an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Wir Freie Demokraten erkennen deswegen die Notwendigkeit eines Ausbaus der Schieneninfrastruktur an, an dem sich auch das Land bestmöglich beteiligen sollte. Aus diesem Grund haben wir einen entsprechenden Gesetzentwurf zur Gründung einer hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft in den Landtag eingebracht, der im parlamentarischen Verfahren leider keine Mehrheit gefunden hat. Unser Ziel bleibt es trotzdem, den Bau von Schienenstrecken zu beschleunigen und den Kommunen zu helfen, komplexe Projekte mit verschiedenen Akteuren besser und schneller zu organisieren.

Frage 5:

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

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

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

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

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?

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

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?

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

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?

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

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?

Die Dekarbonisierung des schienengebundenen Verkehrs kann durch Elektrifizierung der Antriebe (Batterie, Brennstoffzelle), alternative Kraftstoffe (z.B. HVO100), oder auch durch die Elektrifizierung von Bahnstrecken gelingen. Da jede Form der Dekarbonisierung am Ende durch Fahrgäste, oder die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, finanziert werden muss, setzen wir uns jeweils für die effizienteste Möglichkeit ein, CO₂ einzusparen. Wir Freie Demokraten verfolgen deswegen auch im Schienenverkehr einen technologieoffenen Ansatz. Überall dort, wo die Elektrifizierung einer Bahnstrecke den sinnvollsten Weg darstellt, wollen wir uns für diese einsetzen und - sofern möglich - auch weitere Projekte zur Finanzierung beim Bund anmelden, Wir wollen die zuständige Fachabteilung im Verkehrsministerium stärken, um die Elektrifizierungen aber auch andere Erfordernisse im SPNV-Netz gegenüber dem Bund deutlich schneller voranzubringen. Auch im Bundesrat werden wir uns dafür einsetzen, dass entsprechende Maßnahmen schon in den gesetzlichen Grundlagen gefördert werden, z.B. durch die Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundes im BSWAG.

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.

1. a) Wie wollen Sie die Planungs- und Umsetzungsphasen künftig wahrnehmen?
1. 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?
1. 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?
1. 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?

Antwort 10 a-d)

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

Wir Freie Demokraten wollen deshalb auf Landesebene sämtliche Möglichkeiten nutzen, um auf die schnellstmögliche Umsetzung eines barrierefreien ÖPNV im Sinne der gesetzlichen Vorschriften hinzuwirken. Dazu zählt unter anderem, die Einführung eines konsequenten Monitorings, um den Fortschritt regelmäßig einer kritischen Beurteilung unterziehen zu können. Aus unserer Sicht müssen Tricksereien, Fehlinterpretationen und das ständige Schönreden der Barrierefreiheit an hessischen Bahnstationen umgehend aufhören. Der aktuelle Stand der Barrierefreiheit ist nicht hinnehmbar. Der oder die nächsten Verkehrsminister/in muss sich persönlich und mit Nachdruck dafür einsetzen, eine neue

Geschwindigkeit beim barrierefreien Ausbau der Bahnstationen zu erreichen. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass es sich bei der Herstellung der Barrierefreiheit durch Infrastrukturanpassungen um eine Aufgabe im Verantwortungs- und Finanzierungsbereich des Bundes handelt. Hier gilt Ähnliches wie bei Elektrifizierungen.

Frage 11:

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

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

Antwort 11 a-f:

Wir Freie Demokraten begrüßen grundsätzlich den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Hessen. Neben Sanierung und Ausbau von Knoten und Strecken braucht es dringend auch Neubauprojekte, damit die Kapazität der Schieneninfrastruktur mit den wachsenden Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr mithalten kann. Besonders wichtig ist für uns die möglichst schnelle Umsetzung des Fernbahntunnels Frankfurt. Der Bau des Fernbahntunnels Frankfurt ist essenziell für eine zukunftsfähige Wirtschafts- und Finanzmetropole Frankfurt, deren aktuelle Situation eines Kopfbahnhofs und mangelnde Kapazitäten zu vielen Verspätungen führt. Menschen sollten keinen Bogen um Frankfurt machen, sondern sie sollten gerne in die Stadt kommen. Das Projekt Fernbahntunnel Frankfurt ist schon lange überfällig und hat deswegen aus unserer Sicht höchste Priorität. Um den besonderen Ansprüchen des großen und bedeutenden Bahnhofs gerecht zu werden und um eine gute, attraktive Einbindung der neuen Anlagen in das städtische Gefüge zu erreichen, bedarf es überdies einer engen Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt a.M.. Neben einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis benötigen sämtliche Projekte auch die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger vor Ort, sodass Alternativen stets sorgsam abgewogen werden müssen.

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?

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

Frage 13:

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

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

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

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?

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

Frage 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?

Auch für den schienenengebundenen Verkehr ist die Dekarbonisierung der Antriebe eine herausfordernde Aufgabe der kommenden Jahre. In die Wahl der Antriebsform auf bislang nicht elektrifizierten Strecken wollen wir Freie Demokraten nicht politisch eingreifen. Neben Batteriezügen (BEMU) und Wasserstoffzügen (HEMU) setzt die Deutsche Bahn bereits heute den klimafreundlichen Kraftstoff HVO 100 (Hydrotreated Vegetable Oil) ein. Der Kraftstoff HVO kann wie Diesel verwendet werden, ohne dass aufwändige Fahrzeugumrüstungen notwendig sind. Bei dem von der DB beschafften HVO 100 werden in der Gesamtbilanz rund 90 % der CO₂-Emissionen eingespart. Die Beschaffungs-Richtlinien der DB sehen zudem eine Herstellung ausschließlich aus biologischen Reststoffen und Abfällen vor und schließen Palmöl als Ausgangsstoff aus. Somit tritt die Produktion von HVO nicht in Konkurrenz zur Nahrungs- und Futtermittelerzeugung und fördert auch keine schädlichen Anbaumethoden. HVO-Kraftstoffe bieten eine Reihe von Vorteilen und können ein wichtiger Baustein der Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs sein.

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, die in der Diskussion zur Wiedereinbetriebnahme sind.

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

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

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?

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

Frage 18:

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

a) Wie sehen Sie die aktuelle Situation mit ihren Schlagzeilen und Feststellungen

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

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

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 begegnen?

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

Frage 20:

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

Wie sehen Sie das?

Eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene oder auf die Wasserstraße ist aus Sicht von uns Freien Demokraten wünschenswert und benötigt entsprechende Umschlagplätze. Angesichts einer sich abzeichnenden CO₂-Bepreisung im Verkehrsbereich sind Logistikunternehmen ihrerseits unter Druck, Verkehre auf emissionsarme Verkehrsträger zu verlagern. Logistikzentren, Industrieparks und dergleichen mehr können, sofern sie an Bahnstrecken liegen, als Umschlagplätze dienen, oder zu solchen entwickelt werden. Um diese Projekte voranzubringen braucht es entsprechende Flächen, deren Verfügbarkeit in der Flächennutzungsplanung sichergestellt werden muss. Abgesehen davon gibt es für Projekte dieser Art neben Mitteln des Bundes bereits Förderprogramme des Landes, die hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Einfachheit und Effektivität evaluiert werden sollten. Die abschließenden Investitionsentscheidungen obliegen den Kommunen und Marktteilnehmern.

Frage 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?

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

Frage 22:

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

a) Wie sehen Sie die Zukunft von Fahrkartenautomaten und stationärem Fahrkartenverkauf, auf was muss sich der Fahrgast einstellen?

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

Antwort zu den Fragen 1 a und b:

Wir Freie Demokraten sind der Überzeugung, dass digitale Angebote weiter an Bedeutung gewinnen werden. Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat mit dem Deutschlandticket, welches in der Regel nur digital verfügbar ist, einen zukunftsfähigen Weg eingeschlagen. Eine digitale Fahrkarte bedeutet allerdings nicht, dass ausschließlich App-basierte Lösungen, für die ein mobiles Endgerät notwendig ist, angeboten werden. Damit diejenigen, die heute noch nicht über ein mobiles Endgerät verfügen, nicht ausgeschlossen werden, sollen auch andere digitale Angebote, wie zum Beispiel in Form von Chipkarten (wie auch beim Deutschlandticket) verfügbar sein. Insofern werden auch in Zukunft, wenn auch in abnehmender Zahl, Fahrkartenautomaten und stationäre Verkaufsstellen notwendig sein.

Die Digitalisierung des ÖPNV bietet weitere entscheidende Vorteile: Mit der Einführung des digitalen Deutschlandtickets ist es erstmals möglich, in Echtzeit bundesweit Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wann wie viele Menschen auf welchen Strecken unterwegs sind. So können wir passgenaue Angebote für jede Region entwickeln und öffentliche Verkehrsmittel noch einmal deutlich attraktiver machen.

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 Hesse-Löwen eine Art „Hesse-Takt-Liniennetz“ örtlich sichtbar einzuführen?

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

Frage 24:

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

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

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

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?

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

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?

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

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

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.

1. 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?
1. b) Wie wollen Sie in der neuen Landtagswahlperiode dieser massiven Benachteiligung der Lebensverhältnisse in Hessen begegnen?

28 a und b):

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

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

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?

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