

WAHLPRÜFSTEINE

mit Fragen an die Parteien zur Landtagswahl am 08.10.2023 in Hessen

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?

Antwort: Es ist immer zu überlegen, was zentral und was dezentral organisiert und gestaltet wird.

Um zu vermeiden, dass Einzelinteressen vor Ort Sachverhalte von übergeordnetem Interesse negativ beeinflussen, sollten diese Sachverhalte vom Land/Landtag geregelt werden.

Frage 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?

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

Frage 3:

Wie sehen Sie die Einrichtung eines Landesfahrgastbeirats?

Antwort: Einer Einrichtung eines Landesfahrgastbeirats stehen wir positiv gegenüber.

Frage 4:

Wie sehen Sie die Einrichtung einer Landesinfrastrukturgesellschaft für den Schienenverkehr?

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

Frage 5:

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

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

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

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

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?

Antwort: Durch eine konsequente Ent-Bürokratisierung und klaren Regelungen. Dazu ist eine gute Kommunikation unabdingbar.

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?

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

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?

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

Frage 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?

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

Frage 10:

Um die Inklusion an hessischen Bahnstationen ist im bundesweiten Vergleich schlecht bestellt. Gut 70% der Bahnstationen haben einen höheren Einstiegsunterschied zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug/Zug als 20 cm. Nicht nur die Differenz zwischen Bahnsteig und

Zug ist ein Problem, auch die Zuwegung ist an den meisten Stationen weder barriere- noch stufenfrei. Einige neuere/neue Stationen sind falsch ausgebaut, es sind neue Barrieren entstanden. Viele nicht angetastete Bahnstationen befinden sich noch auf einem Ausbaustandard von vor über 100 Jahren.

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

Antwort:

- a) Wir werden den Einfluss entsprechend unseren Möglichkeiten nach dem Wahlgang prüfen und unsere Einflussmöglichkeiten bestmöglich nutzen.
- b) Die Barrierefreiheit ist für uns eine elementare Grundlage für Lebensqualität aller Menschen. Kleine Bahnstationen sind daher ebenso wichtig wie die Größeren.
- c) Wir freuen uns grundsätzlich über jede Maßnahme, die für die Barrierefreiheit angegangen und umgesetzt wird. Den Angang ganzer Bahnstrecken unterstützen wir grundsätzlich.
- d) Verabredungen sind grundsätzlich sinnvoll, nutzen allerdings nur, wenn diese auch nachverfolgt und umgesetzt werden. Wir werden diese Maßnahmenlisten erneut in den Fokus nehmen.

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:

Größere Infrastrukturprojekte sind nützlich, um langfristig die Menschen von dem Individualverkehr auf die gemeinwohlorientierte Schiene zu holen. Dazu sind Neubauvorhaben unabdingbar.

- a) Diese Neubaustrecke entlastet die Riedbahn und damit die Bewohner an dieser Strecke.
- b) Der Fernbahntunnel Frankfurt entlastet den Knotenpunkt des Hauptbahnhofes und sorgt für die Beschleunigung der Reisezeiten.
- c) *Nicht beantwortet*
- d) *Nicht beantwortet*
- e) Güterverkehre von den Personenverkehren zu trennen, ist ein notwendiger Schritt in Richtung Zuverlässigkeit im Gütertransport und daher ein wichtiger Schritt von der Straße auf die Schiene und zum anderen versprechen wir uns zuverlässige Reisezeiten für den Reisenden im Zugbetrieb.
- f) Die Güterverkehre zu „Betunneln“ kann zu einer Lärm-Entlastung der Anwohner führen und ist daher eine gesunde Alternative. Die notwendigen Umweltgutachten und Kosten sind zu prüfen.

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 Maßnahme begleitenden Beteiligungsforen für größere Ausbau- und Neubauprojekte, analog der zwischenzeitlich etablierten Beteiligungsforen für große Fernverkehrsprojekte?

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

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?

Antwort:

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

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?

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

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?

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

Frage 16:

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

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

Antwort:

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

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?

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

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?

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

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?

Antwort:

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

Frage 20:

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

Wie sehen Sie das?

Antwort: Das ist aus unserer Sicht verschrenktes Potenzial.

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?

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

Frage 22:

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

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

Antwort: Letztendlich muss der Bahnbetreiber entscheiden, wie er seine Kunden mit Fahrkarten versorgen möchte. Sicherlich wird auch hier die Digitalisierung ihre Spuren hinterlassen.

Durch Deutschland-Ticket ist diese Fragestellung auch eher weniger prioritär.

Frage 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?

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

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 „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?

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

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 Unterwegstationen halten?

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

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?

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

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?

Antwort:

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

Frage 28:

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

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

Antwort:

- a) Hessen und seine Landkreise / Regionen sind zu unterschiedlich, als dass es eine Lösung für alle geben kann. Es braucht maßgeschneiderte Lösungen für die Landkreise / Regionen. Die Angebote müssen so ausgerichtet werden, wie von den Bürgern und Bürgerinnen gebraucht. Dies kann sich im Laufe der Zeit auch ändern, wenn z. B. im Ländlichen Raum große Arbeitgeber entstehen oder sich zurückziehen.
- b) Es braucht in Hessen einen neuen Kommunalen Finanzausgleich, der die Landkreise, Städte, Gemeinden so ausstattet, dass zumindest die Pflichtaufgaben finanziert sind. So können vor Ort passende Projekte angeschoben werden, die über das Land dann ergänzt getragen werden können.

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?

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

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?

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