

6 Nachhaltige Mobilität

Die Landesregierung geht mit einem integrierten, nachhaltigen Verkehrssystem neue Wege. Wir gestalten die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft so, dass negative Folgen für Mensch und Umwelt vermindert, die wirtschaftliche Entwicklung in allen Regionen gesichert und eine Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger unabhängig von Herkunft und finanzieller Leistungsfähigkeit ermöglicht werden. Auf diese Weise machen wir Hessen zu einer Modellregion für nachhaltige Mobilität. Ein innovatives Transport- und Logistiksystem ist zwingend für einen dynamischen Wirtschaftsstandort. Die verkehrliche Infrastruktur des Landes ist gut ausgebaut. Hessen ist eine bedeutende Schnittstelle im deutschen und europäischen Güterverkehr, ein Distributionszentrum für den Güterverkehr im europäischen Maßstab und als Transitland an zentraler Stelle im Fernbahn- und Fernstraßennetz positioniert. Mit dem Flughafen Frankfurt verfügt das Land zudem über eine der bedeutendsten Luftverkehrsdrehscheiben des Kontinents.

Die verschiedenen Verkehrssysteme sind jedoch intelligenter als bisher zu kombinieren und miteinander zu verknüpfen. Bei der Planung von Verkehrsprojekten sind die Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln besser zu berücksichtigen. Daher wird die Landesregierung einen integrierten Mobilitätsplan für ganz Hessen entwickeln. Ein zukunftsweisendes Mobilitätsmanagement soll die Wahl der Verkehrsmittel und deren effizienten Einsatz fördern und dabei auch einen ökologisch verantwortlichen Umgang mit Landschaft, Klima und Ressourcen unterstützen. Erhalt, Nutzung und Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur werden damit auch vor dem Hintergrund knapper finanzieller Ressourcen sinnvoller gestaltet.

Zur Sicherung der Mobilität mit dem gleichzeitigen Ziel der Reduzierung der Belastungen für Mensch und Umwelt ist deshalb die verkehrliche Infrastruktur Hessens in Richtung einer möglichst umweltschonenden und zugleich leistungsfähigen Nutzung weiterzuentwickeln und entsprechend auszubauen. Der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und des schienengebundenen Verkehrs messen wir dabei wieder eine besondere Priorität bei. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, dessen Auswirkungen von der Landesregierung zu gestalten sind, nimmt die Bedeutung des ÖPNV gerade im ländlichen Raum perspektivisch weiter zu. Dies schlägt sich auch bei der Verwendung der Finanzmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nieder.

Der Verkehrssicherheit messen wir große Bedeutung bei. Bei allen unseren verkehrspolitischen Maßnahmen orientieren wir uns deshalb an der Vision Zero. Dieses Leitbild beschreibt das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu reduzieren.

Modellregion für nachhaltige Mobilität

Die Landesregierung wird das geplante „House of Logistics und Mobility“ zu einem „Innovationszentrum für nachhaltige Mobilität und Logistik“ weiterentwickeln, das in erster Linie der nachhaltigen Verkehrsentwicklung dienen soll. Dabei werden integrierte Mobilitätskonzepte sowie die Förderung des Umweltverbundes besonders berücksichtigt.

Dem gleichen Grundgedanke folgend, wird auch der Ansatz des Integrierten Verkehrsmanagements zu einem Integrierten Mobilitätsmanagement erweitert.

Dieses wird mit unterschiedlichen regionalen Schwerpunkten auch in Mittel- und Nordhessen verankert. Dabei ist auf Vorarbeiten in der Region zurückzugreifen.

Die Landesregierung strebt eine flächen- und verkehrssparende Siedlungsentwicklung an. Sie soll sich am vorhandenen Verkehrsnetz orientieren. Der Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung wird raumordnerisch verankert. Im Sinne der Flächenschonung ist auch die Wegeinfrastruktur mehrfach zu nutzen und Planungskorridore z. B. für Stromleitungen und Straßen gemeinsam zu entwickeln.

Die Landesverwaltung wird mit gutem Beispiel vorangehen und ihre Mobilitätsbedürfnisse ökologisch verbessern:

- Neubeschaffungen für den Fuhrpark des Landes werden darauf ausgerichtet, im Jahr 2009 einen Durchschnittsausstoß der neuen Fahrzeugflotte von unter 140 g CO₂ pro km zu erreichen. Bis 2012 ist der durchschnittliche CO₂ Ausstoß der im jeweiligen Jahr angeschafften Fahrzeuge auf maximal 120 g CO₂ pro km zu senken. Dabei werden Elektrofahrzeuge, die mit Strom aus Erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung versorgt werden, besonders berücksichtigt.
- Für unvermeidbare Flugreisen der Mitglieder des Landtags, der Landesregierung sowie der Landesverwaltung wird eine Klimaschutzabgabe gezahlt, um auf diese Weise die Klimaneutralität zu erreichen.
- Die Reisekostenentschädigung für Fahrradbenutzung wird verbessert. Die Landesregierung wird ein „Bike and Business“-Programm auflegen und bei allen Um- und Neubauten in der Regie des Landes für eine einladende Fahrradinfrastruktur sorgen.
- Wir werden in der Landesverwaltung ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführen. In diesem Rahmen werden Job-Tickets insbesondere auch in Verbindung mit Parkraumbewirtschaftung verstärkt angeboten. Die Möglichkeiten des CarSharings sind einzubeziehen.

Wir werden Modellprojekte für Elektrofahrzeuge auflegen, bei denen als Bedingung der Strom aus Erneuerbaren Energien (besonders Solartankstellen) und Kraft-Wärme-Kopplung kommen muss.

Ein funktionierendes Baustellenmanagement, moderne Verkehrsleitsysteme und innovative Maßnahmen für bessere Stauinformationen helfen, die Verkehrsbelastungen zu vermeiden. Sie entlasten die Umwelt von Abgasen und Feinstaub. Wir werden bestehende Systeme ausbauen und entsprechend weiterentwickeln.

Schienerfernverkehr

Hessen ist eine bedeutende Schnittstelle im deutschen und europäischen Schienenverkehr, insbesondere mit dem Frankfurter Hauptbahnhof als Knotenpunkt im Fernverkehr. Statt Stagnation, Stilllegungen sowie Kürzungen bei Angeboten und Investitionen wird die Hessische Landesregierung einen aktiven Beitrag zum Ausbau des Schienenfernverkehrs leisten. Oberstes Ziel ist dabei die Beschleunigung des

Gesamtsystems – einschließlich der Zubringerstrecken –, so dass die Menschen schneller an ihr Ziel gelangen.

Damit der ICE auf der Nord-Südstrecke (Kassel-Frankfurt) seinen Vorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern besser ausspielen kann, ist die Strecke Fulda-Frankfurt als Schnellfahrstrecke auszubauen. Gleiches gilt für die Neubaustrecke Rhein-Main / Rhein-Neckar. Nach der Zusage durch den Bund ist auch gegenüber der DB AG darauf hinzuwirken, dass Darmstadt einen dauerhaften ICE-Halt bekommt und bei der weiteren Streckenplanung die Belange von Mensch und Natur besonderes Augenmerk bekommen.

Der Fernverkehrsbetrieb auf der Main-Weser-Bahn darf nicht weiter reduziert, sondern muss erweitert werden. Die Landesregierung wird sich gegenüber der DB AG dafür einsetzen, dass die IC-Haltepunkte Gießen, Marburg und Treysa bestehen bleiben. Gerade die beiden mittelhessischen Universitätsstädte sind in ihrer Funktion als Oberzentren weiterhin auf eine Anbindung an das Fernverkehrsnetz angewiesen.

Trotz anderweitiger Schwerpunktsetzung der DB AG spricht sich die Hessische Landesregierung zur besseren Ost-West-Anbindung Nordhessens für einen zeitnahen ICE-fähigen Ausbau der so genannten Mitte-Deutschland-Verbindung von Dortmund über Kassel nach Eisenach aus. Dabei ist der Bahnhof Bebra, vor allem in seiner Bedeutung für den Güterverkehr zu stärken.

Die Landesregierung unterstützt weiterhin das von Bund, DB AG, Land, Landkreis und Kommune getragene Gemeinschaftsprojekt des Bahntunnels Rüdesheim. Das Land wird den vereinbarten Beitrag zur Realisierung leisten. Im weiteren Verlauf dieser Bahnstrecke sind ergänzende Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Auf Bundesebene wird die Landesregierung Gesetzesinitiativen zur Sicherstellung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur und des Angebots im Fernverkehr unterstützen.

Regionaler Schienenverkehr

Der schienengebundene Regionalverkehr stellt das Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrssystems dar. Erhalt und Erweiterung der regionalen Schienenverbindungen haben daher beim Ausbau Hessens zu einer „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ eine besondere Bedeutung.

Im Bahnverkehr braucht das Schienennetz Mittel- und Südhessens einen funktionierenden und leistungsstarken Großknoten Frankfurt. Um hier eine höhere Betriebsqualität und -stabilität zu erreichen, ist eine rasche Umsetzung des Rahmenkonzepts Frankfurt Rhein-Main-Plus notwendig.

Dazu zählen unter anderem

- der viergleisige Ausbau Frankfurt-West – Bad Vilbel – Friedberg,
- die nordmainische S-Bahn,
- die Ertüchtigung der S-Bahnstrecke S 7 (Riedbahn)
- die Regionaltangente West
- sowie technische Maßnahmen im Vorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs und auf der S-Bahn Stammstrecke

Mit der Umsetzung von Frankfurt Rhein-Main-Plus werden die Voraussetzungen geschaffen, den Schienenverkehr in der Region insgesamt leistungsfähiger zu machen und damit das Gesamtsystem – auch im Güter- und Personenfernverkehr – zu stärken.

Die Landesregierung unterstützt die Reaktivierung und den Ausbau stillgelegter Schienenstrecken bei einer angemessenen Kosten-Nutzen-Relation. Hierfür wird eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen:

- Im Bereich der Kurhessenbahn wird die Strecke Korbach – Frankenberg reaktiviert und modernisiert. Als erster Schritt wird der Abschnitt Frankenberg – Herzhausen soweit instand gesetzt, dass der Nationalpark Kellerwald an den Schienenverkehr angebunden ist. Die Strecke Marburg – Frankenberg wird ertüchtigt.
- In Nordhessen wird eine sinnvolle Erweiterung des Regio-Tramnetzes geprüft.
- Die Möglichkeiten zur Reaktivierung der Lumdatalbahn werden mittels einer aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung überprüft.
- Die Lahntalbahn Koblenz – Gießen wird modernisiert.
- Die Vogelsbergbahn Fulda – Gießen wird ertüchtigt und die Haltepunkte werden optimiert. Als Vorbild gelten die Maßnahmen an der Odenwaldbahn.
- Die Landesregierung unterstützt Überlegungen der kommunalen Seite, das Wetterauer Nebenstreckennetz von der DB AG zu übernehmen. Eine Beteiligung des Landes wird geprüft.
- Die Ertüchtigung der Strecke Gießen – Gelnhausen wird angestrebt.
- Die Aartalbahn wird in Abstimmung mit Rheinland-Pfalz schrittweise auf der gesamten Strecke von Diez bis Mainz reaktiviert. Die Einbindung der Innenstadt von Wiesbaden wird angestrebt, sofern die Landeshauptstadt dies wünscht.
- Die Möglichkeiten zur Reaktivierung der Überwaldbahn werden mittels einer aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung überprüft.
- Auf der Weschnitzbahn wird ein möglicher S-Bahn-Betrieb geprüft.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung werden sich in den kommenden Jahren – auch aufgrund der Auswirkungen des demografischen Wandels – bedeutend ändern. Wir wollen die Verkehrssysteme auf diese Veränderungen vorbereiten. Unser Ziel ist der Ausbau des Angebots an Bussen und Bahnen sowohl in den Ballungsräumen als auch in der Fläche, um auf diese Weise allen Menschen eine bequeme, umweltverträgliche und kostengünstige Mobilität zu ermöglichen.

Insbesondere das ÖPNV-Gesetz wird unter dem Leitgedanken einer nachhaltigen Mobilität zeitnah geändert. Dies soll bereits vor der notwendigen Umsetzung der Vorgaben des novellierten Personenbeförderungsgesetzes auf Bundesebene geschehen. Im ÖPNV-Gesetz sollen u.a. folgende Punkte geregelt werden:

- Die Formulierung von Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot (Fahrzeuge, Infrastruktur, Bedienungsfreundlichkeit, Information) wollen wir im Gesetz vorschreiben.
- Gleiches gilt für den Wettbewerb im ÖPNV, den wir zur Attraktivitätssteigerung, zur Mobilisierung kundengerechter Leistungen und zur

Qualitätsverbesserung nutzen wollen. Dabei setzen wir auf einen fairen und sozial ausgewogenen Wettbewerb, der für alle Verkehrsteilnehmer zu gleichen Bedingungen organisiert wird. Deshalb werden wir dafür sorgen, dass dort, wo ÖPNV-Dienstleistungen ausgeschrieben werden, auch die Tarifbindung bei den Verkehrsunternehmen gefordert und anschließend auch durchgesetzt wird.

- Auch wollen wir hier eine klare definitorische Abgrenzung zwischen lokalen und regionalen Verkehren vornehmen.
- Im Gesetz wollen wir zudem die Grundlage für die Einführung eines integralen Taktfahrplans nach Schweizer Vorbild schaffen.

Die Landesregierung verpflichtet sich, die Regionalisierungsmittel des Bundes künftig vollständig für den ÖPNV zu nutzen. Die Mittel des Landes für den ÖPNV sollen insgesamt aufgestockt werden, um die Kürzungen des Bundes in den zurückliegenden Jahren auszugleichen.

Darüber hinaus haben wir vor, den ÖPNV mit folgenden Maßnahmen zu fördern:

Wettbewerb:

- Um mittelständischen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, sich erfolgreich an Streckenausschreibungen zu beteiligen, werden die Koalitionsparteien bei den Verkehrsverbänden darauf hinwirken, die Lose zu verkleinern und diese zeitversetzt auszuschreiben.
- Darüber hinaus werden wir für diese Verkehrsunternehmen ein Landesbürgerschaftsprogramm zur Anschaffung moderner Busse auflegen.
- Die Koalitionsparteien bekennen sich zur Hessischen Landesbahn (HLB). Wir werden in den nächsten Jahren Maßnahmen ergreifen, dass die HLB auch unter den veränderten Bedingungen des Marktes wettbewerbsfähig bleibt.

Verkehrsangebot

- Im ländlichen Raum wollen wir besonders unter Berücksichtigung des demografischen Wandels durch flexible Instrumente wie Anrufsammeltaxis, Rufbusse und Bürgerbusprojekte ein attraktives Angebot auf- bzw. ausbauen.
- Das Angebot an Nacht- und Diskobussen soll erweitert werden.
- Zur besseren Entflechtung der morgendlichen ÖPNV-Nutzung sind Möglichkeiten für eine bessere Koordination der Schulanfangszeiten in Zusammenarbeit mit den örtlichen Aufgaben- und Schulträgern zu prüfen.

Angebotsqualität

- Analog zur Pünktlichkeitsgarantie des NVV soll auch im RMV flächendeckend eine angemessene Regelung eingeführt werden. Die Einbeziehung der S-Bahnen erfolgt in einem zweiten Schritt bei der bevorstehenden Ausschreibung des S-Bahn-Netzes.
- Barrierefreie Zugänge zum ÖPNV stellen wir durch eine zwingende Vorgabe beim Ausbau von Verkehrssystemen sowie bei Ausschreibungen sicher. Ergänzt wird dies durch ein Umbauprogramm für den Anlagenbestand.
- Über diese Punkte hinaus wollen wir gemeinsam mit den Verkehrsverbänden und ihren Fahrgastbeiräten eine umfassende Selbstverpflichtung als Kundencharta Nahverkehr erarbeiten, die die Fahrgastrechte im ÖPNV stärkt. Schwerpunkte sind neben der Pünktlichkeitsgarantie und barrierefreien Zugängen unter anderem:

- Zuverlässige Beratung durch das Personal,
- Saubere Bahnhöfe und Fahrzeuge,
- Komfortables und sicheres Reisen sowie
- Informationen der Fahrgäste entlang der gesamten Reisekette.

Tarifstruktur und Tickets

- Analog dem Semesterticket streben die Koalitionspartner unter Einbeziehung der Schulträger die Schaffung eines kostengünstigen Schülertickets an. Dabei werden wir prüfen, inwieweit sich dies kostenneutral realisieren lässt.
- Die Einführung eines Hessentickets auch für Alleinreisende unterstützen wir.
- Die Einführung eines zusätzlichen Nutzwerts von Monats- und Jahreskarten in verkehrsarmen Zeiten werden wir prüfen.
- Das E-Ticketing-System des RMV wird unterstützt und soll auf ganz Hessen ausgeweitet werden, da es der Vereinfachung der Nutzung des ÖPNVs dient. In diesem Zusammenhang wird auch eine Überarbeitung der Tarifstruktur angestrebt. Ein verbundübergreifendes kundenfreundliches Tarifangebot ist unser Ziel.
- Die Bedienfreundlichkeit von Fahrkartenautomaten soll verbessert und die Aufstellung von Ticketautomaten in den Fahrzeugen unterstützt werden.

Darüber hinaus soll das Marketing für den ÖPNV insgesamt intensiviert werden. Die unter rot-grün gegründeten hessischen Verkehrsverbände RMV und NVV sowie der VRN können eine erfolgreiche Bilanz vorweisen. Sie haben die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs erhöht und eine beachtliche Steigerung der Fahrgastzahlen erreicht. Diese positiven Entwicklungen wollen wir wieder aufnehmen und neu beleben. Dabei soll auch die Rolle der Aufgabenträger des ÖPNV überprüft und neu definiert werden.

Radverkehr

Dem Fahrrad als Verkehrsmittel geben wir im Zuge des Ausbaus Hessens zur „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ seine wichtige Rolle zurück. Die Stärkung des preisgünstigen, umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Radverkehrs soll durch den Ausbau einer geeigneten Infrastruktur unterstützt werden.

Die Errichtung von Abstellanlagen an den Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV (u. a. Fahrradstationen, bike & ride Initiativen zusammen mit den Verkehrsverbänden) und den weiteren Ausbau eines hessenweiten alltagstauglichen Radverkehrsnetzes werden wir fördern. Hauptaugenmerk werden wir auf die ausbaubare einheitliche Wegweisung für den Alltags-Radverkehr richten. Im Zuge dessen wird die Qualität des Radroutenplaners Hessen verbessert.

Die bestehende Servicestelle Fernradwege soll zu einer zentralen Servicestelle Radverkehr als Anlaufstelle in allen Fragen rund ums Rad ausgebaut werden. Eine Informationskampagne zur stärkeren Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad unterstützen wir.

Dem Beispiel „Radforum Rhein-Main“ folgend werden auch in Süd-, Mittel- und Nordhessen regionale Kooperationen zur Förderung des Radverkehrs vom Land angeregt. Kernziele sind dabei die Intensivierung des Erfahrungs- und

Informationsaustauschs, die Abstimmung eines regionalen Radroutennetzes sowie die Unterstützung regionaler Radverkehrsprojekte.

Im Ministerium und den Ämtern für Straßen- und Verkehrswesen wird besonderes Augenmerk auf den Aufbau von Radverkehrskompetenz gelegt. Die Zusammenarbeit mit dem ADFC Hessen wird intensiviert. Neben den Investitionen für den Radverkehr wird die Unterhaltung der Wege und Anlagen die verstärkte Aufmerksamkeit des Landes finden.

Güterverkehr

Zur Entlastung von Straße und Umwelt wird die Landesregierung der Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser einen deutlich höheren Stellenwert einräumen.

Die Landesregierung wird prüfen, inwieweit sie einen Beitrag dazu leisten kann, dass der Gütertransport auf Rhein, Main und Neckar ausgeweitet und verbessert werden kann. Unter Berücksichtigung touristischer und naturschutzrechtlicher Belange werden wir prüfen, wie der Gütertransport per Schiff auch im Norden Hessens verbessert werden kann.

Wir werden das Netz der Güterverkehrszentren in Hessen als Umschlagplätze von Lkw auf die Schiene ausbauen. Bestehende Zentren sind bedarfsgerecht zu erweitern. Auch im schienengebundenen Güterverkehr ist Lärmschutz für die Anwohner ein Thema. Die Hessische Landesregierung unterstützt daher die Aktivitäten des Bundes zur Lärminderung an der Quelle.

Bis zu einer bundesgesetzlichen Regelung zur Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen, werden wir dafür sorgen, dass Lkw-Fahrverbote gerichtsfest erlassen werden können.

Straßenbau

Hessen verfügt über ein grundsätzlich ausreichendes Straßennetz. Investitionsmaßnahmen zur Unterhaltung der Straßen sowie zum notwendigen Aus- und Neubau folgen einer nachhaltigen Strategie; das heißt sie werden vorrangig unter dem Aspekt optimaler Nutzbarkeit und Werterhaltung durchgeführt, und berücksichtigen die besondere Bedeutung der Umweltverträglichkeit.

Für alle Straßenbaumaßnahmen in Hessen gilt der Grundsatz, dass neben den verkehrlichen Notwendigkeiten ebenso der Schutz der Menschen vor Verkehrslärm, Abgasen und Feinstaub, die Belange von Natur und Landschaft sowie die Vermeidung von Konkurrenzsituationen zu Angeboten des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden. Demgemäß sind bei allen Planungen diese Belange sorgfältig abzuwägen und Lösungen anzustreben, die vorhandene Konflikte minimieren und die Belastungen von Menschen und Umwelt reduzieren.

Die bestehenden Bedarfspläne für Bundesfernstraßen kranken daran, überfrachtet zu sein, so dass selbst langfristig sich die dort genannten Projekte kaum vollständig verwirklichen lassen. Um diesen Missstand zu beheben, werden wir die Bedarfspläne auf die notwendigen und in absehbarer Zeit auch tatsächlich realisierbaren Projekte

konzentrieren. Die Stellungnahmen des Landes zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des Investitionsrahmenplans des Bundes sowie die Beantragung von zusätzlichen Mitteln für die Neubaumaßnahmen beim Bund erfolgen im Einvernehmen der Koalitionsfraktionen.

In der Beurteilung konkreter Straßenbauvorhaben besteht bei den Koalitionsparteien nicht immer Deckungsgleichheit. Unabhängig davon besteht für die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung für die im vordringlichen Bedarf befindlichen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans ein durch den Bund erteilter gesetzlicher Planungsauftrag. Diesem wird nach angemessener Prioritätensetzung nachgekommen. Grundsätzlich sollen die Sorgfalt der Planung optimiert und die Umsetzungszeiträume rechtsbeständiger Planungen verkürzt werden. Das Land wird gegenüber dem Bund besonders für Lärmschutzmaßnahmen, Brückensanierungen und Erhaltungsmaßnahmen zusätzliche Mittel anmelden.

Zu konkreten Autobahnprojekten vereinbaren die Koalitionsparteien darüber hinaus folgendes:

- Der Bau der Autobahn A 4 Olpe - Hattenbach wird von der Landesregierung abgelehnt. Auch die bisherigen Planungsaktivitäten, die eine Realisierung als Bundesstraße vorsehen, werden beendet. Das Land wird bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans beantragen, die Maßnahme aus dem weiteren Bedarf zu streichen.
- Der Weiterbau der A 44 Kassel - Eisenach wird in den rechtsbeständig planfestgestellten Abschnitten zeitnah umgesetzt. Es ist darauf zu achten, dass kein zusätzlicher Verkehr in die Ortslagen gelenkt wird, sondern dass diese auch in der Realisierungsphase abschnittsweise vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Für die weiteren Planungsabschnitte sind die Erkenntnisse aus den Gerichtsverfahren in die Planungen und die Realisierung einzubeziehen und landschaftsschonende und umweltverträgliche Alternativen insbesondere für die noch offenen Linienbestimmungen sorgfältig zu prüfen.
- Die Planung der A 49 Neuental – Gemünden (Felda) wird zeitnah abgeschlossen. Damit nicht erneut zusätzliche Belastungen der Ortslagen durch den Durchgangsverkehr, der bereits die Teilstücke nutzt, entstehen, ist vor einem Weiterbau die gesamte Strecke planfestzustellen und die Finanzierung durch den Bund zu sichern.
- Der Ausbau der A 66 (Lückenschluss Fulda bzw. Anschluss A 661 Frankfurt am Main) wird fortgesetzt. Im Gebiet der Stadt Frankfurt (Bornheimer Hang) sind besondere Schallschutzmaßnahmen umzusetzen, die über den gesetzlichen Mindestschutz hinausgehen. Bei den Schallschutzmaßnahmen (vor allem Einhausungen) ist eine Nutzung der gewonnenen Flächen für Photovoltaik anzustreben.

Im Bereich der Bundesstraßenprojekte stimmen die Koalitionspartner darin überein, die Anwohner entlang viel befahrener Bundesstraßen vorrangig vom Schwerlastverkehr möglichst nachhaltig zu entlasten. Einen wesentlichen Beitrag können dazu Ortsumfahrungen leisten. Das Land wird daher folgende, im Rahmen des geltenden Bundesverkehrswegeplans als vordringlich eingestufte Ortsumfahrungen zügig planen und sich gegenüber dem Bund bei vorhandener Baureife für eine zeitnahe Finanzierung und eine rasche Realisierung einsetzen:

- B 27 (OU Hauneck, Friedlos, Neu Eichenberg/Hebenshausen)
- B 44 (OU Groß Rohrheim)
- B 83 (OU Hofgeismar, Rotenburg-Lispenshausen)
- B 249 (OU Frieda, Eschwege)
- B 252 (OU Vöhl-Dorfitter, wobei der Lückenschluss des Radwegs mit vorzunehmen ist)
- B 255 (OU Weimar)
- B 452 (OU Wehretal)
- B 458 (OU Hilders)

Zu weiteren konkreten Bundesstraßenprojekten vereinbaren die Koalitionsparteien darüber hinaus folgendes:

- B 8 OU Kelkheim/Königstein/Glashütten: Die Notwendigkeit des Projektes und verträgliche Alternativen werden geprüft.
- B 38 OU Mörlenbach: Die Planungsvariante W4 wird zeitnah daraufhin untersucht, ob sie zu vergleichbaren Kosten realisiert werden kann.
- B 45 OU Erbach/OD Michelstadt: Alternativen zur bisherigen Planung werden zeitnah geprüft.
- B 49 Limburg/Wetzlar: Der vierstreifige Ausbau zwischen A 3 und A 45 ist zeitnah zu vollenden.
- Der geplante Bau der B 87n Fulda - Meiningen quer durch das Biosphärenreservat Rhön wird abgelehnt. Stattdessen werden Alternativen im Rahmen des vorhandenen Straßennetzes und unter Nutzung von Ortsumfahrungen geplant. Ziel ist es, keinen Fernverkehr in die Region und das Biosphärenreservat zu bringen.
- Die Planung für die B 519 OU Hofheim/Kriftel wird nicht weiterverfolgt; die Maßnahmen werden bei nächster Gelegenheit aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen.
- Die Planung der B 519 OU Flörsheim wird angesichts des geltenden Bürgerentscheids in dieser Legislaturperiode nicht weiterverfolgt.

Wir wollen analog zum Bundesverkehrswegeplan auch für Hessen die Landesprogramme in einem Landesverkehrswegeplan zusammenfassen. Zur Beurteilung der Vorhaben werden dabei neuartige Bewertungsmethoden herangezogen. Der Landesverkehrswegeplan wird auf Kabinettssebene beschlossen und umfasst auch die bisherige Anlage 2 zum Einzelplan 07 des Landeshaushalts.

Bei der Bewertung von Landesstraßenprojekten (insb. Ortsumfahrungen) wird anhand eines konkreten Kriterienkatalogs vorgegangen. Als Voraussetzungen für den Bau neuer Ortsumfahrungen müssen gegeben sein:

- eine nachgewiesene Entlastung für die Einwohnerinnen und Einwohner in der Regel von mindestens 50 Prozent des Verkehrs sowohl bei den Emissionsbelastungen als auch bei der Verkehrsmenge; d. h. der Durchgangsverkehr muss vor der Maßnahme stärker sein als der Ziel- und Quellverkehr;
- eine Verlagerungsfunktion von inneren Ortslagen nach außen;
- alle verkehrsberuhigenden Maßnahmen müssen als unzureichend erkannt worden sein.

Zu folgenden Landesstraßenprojekten vereinbaren die Koalitionspartner darüber hinaus:

- L 3116 OU Babenhausen: Entsprechend der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung wird die „Kleine Südumfahrung“ mit Priorität geprüft und möglichst realisiert.
- L 3262 OU Dreieich Buchschlag/Sprendlingen: Das Planungsverfahren wird abgebrochen und das Vorhaben nicht weiter verfolgt; der Durchgangsverkehr wird weiterhin über das vorhandenen Straßennetz geführt.

Im Landesstraßenbau werden seit Jahren Maßnahmen aufgeschoben. Hohe Verbindungskosten (KIM u. a.), ein erheblicher Sanierungsstau sowie gestiegene Baukosten engen die Spielräume beim Landesstraßenbauprogramm ein.

Wir werden die Mittelverwendung im Landesstraßenbauprogramm künftig wie folgt zuordnen:

Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen an bestehenden Straßen	50 %
Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen	20 %
Neubaumaßnahmen (u. a. Ortsumfahrungen und Beseitigung von Bahnübergängen) einschließlich der Rückflüsse im KIM	25 %
Radwegebau getrennt von Straßen	5 %

Angesichts der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten im Landeshaushalt werden wir den hierfür insgesamt zur Verfügung stehenden Betrag auf jährlich 80 Mio. € festschreiben und über die Legislaturperiode stabil halten.

Es wird angestrebt, die dem Land zufließenden Mittel des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (GVFG) in der Regel wie folgt einzusetzen:

Förderung des ÖPNV (investiv: Fahrwege und Fahrzeuge)	zu 60 %
Straßenbau einschließlich Radwegebau	zu 40 %

Darüber hinaus wird das Land mit Nachdruck die Finanzierung der größeren ÖPNV-Schienenprojekte aus dem GVFG - Bundesprogramm einfordern.

Flugverkehr

Flughafen Frankfurt

Für das wirtschaftliche Gewicht der Rhein-Main Region, des Landes Hessen und Deutschlands besitzt der Flughafen Frankfurt eine Schlüsselfunktion. Zur Frage seines Ausbaus haben die Koalitionspartner grundsätzlich unterschiedliche Auffassungen. Für die SPD ist der Ausbau als das wichtigste Infrastrukturprojekt für unser Bundesland in den kommenden Jahren ausdrücklich gewollt und vordringlich zu realisieren. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnen diesen Ausbau ab, da sie ihn für weder ökologisch noch ökonomisch gerechtfertigt ansehen und sie im Übrigen die Kapazitätsprobleme durch eine Vernetzung vorhandener Flughafenkapazitäten lösen wollen.

In diesem Spannungsfeld sehen die Koalitionspartner gemeinsam die Verpflichtung insbesondere auch in Erinnerung an die Eskalation gewaltsamer Auseinandersetzungen in Zusammenhang mit dem Bau der Startbahn 18 West, alles dafür zu tun, dass der aktuelle Konflikt nicht wieder eskaliert.

Nachdem ein Planfeststellungsbeschluss (PFB) zum Ausbau des Flughafens Frankfurt von der CDU-Landesregierung am 18. Dezember 2007 erlassen wurde, muss für die weiteren Maßnahmen von diesem Faktum ausgegangen werden. Eine abschließende Gesamtbewertung über den PFB wird damit nicht mehr durch die Politik, sondern durch gerichtliche Entscheidung erfolgen.

Der PFB enthält allerdings statt des versprochenen Nachtflugverbots eine dauerhafte Nachtflugerlaubnis für durchschnittlich 17 geplante Flugbewegungen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr sowie für insgesamt geplante 150 Flugbewegungen in jeder gesetzlichen Nacht und steht damit im Widerspruch u. a. zum einstimmigen Beschluss des Landtags vom 18. Mai 2000, der danach mehrfach bestätigt wurde.

Die Landesregierung wird deshalb alle ihre rechtlichen und politischen Einflussmöglichkeiten nutzen, um sowohl die Vorgabe des Nachtflugverbots gemäß dem Ergebnisbericht der Mediation umzusetzen als auch sicherzustellen, dass eine Realisierung des Ausbaus nicht vor gerichtlicher Überprüfung und Entscheidung durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof in den Hauptsacheverfahren vorgenommen wird.

Deshalb wird die Landesregierung ein ergänzendes Verfahren zu den flugbetrieblichen und flughafenbetrieblichen Regelungen im PFB einleiten, um die Umsetzung des Mediationsergebnisses bezüglich der Nachtflüge zu erreichen.

Die Landesregierung wird auch darauf hinwirken, dass die Fraport AG verbindlich schriftlich zusichert, dass sie vor einer abschließenden Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs über die Klagen gegen den PFB von diesem im Bereich außerhalb des bestehenden Areals des Flughafens und mit Ausnahme der im Besitzeinweisungsbeschluss genannten Maßnahmen keinen Gebrauch machen wird.

Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium als Planfeststellungsbehörde wird den Verwaltungsgerichtshof unverzüglich entsprechend informieren.

Es wird ihm darüber hinaus mitteilen, dass es im Fall der fehlenden Zusicherung der Fraport AG seinerseits eine Aussetzung der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses (gemäß § 80 Abs. 4 VwGO) vorzunehmen beabsichtigt.

Das Ministerium wird weiterhin mitteilen, dass es in der Zwischenzeit, während und soweit sich das Gericht mit den Klagen gegen das Vorhaben im Übrigen befasst, in einem ergänzenden Verfahren die Umsetzung des Nachtflugverbots gemäß Mediationsergebnis beabsichtigt.

Sollte die Fraport AG die o. g. Zusicherung nicht bis zum 15. November 2008 abgeben, wird die Planfeststellungsbehörde den Sofortvollzug des PFB gemäß § 80 Abs. 4 VwGO bis zum Abschluss der Hauptsacheverfahren vor dem VGH aussetzen.

Da davon auszugehen ist, dass diese Verfahren noch im Laufe des Jahres 2009 entschieden werden, wird die Aussetzung bis zum Jahresende 2009 befristet.

Unabhängig vom Umgang mit dem Planfeststellungsbeschluss wird die Landesregierung in Kooperation mit dem Flughafenbetreiber Fraport AG

- eine Überprüfung und Verschärfung der emissionsbezogenen Landegebühren durchführen;
- sich für eine Neutralisierung der klimaschädlichen Wirkungen des von Frankfurt generierten Flugverkehrs durch die Verursacher einsetzen;
- sich mit Nachdruck und unter Vorgabe von Fristen für die Realisierung wirksamer Lärm mindernder Flugverfahren (CDA, Steilstart, Schwellenversatz etc.) einsetzen;
- den vom Flughafen erzeugten Bodenlärm (besonders Triebwerksprobeläufe) verstärkt kontrollieren und Maßnahmen zur Reduzierung desselben durchsetzen;
- eine permanente Kontrolle der seit der Mediation von Fraport übernommenen Selbstverpflichtung zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der Bevölkerung durch das Land (evtl. mit FFR) durchführen.

Flughafensystem

Das Land wird sich verstärkt dafür einsetzen, das Frankfurt (FRA) mit den Flughäfen Hahn (HHN) und auch Köln/Bonn (CGN) ein Flughafensystem bilden kann. Die Kooperation mit diesen Flughäfen auf unternehmerischer Ebene soll darüber hinaus intensiviert werden.

Forum Flughafen und Region (FFR)

In jeder Hinsicht unabhängig und auch rechtlich getrennt von der Frage des Ausbaus des Flughafens Frankfurt und der Auseinandersetzung um den Planfeststellungsbeschluss wird die Landesregierung den mit der Mediation und dem Regionalen Dialogforum (RDF) begonnenen Prozess der gemeinsamen Diskussion von Perspektiven des Flughafens und des Flugverkehrs wieder aufnehmen. Die bisherige, von der CDU-Landesregierung vorgegebene Konstruktion des Forum Flughafen und Region (FFR) wird überarbeitet. Dabei wird sichergestellt, dass alle am Flughafenbetrieb Beteiligten und die von ihm Betroffenen mitwirken können, um die Entwicklung des Flughafens zu begleiten und im Sinn des bereits in der Mediation formulierten „no-regret“ Prinzips mit zu gestalten. Die Landespolitik soll im FFR sowohl durch die Landesregierung als auch durch Mitglieder des Landtags vertreten sein.

Auf der Grundlage der bisherigen Arbeitsergebnisse sollen Fragen des Verfahrens ebenso wie der Organisation von den Teilnehmern des FFR maßgeblich selbst gestaltet werden.

Luftlandeplatz Kassel-Calden

Zur Notwendigkeit und Bedeutung eines Regionalflughafens Kassel-Calden bestehen zwischen den Koalitionspartnern unterschiedliche Grundauffassungen.

Die Koalitionspartner sehen aufgrund des gegenwärtig unzureichenden baulichen und technischen Zustands des Luftlandeplatzes Kassel-Calden die Aufgabe, diesen

zu modernisieren und ihn unter der Maßgabe von Sicherheitsanforderungen so zu ertüchtigen, dass er seine Verkehrsfunktionen im bisherigen Umfang insbesondere auch für den Geschäftsflugverkehr in Zukunft wahrnehmen kann.

Zur Sicherung der Arbeitsplätze am Standort sowie mit der Zielperspektive ihrer Vermehrung sollen den dort angesiedelten Unternehmen für die Zukunft im Rahmen der Aufgabendefinition des Luftlandeplatzes nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden. Darüber hinaus haben wir als zusätzliche Innovation die Absicht, ein Forschungs- und Entwicklungsinstitut für klimaneutrale Flugtriebstechniken in Kooperation mit der Universität Kassel in Kassel-Calden einzurichten.

Die Koalitionspartner sind sich bewusst, dass in den vergangenen Jahren erhebliche finanzielle Mittel für die Planung der Verlagerung des Flugplatzes und den Immobilienerwerb aufgewendet wurden. Darüber hinaus liegt ein Planfeststellungsbeschluss dazu vor.

Eine mögliche Realisierung dieses Beschlusses setzt voraus, dass dieser Neubau gegenüber der Ertüchtigung des bestehenden Luftlandeplatzes kostengünstiger ist. Darüber hinaus müssen folgende weitere Kriterien erfüllt sein:

- die abschließende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts muss zugunsten des Projekts ausfallen;
- die Ergebnisse des Notifizierungsverfahrens bei der EU müssen vorliegen;
- das Land vereinbart mit den übrigen Anteilseignern eine neue Anteils- und Kostenverteilung und findet einen weiteren privaten Partner für die Betreibergesellschaft;
- durch testierte Vorausschaurechnungen muss die betriebliche Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden.

Bei Nichterfüllung eines dieser Kriterien wird die Ertüchtigung zeitnah in Angriff genommen.

Betriebskostenförderungen und Kapitalzuschüsse oder Anteilsübernahmen für weitere Flugplätze werden ausgeschlossen.

Bundesratsinitiativen im Verkehrsbereich

Die Landesregierung wird folgende Bundesratsinitiativen ergreifen, bzw. entsprechende Initiativen anderer Länder unterstützen, um folgende verkehrspolitischen Ziele zu erreichen:

- Einführung eines verbindlichen Tempolimits auf Autobahnen von 130 km/h sowie von Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und Altersheimen.
- Einführung verbindlicher CO₂-Grenzwerte für Fahrzeuge auf EU-Ebene; ab dem Jahr 2012: 120 g CO₂/km, ab 2020: 80 g CO₂/km.
- Einführung einer Schadstoffsteuer (als erster Schritt: Umwandlung Kfz-Steuer in eine progressive CO₂-Steuer), die Menschen mit niedrigen Einkommen entlastet. Bei einer entsprechenden Umstellung soll die steuerliche Belastung insgesamt nicht höher sein als heute.
- Einführung eines Überholverbots für Lkw auf zweistreifigen Autobahnen

- Erweiterung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen für Fahrzeuge mit mehr als 12 t zur Vermeidung von Maut-Flucht
- Unterstützung der Bundesregierung zur beschlossenen Mauterhöhung zum 1. Januar 2009. Wir werden darauf hinwirken, dass die Mauteinnahmen zum Ausbau des ÖPNV, der Straßen und Wasserstraßen genutzt werden
- Wir werden uns für die Änderung der Straßenverkehrsordnung einsetzen und so den Kommunen die Möglichkeit eröffnen, Stellplätze für Carsharing-Autos im öffentlichen Straßenraum einzurichten.