



HESSISCHER LANDTAG

Dringlicher Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

betreffend schwarz-gelbe Verkehrspolitik von vorgestern endlich beenden - Hessen braucht einen Mobilitätsmasterplan für morgen

Der Landtag wolle beschließen:

1. Die alarmierende Steigerung der CO₂-Emissionen in Deutschland im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr zeigt, wie nötig auch eine Verkehrswende als Bestandteil der Energiewende ist. Nur so können bis 2020 rund 40 Prozent der CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990 eingespart werden, um die globale Klimaerwärmung auf zwei Grad Celsius zu begrenzen.
2. Der Landtag fordert die Landesregierung daher auf, von ihrer vom Straßenneubau getriebenen Verkehrspolitik Abstand zu nehmen und einen Mobilitätsmasterplan für ganz Hessen zu erarbeiten, der alle Verkehrsarten berücksichtigt und verbindliche Ziele definiert. Leitlinien für diesen Masterplan müssen die Verkehrsvermeidung, die Verkehrsverlagerung und die Verkehrsverbesserung sein.
3. Wie falsch die Infrastrukturpolitik von Schwarz-Gelb ist, zeigt das Beispiel des Landesstraßenbauprogramms überdeutlich. Der Landtag betont, dass durch das Beharren auf weiteren Neubau der Sanierungsstau nicht aufgelöst, sondern langfristig der Abschreibungsbedarf noch vergrößert wird. Das von Verkehrsminister Rentsch neu angebotene Vorfinanzierungsmodell für den Straßenbau (KIM II) wird zu Lasten zukünftiger Haushalte gehen und den Sanierungsstau weiter befeuern. Im zukünftigen Landesstraßenbauprogramm muss der Erhalt der Straßen vor dem Neubau stehen.
4. Der Bau der neuen Nordwestlandebahn des Frankfurter Flughafens war ein Fehler, den CDU, FDP und SPD gemeinsam begangen haben, und hat zu einer dramatischen Zunahme der Lärmbelastungen der Menschen im Rhein-Main-Gebiet geführt. Damit ist die Schmerzgrenze endgültig überschritten. Der Landtag setzt sich für den Verzicht auf den Bau des Terminals 3, ein Nachtflugverbot zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr, Lärmobergrenzen, eine Deckelung der Flugbewegungen und die Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger an der Festlegung der Flugrouten ein.

5. Auch der Neubau des Flughafens Kassel-Calden steht symptomatisch für die falsche Verkehrspolitik von Schwarz-Gelb. Zum Start des Flughafens im April wurden geplante Flüge gestrichen und Passagiere mit dem Taxi zum benachbarten Regionalflughafen Paderborn gebracht. Bisher gibt es nur einen Linienflug pro Woche. Das Millionengrab wird so zum Albtraum für den Hessischen Verkehrshaushalt. Der Landtag fordert die Landesregierung daher auf, diesen Irrsinn zu stoppen und nicht noch mehr Steuergelder Monat für Monat zu verbrennen.
6. Der Landtag sieht, dass nur durch eine Verlagerung auf Busse und Bahnen im Personenverkehr sowie die Nutzung von innovativen Mobilitätskonzepten, wie sozialen Mobilitätsnetzwerken oder verschiedenen Carsharingmodellen, die Verkehrswende vorangebracht werden kann. Auch die Verlagerung von Wegen auf das Fahrrad und die Füße sind ein elementarer, billiger und sicherer Beitrag zur Vermeidung von CO₂-Emissionen im Nahverkehr.
7. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, den anhaltenden Trend zu elektrisch unterstützten Fahrrädern aufzugreifen und die Radverkehrsförderung weiter zu erhöhen. Dazu müssen zehn Prozent der Haushaltsmittel des Landesstraßenbaus und der Verkehrsfördermittel für den Bau von Radverkehrsanlagen bereitgestellt werden. So kann bis 2018 ein zusammenhängendes, überörtliches und ganzjährig nutzbares Radverkehrsnetz aufgebaut werden, das Basis für den Durchbruch der Elektromobilität ist. Ziel muss es sein, den Radverkehrsanteil in Hessen bis 2020 von sieben auf mindestens 15 Prozent der zurückgelegten Wege zu erhöhen.
8. Der Landtag sieht ferner die Notwendigkeit, in wirklich innovative Mobilitätsdienstleistungen zu investieren, die eine verkehrsmittelübergreifende Mobilität für den Menschen erlaubt. Der Landtag spricht sich dafür aus, dass die Vernetzung aller Verkehrsträger, insbesondere der öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrsmittel, Vorrang vor der symptomatischen Bekämpfung der Staus auf der Straße haben muss.
9. Der Landtag begrüßt den erkennbaren Trend, dass junge Menschen zunehmend weniger einen PKW besitzen als früher und stattdessen alternative Verkehrsmittel nutzen. Das Auto besitzt längst nicht mehr die Funktion als Statussymbol, wie das noch vor zehn Jahren der Fall war. Der Trend geht weg vom „Besitzen“ hin zum „Benutzen“. Diese Entwicklung muss aufgegriffen und als Chance genutzt werden.
10. Der Landtag spricht sich dafür aus, dass für die Umsetzung dieser neuen Mobilität die Verkehrstelematik ein entscheidender Erfolgsfaktor ist. Schwerpunktmäßig muss die Telematik aber das Mobilitätsmanagement dabei unterstützen, den Verkehr vom PKW auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu verlagern oder wo möglich ganz zu vermeiden. Das Angebot muss zukünftig von Informationen über mobile Endgeräte bis zu flächendeckenden Mobilitätskarten reichen, die verkehrsmittelübergreifende Gültigkeit besitzen.

11. Der Landtag ist der Auffassung, dass Telematikanwendungen zum Verkehrsmanagement wie die vernetzte Kommunikation der PKW untereinander und mit der Infrastruktur zwar zur weiteren und zukünftigen Gefahrenvorsorge begrüßenswert sind, aber nur zu einer marginalen Kapazitätserhöhung auf den Autobahnen führen wird und nicht geeignet sind, die Verkehrsprobleme im Ballungsraum grundsätzlich und dauerhaft zu lösen.
12. Der Landtag spricht sich für eine nachhaltige Sicherung der Finanzierung des Öffentlichen Personenverkehrs aus. Da die deutliche Unterfinanzierung des ÖPNV ab 2015 in einer unabhängigen Risikostudie nachgewiesen wurde, hält es der Landtag für dringend geboten, dass sich die Landesregierung außerdem für eine uneingeschränkte Fortführung der ÖPNV-Finanzierungsbeteiligung durch den Bund einsetzt, die sich an den steigenden Kosten für den Betrieb orientiert. Ohne diese Bundesmittel ließe sich eine Finanzierung im ÖPNV nicht mehr darstellen. Zusätzlich zu den Bundesmitteln müssen endlich wieder originäre Landesmittel für den ÖPNV bereitgestellt werden, wie es unter der rot-grünen Landesregierung die Regel war.
13. Schon jetzt werden weniger als zwei Prozent der Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur in Hessen investiert. Der Landtag fordert daher Verkehrsminister Rentsch auf, sich nicht nur für Großprojekte bei Autobahnen, sondern auch für die Schieneninfrastruktur einzusetzen. Die Verteilung der Bundesmittel entspricht nicht annähernd dem Bedarf in Hessen. Rund drei Viertel des bundesweiten Personenverkehrs und über die Hälfte des Güterverkehrs bündeln sich hier. Der Landtag sieht insbesondere im Ausbau der S-Bahn Frankfurt-Friedberg, der nordmainischen S-Bahn, der Regionaltangente-West sowie der Schienenfernverkehrsverbindungen Frankfurt-Fulda und Frankfurt-Mannheim die dringendsten Projekte.
14. Der Landtag betont, dass durch einen Mobilitätsmasterplan auch dem Ziel „Null Verkehrstote“ zum Durchbruch verholfen werden kann. Um dieses Ziel voranzubringen soll den Kommunen ermöglicht werden, selbst zu entscheiden, auf welchen Straßen die Regelgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde ausgewiesen werden soll. Außerdem soll die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 130 Kilometer pro Stunde begrenzt werden. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind der einfachste, ökonomischste und wirkungsvollste Weg zur Reduzierung von Verkehrstoten.
15. Der Landtag sieht in der Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum in Folge des demografischen Wandels eine besondere Herausforderung in der Zukunft. Um eine nachhaltige Mobilität der Menschen in den ländlichen Räumen zu ermöglichen, sind bestehende Bahnstrecken zu sichern und gegebenenfalls vom Angebot her auszubauen. Attraktive Busverbindungen sind durch nachfrageorientierte Angebote (wie Anruf-Sammel-Taxis, Anruf-Linien-Busse, Mitfahrzentralen) zu ergänzen. Schulbezogener Verkehr ist zeitlich zu optimieren. Schülertickets, Studierendentickets und Seniorentickets fördern eine bessere Auslastung zu allen Zeiten. Hierdurch lässt sich bei vertretbaren Kosten ein qualitativ hochwertiges Angebot schaffen.

16. Der Landtag betont, dass zu einer Verkehrswende neben dem Personenverkehr auch der Güterverkehr gehört. Die Gestaltung eines nachhaltigen Güterverkehrssystems ist aufgrund der immer weiter zunehmenden Güterverkehrsleistung auf der Straße gerade im Transitland Hessen dringender denn je. Die Stärkung von regionalen Wirtschaftskreisläufen und neue Belieferungskonzepte helfen Güterverkehr zu vermeiden. Der kombinierte Verkehr und neue Distributionslogistik fördern den Umstieg vom LKW auf die Bahn. Durch die Ausweitung der LKW-Maut auf das gesamte Straßennetz und auf 3,5 Tonnen wird der notwendige Transformationsprozess beschleunigt. Zur Stärkung des Schienengüterverkehrs müssen die Engpässe im Netz dringend beseitigt werden, um die notwendige Kapazität zu schaffen. Die Stärkung des Schienengüterverkehrs muss jedoch mit allen zur Verfügung stehenden Lärmschutzmaßnahmen einhergehen. Dazu zählen lärmabhängige Trassenpreise, Umrüstung der Güterzüge auf leise Bremssysteme und Drehgestelle, aktive Schallschutzmaßnahmen am Gleiskörper und die Prüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Nacht.

Wiesbaden, den 21. Mai 2013

**Der Fraktionsvorsitzende
Tarek Al-Wazir**