

#Hessen2025

**GRÜN WIRKT WEITER
FÜR MEHR
MOBILITÄT**



KONZEPTE FÜR HESSEN

Liebe Leserinnen und Leser,

seit wir GRÜNE in Hessen wieder mitregieren, haben wir der Politik der Landesregierung eine neue Richtung gegeben: unter anderem mit dem Integrierten Klimaschutzplan 2025, mit dem Ökoaktionsplan, mit der

Aufholjagd bei den Erneuerbaren Energien, mit einer Rekordförderung für Busse und Bahnen, mit dem Schülerticket, mit Sozialbudget, mehr bezahlbarem Wohnraum und der Förderung von Akzeptanz und Vielfalt, mit mehr Bildungs- und Chancengerechtigkeit durch Ganztagschulen, Sozialindex, Integration und Inklusion, mit der Stärkung der Hochschulen, mit der Förderung von Kunst und Kultur. Wir haben die Weichen der Politik endlich wieder in die richtige Richtung gestellt und wollen auf dem eingeschlagenen Kurs noch mehr Fahrt aufnehmen. Hessen ist grüner und gerechter geworden.

Wir wären aber nicht DIE GRÜNEN, wenn wir uns mit diesen Erfolgen zufrieden geben würden. Wir wollen auf dem bereits Erreichten aufbauen und Neues auf den Weg bringen – auf dem Weg zu dem Hessen, das wir uns für die Zukunft wünschen. Denn mehr Gerechtigkeit, Ökologie, individuelle Freiheit und Weltoffenheit kommen nicht von allein.

Deshalb legen wir unter der Überschrift „#hessen2025 – GRÜN wirkt weiter“ konkrete Konzepte zu den Projekten vor, die wir in den kommenden Jahren umsetzen wollen.

Eine anregende Lektüre wünscht



Mathias Wagner
Fraktionsvorsitzender

Weitere Informationen und alle bislang erschienenen Konzeptpapiere zum Download unter:
www.gruene-hessen.de/konzepte

GRÜN WIRKT WEITER

#hessen2025



INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	2
2. Wir haben die Richtung der Politik geändert ...	2
2.1 Straßenbau umgesteuert	2
2.2 Nahmobilität – mit Grünen auch ein Thema für Hessen	3
2.3 Radverkehr als Landesthema	3
2.4 Busse und Bahnen – finanzielle Rahmenbedingungen für Erhalt gesichert und aufgestockt	3
2.5 Ausbau der Schieneninfrastruktur vorangebracht	4
2.6 Einsteigen, losfahren: Mobilität für junge Menschen und Landesbedienstete verbessert	5
2.7 Barrierefreiheit ist Daueraufgabe	6
2.8 Verkehrssicherheit	6
2.9 Mobilität im ländlichen Raum vielfältig unterstützt	7
2.10 Individualverkehr effizient nutzen, E-Mobilität fördern	7
2.11 Digitalisierung und Autonomes Fahren	8
3 ... und noch viel vor	8
3.1 Straßenbau – weiter umsteuern	9
3.2 Güterverkehr gehört nach wie vor auf die Schiene	10
3.3 Busse und Bahnen - finanzielle Rahmenbedingungen verstetigen und weiter investieren	10
3.4 Mobilitätsplan und Mobilitätsstationen	12
3.5 Gemeinsam für bessere Mobilität – Neue Ideen und gute Modelle fördern	12
3.6 Fahrradland Hessen	13
3.7 Mobilität für Schüler und Landesbedienstete ausgeweitet – weitere Zielgruppen für bequeme und umweltfreundliche Mobilität im Blick	15
4. Zusammenfassung	16

1. EINLEITUNG

Mobilität für alle – eine der großen Errungenschaften des 20. Jahrhunderts. Die Kehrseite des gewaltig zunehmenden Verkehrs wurde allzu lange nicht

» Wir brauchen ein Verkehrssystem, das jede und jeden schnell, sicher und klimaschonend ans Ziel bringt.«

sehen: Umweltprobleme, Lärmbelastungen, überlastete Straßen und Schienen, Staus, Verspätungen. Diese Seite des Verkehrs droht heute übermächtig zu werden – und das heißt in Summe: weniger Lebensqualität für alle.

Nach der Energiewende müssen wir nun die Verkehrswende anpacken. Wir wissen jetzt, wie eine

neue, bessere Mobilität für alle funktionieren kann: Schlüssel hierfür sind die Digitalisierung und Vernetzung von Mobilität. So kommen wir mit emissionsarmen Verkehrsmitteln hin zu einem Verkehrssystem, das jede und jeden schnell, sicher und klimaschonend an sein Ziel bringt

Dafür wollen wir weiterhin die Rahmenbedingungen setzen. Denn die Art, wie ich mobil bin, ist auch Ausdruck eines Lebensgefühls und sich verändernde Lebensstile. Deswegen setzen wir auf Innovationen und verbraucherorientierte, nachhaltige Mobilität, um das bereits Begonnene in der nächsten Legislaturperiode fortzusetzen und auszubauen.

2. WIR HABEN DIE RICHTUNG DER POLITIK GEÄNDERT ...

Bis zur Regierungsbeteiligung der GRÜNEN konzentrierte sich die Verkehrspolitik der Landesregierung besonders auf den Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur. Das Programm „Staufreies Hessen 2015“ konzentrierte sich vorwiegend auf den Straßenverkehr. Mit uns wurde aus dem postulierten „Staufreien Hessen“ ein Mobiles Hessen 2020, um damit den verkehrsmittelübergreifenden Ansatz zu verdeutlichen.

2.1 STRASSENBAU UMGESTEUERT

Für den Landeshaushalt hatte und hat die frühere Expansionspolitik im Straßenbau erhebliche Konsequenzen. Der Fokus vorangegangener Verkehrsminister auf prestigeträchtige Neubauten hat dazu geführt, dass immer weniger Geld vorhanden war, um den Bestand zu erhalten. Im Ergebnis hatte sich der Zustand vieler Landesstraßen über viele Jahre verschlechtert.

Wir GRÜNE haben die dringlichsten Maßnahmen im Straßenbau identifiziert und entsprechend priorisiert. Dabei folgen wir dem Prinzip „Sanierung vor Neubau“. Erstmals in der Geschichte des Landesstraßenbaus gibt es einen strukturierten Maßnahmenplan nach klaren Kriterien, wie z. B. Bedarf und Notwendigkeit: die Sanierungsoffensive 2016 – 2022. Das war dringend nötig, um den guten Zustand der Landesstraßen wiederherzustellen. Bis 2022 werden rund 590 Sanierungsmaßnahmen für über 450 Mio. Euro realisiert. Im Jahr 2019 werden 83% der Straßenbaumittel im Landesstraßenbau in den Erhalt und nicht in den Neubau investiert. Auch bei den Bundesstraßen haben wir umgesteuert und uns auf die Projekte mit einer zeitnahen Umsetzungsmöglichkeit konzentriert.

Ab 2019 will die hessische Landesregierung mit dem neuen „Mobilitätsfördergesetz“ mindestens 100 Millionen Euro für die Kommunen bereitstellen.

len. Damit wird ein verlässlicher Finanzierungsrahmen für Verkehrsprojekte geschaffen. Die Mittel werden zu gleichen Teilen zwischen dem Straßenbau und dem öffentlichen Verkehr aufgeteilt. Um die ab 2020 entfallenden Bundesmittel auszugleichen, sind bereits 2018 Mittel in Höhe von 100 Millionen Euro vorgesehen.

2.2 NAHMOBILITÄT – MIT GRÜNEN AUCH EIN THEMA FÜR HESSEN

In anderen Bundesländern gab es bereits Arbeitsgemeinschaften fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise. In Hessen war das bis zum Zeitpunkt der GRÜNEN Regierungsbeteiligung kein Thema. Mit der Gründung der AG Nahmobilität haben wir explizit für die Kommunen, Verbände, Hochschulen, Wirtschaft und Verkehrsverbände ein Kompetenznetzwerk zum Thema Rad- und Fußverkehr geschaffen. Die Kommunen haben so die Möglichkeit, voneinander zu lernen und gute Ideen aufzugreifen und so vor Ort das Radfahren und das Zufußgehen zu stärken. Aber auch das Thema Mobilitätserziehung und Integrierte Stadtentwicklung wurde in der Gründungsphase der AG Nahmobilität in Expertenkreisen bearbeitet. Mittlerweile hat die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität mehr als 200 Mitglieder.

2.3 RADVERKEHR ALS LANDESTHEMA

Das hessische Radwegenetz war im Vergleich zu den anderen Bundesländern unterdurchschnittlich entwickelt. Im Jahr 2013 waren nur 11 Prozent der Landesstraßen mit Radwegen ausgestattet. Hier haben wir ebenfalls die Richtung geändert. Neben der Arbeit in der AG Nahmobili-

lität hat das Land auch das finanzielle Engagement für den Radverkehr verstärkt. Aus den so genannten GVFG-Mitteln (Mittel des Bundes für kommunale Verkehrsausgaben) stehen jedes Jahr 8 Millionen Euro für kommunale Rad- und Fußwege zur Verfügung. Mit dieser Förderung können die Kommunen Radwege bauen und damit vor Ort spürbar etwas verändern. Zur Stärkung des überörtlichen Radverkehrs unterstützt das Land den Radwegebau an Landesstraßen. In diesen Bereich fließen von 2016 an jedes Jahr weitere 4 Millionen Euro. 60 Radwege sollen so von 2016 bis 2022 an Landesstraßen entstehen können. In den

Jahren 2018 und 2019 wird der Etat auf fünf beziehungsweise sechs Millionen Euro jährlich erhöht. Auch im integrierten Klimaschutzplan 2025 sind zusätzliche Mittel für den Radwegebau enthalten. Die Förderung des Radverkehrs ist die schnellste und effektivste Maßnahme, um den Autoverkehr zu reduzieren und den Klimaschutz in den Städten zu verbessern. Dazu gibt es vielfältige Maßnahmen der Landesregierung. Beispielsweise wurde eine langjährige Forderung der Kommunen erfüllt, indem die Bagatellgrenze für Fördermaßnahmen auf 20.000 Euro gesenkt wurde, damit auch finanzschwache Kommunen mit kleinen Maßnahmen beginnen können, den Radverkehr zu verbessern.

» Bis 2022 sollen 60 neue Radwege an Landesstraßen entstehen.«

2.4 BUSSE UND BAHNEN – FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR ERHALT GESICHERT UND AUFGESTOCKT

Busse und Bahnen sind die klimafreundlichere Alternative zum Auto. Um sie zu stärken, haben wir eine neue Finanzierungsvereinbarung zwi-

schen dem Land Hessen und den drei hessischen Verkehrsverbänden geschlossen. Damit haben wir es geschafft, die Qualität des Nahverkehrs in Hessen zu sichern und es ermöglicht, deren Angebote auszubauen. Damit tragen wir der wachsenden

» Die hessischen Verkehrsverbände erhalten bis 2021 jährlich die Rekordsumme von rund 800 Millionen Euro.«

Nachfrage nach diesem Verkehrsträger Rechnung. Von 2017 bis 2021 erhalten die drei hessischen Verkehrsverbände jährlich rund 800 Millionen Euro. Im Vergleich zur vorangegangenen Finanzierungsperiode ist das eine Steigerung um 24 Prozent. Die Rekordsumme ist möglich, weil der Bund auf Druck der Länder die Regionalisierungsmittel erhöht hat und das Land erstmals wieder eigene Mittel in die Hand nimmt. Auch die Kommunen haben ihren Beitrag dazu geleistet, indem mehr Mittel aus dem Kommunalen Finanzausgleich zweckgebunden für Busse und Bahnen zur Verfügung gestellt werden. Über den Ausbau von Kapazitäten und Angeboten hinaus haben wir auch begonnen, den Öffentlichen Personennahverkehr selbst noch klimafreundlicher weiterzuentwickeln, beispielsweise, indem wir die Einführung von Elektrobussen im ÖPNV fördern. Und auch der ÖPNV wird weiter zur CO₂-Einsparung beitragen, etwa mit Brennstoffzellenzügen, die auf Dieselstrecken eingesetzt werden sollen, und der Umstellung von Nebenstrecken von Diesel- auf elektrischen Betrieb.

2.5 AUSBAU DER SCHIENENINFRASTRUKTUR VORANGEBRACHT

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist vor der Grünen Regierungsbeteiligung nur schleppend vorangegangen. Hier haben wir erfolgreich Druck

gemacht. Wir haben uns für die schnelle Fertigstellung der nationalen Schienenprojekte in Hessen, wie dem Ausbau des Knoten Frankfurts inkl. der Wallauer Spange, der Schnellbahnstrecke Frankfurt-Mannheim, dem Ausbau der Strecke Hanau-Gelnhausen und dem Neubau der Strecken nach Fulda eingesetzt. Zusammen mit der Bahn wurde für die beiden großen Projekte Hanau/Würzburg/Fulda und RheinMain/RheinNeckar ein vorbildliches Bürgerdialogverfahren auf den Weg gebracht. Mit frühzeitiger Bürgerbeteiligung kann der Planungsprozess beschleunigt werden.

Aber nicht nur die großen Fernverbindungen sind von Bedeutung. Auch regionale Projekte haben einen entscheidenden Schub bekommen: Die Citybahn Wiesbaden – Mainz könnte schon längst rollen, wenn andere dieses wichtige Projekt nicht behindert hätten. Die Citybahn ist ein Schlüsselprojekt für modernen Nahverkehr, das jetzt endlich mit Unterstützung des Landes auf die Schiene ge-

WEICHEN GESTELLT

- Die **drei hessischen Verkehrsverbände** bekommen **bis 2021 jährlich rund 800 Millionen Euro** von Bund und Land – rund ein Viertel mehr als zuvor. Damit können sie in bessere Verbindungen und Qualität investieren
- In den kommenden Jahren fließt die Rekordsumme von **zwölf Milliarden Euro in zwölf Schienenprojekte** des Nah- und Fernverkehrs in Hessen
- Das Land unterstützt Planung, Bau und Ausbau von S-Bahn-Strecken im RheinMain-Gebiet, darunter **Nordmainische S-Bahn, Ausbau der S6 und Regionaltangente West**

setzt wird. Sie kann erheblich zur Entlastung der Verkehrswege beitragen, motiviert Personen vom Auto auf die Bahn umzusteigen und hilft dabei, die Stickstoffdioxid Belastung in Wiesbaden zu verringern und Luftreinhaltung zu verbessern.

Die Kapazität der S-Bahn Rhein-Main muss weiter erhöht werden um den steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden. Deswegen haben wir uns für den Bau der Nordmainischen S-Bahn, sowie des viergleisigen Ausbaus der Strecke nach Bad Vilbel eingesetzt. Um die Störanfälligkeit und Überlastungen des S-Bahn-Tunnels in Frankfurt zu reduzieren, haben wir uns für den Bau der Regionaltangente West engagiert, deren Planungsgesellschaft das Land beigetreten ist. Dieses Projekt schafft im westlichen Rhein-Main-Gebiet eine attraktive Verbindung zwischen den Städten und Bürostandorten sowie dem Industriepark Höchst und dem Flughafen. Die Regionaltangente West entlastet so den S-Bahn-Tunnel. Die Pendler müssen dann nicht mehr in Frankfurt umsteigen, sondern können direkt zu ihrer Arbeitsstätte fahren oder andere Umsteigemöglichkeiten nutzen.

Parallel zum Ausbau der Schienen-Infrastruktur arbeitet die Landesregierung mit der DB Netz AG daran, in den nächsten zwei bis drei Jahren mit der schnellen Umsetzung von Maßnahmen zur Engpassbeseitigung im Knoten Frankfurt zu beginnen. Dazu ist bereits eine Engpassanalyse gestartet worden. Anschließend werden die Maßnahmen in das laufende Programm zur Infrastrukturentwicklung, „Frankfurt RheinMainPlus“, eingepasst. Mittelfristig will die Landesregierung, dass die Schienenkapazität im Knoten Frankfurt durch technische Mittel weiter erhöht wird. Nicht nur im Ballungsraum und den Städten wurde die Schiene gestärkt. Mit der Reaktivierung der

Kurhessenbahn haben wir einen weiteren Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität in Hessen gemacht. Dank der reaktivierten Bahnstrecke wird die Region Korbach-Frankenberg besser an die beiden Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Ruhr angebunden. Die Reisezeit von Pendlern in beide Richtungen wurde reduziert.

2.6 EINSTEIGEN, LOSFAHREN: MOBILITÄT FÜR JUNGE MENSCHEN UND LANDESBEDIENSTETETE VERBESSERT

Der größte Fortschritt für den umweltfreundlichen Verkehr seit Gründung der Verkehrsverbünde vor über 20 Jahren in Hessen ist das landesweite Schülerticket. Ein Ticket für Bus und Bahn in ganz Hessen, für einen Euro am Tag (d.h. 365,- Euro im Jahr), für alle Schülerinnen und Schüler, für Auszubildende und für alle im Bundesfreiwilligendienst. Statt auf Stadt oder Landkreis begrenzter Angebote können alle 840.000 Schülerinnen, Schüler und Auszubildende jetzt ein preisgünstiges Ticket nutzen, das auch außerhalb der Schulzeit, an den Wochenenden und in den Ferien über die Grenzen der Kommune hinweg gilt. Neben dem Weg zur Schule oder Ausbildungsstätte können sie damit auch den Weg ins Schwimmbad, zur Party oder zum Wochenendausflug mit dem Öffentlichen Personennahverkehr

» Wer als Jugendlicher die Erfahrung macht, dass man mit Bussen und Bahnen bequem unterwegs ist, wird diese Vorteile auch später zu schätzen wissen.«

(ÖPNV) zurücklegen. Und wer als Jugendlicher die Erfahrung macht, dass man mit Bussen und Bahnen bequem unterwegs ist, wird auch später diese Vorteile zu schätzen wissen. Dass das Schülerticket dem Bedarf der jungen Menschen entspricht, zeigen die guten Verkaufszahlen des Tickets.

Zusätzlich können als Ergebnis der Tarifverhandlungen mit dem Jobticket die 45.000 Tarifbeschäftigte und 90.000 Beamtinnen und Beamte den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in ganz Hessen ab 2018 nutzen. Der Dienstaussweis des Landes Hessen wird zukünftig die Fahrkarte für

» Wir stärken nicht nur den ÖPNV als klimafreundliche Alternative zum Auto, wir erhöhen auch die Mobilität von über einer Millionen Hessinnen und Hessen.«

den ÖPNV sein. Nicht nur für den Weg zur Arbeit, sondern zu jeder Zeit und für jede Strecke in Hessen kann das Ticket genutzt werden. Mit diesen Maßnahmen stärken wir nicht nur den ÖPNV als klimafreundliche Alternative zum Auto, wir erhöhen insbesondere die Mobilität von über

FLATRATE-TICKETS

- Alle Schülerinnen und Schüler, alle Azubis und alle im Bundesfreiwilligendienst können das **Schülerticket** erwerben
- Es kostet 365 Euro – einen Euro am Tag
- Damit können sie hessenweit Bus und Bahn fahren, Tarifgrenzen sind damit Vergangenheit
- Es gilt auch am Wochenende
- Wer bisher das Ticket zur Schule erstattet bekommen hat, bekommt auch das Schülerticket erstattet
- Das **Landesticket** bekommen alle 135.000 Beschäftigten des Landes als Teil der Tarifvereinbarung
- Das soll ein Vorbild für alle Arbeitgeber sein, ihren Beschäftigten Jobtickets anzubieten – für mehr Klimaschutz und bessere Luft in unseren Städten

einer Millionen Hessinnen und Hessen. Noch dazu erspart es denjenigen, die pendeln müssen, erhebliche Kosten und macht das Land Hessen zu einem noch attraktiveren Arbeitgeber.

2.7 BARRIEREFREIHEIT IST DAUERAUFGABE

Ziel ist es, dass bis 2025 alle hessischen Bahnsteige ohne Barrieren erreicht werden können. Dafür haben wir bereits einiges getan, nicht nur an Stationen mit mehr als 1000 Ein- und Ausstiegen täglich, sondern auch an kleineren Stationen hat Hessen zusammen mit dem Bund in 31 Stationen investiert. Dort kamen insbesondere die Stationen zum Zug, die in der Nähe von Altenheimen und Kindertagesstätten liegen. Hier hat das Land den Eigenanteil der Kommunen übernommen, damit die Barrierefreiheit schnell hergestellt werden kann. Aber auch den Umbau von Bus- und Straßenbahnhaltestellen in den Kommunen werden wir weiter unterstützen, damit das Ziel der Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann.

2.8 VERKEHRSSICHERHEIT

Verkehrssicherheit hat bei uns einen hohen Stellenwert. Das Grün geführte Verkehrsministerium hat „Vision Zero“ (Null Verkehrstote) als perspektivisches Ziel definiert. Neben verschiedenen telematischen Maßnahmen, die den Verkehr sicherer und flüssiger machen sollen, gibt es spezielle Kampagnen für Motorradfahrer, genaue Unfallanalysen und die Beteiligung von Hessen Mobil an Unfallkommissionen. Außerdem unterstützen wir in Hessen die Kommunen in Sachen Tempo 30, indem wir bauliche Maßnahmen zur Errichtung von Tempo 30-Zonen finanziell bezuschussen, an sie appellieren, von den bestehenden rechtlichen

Möglichkeiten Gebrauch zu machen und sie zudem laufend unterstützen und beraten im Hinblick auf rechtskonforme Anordnungen sowie fachaufsichtliche Überprüfungen.

2.9 MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM VIELFÄLTIG UNTERSTÜTZT

Mobilität im ländlichen Raum ist vielfältig, und es gibt keine Standardlösung für alle. Wir unterstützen die beiden großen Projekte in Nordhessen (Mobilfalt) und im Odenwald (Garantiert Mobil) genauso wie viele kleine Projekte, die Mobilität gewährleisten sollen, aber auch eine soziale Aufgabe haben. Dazu zählen Bürgerbusse, Rufbusse, Mitfahrerbanken, Vereine, die privat Carsharing und Fahrradverleihsysteme organisieren und vieles mehr. Wichtig ist jedoch, dass diese kleineren Maßnahmen immer nur Ergänzung und Zubringung für ein funktionierendes Linienangebot sein können. Um die besten Angebote für die unterschiedlichen ländlichen Räume zu organisieren wurde ein Fachzentrum für den ländlichen Raum eingerichtet, das im House of Logistic and Mobility (HOLM) angesiedelt ist.

2.10 INDIVIDUALVERKEHR EFFIZIENT NUTZEN, E-MOBILITÄT FÖRDERN

Momentan ist das eigene Auto in der meisten Zeit ein Stehzeug statt ein Fahrzeug. Und wenn es genutzt wird, meistens allein. Diese Tatsache bietet Potenzial für eine effizientere Nutzung, die für weniger Ausgaben, weniger Schadstoffe und saubere Luft sorgt. Dafür haben wir in der Landesregierung die Weichen gestellt: Das Land Hessen bietet künftig selbst Carsharing-Stellplätze an, ein bundesweit einzigartiges Modell. Das Mobilitätsmanagement von Betrieben und Behörden kann für

die effiziente Nutzung von Fahrzeugen ebenfalls einen sinnvollen Beitrag leisten. Unternehmen werden mit Unterstützung des Landes von der IVM GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement) beraten, wie sie ihr Mobilitätsmanagement verbessern können und damit individuelle Kosten sparen, die Umwelt schützen und unnötige Verkehre vermeiden.

Wir haben Megatrends der Zukunft der Mobilität – Elektromobilität, intermodale (digitalisierte) Verkehrssysteme und Carsharing – frühzeitig erkannt und mit Pilotprojekten und konkreten Maßnahmen begonnen, diese Zukunft zum Nutzen für Mensch, Umwelt und Wirtschaft zu gestalten. Etwa mit unserer schwerpunktmäßigen Förderung im Bereich der Elektromobilität, von der Ladeinfrastruktur bis hin zu E-Taxen und der Vorbereitung von Kommunen auf die Anforderungen der Elektromobilität.

Mit bundesweit einem der ersten Förderprogramme für Elektrobusse unterstützen wir mehrere Städte, unter anderem die Landeshauptstadt Wiesbaden, die ihre komplette Dieselflotte binnen vier Jahren elektrifizieren will – ein Beispiel, das in Hessen Schule machen soll.

» Mit einem der ersten Förderprogramme für Elektrobusse unterstützen wir mehrere Städte in Hessen. Beispiele, die Schule machen sollen.«

Wir werden überdies kommunales E-Carsharing, das bislang auf die Kernstädte begrenzt war, regional ausweiten. Oder durch den vom Land geförderten Aufbau von Mobilitätsstationen, wie in Offenbach. In der Zusammenarbeit von etablierten und neuen Akteuren soll ein immer dichteres Netz der „Neuen Mobilität“ entstehen.

2.11 DIGITALISIERUNG UND AUTONOMES FAHREN

Auch das große Zukunftsthema Autonomes Fahren erproben wir in einem Forschungsprojekt. So soll ein automatisch fahrendes Fahrzeug in Zukunft Tagesbaustellen auf Autobahnen absperren, ohne dass ein Fahrer an Bord ist, und so die Sicherheit für das Baustellenpersonal erhöhen. Hessen Mobil ist außerdem an der Erforschung des sogenannten C-IST-Korridors beteiligt, der das vernetzte Fahren ermöglichen soll. Österreich, die Niederlande und Deutschland wollen dabei einen Autobahn-Korridor von Rotterdam über Frankfurt nach Wien einführen, in dem kooperative Systeme auf Autobahnen eingesetzt werden sollen. Ebenso wird die

Kommunikation von Fahrzeugen untereinander (Car2X-Kommunikation) kommen: Hessen Mobil betreibt auf den Autobahnen A3, A5, A661 das größte Testfeld für automatisiertes Fahren bzw. die Anwendung von Car2X-Kommunikation. Experten gehen davon aus, dass ein beträchtlicher Teil von Straßenverkehrsunfällen mit dieser Technik vermieden werden könnte. Das Autonome Fahren birgt große Chancen, erfordert aber eine Ausgestaltung, die sicherstellt, dass unsere (Mobilitäts-) Welt trotz Digitalisierung und Automatisierung menschlich bleibt. Dafür werden wir GRÜNE einsetzen – hier in Hessen und auf Bundesebene.

3 ... UND NOCH VIEL VOR

Mit dem bisher Erreichten haben wir wesentlich dazu beigetragen, dass sich die Verkehrspolitik des Landes nicht nur auf einen Verkehrsträger, nämlich das Auto, konzentriert. Wir haben begonnen, uns den Herausforderungen der Zukunft zu stellen.

» Es genügt nicht nur den Verbrennungsmotor gegen einen Elektroantrieb auszutauschen, wir brauchen ein vernetztes Verkehrssystem.«

Diesen Weg wollen wir konsequent weitergehen, und damit die Richtung weiterstimmt, geht das nur mit starken GRÜNEN in der Regierung.

Für die Verkehrswende genügt es nicht, nur den Verbrennungsmotor gegen einen Elektroantrieb auszutauschen. Die eigentliche Antwort ist ein vernetztes Verkehrssystem, das alle Verkehrsmittel vom Fahrrad über die S-Bahn bis zum Fernbus miteinander verknüpft und gleichberechtigt behandelt und das möglichst viel Angebote für nachhaltige Mobilität unterbreitet. Die Nachfrage dafür

ist da. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger wollen mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, für immer weniger junge Leute in den Metropolregionen ist das eigene Auto ein Statussymbol. Diesen Wandel gestalten wir und wollen ihn weiter gestalten.

Die digitale Welt stellt den Fuhrpark aus Bahn, Bus, Fahrrad und Auto jederzeit zur Verfügung. Das Smartphone wird zum Generalschlüssel für kombinierte Mobilität, dafür müssen wir in Zukunft die Weichen stellen. Eine Mobilitäts-App Hessen könnte dies weiter voranbringen. Dazu gehört auch, dass sich W-LAN im öffentlichen Raum in Hessen noch deutlich weiterverbreitet. Wir wollen, dass in Bussen und Bahnen bis zum Ende der nächsten Wahlperiode ein freies W-LAN zur Verfügung steht. Diese Anforderung muss von den Verkehrsverbänden bei zukünftigen Ausschreibungen berücksichtigt werden. Jedoch muss auch offline ein vergleichbares Qualitätsniveau von Informations-, Buchungs- und Bezahlssystemen gewähr-

leistet werden, um keine Abhängigkeit von Smartphones zu erzeugen. Beispielhaft hierfür wäre die bundesweite Einführung eines E-Tickets. Hiermit werden sowohl Smartphone als auch elektronische Chipkarte zum Fahrschein.

3.1 STRASSENBAU – WEITER UMSTEUERN

Wir wollen an dem Prinzip Sanierung vor Neubau festhalten, um den Zustand des Landesstraßennetzes zu verbessern. Insbesondere auch die Brückensanierungen stehen ganz oben auf der Prioritätenliste. Der Bund hingegen plant, im Bereich der Bundesstraßen unvermindert weiter viel Geld in Neubauprojekte zu stecken. Oft sind die geplanten Maßnahmen aber völlig überdimensioniert geplant. Für ein innovatives Mobilitätskonzept gilt es sich auch im Bund dafür einzusetzen, damit die Ausbaustandards gesenkt werden können und stattdessen in zukunftsfähige und bedarfsan-

SANIERUNG, NAHMOBILITÄT UND MODERNE KONZEPTE

- Mit der **Sanierungsoffensive 2016-2022** fließt Geld für den Erhalt von Straßen statt für publikumswirksame Neubauten
- Die Gelder für den **Radverkehr** haben wir deutlich angehoben, wir investieren 2018 fünf Millionen Euro und 2019 sogar sechs Millionen Euro
- In der **AG Nahmobilität** tauschen Experten und Kommunen Ideen und Erfahrungen aus, damit der Fuß- und Radverkehr in Hessen gestärkt wird
- Wir fördern moderne Verkehrskonzepte, **Car- und Bike-Sharing-Modelle und E-Mobilität**

gepasste Infrastruktur investiert wird. Wir wollen hohe Standards, aber keine überdimensionierten Anforderungen, die nicht dem Bedarf entsprechen. Wir wollen sicherstellen, dass auch beim Neubau von Umgehungsstraßen, sollte er tatsächlich nötig sein, nicht unnötig Flächen verbraucht werden.

» **Wir wollen im Straßenbau hohe Standards, aber keine überdimensionierten Anforderungen, die nicht dem Bedarf entsprechen.**«

Nach wie vor steht für uns auch das Thema Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Agenda. Wir hessischen GRÜNEN fordern ein Tempolimit von 130 km/h. Denn ein Tempolimit von 130 km/h für PKW auf Autobahnen erhöht die Verkehrssicherheit, spart Kraftstoff und trägt damit zum Klimaschutz bei. Für Transporter bis 3,5t soll ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen gelten, da von diesen ein höheres Unfallrisiko ausgeht. Ein Tempolimit erhöht die Kapazität je Fahrstreifen, verringert Schadstoffemissionen und sorgt für eine geringere Lärmbelastung. Unfallbedingten Staus kann vorgebeugt, der Durchsatz der Autobahnen erhöht und erhebliche volkswirtschaftliche Einsparungen, sowohl kurz- (durch erhöhte Effizienz des Straßenverkehrs), als auch langfristig (durch die gemilderten Umweltwirkungen) können erreicht werden.

Tempo 30 innerorts ist mit Grünen Verkehrsministern in den Bundesländern ein Stück vorangekommen. Mit Hilfe des Bundesrates konnte eine Ausweisung von Tempo 30 vor Schulen, Altenheimen und Krankenhäusern ohne komplizierte Prüfung erreicht werden. Auch den Versuch der alten Bundesregierung, diesen Beschluss durch die Hintertür wieder zurückzunehmen, konnten die Länder

stoppen. Das ist ein erster Schritt; wir arbeiten weiter daran, dass die Kommunen selbst entscheiden können, wo und auf welchen Straßen sie Tempo 30 oder Spielstraßen anordnen. Dazu muss auf Bundesebene die Straßenverkehrsordnung geändert werden. Ein ergänzender Absatz zu § 45 (9) StVO könnte helfen, den Kommunen, die einen schlüssigen Plan haben, wie sie die Verkehrssicherheit, die Gesundheits- und Umweltfolgen für ihre Bürgerinnen und Bürger anpacken wollen, die Anordnung ohne aufwendige Einzelfallprüfung vorzunehmen. Durch die Erweiterung des § 45 (9) StVO könnten Kommunen dann Tempolimits auf Hauptverkehrsstraßen einführen, Radwege ausbauen, Busspuren einrichten oder Vorrangschaltungen für Bus und Bahn anordnen. Wichtig ist, dass sie ein schlüssiges Konzept haben im Bereich Verkehrssicherheit, Gesundheits- oder Umweltfolgen. Damit würden wir einen wichtigen Beitrag zum Gesundheits- und Umweltschutz und der Verkehrssicherheit leisten. Für diese Änderung wollen wir uns auf Bundesebene einsetzen.

3.2 GÜTERVERKEHR GEHÖRT NACH WIE VOR AUF DIE SCHIENE

Das Ziel der Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene hat für uns nach wie vor oberste Priorität. In Hessen haben wir ein Gleisanschlussprogramm für Unternehmen in Angriff genommen, welches

» Durch das Gleisanschlussprogramm soll die Verlagerung von LKW-Verkehr auf die Schiene erleichtert werden.«

wir weiter ausbauen wollen. Durch das Gleisanschlussprogramm soll die Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Bahn für die Unternehmen

erleichtert werden. Aber das Land hat hier in der Summe nur wenige Möglichkeiten, oft scheitert

es an den komplizierten Rahmenbedingungen der Bahn. Der Güterverkehr auf der Schiene wurde auf Bundesebene in der Vergangenheit stark vernachlässigt. Das führt dazu, dass die Zunahme des Güterverkehrs im Moment überwiegend auf der Straße stattfindet. Wir verlieren das Langfristziel, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen, nicht aus den Augen. Wie auch im restlichen Bahnverkehr wollen wir dafür sorgen, diesen Schienenverkehr möglichst geräuscharm zu gestalten, weshalb Lärmschutzmaßnahmen weiterhin einen hohen Stellenwert haben. Hier engagiert sich das Land bereits mit eigenen Landesmitteln an Maßnahmen zur Lärminderung im Rheintal. Um den Transport auf der Straße umweltfreundlich zu gestalten, nimmt Hessen an dem Modellversuch für LKW mit Oberleitungsschienen teil, damit die Umweltbelastungen weitestgehend reduziert werden können. Für die urbanen Lieferverkehre gibt es intelligente Zukunftskonzepte, die wir stärken und breiter umgesetzt sehen wollen: zum Beispiel Mikrodepots und Lastenräder für die Zustellung „auf der letzten Meile“.

3.3 BUSSE UND BAHNEN - FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN VERSTÄRKEN UND WEITER INVESTIEREN

Wir wollen, dass mehr Menschen auf Busse und Bahnen umsteigen. Die steigenden Fahrgastzahlen sind erfreulich. Um noch mehr Menschen für den Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen zu begeistern, muss die Schieneninfrastruktur weiter ausgebaut werden. Nur wenn Busse und Bahnen eine gute Qualität haben und pünktlich sind, werden sie auch dauerhaft genutzt. Deswegen dürfen wir nicht nachlassen in dem Bemühen, eine gute Schieneninfrastruktur zu schaffen, denn sie ist das Rückgrat der Mobilität, gerade für die Zukunft des

intermodalen Verkehrs. Um die Ballungsräume nicht zu überlasten, muss gleichzeitig auch eine gute Anbindung in ländlichere Gebiete gewährleistet werden. Daran wollen wir weiter arbeiten!

Wir wollen an den angestoßenen Investitionen in das Schienennetz festhalten, sie unterstützen und erfolgreich zu Ende führen. Beim Bund wollen wir uns weiter für eine schnelle Fertigstellung der nationalen Schienenprojekte in Hessen einsetzen. Die begonnenen Projekte werden in der nächsten Legislaturperiode in die Realisierungsphase eintreten. Damit werden die Weichen für die Zukunft gestellt. Damit die Projekte nicht wieder zum Stillstand kommen, ist es wichtig, dass es ein grün geführtes Verkehrsministerium gibt.

Um das S-Bahn-Netz und den Knoten Frankfurt weiter zu entlasten sprechen wir GRÜNE uns für eine Ringverbindung, um Frankfurt herum aus. Neben der in Planung befindlichen Regionaltangente West halten wir weitere tangentielle Schienenverbindung im Osten des Rhein-Main-Gebiets für sinnvoll. Dadurch kann nicht nur das durch Frankfurt führende bestehende S-Bahn-Netz weiter entlastet werden, auch die Mobilität der Menschen zwischen Bad Vilbel, Offenbach und Dietzenbach kann durch direktere Schienenverbindungen gestärkt werden. Eine stärkere Nutzung des Bahnhofs Frankfurt-Süd für den Regional- und S-Bahn Verkehr kann mittelfristig zusätzliche Kapazitäten im S-Bahn-Netz schaffen und die Belastungen des Frankfurter S-Bahn-Tunnels zusätzlich senken. Um die Zeit bis zur Realisierung der Schienenprojekte zu überbrücken, sollte geprüft werden, ob weitere schnelle tangentielle Busverbindungen angeboten werden können, um Reisezeiten zu verkürzen und den Frankfurter Tunnel zu entlasten. Der RMV ist hier auf einem guten Weg. Um den Weg wei-

ter zu gehen, braucht es eine weitere verlässliche Finanzierung des RMV und der Verkehrsverbünde insgesamt. Nur wenn wir den Frankfurter Hauptbahnhof als Nadelöhr entlasten können, können wir attraktive Verbindungen für den Raum Frankfurt gewährleisten.

Die Bahn hat Zukunft. Deshalb setzen wir uns auch für die Reaktivierung von Bahnstrecken in Hessen, wie z. B. der Lumdatalbahn oder der Horloffthalbahn, ein. Die Reaktivierung von Bahnstrecken leistet nicht nur einen Beitrag für eine bessere Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum. Sie kann auch helfen, den Druck auf den Wohnraum in

» Die Bahn hat Zukunft. Deshalb setzen wir uns auch weiter für die Reaktivierung von Bahnstrecken in Hessen ein.«

den Großstädten zu mildern und so dem ländlichen Raum neue Entwicklungschancen eröffnen. Eine Untersuchung der Landesregierung zeigt, dass Potentiale für bestimmte Streckenreaktivierungen da sind. Wenn die Kommunen und Landkreise vor Ort das wollen, werden wir die Realisierung aller positiv bewerteten Strecken aktiv unterstützen.

Insbesondere im ländlichen Raum soll weiter dafür geworben werden, dass bei eventuell zu realisierenden Streckenreaktivierungen ein besonderes Potential für den Einsatz autonomer Schienenfahrzeuge (ASFs) besteht. Auf solchen Strecken können autonom fahrende Schienenfahrzeuge besonders störungsfrei vorankommen, was einen schnellen, sicheren und bedarfsorientierten Betrieb sicherstellt. Zusätzlich können Vorbehalte gegenüber ASFs abgebaut werden. Ist eine Reaktivierung in absehbarer Zeit nicht (ökologisch und ökonomisch) sinnvoll, eröffnen geteerte stillgelegte Bahntrassen attraktive neue Nutzungsmöglichkei-

ten als Fahrradwege. Dank ihrer geringen Steigung können diese sowohl Radpendelverkehr als auch den Radtourismus befördern.

3.4 MOBILITÄTSPLAN UND MOBILITÄTSSTATIONEN

Die Kommunen werden seit Mitte 2017 gebündelt im neu gegründeten Fachzentrum „Nachhaltige Urbane Mobilität“ im HOLM bei der Planung und Umsetzung nachhaltiger Mobilität beraten und unterstützt, zum Beispiel bei Mobilitätsplänen („Sustainable Urban Mobility Plan“-SUMP) als Instrument für eine kontinuierliche Verbesserung. Auf-

» Wir wollen die Kommunen dabei unterstützen, ein schlüssiges Verkehrskonzept zu entwickeln.«

bauend auf den positiven Erfahrungen der AG Nahmobilität wollen wir die Kommunen ermuntern, für ihr Stadtgebiet ei-

nen Mobilitätsplan zu erstellen. Ein Mobilitätsplan umfasst Bestandsaufnahme, Ziele und Maßnahmen zur Stärkung der Mobilität. Die Mobilitätsplanung findet verkehrsträgerübergreifend statt und setzt sich zum Ziel, die Verkehrssituation und damit einhergehend die Luftqualität in der Stadt zu verbessern. Gleichzeitig schafft der Mobilitätsplan Transparenz für alle Beteiligten und hat eine koordinierende Funktion. Auf Basis des Mobilitätsplans können so Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation entwickelt werden. Nach dem Vorbild von Offenbach sollen an bestimmten Orten Mobilpunkte geschaffen werden. Diese so genannten Mobilitätsstationen wollen wir auch mit den in Aussicht gestellten Mitteln aus dem Bundes-Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ aufbauen. Sie können gewährleisten, dass ein einfacher Wechsel in Bus oder Bahn möglich ist, zum Beispiel barrierefrei für mobilitätseingeschränkte Personen,

oder auch, um das Fahrrad mitnehmen zu können. Angeboten werden sollten an den Stationen E-Autos im Carsharing, Pedelecs und natürlich einfach nutzbare, aber sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Auch neuartige Carsharing-Projekte, bei denen Privatfahrzeuge integriert werden, wie der Carsharing-Fahrzeugpool, der in Friedrichsdorf und Mörfelden-Walldorf aufgebaut wird, können außerhalb der Kernstädte Lösungen darstellen, die wir fördern.

3.5 GEMEINSAM FÜR BESSERE MOBILITÄT – NEUE IDEEN UND GUTE MODELLE FÖRDERN

Carsharing setzt sich immer mehr durch – und vor allem die Menschen in den Städten legen immer weniger Wert auf den Besitz eines PKW. Dieser Trend des Teilens soll sich auch über die Städte hinaus fortsetzen. Denn was sich in den urbanen Zentren dank der potentiellen Nutzerzahl häufig leichter durchsetzt, kann ebenso die Basis für innovative Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen sein. Autos, Fahrräder oder auch Lastenräder zu teilen, interkommunale Mobilitätslösungen zu entwickeln und gemeinsam die Mobilität für alle zu verbessern, erkennen die Bürger*innen und Kommunen in Hessen zunehmend als sinnvollen Teil ihrer Mobilität – einer Mobilität der Zukunft. Hierfür gibt es bereits praxistaugliche Konzepte, die wir nutzen bzw. weiter stärken wollen: Bürgerbusse, Mitfahrbänke, Kombibusse, Bürgerradwege und mehr. Laufende Projekte der Verkehrsverbünde wie Mobilfalt oder Garantiert Mobil, die den privaten Individualverkehr in den Fahrplan integrieren, Fahrtangebote und -nachfragen miteinander vernetzen und bei mangelndem Angebot die Taxen einbinden, weisen in die richtige Richtung. Wir wollen zudem Kommunen, Vereine und Initiativen sowie Unternehmen und Unternehmens-

gründer dazu einladen, neue Ideen zu entwickeln. Dazu gehört auch die weitere Unterstützung von betrieblichem Mobilitätsmanagement. Wir wollen, dass die Landesverwaltung hier weiter mit gutem Beispiel vorangeht und für ihre Standorte ein verkehrsträgerübergreifendes behördliches Mobilitätsmanagement organisiert. Hierdurch lassen sich nicht nur die Wege zur Arbeit beschleunigen, sondern auch Kosten, Stellplätze und CO₂ sparen. Also ein Gewinn für alle, den es gilt, weiter zu erhöhen. Das eingeführte Jobticket ist dafür eine gute Basis und kann integriert werden. Baden-Württemberg fördert gerade ein Forschungsvorhaben in diesem Bereich mit einer Million Euro. Heidelberg soll Demonstrationsstadt für ein Pilotprojekt werden. Hiervon kann Hessen lernen, ohne das unbedingt kopieren zu müssen.

3.6 FAHRRADLAND HESSEN

Nachdem es mit dem Radverkehr und der Nahmobilität vorangeht, wollen wir in der nächsten Legislaturperiode daran arbeiten, dass Hessen zu einem Fahrradland wird. Hessen hat wunderschöne Radfernwege, die auch mit Hilfe des Radroutenplaners gut zu finden sind. In der Alltagsmobilität mit dem Rad gibt es noch weiteren Nachholbedarf. Radfahren ist sowohl Lebensgefühl als auch ein großer Wirtschaftsfaktor. Der Radtourismus boomt, aber die Menschen wollen auch viele Alltagswege mit dem Rad erledigen. Insbesondere durch E-Bikes verstärkt sich der Trend zum Fahrradfahren. Hier hat sich die E-Mobilität bereits durchgesetzt. Beim Fahrrad handelt es sich nicht einfach um ein Verkehrsmittel. Es vermittelt ein Lebensgefühl, gleichzeitig ist der gesundheitliche Mehrwert von hoher Bedeutung, radfahrende Arbeitnehmer*innen sind weniger krank, fühlen sich fitter, sparen gleichzeitig das Fitnessstudio und es ist noch dazu die

günstigste und auf kurzen Wegen bis zu 5 Kilometern die schnellste Art von A nach B zu kommen. Und dabei ist es gut für das Klima.

Um den Radverkehr in Hessen zu erhöhen, wollen wir weitere Maßnahmen ergreifen. Unser Ziel ist, dass künftig 10 Prozent des Landesstraßenbauetats für den Radwegebau bereitgestellt werden. Das wäre nach derzeitigem Stand etwas mehr als eine Verdoppelung der Mittel.

**» Unser Ziel für Hessen:
10 Prozent des Straßenbauetats für den Radwegebau.«**

Die AG Nahmobilität ist – wie beschrieben – ein guter Weg, um auch Knowhow in die Kommunen zu bringen und diese miteinander zu vernetzen. Dabei helfen die neugegründete Nahmobilitätsakademie oder Fortbildungen wie zum Beispiel die Veranstaltung „Radverkehr ist Chefsache“. Dies weiter zu etablieren und auszubauen ist Aufgabe der Zukunft, um dem Verkehrsmittel den Stellenwert in der Politik zu geben, den es in der Gesellschaft bereits hat. Nach dem Vorbild der Fortbildungen der AG Nahmobilität sollen auch Informationsangebote für die Landesdienststellen und die Ministerien geschaffen werden, die mit dem Thema Radverkehr zu tun haben (u.a. Innen, Soziales, Wirtschaft, Kultus).

Da Radverkehr eine überörtliche Bedeutung hat, sollen Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen weiter ausgebaut werden. Wichtiger Bestandteil des Radwegenetzes in Ballungsräumen werden künftig Radschnellwege bzw. Raddirektverbindungen sein. Ihr Bau zwischen den großen Städten, aber auch zwischen ländlichen Regionen, ist die Aufgabe der nächsten Jahre. Insbesondere in Verbindung mit den Möglichkeiten von Elektro-

fahrrädern sind Radschnellwege gerade für Pendler*innen eine neue, effiziente und kostengünstige Alternative zum Auto. Sie kann dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen auf der Straße und damit auch Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Einige Wege sind bereits in der Planung, etwa die Verbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt, weitere müssen folgen.

Hier gilt es auf Landesebene die Voraussetzungen zu schaffen, damit Planung und der Bau der landkreisübergreifenden Radwege von Landessei-

» Bereits 2018 soll gemeinsam mit allen relevanten Akteuren ein Konzept für Radschnellwege erarbeitet werden.«

te besser koordinierend vorangebracht werden kann. Die Aufnahme von Radschnellwegen in das Hessische Straßengesetz wäre ein

wichtiger Schritt, denn so könnte das Land in Abstimmung mit den Kommunen planen und bauen. 2018 soll gemeinsam mit allen relevanten Akteuren ein landesweites Konzept für Radschnellwege erarbeitet werden. Ziel soll ein Netz von schnellen Radwegeverbindungen in den hochverdichteten Regionen Nord-, Mittel- und Südhessens sein, mit dem die Ober- und Mittelzentren der Regionen miteinander verbunden sind. Es soll das bewährte Radfernwegenetz ergänzen. Dafür ist eine Bestandsanalyse und Bedarfsplanung zu erarbeiten. Außer den bereits geplanten schnellen Radwegeverbindungen soll mit den näher beieinanderliegenden Hochschulstandorten begonnen werden. Eine Verbindung zwischen Marburg und Gießen oder Kassel und Göttingen könnte als erstes realisiert werden.

Auch beim Thema Elektromobilität ist der Radverkehr weit vorne. Der Verkauf von Elektrorädern und

Pedelecs boomt. Um den Trend weiter zu verstärken, soll das Land ein Förderprogramm für Städte, Gemeinden und Landkreise auflegen, um die Anschaffung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Bereich zu fördern, damit die öffentliche Hand als Vorbild vorangeht. Auch Projekte wie Einkäufe mit dem Fahrrad oder innerstädtischer Lieferverkehr mit Lastenfahrrädern wollen wir unterstützen.

Das Thema Fahrradabstellanlagen bekommt eine immer höhere Bedeutung durch hochwertigere Fahrräder oder Elektroräder. Wer ein gutes Fahrrad hat, will es sicher abstellen können. Leider mangelt es oft an sicheren Stellplätzen. Insbesondere an Bahnhöfen gibt es erhebliche Defizite. Einzelne Verbände testen an einigen Stationen das Aufstellen von Fahrradboxen. Hier muss das Land weitere Anreizprogramme schaffen und in öffentliche Fahrradparksysteme investieren. Um das Thema voranzubringen, kann das Land mit gutem Beispiel vorangehen und auf den Landesliegenschaften gut zugängliche und sichere Abstellanlagen schaffen. Ziel ist es, Abstellanlagen an den Haltestellen von Bus und Bahn zu etablieren, an wichtigen Regionalbahnhöfen und Haltepunkten sollen Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen geschaffen werden.

Die Dienststellen des Landes sollen motiviert werden, an der Initiative der EU und des ADFC „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ teilzunehmen. Ziel soll eine Zertifizierung sein, natürlich möglichst in Gold!

Um das Radfahren weiter zu fördern, setzt sich die Landesregierung bei zukünftigen Tarifverhandlungen dafür ein, dass auch Landesbeschäftigte eine Entgeltumwandlung für ein Dienstradleasing in Anspruch nehmen können. Dazu sollte mit den Ge-

werkschaften eine Lösung gefunden werden. Was in der Privatwirtschaft längst möglich ist, sollte auch im Öffentlichen Dienst möglich sein.

Um all die Themen rund um das Fahrrad ressortübergreifend zu steuern und zu bündeln, soll die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten auf Landesebene geschaffen werden. Dieser kontrolliert und initiiert Maßnahmen zum Thema Radverkehr ressortübergreifend. Dies können die Erstellung eines landesweiten Radwegeplanes sein sowie die Einrichtung einer Meldeplattform, die es bereits für die Kommunen gibt, auch auf Landesebene. Dadurch könnten bestehende Mängel an landeseigenen Radwegen oder den Radfernwegen zentral gebündelt und für deren Beseitigung gesorgt werden.

Im Bereich des Innenministeriums soll regelmäßig die Verkehrsunfallstatistik für den Radverkehr ausgewertet und die Beseitigung von Gefahrenquellen veranlasst werden. Dadurch kann die Verkehrssicherheit steigen. Verkehrssicherheitskampagnen speziell für Berufskraftfahrer*innen wären ein erster Schritt, um schwere Unfälle mit Radfahrer*innen zu reduzieren. Ebenfalls sprechen wir uns für die Einrichtung von Fahrradstaffeln bei den Polizeipräsidien aus. Deren Aufgabe ist der Dialog mit Verkehrsteilnehmern über die Verkehrssicherheit. Sie sollen auch Hauptunfallursachen nachgehen und den Baulastträgern Hilfestellung bei der Beseitigung leisten.

Analog der Kampagnen gegen Wohnungseinbrüche wollen wir Kampagnen im Bereich Fahrraddiebstähle auf den Weg bringen.

Alle genannten Maßnahmen können am Ende in ein Fahrradgesetz münden.

3.7 MOBILITÄT FÜR SCHÜLER UND LANDESBEDIENSTETE AUSGEWEITET – WEITERE ZIELGRUPPEN FÜR BEQUEME UND UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄT IM BLICK

Flatrate-Tickets wie das Schülerticket, das Semesterticket und das Jobticket schaffen bequeme Zugänge zu Bussen und Bahnen. Wenn dadurch ein Beitrag zu umweltfreundlicher Mobilität geleistet wird, haben sie ihren Zweck mehr als erfüllt. Das Auto wird von vielen Menschen genutzt, weil es vor der Tür steht und ein ÖPNV-Ticket zusätzliche Kosten verursacht. Mit einem preislich attraktiven Flatrate-Ticket für die jederzeitige Nutzung von Bussen und Bahnen jedoch eröffnet sich eine echte Alternative zum individuellen Fahrzeug mit allen Kosten, die mit seiner Haltung zusammenhängen.

Aus dieser Erkenntnis heraus werden wir überprüfen, auf wel-

che Bereiche sich dieses System weiter ausweiten lässt. So erscheint uns beispielsweise ein landesweit einheitliches Seniorenticket als sinnvoller nächster Schritt. Senior*innen sind auf eine gute Mobilität angewiesen, deswegen sind sie die Gruppe, die am meisten den PKW nutzt. Um Alternativen für den Umstieg zu bieten, ist das hessenweite Seniorenticket ein Angebot, um die nötige Flexibilität und auch Mobilität anbieten zu können. Das zeigen die bereits bestehenden Angebote im NVV und RMV. Mit einem einheitlichen Ticket für ganz Hessen können wir dieses Angebot noch attraktiver machen und noch mehr Senior*innen davon überzeugen, komfortabel und bezahlbar Busse und Bahnen zu nutzen.

» Wir werden überprüfen auf welche Bereiche sich das System der Flatrate-Tickets ausweiten lässt. So könnte ein landesweites Seniorenticket sinnvoll sein.«

Mit den Erfahrungen der Flatrate-Tickets werden wir den Weg bereiten, um langfristig ein Bürgerticket für ganz Hessen anbieten zu können. Das ist das Ziel für die fernere Zukunft, zunächst müssen

Busse und Bahnen den Bedarfen angepasst und die Langfristfinanzierung gesichert werden. Aber das langfristige Ziel ist ein Bürgerticket für ganz Hessen zu bezahlbaren Preisen für alle!

4. ZUSAMMENFASSUNG

Wir stehen an der Schwelle einer völlig neuen Art der Mobilität: einfach, vernetzt, digital, vielfältig

» Langfristiges Ziel: Ein Bürgerticket für ganz Hessen zu bezahlbaren Preisen für alle!«

und umweltschonend. Hessen soll ganz vorne mit dabei sein. Wir haben in den letzten vier

Jahren schon viel erreicht und die Richtung geändert. In dieser Richtung müssen wir weitergehen,

um mit einer umweltfreundlichen Mobilität die Lebensqualität der Menschen in der Stadt und in den ländlichen Regionen zu verbessern, das Klima zu schützen und Lärm und Schadstoffe zu vermindern. Das geht nur mit uns Grünen, die anderen werden weiter nur in Beton investieren und die Chancen der Mobilität der Zukunft Google und Co. überlassen.

Impressum

Herausgeberin: BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN im Hessischen Landtag
Schlossplatz 1-3, 65183 Wiesbaden

Vi.S.d.P.: Jürgen Frömmrich, Parl. Geschäftsführer

Layout & Gestaltung: Till Haupt

KONZEPTE FÜR HESSEN

GRÜN
WIRKT
WEITER

#hessen2025

IHR DRAHT ZUR FRAKTION

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fraktion im Hessischen Landtag
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

ZUSTÄNDIGE ABGEORDNETE



KARIN MÜLLER

Sprecherin für Verkehr,
Mobilität und Strafvollzug

Tel.: 0611/350-745
karin.mueller@ltg.hessen.de

MITARBEITER



JÖRN EICHHORN

Referent: Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung

Tel.: 0611/350-589
j.eichhorn@ltg.hessen.de



GRUENE-HESSEN.DE



FACEBOOK.COM/GRUENEHESSEN



TWITTER.COM/GRUENEHESSEN



YOUTUBE.COM/HESSENGRUEN



INSTAGRAM.COM/GRUENEHESSEN



FLICKR.COM/GRUENE-HESSEN