

Verkehr

Vorwort

Hessen ist aufgrund von mittlerweile jahrelang verfehlter Verkehrspolitik besonders der Bundesregierung in teilweise katastrophalem Ausmaß mit motorisiertem Verkehr und dessen Folgen belastet. Obwohl in Bonn oftmals eine Gleichberechtigung des öffentlichen Verkehrs betont wurde, hat die Politik die Zunahme des Kfz-Verkehrs einseitig gefördert.

Beispiele dafür sind:

- Der Autofahrer erhält weit höheren Steuernachlaß, wenn er mit seinem Fahrzeug zur Arbeit fährt als mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Fahrrad.
- Die steuerlichen Abgaben für Lastkraftwagen wurden gesenkt, die Fahrzeuggrößen und -gewichte wurden erhöht. Gleichzeitig erfolgte ein immer weiterer Abbau des Güterverkehrs der Bahn.
- Der öffentliche Verkehr in den Kommunen wurde völlig unzureichend unterstützt.
- Verkehrssicherheit wurde vernachlässigt: Großräumiges "Tempo- 30" in Städten (nach dem Vorschlag des Deutschen Städtetages) und ein vernünftiges Tempolimit auf Autobahnen wurden abgelehnt.

Die Wirkungen einer solchen Politik sehen die Menschen in Hessen täglich: Zunehmende Staus, Unfälle, starke Zunahme der Anzahl der Lastkraftwagen, steigender Lärm und hohe Konzentration der Luftschadstoffe. Verschärft wird die Situation durch die von der Bundesregierung kaum problematisierte Deregulierung des EG-Verkehrsmarktes und die Zunahme des Ost-West-Verkehrs in die neuen Bundesländer.

Die Verkehrspolitik in Hessen muß darauf abzielen, diese Belastungen für die Menschen zu reduzieren und ein attraktives Verkehrsangebot zu erhalten. Weiterer umfangreicher Straßenausbau - dies zeigt die Erfahrung der 60er Jahre - kann die Staus nicht reduzieren und belastet viele Menschen zusätzlich. Das Land Hessen wird von der Bundesregierung eine vernünftige Verkehrspolitik einfordern, die endlich nicht nur von der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Bundesbahn redet, sondern auch tatsächlich mas-

siv Finanzen dafür zur Verfügung stellt. Umweltfreundliche Verkehrsarten gehen seit Jahren zurück. Der Nutzer des öffentlichen Verkehrs, die Radfahrer, die Fußgänger dürfen für ihr umweltfreundliches Verhalten nicht nur gelobt werden, sondern müssen nachdrücklich finanziell entlastet werden.

Vor dem Hintergrund der durch übergeordnete Rahmenbedingungen falschen Weichenstellung einer letztlich gescheiterten Verkehrspolitik muß in Hessen versucht werden, den Schaden für die Menschen möglichst gering zu halten und, soweit möglich, die Situation zu verbessern. Soweit im Land Dispositionen über die Finanzen im Verkehrsbereich möglich sind, werden diese für Maßnahmen umweltfreundlicher Verkehrsarten verlagert. Das Land wird sich dafür einsetzen, daß Mittel aus der Erhöhung der Mineralölsteuer den Bundesländern zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung gestellt werden. Wo sparsam trassierte Ortsumgehungen die Belastungen für die Menschen bei vergleichsweise geringer Belastung von Natur und Landschaft reduzieren können, wird das Land diese realisieren. Verkehrsberuhigung und Rückbau überdimensionierte Ortsdurchfahrten sind Maßnahmen, die die Lebensqualität verbessern und umweltfreundliche Verkehrsarten stützen können. Auch hier wird verstärkte Förderung angestrebt.

Die Landesregierung wird alles tun, um die verfehlte Politik der Bundesregierung bezüglich des Ost-West-Verkehrs zu korrigieren. In Bonn wird zwar von der Förderung der Bahn geredet, die Finanz- und Zeitpläne bezüglich des Ausbaus neuer Bahnverbindungen und des Erhaltes der Bahn in den neuen Bundesländern sind jedoch völlig unzureichend. Im Straßenverkehr müssen sparsam trassierte und mit sehr hohen Ansprüchen an Orts- und Landschaftsverträglichkeit zu realisierende Straßen Möglichkeiten schaffen, den Verkehr an das bestehende Autobahnnetz anzubinden.

Im Güterverkehr droht die verfehlte Bundes-Verkehrspolitik Ökologie und Ökonomie gleichzeitig zu gefährden. Die einseitige Förderung des Lastkraftwagens verursacht erhebliche Umweltschäden und führt zu Staus, die dann letztlich auch der Wirtschaft schaden. Das Land wird darauf drängen, daß endlich den Lastkraftwagen die Kosten, die sie verursachen, auch angelastet werden.

1. Zielvorstellungen einer neuen Verkehrspolitik in Hessen

Die Ausuferung des Kfz-Verkehrs, die Zunahme des Schwerverkehrs durch die Deregulierung des Verkehrsmarktes und der verstärkte Personen- und Güterverkehr von und nach Osteuropa erfordern, daß für Hessen ein alle Verkehrsarten und Verkehrszwecke umfassendes integriertes Verkehrskonzept erstellt wird. Es soll die derzeitige Situation und ihre Auswirkungen auf Mensch und Umwelt ebenso bilanzieren wie ein zukunftsweisendes Konzept für eine umweltverträglichere integrierte Verkehrsplanung aufzeigen.

Verkehrspolitische Zielvorgabe ist es, die Verkehrsträger nicht mehr isoliert zu betrachten und jeweils verkehrszweigintern zu verbessern, sondern den Verkehr in seiner Gesamtheit als ein integriertes, verkehrszweigübergreifendes Gesamtverkehrssystem zu begreifen und als solches zu optimieren.

Die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft bilden ein Gesamtsystem, unabhängig davon, ob es sich um Personen- oder Güterverkehr, um Nah-, Regional- oder Fernverkehr handelt. Die spezielle Infrastruktur der einzelnen Verkehrsträger, für die im übrigen eine originäre Planungshoheit nur für den Landesstraßenbau beim Land liegt, ist davon zwar nicht zu trennen, sie ist aber lediglich ein Mittel zum Zweck.

Zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems durch intelligentere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur liegt der Schwerpunkt verkehrspolitischer Aufgaben künftig bei der verstärkten

- Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger (Güterkraftverkehrsgewerbe/DB, DB/Luftfahrtunternehmen, Binnenschiffahrt/DB usw.)

und

- Schaffung infrastruktureller Verknüpfungseinrichtungen zwischen den einzelnen Verkehrswegen (P+R-Anlagen, Terminals für den kombinierten Verkehr bzw. für die rollende Landstraße, Flughafenexpress usw.).

Je enger und zahlreicher die Kooperation der Verkehrsträger auf dem Verkehrsmarkt wird, desto stärker wirken sich diese Verflechtungen auf die Arbeit und die Organisation der Verkehrsbehörden aus.

Verkehrspolitik ist zugleich auch Umweltpolitik. Strategien und Maßnahmen zur Bewältigung des Verkehrs sind unter dem Aspekt ihrer Umweltverträglichkeit zu beurteilen.

- Schonender Umgang mit den Ressourcen,
- Reduzierung der Umweltbelastungen,
- Verbesserung der Lärmschutzsituation,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

sind die Ziele, unter denen sich die Aufgaben der Verkehrspolitik zu vollziehen haben. Die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse und die Bereitstellung von Verkehrs- und Transportmöglichkeiten sind die Anforderungen, die in einer arbeitsteiligen Industriegesellschaft an die Verkehrspolitik gestellt werden. Sie können jedoch nur unter Berücksichtigung der ökologischen Grenzen durchgeführt werden.

Der Kraftfahrzeugverkehr hat dort Beschränkungen hinzunehmen, wo er zu gesamtgesellschaftlichen Beeinträchtigungen führt. Die Verbesserung der Lebensqualität der Allgemeinheit hat Vorrang vor dem Eigennutz des Einzelnen.

Im Personen- als auch im Güterverkehr wird der öffentlichen Verkehrsbediening der Vorrang gegeben. Straßenbau konzentriert sich im wesentlichen auf die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, Ortsumfahrungen und Substanzerhaltung.

Im Luftverkehr hat der Kontinental- und Interkontinentalverkehr Vorrang vor dem Regional- und innerdeutschen Flugverkehr.

Für das Land Hessen ist ein integriertes Gesamtverkehrskonzept zu erstellen.

2. Öffentlicher Verkehr

Aus Gründen der Umweltentlastung und angesichts der Kapazitätsgrenzen im Straßen- und Luftverkehr hat die Schiene eine Vorrangfunktion im Personen- und Güterverkehr zu übernehmen.

2.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Nicht nur unter sozialer, sondern insbesondere auch unter ökologischer Zielsetzung ist der öffentliche Personennahverkehr eine gemeinwirt-

schaftliche Aufgabe. Betriebswirtschaftliche Kriterien gelten für den Betrieb des ÖPNV, aber nicht für seine Aufgabe. Sie dürfen deshalb nicht länger im Vordergrund seiner Beurteilung stehen. Der ÖPNV ist nach gesamtgesellschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Maßstäben zu bewerten. Dies muß für die öffentliche Verkehrsbedienung ebenso gelten, wie dies bereits heute für die Bereitstellung der Infrastruktur der Fall ist.

Zur Umsetzung der neuen hessischen Verkehrspolitik ist eine einheitliche Rechtsgrundlage zu schaffen, nach der Maßnahmen der ÖPNV-Träger gefördert werden. Das beabsichtigte Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen - ÖPNV-Gesetz - soll den Planungsträgern vor Ort die erforderliche Sicherheit über die finanzielle Unterstützung durch das Land geben.

Ausgehend von dieser rechtlichen Grundlage folgt für das politische Handeln:

- die Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV,
- die Verbesserung der Bedingungen für die Förderung von Straßenbahnneubaustrecken,
- die Sicherstellung eines klar definierten ÖPNV-Grundangebotes in allen Landesteilen,
- Einführung flexibler Bussysteme in dünner besiedelten Räumen,
- die Förderung umweltangepaßter Schienenneu- und Ausbaustrecken,
- die Sicherstellung von Schienen- vor Busförderung,
- ein Programm zur kurzfristigen Beschleunigung des ÖPNV,
- die Regelung der Ausschöpfung aller GVFG-Mittel für ÖPNV-Investitionen,
- die Förderung der Verkehrsverbände,
- die deutliche Anhebung der ÖPNV-Förderung in der Fläche über die heute gültigen 60 DM/km²,
- der Erlaß von Richtlinien zur Zielbeschreibung, Festlegung von Mindeststandards wie Vertaktung, Anschlußsicherheit, Bedienungsdichte, Qualität der Haltestellen,
- die verstärkte Fortführung des Ausbaus der Nahverkehrsinfrastruktur,
- die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes mit dem Ziel der Fahrgastrückgewinnung,
- die Preispolitik im ÖPNV neu zu überdenken und die Tarife benutzerfreundlicher zu gestalten,
- den ÖPNV als Schwerpunkt einer ökologisch ausgerichteten Verkehrspolitik vorrangig zu fördern,
- die Gewährung von Finanzhilfen zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im ÖPNV durch das Land ist ebenso erforderlich wie die finanzielle Förderung von Investitionen,
- die Wettbewerbsvorteile des Individualverkehrs gegenüber dem ÖPNV abzubauen,
- die Unterstützung der Umlenkung wesentlicher Fahrtenanteile vom Individual- auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Es wird ein Schienenverkehrskonzept für Hessen erarbeitet. Dazu wird aufgrund der Ost-West-Entwicklungen die Reaktivierung und der Ausbau vorhandener Schienenstrecken im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung angestrebt.

Das Schienengrundnetz im Personennahverkehr ist unter Ergänzung bisher noch nicht berücksichtigter Zweigstrecken langfristig abzusichern.

Das ÖPNV-Angebot auf der Straße ist in der Fläche zu verdichten; alternative Betriebsformen sind dabei zu nutzen.

In den Verdichtungsgebieten ist vorrangig der schienengebundene Nahverkehr auszubauen. Im Rhein-Main-Gebiet muß das integrierte Nahverkehrsnetz aus S-Bahn und Stadtbahn fertiggestellt werden; dabei ist die Leistungsfähigkeit des Netzes voll auszuschöpfen. In den übrigen Verdichtungsgebieten hat der Ausbau und die Beschleunigung des Straßenbahn- und des Busverkehrs Vorrang.

In Hessen werden flächendeckend Verkehrsverbände eingerichtet.

Zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten werden Maßnahmen unterstützt, die den Individualverkehr aus den Innenstädten verdrängen und ihn frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr hinlenken. Die Bewirtschaftung des Park-

raumes in den Innenstädten und die Schaffung von P+R-Anlagen sowie von verkehrswichtigen Umsteigeanlagen außerhalb der Innenstädte stehen dabei im Vordergrund.

Die Beseitigung steuerlicher Begünstigung des Individualverkehrs gegenüber dem ÖPNV und die Wiedereinführung der Gasölbetriebsbeihilfe wird angestrebt.

2.2 Ausbau des Schienenfernverkehrs

Die Landespolitik verfolgt eine Politik des Vorranges der Schiene vor Straßen- und Luftverkehr.

Um in allen Landesteilen die gleichen Mobilitätschancen für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, genießt die Verknüpfung von Fern-, Regional- und Nahverkehr oberste Priorität bei der Netzgestaltung.

Im Schienenverkehr wird der Ausbau nationaler Neu- und Ausbaustrecken unter Beachtung der Umweltverträglichkeit unterstützt. Die durch Hessen führenden nationalen Neu- und Ausbaustrecken

Hannover	-	Würzburg
Köln	-	Rhein-Main
Dortmund	-	Kassel - Leipzig
Frankfurt	-	Fulda - Erfurt
Frankfurt	-	Mannheim - Saarbrücken

werden als wichtige Bestandteile eines europäischen Gesamtnetzes angesehen. Sie müssen zudem zur Verbesserung des Regionalverkehrs beitragen.

Soweit die zu ihrer Realisierung erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen noch fehlen, wird das Land im Rahmen seiner Zuständigkeit diese zügig schaffen.

Zur Sicherung der Wirtschaftsdynamik und der nationalen und internationalen Wettbewerbsfähigkeit Hessens und des Rhein-Main-Gebietes sowie zur Vernetzung Ost- und Mittelhessens mit dem Rhein-Main-Raum zu einer Wirtschaftsregion (Rhein-Main-Lahn) wie zur Verlagerung von Flug-, Güter- und Autoverkehr von der Straße auf die Bahn ist der Ausbau schneller Schienenverbindungen unerlässlich.

Die oberste Landesplanungsbehörde wird in das Raumordnungsverfahren zur Feststellung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Frankfurt den Vorhabensträger auffordern, neben den bisherigen auch die Planungsvarianten Westerbürg

und Görissen zu beschreiben und zu bewerten. Sie wird die oberen Landesplanungsbehörden anweisen, bei der Einleitung des Raumordnungsverfahrens den Gemeinden die BürgerInnenbeteiligung zu empfehlen und regionale Organisationsvorschläge für deren Durchführung vorzulegen.

Bisher vernachlässigte Querverbindungen (z. B. Gießen-Dortmund, Trier-Koblenz-Gießen-Fulda-Bebra, Darmstadt-Frankfurt-Gießen-Marburg-Kassel) sind zu optimieren und auszubauen.

Besondere Bedeutung kommt hierbei neben Kapazitätserweiterungen an vorhandenen Strecken den schnellen Anbindungen durch das InterRegio-Netz zu, das durch einen Regionalschnellbahn- und Regionalbahnverkehr zu ergänzen ist.

Alle für die Aufnahme des wachsenden Ost-West-Verkehrs erforderlichen Modernisierungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen des Schienenverkehrs sind vorrangig zu planen und umzusetzen. Dazu gehört besonders die Strecke Dortmund-Kassel-Leipzig.

2.3 Güterverkehr

Die Sicherheit des Transports gefährlicher Güter ist zu verbessern. Der Transport ist verstärkt auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Die Einführung eines besonderen Gefahrgut-Führerscheins entsprechend dem Bus-Führerschein und eine zusätzliche Erlaubnis zur Beförderung gefährlicher Güter, mit der sichergestellt werden soll, daß nur zuverlässige Unternehmen Gefahrguttransporte durchführen, ist anzustreben.

Die Übernahme der Aufsicht und Kontrolle von Gefahrguttransporten durch das Land wird überprüft.

Ziel einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik muß es sein, den Anteil des Schienenverkehrs am Güterverkehrsaufkommen wesentlich zu erhöhen. Die Deutsche Bundesbahn muß in die Lage versetzt werden, den Schienengüterverkehr durch infrastrukturelle, organisatorische und betriebliche Maßnahmen attraktiver zu machen. Gebündelter Transport mit hoher Systemgeschwindigkeit über große Entfernungen zwischen aufkommensstarken Wirtschaftsräumen sind die Kriterien, die den Schienengüterverkehr auszeichnen müssen. Das zeitaufwendige Verteilen und Sammeln von Gütern ist durch verstärkte Kooperation im kombinierten Verkehr abzuwickeln (Deutsche Bundesbahn, Verkehrsgewerbe). Das Land Hessen wird durch landesplanerische Maßnahmen die

Voraussetzung für den Bau von Güterverkehrszentren schaffen und ein Modellprojekt fördern.

Zur Reduzierung der Belastungen durch den Straßengüterverkehr sollen Nachtfahr-, Wochenendfahr- und Überholverbote sowie Tonnagebeschränkungen im Rahmen der festzustellenden Landeskompetenz eingeführt werden.

3. Flugverkehr

Für die Attraktivität des Industrie- und Dienstleistungsstandortes Rhein-Main kommt es entscheidend darauf an, den Frankfurter Flughafen in seiner Bedeutung als internationaler Großflughafen zu erhalten.

Das Areal des Rhein-Main-Flughafens wird auf die derzeitige Fläche begrenzt.

Eine zusätzliche Start- und Landebahn sowie eine Verschiebung des Parallelbahnsystems sowie die Nutzung der Startbahn 18 West als Landebahn ist ausgeschlossen.

Wir wollen die Kapazitätsprobleme des Flughafens durch ein verbessertes Nutzungskonzept lösen, das statt Ausweichplätzen in der Region auch die zivile Nutzung der Rhein-Main-Air-Base einschließt und in ein Gesamtverkehrskonzept Deutschland eingebettet ist. Insbesondere ist eine bundesweite Flughafenkoordination erforderlich.

Die Flugbewegungen sind auf das Niveau zu begrenzen, welches das jetzige Start- und Landebahnsystem erlaubt. Flugbewegungen dürfen nicht auf Ausweichflugplätze in dieser Region verlagert werden. Das schließt die zivile Nutzung des Flughafens Wiesbaden-Erbenheim für den Flugverkehr aus.

Die Belastungen für die Menschen durch Lärm und Abgase müssen durch technische Optimierung der Flugzeuge und durch eine Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen mit dem Ziel einer weitgehenden Begrenzung sowie einer Verschärfung des Fluglärmsgesetzes vermindert werden.

Bis Ende 1992 soll ein Nachtflugverbot für Kapitel II Flugzeuge eingeführt werden.

Es soll eine umfassende Studie erstellt werden mit dem Ziel, Möglichkeiten zum Abbau der Umweltbelastungen aufzuzeigen. Da die Umweltschäden, Klimaauswirkungen, Energieverschwendung und die Lärmbelastung für die Menschen in den Flughafenregionen deutliche Gren-

zen des Wachstums für den Flugverkehr aufzeigen.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, daß große Teile des Passagieraufkommens im Kurzstreckenverkehr auf die Schiene verlagert werden. Dazu muß der Flughafenbahnhof ausgebaut werden, damit die neuen Hochleistungslinien direkt an den Flughafen angeschlossen werden können.

Alle Daten der Lärmschutzmessungen an hessischen Flugplätzen werden offengelegt. Die Aufgabenbeschreibung des Fluglärmbbeauftragten wird neu definiert.

Es wird eine neue Richtlinie für passiven Lärmschutz im Flughafenumfeld aufgelegt. Die darin vorgeschriebenen Maßnahmen sollen vom Verursacher finanziert werden.

Probeläufe von Triebwerken militärischer und ziviler Flugzeuge sollen nur noch in geschlossenen Hallen mit ausreichender Lärmisolierung stattfinden.

Militärflugplätze werden bei Aufgabe grundsätzlich nicht für den zivilen Flugverkehr umgenutzt.

4. Straßen- und Radwegebau

4.1 Straßenbau

Wir brauchen weder immer mehr, noch breitere oder schnellere Straßen, sondern wir müssen dafür sorgen, daß die Menschen und die Umwelt durch den Verkehr weniger gefährdet und belastet werden und daß alle trotzdem ausreichend mobil bleiben. Dazu müssen wir das Straßennetz ökologisch umbauen, die Notwendigkeit von Verkehr verringern und die Verkehrssicherheit auf den Straßen erhöhen, wozu auch weitere Ortsumfahrungen gehören können.

Ortsumfahrungen sollen einvernehmlich auf mögliche kleinere, weniger aufwendigere und landschaftsschonendere Varianten untersucht und nach Möglichkeit entsprechend umgeplant werden. Freiwerdende Mittel des Landesstraßenbaus werden für die neue, umweltverträglichere Verkehrspolitik umgeschichtet.

Die Straßenbaurichtlinien sollen im Sinne dieser Zielsetzung überarbeitet werden.

Bei der Durchsetzung von Straßenbauprojekten wird auf Sofortvollzug verzichtet. Über Ausnahmen (z. B. Lärmschutz, Radwegebau, Ver-

kehrsberuhigung und Unfallpunkte) ist einvernehmlich zu entscheiden. Bestehende Sofortvollzüge werden mit dem Ziel der Rücknahme überprüft.

Die Stellungnahme des Landes zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes und des Bedarfplanes für die Bundesfernstraßen gegenüber dem Bund erfolgt im Einvernehmen.

Eine Bundesratsinitiative mit dem Ziel einer verkehrszweigübergreifenden Gesamtplanung der Verkehrsinfrastruktur wird vorbereitet.

Aus dem Landesstraßenbauprogramm (Anlage 2 des Einzelplans 07) sollen Verkehrsberuhigungs- und Rückbaumaßnahmen sowie Ortsdurchfahrten, Ortsumfahrungen und Radwege Priorität vor Aus- und Neubaustrecken außerorts erhalten.

Bei Straßenneubauten und -neuplanungen außerhalb geschlossener Ortschaften ist grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzuschalten.

Rechtskräftig planfestgestellte Bundesfernstraßen bzw. auf entsprechenden Abschnitten im Bau befindliche Bundesfernstraßen werden auf diesen Abschnitten fertiggestellt, wenn nicht in den Verhandlungen anders vereinbart (siehe Liste "abgelehnte Maßnahmen" bzw. Liste "zu modifizierende bzw. neuzuplanende Maßnahmen").

Einvernehmliche Regelungen erfolgen in folgenden Planungsstadien:

- Aufnahme von wesentlichen Straßenbauplanungen
- Erlaß von Planfeststellungen
- Klärung strittiger Fragen
- Aufstellung der Anlage 2 zum Einzelplan 07 (Landesstraßenbauprogramm)
- Anmeldungen und Stellungnahmen zum Bundesverkehrswegeplan
- Prüfung ausgesprochener Sofortvollzüge und Verhängung notwendiger Sofortvollzüge.

Abgelehnte Maßnahmen:

1. A 4 Olpe - Hattenbach
2. A 5 6-spuriger Ausbau des Abschnittes Alsfeld - Reiskirchener Dreieck
3. A 5 6-spuriger Ausbau Darmstadt - Heidelberg

4. A 44 Neubau Kassel - Eisenach
5. A 60 6-spuriger Ausbau bis Landesgrenze Rheinland-Pfalz
6. A 480 Weiterbau zwischen Wetzlarer Kreuz und Krofdorf
7. B 8 Bau im Bereich Kelkheim/Königstein/Glashütten/Bad Camberg
8. B 455-neu (Feldbergzubringer)

Zu modifizierende bzw. neu zu planende Maßnahmen:

1. A 49
Das Land verhandelt mit dem Bund über einen qualifizierten Abschluß der Autobahn bei Bischhausen und eine Lösung der Verkehrsprobleme zwischen Borken und der A 5. Es wird anstelle der Autobahn eine Verkehrsführung einer zweispurigen Bundesstraße mit Anbindung an die BAB 5 in Abwägung zum Bau von Ortsumfahrungen im Zuge von B 3 und B 254 erarbeitet. Schon in der Vorphase der Planung wird eine breite Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen, Umweltorganisationen und gesellschaftlichen Gruppen sichergestellt.
2. A 66 Weiterbau im Abschnitt Diestelrasen - Fulda-Süd
Dem Weiterbau der A 66 wird zugestimmt unter Berücksichtigung einer weitestgehend landschaftsschonenden Variante in Anlehnung an die B 40.
3. B 3 Fuldata (Ortsumfahrung Ihringshausen und Simmershausen)
Es soll eine umweltverträgliche Trasse gewählt werden.
4. B 3 Westumgehung Darmstadt-Arheilgen
Der Maßnahme wird bei Durchführung einer umweltverträglichen Lösung zugestimmt.
5. B 3a Bellnhausen - Gisselberg
Die Maßnahme wird im Einvernehmen mit dem betroffenen Landkreis geregelt.
6. B 7 Ausbau Kassel - Eisenach und
B 27 Ausbau Witzenhausen -

Unterrieden/Neu-Eichenberg
Hebenhausen

Die B 7 soll landschaftsschonend zu einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung in der Regel mit dreispurigen Ortsumgehungen ausgebaut werden. Die behördeninternen Planungsabläufe sind zu beschleunigen. Die Beteiligung der Bürger und der Umweltverbände muß von Anfang an gewährleistet sein. Um den Schwerverkehr auf die vorhandenen Autobahnen (A 5, A 7) zu leiten, wird die Einführung eines Nachtfahrverbotes für LKWs auf der B 7 zwischen Kassel und Landesgrenze Thüringen angestrebt und Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Die Planung für den Ausbau der B 27 zwischen Witzenhausen und Hebenshausen soll den veränderten Verkehrsbelastungen nach dem Wegfall der Grenze entsprechend umweltverträglich gestaltet und zügig vorangetrieben werden.

Die Verkehrsprobleme im Werra-Meißner-Kreis sollen dringlich im Interesse der Anwohner gelöst werden. Dabei muß der überregionale und regionale Schienenverkehr Vorrang haben. Deshalb muß eine Regionalbahn Kassel-Eichenberg-Eschwege-Bebra-Melsungen-Kassel von der Deutschen Bundesbahn eingerichtet werden. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie von Kassel in Richtung Kaufungen möglicherweise bis Hessisch-Lichtenau soll zügig geplant werden.

7. B 38 a Weinheim - Mörlenbach
Es wird eine umweltverträgliche Lösung im Einvernehmen mit dem betreffenden Landkreis gesucht.
8. B 43 Verlegung bei Mühlheim
Dieser Maßnahme wird zugestimmt, wenn einer Trassenführung südlich der S-Bahn zugestimmt wird.
9. B 46 Odenwaldzubringer und B 468 Ortsumfahrung Urberach-Offenthal
Der Neubau des Odenwaldzubringers wird abgelehnt. Eine generelle Überprüfung der B 46 im Rahmen des Odenwaldzubringers erfolgt nach Absprache mit den betreffenden Landkreisen.
10. B 49 Wetzlar - Limburg
Der vierspurige Ausbau Limburg - Wetzlar wird abgelehnt. Im Bereich Wetzlar muß die Anbindung überprüft

werden. Der Bereich Limburg - Wetzlar wird dreispurig abmarkiert.

11. B 252 Bereich Marburg-Biedenkopf
Die Maßnahmen werden überprüft. Eine einvernehmliche Lösung wird mit dem Landkreis insbesondere für Ortsumgehungen gesucht.
12. B 426 Ausbau Darmstadt - Eberstadt-Niederamstadt
Der Ausbau soll mit reduziertem Aufwand unter größtmöglichem Landschaftschutz erfolgen.
13. B 521 Westumgehung Bergen-Enkheim
Es wird eine einvernehmliche Lösung mit der Stadt Frankfurt gesucht.
14. L 3262 Ortsumgehung Buchschlag-Sprendlingen
Es wird eine einvernehmliche Lösung mit der Stadt Dreieich gesucht.
15. A 66-A 661 im Bereich Frankfurt
Es wird eine einvernehmliche Lösung mit der Stadt Frankfurt angestrebt.

4.2 Radverkehr

Der Ausbau des Radwegenetzes ist Teil unserer ökologischen Umgestaltung des Verkehrssystems.

Ein erklärtes Ziel zur Erhöhung des Anteils des Fahrradverkehrs ist in Orten die Verbesserung der Bedingungen für den Pendler-Radverkehr.

Es ist ein Radwegekonzept für das Land Hessen zu erstellen. Im Landeshaushalt ist ein Haushaltstitel für den Radwegebau ohne gegenseitige Deckungsfähigkeit zum Straßenbau einzustellen.

5. Kommunale Verkehrsinfrastruktur

Städte, Gemeinden und Kreise sollen ökologisch und sozial orientierte Gesamtverkehrspläne zur Stärkung von Rad-, Fußgänger- und öffentlichem Nahverkehr aufstellen bzw. erarbeiten lassen. Dafür erhalten sie Zuschüsse für die Planungskosten.

Die Richtlinien im Bereich Städtebauförderung, einfache Stadterneuerung und Dorferneuerung orientieren sich an den Grundsätzen dieser neuen Verkehrspolitik.

Die hessische Bauordnung wird mit dem Ziel novelliert, die Verwendung der Ablösebeiträge für weitere Bereiche, z. B. für Fahrradverkehr und ÖPNV, zu ermöglichen.

Die Ökologisierung der Verkehrspolitik soll durch die Auslobung eines kommunalen Wettbewerbs zur Auswahl einer Modellstadt, die eine Umgestaltung nach den Kriterien fahrradfreundlich, fußgängergerecht, kinderfreundlich, frauengerecht und verkehrsberuhigt anstrebt, beispielhaft dargestellt werden.

Es wird eine Landesrichtlinie zur besonderen Berücksichtigung der Belange von Frauen bei allen Verkehrsplanungen erlassen.

6. Behindertengerechte Verkehrsanlagen

Es werden verfügbare Techniken unterstützt und gefördert, die eine behindertengerechte Ausstattung der bestehenden und neu zu bauenden Verkehrsanlagen ermöglichen. Bereits bestehende Richtlinien werden überprüft.

7. Verkehrssicherheit

Die Koalitionsparteien einigen sich darauf, ein Verkehrssicherheitsprogramm zu erarbeiten, das beim Verkehrsressort angesiedelt werden soll. Ein Schwerpunkt wird der Schutz von Kindern und Jugendlichen im Verkehr sein.

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm soll eine möglichst starke Verringerung der Zahl der Verletzten und Toten im Straßenverkehr erreicht werden. Um dieses Ziel zu verwirklichen, sind wirksame Eingriffe in den Straßenverkehr notwendig. Dazu zählen:

- Schulwegsicherungsmaßnahmen,
- Verkehrsbeschränkungen in Wohngebieten und in Bereichen, die von Kindern besonders genutzt werden,
- Großflächige Einführung von Tempo-30-Zonen und Tempo-30-Gemeinden,
- Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Unfallschwerpunkten.

Die Entscheidung über Geschwindigkeitsbeschränkungen treffen Städte und Gemeinden ohne Genehmigungsvorbehalt.

Die Koalitionsparteien sind sich einig, daß zur Verminderung der Luftschadstoffbelastungen, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Energieeinsparung ein generelles Tempolimit auf Autobahnen eingeführt werden soll. Hessen wird sich nachdrücklich für ein flächendeckendes Tempolimit auf Bundesebene einsetzen.

Dort, wo es aus Verkehrssicherheitsgründen notwendig ist, wird das Land Hessen verstärkt weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Außerorts-Straßen einführen.

8. Ost-West-Orientierung

Durch die Öffnung der innerdeutschen Grenze und wegen der zu erwartenden stark zunehmenden personellen Kontakte und wirtschaftlichen Verflechtungen mit Thüringen und den sich neu orientierenden Märkten Osteuropas wird ein Personen- und Güterverkehrsaufkommen in west-östlicher und ost-westlicher Richtung entstehen, das von den vorhandenen Verkehrskapazitäten in keiner Weise verkraftet werden kann. Das gilt für die Schiene wie für die Straße.

Die überregionale Verkehrsinfrastruktur in der Bundesrepublik und mithin auch in Hessen ist infolge der Teilung Deutschlands in nord-südlicher Orientierung ausgebaut worden.

Es bedarf dringend und schnellstmöglich einer Neukonzipierung des Bundesverkehrswegeplans mit dem Ziel einer verkehrszweigübergreifenden Ausbauplanung für die Verkehrsinfrastruktur unter verstärkter Berücksichtigung der ökologischen Verkehrsalternativen.