

02|22

Zukunft Hessen

Ein Magazin der SPD-Landtagsfraktion

6

Klimaschonend und für alle

Mobilität von morgen

26

Wie in einem Bienenstock
81.000 Beschäftigte pendeln
zum Frankfurter Flughafen

16

ÖPNV auf dem Land
Interview mit dem
Geschäftsführer des NVV,
Steffen Müller

24

Ein Abgeordneter im Bus
Selbstversuch von
Florian Schneider

Die Abgeordneten im Hessischen Landtag



**ULRIKE
ALEX**



**ELKE
BARTH**



**KERSTIN
GEIS**



**NADINE
GERSBERG**



**GERNOT
GRUMBACH**



**TANJA
HARTDEGEN**



**KARIN
HARTMANN**



**NINA
HEIDT-SOMMER**



**KNUT
JOHN**



**BIJAN
KAFFENBERGER**



**ESTHER
KALVERAM**



**RÜDIGER
HOLSCHUH**



**GERALD
KUMMER**



**ANGELIKA
LÖBER**



**HEINZ
LOTZ**



**REGINE
MÜLLER**



**FLORIAN
SCHNEIDER**



**OLIVER
ULLOTH**



**SABINE
WASCHKE**



**TURGUT
YÜKSEL**



**GÜNTER
RUDOLPH**
Vorsitzender



**DR. DANIELA
SOMMER**
Parlamentarische
Geschäftsführerin



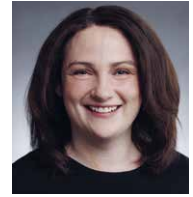
**CHRISTOPH
DEGEN**
Generalsekretär



**HEIKE
HOFMANN**
Stellv.
Landtagspräsi-
dentin



**TOBIAS
ECKERT**
Stellv.
Vorsitzender



**KARINA
FISSMANN**
Stellv.
Vorsitzende



**LISA
GNADT**
Stellv.
Vorsitzende



**STEPHAN
GRÖGER**
Stellv.
Vorsitzender



**MARIUS
WEISS**
Stellv.
Vorsitzender

Liebe Leserin, lieber Leser,

Wir haben diese Ausgabe von ZUKUNFT HESSEN der Mobilität gewidmet: Wo liegen aktuell die Probleme auf den Straßen und den Schienen unseres Landes? Was kann und muss anders werden, damit es besser wird? Und wie wollen wir in Zukunft mobil sein?

Mit der Frage, wie wir in Hessen zukünftig von A nach B kommen, wie Waren transportiert werden und wie die Mobilität von morgen den Klimaschutzzielen gerecht werden kann, beschäftigt sich derzeit im Hessischen Landtag eine Enquetekommission, die vor allem auf Initiative der SPD-Fraktion eingerichtet wurde. Denn wir brauchen für Hessen und darüber hinaus ein vernetztes Mobilitätsangebot, das die verschiedenen Verkehrsträger zusammenführt und dabei berücksichtigt, wie unterschiedlich die Anforderungen an Mobilität im ländlichen Raum und in den Ballungsgebieten sind.

Im Gespräch mit ZUKUNFT HESSEN hat die renommierte Verkehrsforscherin Prof. Dr. Barbara Lenz

darauf hingewiesen, dass im Prinzip das Wissen und die Technologie für ein intelligentes, klimaneutrales und komfortables Mobilitätssystem vorhanden sind – aber es braucht Mut und Entscheidungsfreude, um die Theorie Wirklichkeit werden zu lassen.

Das zu tun, ist die Aufgabe der Politik. Meine Partei und meine Fraktion stehen bereit, um mutige Entscheidungen zu treffen, auf deren Grundlage wir die Mobilität von morgen organisieren können. Denn Hessens Zukunft entscheidet sich auch an der Frage, ob wir sie gestalten wollen – und wer sie gestaltet.



GÜNTER RUDOLPH
ist Fraktionsvorsitzender der SPD im Hessischen Landtag.

Mit freundlichen Grüßen

Themen 2/22

ÜBERLICK

Die Abgeordneten im Hessischen Landtag

2

Editorial

3

GÜNTER RUDOLPH

AUSELICK

Mobilität von morgen in Hessen

6

VON CHRISTINA SCHÄFER



SMART MOBIL

Digital unterwegs

Warum Apps auf dem Smartphone den öffentlichen Verkehr attraktiver machen

12

BIJAN KAFFENBERGER

GASTBEITRAG

Wir brauchen Bewegungsqualität

Stau, in vollen Zügen oder beim Bau wichtiger Infrastrukturprojekte

13

ROUVEN KÖTTER

VOR ORT

Bürgerbus Bad König

14

CHRISTINA SCHÄFER

INTERVIEW

„Wir schaffen den Umstieg nur durch mehr Angebot“

*mit
Steffen Müller*

16

CHRISTINA SCHÄFER

EUROPA

Unterwegs in Europa

*Barcelonas Superblocks,
Paris' Vélos und Stockholms
Sommerstraßen*

20

LUISA NEURATH

KURZ ERZÄHLT

Umweltschonende Fahrgemeinschaften im Alltag

22

DR. DANIELA SOMMER



Mit dem Radl da

22

OLIVER ULLOTH

Familie Mobil

23

NADINE GERSBERG



STANDPUNKT

Warum hört der Radweg auf?

28

LUISA NEURATH



FAKTCHECK

Hessens Verkehr in Zahlen

10



RUDOLPH DIREKT

Die Verkehrswende findet nicht statt

19

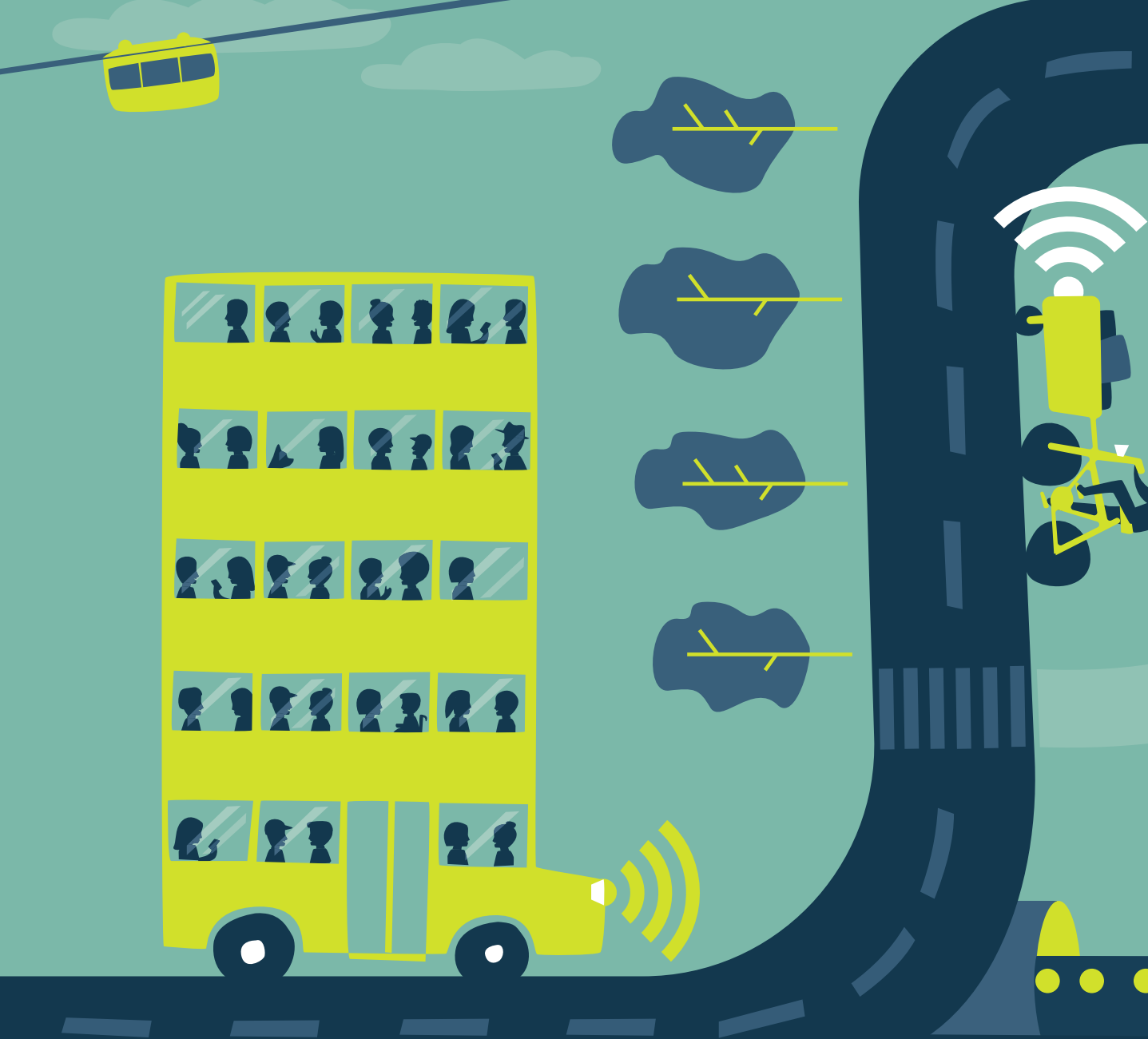
GÜNTER RUDOLPH



AKTUELLES

Real-Experiment Missverhältnis Barrierefreiheit

30



Mobilität
von morgen
in Hessen.

Wie wird der Verkehr in Zukunft aussehen? Schaffen wir es, genauso mobil zu sein und trotzdem den Planeten zu schützen? Im Hessischen Landtag arbeitet eine Kommission an dem Masterplan für Hessens Mobilität der Zukunft.

SPD-LANDTAGSFRAKTION –
CHRISTINA SCHÄFER

Mobilität bedeutet Freiheit. Und um diese Freiheit auszuleben, nehmen wir in Deutschland meistens das Auto. Doch in die Unbekümmertheit, mit der wir uns bislang bewegt haben, hat sich ein schlechtes Gewissen geschlichen: der Klimawandel mit seinen Bildern von brennenden Wäldern, schmelzenden Gletschern und verdorrten Feldern. Ein Teil unserer geliebten Mobilitätsfreiheit ist zu Teufelszeug geworden. Aber wie lässt sich der ökologische Fußabdruck der eigenen Mobilität verkleinern? Wie können wir es schaffen, im ländlichen Raum echte Alternativen zum Auto anzubieten? Und wie schaffen wir es, alle Menschen an einer Mobilität der Zukunft teilhaben zu lassen?

Millionen Menschen in Hessen unterwegs

Hessen ist so etwas wie die Mobilitätszentrale Deutschlands: Es liegt mitten in der Republik, beherbergt Deutschlands größtes Autobahnkreuz, den größten Bahnknotenpunkt und den größten Flughafen. Darüber hinaus ist die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main die Logistikkreuzung der Bundesrepublik. Täglich sind hier Millionen Menschen unterwegs, die mit Staus auf den Straßen und mit Verspätungen und drangvoller Enge im öffentlichen Verkehr konfrontiert sind. „Wir haben in Hessen zu viel Verkehr auf zu wenig Infrastruktur“, fasst Tobias Eckert, Verkehrsexperte der SPD-Landtagsfraktion Hessen zusammen.

Anders sieht es in den ländlich geprägten Regionen aus, Staus sind hier kein Thema, dafür aber das eingeschränkte Angebot an Bussen und Bahnen. Zwischen Stadt und Land gibt es deswegen ganz unterschiedliche Vorstellungen von einer Mobilität der Zukunft.

Vision der Zukunft in Stadt und Land

Die meisten Stadtmenschen stellen sich ihr Viertel so vor: möglichst wenige Autos auf den Straßen, dafür Platz für Cafés, spielende Kinder und Stadtgrün. Und wenn es doch mal gebraucht wird, holt man sich das Elektroauto vom Carsharing aus der Quartiersgarage.

Die Vision eines ländlich lebenden Menschen in Hessen könnte so aussehen: Mit dem eigenen Elektroauto geht es morgens bis zur nächsten Pendlergarage, von dort mit dem Elektroschnellbus oder der Bahn zur Arbeit – beide fahren natürlich zuverlässig alle zehn Minuten und sind hell, sauber und komfortabel.

Aber die Realität – ob im Ballungsraum oder auf dem Land – ist bekanntlich eine andere.

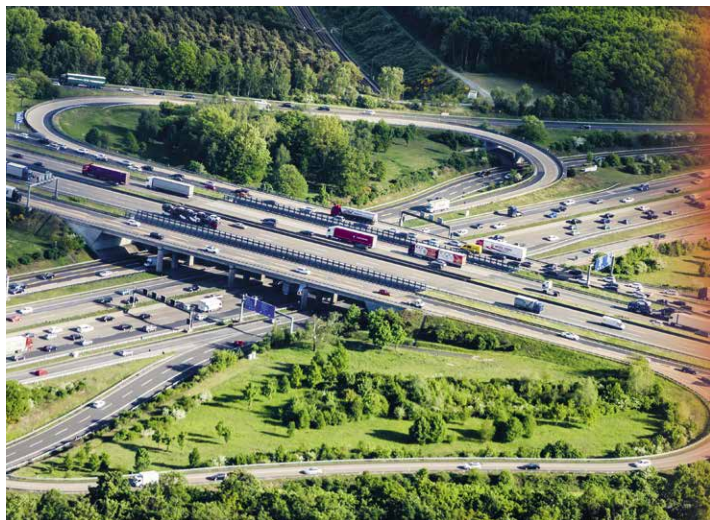


PROF. DR. BARBARA LENZ ist Geografin und Verkehrsforscherin. Von 2007 im April 2021 war sie Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Sie lehrt weiterhin an der Humboldt-Universität zu Berlin und war bzw. ist Mitglied einer Vielzahl von wissenschaftlichen Beiräte an der Schnittstelle von Mobilität und Klimaschutz.

Masterplan-Schmiede für Hessens Mobilität

„Wir wünschen uns alle weniger Autos. Doch wir haben uns auf ein Leben mit dem Auto eingestellt und gestalten unseren Alltag entsprechend. Auf Komfort und unsere Gewohnheiten verzichten wir nicht einfach so“, sagt die Verkehrsexpertin Prof. Dr. Barbara Lenz. Ihre Expertise liegt in der Betrachtung von Mobilität aus sozialwissenschaftlicher Perspektive.

Die SPD-Landtagsfraktion konnte Prof. Lenz als ständige Beraterin für die „Enquete Mobilität“ gewinnen, also für die Kommission des Hessischen Landtags, die im Herbst 2020 eingesetzt wurde, um einen



Masterplan für die Zukunft der Mobilität in Hessen zu erarbeiten. Gemeinsam mit den Abgeordneten der SPD beschäftigt sich Prof. Lenz vor allem mit der Frage, was Menschen zum Umstieg vom Auto auf alternative Verkehrsmittel bewegen könnte. Sie sagt: „Die autofreie Zukunft wird es nicht geben. Wir werden auch in 20 Jahren noch Auto fahren und hochmobil sein. Aber auch ohne die Abkehr vom Auto ist klimafreundliche Mobilität möglich: Wenn wir ausschließlich elektrisch und ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien fahren würden, wären wir schon ziemlich gut. Die Technologien für einen klimafreundlichen Verkehr und die dafür nötige Infrastruktur sind alle schon vorhanden. Wir brauchen aber den Mut und die Bereitschaft, sie konsequent einzusetzen.“

In den Städten gebe es schon ein breites Angebot an öffentlichen Mobilitätsangeboten, führt Prof. Lenz aus. Dort sei man bis in die Nacht hinein mit Bus und Bahn schnell und verlässlich unterwegs. „Zudem gibt es Sharing-Angebote für Autos, E-Roller oder Fahrräder. All das findet aber auf dem Land zu wenige Nutzer und ist nicht wirtschaftlich. Deswegen bleibt das Auto im ländlichen Raum auf absehbare Zeit das Verkehrsmittel der Wahl“, erklärt Lenz.

Klima- freundlich ohne Verbote

„Und genau deswegen dürfen wir das Auto nicht grundsätzlich verteufeln“, sagt der SPD-Landtagsabgeordnete Tobias Eckert, der verkehrspolitische Sprecher seiner Fraktion und ihr Obmann in der Verkehrsenquete des Hessischen Landtags. Er fordert: Nur die Mischung aus allen Verkehrsmitteln kann die Lösung sein. „Wir müssen auf dem Land die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausbauen und gleichzeitig in den Städten konsequenter zum Umsteigen auf den ÖPNV animieren, indem wir Busse und Bahnen komfortabler, verlässlicher und vor allem wieder erschwinglich machen. Das 9-Euro-Ticket hat ja bewiesen, wie viel sich da über den Preis bewegen lässt.“ Auch das Rad habe in der Stadt noch viel Potential, glaubt Eckert: „Wenn wir mehr gute Radwege schaffen und sichere Abstellmöglichkeiten an Umsteigepunkten aufstellen, dann werden noch

Enquete Mobilität

Auf Antrag der Fraktionen von SPD und FPD hat der Hessische Landtag im Herbst 2020 die Enquetekommission eingesetzt.

Aufgabe: Die Kommission soll ein Verkehrskonzept für die Mobilität in Hessen 2030 entwerfen.

Mitglieder: 15 Abgeordnete aller Fraktionen und je Fraktion eine beratende Sachverständige oder ein beratender Sachverständiger.

Beratend in der Kommission:

Hessischer Landkreistag, Hessischer Städte- und Gemeindebund, Hessischer Städtetag, House of Logistics and Mobility GmbH (HOLM), LAG ÖPNV, Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV), Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Regionalverband FrankfurtRheinMain und Zweckverband Raum Kassel.

Besonderheit:

Anders als im politischen Alltag ringen die Abgeordneten in den Sitzungen der Kommission nicht um Einzelthemen, sondern arbeiten gemeinsam an einer funktionierenden Lösung. „So müsste Politik öfter funktionieren“, sagt Tobias Eckert, Obmann der SPD in dieser Kommission, „es ist wichtig, dass alle Parteien das Konzept mittragen, denn es soll über Legislaturperioden hinaus unsere Mobilität gestalten.“

mehr Menschen auf das Rad umsteigen.“

Die Arbeit in der Enquetekommission erlebt der SPD-Verkehrsexperte als wegweisend: „Die Kommission wurde ja – übrigens maßgeblich auf Betreiben der SPD-Fraktion – eingerichtet in dem Bewusstsein, dass die Mobilität der Zukunft nur im Ganzen gedacht und geplant werden kann, nicht in Fragmenten. Alles, was das Land Hessen plant, muss verzahnt sein mit den Planungen der Kommunen und mit denen des Bundes. Am Ende geht es darum, ein intelligentes System der verschiedenen Fortbewegungsmittel zu schaffen, das den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht wird und gleichzeitig alle zuverlässig dorthin bringt, wo sie hinwollen. Wenn wir diesem Ziel nahekommen, ist schon viel gewonnen.“ ●



Hessens Verkehr in Zahlen

Nordhessischer Verkehrsverbund

Der NVV befördert eine geringe Zahl von Fahrgästen aufgrund des weniger besiedelten, überwiegend ländlichen Raumes in Nordhessen.

7.000 m²

FLÄCHE

1 Mill.

EINWOHNER

0,483 Mrd.

GESAMTPERSONENKILOMETER PRO JAHR

99

BAHNHÖFE/BAHNSTATIONEN

5.608

BUSHALTESTELLEN

17

ZENTRALEN UND INFOPOINTS

Rhein-Main- Verkehrsverbund

Der RMV bewegt täglich sehr viele Menschen im Ballungsraum des Rhein-Main-Gebietes mit seinen großen Städten Frankfurt, Wiesbaden und Mainz.

14.000 m²

5 Mill.

9,3 Mrd.

390

12.000

50

NVV

RMV



11 %

Der öffentliche Nahverkehr wird vor allem von jungen Menschen – Schülern, Auszubildenden und Studierenden – genutzt. Zudem zeigt eine Studie des hessischen Wirtschaftsministeriums, dass der ÖPNV umso eher genutzt wird, je geringer der ökonomische Status eines Haushaltes ist:
→ niedriger Status **48 %**,
→ hoher Status **43 %**.



24 %

Quelle: die hessischen Verkehrsverbünde

FAKTE NCHECK



+0,5 Mill.

In Hessen ist die Zahl der Zulassungen von 3,3 Millionen im Jahr 2011 auf 3,8 Millionen in 2021 gestiegen.



8 %

der Hessinnen und Hessen fahren regelmäßig Fahrrad. Das ist weniger als im Bundesdurchschnitt.



43 %

Nutzung

Das Auto ist das Hauptverkehrsmittel. 59 % der Männer und 56 % aller Frauen nutzen es hauptsächlich.

Quelle: das hessische Wirtschafts- und Verkehrsministerium

Dienstwagenflotte deutscher Spitzenpolitiker:innen



70

WINFRIED KRETSCHMANN, B'90/GRÜNE
Ministerpräsident von Baden-Württemberg

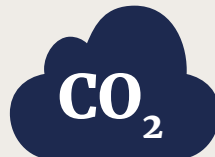
Er fährt mit seinem Mercedes-Benz EQS 580 4MATIC elektrisch.



258

MANUELA SCHWESIG, SPD
Ministerpräsidentin von Mecklenburg-Vorpommern

Sie nutzt das Hybrid-Fahrzeug BMW 745 Le xDrive.



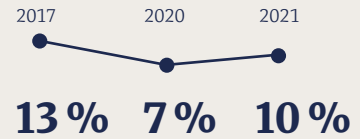
488

VOLKER BOUFFIER, CDU
Ehem. Ministerpräsident von Hessen

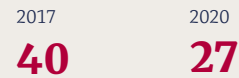
Er verpestete mit seinem gepanzerten Audi A8 L quattro Security erheblich die Luft.

CO₂-Ausstoß in kg/m
Quelle: Deutsche Umwelthilfe, Bericht über die Umweltbilanz 2022

Nutzung des ÖPNV

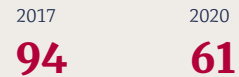


täglich mobile Menschen



km/Tag

legen Hessinnen und Hessen täglich zurück.



Min./Tag

sind Hessinnen und Hessen täglich unterwegs.



Corona und die Mobilität

Die Corona-Pandemie hat die Mobilität der Hessinnen und Hessen seit ihrem Beginn 2020 stark eingeschränkt. Die Fahrgastzahlen des ÖPNV konnten sich bislang nicht von den Folgen der Corona-Pandemie erholen. Sie bleiben niedriger als zuvor.

Digital unterwegs

Warum Apps auf dem Smartphone den öffentlichen Verkehr attraktiver machen.

SPD-LANDTAGSFRAKTION – BIJAN KAFFENBERGER

Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass der öffentliche Personenverkehr viel Zuspruch findet, wenn er einfach und bezahlbar ist. In der öffentlichen Debatte wird vor allem der günstige Preis in den Vordergrund gestellt. Ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor ist aber die deutschlandweit einheitliche Gültigkeit des Tickets, die eine einfache, kundenfreundliche und vielseitige Nutzung ermöglicht.

Abseits des 9-Euro-Tickets ist der ÖPNV in Deutschland bislang oft kleinteilig und unübersichtlich organisiert. Wer Bus und Bahn fährt, benötigt für unterschiedliche Regionen meist mehrere Tickets und muss sich die Fahrplaninformationen häufig äußerst umständlich selbst zusammensuchen. Selbst mit dem 9-Euro-Ticket wird die Reiseplanung so oft kompliziert und umständlich. Besonders in fremden Städten bleibt der ÖPNV für Reisende, die schnell von A nach B wollen, damit unattraktiv.

Um die Verkehrswende voranzutreiben, muss der ÖPNV für alle Menschen attraktiver werden. Hier bieten Digitalisierung und Mobilitäts-Apps eine Lösung. Solche Apps vereinen die Angebote der verschiedenen Verkehrsunternehmen und schaffen für die Nutzerinnen und Nutzer einen schnellen und einfachen Überblick welche Verbindungen sie nutzen und miteinander kombinieren können, um schnellstmöglich an ihr Ziel zu kommen. Sie ermöglichen auch die Buchung aller benötigten Tickets mit nur einer App. Hierdurch wird das Reisen mit dem ÖPNV deutlich einfacher.

Neben dieser Chance birgt die Digitalisierung der Mobilität aber auch Risiken. Wir müssen sicherstel-



len, dass die öffentliche Hand die Hoheit über die Mobilität der Zukunft und die erhobenen Daten der Nutzerinnen und Nutzer behält und nicht die großen Digitalkonzerne sie erhalten.

Mithilfe der bundesweiten Plattform Mobility Inside gelingt uns in Hessen beides. Kundinnen und Kunden können mit der RMV-Deutschland-App heute schon nicht nur den ÖPNV in ihrer Heimat nutzen, sondern auch Bahntickets in anderen Städten buchen und dort mit der App auf Bus- und Bahnverbindungen, aber auch auf Car- oder Bikesharing-Angebote zugreifen. Gleichzeitig können sie sich darauf verlassen, dass ihre Daten nur an die öffentlichen Verkehrsunternehmen weitergegeben werden, deren Angebote sie nutzen.

Dies ist nur ein Beispiel von vielen, wie aus sozialdemokratischer Sicht die Mobilität der Zukunft mit Digitalisierung gestaltet werden kann. ●

Wir brauchen Bewegungsqualität

Die Rhein-Main-Region ist von permanenter Bewegung und Dynamik geprägt. Dennoch erleben wir häufig Stillstand oder Schnecken-tempo – im Stau, in vollen Zügen oder beim Bau wichtiger Infrastrukturprojekte.

GASTBEITRAG – **ROUVEN KÖTTER**

Die Mobilität in der Region wird heute weder den Bedürfnissen der Menschen noch den Anforderungen der Wirtschaft noch denen des Klimaschutzes gerecht. Wir erreichen die Mobilitätswende nicht nur mit großen Infrastrukturmaßnahmen, die Jahrzehnte für die Fertigstellung benötigen, über die man aber wunderbar schimpfen und sie als Ausrede nutzen kann.

Wichtig ist, dass wir heute noch anfangen

Vielmehr bedarf es auch vieler kleiner Schritte, um ans Ziel zu gelangen, bei jedem einzelnen von uns und auch als gemeinsame Kraftanstrengung. Wichtig ist, dass wir heute noch anfangen und nicht beim Warten auf den großen Wurf vergessen, den ersten Schritt zu gehen. Wir müssen handeln!

Wir brauchen Bewegungsqualität von jedem Ort aus, auf allen Strecken und Wegen. Die Kom-

munen des Regionalverbands FrankfurtRheinMain haben dafür einstimmig eine Mobilitätsstrategie, einen Werkzeugkasten mit konkreten Sofortmaßnahmen, beschlossen. Wir wollen Mobilität für alle erreichen, unnötigen Verkehr vermeiden und den notwendigen Verkehr besser gestalten.

Wir brauchen maßgeschneiderte Konzepte für unsere individuellen Kommunen in Stadt und Land und vor allem politischen Willen, um Mobilität gemeinsam zu gestalten und alles dafür zu tun, gute Ideen und Maßnahmen zügig umzusetzen. ●



ROUVEN KÖTTER (42)

war zehn Jahre Bürgermeister seiner Heimatgemeinde Wölfersheim und ist seit 2018 beim Regionalverband FrankfurtRheinMain als Erster Beigeordneter unter anderem für das Thema Mobilität zuständig.

Mehr zu Rouven Kötter unter
www.rouvenkoetter.de

Mehr zur Mobilitätsstrategie für FrankfurtRheinMain unter
www.region-frankfurt.de



Bürgerbus Bad König

Ein Verein im Odenwaldkreis macht ältere Menschen mobil und finanziert echte Teilhabe.

SPD-LANDTAGSFRAKTION – CHRISTINA SCHÄFER

Die 79-jährige Frau Baumann steht vor einem Supermarkt in Bad König und wartet auf den Bürgerbus. Pünktlich biegt der weiße VW-Bus auf den Parkplatz ein. Fahrer Michael Voigt steigt aus, begrüßt seine Kundin und hievt ihre Einkaufstaschen in den Kofferraum. „So ein Service“, freut sich Frau Baumann. Der 76-jährige Voigt ist ehrenamtlicher Fahrer und zweiter Vorsitzender des Bürgerbus Bad König e.V., einer Initiative der Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Der Bürgerbus verkehrt immer dienstags und donnerstags und ist telefonisch buchbar. Die Passagiere werden am Wunschort abgeholt und zum Wunschort gefahren. Das Angebot richtet sich an Menschen, die in Bad König leben, über 60 Jahre alt sind oder in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. „Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Bad König reicht hinten und vorne nicht, wir mussten uns etwas einfallen lassen“, sagt Voigt.

Bad König und seine sieben Stadtteile gehören zum ländlichen Raum des Odenwaldkreises. Busse fahren nur selten. Das Auto ist für die knapp 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner das Hauptverkehrsmittel. Wer keins hat oder nicht fahren kann, hat kaum Möglichkeiten, von A nach B zu kommen. Das stellt vor allem ältere Men-

Wenn es den Bürgerbus nicht gäbe, müsste ich mit dem Taxi fahren. Das wäre viel zu teuer

schen vor große Herausforderungen. Frau Baumann muss zur nächsten Bushaltestelle 15 Minuten zu Fuß gehen. Nur zwei Mal am Tag fährt hier ein Bus ab. Ihre vollen Einkaufstaschen von der Haltestelle bis zum Haus am Hang hinaufzutragen, würde sie nicht schaffen.

Um diese Versorgungslücke zu schließen, taten sich im Oktober 2017 Freiwilli-

ge zusammen, gründeten einen Verein und sammelten Spenden, Mitglieder und Sponsoren. „Von dem Geld konnten wir den Bus, einen Laptop und ein Handy anschaffen“, sagt der erste Vorsitzende Hans-Nikol Biehl. Für eine Landesförderung hätten sie sich

Das ist gelebte Solidarität und bedeutet Mobilität für die Menschen, die im ländlichen Raum leben

auch beworben, aber leider den Zuschlag nicht bekommen. Doch die Ehrenamtlichen ließen sich nicht entmutigen. Von Beginn an organisieren und finanzieren sie ihr Projekt selbst. Insgesamt wechseln sich zwölf Fahrer und Fahrerinnen im Betrieb des Buses ab und weitere ehrenamtliche Kräfte, unter anderem Voigt und Biehl, organisieren die Fahrpläne. „Wenn es den Bürgerbus nicht gäbe, müsste ich mit dem Taxi fahren. Das wäre viel zu teuer für mich“, sagt Frau Baumann. Die Fahrt mit dem Bürgerbus ist für sie kostenlos. Während der Fahrt steckt sie eine kleine Spende in eine ausgediente Tennisballbüchse, die als Spardose zwischen den Vordersitzen im Bus baumelt. Angekommen in Nieder-Kinzig, trägt Voigt die Einkaufstaschen noch bis vor die Haustür. „Ganz herzlichen Dank und bis in zwei Wochen“, sagt Frau Baumann. Voigt sitzt schon wieder im Bus und schaut auf den Fahrplan. Sein nächstes Ziel ist ein Supermarkt in Bad König, die 87-jährige Frau Schwebs war einkaufen und möchte zurück nach Hause.

Unser örtlicher Abgeordneter Rüdiger Holschuh zum Bad König:

„Was die Ehrenamtlichen von Bürgerbus e.V. für die Teilhabe von Seniorinnen und Senioren in Bad König leisten, ist bemerkenswert. Mit ihrem Angebot haben die älteren Menschen in Bad

König die Möglichkeit, selbstständig ihre Einkäufe zu erledigen, sich mit anderen zu treffen oder am kulturellen Leben in Bad König teilzunehmen. Das ist gelebte Solidarität und bedeutet Mobilität für die Menschen, die im ländlichen Raum des Odenwaldkreises leben, nicht Auto fahren und auch das Angebot des ÖPNV nicht nutzen können. Der Bürgerbus wirkt so gegen Einsamkeit und für Selbstständigkeit und Freiheit im Alter. Wünschenswert wäre, wenn dieses großartige Engagement für den zukünftigen Erhalt vom Land gefördert würde.“ ●

Aufgezeichnet von Christina Schäfer



On-Demand-Verkehre in Hessen
Auch der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat Verkehre auf Abruf im Angebot. Die Flotte besteht aus elektrischen Kleinbussen: etwa dem „Hopper“ im Kreis Offenbach, „Emil“ in Taunusstein oder „Knut“ in Frankfurt.

Fahrten sind über die App „RMV On-Demand“ abrufbar und buchbar.
Kosten: RMV-Tarif zuzüglich Komfortzuschlag.

Manko – nicht alle On-Demand-Verkehre im RMV-Gebiet sind in der App enthalten. Manche Gebiete haben eine eigene App, wie der „Heiner Liner“ in Darmstadt oder „Odenwald garantiert mobil“ für den Odenwaldkreis.

Der Nordhessische Verkehrsverbund bietet **Anruf-Sammel-Taxis (AST)**, **Jugendtaxis** in der Nacht unter **„Mobilfalt“** – ein fahrplanunabhängiges AST in Melsungen. Im Werra-Meißner-Kreis kann man privat mitgenommen werden.

„Wir schaffen den Umstieg nur durch mehr Angebot“

Im Interview spricht der Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes, Steffen Müller, über innovative Pläne für die Zukunft von Bus & Bahn (ÖPNV) und die herausfordernden Bemühungen um die Finanzierung des laufenden Betriebs.

INTERVIEW – STEFFEN MÜLLER

Herr Müller, lassen Sie uns einen Blick in die Zukunft werfen. Fahren wir in 30 Jahren im Landkreis Kassel in öffentlichen autonomen Kapseln zum Einkaufen?

Ich sehe in der Zukunft durchaus autonome Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr. Außerdem sind wir im ländlichen Raum in der Lage, ein ebenso dichtes Angebot des öffentlichen Verkehrs zu realisieren, wie wir es heute in urbanen Räumen haben. Dass wir jedoch ganz auf autonomes Fahren setzen, bezweifle ich. Ich denke, aus Gründen der Sicherheit, Information und Kommunikation werden uns Fahrer oder mindestens Begleiter in den Fahrzeugen erhalten bleiben.

Zurück aus der Zukunft ins Heute. Vor welchen Herausforderungen steht der NVV?

Einerseits haben wir spannende Ideen und ehrgeizige Pläne – erneuerbare Energien nutzen, alternative Antriebe einführen, Digitalisierung ausweiten, ein verdichtetes Angebot schaffen, neue Verkehre auf Abruf (on demand) anbieten. All das wollen Politik und Gesellschaft umsetzen, am liebsten sofort. Wir wollen das auch. Aber wir kämpfen auf der anderen Seite jeden Tag um die Finanzierung unseres laufenden Betriebes. Corona hat uns finanziell hart auf dem Boden aufschlagen lassen. Wir haben immer noch zehn bis 15 Prozent geringere Einnahmen als vor der Corona-Pandemie. Außerdem operie-

ren wir vor dem Hintergrund stark steigender Preise, was sich leicht am Beispiel des Energiekostenanstiegs nachvollziehen lässt.

Das bedeutet, mit besserer Finanzausstattung ist der ÖPNV der Zukunft gesichert?

Es geht bei uns natürlich nicht nur ums Geld. Die Verkehrsverbünde gehören zum großen Strauß dessen, was der Staat aus Bund, Land und Kommune für seine Bürger zur Verfügung stellt, weil Mobilität ein Grundrecht ist. Wir als NVV sichern die mobile Daseinsvorsorge in Nordhessen. Doch auch neue Ideen für den öffentlichen Verkehr müssen sich mit der Frage der Betriebswirtschaftlichkeit auseinandersetzen und Angebote schaffen, die viele Menschen nutzen. Das, was im komprimierten urbanen Raum funktioniert, zum Beispiel Carsharing, ist auf dem Land, wo es weniger Nutzer gibt, nicht wirtschaftlich.

Können digitale Angebote auf Abruf die Menschen auf dem Land für den ÖPNV gewinnen?

Bislang spielen Angebote auf Abruf bei uns eine untergeordnete Rolle. Die Nutzungszahlen liegen bei unter 1 Prozent. Dafür kostet ein solches Angebot aber das 5- bis 10-Fache des herkömmlichen ÖPNV im Vergleich zur Nutzerzahl. Der Staat kann nicht jeden Mobilitätswunsch von Tür zu Tür bedienen. Deswegen werden wir auch immer Strukturen haben, wo Menschen zusammenkommen und sich ein Fahrzeug teilen. On Demand wird aber

STEFFEN MÜLLER ist seit 2019 Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV). Er wurde 1978 in Kassel geboren und wuchs im ländlichen Raum Nordhessens auf. Nach seinem Soziologiestudium in Marburg führte ihn sein erster Job zum NVV. Nach beruflichen Stationen in der Landeshauptstadt Wiesbaden zog es ihn 2009 wieder zurück nach Nordhessen zum NVV. Er ist verheiratet und hat eine Tochter.

Foto: Luisa Neurath



im richtigen Verhältnis das bestehende Angebot sinnvoll ergänzen und gleichzeitig die Beschleunigung von Buslinien gewährleisten. Daher werden wir auch auf On-Demand-Angebote im richtigen Verhältnis setzen.

Wie wollen Sie dann die Menschen in Nordhessen als Kunden gewinnen?

Unser größter Konkurrent ist das Auto. Es ist zu jeder Zeit verfügbar und steht vor der Tür. Wir haben im ländlichen Raum genügend Platz zum Parken und mit der Zulassung von immer mehr Elektroautos fahren die Menschen sogar scheinbar mit reinem Ökogewissen. Dagegen eine Alternative zu bieten, ist im Autoland Deutschland nicht einfach. Doch davon dürfen wir uns nicht entmutigen lassen. Wenn wir Menschen für den ÖPNV gewinnen wollen, müssen wir unser Angebot ausbauen. Der NVV hat seit seiner Gründung so viele Bahnhöfe saniert, Strecken reaktiviert, kleine Städtchen zu Knotenpunkten gemacht, zentrale Omnibusbahnhöfe saniert, zusätzliche Bus- und Bahnverkehre geschaffen und digitale Systeme in die Fläche gebracht. Für mich ist das aktive Daseinsvorsorge und auch Demokratieförderung. Deshalb verspreche ich den Menschen in Nordhessen, dass der NVV sein Angebot weiter ausbauen wird. So zeigen wir ihnen: Hey, ihr wohnt auf dem Dorf, aber ihr seid auch wichtig und wir bieten euch gute Mobilität an.

Sollte die Politik Innenstädte für Autofahrer unattraktiv gestalten?

Die Innenstädte sollten Schritt für Schritt vor dem überhandnehmenden Individualverkehr geschützt werden. Doch nicht nur Verbote sollten das Verhalten regeln, sondern auch kluge Ideen. Warum ist das Parkticket nicht gleichzeitig ein ÖPNV-Ticket für die Innenstadt? Mit Flexibilität werden wir vorankommen. Darum ist der NVV auch gemeinsam mit dem RMV für Hessen in der Initiative Mobility inside aktiv.



CHRISTINA SCHÄFER
ist Referentin für Öffentlichkeitsarbeit und Publikationen der SPD-Fraktion im Hessischen Landtag.

Was kann das Land Hessen für den NVV tun?

Wenn wir über Zukunftsvisionen reden, muss zunächst allen klar sein, dass der ÖPNV bereits heute unterfinanziert ist. Um die hohen Erwartungen, die an uns gestellt werden, erfüllen zu können, müssen Bund und Land die Mittel erhöhen und verstetigen. Das Land Hessen unterstützt den ÖPNV bisher mit gerade mal 3 % Eigenmitteln für die Gesamtfinanzierung von NVV, RMV und VRN. Das ist ausbaufähig, würde ich mal sagen. Außerdem muss die Bevorteilung des Verkehrsmittels Auto aufhören. Ein Beispiel sind die Vorteile bei der Dienstwagenbesteuerung.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

Kurzfristig wünsche ich mir mehr Personal in öffentlichen Fahrzeugen, um das Sicherheitsgefühl zu verbessern. Langfristig wünsche ich mir, dass der Ausbau unseres Angebots und notwendige technische Erneuerungen durch gesicherte Planung und Finanzierung möglich werden. Außerdem muss geplanter Streckenausbau schneller umsetzbar sein. Für eine Balance der Verhältnisse zwischen Stadt und Land wünsche ich mir, dass wir endlich wegkommen vom passiven, mitleidigen Blick auf den ländlichen Raum. Die Infrastruktur auf dem Land muss erhalten und ausgebaut werden. Wir haben genug Geld dafür in Deutschland. Der Staat muss es in die Hand nehmen. ●

Aufgezeichnet von Christina Schäfer

Schwarzgrünes Versagen

Die Verkehrswende findet nicht statt

SPD-LANDTAGSFRAKTION – GÜNTER RUDOLPH

Niemand, der die Fakten ernst nimmt, kann daran zweifeln: Öffentliche Verkehrsmittel – und hier insbesondere die Bahn – sind in Sachen Leistungsfähigkeit, Energieeffizienz sowie Umwelt- und Klimaschutz unschlagbar. Die Öffentlichen müssen aber in der Lage sein, ihre enormen Vorteile auch auszuspielen.

Was wir dazu brauchen, sind mehr und modernere Bahnen und Busse und natürlich auch mehr Lokführer und Busfahrerinnen.

Eine echte Alternative zum eigenen Auto – schnell, zuverlässig, komfortabel und sicher.

Das Material und die Menschen, die es bedienen, kosten Geld – Geld, das die schwarzgrüne Landesregierung in Hessen hartnäckig verweigert. Gerade einmal 3 Prozent der Kosten des ÖPNV werden aus Mitteln des Landes finanziert, der Rest stammt vom Bund und aus den Fahrkartenverkäufen.

Die Verkehrsverbünde im Land sind unterfinanziert. Sie können zwar die Kosten für den laufen-

den Betrieb decken, aber an einen Ausbau des Angebots, an eine intelligente Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern oder gar an mehr Komfort für die Fahrgäste ist nicht zu denken. Und daran wird sich nichts ändern, solange die Koalition aus CDU und Grünen für den ÖPNV nur warme Worte anbietet, aber nicht mehr Geld.

Dabei wäre es allerhöchste Zeit, die Weichen für ein modernes System des öffentlichen Transports zu stellen, das eine echte Alternative zum eigenen Auto bietet – schnell, zuverlässig, komfortabel und sicher. Das Geld dafür wäre im hessischen Landeshaushalt durchaus vorhanden. Was fehlt, sind der politische Wille und die planerische Weitsicht bei Schwarzgrün.

Vor diesem Hintergrund ist es schwer erträglich, wie ausgiebig sich der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir von den Grünen immer wieder selbst dafür lobt, eine „Verkehrswende“ im Land angestoßen zu haben.

Tatsache ist: Solange Schwarzgrün regiert, findet eine Verkehrswende in Hessen nicht statt. ●

GÜNTER RUDOLPH

ist Fraktionsvorsitzender der SPD im Hessischen Landtag.



Fotos: Peter Jülich und SPD-Landtagsfraktion, Luisa Neurath

Unterwegs in Europa

Barcelonas Superblocks, Paris' Vélos und Stockholms Sommerstraßen – in den Metropolen unserer Nachbarländer gibt es kreative Ideen, wie man weniger Auto fahren kann.



**SPD-LANDTAGSFRAKTION –
LUIA NEURATH**

Hessen liegt im Herzen von Europa, mit dem Frankfurter Flughafen und dem Hauptbahnhof sind wir bestens mit unseren europäischen Nachbarinnen und Nachbarn vernetzt. In Sachen Mobilitätswende können wir dabei viel voneinander lernen – denn einige unserer europäischen Nachbarländer haben bereits interessante Modellprojekte entwickelt, die auch in Hessen umgesetzt werden könnten. Wir wagen daher einen Blick in Europas Metropolen, die die Zukunft der Mobilität auf unserem Kontinent neu denken.

Bunte Plätze statt trister Asphaltwüste

Barcelona hatte bislang nicht den Ruf einer grünen, nachhaltigen Stadt. Die Stadt gehört zu den am dichtesten besiedelten Städten Europas. Pro Kopf stehen hier nur 2,7 Quadratmeter Grünfläche zur Verfügung – zum Vergleich: In Frankfurt sind es rund 13 Quadratmeter. Ein hohes Verkehrsaufkommen und starke Luftverschmutzung gehören hier zum Alltag. Seit 2016 sorgt nun das Stadtentwicklungsprojekt der „Superblocks“ für mehr Grün und eine höhere Lebensqualität. Dazu wurden je neun der schachbrettartigen Häuserblocks zu einem verkehrsberuhigten Bereich zusammengeschlossen, der Durchgangsverkehr wurde stark reduziert und auf 10 km/h begrenzt. So entstanden beispielsweise auf den ehemaligen Kreuzungen im Stadtteil Poblenou neue Plätze zum Spielen und Picknicken, es gibt öffentliche Sportgeräte, ein Quartiersparlament und einen Marktplatz. Zusätzliche Pflanzen und Bäume sorgen nun für ein besseres Stadtklima und trotz anfänglicher Skepsis führten die Superblocks auch zu positiven wirtschaftlichen Entwicklungen für kleinere Läden und Gastronomie in den neu geschaffenen Bereichen.

Paris setzt aufs Rad

Wie viele Metropolen hat auch Paris seit den 1960er Jahren das Auto in den Mittelpunkt seines Infrastrukturausbaus gestellt. Zwischen mehrspurigen Straßen und Parkplätzen gestaltet sich der Ausbau von Radwegen mitunter als schwierig – und vor allem zeit- und kostenaufwändig. Mit der Verkehrsstrategie „Plan Vélo“ verfolgt Bürgermeisterin Anne Hidalgo

go seit 2015 daher die Absicht, bestehende Flächen umzuwidmen und so den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern. So wurden zwischen 2015 und 2020 rund 160 Millionen Euro in den Ausbau des Radnetzes investiert.

Der Corona-Lockdown hat die Umwidmung von Straßen vom Auto- zum Radverkehr dann sogar noch beschleunigt: An den Hauptachsen der Stadt wurden spontan 50 km Pop-up-Radwege geschaffen. So entstand beinahe über Nacht ein ganzes Netzwerk an Radwegen, das durch Plastik- oder Betonpylonen vom Autoverkehr räumlich getrennt ist. Statt sich in vollen Bussen und Metros zu drängen, setzten so auch in Paris mehr Menschen aufs Rad.

Im Sommer bleibt das Auto draußen

Lebendiges Stockholm – unter diesem Namen werden in der schwedischen Hauptstadt zwischen Mai und September temporäre Fußgängerzonen errichtet. Was mit zwei autofreien Straßen im Stadtzentrum begann, erstreckt sich mittlerweile bis in die Außen-

bezirke der Stadt. Vom Auto befreit hauchen Kultur und Sport den Straßen neues Leben ein: Pflanzen, Möbel, Kulturprogramme und Pop-up-Parks mit Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen und zum geselligen Austausch ein.

Autoarme Stadtplanung und Mobilitätsstrategien

Ein Blick auf unsere europäischen Nachbarn zeigt also: Stadtplanung und Mobilitätsstrategien, bei denen das Auto nicht im Zentrum steht, sind nicht nur möglich, sondern sogar erfolgreich. Das gibt Zuversicht, diese Konzepte auch bei uns in Hessen auszuprobieren. ●

Foto: iStockPhoto olaser, FluxFactory





DR. DANIELA SOMMER

ist Mitglied des Hessischen Landtags und
Parlamentarische Geschäftsführerin.

Umweltschonende Fahrgemeinschaften im Alltag

Meine Heimat ist der Landkreis Waldeck-Frankenberg. Von hier aus fahre ich meistens mit dem Auto zur Arbeit in den Landtag. Leider stehe ich aber oft im Stau. Deswegen habe ich sogar schon mal fünfeinhalb Stunden von Wiesbaden nach Hause gebraucht. Damit die Fahrt nicht so langweilig wird und wir umweltschonender unterwegs sind, verabrede ich mich oft mit meinen Kolleginnen und Kollegen zu Fahrgemeinschaften. Ich würde eigentlich auch gerne häufiger mit der Bahn fahren. Aber das gestaltet sich für mich sehr schwierig. Das ÖPNV-Netz in Waldeck-Frankenberg ist nicht ausreichend ausgebaut und die Taktungen sind zu lang. Der Zeitaufwand, um von A nach B zu kommen, ist deswegen viel zu groß. Wenn es überhaupt möglich ist. Wenn ich aber mal nach Berlin möchte, dann lohnt es sich auch für mich den Zug zu nehmen. Für den ländlichen Raum würde ich mir wünschen, dass der ÖPNV weiter ausgebaut wird. Wir brauchen mehr Strecken, mehr Vernetzung und eine engere, verlässliche und regelmäßige Taktung. ●

Aufgezeichnet von Lätitia Schöninger



OLIVER ULLOTH

ist Mitglied des
Hessischen Landtags.

Mit dem Radl da

Als leidenschaftlicher Radfahrer fahre ich auch gerne mal mit dem Rad zur Arbeit oder zu Terminen in meinem Wahlkreis, dem Landkreis Kassel. Zu meinen Terminen nehme ich gerne das Pedelec. So kann ich die Fahrzeit zuverlässig zwischen den Terminen takten und komme nicht völlig außer Atem an, wenn ein Grußwort gehalten werden soll. Um eine sportliche Herausforderung ging es im vergangenen Jahr, als ich zu Gunsten unserer Jugendfeuerwehren innerhalb von 24 Stunden mit einem Fahrrad (ohne Motor) von meinem Wahlkreisbüro in Hofgeismar nach Wiesbaden in den Landtag gefahren bin. Bei der Wette, für die ich rund 260 Kilometer und 2.100 Höhenmeter durch Hessen radelte, sind insgesamt 5.500€ für die Jugendarbeit der Feuerwehren zusammengekommen. Mir ist wichtig, täglich bewusst über

„Mir ist es wichtig, bewusst
über meine eigene Mobili-
tät nachzudenken“

die Wahl meines Verkehrsmittels nachzudenken. Nicht immer ist es notwendig, das Auto zu nehmen. Dennoch darf das Auto nicht verteufelt und so die Mobilität zur Frage des Entweder-oder gemacht werden. Stattdessen müssen wir uns fragen: „Gibt es eine Alternative zum Auto?“ Als Abgeordneter aus Hessens Nordspitze habe ich im Vergleich zu meinen Kolleginnen und Kollegen einen der weitesten Heimwege und dennoch bewältige ich ihn häufig mit Bahn und Bus. Per se zu sagen, dass Pendeln mit dem ÖPNV nicht funktioniert, ist mir zu bequem und trifft auch in meinem Fall nicht zu. Die Zeit, die ich in einem Zug oder Bus sitze und kein Lenkrad in der Hand habe, kann ich zum Arbeiten „im rollenden Büro“ oder zum Ausruhen nutzen. Drei Dinge sind für einen erfolgreichen ÖPNV wichtig: eine regelmäßige Taktung, die Fahrzeit sollte adäquat zur Fahrtstrecke und die Preise sollten im Vergleich zum PKW attraktiv sein. ●
Aufgezeichnet von Lätitia Schöninger

Familie Mobil

Ich bin Nadine Gersberg, Abgeordnete der SPD-Landtagsfraktion und Mutter von zwei kleinen Kindern. Ich lebe mit meiner Familie in der Stadt Offenbach. Mobilität spielt eine große Rolle in unserem Leben und Alltag.

Wir sind als Familie sehr vielfältig unterwegs. Die Kinder werden mit einem Lastenfahrrad oder per Bus in die Kitas gebracht und ich selbst fahre mit unserem gemieteten E-Auto oder auch mit der Bahn zur Arbeit. Mein Mann ist Lokführer und arbeitet im Schichtdienst. Er benutzt deshalb meistens unser Auto, um zur Arbeit zu kommen. Wenn ich in meinem Landkreis Termine habe, dann nehme ich gerne das Fahrrad oder gehe bei gutem Wetter zu Fuß. Wir versuchen so oft wie möglich auf unser Auto zu verzichten, haben aber festgestellt, dass wir es ganz ohne nicht schaffen. Vor allem mein Mann muss für seine Arbeit sehr flexibel sein und manchmal reicht die Zeit, die wir mit der S-Bahn brauchen, nicht aus, um pünktlich unsere Kinder aus den Kitas abholen zu können. Unsere Entscheidung fiel daher auf ein Elektroauto. Fahre ich damit nach Wiesbaden, kann ich es sogar im Landtag aufladen. In Offenbach selbst ist es für uns einfach, von A nach B zu



NADINE GERSBERG

ist Abgeordnete der hessischen SPD-Landtagsfraktion und Mutter von zwei kleinen Kindern.

kommen. Bis spät am Abend fahren hier regelmäßig Busse und nach Frankfurt dauert es nur eine halbe Stunde mit Bus und Bahn, sofern alles glatt läuft. Vor allem meine Kinder lieben es, Bus zu fahren. Sie sind jetzt schon vertraut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und können, wenn sie älter sind, auch allein fahren. In der Stadt zu wohnen hat für uns viele Vorteile. Manchmal ist es uns aber auch zu laut durch den Auto- und Flugverkehr. Wir wollen daran mitwirken, dass es leiser wird und auch die Luft sich verbessert. Deshalb achten wir darauf, so gut wie möglich umweltbewusst mobil zu sein. Das wollen wir auch unseren Kindern beibringen. Hier wünschen wir uns, dass Wege viel sicherer und kindgerechter werden. Für den Ausbau der Sicherheit fehlt es an Fördermöglichkeiten, finde ich.

Ich denke, ein großes Problem der Mobilität in Hessen liegt im Schienenverkehr. Es gibt ständig Zugaussfälle oder Verspätungen. Durch den Beruf meines Mannes habe ich einen besonderen Einblick und weiß, dass es zu wenig Strecken gibt, so können auch nicht mehr Züge eingesetzt werden. Der unzuverlässige Schienenverkehr führt auch dazu, dass viele Menschen eher das Auto nehmen. ●

Aufgezeichnet von Maya Ryan und Yasmin Klebba

Ein Abgeordneter im Bus

Florian Schneider lebt im ländlichen Raum und fährt regelmäßig mit dem Auto. Für das Magazin hat er es einen Tag lang stehen lassen und ist nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren.

SPD-LANDTAGSFRAKTION – FLORIAN SCHNEIDER



Ich sitze im Bus. Das mag zunächst nicht ungewöhnlich klingen, doch für mich ist es etwas Besonderes. Als Landtagsabgeordneter hetze ich oft von Termin zu Termin und habe nur wenig Zeit. Da mein Wahlkreis der Landkreis Kassel ist, fahre ich mit dem Auto, das geht am schnellsten, denn die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sind nicht vorteilhaft. Doch spätestens seitdem uns der Klimawandel immer bewusster wird, fährt bei jeder Autofahrt das schlechte Gewissen mit. Deshalb habe ich mir vorgenommen, einen Arbeitstag lang die öffentlichen Verkehrsmittel zu nehmen. Ich möchte testen, ob sie eine Alternative für mich sein können. Außerdem will ich mir einen Eindruck verschaffen, wie der öffentliche Verkehr so verbessert werden kann, dass ihn noch mehr Menschen im ländlichen Raum nutzen möchten.

Meinen ersten Termin habe ich um 12 Uhr in Nieste. Mit dem Auto würde ich für den Weg 25 Minuten benötigen – über

9.54

SCHAUENBURG-ELGERSHAUSEN

die A44 und A7. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln brauche ich 1,5 Stunden. Um 9.54 Uhr besteige ich in meinem Heimatdorf Schauenburg-Elgershausen den Bus 52. 8,10 Euro kostet das „MultiTicket Single,“ mit dem man 24 Stunden auf beliebig vielen Fahrten im Großraum Kassel unterwegs sein darf. Der Bus ist nur mäßig besetzt. Bei herrlichem Wetter genieße ich die Fahrt, schaue aus dem Fenster und bewundere die Schönheit meiner Gegend. Im Auto hätte ich diese Ruhe jetzt nicht. Nach 28 Stopps und 45 Minuten muss ich in Kassel Salzmannshausen umsteigen. Mit dem Bus

11.26

NIESTE

33 geht es weiter nach Nieste. Ich komme pünktlich um 11.26 Uhr an und freue mich über die halbe Stunde, die ich noch habe,

bevor mein Termin beginnt. Ich gehe zum Bäcker und hole mir einen Kaffee.

Im Anschluss an meinen Termin fahre ich mit dem Bus nach Hause, um im Home-Office zu arbeiten. Es ist sauber im Bus, die Sitze sind bequem und es gibt sogar USB-Steckdosen zum Handy-Aufladen in den Rückenlehnen der Vordersitze. Ich bin begeistert, stecke mein Ladekabel ein und lehne mich zurück.

Kurz nach 14 Uhr steige ich in Kassel, Haltestelle Königsplatz, aus der Straßenbahn. An

14.06

KASSEL KÖNIGSPLATZ

der Haltestelle sitzen Jugendliche im Schneidersitz auf dem Boden und trinken Alkohol. Auf der Bank am Gleis haben sich Obdachlose ein Lager eingerichtet. Die Passagiere in der Straßenbahn spiegeln die bunte Stadtbevölkerung wider. Alle Schichten und jedes Alter sind vertreten. Es ist deutlich voller,

als anschließend im Bus 52, der mich raus aufs Land fährt. Am Abend wartet mein nächster Termin auf mich. Ich muss nach Fuldaabrück-Dörnhagen. Fahrzeit mit dem Auto: ca. 20 Minuten. Mit Bus und Straßenbahn: eine Stunde. Wieder führt mich mein Weg mit dem Bus zunächst nach Kassel. Das Streckennetz sieht wie ein Spinnennetz aus, alle Wege führen zunächst in die Metropole Kassel. Die einzelnen Gemeinden durch öffentlichen Verkehr miteinander zu verbinden, wäre wohl finanziell nicht möglich. Zu wenige würden es nutzen. Auf der Fahrt nehme ich meinen Laptop auf den Schoß und bereite mich auf meine Sitzung vor.

21.02

FEIERABEND

Um 21.02 Uhr habe ich Feierabend. Am Abend sind die Taktungen der Öffentlichen geringer. Ich muss zusehen, dass ich meine Anschlüsse nicht verpasse. Meine Straßenbahn in Kassel hat wenige Minuten Verspätung. Als sie am Bahnhof Wilhelmshöhe einfährt, lauere ich schon an der Tür. Angespannt sehe ich auf die Uhr. Zum Umsteigen bleiben mir vielleicht noch 30 Sekunden. Die Tür öffnet sich und ich sprinte los. Mit mir rennen andere. Der Menschenmasse hinterherrennend, finde ich die Abfahrtsstelle meines Busses. Der Bus 52 steht schon da, die Türen sind offen. Kaum setze ich einen Fuß in den Bus, schließen sich die Türen und meine letzte Fahrt

an diesem Tag beginnt. Glücklicherweise lasse ich mich auf einen Sitz fallen. Hätte ich den Anschluss verpasst, hätte ich eine Stunde am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe warten müssen. Und der trägt nicht zu Unrecht den Titel schäbigster Bahnhof Deutschlands – es zieht fürchterlich und das Ambiente erinnert an eine Wartehalle aus den 70ern.

22.22

DAHEIM IN SCHAUENBURG

Um 22.22 Uhr komme ich in Schauenburg an. Der Fußweg durch die frische Luft bis nach Hause tut mir gut. In Gedanken ziehe ich mein persönliches Fazit – so entspannt bin ich selten durch den Arbeitstag gekommen. Die Fahrten mit öffent-

nau das mich besonders wichtig: da zu sein. Doch für Zeiten, in denen weniger Termine anfallen, kann ich mir gut vorstellen hin und wieder so einen entspannten Bus- und Bahntag einzuschieben.

Verbesserungswürdig sind aus meiner heutigen Erfahrung vor allem die Umsteigezeiten. Für sportliche und ortskundige Passagiere sind zwei Minuten Umsteigezeit schon anspruchsvoll, aber machbar. Doch für ältere Menschen, Menschen einer Behinderung oder Ortsfremde sind sie nicht zu schaffen. Vor allem abends ist es ein großes Ärgernis, wenn man seinen Anschluss verpasst, da Züge, Straßenbahnen und Busse viel seltener fahren und man lange Wartezeiten hat. Ansonsten ist mir noch aufgefallen, dass es in



lichen Verkehrsmitteln haben mich entschleunigt. Doch auch wenn es mir gutgetan hat, kann ich diese Zeit nicht täglich aufbringen. Ich konnte aufgrund der Fahrzeiten nur bei zwei Terminen anwesend sein. Fahre ich mit dem Auto, bin ich spontaner und schneller und schaffe vier Termine an einem Tag. Und für mich als Abgeordneten ist ge-

allen Bussen Klappsitze in den Bereichen für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren geben sollte, damit besonders ältere Menschen in der Nähe ihrer Gehhilfen sitzen können. ●

Aufgezeichnet von C. Schäfer

Fotos: privat

Wie in einem Bienenstock

Täglich pendeln 81.000 Beschäftigte zu ihrem Arbeitsplatz am Frankfurter Flughafen.

SPD-LANDTAGSFRAKTION – CORD WILKE



Der Frankfurter Flughafen ist die internationale Mobilitätszentrale Hessens. Von hier aus fliegen Urlauber und Geschäftsreisende zu Zielen in der ganzen Welt. Mit knapp 81.000 Beschäftigten ist der Frankfurter Flughafen aber auch die größte lokale Arbeitsstätte in Deutschland. Die Fraport AG beschäftigt Mitarbeitende aus 88 Nationen. Zu jeder Tages- und

Nachtzeit geht es zu wie in einem Bienenstock: Zahlreiche Arbeiterinnen und Arbeiter kommen an und andere schwärmen wieder aus. Aber wie regelt ein so großer Arbeitgeber wie die Fraport die Arbeitswege seiner Mitarbeitenden? Wie wird es den Menschen ermöglicht, tagsüber und nachts zum Flughafen zu kommen und auch vor Ort mobil zu sein? Und was ist mit dem Klima?

58,8 Prozent aller am Flughafen Beschäftigten haben einen Arbeitsweg von bis zu 35 Kilometern. Viele von ihnen kommen mit dem Auto. Allein 300.000 Fahrzeuge passieren täglich das Frankfurter Kreuz. Es gibt aber auch zahlreiche Zugverbindungen, die die Pendlerinnen und Pendler nutzen: 266 Regional- und Expressbahnen verkehren pro Tag am Flughafen, 175 Fernzüge halten dort. Durchschnittlich 190.450 Passagiere reisen täglich zum und über den Frankfurter Flughafen.

Beeindruckende Zahlen, die die Bedeutung einer durchdachten Mobilität aufzeigen, auch in Zukunft. Für die Beschäftigten der Fraport AG gibt es verschiedene Angebote, ihre Arbeitswege komfortabel und günstig zu gestalten. Es gibt etwa ein kostenfreies Jobticket oder eine Personal-tankstelle mit vergünstigten Preisen.

Für die Mobilität am Flughafen wird vermehrt auf elektrische Antriebe gesetzt: 14 Prozent der Fraport-Fahrzeuge verfügen bereits über einen trotz höherer Anschaffungspreise. Doch wirtschaftlich ist es trotzdem: Elektrische Fahrzeuge

eignen sich besonders gut für den Betrieb am Flughafen. Denn im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor stellen für sie Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h und das Stop-and-Go, wie sie zum Beispiel auf dem Vorfeld üblich sind, keine Probleme dar. Deshalb haben Elektrofahrzeuge am Flughafen eine längere Lebensdauer als Verbrenner und verursachen weniger Instandhaltungskosten und sie „tanken“ darüber hinaus auch noch den günstigeren Kraftstoff aus der Steckdose. Außerdem ist ihre CO₂- und sonstige Schadstoffbilanz besser und sie sind er-

heblich leiser als Verbrenner.

Beim Bau des neuen Terminals 3 musste die Fraport AG auch die Anbindung aller Mitarbeitenden mitdenken. Ein neues Personen-Transport-System wurde eingerichtet. Es braucht nur 8 Minuten von Terminal 1 zu Terminal 3 und bewältigt dabei mehr als 4.000 Personen (inkl. Passagieren) pro Stunde. Zudem bietet das Parkhaus am T3 Platz für 8.500 Autos. 10 Kilometer neue Straßen werden zusätzlich für eine optimale Anbindung mit dem Auto gebaut. Und unabhängig davon wird ein Bereich für eine mögliche zukünftige S-Bahn-Strecke freigehalten.

Dies sind nur einige Beispiele, wie Beschäftigte sich zum Frankfurter Flughafen hin- und von ihm weg bewegen können und wie sie vor Ort von A nach B gelangen.

Der Flughafen Frankfurt ist für Hessen nicht nur der Ausgangs- und Endpunkt für Reisen, er ist auch Arbeitgeber, Pendlerziel und Umsteigeplattform. ●

Noch nicht auf Kurs

Nach der Corona - Krise braucht der Frankfurter Flughafen politische Unterstützung

**SPD-LANDTAGSFRAKTION –
MARIUS WEISS**



MARIUS WEISS
ist Mitglied des
Hessischen Landtags.

Corona hat die Luftverkehrswirtschaft besonders hart getroffen. Die Konnektivität des Frankfurter Hubs, eine seiner Stärken, hat im Vergleich eingebüßt. Es gilt jetzt, den Standort Frankfurt im globalen Wettbewerb wieder zu stärken und Wettbewerbsnachteile zu verhindern. Nur so können wir die Arbeitsplätze am Flughafen sichern. Durch Corona brach die Zahl der Flugbewegungen in einem noch nie gekannten Maße ein. Fraport und die Airlines bauten unter Kostendruck Personal ab. Außerdem wanderten Mitarbeiter in niedrig bezahlten Jobs freiwillig ab, weil ihnen das Kurzarbeitergeld nicht reichte. So schnell, wie der Verkehr stoppte, so schnell fährt er jetzt wieder hoch und die Neueinstellungen können nicht mithalten, was zu den bekannten Problemen für die Reisenden und die Wirtschaft führt. Diese Situation wird auch wohl noch eine Weile anhalten, auch wenn die Bundesregierung, anders als Schwarzgrün

im Land, versucht zu helfen, wo es geht.

Vielleicht ist das endlich ein Weckruf für die Branche, die Arbeitsplätze am Flughafen bei den Bodenverkehrsdiensten, der Sicherheit und den Dienstleistungen so zu bezahlen, dass sie ein gutes Leben im teuren Rhein-Main-Gebiet ermöglichen. Die Tarifabschlüsse der letzten Tage gingen hier schon in eine richtige Richtung. Klar ist aber auch, dass die Kunden dies am Ende mit ihrem Ticketpreis bezahlen werden.

Wir müssen die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen zu setzen, dass der Frankfurter Flughafen gestärkt aus dieser Krise hervorkommen kann. Denn die nächste Herausforderung nach Corona wartet schon. Die Luftverkehrswirtschaft muss insgesamt fit gemacht werden für eine Transformation weg von fossilen Treibstoffen. Nur so kann der Flughafen Wachstumsmotor für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze in Rhein-Main bleiben. ●



LUISA NEURATH
ist Referentin Referentin für Social Media der SPD-Fraktion im Hessischen Landtag.

Ob Rennrad, E-Bike, Mountainbike oder Lastenrad: Das Fahrrad boomt. Wer an einem schönen Sommerwochenende auf dem Fuldaradweg R1 in Nordhessen unterwegs ist oder die Sonne am Frankfurter Mainufer genießt, kann eindrucksvoll beobachten, dass sich das Fahrrad in den letzten Jahren vom Drahtesel zum Lifestyleprodukt entwickelt hat. Für viele Radfahrerinnen und Radfahrer ist es als Alltagsfahrzeug nicht mehr wegzudenken. Doch ist das Fahrrad in all seinen verschiedenen Formen und Funktionen mittlerweile als Verkehrsmittel der Zukunft im Straßenverkehr angekommen?

Es gibt viele gute Gründe dafür, aufs Fahrrad umzusatteln. In Sachen Klimabilanz ist wahrscheinlich nur das Wandern



Warum hört der Radweg auf?

SPD-LANDTAGSFRAKTION – LUISA NEURATH



mit dem Fahrrad fahren, gesünder fühlen, mehr Energie und weniger Stress haben als andere. Als Ausdauersport stärkt es das Herz-Kreislauf-System und das Immunsystem. Durch die Vielzahl von verschiedenen Fahrradmodellen ist außerdem für jedes Fitness- und Fähigkeitslevel etwas dabei.

Wer häufig mit dem Fahrrad in Hessen unterwegs ist, merkt allerdings schnell, dass Fahrrad und Auto noch längst keine gleichwertigen Verkehrsmittel sind. Viele Radwege hören plötzlich auf, oder einfache Fahrbahnmarkierungen auf vielbefahrenen Hauptstraßen sollen als Fahrradweg genügen. An anderen Stellen konkurrieren Fußgänger und Radfahrer um den wenigen Platz auf den Bürgersteigen – da sind Konflikte vorprogrammiert. Schon Mark Twain zog in seinem Essay „Wie man ein Hochrad zähmt, das Fazit (frei zitiert): „Besorge dir ein Fahrrad. Du wirst es nicht bereuen – sofern du überlebst.“ Von gefährlichen Überholmanövern über tote Winkel bis hin zu sich plötzlich öffnenden Türen parkender Autos gibt es im Straßenverkehr viele Gefahren für Radfahrerinnen und Radfahrer. Im Jahr 2020 starben insgesamt 426 Radfahrer im Straßenverkehr, auch weil gerade ältere Personen mit Pedelecs ihre eigenen Fähigkeiten überschätzen.

umweltfreundlicher, Fahrräder verursachen keine gesundheitsschädlichen Abgase und brauchen weniger Platz als Autos, die unsere Innenstädte verstopfen – etwa acht Fahrräder passen auf den Platz eines parkenden PKWs. Gleichzeitig stärkt das Radfahren die Gesundheit: Ein Forschungsteam der Universität Zürich fand heraus, dass sich Personen, die regelmäßig

Was müsste sich ändern, damit das Fahrrad in Zukunft gleichberechtigter am Straßenverkehr teilnehmen kann? Zunächst einmal müssten an Hessens Landesstraßen mehr Radwege gebaut werden – aktuell haben nämlich nur 12 Prozent der 7.200 Kilometer Landesstraßen einen Radweg. Laut dem hessischen Landesver-

band des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC gibt es zudem „Hinweise auf jahrzehntelange Vernachlässigung“ der hessischen Radwege, die Sanierung und der Ausbau des Radwegenetzes verliefen schwach bis mäßig. Dabei können Hessens Kommunen beim Fahrradklimatest 2020 des ADFC e.V. punkten: Unter den fahrradfreundlichsten Städten befinden sich zum Beispiel Frankfurt am Main und Baunatal und in der Landeshauptstadt Wiesbaden hat sich das Fahrradklima im Vergleich zur Befragung 2018 am stärksten verbessert. Damit in Zukunft noch mehr Menschen auf das Rad umsatteln fordern, der ADFC von der hessischen Landesregierung eine bessere Finanzierung des Radwegbaus sowie schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren. ●



Radverkehr in Hessen:

25.000 Kilometer Radwege gibt es in Hessen, 3.300 Kilometer davon sind Radfernwege.

Quelle: ADFC Hessen e. V.

Nur an 12 % der Landesstraßen gibt es einen Radweg.

Quelle: ADFC Hessen e. V.

42 % der Hessinnen und Hessen wollen das Fahrrad in Zukunft häufiger nutzen.

Quelle: Fahrrad-Monitor 2021, Sinus-Institut für Markt- und Sozialforschung im Auftrag des hessischen Verkehrsministeriums



Aktuelles



Real-Experiment

Lehren aus dem Erfolg des 9-Euro-Tickets

DAS GÜNSTIGE TICKET SORGT FÜR EINEN ANSTURM AUF ZÜGE UND BUSSE. ES ZEIGT, DASS DIE MENSCHEN BEREIT SIND UMZUSTEIGEN UND WIE DRINGEND INVESTITIONEN IN DEN ÖPNV BENÖTIGT WERDEN.

Mobilität der Zukunft ist nicht nur allein für die hessischen Bürgerinnen und Bürger ein Thema. Es betrifft ganz Deutschland. Doch was kann man gestiegenen Energie- und Spritpreisen entgegensetzen? Wie kann man die Mehrbelastungen kompensieren und wie ist das sozial verträglich umsetzbar? Diesen Fragen hat sich die Bundesregierung im März gestellt und auf ihre Initiative hin als Teil des Energie-Entlastungspakets das 9-Euro-Ticket beschlossen. Zur Finanzierung

werden Mittel über das Regionalisierungsgesetz erhöht und bereitgestellt, damit die Länder in die Lage versetzt werden, das 9-Euro-Ticket umzusetzen. Seit dem 1. Juni 2022 können dann in den Kalendermonaten Juni, Juli und August deutschlandweit für monatlich 9 Euro alle Busse und Bahnen im Nah- und Regionalverkehr genutzt werden. Das 9-Euro-Ticket ist faktisch ein riesiges Real-Experiment im bundesweiten ÖPNV. Stehen genügend Kapazitäten zur Verfügung? Können Fahrpläne eingehalten werden? Viele Fragen, die bislang hypothetisch waren, sich jetzt aber aufdrängen, denn bis Anfang Juli wurde das Ticket mehr als 21 Millionen Mal erworben und vor allem: genutzt. Ein riesiger Erfolg der Sparfahrkarte für den Nah- und Regionalverkehr, der teilweise zu Problemen in den Zügen führt. Die Bahn stößt durch die millionenfache Nutzung des Tickets an ihre Belastungsgrenze. Einer

Diskussion um eine Verlängerung wird man dennoch nicht entgehen können. Der ÖPNV muss eine echte Alternative zum Auto werden und dafür mit den entsprechenden Mitteln ausgestattet werden. ●

Missverhältnis

Keine Haft für Schwarzfahrer

DIE KRIMINALISIERUNG VON SCHWARZFAHREN BENACHTEILIGT SOZIAL SCHWACHE.

Die SPD-Fraktion im Hessischen Landtag hat ihre Forderung erneuert, das sogenannte Schwarzfahren in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr als Straftat zu behandeln, sondern als Ordnungswidrigkeit. In einem Antrag an den Landtag fordert die SPD-Fraktion die schwarzgrüne Landesregierung auf, sich mit einer Bundesratsinitiative für eine entsprechende Änderung des §265a StGB einzusetzen. Ziel sei es, sowohl die Gerichte als auch den Justizvollzug zu entlasten und zugleich die Kriminalisierung von sozial schwachen Menschen wegen eines verhältnismäßig geringfügigen Vergehens zu beenden, erläuterte die Sprecherin der SPD-Landtagsfraktion für Justizvollzug, Tanja Hartdegen. Sie sagte: „In der Regel handelt es sich beim Schwarzfahren nicht um einen Ausdruck von krimineller Energie, sondern um ein soziales Problem.“



Viele der Angeklagten werden zu niedrigen Geldstrafen verurteilt, können aber selbst diese nicht bezahlen und landen am Ende in Haft. Was hohe Kosten verursacht. So wird aus einem verhältnismäßig geringen betriebswirtschaftlichen Schaden für die Verkehrsunternehmen eine unverhältnismäßig große Belastung für alle Steuerzahler. Dieses Missverhältnis muss beseitigt werden,“ sagte Hartdegen. Zudem führe die bestehende Gesetzeslage dazu, dass sozial Schwache wegen eines geringfügigen Vergehens kriminalisiert würden. „Das Geld, das derzeit für unsinnige Gerichtsverfahren und Haftstrafen draufgeht, wäre in Förder- und Unterstützungsprojekten für von Armut betroffene Menschen besser aufgehoben“, so Hartdegen. ●

Barrierefreiheit

Mobilitätsbedürfnis als Grundlage

EINBLICKE IN DIE ARBEIT DER ENQUETEKOMMISSION.



In den jüngsten Sitzungen der Enquetekommission erfuhren die Abgeordneten einiges zum Wandel des motorisierten Verkehrs hin zu einer klimafreundlicheren und kostengünstigeren Mobilität. Nahezu alle Fraktionen sind sich hier einig, dass die Zukunft batterieelektrisch wird. Für die SPD ist allerdings klar, dass vor allem auf dem Land das Auto weiterhin ein unersetzbarer Beitrag zur Sicherheit und Mobilität sein wird. Deshalb ist der Umstieg auf E-Autos angebracht. Außerdem ging es in den Sitzungen um künstlich erzeugte Antriebsstoffe, sogenannte E-Fuels. Die SPD sieht hier Vorsicht geboten. Denn die Energiebilanz dieser Antriebsstoffe ist deutlich schlechter als etwa die von elektrischen Antrieben und lässt daher höchstens Ni-

dertenbund. Er legte überzeugend dar, wie häufig unsere Verkehrssysteme an Grenzen stoßen, wenn Menschen aus dem Schema fallen. Er beschrieb unter anderem, dass es zwar immer mehr barrierefreie Bushaltestellen und Bahnhöfe gebe, der Blindenstreifen jedoch dabei höchstens bis ans Ende der Haltestelle oder der Station führe und dann im Nirgendwo aufhöre. Deshalb ist es besonders für Menschen, die aufgrund ihrer persönlichen Voraussetzungen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, entscheidend, dass nicht nur die Verkehrsinfrastruktur im Mittelpunkt der politischen Überlegungen steht. Das Mobilitätsbedürfnis aller Menschen muss die Basis der Gestaltung unserer Mobilität der Zukunft in Hessen sein. ●



schen als Einsatzbereiche übrig, wie zum Beispiel die Verwendung als Flugtreibstoff.

Besonders informativ empfanden die Abgeordneten der SPD-Fraktion den Vortrag von Frank Schäfer vom Sehbehin-

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

SPD-Fraktion im
Hessischen Landtag,
Schlossplatz 1-3, 65183 Wiesbaden

V. I. S. D. P.

Fraktionsvorsitzender der SPD
im Hessischen Landtag
Günter Rudolph

REDAKTION

Milena Stuhlmann (verantwortlich)
Christina Schäfer
Christoph Gehring
Luisa Neurath
Cord Wilke
Martina Häusl-David
Lätitia Schöninger

DRUCK

Kreisdruck Wiesbaden GmbH
Schultheistrae 15, 65191 Wiesbaden

BILDER

Titel-Illustration: Iconeo.de
Alle Fotos ohne eigene Quellenangabe:
Archiv der SPD-Landtagsfraktion



GESTALTUNG

 www.manuelakuhn.de

spd-fraktion-hessen.de

SPD Fraktion
im Hessischen
Landtag