

Die Lebensqualität in den Städten und Dörfern Hessens kann gesteigert werden, wenn Ortsdurchfahrten zurückgebaut und in Wohngebieten prinzipiell Tempo 30 gilt. Hierfür setzt sich das Land im Bundesrat ebenso ein wie für ein Tempolimit auf Autobahnen.

Bei der Durchsetzung von Straßenbauprojekten wird grundsätzlich auf die Anordnung von Sofortvollzug verzichtet.

6. BUNDESFERNSTRABEN

In der Beurteilung konkreter Straßenbauvorhaben besteht bei den Koalitionsparteien häufig keine Deckungsgleichheit bei der Bewertung. Für die Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen hatte darüber hinaus die Landesregierung gegenüber dem Bund andere Prioritäten vertreten, als dieser festgesetzt hat. Unbeschadet dessen besteht für die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung für die im vorrangigen Bedarf befindlichen Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ein durch den Bund erteilter gesetzlicher Planungsauftrag. Diesem wird nach einer angemessenen Prioritätensetzung nachgekommen, die die Dringlichkeit der Projekte, ihre Finanzierbarkeit und den wirtschaftlichen Einsatz der Planungskapazitäten berücksichtigt.

In diesem und in den nächsten Jahren werden in Hessen erheblich mehr in Auftragsverwaltung bearbeitete Projekte planerisch abgeschlossen und ausschreibungsreif sein, als im Bundeshaushalt finanziell abgesichert sind. Das Land wird deutlich machen, wenn im Einzelnen die Gründe für Verzögerungen in der Realisierung in den fehlenden finanziellen Mitteln des Bundes liegen. Darüber hinaus wird das Land gegenüber dem Bund insbesondere für Lärmschutzmaßnahmen, Brückensanierungen und Erhal-

tungsmaßnahmen zusätzliche Mittel anmelden.

Die Stellungnahmen des Landes zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sowie die Beantragung von zusätzlichen Mitteln für Neubaumaßnahmen beim Bund erfolgen im Einvernehmen der Koalitionfraktionen.

Die rechtsbeständig planfestgestellten Baumaßnahmen werden nach Maßgabe der Finanzierung durch den Bund umgesetzt. Das Land betrachtet die vom Bund vorgesehene private Vorfinanzierung für einige der Baumaßnahmen als rechtlich und ökonomisch problematisch. Es wird deshalb auf der Grundlage der vorliegenden Gutachten dieses Finanzierungsverfahren kritisch überprüfen.

Die sowohl verkehrlich nicht erforderliche, finanziell unrealistische als auch ökologisch unverantwortliche Maßnahme: Bau der Autobahn A 4 (Olpe-Hattenbach) wird vom Land abgelehnt und weder geplant noch unterstützt.

Die vorhandene Lücke der Autobahn A 66 zwischen Schlüchtern und Fulda soll schnellstmöglich geschlossen werden.

Der Anschluß im Frankfurter Osten wird in dieser Legislaturperiode konkretisiert und mit der Absicherung des Baus der nordmainischen S-Bahn nach Hanau verbunden. Zur technischen Lösung des Fernstraßenanschlusses gibt es weder negative noch positive Vorfestlegungen.

Die Planung der Autobahn A 44 von Kassel zur thüringischen Landesgrenze wird in Bundesauftragsverwaltung entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan durchgeführt. Dabei werden die Trassenvarianten weiter verfolgt, die sich aus den Umweltverträglichkeitsgutachten und

Verkehrsuntersuchungen ergeben. Es ist eine landschaftsschonende Variante zu wählen. Gleichzeitig sind Verlagerungseffekte auf die Schiene im Nah- und Fernverkehr sowie im Güterverkehr zu berücksichtigen.

Es ist ein Ausbaustandard vorgesehen, der Umwelteingriffe minimiert und insbesondere Regionalerschließung sicherstellt. Alle Ab- und Auffahrten sind so auszuführen, daß kein zusätzlicher Verkehr in die Ortslagen gelenkt wird. Im Planungsvollzug sind Abschnittsbildungen, die ein zügige Entlastung der jeweiligen Anliegergemeinden ermöglichen, vorzusehen. Die Straßen- und Verkehrsverwaltung wird die betroffenen Gemeinden und Umweltverbände über den Planungsablauf und die Bauausführung informieren.

Zum Abschluß der Autobahn A 49 strebt die Landesregierung eine landschaftsschonende und möglichst kurze Verbindung zwischen dem Bauende und der A 5 an. Deshalb wird das Untersuchungsgebiet der Verkehrsuntersuchung und der Umweltverträglichkeitsstudie um den Korridor: Neuenthal - östlich Schwalmstadt - Korridor B 254 - zur A 5 im Bereich Alsfeld erweitert. Die Festlegung der mit der Raumordnung und der Landesplanung abgestimmten Trasse erfolgt erst nach Abschluß dieser Untersuchungen.

7. LANDESSTRABEN

Das Land prüft in Abstimmung mit der kommunalen Seite die Abstufung von Landesstraßen zu Kommunalstraßen, soweit ihre verkehrliche Bedeutung dies zuläßt.

Im Landesstraßenbau haben Maßnahmen zur Bestandserhaltung in den nächsten vier Jahren Priorität.

Neubau- bzw. Teilneubaumaßnahmen sind möglichst zu vermeiden, soweit sie in Natur und Landschaft eingreifen. Als Voraussetzungen für neu zu schaffende Ortsumfahrungen müssen gegeben sein:

- eine nachgewiesene Entlastung für die EinwohnerInnen in der Regel von mindestens 50% des Verkehrs; d.h. der Durchgangsverkehr muß vor der Maßnahme stärker sein als der Ziel- und Quellverkehr;
- eine Verlagerungsfunktion von inneren Ortslagen nach außen;
- alle verkehrsberuhigenden Maßnahmen müssen als ungenügend erkannt worden sein.

Die Straßenbaurichtlinien werden entsprechend angepaßt.

Die Baumaßnahmen an Landesstraßen richten sich nach der Anlage zum Einzelplan des Verkehrsministeriums, welche nach Abstimmung zwischen den Koalitionspartnern aufgestellt bzw. geändert wird.

Dabei haben diejenigen Maßnahmen grundsätzlich Vorrang, die die verkehrlichen Belastungen verringern oder die Verkehrssicherheit erhöhen.

Darüber hinaus werden folgende Vereinbarungen zu Einzelprojekten getroffen:

L 3040 OU Nauheim
wird als Landesstraße nicht weiterverfolgt

L 3262 OU Buchschlag
Das Land will den Durchgangsverkehr und den Zubringerverkehr zum Flughafen nicht über die L 3262, sondern über das Autobahnnetz A 3 / A 5 / A 661 führen.

Darüber hinaus wird als weitere Ost-West-Verbindung die in Realisierung befindliche Langener Nordumgehung zur Verfügung stehen.

Weiterhin wird geprüft, wie unter Nutzung bestehender Straßen (B 46, B 3, Rathenaustraße / Neu-Isenburg, B 44) ein verbesserter Ausbau einer weiteren Ost-West-Verbindung zur nördlichen Umfahrung Sprendlingens möglich ist. Daher sollen zunächst die Auswirkungen der erhöhten Schließzeiten am Bahnübergang Buchschlag und der Langener Nordumgehung abgewartet werden. Deshalb wird die bisherige Planung der L 3262 nicht weiterverfolgt und der beklagte Planfeststellungsbeschluss aufgehoben.

L 3146 OU Staufenberg - Mainzlar
Es wird gemäß dem Vorschlag des Landkreises Gießen eine Variante unter Nutzung des vorhandenen Straßennetzes angestrebt. Die bisherige Variante wird nicht weiterverfolgt.

L 3233 OU Immenhausen
wird als Landesstraße nicht weiterverfolgt

L 3054 OU Weilmünster
wird als Landesstraße nicht weiterverfolgt

L 3185 OU Hirzenhain - Glashütten
wird als Landesstraße nicht weiterverfolgt

8. FUSSGÄNGER/INNEN UND RADFAHRER/INNEN

Neben dem umweltschädlichen motorisierten Individualverkehr gibt es im Nahbereich einen sehr umweltfreundlichen Individualverkehr. Er ist zu fördern durch Verbesserung der verkehrlichen Angebote für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

Zur Verbesserung der Situation der FußgängerInnen wird die Landesregierung die entsprechenden Rechtsvorschriften und Richtlinien überarbeiten und dabei die Vorbereitung einer Bundesratsinitiative zur Veränderung der Straßenverkehrsordnung einbeziehen. Dabei werden die Bereiche Anlage von Querungshilfen und Zebrastreifen auch für Diagonalquerungen, Verkürzung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für FußgängerInnen, Vermeidung von Zwischenhalten in der Straßenmitte und Einführung von "Allgrünampeln" berücksichtigt.

Darüber hinaus werden Maßnahmen "Mehr Sicherheit und Attraktivität für Fuß- und Radwege" unterstützt sowie Aktivitäten gegen das Gehwegparken weitere Anstöße zur Verbesserung der Situation geben. Der Sicherheit der FußgängerInnen dienen darüber hinaus Investitionen zur Schaffung von Gehwegen in Ortsdurchfahrten und die Anregung an die Kommunen zur Erstellung von Fußwegnetzplänen sowie der Schließung von Lücken im Fußwegnetz.

Der Radverkehr hat über seinen Freizeitwert hinaus erhebliche Bedeutung. Es ist Ziel der Politik des Landes, seinen Anteil am Modal-Split und die Sicherheit der radfahrenden VerkehrsteilnehmerInnen weiter zu erhöhen. Bereits in der vergangenen Legislaturperiode hat die Landesregierung eine Arbeitsgruppe "Radwegbau und Radverkehr" eingerichtet. Die gemeinsam erarbeitete Radverkehrsrichtlinie wird umgehend in Kraft gesetzt. Zudem ist eine Darstellung des Landesradwegenetzes sowie eine Zielplanung für den Ausbau der kommenden Jahre vorgesehen. Ziel ist es, die Zahl der umgesetzten Radwege-Maßnahmen deutlich zu erhöhen.