

**Markus Maienschein, Volt**  
E-Mail: [markus.maienschein@volteuropa.org](mailto:markus.maienschein@volteuropa.org)

Markus Maienschein bezog über unsere Fragen hinaus noch zusätzlich Stellung zu Aspekten der Verkehrspolitik, die Volt wichtig sind. Seine Kommentare sind nach den Antworten zu unseren Fragen dokumentiert.

### **Pendlermobilität**

Der Wetteraukreis ist ein ausgeprägter Pendler-Landkreis. Wie stehen Sie vor diesem Hintergrund zu dem geplanten Ausbau der A5 zwischen der Anschlussstelle Friedberg und dem Frankfurter Kreuz auf bis zu zehn Spuren? Wenn Sie den Ausbau für notwendig halten: Für welche Maßnahmen zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrs auf den Zubringerstraßen im Wetteraukreis werden Sie sich einsetzen? Welche Möglichkeiten sehen Sie, die Pendlerströme weg vom motorisierten Individualverkehr zu lenken?

*Volt möchte insgesamt mehr Verkehr auf die Schiene bringen, daher ein Nein zum Ausbau der A5 und ein Ja für die Schiene.*

### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Der ÖPNV im Wetteraukreis steht derzeit wegen häufiger Verspätungen, Zugausfällen, mangelnder Fahrgastinformation, etc. in der Kritik. Durch welche infrastrukturellen und betrieblichen Verbesserungen kann die Zuverlässigkeit des ÖPNV aus Ihrer Sicht am effizientesten und schnellsten gesteigert werden? Können Sie konkrete Ausbaumaßnahmen im ÖPNV nennen, die Sie unterstützen werden (z. B. Taktverdichtung, Umsteigezeiten, Kapazitätsausbau, Elektrifizierung, etc.)?

*Ich fahre selbst täglich S-Bahn, nach Bad Vilbel ist dies auch durchaus möglich. Eine noch engere Taktung in Nord-Süd Richtung hat für mich eigentlich nachrangigen Bedarf, gerade wenn man die desolante Lage in Ost-West-Richtung betrachtet. Hier wurden viele Fehler gemacht: von der Bildung einer kleinen Gesellschaft für Lokführer, die dann wegliefen, fehlende Züge, zu geringe Umsteigezeiten über Treppen - besonders die Verbindung nach Bad Homburg betreffend. Richtung Hanau schon seit Jahren Anschlusszüge Richtung Fulda mit Zügen, die nach Plan genau 2 Minuten losgefahren sind, wenn der Zug aus Friedberg eintrifft. Und Richtung Wölfersheim ist in Södel Schluss. Die Blechlawine, die sich morgendlich Richtung Frankfurt schiebt, ist die Folge.*

*Lösungen sind teilweise recht einfach:*

- *Bahnen auf den solitären Strecken (Homburg-FB-HU) dann losfahren lassen, dass die Anschlusszüge möglichst mit einer Umsteigezeit von 8 Minuten erreichbar sind*
- *Bahnstrecke Richtung Hungen reaktivieren (elektrifiziert – Wasserstoff dürfte für die Industriebereiche benötigt werden)*

### **Förderung und Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs**

Die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes gibt den Kommunen mehr Freiraum bei der Gestaltung der Verkehrsströme. Wie stehen Sie zur Förderung von Maßnahmen, die den über- und innerörtlichen Fuß- und Radverkehr sicherer und attraktiver machen (z. B. Ausbau von Radwegen, sichere Abstellanlagen, Bahn & Bike, steuerliche Anreize, etc.)? Welche Möglichkeiten unterstützen Sie, um die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs insbesondere im Umfeld von Schulen zu erhöhen (z. B. Einführung von Schulstraßen, temporäre Sperrung von Straßen vor Schulen, Bicibus, etc.)?

*Jede Fahrt, die nicht mehr mit dem Auto gemacht werden muss, hilft allen. Von daher geht die Novelle in die richtige Richtung, die ja nicht nur eine Frage der Sicherheit, sondern auch eine der Nachhaltigkeit ist. Und das best-practice-Beispiele Paris zeigt, dass ein Umstieg vom Auto aufs Fahrrad möglich ist. Der Ausbau des ÖPNVs auf dem Land ist damit aber nicht ganz zu vergleichen. Die Kombination aus Bahn mit dem Individualverkehr muss geschaffen werden, um die Attraktivität zu erhöhen und Pendler zum Umsteigen zu animieren.*

*In der Nähe von Schulen Sperrungen von 20 Minuten vor Schulbeginn bis 10 Minuten später. Denn leider lassen sich resistente Eltern nicht durch Schulstraßen o.ä. von dem Verbringen Ihrer Kinder bis zum Hoftor abbringen, ich habe schon oft genug in Bad Vilbel gestanden, uns mit Eltern diskutiert – trotz Einfahrverbots.*

### **Planungs- und Finanzierungsaspekte**

Wie stehen Sie zu der u. a. von ADAC und ADFC geforderten Planungsbeschleunigung beim Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen sowie von Radschnellwegen? Wie stellen Sie sich die verlässliche Bereitstellung von Finanzmitteln durch den Bund an Länder und Kommunen zur Umsetzung einer zukunftsweisenden, klimagerechten Verkehrspolitik vor?

*Radwege sind jahrzehntelang nur Beiwerk der Verkehrsplanung gewesen – dies gilt es zu ändern. Und nicht nur in den Köpfen der Verkehrsplaner, sogar in den Köpfen der KIs: Beispiel Verbindung Friedberg – Bad Vilbel. Beim Bau dieser der neuen B3 wurden Radwege nur sporadisch angelegt, eine durchgehende Verbindung besteht nicht – und noch immer schlägt sogar der Radroutenplaner Hessen den Weg über die stark befahrene B3 vor – und nicht die viel weniger befahrene Strecke durch Dortelweil oder gar den Niddaradweg. Da gibt es noch viel zu tun.*

*Zur Finanzierung: Streichen der Subventionen bzw. Steuervergünstigungen für klimaschädlicher Subventionen. Allein im Jahr 2020 wandte der Staat 24,8 Milliarden Euro auf, um Steuervorteile für privat genutzte Dienstwagen, Diesel, den Flugzeugkraftstoff Kerosin, internationale Flüge und die sogenannte Entfernungspauschale zu schaffen. Aber auch eine Autobahnmaut bringt Einnahmen – wie in vielen anderen Staaten Europas auch.*

### **Markus Maienschein zu weiteren Aspekten der Verkehrspolitik, die Volt wichtig sind**

*Ich habe versucht die Punkte auf den Wetteraukreis herunterzubrechen. Für ganz Deutschland (und Europa) nenne ich noch die Stichworte zu unserem Konzept zum Verkehr der Zukunft aus unserem Wahlprogramm ab Seite 68ff.*

**ÖPNV als Alternative:** *Öffentlicher Nahverkehr wird zuverlässig, barrierefrei und eng getaktet ausgebaut.*

**Fahrradnutzung:** *Attraktive, sichere Radwege, der Ausbau von Fahrradstraßen, Abstellmöglichkeiten und Sharing-Angebote fördern eine aktive Mobilität.*

**15-Minuten-Stadt:** *Wege im täglichen Leben sollen verkürzt und der Bedarf an motorisiertem Verkehr reduziert werden, indem Wohnen, Arbeit und Freizeit fußläufig erreichbar sind.*

**Bundesweite Tempolimits:** *Tempo 120 auf Autobahnen, Tempo 80 auf Landstraßen und Tempo 30 innerorts erhöhen die Verkehrssicherheit, reduzieren CO<sub>2</sub>-Emissionen, schützen schwächere Verkehrsteilnehmende und reduzieren die Lärmbelastung.*

**Restrukturierung der Deutschen Bahn:** *Netz und Betrieb werden entflochten und ein neues Bundeskompetenzzentrum steuert die Netzentwicklung.*

**Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz:** *Durch den Ausbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes und Nachtzugverbindungen wird die Schiene zur ersten Wahl für den kontinentalen Verkehr.*

**Digitalisierung im Güterverkehr:** *Digitalisierung und Automatisierung von Umschlagsystemen zwischen Straße, Wasserstraße und Schiene schafft einen emissionsfreien, intelligenten und effizienten Güterverkehr der Zukunft*

**Flexible ÖPNV-Angebote:** *On-Demand-Rufbusse und eine enge Verzahnung von öffentlichem Nahverkehr mit dem Individualverkehr stärken nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum.*

**Integration von Verkehrsmitteln:** *Park+Ride-Systeme und Car-/Ridesharing verknüpfen ÖPNV und Individualverkehr.*

**Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge:** *Der Ausbau erleichtert den Umstieg auf klimafreundliche Antriebe.*

**Ausbau des Schienennetzes:** Der Deutschlandtakt sowie der Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes werden vorangetrieben.

**Deutschlandticket:** Das Deutschlandticket wird gesichert und weiterentwickelt.

**BEST PRACTICE Fahrradparkhaus in Utrecht** – Ein Modell für das Parken von Fahrrädern  
In Utrecht wurde ein Fahrradparkhaus mit über 12.500 Stellplätzen eröffnet, das größte der Welt. Es befindet sich nahe dem Hauptbahnhof und ist durch moderne Sicherheitsmaßnahmen und ein benutzungsfreundliches Design geprägt. Das Parkhaus fördert den Radverkehr und trägt zur Entlastung des urbanen Verkehrs bei, indem es Pendelnden eine sichere und effiziente Möglichkeit bietet, ihre Fahrräder abzustellen.