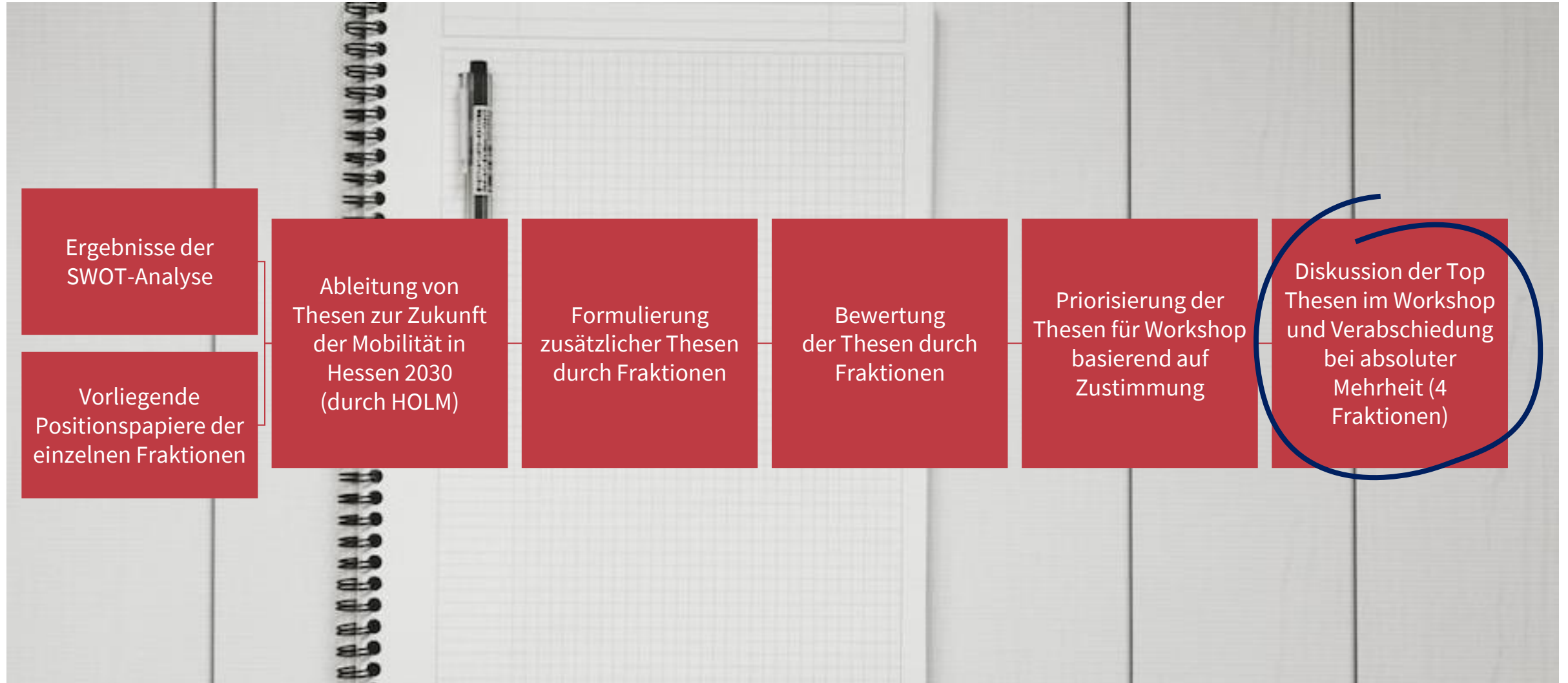


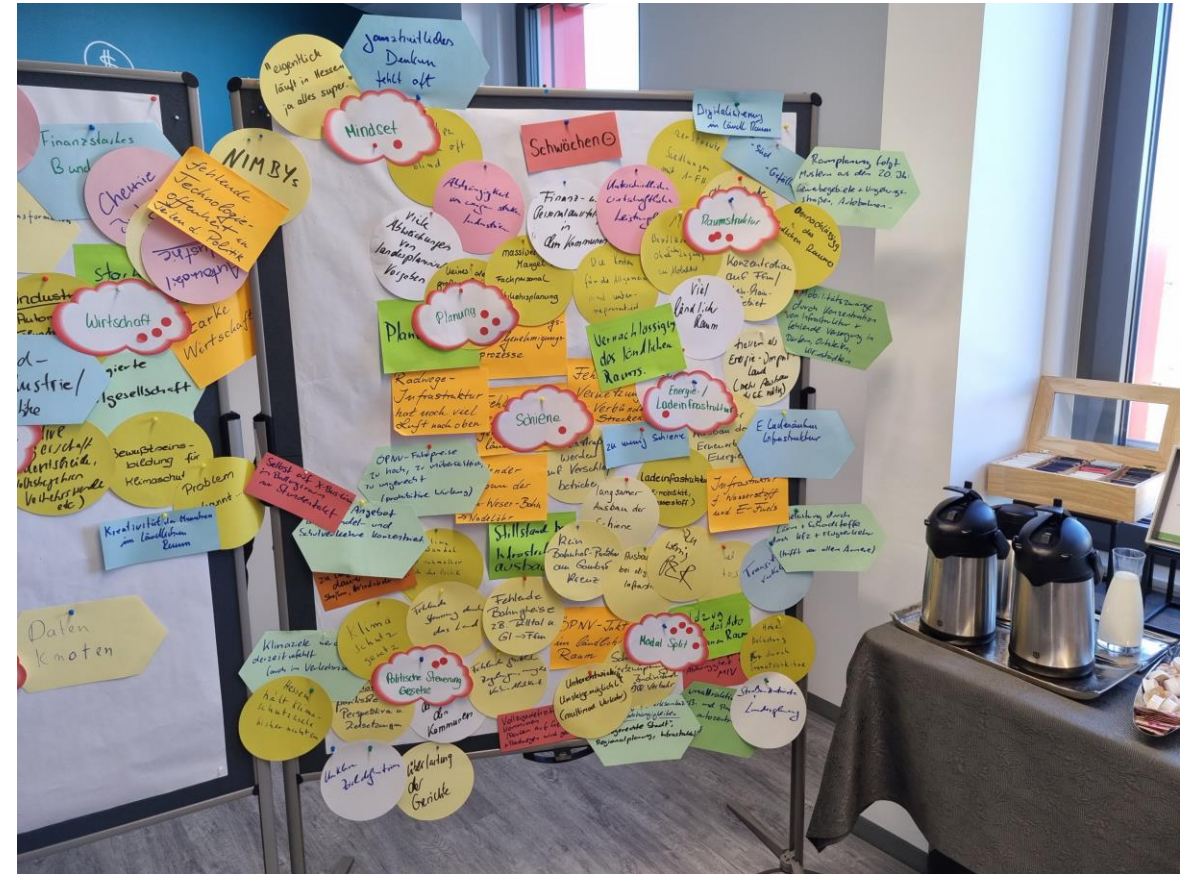
**WORKSHOPS ENQUETEKOMMISSION
„MOBILITÄT DER ZUKUNFT IN HESSEN 2030“**

20.03.2023, HOLM, FRANKFURT AM MAIN





REKAPITULATION 1. WORKSHOP STÄRKEN UND SCHWÄCHEN



STÄRKEN

- Finanzstärke
- Wirtschaftsstärke
- Wissenschaftsstandort, (Aus-) Bildung
- Politische Rahmenbedingungen
- Verkehrsverbünde
- Standort / Lage
- Infrastruktur

SCHWÄCHEN

- Modal Split
- Planung
- Raumstruktur
- Politische Steuerung & Gesetze
- Mindset
- Straßen- und Schieneninfrastruktur
- Energie- und Ladeinfrastruktur

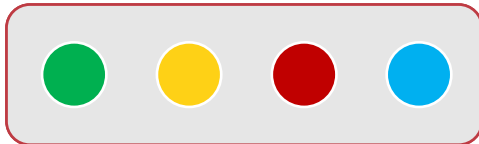
CHANCEN

- ÖPNV / ÖV
- Intermodalität
- Raumstrukturen
- Autonomes Fahren
- Politische Rahmenbedingungen
- Alternative Antriebe / Energiewende
- Kultur / Akzeptanz
- Digitalisierung

RISIKEN


- Klimawandel
- Finanzierung
- Fehlgeleiteter technologischer Wandel
- Teilhabe
- Politische Rahmenbedingungen
- Fachkräftemangel
- Kultur / Akzeptanz
- Raumstrukturen

- Zustimmung von mind. 4 Fraktionen notwendig, um in das Zielbild aufgenommen zu werden





- 10 Minuten je These; → Parkplatz
- Bei vorhandener Zeit wird am Ende der Parkplatz bearbeitet

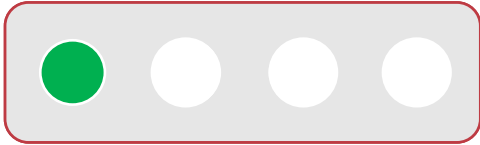
ÜBERSICHT BEWERTUNG 52 THESEN

 **Zustimmung**
20 Thesen

 **Bedingte Zustimmung**
20 Thesen

 **Keine Zustimmung**
4 Thesen

 **Noch offen**
8 Thesen



These 2: Teilhabe an Mobilität ist barrierefrei möglich.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



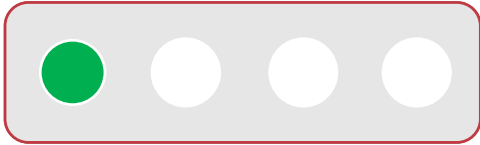
■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Teilhabe an Mobilität soll barrierefrei möglich sein.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 3: Der Bedeutung der Mobilität für gesellschaftliche Teilhabe muss besser Rechnung getragen werden.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



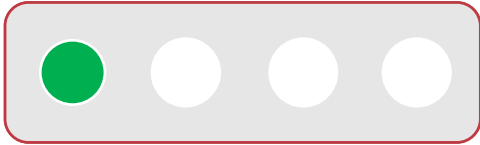
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 8: Energie- und Verkehrswende werden gemeinsam gedacht.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



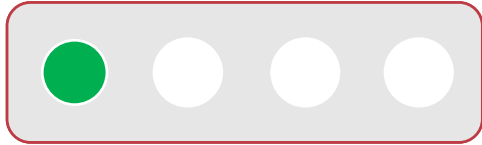
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 9: Die Chancen der Digitalisierung werden unter Berücksichtigung von Privatheit und Sicherheit genutzt.



- Zustimmung



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Chancen der Digitalisierung werden unter Berücksichtigung von Datensicherheit und mit dem Ziel genutzt, ein nachhaltiges Mobilitätssystem zu gestalten.



- Zustimmung



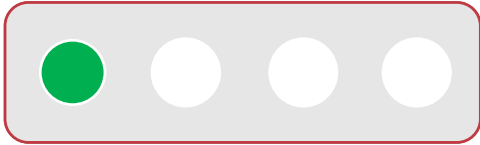
- Zustimmung.



- Zustimmung



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: 1. Privatheit ist nicht gleich Datenschutz. 2. Exklusion durch Digitalisierung muss zudem vermieden werden.



These 10: Die mobile Gesellschaft ist dem Ziel der Vision Zero nähergekommen.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Nachhaltige Mobilität ist der Vision Zero verpflichtet.



■ Zustimmung



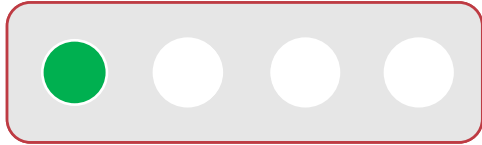
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 11: Die Kommunen sind in Ihren Handlungsspielräumen gestärkt, um Mobilität vor Ort und mit den Regionen zu gestalten.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



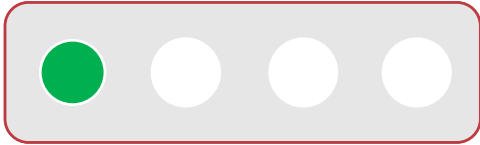
■ Ablehnung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Straßenverkehrsordnung gilt und ist in Zuständigkeit des Bundes.



■ Zustimmung



These 12: Subsidiarität: Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen müssen gestärkt werden.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



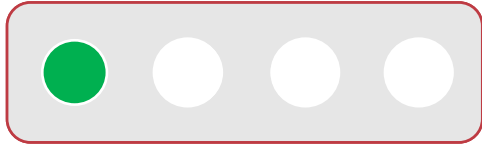
■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Straßenverkehrsordnung gilt und ist in Zuständigkeit des Bundes.



■ Zustimmung



These 14: Der ÖPNV ist verlässlich, flexibel, komfortabel, auskömmlich finanziert und flächendeckend verfügbar.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



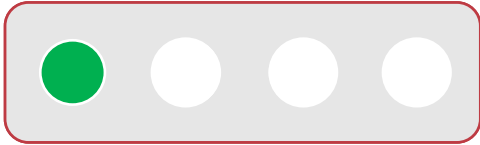
■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Der ÖPNV soll modern, verlässlich und komfortabel sein und finanziert sich zu mindestens 50% aus Fahrgeldeinnahmen.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 17: Die Verkehrsverbünde haben sich zu Mobilitätsverbänden weiterentwickelt.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



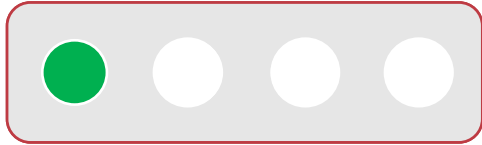
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Multimodalität ja, Schaffung eines hessenweiten, nicht privatrechtlich organisierten Verkehrsverbundes.



These 18: Multimodale Reiseketten werden durch eine intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger gestärkt.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Intermodale Reiseketten werden durch eine intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger gestärkt.



■ Zustimmung



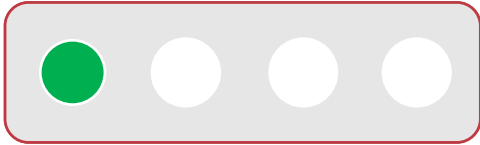
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 19: Die Schiene ist als Rückgrat der Mobilität und des Güterverkehrs gestärkt.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Schiene ist als Rückgrat des Güterverkehrs gestärkt.



■ Zustimmung



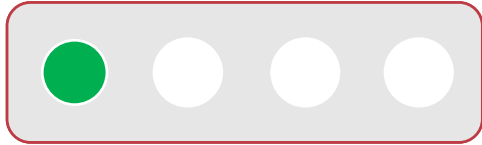
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 21: Landesplanerische Vorgaben unterstützen den Umstieg auf den Umweltverbund.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



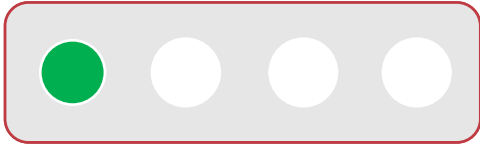
■ Ablehnung



■ Ablehnung



■ Zustimmung



These 24: Planung und Umsetzung wichtiger Schieneninfrastrukturprojekte laufen einfach und schnell.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



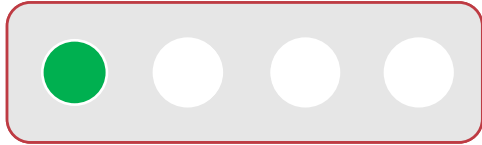
■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Planung und Umsetzung wichtiger Schieneninfrastrukturprojekte muss vereinfacht und beschleunigt werden.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Schutzrechte von Mensch und Umwelt dürfen nicht beschränkt werden.



These 27: Siedlungs- und Mobilitätsplanung werden integriert gedacht, um kurze Wege zu ermöglichen.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



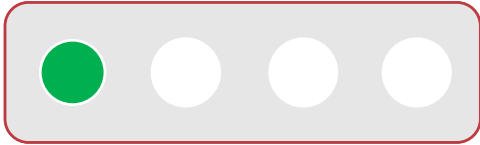
■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Siedlungsplanung und Verkehrsinfrastruktur sollen weiterhin integriert gedacht werden.



■ Ablehnung



■ Zustimmung



These 30: Eine sichere und ausgebaute Radinfrastruktur ist in Stadt und Land verfügbar.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



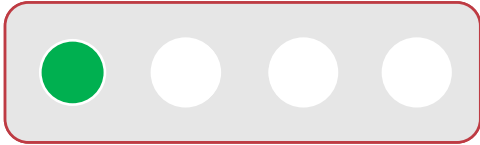
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 31: Verkehrsflächen werden so aufgeteilt, dass eine möglichst ressourcenschonende und die Lebensqualität fördernde Mobilität priorisiert wird.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



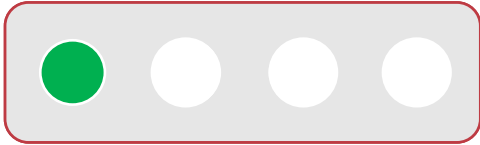
■ Ablehnung



■ Ablehnung



■ Zustimmung



These 35: Mobilitätspolitik ist nicht von Verdrängung einzelner Verkehrsmittel und Stigmatisierung ihrer Nutzer geprägt, sie fördert aber gesellschaftlich erwünschtes Mobilitätsverhalten in besonderer Weise.



■ Zustimmung



■ Ablehnung



■ Zustimmung



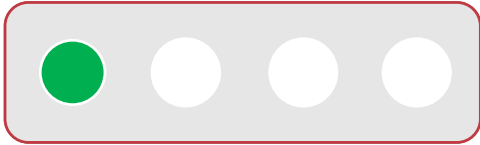
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Mobilitätspolitik muss gesellschaftlich erwünschtes Mobilitätsverhalten in besonderer Weise fördern. MIV muss allerdings zurückgedrängt werden.



These 36: Die Innovationskraft der hessischen Wirtschaft und Wissenschaft wird genutzt, um zukunftsfähige Mobilitätslösungen anwendungsnah in Pilotprojekten und Reallaboren zu entwickeln.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Innovationskraft der hessischen Wirtschaft und Wissenschaft wird genutzt, um nachhaltige Mobilitätslösungen anwendungsnah in Pilotprojekte und Reallaboren zu entwickeln.



■ Zustimmung



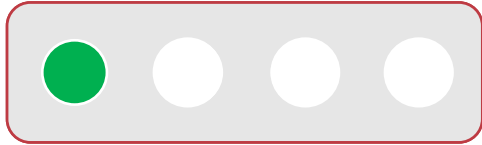
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 39: Hessen zählt zu den führenden Wirtschaftsstandorten in Bezug auf Logistik und Mobilität.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Hessen zählt zu den führenden Wirtschaftsstandorten in Bezug auf klimaverträgliche Logistik und Mobilität.



■ Zustimmung



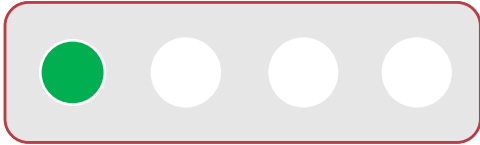
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Öffentliche Hochschulen gut finanzieren und ausstatten, nicht nur in Hessen.



These 42: Die Mobilitätsbildung in jungen Jahren fördert ein bewusstes Mobilitätsverhalten.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Mobilitätsbildung in jungen Jahren fördert ein umweltbewusstes (und gesundes) Mobilitätsverhalten.



■ Zustimmung



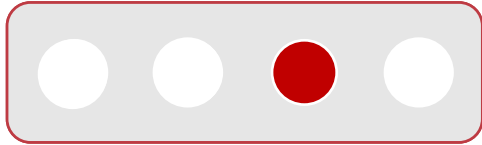
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 20: Dem breiten Mobilitätsangebot liegt eine gleichwertige Berücksichtigung aller Verkehrsmittel zugrunde.



■ Zustimmung



■ Ablehnung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: "Gleichwertig" problematisch, weil nicht alle Verkehrsmittel gleich verträglich mit kollidierenden Interessen sind (Verträglichkeit mit Anforderungen an gesundes Leben / Umweltschutz)



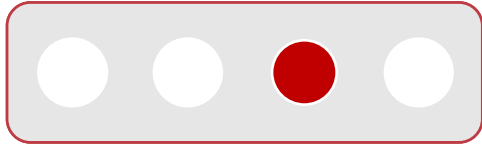
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Ablehnung



These 26: Infrastruktur in der Hand des Landes: Schieneninfrastruktur, überregionale Radwege; Umsteigepunkte und Wertbilanzierung sind auch Landesaufgabe.



■ Ablehnung



■ Ablehnung



■ ?



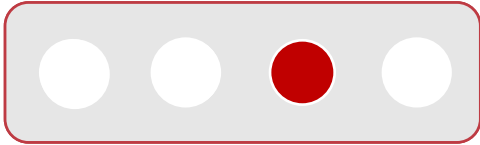
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 43: Verbrennungsmotoren werden aufgrund ihrer Energiedichte noch über Jahrzehnte die Hauptquelle für Antriebskonzepte im Individualverkehr bleiben.



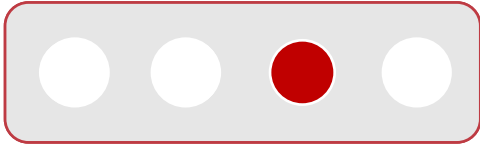
■ Ablehnung



■ Ablehnung



■ Ablehnung



These 45: Jede Art von Fahrverbot ist mit einer freiheitlichen Verkehrspolitik nicht vereinbar.



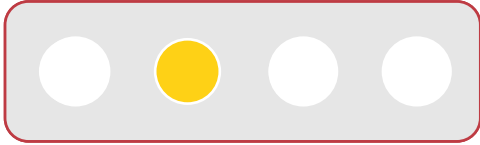
■ Ablehnung



■ Ablehnung



■ Ablehnung



These 4: Die Bevölkerung hat Wahlfreiheit in Bezug auf Ihre Mobilität.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Bevölkerung hat Wahlfreiheit in Bezug auf ihre Verkehrsmittel.



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Vorbehalt: Verträglichkeit der Verkehrsmittel mit den Interessen von Dritten, insbes. Anwohner*innen und der Umwelt.



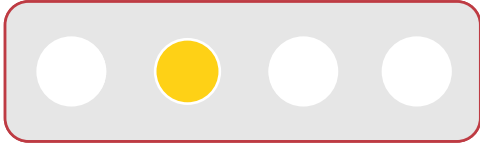
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Ja, allerdings sollte der ÖPNV zunehmend attraktiver werden, sodass die Wahl häufiger auf dessen Angebote fällt.



These 16: On-Demand-Verkehre sind integrierter Bestandteil des ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Entscheidend Definition von "On-Demand": Verlässliche Angebote nicht auf Freiwilligkeit basierend!



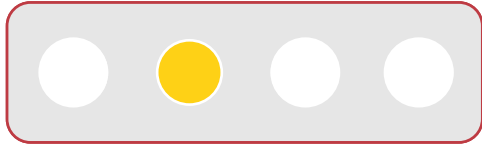
■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: On-Demand-Verkehre können einer sinnvollen Ergänzung des ÖPNV-Angebotes auf dem Land werden.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Diese sollten allerdings nicht die regulären Verbindungen ersetzen.



These 23: Infrastrukturprojekte werden deutlich schneller geplant und umgesetzt.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Infrastrukturprojekte des Umweltverbundes werden deutlich schneller geplant und umgesetzt.



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Frühzeitige Beteiligungsmöglichkeiten müssen erhalten bleiben.



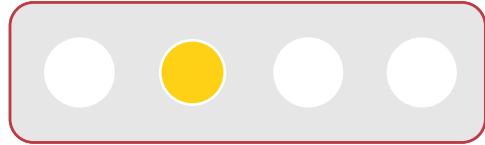
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Schutzrechte von Mensch und Umwelt dürfen nicht beschränkt werden.



These 25: Die Verkehrsinfrastruktur ist auskömmlich finanziert und qualitativ hochwertig.



- Zustimmung



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Verkehrsinfrastruktur des Umweltverbundes ist auskömmlich finanziert und qualitativ hochwertig.



- Zustimmung



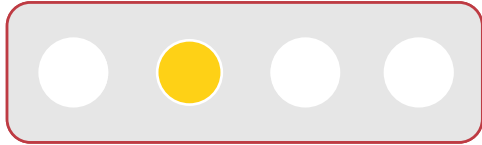
- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Verkehrsinfrastruktur soll qualitativ hochwertig sein und besitzt für den Standort Hessen eine herausragende Bedeutung.



- Zustimmung



- Bedingte Zustimmung: Priorisierung für den Umweltverbund, keine neuen Autobahnen.



These 28: Innenstädte sind auch mit den Mitteln des motorisierten Individualverkehrs erreichbar.



- Zustimmung



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Innenstädte sind auch mit den Mitteln des motorisierten Individualverkehrs erreichbar, Fahrzeuge zum Zweck der öffentlichen Daseinsvorsorge (Wirtschaftsverkehr, Handwerk, Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen, Müllabfuhr) mobilitätseingeschränkte Menschen werden priorisiert.



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Verträglichkeit muss beachtet werden (analog 20).



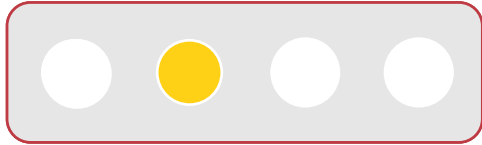
- Zustimmung



- Zustimmung



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: These zu pauschal.



These 29: Innerörtliche Handels-, Konsum- und Freizeitangebote können mit allen Verkehrsmitteln gut erreicht werden.



- Zustimmung



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Innerörtliche Handels-, Konsum- und Freizeitangebote können mit allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gut erreicht werden.



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Verträglichkeit muss beachtet werden (analog 20).



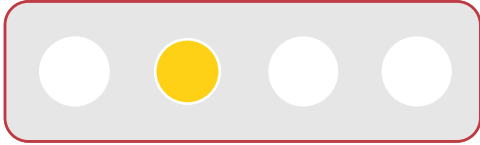
- Zustimmung



- Zustimmung



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: These zu pauschal.



These 34: Weltweite technologische Entwicklungen und ihre Eignung für die Anwendung in Hessen werden transparent diskutiert und faktenbasiert evaluiert.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Weltweite energieeffiziente technologische Entwicklungen und ihre Eignung für die Anwendung in Hessen werden transparent diskutiert und faktenbasiert evaluiert.



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Besonders die Auswirkungen des menschengemachten Klimawandels.



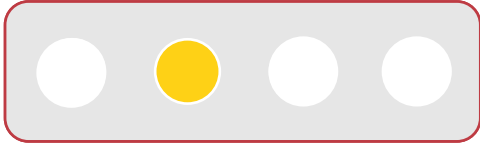
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Ja, aber dieser Prozess darf die Energie- und Verkehrswende nicht ausbremsen (Planungssicherheit).



These 38: Der Flughafen Frankfurt ist herausragender Wirtschaftsfaktor und integraler Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Der Flughafen Frankfurt ist herausragender Wirtschaftsfaktor, der einen Beitrag zu den nationalen und internationalen Klimaschutzzielen leisten muss, um zukunftsfähig zu bleiben.



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Verträglichkeit Mensch/Umwelt; Arbeitsbedingungen verbessert; Verbesserung der Logistikketten.



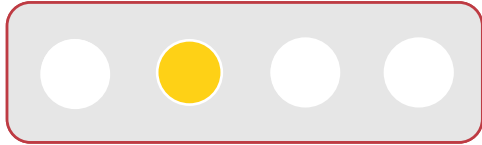
■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Im Wortsinn richtig, aber Reduktion von Flugbewegungen erforderlich.



These 40: Die erhöhte Attraktivität des Verkehrssektors reduziert den Nachwuchs- und Fachkräftemangel der Branche.



- Zustimmung



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Mobilitätsbranche ist so attraktiv, dass sie Nachwuchskräfte anzieht.



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Entscheidend: Arbeitsbedingungen im ÖPNV und bei LKW-Fahrer*innen.



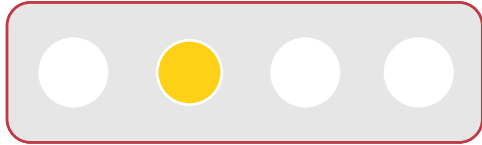
- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Arbeit im Verkehrssektor muss attraktiver gestaltet werden, um den Nachwuchs- und Fachkräftemangel der Branche zu reduzieren.



- Zustimmung



- Zustimmung



These 1: Mobilität ist für alle zugänglich, unabhängig von Einkommen, Wohnort und Alter.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Nachhaltige Mobilität ist für alle zugänglich, unabhängig von Einkommen, Wohnort und Alter.



■ Zustimmung



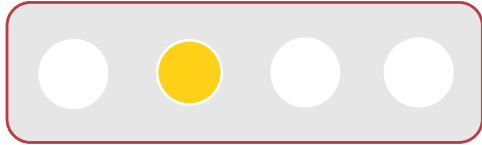
■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Mobilität soll für alle zugänglich sein, unabhängig von Einkommen, Wohnort und Alter.



■ Ablehnung



■ Zustimmung



These 22: Der Modal Split hat sich umweltfreundlich und ressourcenschonend entwickelt.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Der Modal Split hat sich zugunsten des Umweltverbundes entwickelt.



■ Zustimmung



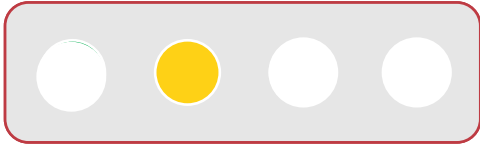
■ Ablehnung



■ Bedingte Zustimmung



■ Zustimmung



These 32: Es existieren sichere Flächen für alle Verkehrsteilnehmenden unabhängig vom Verkehrsmittel.



■ Zustimmung



■ Ablehnung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Besonders wichtig Schutz für Rad und Fußverkehr.



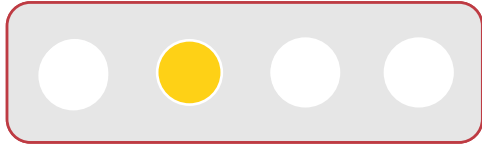
■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: „Sichere Flächen“ muss definiert werden.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 37: Junge Unternehmen und Start-ups, die neue (digitale) Mobilitätskonzepte entwickeln, werden gefördert.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Junge Unternehmen und Start-ups, die sich an Nachhaltigkeitszielen orientieren, werden gefördert.



■ Zustimmung



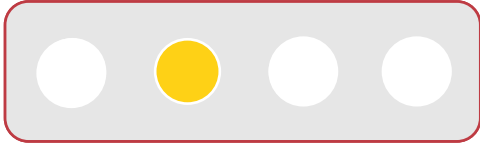
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Keine Ausnahmen von geltendem (Arbeitsschutz). Mobilitätsangebote grundsätzlich demokratisch lenken.



These 41: Die Bürgerinnen und Bürger werden transparent über verkehrspolitische Entwicklungen und ihre persönlichen Mobilitätsoptionen informiert.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Bürgerinnen und Bürger werden transparent über Kosten und Nutzen ihrer Mobilitätsoptionen informiert.



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Verlässliche Information ungleich Werbung.



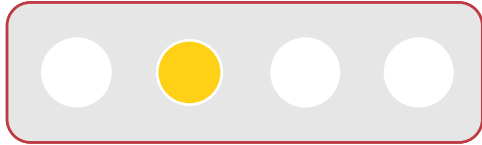
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



These 5: Bei Entscheidungen und Maßnahmen werden die ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte von Mobilität und Logistik ausbalanciert berücksichtigt



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Bei Entscheidungen und Maßnahmen werden vordergründig die ökologischen und sozialen Aspekte der Mobilität berücksichtigt und die Ausgestaltung der Logistik an diese angepasst.



■ Zustimmung



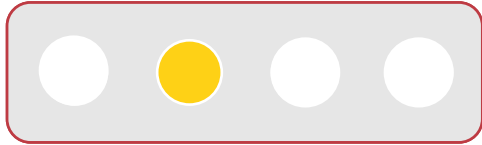
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Ablehnung



These 6: Verkehrspolitische Entscheidungen in Hessen werden immer unter Berücksichtigung des hessischen Sektorziels für den Verkehr und der Entscheidung des BVerfG zur Schutzverpflichtung zukünftiger Generationen vor dem Klimawandel getroffen.



■ Ablehnung



■ Zustimmung.



■ Zustimmung



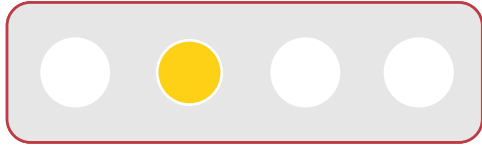
■ Ablehnung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Das Urteil zeigt lediglich eine Richtung auf.



■ Zustimmung



These 7: „Konzertierte Aktion“: Verbesserung der derzeit unhaltbaren Zustände im Bereich Transport und Logistik kann nicht warten.



■ Ablehnung



■ Ablehnung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Entscheidend. Fokus auf Arbeitsbedingungen



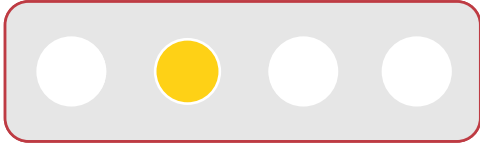
■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Formulierung unklar (Entlohnung und Arbeitsbedingungen für das Personal müssen dringend verbessert werden).



These 13: Die Landesgesetzgebung ermöglicht den Kommunen größtmögliche Handlungsfreiheit bei der Umsetzung von nachhaltigkeitsorientierten mobilitätspolitischen Zielen.



■ Zustimmung



■ Zustimmung



■ Zustimmung



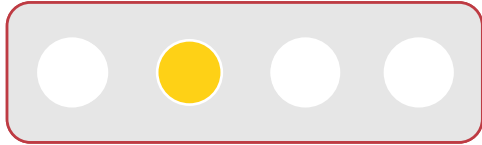
■ Ablehnung



■ Ablehnung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Ja, sofern diese zur Verbesserung der Nachhaltigkeitsziele (keine Abweichung nach unten) beitragen.



These 15: Qualitätsmerkmale des ÖPNV gehören ins Gesetz – Finanzierung sicherstellen.



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: ÖPNV ist gemeinsame Aufgabe und Pflicht der Kommunen und des Landes in Verbindung mit den Aufgaben des Bundes im SFV.



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Die Mittel für den ÖPNV steigen kontinuierlich an.



- Zustimmung



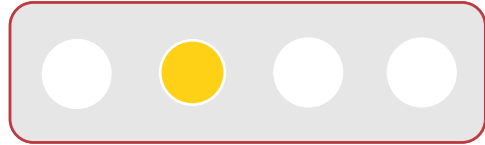
- Ablehnung.



- Ablehnung



- Bedingte Zustimmung | Kommentar: Finanzierung auch durch Bund und Arbeitgeber.



These 33: Zugang zu Ladeinfrastruktur und Verfügbarkeit nicht-fossiler Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen ist sichergestellt.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Zugang zu Ladeinfrastruktur und Verfügbarkeit nicht-fossiler Energie ist sichergestellt.



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Nicht zustimmungsfähig Atomenergie. Keine subventionierten E-Fuels.



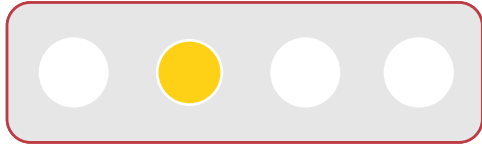
■ Ablehnung



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Zu sozial verträglichen Preisen (statt wettbewerbsfähig).



These 44: Der Verkehrsfluss in Hessen soll durch elektronische Leitsysteme und Ampelanlagen sowie die zeitliche Straffung von Baustellen und Vollsperrungen optimiert werden.



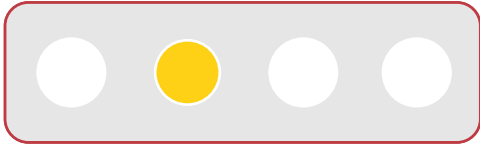
■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Der Verkehrsfluss in Hessen kann durch ein Tempolimit auf Autobahnen, angepasste Geschwindigkeiten in Innenstädten und einem gut ausgebauten Umweltverbund – als Alternative zum motorisierten Individualverkehr verbessert werden. Dazu können digitale Lösungen beitragen.



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: mit Vorrang mit Bus und Bahn



These 46: Innerstädtische Verkehrsflächen müssen dem Bedarf der verschiedenen Verkehrsmittel proportional entsprechen.



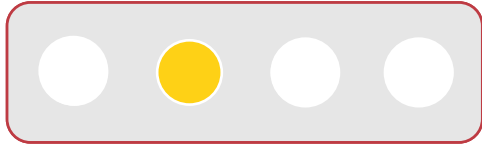
■ Ablehnung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Mobilität für alle speist sich aus echter Wahlfreiheit, die mit Flächengerechtigkeit zusammenhängt.



■ Ablehnung



These 47: Der Frankfurter Flughafen darf im internationalen Wettbewerb nicht durch den Imperativ des Klimaschutzes, wie zum Beispiel "Fit for 55", benachteiligt werden.



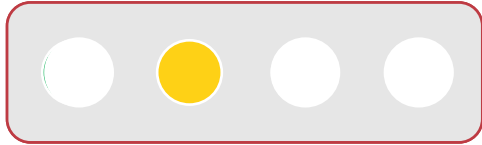
■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Der Flughafen Frankfurt ist herausragender Wirtschaftsfaktor, der einen Beitrag zu den nationalen und internationalen Klimaschutzziele leisten muss, um zukunftsfähig zu bleiben.



■ Ablehnung



These 48: Die Antriebswende ermöglicht, den auch in Zukunft wachsenden motorisierten Individualverkehr klimaneutral zu bewerkstelligen.



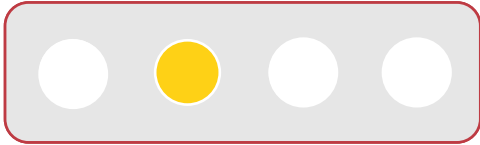
■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Nach dem Credo Vermeiden, Verlagern und Verbessern, gehört zur Verkehrswende auch die Antriebswende.



■ Ablehnung



These 49: Der ÖPNV muss sich in seinen Eigenschaften stärker dem Individualverkehr angleichen, um stärker nachgefragt zu werden.



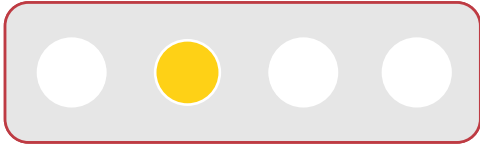
■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Zuverlässigkeit, Qualität und Taktung des ÖPNV müssen sich verbessern, um eine Alternative zum Individualverkehr zu sein.



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Komfortausbau und Abbau von Umsteigezwängen.



These 50: Das Wachstum des Güterverkehrs wird auf Straße und der Schiene abgebildet werden.



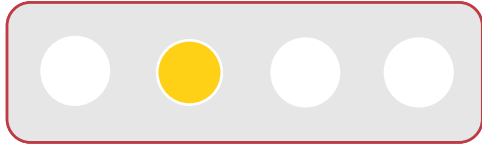
■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Das Ziel einer modernen Verkehrspolitik muss es sein, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erreichen.



■ Ablehnung



These 51: Technologieoffenheit bei den Antrieben (z.B. eFuels und Brennstoffzellen) schafft die besten und schnellsten Lösungen für Klimaneutralität.



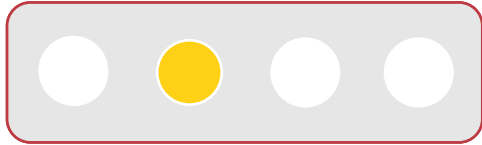
■ Zustimmung



■ Ablehnung



■ Ablehnung



These 52: Mit optimierten Genehmigungsverfahren ermöglichen wir den schnelleren Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur.



■ Zustimmung



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Wer alles priorisiert, priorisiert letztlich nichts. Es braucht ein Infrastrukturbeschleunigungsgesetz für die Energie- und Verkehrswende.



■ Bedingte Zustimmung | Kommentar: Aber Schutz von Mensch und Natur über demokratische Mitwirkungsprozesse müssen gewährleistet bleiben (Streichung von Ausbau der Straßeninfrastruktur).

VORSCHLAG WEITERES VORGEHEN

Bis spätestens 02.05.2023

Bereitstellung
Abschlussbericht
Teil 2

Bis spätestens 15.05.2023

Finales Statement/ Fraktion
in Bezug auf den gesamten
Abschlussbericht inkl. Zielbild
(Umfang: max. 3.000 Zeichen
inkl. Leerzeichen; Einreichung
durch Obleute)

22.05.2023

Letzte Sitzung der
Enquetekommission,
Verabschiedung
Abschlussbericht
Teil 1 und 2