

# ZUKUNFT HESSEN

Thema  
**MOBILITÄT**

EIN MAGAZIN DER SPD HESSEN  
UND DER LANDTAGSFRAKTION

ARBEIT UND WOHLSTAND BRAUCHEN INTAKTES VERKEHRSNETZ

**SCHWARZ-GRÜN STEHT,  
ROT GEHT!**

SEITE 8

**STOP**

HESSEN  
**SPD**

HESSENTAG

**HOFGEISMAR LÄDT EIN  
ZUM HESSENTAG**

SEITE 28

# LOTTO hilft Hessen: In 2014 mit ...



**43,1** Mio. €  
für den Sport.



**30,0** Mio. €  
für die Kultur.



**27,3** Mio. €  
für Soziales.



**22,0** Mio. €  
für die Denkmalpflege.



 **LOTTO**  
Hessen

## AUF EIN WORT

BILDNACHWEIS – PETER JÜLICH



**LIEBE LESERINNEN,  
LIEBE LESER,**

in diesen Tagen feiert unser Land den 55. Hessentag – diesmal im hessentagerprobten Hofgeismar. Für uns ist der Hessentag jedes Jahr ein ganz besonderes Fest – nicht nur, weil wir als SPD-Fraktion für über eine Woche eine hessische Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger noch besser kennenlernen, sondern auch, weil der Hessentag ein sozialdemokratisches Fest ist. Begründet wurde es vor 54 Jahren vom hessischen Ministerpräsidenten und Sozialdemokraten Dr. Georg August Zinn. Er wollte damals Hessen zu einem weltoffenen und toleran-

ten Land machen. Schließlich war unser Land in der Mitte Deutschlands in der Nachkriegszeit neue Heimat für viele Flüchtlinge und Vertriebene. Zinn wollte mit diesem Fest einen Ort schaffen, an dem sich Menschen treffen und das Land zusammenwachsen kann. Das ist ihm gelungen.

Der Schwerpunkt dieses Hefts ist aber Mobilität und Infrastruktur in Hessen. Straßen, Schienen und andere Verkehrswege sind wesentliche Voraussetzung für nachhaltiges Wachstum und Wohlstand. Mit dem Frankfurter Kreuz haben wie Europas meistbefahrenes Autobahnkreuz und in der Nachbarschaft gleich einen der größten internationalen

Flughäfen. Dennoch bestimmen marode Straßen und Schienen das Bild des hessischen Verkehrs. Der Investitionsstau beträgt bereits 11 Milliarden Euro. Hessen braucht endlich ein integriertes Verkehrskonzept, das sowohl die demografischen Herausforderungen als auch den prognostizierten Zuwachs an Personen- und Güterverkehr berücksichtigt.

Herzlichst



**Günter Rudolph, MdL**  
Parlamentarischer Geschäftsführer der SPD-Landtagsfraktion

# INHALT

- 3 AUF EIN WORT
- 4 INHALT
- 6 **RUBRIK**  
FAKTCHECK
- 8 **TITELTHEMA**  
SCHWARZ-GRÜN  
STEHT, ROT GEHT!  
Arbeit und Wohlstand  
brauchen intaktes  
Verkehrsnetz
- 13 **BLAULICHT HEISST  
LEBENSGEFAHR –  
DRUM ANHALTEN**  
Schwarz-Grün verhindert  
Rettungsgassen-Kampagne



14 **RUBRIK**  
**ACHTUNG  
SCHWARZ-GRÜN!**  
CDU und Grüne vertagen  
Infrastrukturprojekte und  
Verkehrswende

16 **MEHR GELD FÜR  
INFRASTRUKTUR  
SCHÜTZT VOR LÄRM**  
Viele Menschen leiden  
unter Verkehrslärm. Wie  
man ihn vermeidet

18 **RUBRIK**  
**NACHGEFRAGT**  
Drei Fragen von  
Alfred Fuhr

19 **RUBRIK**  
**IN DEN KOCHTOPF  
GESCHAUT**  
Ulrike Gottschalck

20 **RUBRIK GLOSSE**  
**STAUFREI? GANZ  
SICHERLICH NICHT  
HESSEN!**



Eine nordhessische  
Abgeordnete über ihren  
täglichen Weg zur Arbeit

21 **RUBRIK**  
**LUFT & LIEBE?**  
Wovon Menschen leben

22 **DER ÖPNV MUSS  
EINFACH UND  
VERLÄSSLICH SEIN**  
NVV-Geschäftsführer  
Wolfgang Rausch im  
Gespräch mit dem  
SPD-Verkehrspolitiker  
Uwe Frankenberger über  
die Herausforderungen  
des nordhessischen  
Personennahverkehrs

27 **GUT VERSICHERT IN  
DEN WAHLKAMPF**  
ACE unterstützt HessenSPD

28 **RUBRIK ! AKTUELL**  
**HOFGEISMAR LÄDT  
EIN ZUM  
HESSENTAG**  
Altstadt putzt sich schon  
zum zweiten Mal fürs  
Landesfest heraus

30 **RUBRIK**  
**MEIN  
LIEBLINGSPLATZ  
IN HESSEN**  
Bernd Reisig

32 **BEMBEL UND  
POLITIK IN DER  
HAUPTSTADT**  
Hessen feiert  
6. Berliner Apfelweinanstich

34 **GEWINNSPIEL**  
36 **IMPRESSUM**

# HESSENS VERKEHR IN ZAHLEN

**SPD-LANDTAGSFRAKTION**  
Text **KATJA APELT UND GERFRIED ZLUGA-BUCK**

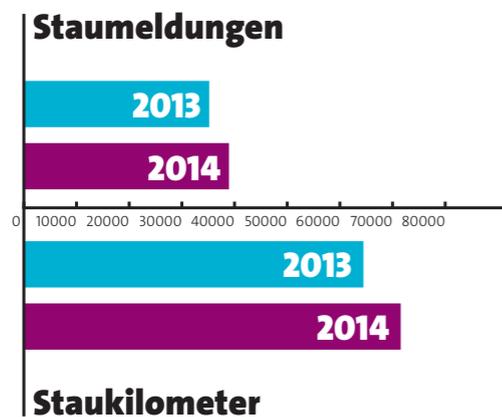
Hessens Straßen- und Schienennetz muss dringend in Schuss gebracht werden. Insgesamt 11 Milliarden Euro müssten dafür investiert werden, Sanierung der Brücken inklusive. Dabei sind marode Straßen und Schienen für Unternehmer wie für Menschen mittlerweile gleichermaßen ein Dorn im Auge. Insgesamt 70 Prozent der hessischen Unternehmen sieht die eigene Geschäftstätigkeit durch den schlechten Zustand der insgesamt 16.500 Kilometer Straßen hierzulande beeinträchtigt – besonders in der Kritik sind kommunale Straßen, die unter dem schwarz-grünen Spardruck leiden, und die Landesstraßen selbst. Die Bürgerinnen und Bürger wollen helfen und verzichten lieber zu Gunsten der Straßen und Schienen auf zu 70 Prozent Steuersenkungen, sollte der Staat mehr einnehmen. Sie hoffen auf Besserung – und sicherlich auch weniger Stau. Um ganze zehn Prozent legten 2014 im Jahresvergleich Staulängen und Staumeldungen in Hessen zu. Staufrei – wie von der CDU-geführten Landesregierung in Aussicht gestellt – ist das wahrlich nicht.



**Gesamtlänge der Straße in Hessen: 16.661 km**  
**Strecke Frankfurt – Sydney: 16.482 km**

## EINMAL VON FRANKFURT NACH SYDNEY

Wer alle Straßen in Hessen abfährt, also alle Autobahnen, Bundesstraßen, Kreis- und Landesstraßen, könnte auch einmal Luftlinie nach Sydney reisen. 16.661 Kilometer beträgt die Gesamtlänge aller hessischen Straßen. Von Frankfurt nach Sydney sind es dagegen nur 16.482 Kilometer.  
*Quelle: Hessen Mobil*



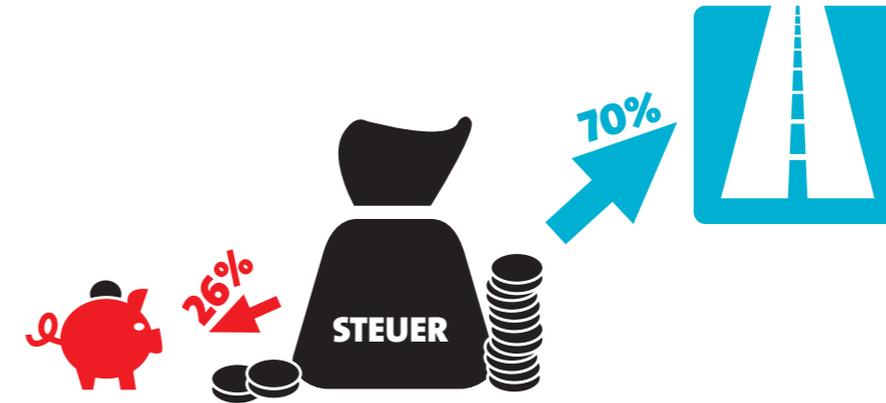
## HESSEN – GAR NICHT STAUFREI

Mehr Staus – mehr Meldungen. Wer da noch meint, Hessen sei staufrei, wie es eine CDU/FDP-Initiative versprach, irrt gewaltig. Von 2013 bis 2014 stiegen die Staumeldungen in Hessen um 3753 von 34.476 auf 38.229 Meldungen. Auch die Staukilometer stiegen um über 10 Prozent von 63.758 auf 71.404 Kilometer.  
*Quelle: ADAC*

# FAKTENCHECK

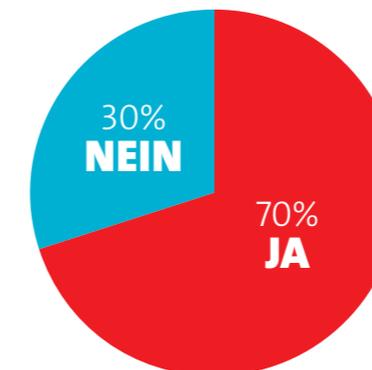
## MENSCHEN FÜR BESSERE STRASSEN STATT STEUERSENKUNG

Bürgerinnen und Bürger wollen lieber gute Straßen und Schienen, statt Steuern zu sparen. Insgesamt 70 Prozent sprechen sich dafür aus, höhere Steuereinnahmen des Staates in die Infrastruktur zu investieren. Nur 26 Prozent meinen, das Geld sollte den Menschen über Steuersenkungen zurückgegeben werden.  
*Quelle: Emnid / BamS*



## HESSENS VERKEHR FEHLEN 11 MRD. EURO

Straßen, Brücken und Schienen in Hessen sind marode. Insgesamt 11 Milliarden Euro wurden in den vergangenen Jahren nicht investiert, obwohl die Verkehrsinfrastruktur es dringend nötig hätte. Allein im Straßenverkehr ist so ein Investitionsstau von vier Milliarden Euro entstanden, für Schienen fehlen schon sechs Milliarden und für Brücken eine Milliarde.  
*Quelle: SPD*



## VIELE UNTERNEHMEN MIT STRASSEN UNZUFRIEDEN

Ein Großteil hessischer Unternehmen ist mit dem Zustand der Straßen unzufrieden und sieht Nachteile fürs Geschäft. 70 Prozent sehen ihre Unternehmensabläufe durch das Straßennetz beeinträchtigt. Dabei halten 77 Prozent den Zustand der kommunalen und 56 Prozent den der Landesstraßen für eher schlecht bis sehr schlecht.  
*Quelle: IHK Hessen*

# ARBEIT UND WOHLSTAND BRAUCHEN INTAKTES VERKEHRSNETZ

Schwarz-Grün darf Verkehrsinfrastruktur nicht kaputtsparen

Themenschwerpunkt  
**MOBILITÄT**

SPD-LANDESVERBAND – Text **THORSTEN SCHÄFER-GÜMBEL**

Lange Staus und sanierungsbedürftige Straßen, Brückensperrungen und verspätete Busse und Bahnen, fehlende Anbindungen an den Güterverkehr auf der Schiene und ein mangelnder Ausbau der Radwege – die Liste der Probleme in der hessischen Verkehrsinfrastruktur ist lang. Besonders für Vielfahrer, Berufspendler, Geschäftsreisende und Unternehmen sind die Bedingungen oft belastend. Aber die Alltagsfähigkeit der hessischen Infrastruktur lässt zu wünschen übrig. Kurz: Das vernachlässigte hessische Verkehrsnetz und das fehlende

Mobilitätskonzept wächst sich zum Problem für Arbeit und Wirtschaft aus.

Dabei haben beide Faktoren einen großen Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung und den Wohlstand der Menschen. Unternehmen siedeln sich gern dort an, wo sich gute Mitarbeiter wohlfühlen und sie gleichzeitig einen guten Zugang zu Verkehrswegen haben. Damit Hessen in den kommenden Jahren nichts von seiner Anziehungskraft verliert, braucht das Land eine valide Strategie für eine moderne und auf die Zukunft gerichtete Verkehrspolitik, die auch Lärm- und Umweltschutz mitdenkt. Das bedeutet übrigens nicht, dass nichts mehr gebaut wird, wie die derzeitige Landesregierung wohl meint.

**70 PROZENT DER UNTERNEHMER SIND MIT STRASSEN UNZUFRIEDEN**

Laut einer Umfrage der IHK Hessen sind heute bereits 70 Prozent der Unternehmen mit dem Zustand des Straßennetzes unzufrieden. Die von CDU und Grünen ignorieren aber den immensen Investitionsstau, der sich in 16 Jahren CDU-geführter Landesregierung angehäuft hat und bringen damit den Wirtschaftsstandort Hessen mittelfristig in Schwierigkeiten. Die Landesregierung steht sich bei der Verkehrswende selbst im Weg.

Die Verkehrsinfrastruktur in Hessen ist massiv unterfinanziert. Die Infrastruktur leidet, weil es seit Jahren an Investitionen fehlt. Bei Brücken wurde allein ein Bedarf von rund einer Milliarde Euro ermittelt. Insgesamt beträgt der Sanierungsstau bei der Straßeninfrastruktur in Hessen mindestens vier Milliarden Euro. Mehr als sechs Milliarden Euro fehlen für überregionale Schienenausbauprojekte. Auch beim Radverkehr gibt es große Defizite. →

Verkehrsschaltzentrale:  
Alle Staus unter Kontrolle?



Keine Selbstverständlichkeit:  
Freie Fahrt auf Hessens Straßen



## KOMMENTAR

### AL-WAZIR BRAUCHT NACHHILFE

Keine klare Linie erkennbar – so lässt sich die Verkehrspolitik der schwarz-grünen Landesregierung in Hessen am besten beschreiben. Die einstige Infrastrukturpartei CDU setzt für ihren eigenen Machterhalt die wirtschaftliche Entwicklung Hessens aufs Spiel, indem sie wesentlich weniger Geld als im Wahlkampf versprochen für den Landesstraßenbau zur Verfügung stellt. Bündnis 90/ Die Grünen, die mal die sogenannte Verkehrswende zu ihrem Identitätskern erklärt hatte, ist heute dafür verantwortlich, dass ein neues Flughafenterminal gebaut wird und wir weiterhin auf ein integriertes Verkehrskonzept warten müssen. Verkehrte Welt in Hessen! Hier regiert zusammen, was nicht zusammen gehört und Hessen schadet und nicht nützt. Verkehrsminister Al-Wazir sollte Nachhilfe bei seinem grünen Kollegen Hermann im Verkehrsministerium in Baden-Württemberg nehmen, denn der zeigt, was möglich ist, um die Infrastruktur zu erhalten und zu sanieren. In Sonntagsreden betont Tarek Al-Wazir immer wieder, dass die Landesregierung die marode Infrastruktur sanieren möchte. Am Montag sieht das alles dann anders aus. Die hessischen Bürgerinnen und Bürger werden die schwarz-grüne Regierungszeit am Ende an ihren Taten und nicht an ihren leeren Versprechungen messen.



UWE FRANKENBERGER IST VERKEHRSPOLITISCHER SPRECHER DER HESSISCHEN SPD-LANDTAGSFRAKTION.



Flugkapitän für wenige Minuten – Thorsten Schäfer-Gümbel im A380-Cockpit

Ein wichtiger Eckpunkt für eine funktionierende Infrastruktur, die den Menschen zugute kommt, wäre dabei eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV. Dazu müssten die Mittel aus dem Bund, die sogenannten Regionalisierungsmittel, erhöht werden. Die SPD fordert eine Erhöhung dieser Gelder um 8,5 Milliarden Euro. Wenigstens an diesem Punkt zieht die Landesregierung mit uns in die gleiche Richtung am Strang. Doch es braucht noch mehr, um den ÖPNV auf stabilere Beine zu stellen; eine Erhöhung der jährlichen Dynamisierungsrate auf zwei Prozent müsste erfolgen und der Bund sollte das Risiko höherer Steigerungen bei den Infrastrukturpreisen übernehmen. Die hessischen Verkehrsverbände benötigen die entsprechenden Mittel, damit es zu keinen Tarifierhöhungen oder Verkehrsabbestellungen kommt. Alleine der Bund wird es aber nicht richten, das Land ist ebenfalls in der Pflicht, gerade weil die notwendige Finanzierung der Städte, Gemeinden und Landkreise verweigert wird. →

### HESSEN BRAUCHT EINE VERZÄHNUNG DES ÖPNV MIT AUTO UND RAD

Was Hessen braucht, ist ein integriertes Mobilitätskonzept, das unterschiedliche Verkehrsträger zusammenführt und integriert. Dabei muss es eine erhebliche Rolle spielen, umweltschonende Technologien und neueste Kommunikationstechniken einzubinden. Außerdem müssen Busse und Bahnen, also der Öffentliche Personennahverkehr von NVV

und RMV, besser mit dem Individualverkehr der Menschen in Hessen verzahnt werden. Die Anforderungen des ländlichen Raums und der Ballungszentren sind eine große Herausforderung und dürfen nicht außer Acht gelassen werden. Hier geht es auch darum, ältere Menschen beweglich zu halten, ohne dass sie unbedingt ein Auto brauchen. Leider ist die Landesregierung hier bislang vollkommen mut- und ideenlos und lässt die Aufgaben einfach liegen.



### Tank & Rast – die Nr. 1 an deutschen Autobahnen.

Kundenwünsche werden immer individueller. Auch, wenn es um die Pause geht. Oberstes Ziel von Tank & Rast ist es daher, jedem Gast mit bestem Service und attraktiven Angeboten seine Wünsche zu erfüllen und die Pause so angenehm wie möglich zu gestalten. Und das in ganz Deutschland: Unsere rund 740 Tankstellen, Raststätten und Shops stehen den Autobahn-Reisenden sieben Tage die Woche rund um die Uhr zur Verfügung.

### Herzlich willkommen zu bestem Service.

Lassen Sie es sich bei uns gut gehen. Ob Sie etwas essen, einkaufen, Ihr Baby wickeln oder eine saubere und hygienische SANIFAIR Toilette nutzen wollen, wir sind gerne für Sie da. Erholen Sie sich bei uns für eine sichere Weiterfahrt.

Wir freuen uns auf Sie!

Unsere starken Marken.



**FAKTEN**  
**WAS SIE ÜBER HESSENS INFRASTRUKTUR WISSEN SOLLTEN**

**Hessen hat ...**

- Europas meistbefahrenes Autobahnkreuz – Frankfurter Kreuz (A3/A5)
- 17.000 Kilometer Straße mit 8.000 Brücken und 15 Tunneln
- Europas größtes Luftfrachtzentrum, die Cargo City Frankfurt
- einen der größten Flughäfen Europas mit 470.000 Flügen und 58 Millionen Passagieren im Jahr
- einen der drei höchstfrequentierten Hauptbahnhöfe Deutschlands: 450.000 Reisende, 340 Fernzüge und 290 Regionalbahnen täglich

**NEUE EINNAHMEQUELLEN FÜR DIE INFRASTRUKTUR BERGEN**

Geld fehlt auch massiv im Straßenbau. Kommunale Straßen – von Unternehmen stark kritisiert – leiden unter dem schwarz-grünen Spardiktat für Hessens Städte, Kreise und Gemeinden. Für die Landesstraßen, die 56 Prozent der

Unternehmen als eher schlecht bis sehr schlecht bezeichnen, gibt es vom Land nur 90 Millionen Euro. Der Straßenbau ist damit deutlich unterfinanziert. Die SPD-Fraktion hingegen fordert eine Erhöhung dieser Mittel.

Und wir gehen darüber hinaus und schlagen weitere Einnahme-

möglichkeiten vor: Wir wollen die Ausweitung der LKW-Maut auf alle Straßen. Schätzungen gehen davon aus, dass durch die Ausweitung bundesweit bis zu neun Milliarden Euro mehr an Einnahmen für die Infrastruktur generiert werden können und der Umgehungsverkehr verhindert werden kann. Ein LKW belastet die Straßen so stark wie 60.000 PKW. Nach dem Verursacherprinzip sollen die LKW deshalb stärker als bisher an den Sanierungskosten beteiligt werden. Straßen, Brücken und Schienen müssen endlich in einen besseren Zustand gebracht werden.

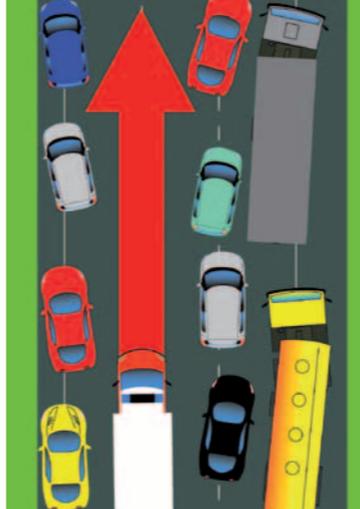


THORSTEN SCHÄFER-GÜMBEL IST FRAKTIONS- UND LANDESVORSITZENDER DER HESSISCHEN SPD UND STELLVERTRETENDER SPD-BUNDESVORSITZENDER.



Einblick in die Mobilität der Zukunft

BILDNACHWEIS – DREIBIRNEN / FOTOLIA



**FAKTEN**  
**SO BILDET MAN EINE RETTUNGSGASSE**

1. Die Rettungsgasse sollte sich immer zwischen der linkest-möglichen Spur und der rechts davon bilden. Das bedeutet:
  - A. Auf einspurigen Straßen: rechts ranfahren.
  - B. Auf zweispurigen Straßen: Fahrzeuge auf der rechten Spur fahren nach rechts, auf der linken Spur nach links.
  - C. Auf einer drei- oder mehrspurigen Straße: alle Spuren fahren rechts ran, nur die linke nach links.
2. Der Fahrer sollte darauf achten, dass das Fahrzeug parallel steht und nicht in die Rettungsgasse ragt.
3. Nie direkt vor Kuppen oder Kurven stehen bleiben – der Rettungswagenfahrer kann auch nicht um die Kurve sehen.
4. Die Rettungsgasse erst wieder schließen, wenn der Verkehr wieder rollt.

**B**laulicht bedeutet Lebensgefahr. Deshalb muss es schnell gehen. Leider wissen viele Autofahrer im ersten Moment nicht, wie sie spontan reagieren sollen, sind überfordert und behindern den Einsatz. Für Rettungswagen und Feuerwehr

# BLAULICHT HEISST LEBENSGEFAHR – DRUM ANHALTEN

## Schwarz-Grün verhindert Rettungsgassen-Kampagne

**SPD-LANDTAGSFRAKTION** – Text **DR. THOMAS SPIES**

bedeutet das: Tempo 30 fahren, obwohl in der Stadt 50 km/h möglich wären, oder – schlimmer noch – das gleiche gefühlte Schneckentempo in einer Autobahn-Rettungsgasse, wo 80 km/h erlaubt wären. Schnell verzögert sich die Fahrt. Doch schon wenige Minuten können den Unterschied zwischen Gesundheit und Tod bedeuten.

Eigentlich müsste klar sein: Verhaltensregeln bei nahenden Einsatzfahrzeugen und das Bilden einer Rettungsgasse müssen allen vermittelt werden, damit sie immer schnell und richtig reagieren. Doch die schwarz-grüne Landesregierung blockiert: Hessen Mobil erteilt der Hinweiskampagne der Deutschen Feuerwehr-Gewerkschaft und wiesbaden112.de eine Absage. Vollkommen unverständlich, finde ich!

Blaulichtfahrten werden schließlich von der Leitstelle angeordnet, wenn Lebensgefahr besteht oder bestehen kann: zum Beispiel bei Verkehrsunfall mit Verletzten, Koma und Bewusstlosigkeit,

Herzinfarkt und Luftnot, Krampfanfall und vieles mehr. Blaulichtfahrten sind kein Spaß – schon gar nicht für Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienst. Sie bedeuten eine hohe Belastung für die Helfer und ein erhöhtes Unfallrisiko.

Was also tun, wenn Blaulicht naht? Rettungsgasse bilden (siehe Kasten). So erreicht man eine wesentliche Beschleunigung der Rettungsfahrzeuge und schützt sich selbst, das Opfer und die Retter.



DR. THOMAS SPIES IST SPD-LANDTAGSABGEORDNETER UND KANDIDIERT ALS OBERBÜRGERMEISTER IN MARBURG. DER MEDIZINER IST REGELMÄßIG ALS NOTARZT IM EINSATZ.

BILDNACHWEIS – THOMAS SPIES

**ACHTUNG**



**SCHWARZ-GRÜN**

# STILLSTAND STATT FLIESSENDER VERKEHR

BILDNACHWEIS – NANCY FAESER

## CDU und Grüne vertagen Infrastrukturprojekte und Verkehrswende

**SPD-LANDESVERBAND** – Text **NANCY FAESER, MdL und Generalsekretärin der SPD Hessen**

**E**s herrscht Stillstand in Hessen. Die schwarz-grüne Verkehrspolitik kommt nicht voran. Neben ausreichenden Finanzmitteln für die Infrastruktur benötigt Hessen endlich ein integriertes Mobilitätskonzept, das unterschiedliche Verkehrsträger integriert und dabei moderne Technologien wie E-Mobilität und neueste Kommunikationstechniken anwendet. Wir brauchen auch eine Verzahnung des Individualverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Dabei müssen die Anforderungen des ländlichen Raums und des Ballungsraums ehrlich berücksichtigt werden. Hierzu liefert Schwarz-Grün nichts.

### **DAUERBAUSTELLE A49**

Die A49 ist eine wichtige Verkehrsachse in Nordhessen und soll unter anderem Kassel und Gießen auf kürzestem Weg verbinden. Ein großer Vorteil für

die gesamte Region, wenn sie endlich umgesetzt wäre. Das Planfeststellungsverfahren des letzten Bauabschnitts zwischen Stadtallendorf Nord und der A5 sollte ursprünglich bereits 2004 abgeschlossen sein. Die CDU hat in Sonntagsreden immer wieder für den Lückenschluss geworben und sich damit bei den Menschen vor Ort angebiedert. Nun ist die CDU seit 16 Jahren in der Verantwortung und passiert ist wenig. Einst kündigte Roland

Koch als Oppositionsführer an, dass nach seinem Regierungsantritt die Bagger rollen werden. Offiziell schiebt Schwarz-Grün jetzt die Verantwortung auf den Bund ab. Ein durchschaubarer Versuch, die Öffentlichkeit in die Irre zu führen, weil erst die Finanzierung aller Bauabschnitte in einem Rutsch abgewartet werden soll. Wir wollen, dass die A49, deren Vorteile überwiegen, endlich gebaut wird.

### **DIE SCHÖNWETTER-LÄRMPAUSE – VIEL LÄRM UM NICHTS**

„Ist es bei Ihnen ruhiger geworden?“ Diese Frage sollte man den Bürgerinnen und Bürgern rund um den Flughafen anlässlich des Probetriebs der Lärmpause stellen. Diese Lärmpause hat mehr mit einem Placebo gemeinsam, als mit einer spürbaren und vor allem dauerhaften Lärmentlastung der Menschen

in der Rhein-Main-Region. Das liegt unter anderem daran, dass die Lärmpause den Fluglärm umleitet. Des einen Freud' wird somit zu des anderen Leid. Hinzu kommt: Die Lärmpause findet nicht konsequent jeden Tag Anwendung. Vielmehr kommt es nur bei Westwind zu einer Lärmpause und nur für manche Flughafenrainer, aber nie für die im Westen und wenn doch, nur dann, wenn das Wetter mitspielt. Alles steht unter dem Vorbehalt der Airlines, wie es zudem in einem nicht veröffentlichten Zusatzprotokoll vermerkt ist. Ein gutes Instrument zur dauerhaften Entlastung der Menschen wäre die Einführung von verbindlichen Lärmobergrenzen, denn der Lärm um den Flughafen wird in Zukunft eher mehr als weniger. Konkret heißt das, nur durch Lärmobergrenzen wächst der Lärm nicht proportional mit den Flugbewegungen mit. Schwarz-

Grün hat hier schon wieder ein- einhalb Jahre verloren.

### **WENN SCHLAGLÖCHER NOCH DAS KLEINERE PROBLEM SIND**

Die Infrastruktur in Hessen ist zunehmend marode. Insgesamt hat Hessen einen Investitionsstau im Infrastrukturbereich von unglaublichen 11 Milliarden Euro: Bei Brücken wurde ein Bedarf von einer Milliarde Euro ermittelt, der Sanierungsstau bei der Straßeninfrastruktur beträgt vier Milliarden Euro und mehr als sechs Milliarden Euro fehlen für überregionale Schienenausbauprojekte. Das ist eine gefährliche Entwicklung, auf die wir Schwarz-Grün gebetsmühlenartig hinweisen. Bisher ohne Erfolg. Die im Wahlkampf noch vollmundig von den Grünen angekündigte Verkehrswende entpuppt sich einmal mehr als inhaltsloses Polit-Marketing.



**BERNZEN SONNTAG**  
MSBH RECHTSANWÄLTE STEUERBERATER  
PARTNERSCHAFTSGESELLSCHAFT

Arbeitsrecht | Beamtenrecht  
Miet- und WEG-Recht  
Verkehrsrecht | Medizinrecht

**BERNZEN SONNTAG**  
Rechtsanwälte Steuerberater  
Zeil 65 (Bienenkorbhaus)  
60313 Frankfurt am Main  
T. 069-2097378-0  
F. 069-2097378-10  
[frankfurt@msbh.de](mailto:frankfurt@msbh.de)

Ihr Recht haben wir im Fokus

[www.msbh.de](http://www.msbh.de)

# MEHR GELD FÜR INFRASTRUKTUR SCHÜTZT VOR LÄRM

## Viele Menschen leiden unter Verkehrslärm. Wie man ihn vermeidet

SPD-LANDESVERBAND – Text **GISELA STANG**

Lärm nervt. Darin sind sich wohl die meisten Menschen einig, egal, ob der Nachbar hämmert, des Rasers Auspuff röhrt, der Güterzug rattert oder der Flieger dröhnt. Wie stark sich Menschen tatsächlich vom Lärm gestört fühlen, ist aber nicht immer eine Frage der objektiven Lautstärke, sondern eher der subjektiven Wahrnehmung.

In Umfragen wird Lärm immer mehr als gravierendstes Umweltproblem benannt. Im Vordergrund steht dabei aber nicht – wie mancher angesichts der derzeitigen Debatte vermuten würde – der Fluglärm, sondern ganz besonders der Krach, den der allgegenwärtige Straßenverkehr produziert, gefolgt vom Lärm des Bahn- und Flugverkehrs.

Lärm kann ziemlich lästig sein. Aber Lärm kann auch krank machen. Langzeitstudien zeigen Aufmerksamkeitsdefizite bei

Kindern, die Fluglärm ausgesetzt sind. Es gibt auch Hinweise auf einen Zusammenhang von Lärmbelastung und Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

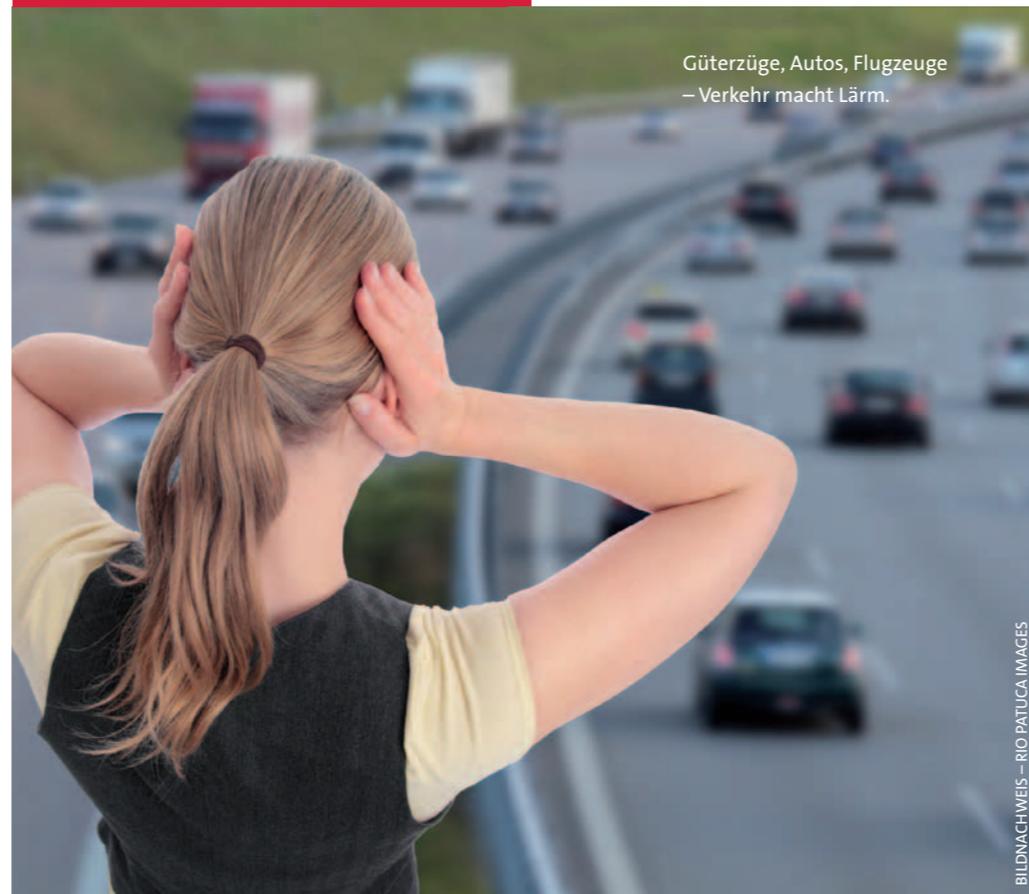
### LÄRMREDUZIERUNG DURCH LÄRMVERMEIDUNG

Wie bei anderen Umweltproblemen ist deshalb auch beim Lärm Vermeidung das oberste Gebot. Einen kleinen Beitrag dazu kann jeder leisten. Mobilität ist schön und gut – doch muss man jede Strecke mit dem Auto fahren? Jeder kann selbst ein wenig Lärm reduzieren, indem er oder sie öfter mal etwas zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt mit dem Auto erledigt.

Ein wichtiger Beitrag zur Lärmverminderung ist auch der Einsatz leiserer Verkehrsmittel. Nachholbedarf besteht hier nicht nur im Luftverkehr, sondern ganz besonders auch im Güterverkehr auf Straße und Schiene. So man-

### FAKTEN WAS IST LÄRM?

Das Wort Lärm kommt im weitesten Sinne vom italienischen Begriff *all'arme* – „zu den Waffen“. Die WHO hat Lärm als zweithöchstes Gesundheitsrisiko eingestuft. Lärm wird als Schalldruck in Dezibel (dB) gemessen. Seine Wirkung kann dennoch nicht absolut, sondern besser im Verhältnis mit der herrschenden Grundlautstärke eingeschätzt werden. In einem leisen Zimmer etwa herrschen 25 dB. Geräusche ab 55 dB wirken belästigend. Stress entsteht ab 65–75 dB (im Schlaf liegt der Wert niedriger). Ab 110 dB können Hörschäden auftreten. Die Höchstgrenzen beim Aus- und Neubau von Straßen liegen bei 49 dB nachts und 59 dB am Tag. Ein Düsenflugzeug in 600 Meter Entfernung produziert um 105 dB.



Güterzüge, Autos, Flugzeuge – Verkehr macht Lärm.

BILDNACHWEIS – RIO PATUCA IMAGES

cher Güterwagen, der noch über hiesige Schienen poltert, gehört doch längst ins Technikmuseum! Straßenlärm verringern können gut unterhaltene Fahrbahnen und die – nicht immer beliebten – Tempolimits.

### LÄRMREDUZIERUNG DURCH RAUMPLANUNG

Weil sich aber nicht aller Lärm vermeiden lässt, muss die Raumplanung darauf achten, zwischen Lärmquelle und lärmempfindlichen Objekten genügend Abstand zu lassen. Das fängt bei der Trassierung von Autobahnen und

ICE-Strecken an und hört vor Ort bei der Standortwahl für Wohnbauflächen oder ein Krankenhaus auf. In unserem dicht besiedelten Land ist aber nicht überall Platz für ausreichende Abstände.

### LÄRMREDUZIERUNG DURCH LÄRMSCHUTZ

Wo Lärmvermeidung nicht möglich oder nicht ausreichend ist, ist Lärmschutz gefordert – als aktiver Lärmschutz, etwa durch Wälle oder Wände bis hin zu Einhausungen von Autobahnabschnitten, oder als passiver Lärmschutz, etwa durch Schallschutzfenster an schutzbedürftigen Gebäuden. Für Neubauten oder wesentliche Erweiterungen von Verkehrsanlagen gibt es rechtliche Vorgaben, wann Lärmschutz nötig ist. Sehr zum Leidwesen der Betroffenen sind die Vorgaben bei reiner Zunahme des Verkehrs allerdings wesentlich weniger streng. Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen können je nach örtlicher Situation ziemlich teuer sein.

### LÄRMREDUZIERUNG DURCH DIE EU

Durch die Richtlinie zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm aus dem Jahre 2002 hat die EU aber ihren Mitgliedsstaaten aufgegeben, sich des Themas verstärkt anzunehmen. Dem folgend sind im Jahre 2005 Vorschriften zur Lärmreduzierungsplanung in das Bundesimmissionschutzgesetz aufgenommen worden. Erster Schritt der Lärmreduzierungsplanung ist dabei eine Lärmkartierung. Hier wird der von einer Verkehrsanlage verursachte Lärm mit der Zahl der davon Betroffenen ins Verhältnis gesetzt.

Für die auf diese Weise erkennbaren Konfliktsituationen wurden in einem zweiten Schritt im Lärmaktionsplan Vorschläge zur Lärmreduzierung gemacht. Zuständig für die Aufstellung der Pläne sind in Hessen die Regierungspräsidien – zuständig für Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind allerdings andere – Bund, Land oder Kommune, je nachdem, um welche Art Verkehrsanlage es sich handelt.

Doch hier ist es wie mit den Investitionen in die Infrastruktur: Wenn kein Geld gegen Schlaglöcher oder für Brückensanierungen aufgewendet wird, wird auch viel zu wenig gegen Lärm gemacht. Das muss sich ändern.



DIE AUTORIN GISELA STANG IST STELLVERTRETENDE LANDESVORSITZENDE DER SPD HESSEN UND BÜRGERMEISTERIN DER STADT HOFHEIM.

BILDNACHWEIS – GISELA STANG



## »Sagen Sie mal, Herr Schäfer-Gümbel...« Drei Fragen von Alfred Fuhr

SPD-LANDTAGSFRAKTION

**1 Alfred Fuhr:** Wer mit unbarmherzigem Blick auf die Verhaltensweisen mancher Menschen schaut, könnte deren Erwartungen an die Politik leicht als paradox bezeichnen. Sie wollen den direkten Anschluss vor der Haustür. Gleichzeitig fordern sie von der Politik Verkehrsberuhigung. Wie gehen sie mit solchen egoistisch-individuellen Sichtweisen um?

**Thorsten Schäfer-Gümbel:** Ich finde, dass viele Menschen sehr verantwortungsbewusst und auch persönlich mit dem Thema Lärm umgehen. Der Umstieg zum Beispiel auf den Bus oder die Bahn scheitert häufig genug an den attraktiven Möglichkeiten, gerade im ländlichen Raum.

**2 Alfred Fuhr:** Hessen und das Frankfurter Kreuz sind aus meiner Sicht der Hauptknotenpunkt aller Verkehre in Europa, ähnlich dem Brenner. Wo sehen sie den größten politischen Handlungsbedarf?

**Thorsten Schäfer-Gümbel:** Hessen ist ein Transitland, das auch in den kommenden Jahren weiter steigende Verkehrszahlen, insbesondere auf der Straße und der Schiene, erleben wird. Gleichzei-

tig gibt es einen Sanierungsstau von rund 11 Milliarden Euro ohne ein einziges neues Verkehrsprojekt. Das ist eine sehr große Herausforderung. Die amtierende Landesregierung stellt sich dieser Aufgabe nicht. Das Projekt „staufreies Hessen“ wurde zwar umbenannt, sonst ändert sich aber erkennbar nichts. Wir brauchen eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger und den Ausbau der Infrastruktur, das Thema Lärmschutz muss dabei immer einbezogen werden. Es braucht eine Verkehrswende, bei der alle an den Tisch müssen: Politik, Wissenschaft, Verbände und Industrie.

**3 Alfred Fuhr:** Die Digitalisierung der Gesellschaft ist weit fortgeschritten, die Vernetzung aller rollenden Dinge, etwa das neue Internetgeschäftsmodele Uber oder selbstfahrende Autos, beschreibt heute bereits eine Entwicklung, die die Transport- und Verkehrswirtschaft in ihren Grundfesten erschüttert. Was uns fehlt, ist eine positive Vision der Mobilität und eine Neudefinition des Fortschritts in der Mobilität und der Digitalisierung. Wie will die SPD als Partei der ursprünglichen Industriegesellschaft Digitalisierung und Individualisierung gestalten?

**Thorsten Schäfer-Gümbel:** Die Digitalisierung und mit ihr die sogenannte Industrie 4.0 bildet einerseits das Tor zu einer neuen Welt mit großartigen Möglichkeiten, andererseits birgt sie auch handfeste Herausforderungen. Das Uber-Geschäftsmodell unterläuft zum Beispiel etwa Steuern und soziale Standards systematisch und ignoriert Solidarleistungen und Arbeitnehmerrechte. Auf diese neuen Fragen müssen wir alltagstaugliche Antworten finden, damit die Kraft der sozialen Innovation begünstigt und nicht eingeschränkt wird.



Verkehrssoziologe und Branchenexperte Alfred Fuhr von Fuhrwerk

Wollten Sie von Thorsten Schäfer-Gümbel auch schon immer etwas wissen? Bitte senden Sie Ihre drei kurzen Fragen an:

SPD-LANDESVERBAND  
HESSEN, REDAKTION  
„ZUKUNFT HESSEN“,  
RHEINSTRASSE 22,  
65185 WIESBADEN

BILDNACHWEIS SCHÄFER-GÜMBEL – SPD-LANDTAGSFRAKTION / BILDNACHWEIS POST/IT – DIRK SCHUMANN, FOTOLIA.COM / BILDNACHWEIS ALFRED FUHR – ALFRED FUHR



BILDNACHWEIS – ULRIKE GOTTSCHALCK



DAS LIEBLINGSREZEPT UNSERER  
BUNDESTAGSABGEORDNETEN

### ZUTATEN

- 1,5 Kilogramm Kartoffeln
- 4 Zwiebeln
- 2 Stangen Lauch
- 2 Esslöffel Öl
- 2 Liter Gemüsebrühe
- 600 Milliliter Milch
- 300 Gramm Naturjoghurt
- 200 Gramm Schlagsahne

## Kreative Frühlingsuppe

SPD-LANDESVERBAND – Text ULRIKE GOTTSCHALCK

**M**eine Enkelinnen lieben Suppe, also wird im Hause Gottschalck gern und oft „Omas“ traditionelle Nudelsuppe, „Opas“ deftiger Erbseneintopf, Berliner Kartoffelsuppe und jetzt passend zur Jahreszeit ein kreatives Frühlingsüppchen gekocht. Weil wir immer in großen Töpfen kochen, ist das Rezept für 10 Personen.

### ZUBEREITUNG:

Kartoffeln schälen und in grobe Würfel schneiden. Zwiebeln fein würfeln. Lauch gründlich waschen und die weißen Teile in Streifen schneiden. Das Öl in einem großen Topf erhitzen, Kartoffeln, Zwiebeln und weißen Lauch andünsten. Brühe angießen und 15 Minuten kochen lassen. Danach die Milch zugießen und weitere 10 Minuten köcheln lassen. Vom Herd nehmen und Jo-

ghurt und Sahne einrühren, dann die Kartoffelsuppe fein pürieren. Vor dem Verzehr die Suppe noch einmal erhitzen und mit etwas Salz, Pfeffer, Muskat und Zitronenschale abschmecken.

### ZUBEHÖR:

Als Pointe gibt es dazu kreative Beilagen, die sehr dekorativ rund um die Suppenterrine – je nach Geschmack – getrennt angerichtet werden. Die Lieblingsbeilagen unserer Familie sind Krabben, Knobi-Scampi, gebratener Bacon, kleingeschnittener gekochter Schinken, geröstete Toastbrot-Würfel, gewürfelte Paprika und frische Kräuter aller Art. Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt, probieren Sie es aus.

### Guten Appetit!

QUELLE: ABGEWANDELTES REZEPT AUS  
WWW.LUST-AUF-GENUSS.DE

# STAUFREI? GANZ SICHERLICH NICHT HESSEN!



## Eine nordhessische Abgeordnete über ihren täglichen Weg zur Arbeit

SPD-LANDTAGSFRAKTION – Text **DR. DANIELA SOMMER**



Eine Stunde fünfundvierzig oder vier Stunden? Die Strecke zwischen Wiesbaden und Frankenberg ist unberechenbar.

Von wegen „Staufreies Hessen“ – Stau und Stillstand auf hessischen Straßen begleiten mich regelmäßig durch meinen Alltag als Landtagsabgeordnete. Ob Richtung Wiesbaden oder auf dem Rückweg in die Heimat im nordhessischen Frankenberg (Eder) – in der Regel komme ich eher langsam voran. Das Pendeln ist eine Herausforderung – und die Bahn bietet meistens keine echte Alternative.

Insgesamt 157 Kilometer beträgt der einfache Weg zwischen Landtag und meinem Zuhause. Am

Tag bin ich also locker 300 Kilometer unterwegs, wenn ich morgens Termine in Wiesbaden und am Abend noch welche im Wahlkreis habe. Mit der Bahn ist das kaum machbar: Mindestens 2.45 Stunden mit 2-maligem Umsteigen wäre ich unterwegs – und jeder Umsteigepunkt bedeutet ein Risiko, den Anschluss zu verpassen und nicht mehr pünktlich zu sein – aber meine Verlässlichkeit möchte ich nicht von der Bahn abhängig machen.

So bin ich also notgedrungen Autofahrerin und versuche, bei den

### FAKTEN

#### WAS IST „STAUFREIES HESSEN 2015“?

Mit dem Programm „Staufreies Hessen 2015“ wollte die schwarz-gelbe Landesregierung die Stauproblematik in Hessen in den Griff bekommen. Obwohl regelmäßig von weniger Stau berichtet wird, spüren davon Bürgerinnen und Bürger wenig. Sie stehen weiterhin auf der A5, der A3 oder der A7. Mittlerweile haben CDU und Grüne das Projekt umgetauft in „Hessen Mobil 2020“ – die Fallhöhe ist nun geringer. Irgendwas bewegt sich ja immer – auch im Stau.

verkehrlichen Gezeiten mit der Ebbe zu reisen. Antizyklisch nennt sich das auch – oder schlicht: Berufsverkehr meiden. Das bedeutet, wenn ich morgens Termine in der Landeshauptstadt habe, starte ich meine Fahrt bereits um 5.30 Uhr. So besteht wenigstens die Chance, dass ich nicht in den Stau gerate und ohne zu Rasen die ersten Termine pünktlich meistere. Dabei kann es sich aber um wenige Minuten handeln, die über Fahren oder Stehen entscheiden.

Noch kniffliger wird es mit der Heimfahrt. Auf dem Rückweg nach Frankenberg geht es immer wieder schleppend voran. Gerade wenn ich vor 19 Uhr losfahre, ist die A5 eine Katastrophe. Oft steht man ab Frankfurt im Stau oder fährt Schnecken tempo, mit

## LUFT & LIEBE?

### Wovon Menschen leben

SPD-LANDTAGSFRAKTION

#### MARK ZINGEL (40) GRUPPENLEITER BODENVERKEHRSDIENSTE BEI DER FRAPORT

Wer am Frankfurter Flughafen sein Gepäck aufgibt, gibt es möglicherweise in die Hände von Mark Zingel und die seiner rund 140 Kollegen im Schichtdienst. Sie sind dafür verantwortlich, die Koffer vom Passagier durch die Sicherheitschecks bis ins Flugzeug zu befördern. Ein Knochenjob. In Früh- und Spätschichten arbeiten Zingel und sein Team. Frühschicht bedeutet 5 Uhr Arbeitsbeginn und 14.15 Uhr Feierabend – für manche geht es schon um 3.30 Uhr los. Die Spätschicht beginnt um 13.30 Uhr und endet um 23 Uhr. Sieben Tage hintereinander müssen die Beschäftigten ran, dann folgen drei bis vier freie Tage. Neben den Fraport-Gruppen kümmern sich auch Leiharbeiter um das Verladen der Koffer – sie verdienen im Monat gerade 1800 Euro brutto für den Vollzeitjob. Ihre Kollegen von Fraport bekommen mit 2600 Euro fast die

Hälfte mehr. Zingel ist auch im Betriebsrat engagiert.

**Einnahmen-Ausgaben-Rechnung**  
Mark Zingel verdient 3380 Euro im Monat – mit verschiedenen Zuschlägen für Wochenend- und Schichtzeiten bessert er es noch



Mark Zingel

einmal um 200 bis 250 Euro auf. Von dem Geld bezahlt der Familienvater mit einer siebenjährigen Tochter die Raten fürs selbstgebaute Haus in Niederhadamar. 1170 Euro fallen dafür an. Die Strecke zum Flughafen fährt er mit dem ICE: Kosten 2800 Euro im Jahr. Die Familie Zingel fährt außerdem einen Peugeot 206 und einen Skoda, beide rund sieben Jahre alt. Seine Frau verdient 400 Euro im Monat dazu. Einen länge-

etwas Glück ab dem Bad Homburger Kreuz oder vor Friedberg. Ich warte auf den Tag, an dem ich die Mitreisenden mit Vornamen kenne und im Stau grüße.

3.24 Stunden habe ich schon für die 157 Kilometer gebraucht, die ich auch in 1.45 Stunde fahren könnte – wenn, ja wenn die Landesregierung ihr Versprechen

des „Staufreien Hessens“ eingehalten hätte. Nun kann ich auf Autobahnschildern lesen, wie viel später ich ankomme. Aber später komme ich trotzdem an – und meistens sind die Schätzungen ohnehin sehr wohlwollend. Manchmal ist die Fahrt wirklich mühsam und anstrengend. Aber für die Arbeit in Wiesbaden und im Wahlkreis lohnt es sich.

ren Urlaub gönnt sich die Familie nur alle zwei bis drei Jahre. Auto- oder Hausreparaturen belasten obendrein den Geldbeutel. „Das ist schon eine knappe Kiste“.

#### Mögen Sie Ihren Beruf?

Ja, sagt Mark Zingel, sonst hätte er ja längst wechseln können – seit 20 Jahren ist er bei Fraport. Der Umgang mit den Kollegen mache Spaß.

#### Was ist Ihnen wichtig?

Die Familie steht bei Zingel an erster Stelle. Für Frau und Tochter hätte er gerne mehr Freizeit. Einen Freundeskreis als Schichtdienstler zu pflegen, sei schwer. „Wenn andere ein Feierabendbierchen trinken gehen, beginne ich die zweite Hälfte meiner Spätschicht“, sagt er. Ein Hobby hat Mark Zingel auch: Er spielt regelmäßig Fußball im Verein – wenn es die Arbeitszeit zulässt.

#### Was würden Sie verändern?

Mark Zingel träumt davon, zu normalen Zeiten zu arbeiten. „Ich wäre gerne aus dem Schichtdienst raus. Dann hätte ich auch mehr Zeit für meine Familie. Wenn ich Spätschicht habe, sehe ich meine Tochter manchmal drei bis vier Tage nicht.“ Und ein zweites Anliegen hat Zingel: „Ich würde mir wünschen, dass bei den Bodenverkehrsdiensten alle gleiches Geld für gleiche Arbeit bekommen. Die Gehaltsunterschiede sind ungerecht!“



DR. DANIELA SOMMER IST SPD-LANDTAGSABGEORDNETE AUS FRANKENBERG IN NORDHESSEN. NACH WIESBADEN MUSS SIE QUER DURCH HESSEN PENDELN.

# DER ÖPNV MUSS EINFACH UND VERLÄSSLICH SEIN

NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch im Gespräch mit dem SPD-Verkehrspolitiker Uwe Frankenberger über die Herausforderungen des nordhessischen Personennahverkehrs

SPD-LANDTAGSFRAKTION

**Uwe Frankenberger:** Herr Rausch, wie kommen Sie eigentlich jeden Morgen zur Arbeit? Auto, Fahrrad, Bus oder Bahn?

**Wolfgang Rausch:** Ich kann zu Fuß gehen. Sonst bin ich Vielfahrer mit der Bahn. Der NVV hat keine Dienstwagen. Gelegentlich nutze ich Carsharing.

**Frankenberger:** Warum sollte man denn den ÖPNV nutzen und sein Auto stehen lassen? Was macht den ÖPNV attraktiv?

**Rausch:** Beim ÖPNV entfällt die Konzentration auf den Verkehr. Der Fahrgast kann entspannen oder andere Dinge tun. Natürlich muss die Fahrt anders geplant werden als mit dem Auto. Da helfen Apps wie die des NVV schon ziemlich gut.



**Frankenberger:** Reicht das? Sind Sie zufrieden mit der Nachfrage?

**Rausch:** Nein. Es gibt eine Vorstellung, dass die Lebensqualität steigt, wenn die Autos mehr in den Hintergrund rücken. Der öffentliche Raum, insbesondere in

den Städten, soll wieder stärker ein Lebens- und Begegnungsraum für die Menschen sein, anstatt vom Autoverkehr dominiert zu werden. Die Menschen sehnen sich nach mehr Lebens- und Begegnungsraum auf Straßen und Plätzen. Die erfolgreichen Städte der Zukunft sind grüne Städte der kurzen Wege, in denen die Menschen zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren und für längere Strecken die Bahn nutzen. Die Statusfunktion des Privatautos hat ausgedient und dem Trend Platz gemacht, Autos zu teilen und temporär zu nutzen, statt sie zu besitzen. Verschiedene Verkehrsmittel werden pragmatisch kombiniert. Bahnhöfe sind Knotenpunkte für alle Verkehrsmittel und urbane Zentren des wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Lebens.



„Die Menschen wollen Lebensräume statt Autoverkehr.“

**Frankenberger:**

Welche Herausforderungen muss denn der NVV in den nächsten Jahren und Jahrzehnten meistern? Ist er dafür gut aufgestellt?

**Rausch:** Gerade bei jungen Leuten wächst die Bereitschaft, sich auf den öffentlichen Nahverkehr einzulassen. Diese Chance müssen wir nutzen. Wir wollen mehr Fahrgäste gewinnen. In Städten und Ballungsräumen und auf den Hauptverbindungsachsen steigen die Fahrgastzahlen, aber es steigen auch die Mobilitätsbedürfnisse insgesamt. Es wird zunehmend darauf ankommen, den Anteil des ÖPNV an den gesamten Fahrten zu erhöhen. Bei zurückgehenden Bevölkerungszahlen in Nordhessen ist

das eine Mammutaufgabe, die nur längerfristig und Schritt für Schritt zu erreichen ist.

Die beiden wichtigsten konkreten Ziele dazu sind klar: Der öffentliche Nahverkehr muss erstens verlässlich und zweitens leicht zugänglich sein. Dahinter steckt viel Arbeit. Verlässlich heißt: möglichst keine Ausfälle, pünktliche Fahrten, genaue Informationen, wie Fahrgäste schnell weiterkommen, auch und gerade wenn etwas schiefgeht, die Fahrzeit sich verlängert und Anschlüsse verpasst werden. Anschlüsse müssen bei kleineren Verspätungen erhalten bleiben, gerade wenn selten gefahren wird. Der Anschlussbus wartet auf den verspäteten Zug und das erfahren die Fahrgäste

FAKTEN

## WIE FUNKTIONIERT DER ÖPNV IN HESSEN?

Hessens öffentlicher Nahverkehr wird durch mehrere Verkehrsverbünde organisiert: den Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV, den Nordhessischen Verkehrsverbund NVV und den Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Dabei deckt der RMV eine Fläche von 14.000 Quadratkilometern ab. An 10.000 Haltestellen werden im Jahr 550 Millionen Kunden befördert. Der RMV ist einer der größten Verbünde in Deutschland. Mit 7000 Quadratkilometern ist die Fläche des NVV etwas geringer. Rund 7000 Kilometer lang ist das Streckennetz der Nordhessen.

Will junge Menschen für Bus und Bahn begeistern: NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch



BILDNACHWEIS – NVV

schon rechtzeitig im Zug. Zugänglichkeit heißt beispielsweise: Weg vom Tarifdschungel, aber doch gerechte Fahrpreise; einfacher Fahrkartenkauf, vielleicht stärker per Smartphone; die Möglichkeit, seine Fahrt ganz einfach organisieren zu können, nicht nur mit Fahrplandaten, sondern mit Angaben von Haustür zu Haustür statt von Haltestelle zu Haltestelle; Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen ist ein großes Thema. Ich könnte da noch sehr viel kleinteiliger die Aufgaben nennen...

Bei jungen Leuten wächst die Bereitschaft, sich auf den öffentlichen Nahverkehr einzulassen.

Zu den Beschäftigten des NVV und in nordhessischen Verkehrsunternehmen kann ich nur sagen: Alle sind sehr engagiert und identifizieren sich mit ihren Aufgaben. Freude am Beruf und an neuen Projekten ist da. Die Region ist überschaubar, die Entscheidungswege sind meistens kurz. Diese Stärken haben schon öfter die gesamte deutsche Nahverkehrsbranche aufhorchen lassen, beispielsweise bei der Regiotram als Kombination aus Eisenbahn und Straßenbahn oder der 5-Minuten-Garantie.

**Frankenberger:** Woran mangelt es denn?

**Rausch:** Da wiederhole ich mich: Einfach und verlässlich muss der öffentliche Nahverkehr sein. Das ist leicht gesagt, aber die Umsetzung hat eine Fülle von Herausforderungen.

**Frankenberger:** Wie stellt der NVV Mobilität im ländlichen Raum sicher?

**Rausch:**

Zunächst sind wir stolz auf unser Eisenbahnnetz im NVV. Es ist gut ausgebaut. Rund 500 Millionen Euro wurden seit 2000 investiert.

Wenn der Lückenschluss zwischen Frankenberg und Korbach im Sommer dieses Jahres fertiggestellt ist, ist das Netz okay. Die rund 8,7 Millionen Zugkilometer, die jedes Jahr gefahren werden, sind das Rückgrat unseres ÖPNV-Angebots. Hinzu kommen die Buslinien, die differenziert gesehen werden müssen: Mal haben sie regionalen, mal lokalen Charakter. Und die dritte Säule, das sind die flexiblen Bedienformen, insbesondere Anrufsammeltaxi und Bürgerbusse. Diese dritte Säule ist im Kommen: Mit dem Projekt „Mobifalt“ integrieren wir zum Beispiel auch private Fahrtenangebote in den ÖPNV. Mit diesem Modellversuch sammeln wir Erfahrungen.

Leider gehen die Bevölkerungszahlen im ländlichen Raum stark zurück. Aber muss das der Trend für die nächsten 20 Jahre sein? Landleben ist schön. Viele Städter drängt es, einen ganz ruhigen Urlaub fernab der städtischen Hektik zu erleben. Vielleicht entwickelt sich der Trend auch wieder

einmal in die andere Richtung. Das ist eine Hoffnung.

Das aktuelle Handeln im NVV setzt natürlich nicht auf Hoffnung, es ist aber davon bestimmt, das Leben im ländlichen Raum auch für diejenigen attraktiv zu halten, die nicht ständig ein Auto nutzen können oder wollen. Der ländliche Raum soll mit allem versorgt bleiben, was zum Leben gebraucht wird. Mobilität ist ein Baustein eines ganzen Versorgungspakets: Denken Sie an Ärzte, Apotheken, Geschäfte für Lebensmittel etc. Alle Dienstleister, die Menschen in ländlichen Räumen versorgen, sollten sich stärker zusammenschließen und nach gemeinsamen Lösungen suchen, bei denen man sich Arbeit teilt und Synergien nutzt.

Wir im NVV sehen uns in einer besonderen Pflicht, die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum voranzutreiben. Das ist ein besonderer Schwerpunkt in unserer Arbeit.

**Frankenberger:** Welche Erwartungen haben Sie dabei an die Landespolitik?

**Rausch:** Der ÖPNV kann von den Fahrgeldeinnahmen nicht finanziert werden, schon gar nicht bei

## ZUR PERSON WOLFGANG RAUSCH

Der NVV-Geschäftsführer Wolfgang Rausch ist ausgewiesener Fachmann des öffentlichen Personennahverkehrs.

Seit über 30 Jahren arbeitet er in diesem Metier. Im hessischen Verkehrsministerium war er für das Eisenbahnwesen und den ÖPNV zuständig. Er wirkte an den Gesetzen zur Bahnreform in den 1990er-Jahren und danach am Aufbau der hessischen Strukturen zur Organisation und Finanzierung des ÖPNV als Referatsleiter mit. Bevor er zum NVV ging, arbeitete er beim südhessischen RMV.

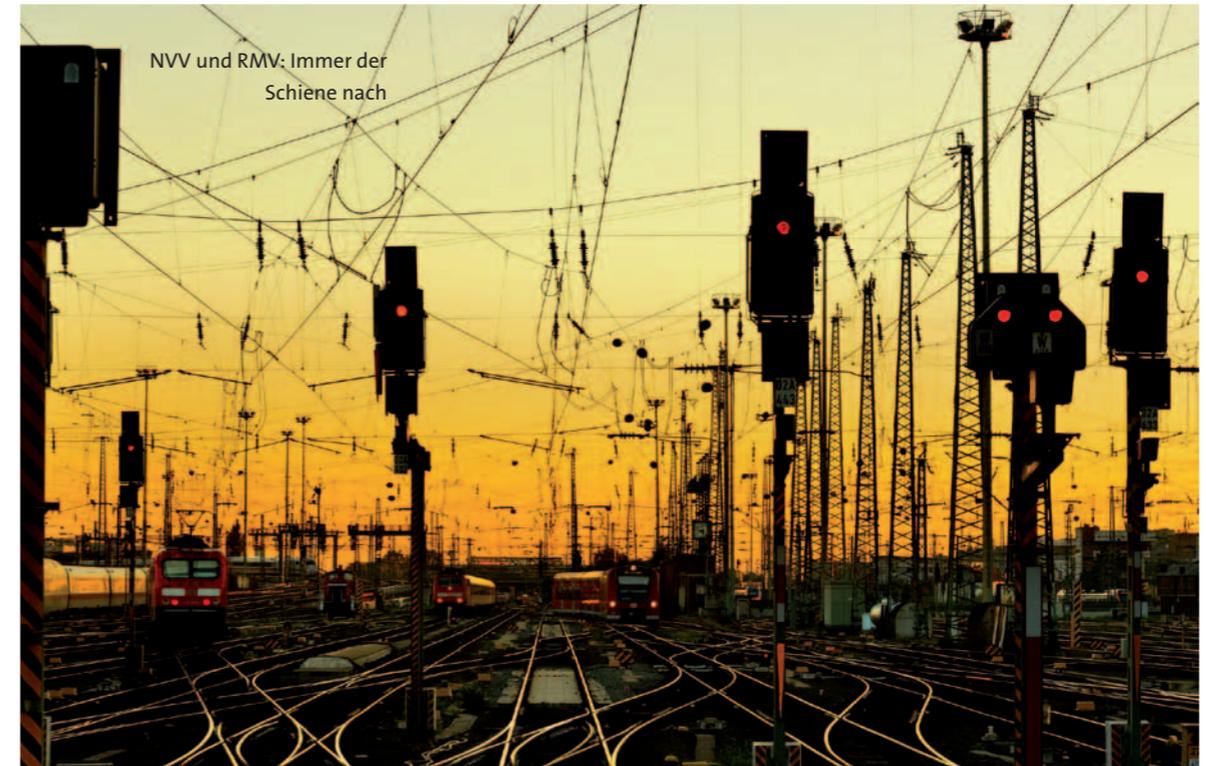
abnehmenden Bevölkerungszahlen, denn die Entfernungen nehmen nicht ab, jeder Kilometer kostet. Das Land muss auskömmlich öffentliche Mittel bereitstellen und die Arbeit der Verkehrsverbünde politisch unterstützen.

Zum Thema ländlicher Raum möchte ich anregen, innerhalb der Landesregierung eine zentrale Stelle zu schaffen, die die verschiedenen Aktivitäten zur Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum bündelt. Für alles Mögliche gibt es Beauftragte, doch für den demografischen Wandel fehlt eine Bündelung der Aktivitäten mit dem Ziel, besser abgestimmt und gemeinsam vorzugehen.

**Frankenberger:** Halten Sie eine Fusion mit dem RMV für sinnvoll? Gibt es zentrale Unterschiede zu anderen Verkehrsverbänden?

**Rausch:** Die Politik war sich bei der Bahnreform 1994 einig, dass ÖPNV von der Situation vor Ort abhängig ist. Deshalb heißt auch das Bundesgesetz, auf dem die ÖPNV-Gesetze der Länder aufbauen, „Regionalisierungsgesetz“.

Ich finde, diese Entscheidung war sehr weise. Die Bürger wollen für ihr Umfeld einen Nahverkehr aus einem Guss. Da ist ein Verkehrsverbund mit regionaler Identität genau das Richtige. Große Organisationen tendieren dazu, sehr anonym und abgehoben zu agieren. Wichtig finde ich allerdings die Kooperation mit unseren Nachbarn. Kooperationen wirken sehr positiv. Von daher ist es auch kein Widerspruch, kleine Organisationseinheiten zu bewahren und dennoch in einem großen Europa vereint und kooperativ zusammenzuleben.



NVV und RMV: Immer der Schiene nach

BILDNACHWEIS – VACESLAV ROMANOV, ELENA ROMANOV

## KOMMENTAR

# BUND GEFÄHRDET MOBILITÄT IN STÄDTE UND KLIMASCHUTZZIELE

Jeder zweite Einwohner im RMV-Gebiet nutzt den ÖPNV. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) konnte die Fahrgastnachfrage seit der Regionalisierung des Schienennahverkehrs im Jahr 1996 um rund 35 Prozent steigern. Doch die Erfolgsgeschichte ist in akuter Gefahr: Erstmals seit der Regionalisierung ist aktuell offen, mit welchen Geldmitteln der Verbund im kommenden Jahr rechnen kann.

deren Nutzung verschlingen alleine über 50 Prozent der Regionalisierungsmittel – Tendenz steigend.

Fahrgastzuwachs erfordert Streckenausbauten und moderne Bahnen. Der Bedarf nach einer Ausweitung des Angebots im Ballungsraum ist groß: Acht Prozent mehr Fahrgäste im Ballungsraum und zwölf Prozent auf den Zulaufachsen

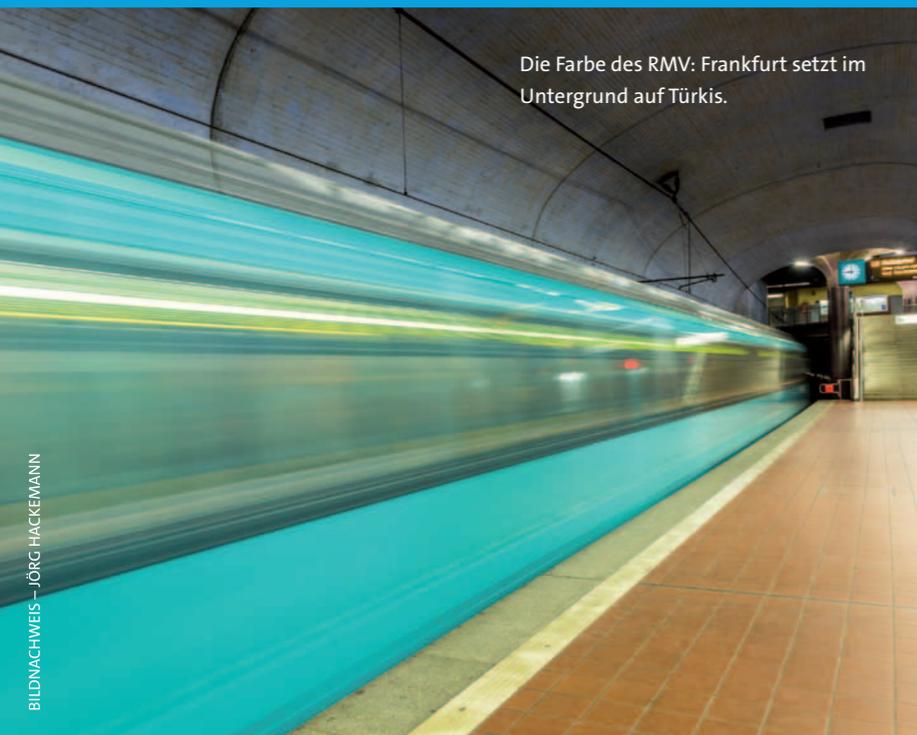
Platz für den Nahverkehr entsteht, die Weiterentwicklung der nordmainischen Strecke Frankfurt–Hannau zu einer S-Bahnlinie sowie Bau der Regionaltangente West.

Effiziente und komfortable Bahnen sind für die Akzeptanz der Fahrtangebote ungemein wichtig. Moderne Fahrzeuge erfordern aber Millioneninvestitionen. Im vergangenen Jahr hat der RMV z.B. zusammen mit der Deutschen Bahn AG für 500 Millionen Euro neue S-Bahntriebwagen angeschafft.

Nach Artikel 106a des Grundgesetzes steht den Ländern für den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsfürsorge ein Betrag des Bundes zu. Indem der Bund seine Unterstützung verwehrt und den Erhalt und Ausbau des Nahverkehrs behindert, gefährdet er nicht weniger als die wirtschaftliche Entwicklung und die Lebensqualität in unseren Städten und Regionen.

Darum muss die kommunale Familie jetzt zusammenhalten, denn klima- und kundenfreundliche Mobilität sind zentral, um unsere wachsende Rhein-Main-Region erfolgreich zu gestalten.

Die Farbe des RMV: Frankfurt setzt im Untergrund auf Türkis.



Bereits Monate dauert der Streit über die Höhe der Regionalisierungsmittel, aus denen der Nahverkehr maßgeblich finanziert wird, an. Die Bundesländer fordern, durch ein Gutachten belegt, eine Erhöhung der Mittel von jährlich 7,3 auf 8,5 Milliarden Euro, eine Dynamisierung um mindestens 2 Prozent sowie Übernahme von über die 2 Prozent hinaus steigenden Trassen- und Stationspreisen. Denn: Schienennetz und Stationen sind über die Deutsche Bahn zu 100 Prozent im Bundeseigentum und die Preise für

aus der Region in die Ballung sind in den nächsten Jahren im Rhein-Main-Gebiet prognostiziert.

Bereits heute kann der Fahrgastnachfrage aufgrund der wachsenden Bevölkerung im Ballungsraum Rhein-Main auf vielen Strecken kaum entsprochen werden. Deshalb sind mehrere Infrastrukturvorhaben unerlässlich: Ausbau der Strecken Frankfurt–Friedberg und Frankfurt–Fulda und Neubau einer ICE-Strecke Frankfurt–Mannheim, damit auf der bestehenden Strecke



DER FRANKFURTER OBERBÜRGERMEISTER PETER FELDMANN IST AUFSICHTSRATSVORSITZENDER DES RMV.

# GUT VERSICHERT IN DEN WAHLKAMPF

## ACE unterstützt HessenSPD

**2**für1 heißt es beim ACE für die Mitglieder der SPD in Hessen. In Hinblick auf die Kommunalwahl 2016 hat die HessenSPD mit dem ACE eine Kooperation vereinbart: Wer ACE-Mitglied wird, bekommt eine zweijährige Clubmitgliedschaft zum 1-Jahrespreis!

Der ACE als Automobilclub der Gewerkschaften gegründet, gehört im Jahr seines 50-jährigen Bestehens nunmehr zu den führenden Automobilclubs in Deutschland und ist als einziger Autoclub vom

TÜV mit einem Siegel für Servicequalität ausgezeichnet.

Gute Voraussetzungen, um als Partner der HessenSPD die Wahlkämpfer in ganz Hessen zu unterstützen: Egal, ob beim Rednerinsatz, der Materialverteilung, dem Ausfahren von Plakaten oder beim Wahllokal-Taxi mit eigenem oder fremdem Fahrzeug – die ACE-Mitgliedschaft sorgt für Pannen- und Unfallhilfe. Und das auch in der Freizeit oder beim Weg zur Arbeit, im Urlaub europaweit und – natürlich im Wahlkampfesatz!

## SPD-LANDESVERBAND

Auch die Ehe- und Lebenspartner sowie minderjährige Kinder sind mitversichert. Die ACE-Sonderaktion für Mitglieder der SPD in Hessen bietet mit dem Mobilschutz ein Komplettpaket an Hilfeleistungen im In- und Ausland. Die 2für1-Aktion mit 12 Monaten beitragsfreier Mitgliedschaft kostet 62,80 Euro.

Weitere Infos gibt es an den Ständen des ACE, u.a. bei den Bezirksparteitagen und dem Landesparteitag, oder online unter: [www.ace-online.de/spd](http://www.ace-online.de/spd)



## Ein Genuss für Genossinnen und Genossen in Hessen

- Pannen- und Unfallhilfe europaweit
- Gültig für Partner sowie Kinder bis 18
- Gültig für alle Fahrzeuge der Familie
- Auch bei Reisen ohne Auto
- Umfangreiche Zusatzleistungen inklusive
- Kostenlose juristische Erstauskunft

# 12 Monate beitragsfrei

Jetzt einsteigen:  
[www.ace-online.de/spd](http://www.ace-online.de/spd)



# HOFGEISMAR LÄDT EIN ZUM HESSENTAG

Altstadt putzt sich schon zum  
zweiten Mal fürs Landesfest heraus



SPD-LANDTAGSFRAKTION – Text **BRIGITTE HOFMEYER**



Dornröschen und der Prinz  
– Rebecca Ross und Andreas Richhardt  
freuen sich als Hessentagspaar auf  
die Gäste.

BILDNACHWEIS – STAATSKANZLEI

## FAKTEN WIE SIE NACH HOFGEISMAR KOMMEN

Allen Besucherinnen und Besuchern des Hessentags empfiehlt der Veranstalter dringend die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Weite Wege in den hessischen Norden überbrückt man am besten mit IC-/ICE-Fernverkehrszügen über Kassel-Wilhelmshöhe. Gäste aus der Region nutzen am besten Regionalzüge, RegioTrams oder das breite Busangebot. Vom Bahnhof in Hofgeismar erreichen Sie unmittelbar die Hessentagsstraße. Nähere Informationen erhalten Sie bei der Fahrplanauskunft des NVV unter [www.nvv.de](http://www.nvv.de) mit detaillierten Beschreibungen auf [www.nvv.de/hessentag](http://www.nvv.de/hessentag) oder in der herunterladbaren Broschüre „Hessentag mobil“.

Wenn es um den Hessentag geht, ist Hofgeismar ein alter Hase. Bereits 1978 machte das jährlich stattfindende Fest der Hessen bei uns Station. Der damalige sozialdemokratische Bürgermeister Willi Croll leitete damals eine Altstadtsanierung ein und wies erstmals Fußgängerzonen aus. Das brachte ihm – im positiven Sinne – den Namen „Pflaster-Willi“ ein. 37 Jahre später steht Hofgeismar

ein weiteres Mal als Hessentagsstadt im Fokus und putzt sich erneut heraus. Im Rathaus ist vor wenigen Monaten ein neuer junger Bürgermeister der SPD eingezogen: Markus Mannsbarth. Er hat alle Hände voll zu tun, in so kurzer Zeit das größte Landesfest zu organisieren und zu einem Erfolg werden zu lassen. Das legendäre Pflaster der Fußgängerzone muss erstmals komplett saniert werden. Wieder werden

BILDNACHWEIS – BRIGITTE HOFMEYER

Fachwerkhäuser vor dem Verfall gerettet. Überall wimmelt es von fleißigen Händen und Aktivitäten. Die Stadt will schön sein für ihre Besucher.

Und auch wenn nicht alles pünktlich zum Fest fertig werden wird – der Anstoß für die Stadtentwicklungsprojekte ist gegeben. Der Bahnhof, die Sanierung historischer Gebäude und einiges mehr sind für die künftige Entwicklung der ehemaligen Kreisstadt bedeutend.

„Hofgeismar hat hessentag :-)!“, heißt die Parole und 15.000 Einwohner in der Kernstadt und den sieben Stadtteilen freuen sich auf viele Gäste. Die Willkommenskultur wird großgeschrieben und das Fest nicht an Besucherzahlen gemessen, sondern an Atmosphäre und Stimmung. Denn Hofgeismar will als Ausrichter des Hessentags auch auf die Schönheit der Region in der Nordspitze Hessens aufmerksam machen.

Die Tourismusregion „Märchenland Reinhardswald“ ist weit über die Grenzen des Landkreises Kassel bekannt und liegt am Rande des Reinhardswalds. Dort finden sich das bekannte Dornröschenschloss Sababurg, ein einzigartiger Urwald mit fast 1000-jährigen knorrigen Eichen sowie eines der ältesten Naturschutzgebiete Deutschlands.

Zeit sollte man sich natürlich auch für den Besuch des Tierparks Sababurg nehmen, der auf einer Fläche von 130 Hektar mit mehr als 900 Tieren jährlich über 300.000 Gäste anzieht. Die nordhessische Region ist ein Geheimtipp für Naturliebhaber. Zahlrei-

BILDNACHWEIS – STADT HOFGEISMAR

che Wander- und Radwege im Reinhardswald, Weser- und Diemeltal laden zu Fuß oder auf dem Fahrrad zur Entspannung ein, wenn auf dem Hessentag genug gefeiert wurde. Wir freuen uns auf Sie in Hofgeismar.



BRIGITTE HOFMEYER IST  
SPD-LANDTAGSABGEORDNETE  
UND ÜBERZEUGTE  
HOFGEISMARERIN.

## MEET & GREET SOZIS FÜR SIE AM STAND

Vom **29. Mai bis 7. Juni** werden Ihnen unser Landes- und Fraktionsvorsitzender Thorsten Schäfer-Gümbel, unser Parlamentarischer Geschäftsführer Günter Rudolph unsere stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden Heike Hofmann, Timon Gremmels, Michael Siebel, Lisa Gnadl und viele weitere SPD-Abgeordnete am Stand der SPD-Landtagsfraktion (Stand 102B) gerne Rede und Antwort zur Politik der SPD stehen.

Kommen Sie vorbei. Die  
genauen Zeiten finden Sie unter  
[www.spd-fraktion-hessen.de](http://www.spd-fraktion-hessen.de)

↓ Erstrahlen in neuem Glanz: Die  
Fachwerkhäuser von Hofgeismar



BILDNACHWEIS – FROFOTO



← Markus Mannsbarth,  
Hofgeismars Bürgermeister,  
freut sich auf das Landesfest in seiner Stadt.



BILDNACHWEIS – BERND REISIG

## Bernd Reisig, Charity- und ehemaliger FSV-Manager, ist Fan des Apfelweinlokals „Friedberger Warte“

SPD-LANDESVERBAND

Als Frankfurter Bubb wandelt man ja gerne auf den Spuren von Ebbelwoi, Handkäs' und Grie Soob'. Mich führt die Suche nach diesem Ur-Frankfurter Kulinarik-Trio immer wieder in die „Friedberger Warte“, ein typisches Ebbelwoi-Lokal direkt im historischen Gemäuer des über 500 Jahre alten burgartigen Wartturms am höchsten Punkt Bornheims. Gerade jetzt mit beginnendem Sommer kann die „Friedberger Warte“ wieder ihren ganzen Charme ausspielen. Im Garten des Türmchens, der die Friedberger Landstraße prominent krönt, lassen sich warme Sommerabende bei einem Glas (oder einem Bembel

für Durstige) Stöffsche und guten Traditionsgerichten ganz herrlich verbringen. Neben den schon genannten Frankfurter Klassikern gibt's beispielsweise auch deftigen Hackfleisch-Eintopf, echtes Frankfurter Rippchen, einen ordentlichen Worschtsalat, das berühmte „Warte Schnitzel“ oder einen gesunden Salatteller. Der Sommer-Garten gehört sicherlich zu den schönsten Frankfurts. Und wenn es draußen ungemütlich ist, in der Stubb' findet sich ein nettes Plätzchen.

Als echter Fan der „Friedberger Warte“ habe ich auch zwei meiner Veranstaltungen in das urige Lokal gelegt: Zum einen zeich-

ne ich meine Talkshow „Bembel & Gebabbel“ dort auf. Einmal im Monat spreche ich dabei mit Prominenten und Freunden wie Thorsten Schäfer-Gümbel, Dr. Theo Zwanziger oder Claudia Roth. Außerdem gibt es im Sommer wieder meine „Sommer-Nächte“ draußen im Gartenlokal. Tolle Künstler werden dort zu sehen sein: Dabei sind etwa Bodo Bach und Johannes Scherer.

Termine, Karten und Sendung von „Bembel & Gebabbel“ und „Sommer-Nächte“:

[www.berndreisig.de](http://www.berndreisig.de)

Infos zum Lieblingsort:

[www.friedbergerwarte.de](http://www.friedbergerwarte.de)

# Die Energiewende im Verkehr.

## Umweltschonende Mobilität mit Erdgas und Bio-Erdgas.



### Mit umweltschonenden Erdgasfahrzeugen jetzt deutlich günstiger mobil.

Mit ERDGAS und BIO-ERDGAS genießen Sie leistungsstarken Fahrspaß und können gleichzeitig aufgrund des höheren Energiegehaltes Ihre Kraftstoffkosten im Vergleich zu Benzin halbieren. Zudem bieten zahlreiche Hersteller attraktive Serienfahrzeuge mit Erdgasantrieb – vom wendigen Cityflitzer bis zur komfortablen Limousine. Aber auch die Umwelt profitiert: Denn Erdgasfahrzeuge emittieren bis zu 25 % weniger CO<sub>2</sub> als vergleichbare Benzinler – und mit BIO-ERDGAS sind Sie sogar noch umweltschonender unterwegs.

[www.erdgas-mobil.de](http://www.erdgas-mobil.de)

**ERDGAS**   
Natürlich mobil

# BEMBEL UND POLITIK IN DER HAUPTSTADT

Hessen feiert 6. Berliner Apfelweinanstich

Nur echt aus Bruchköbel:  
Walthers Apfelwein

## SPD-LANDESVERBAND

Fotos **FRANK OSSENBRINK MEDIA GROUP**

Im Frühjahr wird die Hessische Landesvertretung in Berlin alljährlich zum Treffpunkt für Apfelweinkenner. In diesem Jahr verriet auch Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles (SPD), was sie als Rheinland-Pfälzerin vom hessischen Traditionsgetränk denkt. "Viez", heiße der Apfelwein jenseits des Rheins, was so viel heißt wie Zweitbesten. Der Erste: natürlich der Wein aus Trauben. Das hielt aber die über 500 Gäste aus Ehrenamt, Wirtschaft und hessischer und Berliner Politik nicht davon ab, den ein oder anderen Bembel des guten Stöffche zu leeren. Sie feierten gemeinsam mit dem hessischen SPD-Landesvorsitzenden

Thorsten Schäfer-Gümbel und der Landesgruppenvorsitzenden der SPD-Landesgruppe Hessen Ulrike Gottschalck, der Ministerpräsidentin aus Rheinland-Pfalz Malu Dreyer sowie der Staatssekretärin Brigitte Zypries, dem Staatsminister Michael Roth und dem Oberbürgermeister aus Wiesbaden Sven Gerich. Bei hessischen Spezialitäten wie Handkäs', Grüner Soße und echter nordhessischer „Ahler Wurscht“ und Musik der Band „Die Söhne Heusenstamm“ ging es hoch her in der Hessischen Landesvertretung. Special-Acts waren zwei Clowns der Clownschule Hofheim und das Urgestein des Hessischen Rundfunks, Karl-Heinz Stier.

Typisch Hessen: Beim 6. Berliner Apfelweinanstich gab es zum „Stöffche“ auch Handkäs', Frankfurter Grüne Sauce und nordhessische „Ahle Woscht“.

Im engen Austausch: Außen-Staatsminister Michael Roth und der ehemalige stellvertretende Vorsitzende der SPD-Bundestagsfraktion Norbert Wiczorek

Der Parlamentarische Geschäftsführer Günter Rudolph mit dem roten Hessen-Löwen

Immer mit Ebbelwoi-Nachschub unterwegs: Frau Pieper

Ob nun Ebbelwoi oder einfach Viez: SPD-Landeschef Thorsten Schäfer-Gümbel, die Höchster Apfelblütenkönigin Anika Schmitt, Landesgruppenvorsitzende Ulrike Gottschalck und Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles stoßen an (v. l. n. r.). ↓



↑ Haben beide den Hessen-Löwen im Herzen: Bundestagsabgeordnete Ulrike Nissen und der Berliner Bär



↑ Vergnügt unterm Lichterschirm: Die hessische Landtagsvizepräsidentin Heike Habermann, Bundestagsabgeordnete Dagmar Schmidt und Fraktionsgeschäftsführer Gert-Uwe Mende (v. l. n. r.)

→ Gesellig beisammen: Die hessischen Landtagsabgeordneten Heike Hofmann, Tobias Eckert, Lothar Quanz, Dieter Franz und Gerald Kummer (v. l. n. r.)



↑ Den roten Löwen fest im Griff: Hessens Sozialdemokratinnen beim Bändigen des Wappentiers



↑ Gute Laune im Garten der Landesvertretung

# DAS GEWINNSPIEL

SPD-LANDESVERBAND

GEWINNEN SIE MIT ETWAS GLÜCK EINEN TAG IM HESSISCHEN LANDTAG MIT THORSTEN SCHÄFER-GÜMBEL!

Dazu beantworten Sie einfach die folgende Frage und senden uns diesen Coupon in einem ausreichend frankierten Umschlag an den SPD-Landesverband Hessen, Kennwort: Gewinnspiel, Rheinstraße 22, 65185 Wiesbaden. Alternativ können Sie uns Ihre Antwort mit Ihren Kontaktdaten als E-Mail an [quiz@spd-hessen.de](mailto:quiz@spd-hessen.de) schicken.

Wie viele hessische Städte öffneten wie Hofgeismar bereits zweimal ihre Tore für den von SPD-Ministerpräsident Georg-August Zinn 1961 gegründeten Hessentag?

[ A ] 7 (Alsfeld, Bensheim, Friedberg, Herborn, Hofgeismar, Kassel, Wetzlar)

[ B ] 6 (Alsfeld, Bensheim, Groß-Gerau, Hofgeismar, Viernheim, Wetzlar)

[ C ] 5 (Bensheim, Frankfurt, Hofgeismar, Kassel, Wiesbaden)

Herr  Frau

Nachname, Vorname

Straße/Nr

PLZ/Ort

Mail

Alle richtigen Antworten nehmen an der Verlosung teil. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Benachrichtigung des Gewinners erfolgt auf dem Postweg.

ja, ich möchte auch in Zukunft von der HessenSPD informiert werden, bitte setzen Sie sich mit mir unter den angegebenen Daten in Verbindung.

## Was Sie in der nächsten Ausgabe erwartet:

Im nächsten Heft dreht sich alles um das Thema Bildung. Wir werden uns anschauen, warum das schwarz-grüne Hessen in Bildungsfragen immer wieder Schlusslicht ist, warum echte Ganztagschulen so wichtig für die Chancengleichheit für Kinder in der Bildung sind und wie Inklusion in Hessen richtig umgesetzt werden kann.



Zukunft Hessen erscheint wieder am

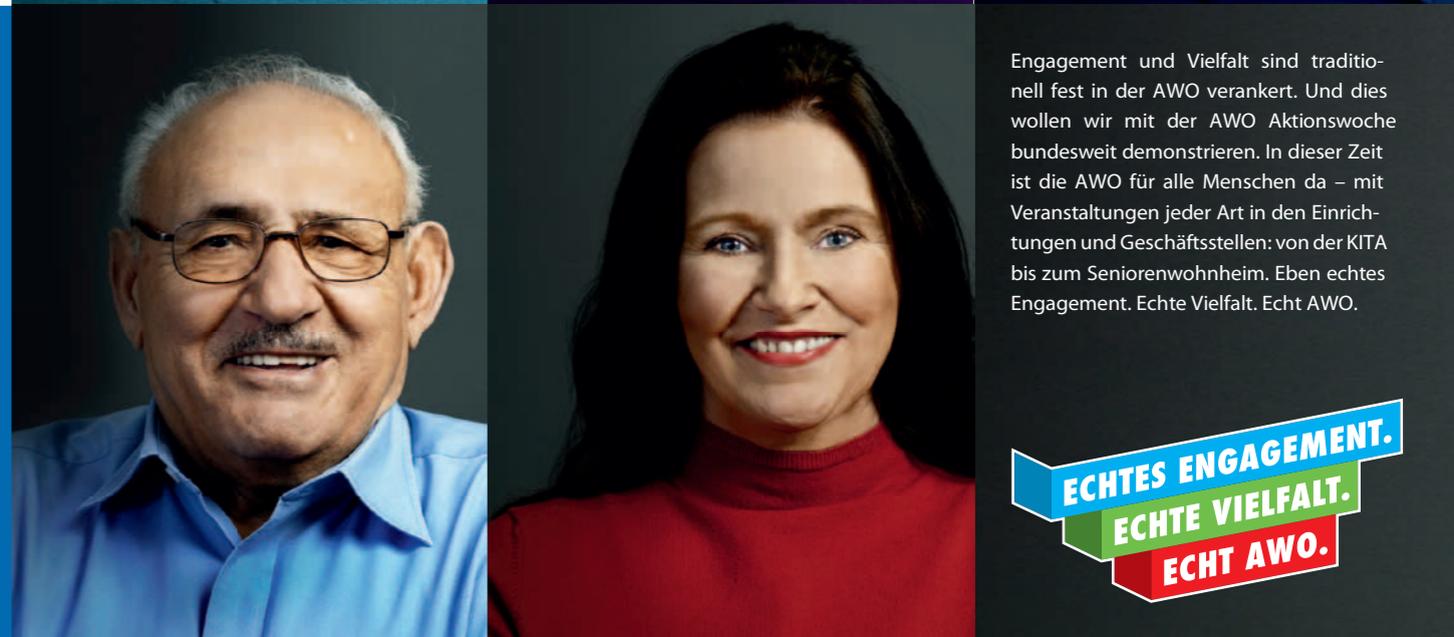
**31. August 2015**



**AWO**

**Echtes Engagement braucht echte Menschen.  
Werde Mitglied!**

[www.awo-frankfurt.de](http://www.awo-frankfurt.de) | [www.awo-wiesbaden.de](http://www.awo-wiesbaden.de)



Engagement und Vielfalt sind traditionell fest in der AWO verankert. Und dies wollen wir mit der AWO Aktionswoche bundesweit demonstrieren. In dieser Zeit ist die AWO für alle Menschen da – mit Veranstaltungen jeder Art in den Einrichtungen und Geschäftsstellen: von der KITA bis zum Seniorenwohnheim. Eben echtes Engagement. Echte Vielfalt. Echt AWO.

**ECHTES ENGAGEMENT.  
ECHTE VIELFALT.  
ECHT AWO.**

## IMPRESSUM

### HERAUSGEBER:

**SPD-Landesverband Hessen**, Rheinstraße 22,  
65185 Wiesbaden, Tel.: 0611 999 77-0,  
Fax: 0611 999 77-11 und

**SPD-Fraktion im Hessischen Landtag**,  
Schlossplatz 1-3, 65183 Wiesbaden,  
Tel.: 0611 350-519, Fax: 0611 350-511

**V.I.S.D.P.** Generalsekretärin Nancy Faeser, MdL

**ANZEIGEN:** Michael Blum, Tel.: 0611 999 77-13

HESSEN  
SPD

**TITEL&LAYOUT:** STUBE text&design,  
www.stube-td.de

**DRUCK:** Kreisdruck Wiesbaden GmbH,  
Schultheistrae 15, 65191 Wiesbaden

### REDAKTION:

Katja Apelt (verantwortlich), Michael Blum,  
Dr. Wilfried Lamparter, Gert-Uwe Mende, Swen  
Klingelhöfer, Jana Krajewski, Milena Stuhlmann,  
Gerfried Zluga-Buck und die NWMD GmbH  
Gesellschaft für Kommunikation

**BILDER:** Titel: ©stockphoto-graf, ©guukaa,  
©Jürgen Flchle – S.8-12: SPD/PTH

Was auch immer die  
Zukunft bringt –  
mit der Post  
kommt es an.



Ob auf der Datenautobahn oder über die Landstraße.  
Wir sorgen auch in Zukunft dafür, dass Ihre Post rechtzeitig ankommt.

Entdecken Sie die Deutsche Post neu: [www.facebook.com/deutschepost](http://www.facebook.com/deutschepost)

Deutsche Post 

Die Post für Deutschland.