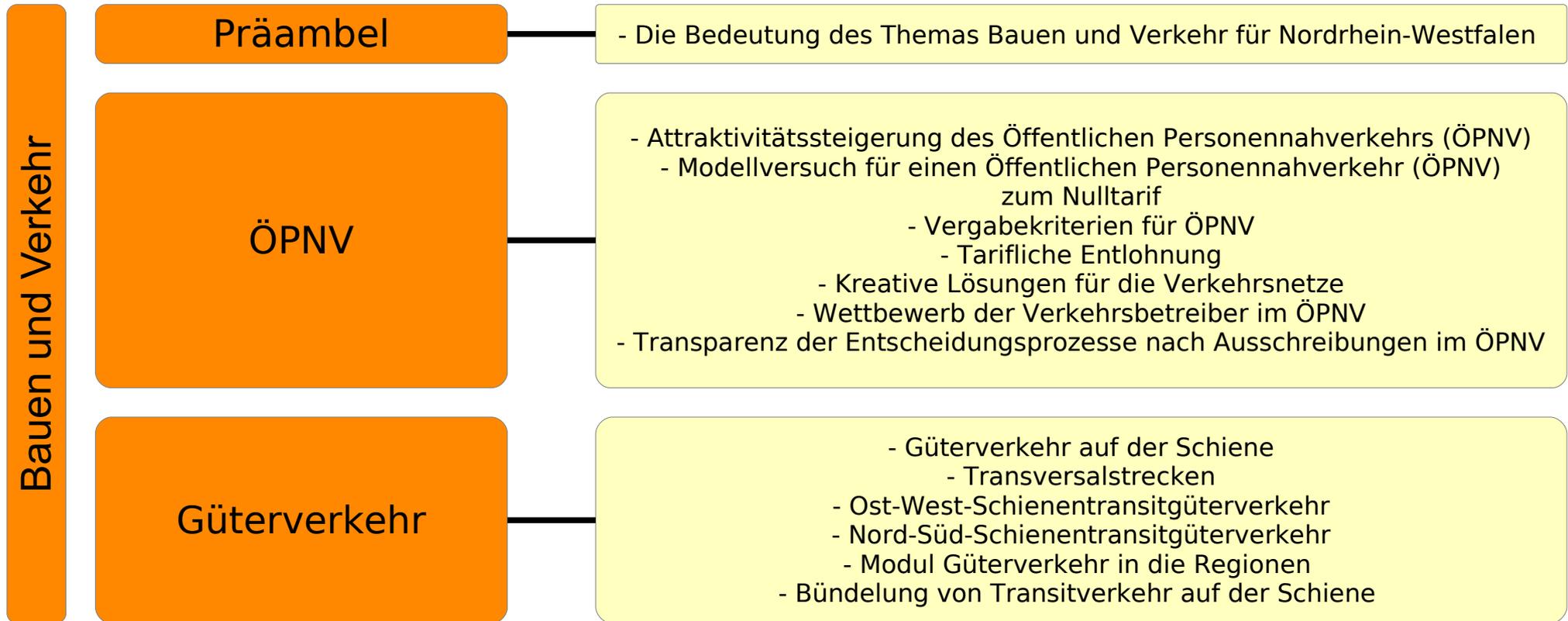


# Bauen und Verkehr

## Das Programm zur NRW LTW 2010



# Das Programm zur NRW LTW 2010



# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.1 Präambel I Die Bedeutung des Themas Bauen und Verkehr für Nordrhein-Westfalen

Eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs, des Bauens und der Stadtentwicklung hat angesichts der ökologischen, sozialen und ökonomischen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen einen hohen Stellenwert. Die Überwindung der Folgen des demographischen Wandels und der wirtschaftsstrukturellen Entwicklung müssen durch eine Zusammenarbeit aller Beteiligten erreicht werden. Zu einer nachhaltigen Entwicklung gehören unter anderem die Bereitstellung eines klimafreundlichen Verkehrsangebotes sowie die Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes.

## 14.2 Präambel II Die Bedeutung des Themas Bauen und Verkehr für Nordrhein-Westfalen

Die NRW-Piraten streben eine grundlegende Änderung des in unserem Bundesland verfolgten Verkehrskonzeptes an. Durch das steigende Verkehrsaufkommen, Baustellen und Fehlplanungen kommt es zu immer längeren Staus. Diese belasten die Umwelt und kosten Zeit, während Ausbau und Instandhaltung der Straßeninfrastruktur aufwändig und teuer sind. Das macht eine konsequente Fokussierung auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unumgänglich. Um diese Ziele zu erreichen, setzen wir uns ein für:



# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.3 Modul Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) I

Die Angebote des ÖPNV können durch vielfältige Maßnahmen attraktiver gestaltet werden und so die Ausnutzung der öffentlichen Verkehrsmittel verbessern. Die NRW-Piraten fordern daher ein engmaschigeres Netz der Verkehrslinien sowie eine häufigere Bedienung der Linien. Verbesserte Verbindungen aus dem Umland der Städte in die Stadtzentren gehören ebenfalls dazu; beispielsweise lassen sich regionale Eisenbahnverbindungen in das Straßenbahnnetz nach dem Vorbild der Region Karlsruhe einbinden. Gesicherte Umsteigeverbindungen an zentralen Plätzen und Vorrangschaltungen für den Öffentlichen Personennahverkehr an Signalanlagen sind anzustreben.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## **14.4 Modul Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) II**

Zur Attraktivitätssteigerung trägt außerdem ein besserer Service auf den schienengebundenen Umland-Strecken bei, wie zum Beispiel das Rheinbahn-Bistro, weiterhin eine Überprüfung und Anpassung der Haltepunkte und die bauliche Form dieser Haltepunkte. Eine barrierearme Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist, wo immer möglich, anzustreben.

## **14.5 Modul Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) III**

Bis zur Einführung des angestrebten Nulltarifs erhöht ein einfach und übersichtlich gestaltetes Tarifsystem die Nutzungschancen. Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, Einzelfahrscheine für einen bestimmten Zeitraum unabhängig von der Fahrtrichtung zu nutzen.

## **14.6 Modul Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) IV**

Die Weitergabe von Informationen von Störungen sollte so umgesetzt werden, dass diese den Interessenten auf den Medien erreichen, die er auch sonst nutzt. Beispiele wären hier die Veröffentlichung von Störungen per Twitter oder über RSS-Feeds. Außerdem können QR-Codes an den Haltestellen auf internetbasierte aktuelle Störungsmeldungen verweisen.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.7 Modul Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) V

Die Einführung von Ruhezeiten nach österreichischem Vorbild machen den öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene für Pendler attraktiver. Ein Verbot von lauten Gesprächen, ob mit oder ohne Handy, Musik von Handys oder Kopfhörern etwa und lauten Klingeltönen, kann hier angenehme Bereiche für ruhebedürftige Fahrgäste bieten. Auch die Normen für das Verhalten in Bibliotheken können hier als Vorbild dienen. Lärmschutz sollte auch innerhalb der Bahnen gewährleistet werden. Hier geht es nicht darum Fahrgäste zu gängeln, sondern vielmehr den Bedürfnissen verschiedener Fahrgastgruppen gerecht zu werden.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.8 Modul Modellversuch für einen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Nulltarif I

Die NRW-Piraten sind davon überzeugt, dass ein fahrscheinfreier ÖPNV nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Wirtschaft langfristig einen Gewinn darstellt. Diese Maßnahme ermöglicht mehrere Ziele zugleich zu erreichen: Die Städte als zusammenhängender Lebensraum werden aufgewertet, da in Ballungsräumen eine stärkere Nachfrage zu einem attraktiveren Angebot führen wird. Ebenfalls steigert der öffentliche Personennahverkehr zum Nulltarif die Anziehungskraft unserer Städte auf auswärtige Besucher. Davon profitieren Staat und Wirtschaft gleichermaßen. In ländlichen Gebieten wird eine verstärkte Nutzung des ÖPNV dazu führen, dass vormals schwach frequentierte Strecken wieder sinnvoll bedient werden können. Auch die einkommensschwachen Verkehrsteilnehmer werden durch diese Maßnahme finanziell deutlich entlastet. Außerdem entfallen Kosten für Fahrkartenverkauf und -kontrolle. Freiwerdende Mitarbeiter der Fahrkartenkontrolle werden überwiegend zur Verbesserung des Services eingesetzt. Wie das Vorbild der belgischen Stadt Hasselt zeigt, sind solche Projekte in der Praxis realisierbar.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## **14.9 Modul Modellversuch für einen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Nulltarif II**

Zur Finanzierung dieses Konzeptes dienen zum Teil freiwerdende Mittel, die bisher für den Ticketverkauf aufgewendet wurden. Die restliche Finanzierung wird über Haushaltsmittel gedeckt.

## **14.10 Modul Modellversuch für einen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Nulltarif III**

Die NRW-Piraten fordern eine Analyse der Machbarkeit eines fahrscheinfreien ÖPNVs. Im Erfolgsfall soll der Modellversuch landesweit ausgedehnt werden. Wir setzen uns dafür ein, in der anstehenden Legislaturperiode ein oder mehrere Pilotprojekte umzusetzen, die wissenschaftlich begleitet werden sollen. Gut geeignet sind hierzu Städte wie Aachen, Paderborn oder Bielefeld, deren ÖPNV-Systeme aufgrund ihrer Insellage nicht mit anderen Großstädten vernetzt sind.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.11 Modul Modellversuch für einen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Nulltarif IV

Der öffentliche Nahverkehr zum Nulltarif mit hohen qualitativen und quantitativen Standards wird auf Dauer die Mobilität eines jeden Bürgers erhöhen und in Zukunft einen hohen Stellenwert in der Schaffung eines umweltfreundlichen sowie ressourcenschonenden Verkehrsangebotes einnehmen.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.12 Modul Vergabekriterien für ÖPNV I

Da der ÖPNV ein wesentlicher und wichtiger Bestandteil der Mobilität in Nordrhein-Westfalen ist, wird dieser von der öffentlichen Hand finanziell gestützt. Diese Unterstützung muss zielgerichtet und transparent für den ÖPNV eingesetzt werden. Die Piratenpartei Nordrhein-Westfalen fordert deshalb, die Vergabekriterien wie folgt anzupassen:

## 14.13 Modul Vergabekriterien für ÖPNV II - Tarifliche Entlohnung -

Um den öffentlichen Verkehr nachhaltig zu sichern, ist es notwendig, dass die Anbieter alle Angestellten mindestens nach den örtlich geltenden Tarifen bezahlen. Bestreikte Unternehmen haben auf jeden Fall vollumfänglichen Ersatz zu leisten, dazu gehört die finanzielle Entschädigung bei der Inanspruchnahme von Taxifahrten und die Begleichung von Verdienstaufschlägen. Diese Forderungen sollen schnell und unbürokratisch, zum Beispiel durch eine Entschädigungskommission, nach Regelsätzen beglichen werden.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## **14.14 Modul Vergabekriterien für ÖPNV III - Kreative Lösungen für die Verkehrsnetze -**

Vor der Ausschreibung zur Vergabe von Verkehrsleistungen ist ein Planungs- und Gestaltungswettbewerb auszuloben, der die Verkehrsleistungen optimiert und die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger in einem Verkehrsgebiet verbessert. Dabei ist ausdrücklich dazu zu ermutigen, neue Ansätze und Ideen für die Erschließung von Quartieren zu finden, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens mit den traditionellen Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs nur schlecht erschlossen werden können; hier ist Raum zu schaffen für Bürgerbus-Initiativen und für die Integration des Taxi-Gewerbes in ein bedarfsgeregeltes Angebot etwa von Rufbus-Linien. Kriterien für die Bewertung der eingereichten Vorschläge sind beispielsweise die Direktheit der Verbindungen und die Maßnahmen zur Anschlusssicherung an Umsteigepunkten.

## **14.15 Modul Vergabekriterien für ÖPNV IV - Kreative Lösungen für die Verkehrsnetze -**

Voraussetzung für einen solchen Wettbewerb ist eine transparente Dokumentation des bestehenden Verkehrsangebots, der stationären Einrichtungen des ÖPNV und der realen Verkehrsströme aller Verkehrsträger einschließlich des Individualverkehrs. Dazu gehört auch die Bestandsaufnahme der bereits im ÖPNV tätigen Unternehmen und ihrer Angebote, um die Vorgaben für den Planungs- und Gestaltungswettbewerb daraus ableiten zu können.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## **14.16 Modul Vergabekriterien für ÖPNV V - Kreative Lösungen für die Verkehrsnetze -**

In den Gestaltungswettbewerb können weiterhin der Ausbau der Wartepunkte und Haltestellen mit einbezogen werden, da diese einen wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs haben. Eventuelle bauliche Veränderungen obliegen weiterhin der öffentlichen Hand oder dem Eigentümer der Infrastruktur, wie beispielsweise beim Bahnnetz.

## **14.17 Modul Vergabekriterien für ÖPNV VI - Wettbewerb der Verkehrsbetreiber im ÖPNV**

Für den Betrieb des ÖPNV fordern die NRW-Piraten einen funktionierenden Wettbewerb unter den Verkehrsbetreibern. Um dies sicherzustellen, sind die Verkehrsleistungen entsprechend den Ergebnissen der Gestaltungswettbewerbe auszuschreiben und den Ergebnissen der Ausschreibung folgend zu vergeben. Ein Verzicht auf eine Ausschreibung ist so wenig akzeptabel wie eine anschließende politische Entscheidung gegen den Gewinner der Ausschreibung. Derartige nachträgliche Einflüsse auf das Ausschreibungsverfahren führen zu Intransparenz und Lobbyismusvorwürfen. Zweifel an der fachlichen Qualifikation eines Bewerbers müssen frühzeitig angemeldet werden und bereits in die Bewertung des Angebots einfließen.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## **14.18 Modul Vergabekriterien für ÖPNV VII - Wettbewerb der Verkehrsbetreiber im ÖPNV -**

Um die Monopol- und Oligopolstellung der dominierenden Verkehrsbetreiber zu verringern, ist bei vergleichbarem Angebot der Verkehrsbetreiber mit dem geringeren Marktanteil zu bevorzugen.

## **14.19 Modul Vergabekriterien für ÖPNV VIII - Transparenz der Entscheidungsprozesse nach Ausschreibungen im ÖPNV -**

Es ist notwendig alle Angebote, die auf eine Ausschreibung eintreffen, zu veröffentlichen um Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten. Die Anbieter wollen von der Öffentlichkeit beauftragt werden und es ist daher ein generelles Recht der Öffentlichkeit, die Angebote einsehen zu können. Nach der Angebotsphase sind die Entscheidungs- und Abwägungsprozesse für die Öffentlichkeit möglichst nachvollziehbar zu gestalten.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.20 Modul Güterverkehr auf der Schiene Präambel

In den zurückliegenden Jahren hat sich die einseitig betriebswirtschaftlich ausgerichtete Unternehmensleitung der Deutschen Bahn AG verheerend auf den Schienengüterverkehr ausgewirkt. Die Reduzierung der vorgehaltenen Infrastruktur und die einseitige Bevorzugung des Personenverkehrs führen dazu, dass bei Anhalten dieser Tendenz der schienengebundene Güterverkehr nur noch aus dem Transport großer Volumina und Tonnagen bestehen wird. Die Güterzugunglücke dieses Jahres zeigen zudem, dass die mangelhafte Wartung auch des rollenden Materials zu einer Gefährdung der übrigen Verkehrsleistungen und der Unversehrtheit von Fahrgästen und Personal führen kann. Die Piratenpartei fordert daher, dem schienengebundenen Güterverkehr wieder eine stärkere Rolle im Verkehrsaufkommen zu geben. Im Einzelnen ergeben sich für Nordrhein-Westfalen:

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.21 Modul Transversalstrecken I

NRW ist auch Transitland für den Gütertransport in der Ost-West-Richtung von den Häfen Amsterdam und Rotterdam bis nach Mittel- und Osteuropa wie auch in der Nord-Süd-Richtung von Skandinavien und den Nordseehäfen ins Rhein-Main-Gebiet, in die Schweiz und nach Frankreich.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.22 Modul Transversalstrecken II

Dem muss mit geeigneten Schienenstrecken Rechnung getragen werden. Für den Gütertransversalverkehr bieten sich elektrifizierte Strecken an, die durch geringbesiedelte Gebiete führen und am besten mit anderen Verkehrssystemen gebündelt sind. Die Streckenführung und die Ausstattung ist so zu wählen, dass der Verkehr die lokale Bevölkerung möglichst wenig beeinträchtigt und Gefahrguttransporte möglichst weit von besiedelten Gebieten entfernt hält. Eine Elektrifizierung scheint in Hinblick auf die knappe Ressource Öl und den wesentlich höheren Wirkungsgrad in der Energienutzung langfristig sinnvoll. Die Zweigleisigkeit sollte möglichst durchgängig gegeben sein, da sonst unnötig Zeit mit dem Warten auf Gegenzüge vertan wird. Wo dies nicht möglich ist, sollte eine Vielzahl an Kreuzungsmöglichkeiten den Verkehr flüssig halten. Der Streckenausbau und die ebenfalls die Strecke benutzenden anderen Züge sollten für den Transitverkehr eine gleichmäßige Fahrweise mit einer Transportgeschwindigkeit von ca. 120 km/h ermöglichen. Dabei sind Strecken des Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrs und des Gütertransversalverkehrs zu entflechten.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.23 Modul Ost-West-Schienentransitgüterverkehr I

Die vollständige Bündelung des auf drei Trassen aus den Niederlanden kommenden Verkehrs auf die Strecke Emmerich - Oberhausen als einziger Weiterführung in Deutschland führt zu übermäßigen Belastungen an dieser Strecke.

## 14.24 Modul Ost-West-Schienentransitgüterverkehr II

Andere Verbindungen, die parallel dazu verlaufen und durch weit weniger besiedeltes Gebiet führen, liegen weitestgehend brach, wurden zurückgebaut und entwidmet. Die Piratenpartei kann sich daher vorstellen, die Verbindung Dorsten - Borken - Winterswijk - Zutphen wieder durchgängig befahrbar zu machen und zu elektrifizieren, um eine nördliche Entlastungsrouten für den Verkehr Ruhrgebiet - Amsterdam zu erhalten. Eine südliche Entlastung könnte nach unserer Ansicht ein zweigleisiger Ausbau zwischen Viersen und Venlo in Kombination mit einer direkten Überleitung von Krefeld kommend in Viersen bringen.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.25 Modul Ost-West-Schienentransitgüterverkehr III

Für die Verbindungen östlich des Ruhrgebiets gilt: Trotz viergleisigen Ausbaus erwies sich die Strecke Hamm - Minden bei den Unglücken von Neubeckum und Vennebeck als überaus störungsanfällig. Alternative Strecken führen über Soest und Altenbeken nach Nordstemmen - Braunschweig bzw. Northeim/Nordhausen bis Halle. Auch die Strecke von Löhne nach Hameln und Nordstemmen ist eine wichtige Ausweichroute, die ertüchtigt werden muss. Auch wenn die Strecken nicht nur auf dem Gebiet von NRW liegen, setzen wir uns dafür ein.

## 14.26 Modul Nord-Süd-Schienentransitgüterverkehr

Der größere Planungs- und Ausbaubedarf existiert im Ost-West-Verkehr. Für die Nord-Süd-Strecken gibt es nur kleinere Punkte, die einer Verbesserung bedürfen. Zum Beispiel sollte man die links- und rechtsrheinischen Strecken auf der Höhe von Bonn verknüpfen, damit bei Problemen auf der einen Rheinseite auf jeden Fall noch eine Wechsellmöglichkeit gegeben ist. Auch eine gleichmäßigere Auslastung und somit eine Kapazitätserhöhung am Rhein wird dadurch möglich, wie auch eine Entlastung des Knotens Köln. Eine Nutzung durch den Nahverkehr bindet zum Beispiel den Flughafen Köln-Bonn besser an oder schafft einen verbesserten Anschluss an den Fernverkehr über die Schnellfahrstrecke nach Frankfurt.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.27 Modul Güterverkehr in die Regionen

Für die Feinverteilung des schienengebundenen Güterverkehrs ist es erforderlich, auf den Regionalstrecken der Eisenbahn Fahrplantrassen für den Güterverkehr im längerfristigen Bedarfsfall auf jeden Fall zu schaffen. Die Begründung, dass Verkehre außerhalb der Streckendienstzeiten liegen würden oder mit dem Regionalverkehr kollidieren, darf unserer Ansicht nach nicht für eine Ablehnung von Verkehrsangeboten reichen. Die Reduzierung der Strecken auf ein betriebswirtschaftliches Minimum hat DB Netz AG zu verantworten. Deshalb hat DB Netz AG im Bedarfsfall in gleicher Schnelligkeit auch neue Möglichkeiten zu schaffen, die Verkehre doch abzuwickeln. Die Wiederherstellung von Schieneninfrastruktur liegt in der Baulast des Infrastruktur-Trägers. Dem Verkehrsbetreiber dürfen nur die Trassenbenutzungspreise abverlangt werden.

# Das Programm zur NRW LTW 2010

## 14.28 Modul Bündelung von Transitverkehr auf der Schiene

Durch geeignete Angebote im europäischen Verbund muss der Transitverkehr auf der Schiene attraktiver werden als ein Transitverkehr per Lkw. Lkw-Verkehr benötigt übermäßig viel Platz, verursacht höhere Ausbau- und Wartungskosten und verstopft unnötig die Autobahnen und in den vorgeschriebenen Ruhezeiten der Fahrer Parkplätze. Lkw-Verkehr ist auch auf Erdöl angewiesen. Angesichts geopolitisch umkämpfter und begrenzter Vorräte an diesem Rohstoff bietet der Lkw-Verkehr keine Verlässlichkeit im Hinblick auf Preis und Zukunftsfähigkeit.