

HEINZ + FEIER GmbH
Kreuzberger Ring 6
65205 Wiesbaden

Andreas Müller
Tulpenweg 3
63579 Freigericht

Tel. 06055/906070
mobil 0174/3019484
e-mail mueller-hanau@t-online.de
web www.dielinke-mkk.de

3. Mai 2007

Sehr geehrter Herr Feier,

meine Partei ist neu im Kreistag vertreten und ich neu im Verkehrsbeirat. Leider habe ich den ursprünglichen Nahverkehrsplan nicht im Netz zum download gefunden. Dies ist im übrigen die erste Anregung, vielleicht findet sich doch der eine oder andere Bürger, der sich mit ihm beschäftigt und Anregungen für die Zukunft gibt, deshalb sollte der Nahverkehrsplan ins Netz gestellt werden.

Ich möchte ihnen deshalb schon vorab um die Beantwortung einiger Fragen bitten, falls sie schon in dem ursprünglichen Nahverkehrsplan beantwortet sind, bitte ich schon mal um Entschuldigung. Des weiteren habe ich noch einige Anregungen eingebracht, bei denen ich sie ebenfalls bitten würde, zu prüfen in wie weit dies zu berücksichtigen wäre.

Wie zieht der Nahverkehrsplan die Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Städten und Gemeinden im Main Kinzig Kreis ein?

Wie wird das Pendleraufkommen und die Pendlerbeziehungen im Großraum Rhein Main berücksichtigt?

Wie wird die Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens vorgenommen?

Mir fehlen Ziele und Maßnahmen zur Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan ist eher ein Status Quo Bericht, der einige Qualitätsstandarts setzt. Eine Zukunftsprognose und zukünftige Entwicklung des Verkehres fehlen aber meiner Meinung nach.

Der Handlungsbedarf müsste sich aus den bisher erreichten Zielen des NVP aus evt. neuen Erkenntnissen z.B. auch von Haushaltsbefragungen, und der darauf aufbauenden Verkehrsprognose für die Jahre 2008 - 2012 ableiteten. Hier fehlt dann die Überprüfung der Ziele, so denn welche formuliert waren und die Schlüsse die sich aus der Zielerreichung bzw. Dem Zielerreichungsgrad ableiten lassen.

Der Handlungsbedarf müsste aufgezeigt werden wie z. B. die Parkraumbewirtschaftung an Bahnhöfen etc. die konsequent fortgeführt und ausgeweitet werden müsste.

Zwar wird im NVP mehrfach auf Behinderte hingewiesen, die daraus abzuleitenden Maßnahmen beziehen sich aber nur auch neu angeschaffte Fahrzeuge. Zur Herstellung der Behindertengerechtigkeit – 25 Prozent der Fahrgäste sind in ihrer Mobilität behindert - sind insbesondere die wichtigsten Bahnhöfe mit Aufzügen auszustatten.

Insbesondere bei Grundinstandsetzungen sollte beachtet werden:

Die geplante Verbesserung der Zugänglichkeit der Schnellbahnhöfe durch weitere Zugänge und ggf. Bahnstufenschiebungen ist mit Nachdruck weiter umzusetzen.

Das Angebot an Park&Ride-Plätzen muss erweitert werden. Vor allem sind Parkplätze kostengünstig zur Verfügung zu stellen, damit ein Umsteigen auf Busse und Bahnen attraktiv wird.

Das Angebot von Bike&Ride muss ermöglicht werden, damit es auch für Berufstätige bei der Fahrt von und zur Arbeit in Anspruch genommen werden kann.

Von besonderer Bedeutung ist die Fortführung organisatorischer Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV mit dem Ziel, die Gesamtreisezeit im ÖPNV zu verkürzen. Hierzu macht der NVP leider keine Aussage.

Die Beschleunigung von Bussen im Straßenraum durch Lichtsignalsteuerungen und flankierende Maßnahmen muss weitergeführt werden. Zu prüfen wäre der Ausbau des Busspurnetzes auch die zeitlichen Gültigkeiten der Busspuren.

Defizite sind nicht benannt.

Meines Erachtens bestehen solche noch in folgenden Bereichen:

- der Echtzeit-Information des Fahrgastes sowie innovative Verkehrsmanagementsysteme, hier lässt schon die Deutsche Bahn die Pendler an den Bahnhöfen oft ohne Information
- Die demographische Entwicklung, insbesondere der Rückgang der jüngeren Altersgruppen und die weitere Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit bei den älteren Altersgruppen, machen es dringend notwendig, gezielte Maßnahmen zur wirksamen Kundenbindung bei Schülern und Studenten umzusetzen. Hierzu sind attraktive Tarifangebote und Serviceleistungen für diese Zielgruppe zu entwickeln.
- Der Anteil der Stammkunden mit Monats- oder Jahreskarten muss stabilisiert und erhöht werden. Hierzu ist die bisherige Preisgestaltung bei Einzel- und

Zeitfahrausweisen kritisch zu prüfen. Der Preisvorteil von Zeitkarten muss deutlicher erkennbar sein.

- Die Tarife sind verständlich und nachvollziehbar zu gestalten.
- der Erneuerung des Fahrzeugbestandes aufgrund der zunehmenden Überalterung.
- Der zunehmende Bedarf an individuellen Mobilitätsangeboten muss durch innovative Angebots- und Servicekonzepte abgedeckt werden.

Zur Verbesserung der Qualität wären folgende Maßnahmen notwendig:

Durchgehende Besetzung aller Bahnhöfe von Eisenbahnregionalverkehr während der Verkehrszeiten mit präsentem und ansprechbarem Servicepersonal,

Durchsetzung des generellen Rauchverbots auf den Anlagen. Insbesondere dürfen die Fahrzeuge nicht als Raucherraum für die Wendezeitpause des Fahrpersonals benutzt werden.

Bei den Bahnhöfen müsste zwischen der Grundausrüstung und einer erweiterten Ausstattung für Bahnhöfe von besonderer Bedeutung unterschieden werden. Die Ausstattungsqualität und die Standards wären zu definieren.

Für Bushaltestellen gilt gleiches: die Grundausrüstung und die Ausstattung für Halte- und Verknüpfungspunkte von besonderer verkehrlicher Bedeutung müsste definiert werden.

Belange des Umweltschutzes

Die Umweltplanung orientiert ihre mittel- und langfristigen planerischen Maßnahmen an dem Handlungsbedarf, der sich aus dem Vergleich künftiger, erwarteter Belastungen bzw. deren Risiken einerseits und den Umweltstandards sowie Umweltqualitätszielen andererseits ergibt. Da eine dauerhaft umweltgerechte Entwicklung nur in einem längerfristigen Prozess zu realisieren ist, werden neben vorsorgeorientierten Umweltqualitätszielen als Zwischenschritte zeitlich gestaffelte Umweltstandards formuliert. Umweltqualitätsziele und -standards stützen sich auf die einschlägigen Grenz-, Programm-, Leit-, Prüf- und Richtwerte. Umweltstandards und -qualitätsziele unterscheiden auf der Sachebene zwischen der Reduktion von Emissionen der Schadstoffe von CO₂ (Klimaschutz), NO_x und VOC (Ozonvorläuferstoffe) auf der einen Seite und der Reduktion von Immissionen von Benzol, Ruß und Lärm. Es erfolgt an dieser Stelle eine Konzentration auf das Schutzgut "Menschliche Gesundheit" einschließlich des Schutzes des Menschen vor langfristigen, globalen Klimaveränderungen.

Folgende umweltseitigen Anforderungen sind an die Fahrzeuge des ÖPNV zu stellen: Das heutige Belastungsniveau (Luftschadstoffe, Lärm, Klimagas-Emissionen) darf durch Maßnahmen des ÖPNV nicht erhöht werden.

Konkreter Minderungsbedarf ist aus räumlich differenzierenden Untersuchungen der Immissions- und Emissionsbeiträge des ÖPNV abzuleiten.

Sobald diese Erkenntnisse vorliegen, können Emissionsstandards für die einzusetzenden Fahrzeuge und Fahrwege beschrieben, ggf. örtlich unterschiedlich die Immissionsanteile des ÖPNV bemessen und notwendige Maßnahmen abgeleitet werden.

Die nationalen Reduktionsziele, die sich auf die Emissionen von CO₂, NO_x und VOC (flüchtige organische Verbindungen) beziehen, werden in drei Schritten angepasst:

1. Die nationalen Reduktionsziele werden ohne Zu- oder Abschläge als sektorale Ziele für den ÖPNV übernommen, dem damit weder eine überdurchschnittliche Reduktionsleistung abverlangt wird noch besondere Reduktionserleichterungen zugewilligt werden.
2. Die nationalen Reduktionsziele werden nach dem Pro-Kopf-Prinzip auf den Main Kinzig Kreis übertragen, um den Bevölkerungsentwicklungen gerecht zu werden.
3. Falls der Kreistag noch eigene Reduktionsziele beschließen sollte werden diese ebenfalls in den NVP übernommen

Luftqualitätsstandards

Die künftigen Luftqualitätsstandards der EU für Kohlenmonoxid und Kohlendioxid werden im NVP nicht berücksichtigt. Die allgemeinen Aussagen zu den Umweltstandards auf Seite 15 sind meines Erachtens nicht ausreichend. Lediglich die Einhaltung der geltenden Gesetze zu verlangen, ist sowohl in Bezug auf die für 2005 als auch für die 2010 festgelegten und verbindlich einzuhaltenden Grenzwerte unambitioniert, hier besteht erheblicher Handlungsbedarf. Die "evolutionäre" Entwicklung wird nicht ausreichen, die Standards zu erfüllen. Der Öffentlichkeit sind Informationen über die Luftqualität problemlos zugänglich zu machen.

Lärmqualitätsstandards

Auch hier fehlen im NVP Aussagen und Vorgaben. Für die Begrenzung und Minderung des Lärms an bestehenden Verkehrsanlagen gibt es bisher noch keine gesetzliche Verpflichtung. Die in Vorbereitung befindlichen EU-Richtlinien werden dieses Regelungsdefizit jedoch in absehbarer Zeit füllen. Alle in Deutschland derzeit gültigen Regelungen gelten nur für den Neubau von Straßen bzw. Schienenwegen oder bei deren "wesentlicher baulicher Änderung". Die Umsetzung der EU-Lärmrichtlinie sieht eine umfassende Verpflichtung zur Lärmbekämpfung im ersten Schritt nur für Kommunen über 250.000 Einwohner bis Juni 2007 vor. Sie müssen Lärmkarten und bis spätestens Juli 2008 Maßnahmenpläne zur Verringerung des Lärms vorlegen. Für Kommunen ab 100.000 Einwohner gelten entsprechende Vorschriften fünf Jahre später. Bisher haben sich nur etwa drei Prozent aller Kommunen mit diesem überaus wichtigen Thema beschäftigt. Nun sind mittelfristig alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern gesetzlich verpflichtet, Pläne zur Verringerung des krankmachenden Lärms aufzustellen. Trotzdem sollte im NVP zumindest das Thema angesprochen werden und Maßnahmen hierzu erörtert werden.

Soziale Belange

Auf soziale Belange insbesondere bei Ausschreibungen wird ebenfalls nicht eingegangen. Dabei hat sich meines Erachtens gezeigt, wie wichtig eine soziale Absicherung der

Beschäftigten für eine gute Qualität der erbrachten Leistung ist. Deshalb sollten auch im NVP auf soziale Ziele schon bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen hingewiesen werden und Sozialstandards wie die Einhaltung von Tarifverträgen, Arbeitsschutz, Ruhe und Lenkzeiten sowie eine Ausbildung in Unternehmen die sich an einer Ausschreibung beteiligen hingewiesen werden.

DIE LINKE. Kreistagsfraktion Main-Kinzig

gez. Andreas Müller