

Sachthema: Verkehrspolitik (ÖPNV, Straßenbau)

Verkehrspolitik

Der Kreis Paderborn gehört zu den Wachstumsregionen Deutschlands. Die verkehrliche Infrastruktur in Verbindung mit dem Anschluss der Region an das europäische Verkehrsnetz ist deshalb von herausragender Bedeutung für die Standortgunst unseres Kreises.

Seit 1987 haben sich die Einwohnerzahl und die Zahl der Arbeitsplätze um etwa 20 % erhöht. Dem daraus abzuleitenden Mobilitätsbedürfnis der Bürger und der Wirtschaft muss sich eine moderne Verkehrspolitik ebenso stellen wie den ökologisch bedingten Anforderungen, den Bedürfnissen der Menschen nach Gesundheit, Ruhe und Sicherheit - eine schwierige Herausforderung für die Verkehrspolitik des Kreises und seiner Städte und Gemeinden.

Zwischen Wirtschaftsentwicklung, Siedlungsstruktur und Verkehr bestehen enge Wechselbeziehungen. Unter diesem Aspekt hat der Kreis seine Verkehrsentwicklung vorangetrieben unter Beachtung der regionalen Verflechtungen und einer möglichst weitgehenden Verbindung von Wohnen und Arbeiten, somit der Minimierung des Verkehrsaufkommens und der Pendlerströme. Dieses zukunftssträchtige Konzept des Kreises Paderborn ist fortzusetzen, hierzu bedarf es dringend —und ich weiß mich insoweit einig mit den Bürgermeistern Winfried Menne und Konrad Rump sowie mit unserem Bundestagsabgeordneten Friedhelm Ost und unserem Landtagsabgeordneten Gerhard Wächter— der Ortsumgehungen in Bad Wünnenberg und Salzkotten sowie der Fortsetzung der A 33 nach Osnabrück.

Nahverkehrsplan

Der Kreis hat in den letzten Jahren enorme Anstrengungen unternommen, um einen leistungsfähigen, bedarfsgerechten und wirtschaftlichen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anzubieten. Der Kreis Paderborn hat hierzu unter meiner Leitung als Verbandsvorsteher mit dem Kreis Höxter den Nahverkehrsverbund NPH (P=Paderborn, H=Höxter) als Zweckverband gegründet, dessen herausragende Leistungen wir sowohl in der erheblichen Verdichtung der Linienführung als auch in der Einführung des Gemeinschaftstarifs täglich erleben. Zur Zeit stehen weitere Haltepunkte, neben Willebadessen u. a. Schloß Neuhaus und Rosentor in Paderborn an. Wir werden nachdenken müssen über eine verfestigte Anbindung des Flughafens an den Nahverkehrsstrom. Wir verfügen als Flächenkreis über ein adäquat gutes Verkehrsangebot in der Region. Der Verkehrsverbund NPH ist der einzige Verbund, der gleichzeitig die Verantwortung für den Schienen- und den Busverkehr auf der hoheitlichen Seite trägt. Für ihn war die erfolgte Herbeiführung des Gemeinschaftstarifs Bus-Schiene dringendes Anliegen. Auf einigen Strecken werden wir nunmehr auch das Anruf-Linienfahrt-System (ALS) als weiteren Baustein des ÖPNV anbieten.

Ein Meilenstein ist der 1998 verabschiedete Nahverkehrsplan für den Kreis Höxter und den Kreis Paderborn, bei dessen Entwicklung die Wünsche aller Städte und Gemeinden der Kreise Höxter und Paderborn im Rahmen des Machbaren berücksichtigt werden konnten.

Bei der Umsetzung des Nahverkehrsplanes, insbesondere der Gestaltung der infrastrukturellen Einrichtungen, setze ich mich zusammen mit dem Geschäftsführer Czuka, dem ich an dieser Stelle einmal ausdrücklich danken darf, tatkräftig seit jeher u.a. für folgende Ziele ein:

- Gestaltung der Bahnhöfe und Warteplätze nach den Erfordernissen der Sicherheit, insbesondere für Frauen und Kinder, bei weitestgehender Vermeidung un-bewachter Unterführungen,
- behindertengerechter Standard der Bahnhöfe, Wartestellen und Zugwagen,
- hohe Pünktlichkeit und Verlässlichkeit der vorgegebenen Fahrpläne,
- einfachere Tarifgestaltung im Verkehrsverbund und Einführung eines „elektronischen Tickets“, anstelle kompliziert zu handhabender Automaten,
- bessere Schulung des Fahr- und Bedienungspersonals, auch im Hinblick auf Freundlichkeit und Besonnenheit, noch mehr Möglichkeiten der Mitnahme von Fahrrädern, übersichtlichere und deutlicher lesbare Fahrpläne, insbesondere an den Bushaltestellen.

Dieser Plan sichert:

- die optimale Verkehrserschließung des gesamten Kreisgebietes,
- eine verbesserte kundenfreundliche Taktverdichtung und Verflechtung verschiedener Verkehrsmittel mit günstigen Anschlussbedingungen,

- eine Erhöhung der Anzahl der Fahrgäste auf insgesamt 32,1 Millionen Kunden,
- eine Vermehrung der angebotenen Zugkilometer um nochmals 2,8 % von 1998 auf 1999, also nunmehr auf insgesamt 3,036 Mio km/anno.
- eine Vermehrung der angebotenen Buskilometer um nochmals 6 % von 1998 auf 1999, also auf nun insgesamt 8,667 Mio km/anno.

Dies alles war in Einklang zu bringen mit dem Gebot der Wirtschaftlichkeit, damit die Finanzen der Städte und Gemeinden und somit der Steuerzahler nicht über Gebühr durch wachsende Defizite belastet werden. Auch in Zukunft müssen wir uns des verantwortungsvollen Umgangs mit Steuermitteln bewußt bleiben. Der NPH ist bisher als einziger Verband in NRW ohne weitere Ergänzungsmittel der Kreise im Zusammenwirken mit außerordentlich umsichtigen Partnern in der Lage gewesen, dieses Leistungsangebot vorzuweisen. Dank dafür gebühren im Kreis Paderborn und im Kreis Höxter auch der PESAG, der BVO und der Verkehrs-Servicegesellschaft.