

Landtagswahl NRW 2012 – Verkehrspolitische Aussagen der Parteien

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat auf diesen Seiten die aktuellen Wahlaussagen der größeren Parteien in Nordrhein-Westfalen aus den Programmen zur Landtagswahl 2012 zusammengestellt. Wegen der zeitlichen Enge haben einige Parteien nur einen kurzen Wahlaufwurf verfasst und verweisen auf das Wahlprogramm 2010. Der Vorteil: wir können uns für 2012 auf das Wesentliche konzentrieren.

Die Kernpunkte:

SPD

- Masterplan „Mobilität und Infrastruktur“ – Erhalt vor Neubau bei Straßen, Schienen und Wasserwegen
- Attraktiver öffentlicher Nahverkehr (inkl. RRX) mit neu gestalteter Finanzierung
- Ausbau des Schienengüterverkehrs: Betuwe-Linie (NL – Oberhausen), Ruhr-Sieg, Eiserner Rhein

CDU

- Ausbau aller Verkehrswege, insbes. Fernstraßen
- Ausbau des Bahnverkehrs in allen Landesteilen
- Kein generelles Tempolimit

GRÜNE

- Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs: barrierefrei, Sozialticket, Sanierung der Strecken, RRX
- Im Straßenbau Erhalt vor Neubau, kostendeckende Lkw-Maut
- Lärmarme Schienengüterstrecken, Nachtflugverbot auf NRW-Flughäfen
- Ausbau des Radverkehrsnetzes inkl. Radschnellwegen und Abstellanlagen
(Anmerkung: ein Tempolimit steht nicht im Programm)

Piraten

- Attraktivitätssteigerung im ÖPNV: Angebotsverdichtung, mehr Service, landesweites Informationssystem
- Mehr Gestaltungswettbewerb im ÖPNV, flexiblere Angebote und Verknüpfung mit öffentlichen (elektrischen) Pkw und Fahrrädern und elektronischer Buchung
- Modellversuch für einen „fahrscheinlosen ÖPNV“ (= Nulltarif)
- Möglichst siedlungsferner Neubau sowie Ertüchtigung von Schienengüterstrecken

LINKE

- Landesweites Sozialticket für max. 15 Euro, langfristig Nulltarif
- Ausbau des Radwegenetzes, Vorrang für Fahrräder und Fußgänger(innen) in den Städten.
- Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs: flächendeckendes Angebot, barrierefrei, Qualitätsstandards
- Güterfernverkehr auf Schiene und Wasser bringen, volle Anlastung der externen Lkw-Kosten,
- Schutz vor Bahnlärm (siedlungsferne bzw. lärmgeschützte Trassen) und Fluglärm (Nachtflugverbote)

FDP

- Ausbau des Straßennetzes
- Kein Tempolimit, dafür intelligente Verkehrsleitsysteme
- Modernisierung und Qualitätssteigerung im Schienenpersonenverkehr inkl. RRX, mehr Wettbewerb
- Ausbau der Schienengüterverkehrsstrecken zu den Seehäfen in Niederlanden und Belgien

Unser Fazit

- Einen besseren öffentlichen Verkehr wollen alle, wieviel Geld und Gestaltungsideen tatsächlich hierfür vorhanden und notwendig sind, muss sich in der praktischen Politik zeigen.
- Beim Straßenbau gibt es zwei Lager: CDU und FDP wollen mehr Straßen, alle anderen Parteien wenig neue Straßen und mehr für den Erhalt des Netzes. Kann es dazwischen einen Kompromiss geben?
- CDU und FDP wenden sich gegen ein generelles Tempolimit, das aber im Programm der Grünen überhaupt nicht steht – weil es keine Landessache ist.
- Auch der Ausbau des Schienengüterverkehrs wird von fast allen Parteien gefordert.
- Das Thema Verkehrslärm (Bahn, Flughäfen) thematisieren Grüne und Linke.
- Streit-Thema ist auch der Nahverkehrstarif: Die Grünen verweisen auf die laufende Förderung des Sozialtickets, Linke und Piraten wollen in Richtung Nulltarif (aber ohne die Finanzierung zu klären).

SPD - NRW auf gutem Weg. Regierungsprogramm der NRWSPD 2012-2017

http://www.nrwspd.de/html/29870/welcome/Wahlprogramm.html#mobilitaet_verkehr

4.6. Chancen schaffen - Öffentliche Infrastruktur stärken.

Die öffentliche Infrastruktur ist wichtig für das Funktionieren einer Gesellschaft, den wirtschaftlichen Erfolg, die Lebensqualität und die Nachhaltigkeit. Ob Verkehr, ob Stadt und Wohnquartier oder Zugang zu Energie oder Internet: Eine gute öffentliche Infrastruktur schafft Chancen und Arbeitsplätze und damit letztlich Lebensqualität. Deswegen müssen Mobilität und Wohnraum für alle Menschen nutzbar und bezahlbar sein; sie müssen bedarfsgerecht und barrierefrei bereitgestellt werden, um Chancengleichheit und soziale Gerechtigkeit zu gewährleisten.

Mobilität und Verkehr.

Nordrhein-Westfalen ist das Bundesland mit den meisten Großstädten und dem größten Verkehrsaufkommen. Ein intaktes Netz aus Straßen, Schienen und Binnenwasserstraßen ist Voraussetzung für einen starken Wirtschaftsstandort und den Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen. Fußgänger und Radfahrer wollen wir über unseren Aktionsplan Nahmobilität weiter fördern.

Für die Instandhaltung unserer Straßen und Schienen- und Wasserwege mit den dazu gehörigen Brücken und Schleusen müssen die erforderlichen Mittel für deren Instandhaltung bereitgestellt werden. Nur so kann anhaltender Substanzverlust aufgehalten und gleichzeitig der Lärmschutz verbessert werden. Wir brauchen einen Masterplan „Mobilität und Infrastruktur“.

Wir werden dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ folgen, um die Lebensadern unserer Wirtschaftsregion funktionsfähig zu halten und eine bezahlbare und umweltfreundliche Mobilität für möglichst viele Menschen zu sichern. Neubauvorhaben werden schwerpunktmäßig da realisiert, wo wichtige Lückenschlüsse und Maßnahmen zur Optimierung des bereits vorhandenen Verkehrsnetzes, wie zum Beispiel Engpassbeseitigung, erforderlich sind.

Wir werden die Bürgerbeteiligung im Rahmen von Planungsverfahren ausweiten. Wir sind überzeugt davon, dass eine ehrliche und realistische Verkehrsplanung mit verstärkter Bürgerbeteiligung die gesellschaftliche Akzeptanz von Verkehrsinfrastrukturprojekten erhöht. Dafür müssen auch Planungsprozesse schneller zum Abschluss gebracht werden können.

Wir erwarten vom Bund eine gerechte Verteilung der Mittel für Nordrhein-Westfalen für Bundes- und Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Binnenwasserstraßen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).

Wir wollen einen attraktiven und bezahlbaren öffentlichen Nahverkehr für alle Menschen. Die Finanzierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen muss neu und transparent organisiert werden. Wir fordern vom Bund eine möglichst zeitnahe Realisierung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) und eine verlässliche Finanzierungszusage, sowie den Ausbau der Knoten Köln, Dortmund und Hamm.

Schienengebundener Güterverkehr.

Der Ausbau des schienengebundenen Güterverkehrs ist dringend notwendig, auch um das Straßennetz zu entlasten. Deshalb werden wir uns weiterhin für den zügigen Ausbau der niederländisch-deutschen Betuwe-Linie gegenüber der Deutschen Bahn und dem Bund einschließlich dem zugesagten Lärmschutz und der Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge einsetzen. Wir setzen uns weiter ein für die Ruhr-Sieg-Strecke und das Schienenprojekt „Eiserner Rhein“, orientiert an der Trasse der Autobahn 52. Für uns sind vor allem der Ausbau von Umschlagknoten von Güterverkehren von der Straße zur Bahn wichtig.

Elektromobilität ist Zukunftsverkehr.

Eine SPD-geführte Landesregierung wird ausreichende Finanzmittel zur Beteiligung am Bewerbungsverfahren für das Bundesprogramm „Schaufensterregionen“ zur Förderung der Elektromobilität bereitstellen.

CDU - Wahlaufruf an die Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen

<http://wahl2012.cdu-nrw.de/ziele-programmatik-landtagswahl/>

Wir wollen Mobilität für freie Lebensgestaltung und wirtschaftliches Wachstum ermöglichen

Wir wollen eine moderne und zukunftsfähige Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und daher brauchen wir keine Lücken im System, sondern vollständige Verkehrsachsen als notwendige Voraussetzung für eine intakte Arbeits- und Freizeitwelt.

Unser Land bleibt nur dann Industrieland Nr. 1, wenn Güter jeden Tag zügig transportiert werden. Dafür brauchen wir gute Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Luftverkehrswege. Alle Verkehrsträger müssen ineinander greifen und dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Rot-Grün hat einen beispiellosen Planungsstopp für Straßenvorhaben vorgelegt. Wir wollen bei allen Verkehrsträgern die Planungen vorantreiben. Nicht jede neue Wunschmaßnahme ist in einer Legislaturperiode zu finanzieren. Aber ohne fertiges Baurecht werden wir bei Bundesfernstraßenprojekten deutlich benachteiligt und dauerhaft von der Entwicklung in Deutschland abgeschnitten werden.

Die Menschen in Nordrhein-Westfalen brauchen sichere Straßen und keine unnötige Bevormundung. Deshalb sprechen wir uns gegen ein generelles Tempolimit von 120 km/h aus.

Wir halten an allen Maßnahmen des Bahngipfels der CDU-geführten Landesregierung mit dem Bund von 2010 fest. Wir brauchen den RRR und den weiteren Ausbau des Bahnverkehrs in allen Landesteilen. Nur wenn wir ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr anbieten, werden dauerhaft Menschen von der Straße auf die Schiene umsteigen.

Wir halten am Erfordernis des Hafenausbaus fest, denn als Logistikstandort benötigen wir neue Hafentwicklungsflächen, zum Beispiel an der Rheinschiene.

FDP - Wahlaufruf

http://www.fdp-nrw.de/webcom/show_article.php/_c-457/_lkm-1048/i.html

Mobilität ermöglichen statt im Stau ersticken

Zu einer freien und dynamischen Gesellschaft gehört Mobilität. Die Bürgerinnen und Bürger erwarten zu Recht, dass sie ihre wertvolle Zeit nicht im Stau vergeuden. Auch für viele mittelständische Unternehmen sind die Staus in Nordrhein-Westfalen eine steigende Belastung, die Wachstumschancen und Arbeitsplätze gefährden. Obwohl der Verkehr in NRW weiter dramatisch anwächst, ist der Neu- und Ausbau von Straßen unter Rot-Grün nahezu zum Erliegen gekommen. Umgehungsstraßen und Lückenschlüsse fallen einer ideologischen Blockadepolitik zum Opfer. Die FDP setzt sich für einen bedarfsgerechten Ausbau des Straßennetzes, notwendigen Spurenausbau und die zügigere Umsetzung von Baustellen ein. Diese Maßnahmen verringern Staus, entlasten die Anwohner chronisch verstopfter Ortslagen und schonen durch Verringerung von Abgasen die Umwelt. Statt des von den Grünen geforderten einheitlichen Tempolimits von 120 km/h für ganz NRW setzt die FDP auf intelligente Verkehrsleitsysteme, die zu fließendem Verkehr beitragen.

Auch der Schienenpersonenverkehr bedarf der umfassenden Modernisierung. Züge sind überwiegend überfüllt, oftmals verspätet oder fallen aus. Diesen Missständen hat Rot-Grün tatenlos zugesehen. Die FDP will die Qualität des öffentlichen Verkehrs umfassend erhöhen. Dies ist nur möglich, wenn es einen fairen Wettbewerb unter den Anbietern und größere Freiräume für unternehmerische Initiativen gibt und Verkehrsleistungen konsequent ausgeschrieben werden. Das bedeutendste Eisenbahnprojekt NRWs, der Rhein-Ruhr-Express muss so schnell wie möglich realisiert werden, um erhebliche Verbesserungen im Schienenverkehr zu ermöglichen.

Nordrhein-Westfalen ist das wichtigste Drehkreuz für Industrie und Handel in Europa. Um trotz der stark ansteigenden Verkehrsmengen Arbeitsplätze und Wachstum langfristig zu sichern, braucht der Logistikstandort Nordrhein-Westfalen eine optimale Anbindung an die Seehäfen in den Niederlanden und Belgien. Dafür müssen insbesondere die Schienengüterverkehrsverbindungen ausgebaut werden.

GRÜNE – Grüner Zukunftsplan: Update 2012 - Unsere Schwerpunkte

<http://www.gruene-nrw.de/wahl2012/themen/update2012/neue-mobilitaet-fuer-alle.html>

Neue Mobilität für alle

Wir sehen in der Mobilität eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben und einen wichtigen Baustein der Daseinsvorsorge – sowohl in den Städten, als auch in ländlichen Regionen. Wir wollen den öffentlichen Nahverkehr ausbauen und die Teilhabe von allen Menschen an dieser Form der Mobilität fördern. Dabei wollen wir Barrieren abbauen – sei es baulicher, informeller oder finanzieller Art und die von uns durchgesetzte Förderung des „Sozialtickets“ fortführen.

Der ÖPNV und die vorhandene Infrastruktur müssen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gesichert und erhalten werden. Land und Kommunen stehen vor großen Herausforderungen, weil viele Stadtbahntunnel und kommunale Brücken zur Sanierung anstehen. Deswegen darf der Bund nicht, wie von ihm geplant, die dafür notwendigen Mittel reduzieren.

Wir setzen uns energisch dafür ein, dass der RRR als schnelle Verbindung zwischen Dortmund und Köln, die Bahnknoten Köln und Dortmund und der dreigleisige Ausbau zwischen Aachen und Düren realisiert und vom Bund auch finanziert werden. Die Investitionsmittel dürfen nicht nur nach Bayern und Baden-Württemberg fließen.

Für den Straßenbereich gilt für uns auch angesichts knapper Kassen: Der Erhalt von Straßen und Brücken hat Vorrang vor dem Neubau. Im Autobahnbereich wollen wir uns auf die Beseitigung weniger Engpässe, die Entflechtung von Autobahnknoten, die Nutzung von Seitenstreifen in den Hauptverkehrszeiten und eine bessere Telematik konzentrieren. Die Reparatur der enormen Schäden an Autobahnen und Brücken, die durch LKW zu Stande kommen, wollen wir durch eine wirklich kostendeckende LKW-Maut finanzieren. Diese muss wegen der stark wachsenden Güterverkehrsströme auch dazu dienen, das Bahnnetz lärmarm auszubauen, damit es überhaupt zusätzliche Güterverkehre aufnehmen kann. Deshalb muss die „Betuwe-Linie“ jetzt endlich mit gutem Lärmschutz realisiert werden. Wir benötigen mehr Transport auf den Wasserwegen, dazu braucht es moderne Infrastruktur.

Im Luftverkehr setzen wir uns weiter für Nachtflugverbote mindestens zwischen 23.00 und 6.00 Uhr auf den NRW-Flughäfen ein und werden jegliche Subvention aus Landesmitteln unterbinden.

Wir sehen im Radverkehr in der Stadt und auf dem Land auch wegen der E-Bikes große Potenziale. Um diese zu nutzen, müssen mehr Angebote für Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenraum gemacht, mehr Radwege gebaut und auch Radschnellwege zu den Mittel- und Oberzentren angelegt werden, wie dies z. B. in den Niederlanden geschieht. Auch moderne Fahrrad-Abstellanlagen gehören an die Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr und verbessern die so genannte nichtmotorisierte Nahmobilität.

Wir wollen NRW zum Vorreiter für Mobilitätskonzepte machen, die den klassischen ÖPNV, (Elektro-)Leihwagen und (Elektro-)Leihfahrräder verbinden. Eine einzige Mobilitätskarte für alle Verkehrsmittel mit einer guten Vernetzung zu Handy und Internet sollen das Angebot für Nutzerinnen und Nutzer attraktiv machen.

PIRATEN – Wahlprogramm NRW 2012

http://wiki.piratenpartei.de/NRW:Wahlprogramm_2012

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

Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Die Angebote des ÖPNV können durch vielfältige Maßnahmen attraktiver gestaltet werden und so die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel verbessern. Die PIRATEN NRW fordern ein engmaschigeres Netz der Verkehrslinien, eine Taktverdichtung sowie bedarfsgerechte Platzangebote. Verbesserte Verbindungen aus dem Umland 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 ÖPNV an Signalanlagen sind anzustreben.

Zur Attraktivitätssteigerung trägt außerdem ein besserer Service auf den schienegebundenen Umlandstrecken bei, wie zum Beispiel Bewirtungsangebote nach dem Vorbild des Rheinbahn-Bistros. Weiterhin soll eine Überprüfung und Anpassung der Stationen sowie der baulichen Form dieser Stationen erfolgen. Eine barrierearme Gestaltung des ÖPNV ist grundsätzlich anzustreben.

Bis zur Einführung des angestrebten fahrscheinlosen Nahverkehrs 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.

Wir fordern die Einführung eines landesweiten, anbieterübergreifenden und barrierefreien Fahrgastinformationssystems. Hier können sich Fahrgäste über optimale Verbindungen, den günstigsten Tarif und bekannte Betriebsstörungen informieren.

Die Einführung von Ruhezeiten nach Vorbild des ICE macht den ÖPNV auf der Schiene für Pendler attraktiver. Ein Verbot von lauten Gesprächen, ob mit oder ohne Mobiltelefon, von Musik aus Mobiltelefonen oder Kopfhörern etwa und von 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 darum, den Bedürfnissen verschiedener Fahrgastgruppen gerecht zu werden.

Modellversuch für einen fahrscheinlosen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Die PIRATEN NRW sind davon überzeugt, dass ein fahrscheinloser ÖPNV nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Wirtschaft langfristig einen Gewinn darstellt. Der Verzicht auf das herkömmliche Fahrscheinmodell ermöglicht es, mehrere Ziele zugleich zu erreichen: Die Städte als zusammenhängender Lebensraum werden aufgewertet, da in Ballungsräumen eine stärkere Nachfrage zu einem attraktiveren Angebot führt. Darüber hinaus steigert der fahrscheinlose ÖPNV 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 die Kosten für Fahrkartenverkauf und -kontrolle. Frei werdende Mitarbeiter der Fahrkartenkontrolle können zur Verbesserung des Services eingesetzt werden. Wie das Vorbild der belgischen Stadt Hasselt zeigt, sind solche Projekte in der Praxis realisierbar.

Vergabekriterien für ÖPNV

Da der ÖPNV ein wesentlicher und wichtiger Bestandteil der Mobilität in NRW ist, wird er von der öffentlichen Hand finanziell gestützt. Diese Unterstützung muss zielgerichtet und transparent eingesetzt werden. Die PIRATEN NRW fordern deshalb, die Vergabekriterien wie folgt anzupassen:

Kreative Lösungen für die Verkehrsnetze

Vor der Ausschreibung zur Vergabe von Verkehrsleistungen ist ein Planungs- und Gestaltungswettbewerb auszuloben. Der Wettbewerb soll die Verkehrsleistungen optimieren und die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger in einem Verkehrsgebiet verbessern. Dabei ist ausdrücklich dazu zu ermutigen, neue

Ansätze und Ideen zu finden für die Erschließung von Quartieren, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens mit den traditionellen Angeboten des ÖPNV nur schlecht erschlossen werden können. Hier ist Raum zu schaffen für Bürgerbusinitiativen und für die Integration des Taxigewerbes in ein bedarfsgeregeltes Angebot, etwa von Rufbuslinien. Kriterien für die Bewertung der eingereichten Vorschläge sind beispielsweise die Direktheit der Verbindungen und die Maßnahmen zur Anschlusssicherung an Umsteigepunkten.

Voraussetzung für einen solchen Wettbewerb ist eine transparente Dokumentation des bestehenden Verkehrsangebotes, 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.

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

Wettbewerb der Verkehrsbetreiber im ÖPNV

Um die Monopol- oder Oligopolstellung der dominierenden Verkehrsbetreiber zu verringern, ist bei vergleichbaren Angeboten der Verkehrsbetreiber mit dem geringeren Marktanteil zu bevorzugen. Eine weitere Maßnahme zur Förderung kleinerer Verkehrsunternehmen könnte die Bildung eines Pools landeseigener Fahrzeuge bilden, die dem Betreiber für die Laufzeit eines Verkehrsvertrages zur Verfügung gestellt werden, wie es beispielsweise in Niedersachsen mit dem „Metronom“ praktiziert wird. Transparenz der Entscheidungsprozesse nach Ausschreibungen im ÖPNV

Im Sinne transparenter und nachvollziehbarer Vergabeverfahren ist es notwendig, alle Angebote zu veröffentlichen, die bei Ausschreibungen eingehen. Die Anbieter bewerben sich um öffentliche Aufträge, also hat die Öffentlichkeit einen natürlichen Anspruch darauf, die Angebote einsehen zu können. Nach der Angebotsphase sind die Entscheidungs- und Abwägungsprozesse für die Öffentlichkeit möglichst nachvollziehbar zu gestalten.

Nahverkehr 2.0

Die PIRATEN NRW setzen auf den Nahverkehr 2.0, den es zu entwickeln gilt, denn dieser gibt den Menschen ihre Mobilität zurück. Das Nahverkehrsnetz in den großen Ballungsräumen in NRW ist zu Stoßzeiten überlastet. Außerdem ist es unflexibel und in den Randbereichen am Übergang zwischen verschiedenen Trägern oft schlecht ausgebaut. Insbesondere im Ruhrgebiet sind die Netze zentrenorientiert – aus einer Tradition die noch auf das Kaiserreich zurückgeht. Die Reformversuche sind bisher an den Beharrungskräften der lokalen Nahverkehrsunternehmen größtenteils gescheitert. Ziel ist, den Nahverkehr kostengünstiger, attraktiver, benutzerfreundlicher und umweltfreundlicher zu machen. Der ÖPNV soll mit öffentlichen PKW und Fahrrädern vernetzt werden. Alles soll in ein System integriert werden. Der Aufbau mit Elektrofahrzeugen (E-Auto, E-Roller, Pedelec, etc.) ist daher notwendig. Die Planung und Buchung soll teilautomatisiert per Smartphone [?], Internet oder am Fahrzeug per Karte erfolgen. Innovative Elektroantriebe machen mobil und reduzieren die Emissionen in der City. Projekte, die in diese Richtung forschen, werden von den NRW PIRATEN ausdrücklich unterstützt.

Güterverkehr auf der Schiene

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 einer Fortführung dieser Tendenz der schienengebundene Güterverkehr nur noch aus dem Transport in Form von Ganzzügen bestehen wird. Die PIRATEN NRW fordern daher, dem schienengebundenen Güterverkehr wieder eine stärkere Rolle im Verkehrsaufkommen zu geben. Im Einzelnen ergeben sich für NRW:

Transversalstrecken

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

Dem muss mit geeigneten Schienenstrecken Rechnung getragen werden. Für den transversalen Güterverkehr bieten sich elektrifizierte Strecken an, die durch gering besiedelte Gebiete führen und mit

anderen Verkehrssystemen gebündelt sind. Die Streckenführung und die Ausstattung sind so zu wählen, dass der Verkehr die lokale Bevölkerung möglichst wenig beeinträchtigt und Gefahrguttransporte möglichst weit von besiedelten Gebieten entfernt stattfinden. 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 Hochgeschwindigkeitspersonenverkehrs und des Gütertransversalverkehrs zu entflechten.

Güterverkehr in die Regionen

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

Bündelung von Transitverkehr auf der Schiene

Durch geeignete Angebote im europäischen Verbund muss der Transitverkehr auf der Schiene attraktiver werden als der Transitverkehr auf der Straße. 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 dieses Rohstoffs bietet der LKW-Verkehr keine Verlässlichkeit im Hinblick auf Preis und Zukunftsfähigkeit.

Streckenausbau für den Schienengüterverkehr

Die Kapazität des Schienennetzes für den Güterverkehr ist weitgehend erschöpft. Neu- und Ausbauprojekte im Schienennetz konzentrieren sich auf prestigeträchtige Hochgeschwindigkeitsstrecken im Personenverkehr. Um das Wachstum im Güterverkehr bewältigen zu können und weiteren Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, muss planvoll in das Schienennetz investiert werden. Der heutige Bundesverkehrswegeplan sieht Investitionen von rund 60 Milliarden Euro in einzelne Strecken vor. Aus unserer Sicht sollte stattdessen mehr Gewicht auf die Ertüchtigung vorhandener Strecken und auf die Beseitigung von Flaschenhälsen gelegt werden. Eine Diskussionsgrundlage könnte die Studie „Schienennetz 2025/2030“ des Umweltbundesamtes darstellen. Sie schlägt eine Reihe kleinerer Maßnahmen für bundesweit zwölf Milliarden Euro vor, die die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs verdoppeln könnten.

Die LINKE – Programm zur Landtagswahl 2012

http://www.dielinke-nrw.de/wahl_2012/wahlprogramme/programm_zur_wahl_2012/alternativen_von_links_neue_umwelt_energie_und_verkehrspolitik/

1. Für eine soziale und ökologische Verkehrspolitik

Die Verkehrspolitik der Landesregierung NRW ist durch die Bevorzugung des Straßenverkehrs nicht nur unsozial, sondern auch aus ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten verheerend. In Anbetracht des Klimawandels und eines prognostizierten Anwachsens des LKW-Verkehrs in den nächsten Jahren braucht NRW eine Wende hin zu einer ökologischen Verkehrspolitik.

Absolute Priorität einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik ist eine Politik der Verkehrsvermeidung. Hierzu gehören eine Strukturpolitik der kurzen Wege und damit eine Abkehr von einer Politik im Städtebau, die Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung als voneinander getrennte Bereiche plant und baut. Gut 30 Prozent der Wege werden nach Untersuchungen heute noch zu Fuß oder per Rad zurückgelegt. In Aachen und Münster liegt dieser Anteil bei über 50 Prozent. Wir fordern daher den Ausbau der Infrastruktur für den nichtmotorisierten Verkehr, da derartige Investitionen nicht zuletzt auch einen weit höheren Nutzen für die Umwelt als Investitionen in den motorisierten Individualverkehr haben.

Mobilität für alle – in umweltpolitischer Verantwortung und zu akzeptablen Preisen – kann nur durch den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erreicht werden. Dabei sind Qualitätsstandards für Pünktlichkeit und Sauberkeit einzuhalten. Konflikte im Schienenpersonenverkehr an Rhein und Ruhr zwischen der Deutschen Bahn Region NRW und den Verkehrsverbänden dürfen nicht länger auf dem Rücken der Kundinnen und Kunden ausgetragen werden und zu Leistungskürzungen führen.

DIE LINKE. NRW fordert daher eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung durch den ÖPNV. In ländlichen Gebieten, in denen eine Anfahrt im Stundentakt kaum genutzt wird, sind alternative Konzepte wie der »Taxibus« zur Sicherstellung ausreichender Verkehrsdienstleistungen für die Bevölkerung umzusetzen.

Den Neu- und Streckenausbau von U-Bahnen lehnt DIE LINKE. NRW ab. Der U-Bahn-Bau und die Betriebskosten sind um ein vielfaches teurer als Straßenbahnen und Busse. Vorrang beim Ausbau des ÖPNV muss das kostengünstigste Verkehrsmittel haben, ökologische Kriterien sind ebenfalls zu berücksichtigen.

DIE LINKE. NRW fordert den Bau von autofreien Stadtteilen, wie sie in Münster umgesetzt wurden. Bürokratische und bauordnungsrechtliche Hindernisse, die solche Vorhaben behindern, sind zu beseitigen.

Mit einer neuen Verkehrspolitik kann dauerhaft eine drastische Verringerung der verkehrsbedingten, gesundheitsschädlichen Feinstaubbelastung und der Stickstoffoxide, vor allem in den Innenstädten, erreicht werden. Der barrierefreie Ausbau und die barrierefreie Erneuerung von Bahnhöfen und Haltepunkten soll vorangetrieben werden. Statt der Privatisierung der Bahn setzt sich DIE LINKE. NRW für eine Deutsche Bahn in öffentlichem Eigentum und mit erweiterten demokratischen Einflussmöglichkeiten der Fahrgäste und ihrer Verbände sowie der Beschäftigten und ihrer Gewerkschaften ein.

Das hohe Wachstum von Gütertransporten konzentriert sich in NRW im Wesentlichen auf LKW-Transporte. Damit wachsen auch die klimaschädlichen Emissionen und andere Folgeschäden an. Eine Ursache dieses Wachstums beim LKW-Verkehr liegt in der fortgesetzten, künstlich herbeigeführten Verbilligung der Transportkosten. DIE LINKE. NRW fordert daher, dass diese Subventionierung beendet und die externen Kosten des LKW-Verkehrs eingerechnet werden. In NRW sind effektivere Logistikkonzepte und Verteilzentren unter Einbeziehung der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen zu entwickeln, die eine Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene und das Wasser ermöglichen. Beim Aus- und Neubau von Güterbahnstrecken bieten siedlungsferne Trassen den besten Schutz vor Bahnlärm und Gefahrgütern. Sicherheits- und Gesundheitsaspekte der Anwohner müssen auch beim Aus- und Neubau von Bahnstrecken für den Güterverkehr im Vordergrund stehen. Sicherheits- und Ausbaustandards wie in den Niederlanden fordern wir auch für NRW. Die Subventionierung des Flugverkehrs muss umgehend gestoppt werden. Gesundheits-, Lärm- und Klimaschutz verbieten den Ausbau regionaler Flughäfen und erfordern konsequente Nachtflugverbote.

Als Alternative primär für den innerstädtischen motorisierten Individualverkehr steht das Fahrrad zur Verfügung und muss vom Land verstärkt gefördert werden. Dabei darf das Fahrrad nicht länger nur als Freizeitvergnügen angesehen werden. Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Straßenbahnen muss den Menschen erleichtert werden. Das Radwegenetz muss ausgebaut, Lücken müssen geschlossen werden. Verstärkt sind Radverkehrsstreifen auf den Straßen anstatt Radwege zusammen mit Bürgersteigen

einzurichten. Die Durchfahrt einer Einbahnstraße auch in Gegenrichtung sollte Radfahrenden in der Regel erlaubt werden. Ampelschaltungen sollten den Rad- und nicht den Autoverkehr vorrangig behandeln. Alle Einrichtungen mit Publikumsverkehr (Einzelhandelsgeschäfte, Behörden, Freizeiteinrichtungen etc.) sind gehalten, vor ihrem Eingang für ausreichend Stellmöglichkeiten für Fahrräder zu sorgen.

An erster Stelle steht für uns die Einführung eines landesweiten Sozialtickets für den öffentlichen Verkehr. Denn es geht uns um das Recht aller Menschen auf Mobilität und Teilhabe ebenso wie um eine dringend gebotene umweltfreundliche Alternative zum Auto.

DIE LINKE.NRW fordert:

Ein landesweites Nahverkehrsticket verknüpft mit einem flächendeckenden Sozialticket für NRW zu einem bedarfsgerechten Preis von maximal 15 Euro. Langfristig streben wir einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr an.

Den Ausbau des Radwegenetzes, Vorrang für Fahrräder und Fußgängerinnen und Fußgänger in den Städten.

Der Güterfernverkehr gehört auf die Schiene und das Wasser, die Entlastung der Straßen soll gefördert werden.