

NRW-Grundsatzprogramm

1. Allgemeine Ziele

1.1. Vorrang für den Umweltverbund

Öffentliche Verkehrsteilnehmer verhalten sich nicht nur rücksichtsvoll gegenüber Mensch und Umwelt, sie leisten auch einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Straßenverkehrs. Sie dürfen sich nicht als Menschen zweiter Klasse fühlen, sondern sollen vielmehr auch Vorteile genießen, mit denen sie für ihr vorbildliches Verkehrsverhalten belohnt werden. Insgesamt muss der Umweltverbund spürbar gestärkt werden, auch durch Lenkungsmaßnahmen gegenüber dem PKW-Verkehr. Unser Ziel ist es, den Anteil des Umweltverbundes am Gesamtverkehr in allen Teilen des Landes wesentlich zu erhöhen.



1.2. Sensibilisierung fördern

Gerade im Hinblick auf Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken ist das Verkehrsmittel Eisenbahn für die Anwohner gedanklich ins Hintertreffen geraten. Die Vorstellungen von Eisenbahnverkehr im ländlichen Raum sind leider vielerorts noch veraltet und vorurteilsbehaftet. Einige kennen Bahnen – wenn überhaupt – nur noch als touristische Attraktion (Museumseisenbahn).

PRO BAHN möchte deshalb auch gerade im ländlichen Raum wieder das Bewusstsein für Bus und Bahn als Alternative zum PKW-Verkehr stärken. Vielerorts hört man Argumente von: „Das lohnt sich doch nicht mehr“, „Das macht doch viel zu viel Lärm“ bis hin zu „Ich habe diese Strecke schon einmal sterben sehen“. Wir arbeiten daher auch Eisenbahngeschichte und Verkehrspolitik auf, stellen Fehler der Vergangenheit heraus und präsentieren der Bevölkerung gleichzeitig Konzepte, wie moderner Bahn- und Busbetrieb aussieht. Denn längst schon werden im SPNV leichte, leise und moderne Triebwagen eingesetzt.

Wir wollen die Bevölkerung sensibilisieren und Aufgabenträger, sowie Zweckverbände bei der Neuplanung und Reaktivierung von Bahnstrecken unterstützen.

1.3. Lebensgrundlagen erhalten

Unsere Erde, auf der wir leben, ist seit der Industrialisierung zu Beginn des 19. Jahrhunderts einer immer

rasanter fortschreitenden Umweltbelastung unterworfen. Die Mobilität der spielt aber in unserer Gesellschaft eine derart wichtige Rolle, dass sie zwingend erforderlich und auch gewünscht ist.

Kein anderes motorisiertes Beförderungsmittel ist so umweltverträglich, flächenschonend, menschenverträglich und sicher wie Bus und Bahn. Und auch hier kann noch viel getan werden. So sollte beispielsweise angestrebt werden, dass die Energieversorgung für den ÖPNV komplett aus regenerativen Energiequellen gewonnen und Busse mit umweltschonenden Motoren ausgerüstet werden.

Die Förderung, der weitere Ausbau und die Nutzung des ÖPNV sind somit wichtige und wertvolle Schritte, diese unsere Welt und unsere Schöpfung so zu bewahren, dass auch noch unsere Kinder und deren Kinder in einer sauberen und gesunden Atmosphäre leben und reisen können.

PRO BAHN setzt sich daher dafür ein, dass dieser Grundgedanke nicht nur weiterverfolgt, sondern mittelfristig umgesetzt wird.

1.4. Verkehrspolitik (Schiene)

Regionalverkehr

Der Regionalverkehr wird als Folge der Bahnreform von den Bundesländern verantwortet. Er ist eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe und wird mit Steuermitteln gefördert. Der Regionalverkehr muss in öffentlicher Verantwortung bleiben, evtl. im Verantwortungsbereich der Bundesländer, wobei dann darauf zu achten ist, dass im Sinne der Fahrgäste die Interessen nicht an den Landesgrenzen enden.

Fernverkehr

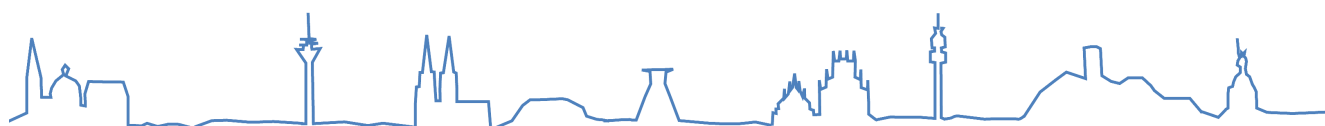
Auch der Fernverkehr gehört zur Daseinsvorsorge des Staates. Der Fernverkehr ist zurzeit, nicht zuletzt wegen steuerlicher Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsträgern offenbar nur schwer eigenwirtschaftlich zu betreiben. Wie sonst ist es zu erklären, dass sich seit der Bahnreform kein nennenswerter Wettbewerb herausgebildet hat. Auch diese Verkehrsparte muss in staatlicher Verantwortung bleiben, wobei die Politik aufgefordert ist, die Mindeststandards der Bedienung festzuschreiben.

Güterverkehr

Es ist nicht Aufgabe des Staates nationale und internationale Güterverkehre zu betreiben. Die Güterverkehrsparte kann vollständig privatisiert werden.

Netz und Stationen

Ein staatliches Netz ist analog anderer Netze (Straße, Wasserstraße) unverzichtbar. Das Schienennetz und die Stationen dürfen nicht als gewinnorientierte Aktiengesellschaft geführt werden, sondern müssen gemeinwirtschaftlich ausgerichtet sein. Das derzeitige gewinnorientierte Trassen- und Stationspreissystem verhindert überdies die gewünschte Ausweitung des Schienenverkehrs. Das Netz und die gesamte Infrastruktur muss im öffentlichen Eigentum verbleiben.



Download



[NRW-Grundsatzprogramm](#) | 3,4 MiB

- [Nach oben](#)
- [2. Organisation des ÖPNV >](#)