

Landesvorstand ÖDP - NRW

An den
Landesverband ÖDP-NRW
Junkerstr. 3
48153 Münster

02.09.2011

Änderungsantrag zum Landesprogramm

Neue Reihenfolge der Punkte 41 bis 46, inhaltlich auf NRW bezogen

Der Landesparteitag möge folgenden

Änderungsantrag zum Landesprogramm beschließen:

Unterstrichen = neu
Gestrichen = streichen
Reihenfolge verändern = ab Punkt 42.

VERKEHR

~~Die Verkehrswende ist in aller Munde, sie steht inzwischen in vielen Programmen, jedoch wer gleichzeitig weiterhin den Flugverkehr ausbauen will, der hat nichts verstanden. Wir müssen verstehen: Eine Abkehr vom Öl ganz ohne Verzicht auf lieb gewonnene Gewohnheiten ist nicht zu schaffen.~~

Straßenverkehr

41. Tempolimit 120

Die Lobby der Autokonzerne hat bei uns bisher verhindert, was fast überall auf der Welt selbstverständlich ist: Ein allgemeines Tempolimit. Hohes Tempo bedeutet Energieverschwendung und größere Unfallrisiken, also Gefährdung des Gemeinwohls. Auch die langfristigen Exportchancen und die Sicherung der Arbeitsplätze bei den nordrhein-westfälischen ~~Autofirmen~~ Autokonzernen erfordern eine andere Produktausrichtung, als die am unzeitgemäßen Tempowahn.

Wir plädieren meinen, dass die Landesregierung alles dafür unternehmen muss, für ein realistisches Tempolimit auf Autobahnen von 120 km/h und auf Überlandstraßen von 100 km/h durchzusetzen.

~~44.~~

42. Vorrang der Schiene vor der Straße

Die ÖDP setzt sich dafür ein, dass in spürbarem Umfang der Güter- und Personenverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird. Diese Verkehrswende ist möglich, wenn durch ~~Durch~~ staatliche Förderung der schienengebundenen Beförderung einerseits (z.B. ermäßigter Mehrwertsteuersatz) und durch Verteuerung der Transportleistungen auf der Straße (z.B. Erhöhung der Mineralölsteuer, Ausweitung der LKW-Maut auf alle Straßen) werden die finanzielle Anreize geschaffen werden, den ~~wesentlich umweltschädlicheren Straßenverkehr durch Schienenverkehr zu ersetzen.~~ Dies kann aufkommensneutral durchgeführt werden.

Zusätzlich ist der Staat angehalten, die Infrastruktur für den Schienenverkehr ökologisch verträglich auszubauen. Da dies eine Angelegenheit des Bundes ist, ist das Land Nordrhein-Westfalen aufgefordert, im Rahmen des Bundesrates und anderer maßgebender Gremien auf die Bundesrepublik einzuwirken.

45.

43. Stopp des Straßenausbaus Ausbaus von Autobahnen

Das Straßennetz in NRW ist hinreichend ausgebaut. Jeder weitere Ausbau durch die Landesbehörde Straßen NRW würde oftmals neben der Zerstörung der Landschaft und der damit verbunden Flächenversiegelung erhebliche Kosten und Folgekosten mit sich ziehen. ~~Ebenfalls schließt fast jede Straßenerneuerung den Neubau von Brücken mit ein. Dadurch entstehen erhebliche Kosten und Folgekosten.~~ Deshalb sind bei der derzeit desolaten Haushaltslage des Landes Gelder im Straßenbau vorwiegend für Beseitigung von Schäden an Straßen und Brücken bereit zu stellen.

Die Verlängerung von Autobahnen wie der A44 durch das Ruhrgebiet, aber auch den Neubau von Bundes- und Landstraßen lehnen wir grundsätzlich ab, weil jede neue Straße zusätzlich Verkehr erzeugt. Hierbei unterstützen wir diejenigen Bürgerinitiativen, die sich gegen neue Fernstraßen wenden.

Überschüssige finanzielle Mittel müssen dem Schienennetz zugute kommen.

Gleichwohl unterstützen wir ~~die einzelne~~ örtlichen Initiativen und die Naturschutzverbände bei ihrem Einsatz für den Bau ~~auf bestehenden Trassen bei nötigen~~ von Ortsumgehungen.

Neuer Programmpunkt einfügen:

44. Ballungsgebiete entlasten

Der zunehmende Schwerlastverkehr belastet besonders die Menschen an den Straßen der Ballungsgebiete. Durch die elektronischen Navigationssysteme werden viele Kraftfahrzeuge inzwischen auch über bislang weniger genutzte Nebenstrecken geleitet. Im Ruhrgebiet z. B. bewegt sich der internationale Fernverkehr nicht nur über die großen Autobahnen an dessen Rändern, sondern durchquert auch dicht besiedelte, hoch empfindliche Regionen wie z. B. den Essener Süden. Daher treten wir dafür ein, den Fernverkehr in Ballungsgebieten durch intelligente Verkehrsführung auf wenige Hauptstrecken zu konzentrieren.

46.

45. Tempo 30 in Wohnstraßen

In reinen den Kommunen müssen Wohnstraßen, die keine bedeutenden Verbindungsstraßen sind zu Tempo 30 – Zonen umgewandelt werden. In reinen Wohnstraßen ist das Fahren mit 50 km/h nicht notwendig und nahegelegene kommunale Verbindungsstraßen sind schnell zu erreichen. In den Kommunen sind daher die Wohnstraßen, die keine Verbindungsfunktion haben, zu Tempo 30-Zonen umzuwandeln.

Dies dient sowohl der Verkehrssicherheit, als auch der Wohn- und Lebensqualität. Das Land NRW muss hier die Kommunen fordern und fördern.

Programmpunkt einfügen:

46. Für fahrradfreundliche Städte und Gemeinden

Das Fahrrad ist in vielen Regionen wieder ein wichtiges Verkehrsmittel geworden, das nicht nur in der Freizeit stark genutzt wird, sondern auch für Beruf und Einkauf an Bedeutung gewinnt. In vielen Städten und Regionen muss jedoch noch viel für die Verbesserung von Radwegen und ihrer Verkehrssicherheit getan werden. Damit das Fahrrad eine Echte Alternative zum Auto z. B. für Kurzstrecken werden kann, sind Fahrradkonzepte im Rahmen der Programme für Klimaschutz und Energieeinsparung der Städte und Gemeinden durch das Land finanziell zu unterstützen. Diese Konzepte müssen individuell für jede Stadt und Region unter Beteiligung der Fachverbände erstellt werden, in Ballungsgebieten selbstverständlich städteübergreifend.

Neu einfügen:

Schienerverkehr / Öffentlicher Nahverkehr

42.

47. Verbesserung des ÖPNV

Die von den bisherigen Landesregierungen in NRW ursprünglich für den unsinnigen Transrapid vorgesehenen gigantischen Summen aus nordrhein-westfälischen Steuermitteln und Privatisierungserlösen sind für den Ausbau der Schienen- und Busverbindungen in den Regionen NRW zu verwenden. Insbesondere soll die Landesregierung dafür sorgen, dass in ganz NRW

Fahrräder kostenlos in den Regionalzügen mitgenommen werden können. Bei Ausschreibungen von Regionalstrecken sollen die nordrhein-westfälischen Eisenbahngesellschaften darauf achten, dass genug Kapazität zur Fahrradbeförderung angeboten wird.

~~43.~~

48. Bürgerbahn statt Börsenbahn

Ein leistungsfähiges Schienennetz ist für ein zukunftssicheres Verkehrssystem unverzichtbar. Deshalb treten wir dafür ein, das Schienennetz wie das Straßennetz als Gut der gesamten Bürgerschaft in öffentlich-rechtlichem Eigentum zu belassen.

Die bisherigen Punkte "Verbesserung des ÖPNV" und "Bürgerbahn statt Börsenbahn" werden neu formuliert und durch weitere Punkte zum Thema ÖPNV ergänzt!

Verschieben in „Klima und Umwelt“:

47. Freifließende Flüsse und Bäche

~~Seit Jahrzehnten setzen wir uns zusammen mit Naturschutzverbänden und örtlichen Initiativen für den Erhalt vieler verbliebener naturnaher Ströme ein. Eine unumkehrbare Zerstörung der Flusssysteme als Lebensraum einer ganz spezifischen Flora und Fauna ist für uns nicht akzeptabel. Die Lebensqualität der Menschen an den Strömen würde darf nicht leiden. Wir leisten gegen jegliche Pläne von Flussbegradigungen jeden denkbaren legalen Widerstand.~~

Begründung:

Die Punkte sind in der neuen Zuordnung fachgerechter untergebracht. Dadurch verschieben sich alle Landesprogrammpunkte entsprechend.

Beschlossen im Landesvorstand der ÖDP NRW per E-Mail am 04.09.2011

_____ 6 _____ ja; _____ 0 _____ nein; _____ 0 _____ Enthaltung

Gerd Kersting / Landesvorsitzender