

Für eine andere Verkehrspolitik in Stadt und Land

Ohne eine Verkehrswende keine Energiewende

- BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Sachsen treten konsequent für eine Verkehrswende ein – von nachhaltiger
- 5 Mobilität profitieren Klima, Mensch und Natur. Während in allen Bereichen die Emissionen von Treibhausgasen in den vergangenen 25 Jahren zumindest leicht gesenkt werden konnten, verursacht der Verkehrssektor mehr CO₂. 95 Prozent der Treibhausgasemissionen im Verkehr verursacht allein der Straßenverkehr. Um die ehrgeizigen und nötigen Klimaziele überhaupt noch zu erreichen, sind tiefgreifende Änderungen im Verkehrsbereich unverzichtbar.
- 10 Wir brauchen eine massive Stärkung des Umweltverbundes. Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV müssen ausgebaut werden. Gerade in den wachsenden Städten Dresden, Leipzig und Chemnitz stehen wir vor großen Herausforderungen. Die Zunahme von gesundheitsschädlichem Lärm, Schadstoffen und Treibhausgasen senkt die Lebensqualität in den wachsenden Städten deutlich. Hinzu kommen Unfälle und der zunehmende Platzmangel, der immer deutlicher macht, dass unsere Städte nicht für die große Anzahl
- 15 an PKWs ausgelegt sind.
- Damit wachsende Städte zugleich lebenswerte Städte sind, braucht es gesunde Luft, aktiven Klimaschutz, verbesserte Verkehrssicherheit, erweiterte umweltschonende Mobilitätsmöglichkeiten und höhere Wohnumfeldqualität.
- Dazu müssen Mobilität und Verkehr in Zukunft grundlegend anders aussehen.

20

Ein andere Mobilität ist möglich.

- Wir wollen den Anteil des Autoverkehrs spürbar senken und ökologische Mobilität mit Fuß und Rad, Bussen und Bahnen deutlich stärken. Für den ÖPNV bietet die höhere Bevölkerungsdichte in den inneren Stadtteilen ein enormes Fahrgastpotential. Der Ausbau von sicheren Geh- und Radwegen, auch
- 25 Radschnellwegen, kann zudem neue Perspektiven für eine ökologische Mobilität bieten. BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN setzen sich darüber hinaus für eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger ein. Maßnahmen wie Fahrradbügel in ÖPNV-Nähe und Park-and-ride-Plätze oder die Förderung von Car-Sharing und Leihradkonzepten sind von zentraler Bedeutung, um einerseits die Großstädte zu entlasten und gleichzeitig die Mobilität in den ländlichen Raum zu fördern. Unser Ziel ist es, dass die Steigerung des
- 30 Verkehrsaufkommens ausschließlich in Fuß- und Radmobilität sowie in Bussen und Bahnen stattfindet.
- Die sächsische Landesregierung setzt nach wie vor auf den weiteren Ausbau des Straßennetzes, während Bus und Bahn weiterhin nicht ausreichend finanziert werden und die Förderung des Radverkehrs nach wie vor auf sich warten lässt. Mit den steigenden Kosten im Öffentlichen Verkehr und autogerechter

Verkehrsinfrastruktur zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer*innen werden Autofahrer*innen weiterhin
35 einseitig bevorzugt. Diese Politik des SPD-geführten Verkehrsministeriums ist nicht nachhaltig, sondern
führt in den Verkehrsinfarkt, in dessen Folge die Aufenthaltsqualität in den Kommunen und Gemeinden
sinkt.

Ein Umdenken ist daher dringend erforderlich.

40 **ÖPNV und SPNV stärken**

Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr sind Aufgaben im Bereich der
Daseinsvorsorge. Eine ausreichende Finanzierung dafür muss sichergestellt werden. Taktfrequenz,
Haltestellendichte, Verkehrsknotenausbau und Tarifgestaltung müssen so organisiert werden, dass Bus und
Bahn attraktive Angebote darstellen. Dies gelingt nur, wenn die Staatsregierung die Regionalisierungsmittel
45 des Bundes konsequent an die Zweckverbände, die für die Bestellung von Bus und Bahn zuständig sind,
weiterleitet und mehr Geld für den Personennahverkehr zur Verfügung stellt. Bei den aktuellen
Nachtragsverhandlungen zur Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Bundesländer war es gelungen,
für Sachsen die Mittel um insgesamt 50 Millionen Euro jährlich zusätzlich aufzustocken. Von diesen
zusätzlichen 50 Mio. Euro sollen allerdings nur knapp 1,3 Mio. Euro in 2017 und rund 2,6 Mio. Euro in 2018
50 zusätzlich an die Zweckverbände weitergeleitet werden und damit nur knapp 10 Prozent - zu wenig, um die
Basis für ein attraktives Angebot zu schaffen. Wir GRÜNEN wollen stattdessen von den für die Bestellung
von Schienenpersonalverkehrs-Leistungen bestimmten Regionalisierungsmittel des Bundes ab 2017
mindestens 90 Prozent an die Zweckverbände weiterreichen. Die übrigen 10 Prozent
Regionalisierungsmittel müssen in die Infrastruktur von Bus und Bahn investiert werden.

55

Lebenswerte Quartiere schaffen – mehr Nahmobilität, weniger Autos

Wir GRÜNEN haben uns viele Jahre dafür eingesetzt, dass die sächsische Bauordnung novelliert wird und
damit Gemeinden in die Lage versetzt werden in örtlichen Bauvorschriften zu regeln, wie, wo und in
welcher Anzahl Auto- oder Fahrradstellplätze zu schaffen sind. Damit waren wir erfolgreich, diese
60 kommunale Eigenständigkeit bei der Stellplatzordnung ist seit diesem Jahr möglich. Wir wollen den
nächsten Schritt gehen und die rechtssichere Grundlage für die Ausweitung von Car-Sharing-Möglichkeiten
im öffentlichen Raum schaffen. Die Grundlage der bisherigen Landesbauordnung ist nach wie vor von einer
Fixierung auf das PKW geprägt. Das wollen wir auf kommunaler Ebene ändern durch Stärkung der
Möglichkeiten von Parkraumanagement, den Ausbau von wetterfesten und sicheren Fahrradstellplätzen,
65 einer lokal differenzierten Reduzierung der Verpflichtung Autostellplätze zu bauen und dem Ausbau von
intelligenten Verkehrsleitsystemen.

In den Großstädten setzen wir uns für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement ein, welches klare Leitlinien
für einen autoarmen Verkehr vorsieht. Dazu gehören neben der Priorisierung und der attraktiven
Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs der Ausbau von Rad- und Fußwegen und der besseren

70 Vernetzung von Verkehrsträgern auch der Ausbau des Park-and-Ride-Systems, die Förderung von betrieblicher umweltschonender Mobilität, den Ausbau von Mobilitätsstationen, sowie gezielte Informations- und Kommunikationsangebote für Mobilitätsdienstleistungen. Lebenswerte Quartiere sollen baulich und infrastrukturell so gestaltet und geplant werden, dass eine PKW-Nutzung nicht notwendig ist, dazu gehören eine ausreichende Nahversorgung von Gewerbe und Dienstleistung, umweltschonende
75 Mobilitätsangebote sowie ein eigenständiges Rad- und Fußwegenetz unabhängig vom Autoverkehr.

Elektromobilität fördern

Der Diesel-Abgasskandal ist Anlass genug, endlich die Handbremse bei der Förderung der Elektromobilität zu lösen. Wenn schon Auto, dann Elektromobil. Wer daher wirklich die CO₂-Emissionen reduzieren und die
80 Luftqualität in den Städten verbessern will, muss daher die Elektromobilität aus der Nische holen. Elektromobilität ist für uns GRÜNE mehr als der simple Austausch des Benzin- oder Diesellaggregats gegen einen Elektromotor beim Auto. Wir wollen deshalb die Kommunen unterstützen, die für innerstädtischen Logistikverkehr nur noch E-Fahrzeuge und Lastenfahrräder einsetzen und ihre kommunalen Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge umrüsten. Die Landesregierung muss stärker als bisher den Einsatz von Elektrobussen im
85 Nahverkehr fördern. Wir brauchen flankierend Investitionen, um den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, die auf erneuerbarem Strom basiert und ein nutzerfreundliches eRoaming beinhaltet, zu finanzieren.

Ökologisch mobil im ganzen Land

90 Wir GRÜNE wollen, dass Menschen überall ein gutes Mobilitätsangebot haben. Gerade vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft, aber auch den erheblichen Lärm- und Luftbelastungen durch den Autoverkehr, brauchen wir eine Offensive für den ÖPNV. Dazu haben wir GRÜNEN mit unserem Masterplan SACHSENTAKT 21 ein Konzept für einen Integralen Taktfahrplan entwickelt, mit dem wir das sächsische Bus- und Bahnnetz weiterentwickeln wollen.

95 Grundgedanke des Konzeptes SACHSENTAKT 21 ist der Integrierte Taktfahrplan, bei dem nicht allein Einzelstrecken, sondern deren Verknüpfung mit allen anderen Verkehrsmitteln im Mittelpunkt stehen. Unser Ziel ist es, alle Mittel- und Oberzentren Sachsens tagsüber stündlich mit schnellem Regionalverkehr (Bahn oder TaktBus) zu erschließen sowie mit einer Feinerschließung von Regional- bzw. S-Bahnen,
100 Straßenbahnen, Bussen und alternativen Bedienformen wie Rufbussen zu ergänzen. Busse und Bahnen fahren abgestimmt im Taktfahrplan mit kurzen Wartezeiten und leicht zu merkenden Abfahrtszeiten. Ein landesweites Nachtnetz in enger Abstimmung zwischen Bus und Bahn soll das Angebot ergänzen.

Die Ballungsräume werden mit allen positiven Auswirkungen für Luft und Lärm vom Autoverkehr entlastet
105 und für die Bevölkerung im ländlichen Raum verbessert sich das Mobilitätsangebot spürbar.

Damit der ÖPNV in ländlichen Regionen wieder attraktiv wird, müssen neue, durchaus auch unkonventionelle Wege beschritten werden. Die bekannten Linienbusse auf den zentralen Strecken können mit alternativen Bedienungskonzepten wie Rufbussen oder Anrufsammeltaxis ergänzt werden. Das Mobilitätsangebot der Zukunft ist ein Mix aus klassischen und alternativen Formen der Bedienung.

110 Nahverkehrsangebote lassen sich auch durch Fahrten mit dem Auto ergänzen: Wer regelmäßig dieselben Strecken fährt, meldet diese beim Verkehrsverbund an und erhält pro Mitfahrenden eine feste Pauschale. So können Autofahrer ihre Fahrkosten senken und private Autofahrten werden Teil des Nahverkehrs. Ebenso könnten gewerbliche Fahrten von Gesundheits- und Pflegefahrtdiensten, die ohnehin durchgeführt werden, in den Nahverkehr integriert werden. Dadurch kann nicht nur das Nahverkehrsangebot verbessert, sondern

115 auch Geld gespart werden. Mit Modellprojekten wollen wir daher zukunftsweisende Mobilitätskonzepte fördern.

Fahrrad fahren - aber sicher

Fuß- und Radverkehrsförderung sind preiswerter als die Förderung jedes anderen Verkehrsmittels, sind dazu

120 noch umweltfreundlich, stadtverträglich und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität.

Eine gute Radverkehrsinfrastruktur, die Entwicklung eines hierarchischen Radverkehrsnetzes mit Hauptverbindungen und Nebenrouten, die flächenhafte Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, die Schaffung diebstahlsicherer ebenerdiger Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet sowie eine

125 breite Imagekampagne zur Schaffung von Radkultur, gegenseitiger Rücksichtnahme und Verständnis sind längst überfällige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Auch in Sachsen steigen immer mehr Menschen aufs Rad und bestimmen zunehmend das Stadtbild. Allein der dafür nötige Platz, die dafür nötige sichere Infrastruktur stehen aktuell noch nicht ausreichend zur Verfügung.

130 Um nicht nur innerhalb der Städte zügig und sicher voranzukommen, müssen zukünftig auch Fahrradschnellstraßen geplant werden, um für nachgefragte Pendlerbeziehungen wie z.B. zwischen Leipzig und Halle auch Radfahrenden ein attraktives Angebot zu bieten.

Das SPD-geführte Verkehrsministerium hat eine Stärkung des Fahrradverkehrs in Aussicht gestellt, aber Geld allein reicht hier nicht aus. Um ein attraktives Radwegenetz an sächsischen Staats- und Bundesstraßen zu

135 schaffen, braucht es vor allem Planungskapazitäten im Sächsischen Verkehrsministerium und beim Landesamt für Straßen und Verkehr. Auch in den Kommunen gibt es einen riesigen Bedarf für neue Radwege. Was es braucht ist endlich eine eigene Abteilung Radverkehr im Verkehrsministerium, die die Kommunen bei der Beantragung und Planung von Radwegen unbürokratisch unterstützt und berät. Um die Potenziale des Radverkehrs zu erhöhen, müssen auch die Schnittstellen im Umweltverbund

140 ausgebaut werden. Nur so kann wirksam zur Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund beigetragen werden.

Ein Schlüsselement sind Fahrradparkhäuser an wichtigen Umsteigepunkten wie Bahnhöfen. Solche Fahrradstationen sind überdachte und bewachte Abstellanlagen für Fahrräder, die über das reine Abstellen hinaus weitere Dienstleistungen anbieten. Das können z.B. Reparaturen, Reinigung oder
145 Gepäckaufbewahrung, aber auch andere Dienstleistungen, wie Fahrradverleih sein.
Gerade Berufspendler*innen sowie Radler*innen im Einkaufs- und Freizeitverkehr profitieren von der kombinierten Nutzung von Rad und öffentlichem Verkehr. Wir GRÜNEN fordern, dass die sächsischen Kommunen bei der Einrichtung von modernen Fahrradstationen an Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs durch den Freistaat Sachsen endlich finanziell unterstützt werden. Bisläng gibt es knapp 100
150 Radstationen in Deutschland - in Sachsen keine einzige.

Straßenausbau stoppen – Tempo 30 ermöglichen

Gerade in den Städten braucht es keine neuen Straßen, sondern die Instandsetzung und Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes. Überörtlich besitzt Sachsen mit 13.600 km bereits das dichteste Straßennetz
155 aller Bundesländer, während die Instandhaltungskosten bereits jetzt kaum noch zu schultern sind. Weitere Förderung von Straßenbaumaßnahmen ist damit ein Schritt in die falsche Richtung. Die Gelder müssen konsequent für die Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes eingesetzt werden.
Wir wollen zudem den Verkehr sicherer machen und die Lebensqualität erhöhen. Deswegen setzen wir uns konsequent dafür ein, dass das Land Kommunen bei der Einführung von Tempo 30 unterstützt.

160