

Beschluss II Mobilität

Gremium: Landesparteitag
Beschlussdatum: 24.04.2021
Tagesordnungspunkt: 4. Das Programm zur Landtagswahl von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Sachsen-Anhalt

Text

4117 II Mobilität

4118 Wir wollen klimafreundliche Mobilität und lebenswerte Städte und Dörfer mit Raum
4119 für öffentliches Leben und mit möglichst wenig Gestank, Motorenlärm und
4120 herumstehenden Autos. Dafür braucht es mehr als nur eine Abkehr vom
4121 Verbrennungsmotor: Es braucht ein grundsätzliches Umsteuern. Daher setzen wir
4122 uns auf allen Ebenen für eine Mobilitätswende ein. Dafür sollen der Öffentliche
4123 Personennahverkehr (ÖPNV), der Rad- und Fußverkehr – also der sogenannte
4124 Umweltverbund – wie auch Sharing-Angebote ausgebaut und gestärkt werden. Als
4125 langfristige Vision wollen wir, dass Menschen ihre Ziele zu allen Tageszeiten
4126 ohne Auto mindestens genauso schnell und günstig wie mit dem Auto erreichen
4127 können und so die Möglichkeit erhalten, sich die teure Anschaffung eines PKW
4128 sparen zu können. Wir wissen, dass wir zur Umsetzung dieser Vision länger als 5
4129 Jahre brauchen werden, wollen aber jetzt mit einer neuen Mobilitätspolitik für
4130 Sachsen-Anhalt die Weichen für diese Vision stellen und dabei Menschen vor Ort
4131 in die Planung und Gestaltung einbeziehen.

4132 Mobilitätsgarantie für alle

4133 Wir wollen dafür ein Mobilitätsgesetz für Sachsen-Anhalt, das auf den Ausgleich
4134 aller Mobilitätsarten setzt und klare Zielvorstellungen für eine nachhaltige und
4135 verlässliche Mobilität für alle formuliert.

4136 Bisher werden die unterschiedlichen Verkehrsmittel in verschiedenen Gesetzen
4137 geregelt. Wir wollen, dass mit dem Mobilitätsgesetz die Mobilität in ihrer
4138 Gesamtheit betrachtet, geplant und geregelt wird. Damit sollen fortan alle
4139 Mobilitätsarten gleichwertig berücksichtigt und der Umweltverbund gestärkt
4140 werden. Dazu gehören für uns eine allgemeine Mobilitätsgarantie für alle
4141 Bürger*innen, ein landesweiter Anstieg des Umweltverbundes am Modal Split
4142 (Verkehrsmittelwahl) auf über 50 Prozent bis zum Ende der kommenden Wahlperiode
4143 und auf 60 Prozent bis 2030, sowie die „Vision Zero“ (null Verkehrstote).

4144 Um diese Ziele fachlich fundiert umsetzen zu können, wollen wir auf Landesebene
4145 einen Mobilitätsbeirat als beratendes Gremium zur verkehrspolitischen Beratung
4146 der Landesregierung durch Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Fachverbände
4147 einrichten.

4148 Sicher unterwegs sein auf den Straßen im Land

4149 Der Ansatz von „Vision Zero“ also dem Ziel von Null Verkehrstoten ist, dass der
4150 Verkehr sich an den Menschen anpassen muss und nicht umgekehrt. Dafür wollen wir
4151 beispielsweise die Kampagne „Anderthalb Meter“ zur Umsetzung des neuen

4152 Mindestüberholabstandes von Autos gegenüber Radfahrenden von 1,50 m auch in
4153 Sachsen-Anhalt initiieren. Außerdem wollen wir die Arbeit der
4154 Jugendverkehrsschulen langfristig sichern. Die in der auslaufenden Legislatur
4155 erhöhte Förderung wollen wir beibehalten.

4156 Ein wichtiger Beitrag zur „Vision Zero“ besteht im Nachrüsten des Abbiege-
4157 Assistenten bei LKW, der Radfahrende und Fußgänger*innen vor Unfällen bewahrt.
4158 Sachsen-Anhalt soll hier mit gutem Beispiel vorangehen und alle LKW in
4159 Landesbesitz sofort nachrüsten und Neuanschaffungen nur noch mit dem Abbiege-
4160 Assistenten tätigen. In der Folge von Unfällen müssen Unfallstellen genau
4161 untersucht und verkehrstechnische Konsequenzen gezogen werden.

4162 Wir wollen sowohl aktive wie auch passive Verkehrssicherheit fördern und aktiv
4163 einfordern. Für die passive Verkehrssicherheit soll bei Strecken, auf denen die
4164 zulässige Geschwindigkeit (noch) nicht reduziert werden kann, die Trennung der
4165 Verkehrsmittel beispielsweise durch Protected Bikelanes (geschützte Radwege) und
4166 Fuß- und Fahrradbrücken gefördert werden. Auf der Seite der aktiven
4167 Verkehrssicherheit sollte überall, wo es möglich ist, die Geschwindigkeit
4168 innerorts auf 30 km/h begrenzt und an bestimmten Stellen sogar noch weiter
4169 reduziert sowie Shared Spaces angeboten werden. Schönebeck hat bewiesen, wie ein
4170 Stadtkern durch eine attraktive Gestaltung und einen gemeinsamen Verkehrsraum,
4171 der durch Rücksicht und Geschwindigkeitsreduzierung geprägt ist, belebt werden
4172 kann.

4173 Verkehrssicherheitsaudits sind regelmäßig an allen Landesstraßen durchzuführen.
4174 Auch die lückenlose Durchführung von Verkehrsschauen soll durch die obere
4175 Straßenverkehrsbehörde des Landes durchgesetzt und evaluiert werden. Auf
4176 Landstraßen mit Fahrbahnen von weniger als sechs Metern Breitesoll die zulässige
4177 Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt werden.

4178 Wir wollen formalisierte Verkehrssicherheitsaudits nicht nur bei
4179 Unfallhäufungen, Neu- und Umbauplanungen, sondern für den gesamten
4180 Straßenbestand. Sicherheitspotentiale insbesondere vom Fuß- und Radverkehr
4181 sollen zukünftig stärker berücksichtigt werden. Die Richtlinie für das
4182 Sicherheitsaudit von Straßen RSAS 2019 ist konsequent umzusetzen,

4183 Wir werden uns im Bundesrat für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung
4184 einsetzen. Nach österreichischem Vorbild soll den Gemeinden die Ausweisung von
4185 Schulstraßen vor Schulen und Kindergärten ermöglicht werden. Die Schulstraßen
4186 werden während der Unterrichtszeit von parkenden und fahrenden Kraftfahrzeugen
4187 freigehalten. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit tragen auch mehr Kreisverkehre
4188 und die erleichterte Einrichtung von Zebrastreifen bei.

4189 Darüber hinaus wollen wir alle Novellierungen der Straßenverkehrsordnung mit
4190 Verbesserungen für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt zügig flächendeckend
4191 anwenden. Beispiele dafür sind die Einführung von Fahrradzonen und des
4192 Grünpfeils ausschließlich für Radfahrer*innen sowie das Verkehrszeichen für
4193 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen.

4194 Mobilität beginnt zu Fuß

4195 Fußgänger*innen sind die größte und umweltfreundlichste Verkehrsgruppe. Sie tun
4196 etwas für ihre Gesundheit und ihren Geldbeutel. Wir wollen die Gemeinden im Land
4197 dabei unterstützen, das Zufußgehen angenehmer und sicherer zu gestalten. Fehlen

4198 zum Beispiel Zebrasteifen oder klaffen Löcher im Gehweg, ist die Lust am Laufen
4199 rasch dahin. Um das zu Fuß Gehen attraktiver zu machen, wollen wir ein
4200 Förderprogramm für eine sichere und attraktivere Gestaltung von Gehwegen gemäß
4201 den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und Verkürzung der
4202 Wartezeiten an Ampeln. Wir wollen ein Aktionsprogramm für sichere
4203 Verkehrsquerungen in Sachsen-Anhalt. Dadurch sollen zusätzliche
4204 Fußgängerüberwege Verkehrsinseln und ähnliches entstehen. Die Richtlinie für die
4205 Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) die eine Präzisierung
4206 der Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen darstellt ist durch eine eigene
4207 Landesrichtlinie zu untermauern.

4208 Wir wollen, dass Kinder gefahrlos ihre Wohngegend erkunden können und dass
4209 insbesondere der Schulweg sicher ist. Wir fördern Kommunen bei der Umsetzung von
4210 Fußwegkonzepten einschließlich verkehrsberuhigter und autofreier Zonen, die
4211 insbesondere Kinder, ältere und bewegungseingeschränkte Menschen in den Blick
4212 nehmen. Der Fußverkehr ist dabei insbesondere als wichtiger Zubringer zu ÖPNV-
4213 Haltestellen vor Ort zu entwickeln und in den Blick zu nehmen.

4214 Neue Baugebiete sollen von Beginn an verkehrsberuhigt geplant werden. So
4215 entstehen kindersichere Schul- und Freizeitwege sowie emissionsarme Zonen. Wir
4216 werden uns dafür einsetzen, dass Tempolimits und Verkehrsberuhigungen im
4217 Innenstadtbereich gezielt für mehr Sicherheit sorgen. Den Fuß- und Radverkehr
4218 wollen wir auch über eine institutionelle Förderung der Landesverkehrswacht
4219 Sachsen-Anhalt und eine verbesserte Förderung von Verbänden mit dem Schwerpunkt
4220 im Bereich umweltverträglicher Mobilität stärken. Die Arbeitsgemeinschaft
4221 fahrradfreundlicher Kommunen wollen wir weiterhin fördern.

4222 Gleichzeitig soll die Mobilitätspädagogik qualifiziert werden und in allen
4223 Bildungsbereichen von der Kita bis zur Volkshochschule thematisiert werden. Der
4224 Erlass aus dem Bildungsministerium soll entsprechend überarbeitet werden. Auch
4225 die Ordnungsämter sollen durch die Förderung von Pedelecs für den Ordnungsdienst
4226 und die Polizei mit der Weiterbildung im Hinblick auf die Kontrolle des
4227 Mindestabstands beim Überholen von Radfahrer*innen weiter qualifiziert werden.

4228 Den Radverkehr attraktiver gestalten

4229 Wir sorgen dafür, dass Fahrradfahren attraktiv wird, denn mit dem Fahrrad können
4230 schnell und umweltschonend weite Wege zurückgelegt werden. Darum setzen wir uns
4231 zum Beispiel für mehr und bessere Fahrradwege, geschützte Fahrradspuren und für
4232 die weitgehende Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrradverkehr ein. Außerdem
4233 sollen Fahrräder in allen geeigneten öffentlichen Nahverkehrsmitteln und überall
4234 kostenfrei mitgenommen werden dürfen.

4235 Wir wollen die seit der laufenden Wahlperiode auf unsere Initiative hin deutlich
4236 erhöhten Mittel für den Radwegebau weiter erhöhen auf mindestens 15 Mio. Euro
4237 pro Jahr. Damit soll der Anteil des Radverkehrs gesteigert und die Kommunen im
4238 Bereich Fahrradinfrastruktur mit Best-Practice-Beispielen und Weiterbildungen
4239 vorgebracht werden. Die Radwegförderung soll analog dem Straßenbau
4240 verbindlich gesetzlich geregelt werden.

4241 Wir nehmen dabei vor allem die ländlichen Räume in den Blick und wollen die
4242 Nahmobilität dort stärker forcieren. Wir wollen, dass alle neuen Radwege und
4243 Radverkehrsanlagen verbindlich und regelgerecht nach den Empfehlungen für

4244 Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gebaut werden. Damit schaffen wir auch die Basis
4245 für den Durchbruch des Lastenradtransports.

4246 Der Aufbau von Fahrradverleihsystemen auch mit Elektrofahrrädern und
4247 Spezialfahrrädern wie Lastenrädern hat unsere volle Unterstützung. Ziel sollte
4248 ein landesweites touristisches Fahrradverleihsystem sowie Bikesharing in den
4249 Oberzentren sein. Das Kaufprogramm für Lastenfahrräder wollen wir fortführen und
4250 auf eine Fördersumme von einer Million Euro aufstocken. Dabei sollen
4251 ausdrücklich auch gewerblich genutzte Lastenfahrräder förderfähig bleiben.
4252 Sollte ein Lastenrad kostenfrei, beispielsweise durch einen Verein, der
4253 Öffentlichkeit bereitgestellt werden, wird die Förderquote auf 90 Prozent
4254 erhöht.

4255 Darüber hinaus wollen wir den neuen Landesradverkehrsplan konsequent umsetzen
4256 und mit Beginn der neuen Legislatur in einem Radwegebedarfsplan fortführen und
4257 mit klaren Zielvorgaben für dessen Abarbeitung untersetzen. Die für die
4258 Fahrgäste kostenlose Fahrradmitnahme in geeigneten öffentlichen Verkehrsmitteln
4259 wollen wir ausbauen. Um das Fahrrad für Landesbedienstete wirtschaftlich
4260 attraktiver zu machen, setzen wir uns für eine Änderung des
4261 Landesbesoldungsgesetzes ein und wollen ein Angebot für das Fahrradleasing auf
4262 Grundlage per Gehaltsumwandlung schaffen.

4263 Wir wollen Radschnellwege zwischen Magdeburg und Barleben, Magdeburg und
4264 Schönebeck, zwischen Halle und Merseburg, zwischen Dessau und Roßlau sowie
4265 zwischen Halle und Leipzig mit dem Land als Baulastträger. Auch für europa- und
4266 bundesbedeutsame Radrouten (Europaradweg R 1, Elberadweg und Saale-Radwanderweg)
4267 soll das Land Sachsen-Anhalt die Baulast übernehmen, damit deren Planung,
4268 Instandsetzung, Beschilderung und Bewerbung aus einer Hand erfolgt.

4269 Wir möchten den Anteil des Fahrradverkehrs deutlich erhöhen. Dafür sind sichere
4270 Fahrradabstellplätze notwendig. Besonders an den Bahnhöfen, den Schulen und
4271 Hochschulen fehlen oftmals überdachte Fahrradabstellanlagen, an denen die Räder
4272 sicher abgestellt werden können. Deshalb treten wir dafür ein, dass das Land
4273 Sachsen-Anhalt ein Programm auflegt, mit dem die Errichtung von Radstationen an
4274 Bahnhöfen und Schulen gefördert wird, in denen diebstahlsichere und wetterfeste
4275 Abstellplätze, abschließbare Boxen bis hin zu Fahrradparkhäusern mit Reparatur-
4276 Service angeboten werden. Für die Hochschulen, aber auch andere
4277 Landesliegenschaften wollen wir ein Sofortprogramm ausrollen.

4278 Der Sachsen-Anhalt-Takt

4279 Wir wollen Sachsen-Anhalt zu einem Pionierland für moderne Mobilität machen.
4280 Daher wollen wir eine Mobilitätsgarantie für ganz Sachsen-Anhalt einführen.
4281 Damit gibt es im ganzen Land von mindestens 5 Uhr früh bis Mitternacht
4282 mindestens einen Stundentakt in allen Orten mit über 1.000 Einwohner*innen mit
4283 einer verlässlichen und umweltfreundlichen Anbindung – ganz gleich, ob mit dem
4284 Zug, der S-Bahn, Straßenbahn, dem Bus oder flexiblen Angeboten wie etwa einem
4285 Anruf-Sammeltaxi oder durch Ride-Pooling-Lösungen. Im Rahmen der
4286 Mobilitätsgarantie soll für jeden Ort in Sachsen-Anhalt eine klar definierte
4287 Mindestbedienung gelten, die auch bei anfangs geringerer Nachfrage vorzuhalten
4288 ist. Wir wollen, dass jeder Ort mit über 100 Einwohner*innen in Sachsen-Anhalt
4289 mindestens alle zwei Stunden mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist. Dafür
4290 wollen wir geeignete Rahmenbedingungen und zielgerichtete Anreize setzen. Nur so

4291 etablieren wir den ÖPNV als gleichwertiges Mobilitätsangebot. Außerdem setzen
4292 wir uns für ein bedarfsgerechtes Nachtliniennetz, das auch zwischen Mitternacht
4293 und 5 Uhr Menschen umweltfreundlich durch Sachsen-Anhalt bewegt, ein.

4294 Der kommunale ÖPNV wird in diesem Zuge zur Pflichtaufgabe der kommunalen
4295 Aufgabenträger. Wir wollen das ÖPNV-Gesetz entsprechend anpassen und dafür
4296 sorgen, dass das Land sich stärker als bisher beteiligt.

4297 Mit dem Sachsen-Anhalt-Takt auf allen Bahnstrecken bis zum Jahr 2026 wird die
4298 Bahn als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs gestärkt und in allen Regionen
4299 Sachsen-Anhalts als vollwertige Alternative zum eigenen Auto etabliert. Wo
4300 Mittel- und Grundzentren in den ländlichen Räumen keinen Anschluss zum Bahn-Bus-
4301 Landesnetz haben, wollen wir dieses Landesnetz soweit ausdehnen, dass es alle
4302 Grundzentren erschließt.

4303 Busse und Bahnen, Nah- und Fernverkehr sollen im Rahmen eines Integralen
4304 Taktfahrplans besser aufeinander abgestimmt werden. Das Grundprinzip ist dabei
4305 immer gleich: Der Bus oder der Zug fährt im Idealfall jede Stunde zur gleichen
4306 Zeit ab. Zubringer- und Anschlussfahrten sind darauf abgestimmt, sodass binnen
4307 zehn Minuten die Reise fortgesetzt werden kann.

4308 Zur Minimierung des Aufwands möchten wir mit den Schulen ins Gespräch kommen, um
4309 die Anfangs- und Endzeiten ihres Unterrichts an den Taktfahrplan anzupassen, so
4310 dass auf einen Teil der zusätzlichen Fahrten im Schulverkehr verzichtet werden
4311 kann.

4312 Den Stundentakt als Standard in den ländlichen Räumen wollen wir auf den
4313 nachfragestarken Bahnstrecken in den Ballungsräumen Halle und Magdeburg mit
4314 einer dichteren Taktung der S-Bahn ergänzen.

4315 Die vom Bund angekündigte Unterstützung für die Einführung eines Taktfahrplans
4316 (Deutschlandtakt) unterstützen wir ausdrücklich und verbinden damit eine
4317 Verbesserung des Angebots etwa mit einem ICE-Anschluss für Magdeburg und einer
4318 deutlich verbesserten Fernverkehrsanbindung des Umweltbundesamtes und des
4319 Bauhauses für Dessau-Roßlau. Die Renaissance der Nachtzüge darf Sachsen-Anhalt
4320 nicht verschlafen. Wir wollen uns im Bundesrat dafür einsetzen, dass das
4321 europäische Nachtzugnetz auch in Deutschland wieder ausgebaut wird. Im
4322 Nachtverkehr sollte eine Ost-West-Verbindung über Magdeburg und eine Nord-Süd-
4323 Verbindung über den Knotenpunkt Halle führen.

4324 Öffentlicher Raum ist mehr wert

4325 Ein durchschnittlicher Parkplatz benötigt knapp 13 Quadratmeter Fläche. Gerade
4326 in den größeren Städten in Sachsen-Anhalt ist der öffentliche Raum ein knapper
4327 werdendes Gut, welches auch für Fahrradständer oder Grünflächen benötigt wird.
4328 Zwar können die Kommunen Parkgebühren erheben, diese sind in Sachsen-Anhalt aber
4329 strikt gedeckelt. Nicht mehr als 50 Cent für die angefangene halbe Stunde dürfen
4330 verlangt werden. Durch diese Beschränkung Seitens des Landes aus den 1990er
4331 Jahren können die Parkgebühren nicht einmal an die Inflation angepasst werden.
4332 Während also die Ticketpreise für den ÖPNV regelmäßig steigen, bleiben die
4333 Preise für Parkraum unverändert. Inflationsbereinigt wird dieser sogar immer
4334 billiger. Daher sollen die Kommunen in Zukunft selbst über die Höhe von
4335 Parkgebühren und Anwohner*innenparkausweisen entscheiden. Wir wollen die
4336 Obergrenzen für Parkgebühren als Landesvorgabe abschaffen.

4337 Die dadurch möglichen zusätzlichen Einnahmen sind mit einem kommunalen
4338 Mobilitätskonzept zu untersetzen und grundsätzlich zur Stärkung des Radverkehrs,
4339 des Fußverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel zu verwenden. Das muss
4340 kommunalaufsichtlich abgesichert werden, damit die Mehreinnahmen nicht im
4341 Gesamthaushalt verschwinden. Um diese Konzeptentwicklung zu befördern, streben
4342 wir eine hälftige Kofinanzierung kommunaler Mobilitätsberater durch das Land an.

4343 Straßen in Städten und Dörfern sollen sicherer und attraktiver werden und zum
4344 Aufenthalt wie zum Einkaufen einladen. Deshalb wollen wir den Kommunen mehr
4345 Gestaltungsräume geben und das Straßengesetz des Landes Sachsen-Anhalt
4346 novellieren. Bisher definiert das Gesetz als Gemeingebrauch der Straße
4347 (einschließlich der Geh- und Radwege längs der Straßen) den fließenden und
4348 ruhenden Verkehr mit Vorrang für den fließenden Verkehr. Der Aufenthalt und das
4349 Verweilen von Personen im Straßenraum sowie die Nutzung des Straßenraums durch
4350 Handel, Gastronomie und Ähnliches muss von einer Sondernutzung zum Bestandteil
4351 des Gemeingebrauchs werden. Aufgrund dessen muss dieser Nutzungsart auch Raum
4352 und Fläche sowie Sicherheit eingeräumt werden. Die Sicherheit von
4353 Fußgänger*innen und Radverkehr muss Vorrang vor dem Autoverkehr erhalten.
4354 Letztlich wollen wir lebendige und verkehrsberuhigte Dorf- und Stadtzentren
4355 fördern, damit statt Durchgangs- und Warenverkehr dort öffentliches Leben
4356 stattfinden kann.

4357 Barrierefreiheit in der Mobilität ermöglichen

4358 Wir wollen, dass der ÖPNV familienfreundlicher und barrierefrei wird. Dies
4359 bedeutet, dass genügend Stellplätze in Bussen und Bahnen für Kinderwagen,
4360 Rollstühle und Rollatoren vorhanden sind. Ein Umstieg auf Bus und Bahn wird erst
4361 dann zur Alternative, wenn es regelmäßige, modern und komfortabel ausgerüstete,
4362 gut aufeinander abgestimmte und verlässliche Linien gibt. Die Kommunen sollen
4363 dabei finanziell unterstützt werden, bestehende Haltestellen des ÖPNV
4364 barrierefrei zu gestalten. Das bisher spärlich genutzte Haltestellenprogramm zur
4365 Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV ist entsprechend weiterzuentwickeln und
4366 die bisher bereit gestellten Mittel sind mindestens auf zehn Millionen Euro
4367 aufzustocken. Die landesweite Erfassung barrierefreier Haltestellen muss ständig
4368 aktualisiert werden. Darauf aufbauend wollen wir, daß in der Fahrplanauskunft
4369 des Landes die Möglichkeit einer Abfrage barrierefreier Reiseketten
4370 einschließlich Anschlusssicherung zu geschaffen wird, unter Nutzung der
4371 Vorarbeiten der NASA. Auch soll anhand der Erfassung ein Zeitplan zur
4372 landesweiten barrierefreien Gestaltung der Haltestellen aufgestellt werden. Denn
4373 ein barrierefreier Zugang zu den Haltepunkten des ÖPNV wie ein zweisinniges
4374 Auskunftssystem sollen in Zukunft Standard sein.

4375 Bahnhöfe und Haltestellen zu Mobilitätsstationen ausbauen

4376 Wir wollen Bahnhöfe und zentrale Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen
4377 entwickeln. Dort sollen alle Verkehrsmittel optimal miteinander verbunden sein.
4378 Neben Bussen und Bahnen können die Fahrgäste dort auf Taxis, Sharing-Angebote,
4379 diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, Fahrrad-Reparatur-Stationen,
4380 Möglichkeiten von Park-and-Ride, Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes
4381 sowie Wasserstofftankstellen zurückgreifen, um wirklich von Tür zu Tür mobil zu
4382 sein. Diese Stationen sollen sicher und komfortabel ausgestattet sein, um einen

4383 reibungslosen Umstieg zwischen allen Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Zudem
4384 sollte auch begleitende Infrastruktur vorhanden sein, wie freies WLAN, Bänke,
4385 Fahrgastunterstände, Mülleimer und Schließfächer.

4386 Dieser Ansatz ist auch für Schnittstellen des ÖPNV zu realisieren, nämlich durch
4387 regelhafte überdachte Radabstellanlagen sowie verschließbare Fahrradboxen. Um
4388 die Kommunen bei dieser Aufgabe zu unterstützen, wollen wir eine Bedarfsanalyse
4389 für solche Abstellanlagen durchführen und einen Leitfaden entwickeln, der die
4390 Kommunen bei der Planung und Ausgestaltung von Haltepunkten planerisch
4391 unterstützt. Solche multimodalen Haltepunkte vervielfachen den Einzugsbereich
4392 einzelner Haltepunkte von wenigen Hundert Metern auf mehrere Kilometer und
4393 können gerade für Pendler*innen einen Mehrwert bieten.

4394 Für beide Vorhaben ist das Schnittstellenprogramm konzeptionell neu aufzustellen
4395 und mit mehr Haushaltsmitteln auszustatten. Außerdem muss die Antragstellung
4396 vereinfacht werden. Das Förderprogramm REVITA zur Revitalisierung von
4397 Bahnhofsgebäuden wollen wir weiterführen. Sanierete und belebte Bahnhofsgebäude
4398 stärken erheblich die Attraktivität des Bahnverkehrs.

4399 Ein Auto für viele

4400 Carsharing kann die Flexibilität eines eigenen Autos schaffen ohne dessen teure
4401 Anschaffung, die hohen Fixkosten und den hohen Ressourcenverbrauch. Ein
4402 Carsharing-Auto kann bis zu zehn private PKW ersetzen. Besonders in den
4403 ländlichen Räumen kann Carsharing ein wichtiger Baustein für eine bequeme,
4404 komfortable und umweltschonende Eigenmobilität sein: Immer ein Auto, wenn es
4405 gebraucht wird – aber eben nur dann. Das entlastet den Verkehr, die Kommunen und
4406 den Geldbeutel. Deswegen wollen wir auch in Klein- und Mittelstädten ein
4407 flächendeckendes Carsharing-Angebot unterstützen. Carsharing- sowie Park & Ride-
4408 Angebote brauchen wir vor allem am Stadtrand und an Mobilitätsstationen. Dazu
4409 gehören für uns auch Dorf-Autos im Dorfverbund und Bürger*innenbusse. Dafür
4410 wollen wir mit Beginn der nächsten Wahlperiode das Straßengesetz des Landes
4411 Sachsen-Anhalt novellieren, damit auf öffentlichen Straßenflächen Carsharing
4412 Angebote ausgeschrieben werden können.

4413 Wir wollen separate Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge bereitstellen und
4414 ausweisen und diese von Parkgebühren befreien. Dafür sollen auch alle
4415 Möglichkeiten des Carsharing Gesetzes genutzt werden.

4416 Vereine und Initiativen, die gemeinschaftlich Mobilität, wie etwa einen
4417 Bürger*innenbus organisieren, wollen wir als zusätzliches Angebot unterstützen.
4418 Dazu wollen wir einen Leitfaden entwickeln, vor Ort beraten und ein
4419 Förderprogramm auflegen.

4420 Für Pendler*innen wollen wir die Bildung von Fahrgemeinschaften durch
4421 Pendler*innenparkplätze auch mit Fahrradabstellanlagen, Bonusprogramme in
4422 Fahrgemeinschaften und die Entwicklung einer Open-Source-App auf Basis von
4423 offenen Daten und Schnittstellen für Pendler*innenfahrgemeinschaften
4424 vereinfachen. Ebenso braucht es in den ländlichen Räumen Mitfahrbänke.

4425 Alternative Antriebe voranbringen

4426 Die Mobilität mit alternativen Antrieben, wie das mit Ökostrom betriebene
4427 Elektroauto ist eine Alternative für alle, die weiterhin auf ein Auto angewiesen
4428 sind. Um sie ins Rollen zu bringen, wollen wir den öffentlichen Fuhrpark
4429 schrittweise auf alternative Antriebe umstellen und Sonderparkplätze für
4430 Elektroautos zur Verfügung stellen. Auch Kommunen wollen wir dabei unterstützen,
4431 ihren Fuhrpark auf emissionsarme Fahrzeuge umzustellen. Wir unterstützen und
4432 fördern auch weiterhin aktiv Verkehrsunternehmen bei der Umrüstung ihrer Flotten
4433 in Richtung emissionsarmer beziehungsweise -freier Fahrzeuge, auch um die
4434 Umsetzung der „Clean Vehicles Richtlinie“ (EU-Richtlinie über die Förderung
4435 sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge) durch die Kommunen zu
4436 unterstützen.

4437 Intelligente und bezahlbare Tarife im Nahverkehr

4438 Wir setzen uns für das Ende des Tarifschungels und für ein bezahlbares und in
4439 allen Verkehrsmitteln gültiges Ticketsystem ein.

4440 Wir wollen beginnen mit einem Kinder- und Jugendticket, das die
4441 Schüler*innentickets, das Schüler*innenferienticket und das Azubiticket
4442 integriert zu einem allgemeinen Ticket für die junge Generation. Denn gerade in
4443 jungen Jahren braucht es erste Erfahrungen mit dem ÖPNV, um diese Verkehrsmittel
4444 in das eigene Mobilitätsverhalten zu integrieren. Schüler*innen, Auszubildende,
4445 Studierende und Jugendliche in Freiwilligendiensten sollen kostenlos fahren
4446 können. In ganz Sachsen-Anhalt und den Tarifgebieten der Verkehrsverbände.
4447 Sofern dies nicht mittelfristig möglich ist, wollen wir ein Solidar-Ticket für
4448 Sachsen-Anhalt unterstützen und gebündelt mit der Deutschen Bahn verhandeln. Für
4449 Landesbedienstete wollen wir ein bezuschusstes Jobticket anbieten und
4450 Dienstreisen per Fahrrad unterstützen. Dafür setzen wir uns bei den
4451 Verhandlungen zum Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder ein, damit
4452 dies rechtlich möglich wird. Beschäftigte außerhalb der Landesverwaltung sollen
4453 durch Jobtickets unterstützt werden.

4454 Perspektivisch sollen die bestehenden Verkehrs- und Tarifverbände fusionieren,
4455 sodass ein Sachsen-Anhalt-Tarifverbund entsteht. Das Land soll als Moderator
4456 aktiv für diesen Ansatz werben. Die angrenzenden Verkehrsverbände wollen wir mit
4457 Blick auf einen zu schaffenden Tarifverbund Mitteldeutschland (gemeinsam mit
4458 Sachsen und Thüringen) einbeziehen. Auf dem Weg dahin brauchen wir kurzfristig
4459 Tarifkooperationen, um Verbundgrenzen für den Fahrgast faktisch aufzuheben. Wir
4460 wollen eine Verbunderweiterung im Bereich des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes
4461 und von marego, sodass es keine weißen Flecken außerhalb von Verbänden mehr
4462 gibt.

4463 Das Smartphone und die Flatrate sind bei vielen Bürger*innen Standard im Leben.
4464 Wir wollen mit Smartphones und Flatrates besseren Nahverkehr ermöglichen. Wir
4465 wollen die App für die Fahrplanauskunft Sachsen-Anhalt um die Möglichkeit zum
4466 Fahrkartenkauf erweitern, mit der von jedem und in jeden Ort Verbindungen über
4467 Bus, Bahn, Taxi und wo vorhanden Leihfahrrad, E-Scooter oder Carsharing gesucht,
4468 gebucht und bezahlt werden können. Wir wollen für Sachsen-Anhalt eine
4469 tiefenintegrierte und komfortable Mobilitäts-App statt vieler verschiedener.

4470 Neben diesen Verbesserungen innerhalb der bestehenden Finanzierungssystematik
4471 wollen wir Formen einer Drittnutzer-Finanzierung des ÖPNV prüfen und initiieren,
4472 die diesen unabhängiger von Ticketverkäufen macht. Das ist für uns eine der
4473 Lehren aus der Corona-Pandemie. Eine verlässliche und steigende Finanzierung
4474 werden wir brauchen, um etwa die Taktung des ÖPNV spürbar zu verbessern. Auch
4475 die von uns angestrebte Reaktivierung von Strecken verlangt nach einer
4476 tragfähigen Finanzierung. Daher sind neben der öffentlichen Förderung und den
4477 direkten Ticketeinnahmen differenzierte Konzepte für eine „Mobilitätsabgabe“ als
4478 dritte Finanzierungssäule zu erproben.

4479 Ziel ist, dass das Preisniveau im öffentlichen Verkehr so gestaltet ist, dass
4480 die Nutzung des ÖPNV grundsätzlich kostengünstiger ist als die PKW-Nutzung.
4481 Durch eine engere Taktung, vor allem in den ländlichen Räumen, wird der ÖPNV
4482 unschlagbar.

4483 Für alle Dienstreisen von Landesbediensteten soll – soweit Emissionen nicht
4484 durch die Wahl eines klimafreundlichen Verkehrsmittels vermieden werden können –
4485 eine CO₂-Kompensation erfolgen.

4486 Die Regionalisierungsmittel des Bundes sind vollständig für den
4487 Schienenpersonennahverkehr bereitzustellen und der kommunale ÖPNV muss
4488 zusätzliche Fördermittel des Landes erhalten. Die Neuausrichtung und Aufstockung
4489 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist zu nutzen, um weiterhin den
4490 Ausbau von Straßenbahnnetzen und zukünftig auch Streckenreaktivierungen zu
4491 fördern. Auch ist die Förderung des ÖPNV mindestens im Rahmen eines Inflations-
4492 und Tarifausgleichs zu dynamisieren.

4493 Neben diesen Verbesserungen innerhalb der bestehenden Finanzierungssystematik
4494 wollen wir Formen einer ergänzenden Finanzierung des ÖPNV prüfen und initiieren,
4495 die diesen unabhängiger von Ticketverkäufen macht. Das ist für uns eine der
4496 Lehren aus der Corona-Pandemie. Eine verlässliche und steigende Finanzierung
4497 werden wir auch brauchen, um etwa die Taktung des ÖPNV spürbar zu verbessern.
4498 Auch die von uns angestrebte Reaktivierung von Strecken verlangt nach einer
4499 tragfähigen Finanzierung. Wir wollen daher eine Grundlagenuntersuchung, welche
4500 die verschiedenen Varianten einer so genannten Drittnutzerfinanzierung
4501 konkretisiert und auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft. Der Mitteldeutsche
4502 Verkehrsverbund hat dazu bereits vor Jahren sechs mögliche Varianten – vom
4503 Bürgerticket bis zum flächenbezogenen ÖPNV-Beitrag – ins Gespräch gebracht. Auf
4504 Basis der Grundlagenuntersuchung wollen wir den Landkreisen und kreisfreien
4505 Städten die Möglichkeit zur Erprobung anbieten und entsprechend einen
4506 Modelllandkreis samt Förderung ausschreiben, damit ein solches Pioniervorhaben
4507 im Land bis 2023 anläuft.

4508 Touristische Modelle wie das Harzer Urlaubs-Ticket (HATIX), die ein Ticket für
4509 die kostenlose Nutzung von Bus- und Straßenbahn in einer Tourismusregion in die
4510 Kurtaxabgaben für Übernachtungsgäste integrieren, wollen wir ausbauen und auch
4511 in anderen Tourismusregionen in Sachsen-Anhalt etablieren. Wir streben
4512 insbesondere eine Ausweitung auf den Schienen-Personen-Nahverkehr auch in
4513 Rücksprache mit Niedersachsen und Thüringen an.

4514 Für den Tourismus ist es elementar wichtig, mit den angrenzenden
4515 Regionenzusammenzuarbeiten. Beispielsweise sollte das Sachsen-Anhalt-Ticket auch

4516 auf angrenzenden Strecken im niedersächsischen Teil des Harzes gelten. Ähnliches
4517 gilt zum Beispiel für Braunschweig und Wolfsburg.

4518 Ausbau des Netzes von Bahn und Bus

4519 Wir setzen uns dafür ein, dass stillgelegte Bahnstrecken, wo das sinnvoll
4520 möglich ist, reaktiviert werden, etwa Schönebeck (Elbe) – Barby – Güterglück,
4521 Halle-Nietleben – Dölau, Halle (Saale) , Naumburg (Saale) Ost – Kaufland,
4522 Naumburg (Saale), Merseburg Hbf – Leipzig Hbf und Wangen (Unstrut) – Artern.
4523 Gleiches gilt für Schienenstrecken, welche derzeit ausschließlich touristisch
4524 genutzt werden. Hier möchten wir prüfen, inwieweit diese nach Vorbild der
4525 Strecke Nordhausen – Ilfeld in Thüringen in den ÖPNV beziehungsweise SPNV
4526 (Taktfahrplan, Gültigkeit des Verbundtarifs) integriert werden können. Dadurch
4527 könnte Verkehr von Straßen auf Schienen umgeleitet werden, ohne neue Trassen
4528 schaffen zu müssen.

4529 Wir setzen uns für einen massiven Ausbau der Kapazitäten im Nahverkehr ein.
4530 Dafür bedarf es einer gemeinsamen Anstrengung von Bund, Land und den Kommunen,
4531 um die dafür benötigten Beschaffungsinvestitionen in energieeffiziente und
4532 klimafreundliche ÖPNV-Technik wie Wasserstoff- und Elektroantriebe sowie die
4533 Infrastruktur zu finanzieren.

4534 Wir setzen uns dafür ein, noch mehr Eisenbahnstrecken in Sachsen-Anhalt zu
4535 elektrifizieren und dafür zügig ein landesweites Konzept zu erarbeiten. Mit
4536 Mitteln aus dem Strukturwandelfonds des Kohle-Kompromisses soll das
4537 mitteldeutsche S-Bahn-Netz im Süden Sachsen-Anhalts mit der Elektrifizierung der
4538 Strecke Gera – Zeitz – Leipzig ausgebaut wird. Die Neuausrichtung und
4539 Aufstockung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist zu nutzen, um
4540 den weiteren Ausbau von Straßenbahnnetzen, und zukünftig auch Strecken-
4541 reaktivierungen und Elektrifizierungsmaßnahmen zu fördern.

4542 Auf den zahlreichen Bahnstrecken ohne Oberleitung sollen zunehmend
4543 umweltfreundliche und leise Züge wie die Brennstoffzelle oder Züge mit
4544 Akkumulator zum Einsatz kommen, wo eine Elektrifizierung zu teuer ist. Dies
4545 wollen wir durch entsprechende Verkehrsverträge und Förderprogramme erreichen.

4546 Alternative Antriebe im Zugverkehr voranbringen

4547 Unser Ziel ist, 2032 aus dem Dieseltrieb von Zügen auszusteigen, wenn die
4548 laufenden Verträge mit dem Land enden. Dafür braucht es alternative Antriebe.
4549 Nur rund die Hälfte der Bahnstrecken in Sachsen-Anhalt sind bislang
4550 elektrifiziert. Wir wollen uns beim Bund dafür stark machen, dass mehr Strecken
4551 elektrifiziert werden. Einen Landesplan wollen wir erarbeiten. Priorität sollen
4552 dabei Lückenstrecken haben, also Routen, wo derzeit kurze Abschnitte ohne
4553 Stromleitungen verhindern, dass Elektrozüge fahren können.

4554 Es braucht aber noch mehr für die Abschaffung von Dieseltzügen. Insbesondere auf
4555 Nebenstrecken muss das Land auf ökologische alternative Antriebe wie z. B.
4556 Elektrozüge mit Akkus und auf grünen Wasserstoff als Antriebsmittel setzen. Nur
4557 so kann die Bahn ihr Klimaschutzpotential ausschöpfen. Projekte im Land, welche
4558 die Umstellung auf CO₂-freie Antriebe vorantreiben, sollen unterstützt werden.
4559 Beispielhaft sei das Projekt TRAINS der Fachhochschule Anhalt genannt.

4560 Vom Land (mit-)finanzierter und bestellter Nahverkehr auf der Schiene und den
4561 Buslinien des Landesnetzes ist grundsätzlich auszuschreiben. Für den Fall eines
4562 Betreiberwechsels von Bahnstrecken soll bereits mit der Ausschreibung
4563 sichergestellt werden, dass mindestens die bisherigen Standards bei der
4564 Entlohnung und den Arbeitsbedingungen auch für den neuen Betreiber weiter
4565 gelten. Auch die Nachnutzung der Fahrzeuge wollen wir in der Ausschreibung mit
4566 vorsehen.

4567 Straßennetz: Erhalt und Ausbau vor Neubau

4568 Sachsen-Anhalt verfügt schon jetzt in vielen Regionen über ein gut ausgebautes
4569 Straßennetz. Leider sind viele dieser Straßen in einem schlechten Zustand.
4570 Anwohner*innen einiger Ortschaften leiden unter einer extremen
4571 Verkehrsbelastung, weil nötige Instandsetzungsmaßnahmen nicht durchgeführt oder
4572 Ortsumgehungen nicht angegangen werden.

4573 Wir setzen auf den Erhalt und die Pflege bestehender Straßen statt auf Neubau.
4574 Wir wollen Streckenführungen und Beschilderungen so gestalten, dass die
4575 Belastung für die Anwohner*innen viel befahrener Straßen gesenkt wird. Werden
4576 Straßen in Ober- und Mittelzentren saniert, müssen im Zuge dessen auch
4577 Radverkehrsanlagen ausgebaut werden.

4578 Wo eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur nachweislich erforderlich ist,
4579 wollen wir als Alternative zu extrem teuren Autobahn-Neubauvorhaben eine
4580 kostengünstigere und am tatsächlichen Bedarf orientierte Sanierung und den
4581 Ausbau vorhandener Straßenverläufe voranbringen. Die Sanierung von Landesstraßen
4582 muss Vorrang vor dem Neubau haben. Hier wollen wir Mittel umschichten, um die
4583 Sanierungsquote zu erhöhen und die Lebensqualität zu verbessern.

4584 Neue Autobahnprojekte lehnen wir ebenso ab wie den Ausbau von bestehenden
4585 Autobahnen. Vorhaben, für die bereits ein Planfeststellungsbeschluss besteht,
4586 begleiten wir kritisch. Wir fordern von der nächsten Bundesregierung, den
4587 Bundesverkehrswegeplan nach ökologischen und klimaschutzbezogenen Kriterien,
4588 Bedarfsanalysen sowie Verkehrsschätzungen zu aktualisieren.

4589 In einzelnen Ortslagen, wo der Durchgangsverkehr zur unerträglichen Last für die
4590 Bewohner*innen geworden ist, befürworten wir den Bau von Ortsumgehungen und
4591 anderen Schutzmaßnahmen. Dabei ist jeder Eingriff so durchzuführen, dass es zu
4592 einem Minimum an Belastungen für Mensch und Natur kommt. Zudem dürfen keine
4593 Nachteile für den Umweltverbund, zum Beispiel durch größere Wegelängen,
4594 entstehen. Wo Straßen zu groß für den Bedarf sind, müssen auch ein Rückbau und
4595 eine Rückgewinnung von Naturflächen möglich sein.

4596 Auf den Autobahnen wollen wir den landesrechtlichen Spielraum ausnutzen, um
4597 Tempo 130 als Höchstgeschwindigkeit festzulegen. Auf Bundesebene setzen wir uns
4598 für ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen ein, um die Anzahl und
4599 Schwere von Unfällen zu senken sowie einen Beitrag zur Reduzierung des
4600 Kraftstoffverbrauchs und damit zum Klimaschutz zu leisten.

4601 Wir gehen mit öffentlichen Mitteln sorgsam um und wollen die knappen Ressourcen
4602 lieber in den Erhalt unserer Landes- und Kreisstraßen sowie in
4603 Fahrradinfrastruktur stecken. Angesichts der knappen Haushaltsmittel des Landes
4604 für den Straßenbau soll auf einen Neubau von Landesstraßen grundsätzlich

4605 verzichtet und im Bereich der Landesstraßen vorrangig die Unterhaltung des
4606 bestehenden Straßennetzes verbessert werden.

4607 Wir fordern darüber hinaus ein Programm zur Erhaltung und Vervollständigung der
4608 Allees in Sachsen-Anhalt und ein Modellprojekt zur Umsetzung von
4609 Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen.

4610 Elektromobilität und Autonomes Fahren gezielt fördern

4611 Wir benötigen eine verdichtete Ladesäuleninfrastruktur auf Basis Erneuerbarer
4612 Energien. Unsere Zielstellung ist eine öffentliche Lademöglichkeit alle zehn
4613 Kilometer. Der Umstieg auf emissionsfreie Elektromobilität gelingt nur mit einer
4614 gut ausgebauten öffentlichen Ladeinfrastruktur und der Bereitstellung von
4615 offenen Daten der Standorte, technischen Merkmale und Echtzeitnutzung der
4616 Ladestationen. Mit diesem Ansatz wollen wir die Möglichkeiten schaffen, dass bis
4617 2030 rund 30 Prozent der PKW im Land über einen alternativen Antrieb verfügen.

4618 Öffentlich geförderte oder installierte Ladeinfrastruktur sollte aus Ökostrom,
4619 bevorzugt durch regionale Energieversorger oder Bürger*innenstrom, gespeist
4620 werden. Das Land muss mit gutem Beispiel vorangehen und an öffentlichen Gebäuden
4621 barrierefreie Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Autos bereitstellen, die
4622 sowohl von Mitarbeiter*innen privat und dienstlich als auch öffentlich genutzt
4623 werden kann.

4624 In der Bauordnung wollen wir den verbindlichen Bau von Ladestellplätzen
4625 festschreiben sowie eine Vorgabe zur Verlegung von Leerrohren bei Neubauten von
4626 Immobilien oder Parkplätzen, um eine Nachrüstung in Sachen Ladeinfrastruktur
4627 leicht zu ermöglichen.

4628 Das Förderprogramm zur Installation von Ladeinfrastruktur sollte ausdrücklich
4629 auch Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz beinhalten. Darüber hinaus sollte ein
4630 zusätzlicher Zuschuss gezahlt werden, wenn Photovoltaik und Ladeinfrastruktur am
4631 Arbeitsplatz gekoppelt werden.

4632 Das Ladeinfrastrukturkonzept Sachsen-Anhalt wollen wir fortschreiben und
4633 erneuern. Hier braucht es eine Ergänzung um Wasserstofftankstellen sowie um das
4634 teilöffentliche Laden.

4635 Wir wollen die Entwicklung des Autonomen Fahrens fördern und Testräume für
4636 dessen Erprobung einführen. Dabei wollen wir uns auf die Bereiche konzentrieren,
4637 die einen Mehrwert für Mensch und Umwelt bieten: Bus und Bahn, Mobilität in den
4638 ländlichen Räumen und Kleinfahrzeuge für die letzte Meile. In diese Richtung
4639 müssen der „Rahmenplan für Intelligente Verkehrssysteme“ sowie das entsprechende
4640 Förderprogramm ausgebaut werden.

4641 Güter umweltfreundlich transportieren

4642 Der Güterverkehr gehört auf die Schiene. Das schont unsere Umwelt, unser Klima
4643 und nicht zuletzt unsere Nerven. Um Unternehmen den Umstieg auf die Schiene zu
4644 erleichtern, wollen wir mehr Gewerbegebiete an das Schienennetz anschließen,
4645 Nebenbahnen für den Güterverkehr besser nutzbar machen, Unternehmensanschlüsse
4646 an das Schienennetz fördern sowie Flächenbereitstellungen für Umschlagknoten im
4647 Güterverkehr befördern. Hierzu müssen Bahnstrecken verstärkt mit Oberleitungen

4648 elektrifiziert und wo nötig modernisiert werden. Um die Schiene attraktiver zu
4649 machen und bisher mautfreie Straßen zu entlasten, wollen wir über den Bundesrat
4650 und die Verkehrsministerkonferenz die LKW-Maut einheitlich auf alle Straßen
4651 bundesweit ausweiten. Gleichzeitig treiben wir die Elektrifizierung der Schiene
4652 weiter voran. Explizit auch zur Entlastung des Güterverkehrs sind folgende
4653 Strecken mittelfristig zu reaktivieren: Wittenberge-Lüneburg und Magdeburg-
4654 Barby-Dessau.

4655 Bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sind modernste
4656 Lärmschutzkonzepte umzusetzen.

4657 Güterverkehr findet aber nicht nur auf den Schienen und Autobahnen des Landes
4658 statt. Die Wirtschaftsverkehre mit großen LKW und Kleintransportern stellen
4659 Gemeinden und Städte vor immer größere Herausforderungen. Sie verursachen nicht
4660 nur Lärm und Abgase, sondern parken oft Fahrbahnen und Fußwege zu und sind für
4661 einen hohen Anteil der Emissionen in den Städten verantwortlich. Wir wollen hier
4662 neue Wege gehen. Unser Ziel sind CO₂-freie und lärmarme Wirtschaftsverkehre.

4663 Dies wollen wir erreichen, indem wir unter Einbeziehung der wissenschaftlichen
4664 Kompetenz im Land Rahmenbedingungen für neue Güterverkehrskonzepte entwickeln.
4665 Diese sollen die Kooperation und Bündelung von Warenverkehren über Unternehmen
4666 hinweg ermöglichen, den Einsatz von alternativen Transportmitteln wie Lastenrad
4667 oder Elektro-LKW unterstützen und Räume für Minigüterverkehrszentren und
4668 Mikrodepots eröffnen.

4669 Wir setzen uns für Kooperationen von Speditionen und Lieferdiensten ein und
4670 wollen Modellprojekte für eine emissionsfreie Zustellung initiieren, denn ein
4671 großes Potential liegt in den letzten Kilometern. Mit Lastenrädern können Pakete
4672 von Mikrodepots in der Stadt bis zur Haustür geliefert werden. Wir wollen
4673 Kommunen bei der Errichtung der dazu nötigen kleinen Verteilstationen sowie der
4674 Einrichtung von flächendeckenden Ladezonen für die KEP-Dienste (Kurier-,
4675 Express- und Paketdienste) unterstützen.

4676 Die novellierte Straßenverkehrsordnung erlaubt die Ausweisung von Parkflächen
4677 für Lastenräder. Diese Neuerung soll durch die kommunalen
4678 Straßenverkehrsbehörden in Zusammenarbeit mit der oberen Straßenverkehrsbehörde
4679 genutzt werden. Auch setzen wir uns dafür ein, dass es in den Oberzentren
4680 Koordinator*innen für den Wirtschaftsverkehr gibt, die zwischen Wirtschaft und
4681 Verwaltung vermitteln und zur Nutzung von urbaner, nachhaltiger Logistik
4682 beraten.

4683 Besonders in ländlichen Räumen unterstützen wir eine kombinierte Beförderung von
4684 Waren und Personen im Linienverkehr.

4685 Um diese Vorhaben konzeptionell zu bündeln, ist das Landeslogistikkonzept des
4686 Landes Sachsen-Anhalt aus dem Jahr 2009 fortzuschreiben.

4687 Schiffsverkehr

4688 Die Fähren im Land sichern neben regionaler Mobilität auch Straßenverbindungen
4689 von Land und Bund. Ebenso sind sie für den Radtourismus von Bedeutung und bergen
4690 über ihre reine Funktionalität hinaus Potential als Touristenattraktion. Für die
4691 landesbedeutsamen Fähren wollen wir eine verlässliche Finanzierung auflegen,
4692 damit die Gemeinden nicht allein das wirtschaftliche Risiko tragen müssen.

4693 Auch Schiffe und Fähren sollen sukzessive mit alternativen Antrieben
4694 ausgestattet werden. Dafür wollen wir ein Förderprogramm in die Wege leiten.

4695 Flugverkehr begrenzen

4696 Mit dem Flughafen Leipzig/Halle existiert für Sachsen-Anhalt ein gut ausgebauter
4697 und gut erschlossener Standort. Damit ist unserer Ansicht nach der Bedarf an
4698 Flughäfen in Mitteldeutschland gedeckt. Wir sprechen uns dafür aus, dass kein
4699 Geld mehr in kleinere Regionalflughäfen fließt.

4700 Nachtflüge beeinträchtigen die Lebensqualität der Bewohner*innen der Region
4701 Halle-Leipzig. Die Maßnahmen zum Lärmschutz sind noch immer unzureichend.
4702 Deshalb fordern wir weitere aktive und passive Schallschutzmaßnahmen und die
4703 Einhaltung der „Leitlinien für Umgebungslärm“ der Weltgesundheitsorganisation.
4704 Danach soll der durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 45 dB
4705 verringert werden, weil Fluglärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen
4706 gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Wir setzen uns dafür ein, dass in
4707 der Zeit von 22 bis 6 Uhr gemäß der Empfehlung des Umweltbundesamtes für
4708 stadtnahe Flughäfen grundsätzlich kein Flugverkehr stattfindet. Ausnahmen darf
4709 es nur für Fälle wie bspw. dringenden medizinischen Bedarf geben. Die Umsetzung
4710 einer Nachtflugpause am Flughafen Leipzig/Halle muss als Strukturwandelprozess
4711 begriffen und konzeptionell vorbereitet werden.

4712 Wir fordern eine verbesserte Bürger*innenbeteiligung bei Fragen des
4713 Fluglärmschutzes durch die Einführung informeller Beteiligungsmodelle und die
4714 Ausdehnung bestehender Veröffentlichungspflichten auf das Internet. Die
4715 Unterlagen im aktuellen Planfeststellungsverfahren sind unzureichend und durch
4716 den Antragsteller zu überarbeiten. Das Beteiligungsverfahren ist zu wiederholen.

4717 Wir sind gegen einen weiteren Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle. Stattdessen
4718 wollen wir den ökologischen Umbau des Verkehrssektors vorantreiben, also eine
4719 Reduzierung des Transportaufkommens durch Unterstützung regionaler
4720 Wirtschaftskreisläufe und Lieferketten sowie eine Verlagerung des besonders
4721 klimaschädlichen Flugverkehrs auf die Schiene.

4722 Sachsen-Anhalt wollen wir zu einer Modellregion für den zivilen Einsatz von
4723 Drohnen machen. Für das Ausliefern von beispielsweise Medikamenten per Drohne
4724 braucht es Regelungen zum Einsatz und der Anwendung von Drohnen als
4725 Transportmittel. Die „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten
4726 Fluggeräten“ (Drohnen-Verordnung) gibt erste Hinweise. Auf Landesebene soll eine
4727 entsprechende Regelung erarbeitet werden.

4728 Ländliche Räume brauchen eine eigenständige Politik

4729 Über 80 Prozent der Fläche Sachsens-Anhalts sind ländlich geprägt. Der Blick auf
4730 vielfältige und unterschiedlich geprägte ländliche Räume ist noch zu oft
4731 entweder idealisiert oder durch eine „urbane Brille“ auf vermeintliche Schwächen
4732 und Lücken orientiert. Stärken und Ressourcen werden allzu oft von den
4733 Problembeschreibungen überdeckt.

4734 Wir wollen zukünftig noch gezielter die ländlichen Räume in Sachsen-Anhalt
4735 stärken, indem wir Dörfer, Gemeinden, Mittelzentren und Kleinstädte sowie die
4736 dort lebenden Menschen konkreter in den Blick nehmen. Wir wollen Chancen,

4737 Stärken und Ressourcen betonen und dafür die Ideen, Initiativen und das
4738 Engagement der Menschen vor Ort unterstützen. Wir wollen Beteiligung ermöglichen
4739 und die Sichtbarkeit positiver Aspekte stärken. Die Gleichwertigkeit der
4740 Lebensbedingungen darf nicht zur Floskel verkommen.

4741 Den besonderen Bedürfnissen der Menschen in den ländlichen Räumen tragen wir
4742 Rechnung, indem wir in jedem Fachkapitel unseres Programms besondere Maßnahmen
4743 beschreiben. Dies ist notwendig, um das Versprechen der Landesverfassung,
4744 gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Landesteilen zu gewährleisten, mit
4745 Leben zu erfüllen.

4746 Denn egal ob in städtischen oder ländlichen Räumen, ob in wachsenden oder
4747 schrumpfenden Regionen: Menschen brauchen Zugang zu guter Bildung,
4748 Qualifizierung und Arbeit. Sie benötigen ärztliche Versorgung, Pflege, Schulen
4749 und Kinderbetreuung, digitale Angebote, Zugang zu Kultur- und Freizeitangeboten
4750 und auch zu Einkaufsmöglichkeiten.

4751 Auch in Sachsen-Anhalt entwickeln sich die regionalen Lebensverhältnisse
4752 auseinander. Während es um die großen Ballungszentren herum prosperierende
4753 Gegenden gibt, haben ländliche Räume abseits größerer Städte oft massiv mit den
4754 Auswirkungen von Abwanderung und Alterung zu kämpfen. Diese Entwicklungen wirken
4755 sich schon heute spürbar auf das Leben und die Versorgung in strukturschwachen
4756 ländlichen Regionen aus.

4757 Fehlende Arbeits- und Fachkräfte, fehlende Angebote der Gesundheitsversorgung,
4758 Unternehmen ohne Nachfolge, weniger Sportvereine und spielfähige Mannschaften
4759 sowie nicht einsatzfähige Feuerwehren sind nur einige Beispiele für die Folgen
4760 einer Landespolitik, die lange geprägt war von falschen Analysen und
4761 Lösungsansätzen. Ganze Landesteile sind von Mobilität, moderner digitaler und
4762 sozialer Infrastruktur abgehängt. Eine zentralisierte Bildungslandschaft zwingt
4763 Kinder auf überlange Schulwege.

4764 Wir hingegen wollen die Chancen von Menschen überall so gestalten, dass die
4765 Heimat auch ein lebenswertes zuhause bleiben kann. Eine wichtige Rolle spielen
4766 für uns alle Faktoren zu Gunsten von Familienfreundlichkeit. Denn nur attraktive
4767 ländliche Räume werden auch Orte bleiben, an denen sich Unternehmen, Ärzt*innen
4768 und Familien gerne niederlassen.