

K-2-2 II Mobilität

| | |
|---------------------|---|
| Gremium: | Landesvorstand |
| Beschlussdatum: | 22.03.2021 |
| Tagesordnungspunkt: | 4. Das Programm zur Landtagswahl von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Sachsen- Anhalt |

Text

1500 II Mobilität

1501 Wir wollen klimafreundliche Mobilität und lebenswerte Städte und Dörfer mit Raum
1502 für öffentliches Leben und mit möglichst wenig Gestank, Motorenlärm und
1503 herumstehenden Autos. Dafür braucht es mehr als nur eine Abkehr vom
1504 Verbrennungsmotor: Es braucht ein grundsätzliches Umsteuern. Daher setzen wir
1505 uns auf allen Ebenen für eine Mobilitätswende ein. Dafür sollen der Öffentliche
1506 Personennahverkehr (ÖPNV), der Rad- und Fußverkehr – also der sogenannte
1507 Umweltverbund – wie auch Sharing-Angebote ausgebaut und gestärkt werden. Als
1508 langfristige Vision wollen wir, dass Menschen ihre Ziele zu allen Tageszeiten
1509 ohne Auto mindestens genauso schnell und günstig wie mit dem Auto erreichen
1510 können und so die Möglichkeit erhalten, sich die teure Anschaffung eines PKW
1511 sparen zu können. Wir wissen, dass wir zur Umsetzung dieser Vision länger als 5
1512 Jahre brauchen werden, wollen aber jetzt mit einer neuen Mobilitätspolitik für
1513 Sachsen-Anhalt die Weichen für diese Vision stellen und dabei Menschen vor Ort
1514 in die Planung und Gestaltung einbeziehen.

1515 Mobilitätsgarantie für alle

1516 Wir wollen dafür ein Mobilitätsgesetz für Sachsen-Anhalt, das auf den Ausgleich
1517 aller Mobilitätsarten setzt und klare Zielvorstellungen für eine nachhaltige und
1518 verlässliche Mobilität für alle formuliert.

1519 Bisher werden die unterschiedlichen Verkehrsmittel in verschiedenen Gesetzen
1520 geregelt. Wir wollen, dass mit dem Mobilitätsgesetz die Mobilität in ihrer
1521 Gesamtheit betrachtet, geplant und geregelt wird. Damit sollen fortan alle
1522 Mobilitätsarten gleichwertig berücksichtigt und der Umweltverbund gestärkt
1523 werden. Dazu gehören für uns eine allgemeine Mobilitätsgarantie für alle
1524 Bürger*innen, ein landesweiter Anstieg des Umweltverbundes am Modal Split
1525 (Verkehrsmittelwahl) auf über 50 Prozent bis zum Ende der kommenden Wahlperiode
1526 und auf 60 Prozent bis 2030, sowie die „Vision Zero“ (null Verkehrstote).

1527 Um diese Ziele fachlich fundiert umsetzen zu können, wollen wir auf Landesebene
1528 einen Mobilitätsbeirat als beratendes Gremium zur verkehrspolitischen Beratung
1529 der Landesregierung durch Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Fachverbände
1530 einrichten.

1531 Sicher unterwegs sein auf den Straßen im Land

1532 Der Ansatz von „Vision Zero“ also dem Ziel von Null Verkehrstoten ist, dass der
1533 Verkehr sich an den Menschen anpassen muss und nicht umgekehrt. Dafür wollen wir
1534 beispielsweise die Kampagne „Anderthalb Meter“ zur Umsetzung des neuen

1535 Mindestüberholabstandes von Autos gegenüber Radfahrenden von 1,50 m auch in
1536 Sachsen-Anhalt initiieren. Außerdem wollen wir die Arbeit der
1537 Jugendverkehrsschulen langfristig sichern. Die in der auslaufenden Legislatur
1538 erhöhte Förderung wollen wir beibehalten.

1539 Ein wichtiger Beitrag zur „Vision Zero“ besteht im Nachrüsten des Abbiege-
1540 Assistenten bei LKW, der Radfahrende und Fußgänger*innen vor Unfällen bewahrt.
1541 Sachsen-Anhalt soll hier mit gutem Beispiel vorangehen und alle LKW in
1542 Landesbesitz sofort nachrüsten und Neuanschaffungen nur noch mit dem Abbiege-
1543 Assistenten tätigen. In der Folge von Unfällen müssen Unfallstellen genau
1544 untersucht und verkehrstechnische Konsequenzen gezogen werden.

1545 Wir wollen sowohl aktive wie auch passive Verkehrssicherheit fördern und aktiv
1546 einfordern. Für die passive Verkehrssicherheit soll bei Strecken, auf denen die
1547 zulässige Geschwindigkeit (noch) nicht reduziert werden kann, die Trennung der
1548 Verkehrsmittel beispielsweise durch Protected Bikelanes (geschützte Radwege) und
1549 Fuß- und Fahrradbrücken gefördert werden. Auf der Seite der aktiven
1550 Verkehrssicherheit sollte überall, wo es möglich ist, die Geschwindigkeit
1551 innerorts auf 30 km/h begrenzt und an bestimmten Stellen sogar noch weiter
1552 reduziert sowie Shared Spaces angeboten werden. Schönebeck hat bewiesen, wie ein
1553 Stadtkern durch eine attraktive Gestaltung und einen gemeinsamen Verkehrsraum,
1554 der durch Rücksicht und Geschwindigkeitsreduzierung geprägt ist, belebt werden
1555 kann.

1556 Verkehrssicherheitsaudits sind regelmäßig an allen Landesstraßen durchzuführen.
1557 Auch die lückenlose Durchführung von Verkehrsschauen soll durch die obere
1558 Straßenverkehrsbehörde des Landes durchgesetzt und evaluiert werden. Auf
1559 Landstraßen mit Fahrbahnen von weniger als sechs Metern Breitesoll die zulässige
1560 Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt werden.

1561 Wir wollen formalisierte Verkehrssicherheitsaudits nicht nur bei
1562 Unfallhäufungen, Neu- und Umbauplanungen, sondern für den gesamten
1563 Straßenbestand. Sicherheitspotentiale insbesondere vom Fuß- und Radverkehr
1564 sollen zukünftig stärker berücksichtigt werden. Die Richtlinie für das
1565 Sicherheitsaudit von Straßen RSAS 2019 ist konsequent umzusetzen,

1566 Wir werden uns im Bundesrat für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung
1567 einsetzen. Nach österreichischem Vorbild soll den Gemeinden die Ausweisung von
1568 Schulstraßen vor Schulen und Kindergärten ermöglicht werden. Die Schulstraßen
1569 werden während der Unterrichtszeit von parkenden und fahrenden Kraftfahrzeugen
1570 freigehalten. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit tragen auch mehr Kreisverkehre
1571 und die erleichterte Einrichtung von Zebrastreifen bei.

1572 Darüber hinaus wollen wir alle Novellierungen der Straßenverkehrsordnung mit
1573 Verbesserungen für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt zügig flächendeckend
1574 anwenden. Beispiele dafür sind die Einführung von Fahrradzonen und des
1575 Grünpfeils ausschließlich für Radfahrer*innen sowie das Verkehrszeichen für
1576 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen.

1577 Mobilität beginnt zu Fuß

1578 Fußgänger*innen sind die größte und umweltfreundlichste Verkehrsgruppe. Sie tun
1579 etwas für ihre Gesundheit und ihren Geldbeutel. Wir wollen die Gemeinden im Land
1580 dabei unterstützen, das Zufußgehen angenehmer und sicherer zu gestalten. Fehlen

1581 zum Beispiel Zebrasteifen oder klaffen Löcher im Gehweg, ist die Lust am Laufen
1582 rasch dahin. Um das zu Fuß Gehen attraktiver zu machen, wollen wir ein
1583 Förderprogramm für eine sichere und attraktivere Gestaltung von Gehwegen gemäß
1584 den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) und Verkürzung der
1585 Wartezeiten an Ampeln. Wir wollen ein Aktionsprogramm für sichere
1586 Verkehrsquerungen in Sachsen-Anhalt. Dadurch sollen zusätzliche
1587 Fußgängerüberwege Verkehrsinseln und ähnliches entstehen. Die Richtlinie für die
1588 Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) die eine Präzisierung
1589 der Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen darstellt ist durch eine eigene
1590 Landesrichtlinie zu untermauern.

1591 Wir wollen, dass Kinder gefahrlos ihre Wohngegend erkunden können und dass
1592 insbesondere der Schulweg sicher ist. Wir fördern Kommunen bei der Umsetzung von
1593 Fußwegkonzepten einschließlich verkehrsberuhigter und autofreier Zonen, die
1594 insbesondere Kinder, ältere und bewegungseingeschränkte Menschen in den Blick
1595 nehmen. Der Fußverkehr ist dabei insbesondere als wichtiger Zubringer zu ÖPNV-
1596 Haltestellen vor Ort zu entwickeln und in den Blick zu nehmen.

1597 Neue Baugebiete sollen von Beginn an verkehrsberuhigt geplant werden. So
1598 entstehen kindersichere Schul- und Freizeitwege sowie emissionsarme Zonen. Wir
1599 werden uns dafür einsetzen, dass Tempolimits und Verkehrsberuhigungen im
1600 Innenstadtbereich gezielt für mehr Sicherheit sorgen. Den Fuß- und Radverkehr
1601 wollen wir auch über eine institutionelle Förderung der Landesverkehrswacht
1602 Sachsen-Anhalt und eine verbesserte Förderung von Verbänden mit dem Schwerpunkt
1603 im Bereich umweltverträglicher Mobilität stärken. Die Arbeitsgemeinschaft
1604 fahrradfreundlicher Kommunen wollen wir weiterhin fördern.

1605 Gleichzeitig soll die Mobilitätspädagogik qualifiziert werden und in allen
1606 Bildungsbereichen von der Kita bis zur Volkshochschule thematisiert werden. Der
1607 Erlass aus dem Bildungsministerium soll entsprechend überarbeitet werden. Auch
1608 die Ordnungsämter sollen durch die Förderung von Pedelecs für den Ordnungsdienst
1609 und die Polizei mit der Weiterbildung im Hinblick auf die Kontrolle des
1610 Mindestabstands beim Überholen von Radfahrer*innen weiter qualifiziert werden.

1611 Den Radverkehr attraktiver gestalten

1612 Wir sorgen dafür, dass Fahrradfahren attraktiv wird, denn mit dem Fahrrad können
1613 schnell und umweltschonend weite Wege zurückgelegt werden. Darum setzen wir uns
1614 zum Beispiel für mehr und bessere Fahrradwege, geschützte Fahrradspuren und für
1615 die weitgehende Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrradverkehr ein. Außerdem
1616 sollen Fahrräder in allen geeigneten öffentlichen Nahverkehrsmitteln und überall
1617 kostenfrei mitgenommen werden dürfen.

1618 Wir wollen die seit der laufenden Wahlperiode auf unsere Initiative hin deutlich
1619 erhöhten Mittel für den Radwegebau weiter erhöhen auf mindestens 15 Mio. Euro
1620 pro Jahr. Damit soll der Anteil des Radverkehrs gesteigert und die Kommunen im
1621 Bereich Fahrradinfrastruktur mit Best-Practice-Beispielen und Weiterbildungen
1622 vorangebracht werden. Die Radwegförderung soll analog dem Straßenbau
1623 verbindlich gesetzlich geregelt werden.

1624 Wir nehmen dabei vor allem die ländlichen Räume in den Blick und wollen die
1625 Nahmobilität dort stärker forcieren. Wir wollen, dass alle neuen Radwege und
1626 Radverkehrsanlagen verbindlich und regelgerecht nach den Empfehlungen für

1627 Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gebaut werden. Damit schaffen wir auch die Basis
1628 für den Durchbruch des Lastenradtransports.

1629 Der Aufbau von Fahrradverleihsystemen auch mit Elektrofahrrädern und
1630 Spezialfahrrädern wie Lastenrädern hat unsere volle Unterstützung. Ziel sollte
1631 ein landesweites touristisches Fahrradverleihsystem sowie Bikesharing in den
1632 Oberzentren sein. Das Kaufprogramm für Lastenfahrräder wollen wir fortführen und
1633 auf eine Fördersumme von einer Million Euro aufstocken. Dabei sollen
1634 ausdrücklich auch gewerblich genutzte Lastenfahrräder förderfähig bleiben.
1635 Sollte ein Lastenrad kostenfrei, beispielsweise durch einen Verein, der
1636 Öffentlichkeit bereitgestellt werden, wird die Förderquote auf 90 Prozent
1637 erhöht.

1638 Darüber hinaus wollen wir den neuen Landesradverkehrsplan konsequent umsetzen
1639 und mit Beginn der neuen Legislatur in einem Radwegebedarfsplan fortführen und
1640 mit klaren Zielvorgaben für dessen Abarbeitung untersetzen. Die für die
1641 Fahrgäste kostenlose Fahrradmitnahme in geeigneten öffentlichen Verkehrsmitteln
1642 wollen wir ausbauen. Um das Fahrrad für Landesbedienstete wirtschaftlich
1643 attraktiver zu machen, setzen wir uns für eine Änderung des
1644 Landesbesoldungsgesetzes ein und wollen ein Angebot für das Fahrradleasing auf
1645 Grundlage per Gehaltsumwandlung schaffen.

1646 Wir wollen Radschnellwege zwischen Magdeburg und Barleben, Magdeburg und
1647 Schönebeck, zwischen Halle und Merseburg, zwischen Dessau und Roßlau sowie
1648 zwischen Halle und Leipzig mit dem Land als Baulastträger. Auch für europa- und
1649 bundesbedeutsame Radrouten (Europaradweg R 1, Elberadweg und Saale-Radwanderweg)
1650 soll das Land Sachsen-Anhalt die Baulast übernehmen, damit deren Planung,
1651 Instandsetzung, Beschilderung und Bewerbung aus einer Hand erfolgt.

1652 Wir möchten den Anteil des Fahrradverkehrs deutlich erhöhen. Dafür sind sichere
1653 Fahrradabstellplätze notwendig. Besonders an den Bahnhöfen, den Schulen und
1654 Hochschulen fehlen oftmals überdachte Fahrradabstellanlagen, an denen die Räder
1655 sicher abgestellt werden können. Deshalb treten wir dafür ein, dass das Land
1656 Sachsen-Anhalt ein Programm auflegt, mit dem die Errichtung von Radstationen an
1657 Bahnhöfen und Schulen gefördert wird, in denen diebstahlsichere und wetterfeste
1658 Abstellplätze, abschließbare Boxen bis hin zu Fahrradparkhäusern mit Reparatur-
1659 Service angeboten werden. Für die Hochschulen, aber auch andere
1660 Landesliegenschaften wollen wir ein Sofortprogramm ausrollen.

1661 Der Sachsen-Anhalt-Takt

1662 Wir wollen Sachsen-Anhalt zu einem Pionierland für moderne Mobilität machen.
1663 Daher wollen wir eine Mobilitätsgarantie für ganz Sachsen-Anhalt einführen.
1664 Damit gibt es im ganzen Land von mindestens 5 Uhr früh bis Mitternacht
1665 mindestens einen Stundentakt in allen Orten mit über 1.000 Einwohner*innen mit
1666 einer verlässlichen und umweltfreundlichen Anbindung – ganz gleich, ob mit dem
1667 Zug, der S-Bahn, Straßenbahn, dem Bus oder flexiblen Angeboten wie etwa einem
1668 Anruf-Sammeltaxi oder durch Ride-Pooling-Lösungen. Im Rahmen der
1669 Mobilitätsgarantie soll für jeden Ort in Sachsen-Anhalt eine klar definierte
1670 Mindestbedienung gelten, die auch bei anfangs geringerer Nachfrage vorzuhalten
1671 ist. Wir wollen, dass jeder Ort mit über 100 Einwohner*innen in Sachsen-Anhalt
1672 mindestens alle zwei Stunden mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist. Dafür
1673 wollen wir geeignete Rahmenbedingungen und zielgerichtete Anreize setzen. Nur so

1674 etablieren wir den ÖPNV als gleichwertiges Mobilitätsangebot. Außerdem setzen
1675 wir uns für ein bedarfsgerechtes Nachtliniennetz, das auch zwischen Mitternacht
1676 und 5 Uhr Menschen umweltfreundlich durch Sachsen-Anhalt bewegt, ein.

1677 Der kommunale ÖPNV wird in diesem Zuge zur Pflichtaufgabe der kommunalen
1678 Aufgabenträger. Wir wollen das ÖPNV-Gesetz entsprechend anpassen und dafür
1679 sorgen, dass das Land sich stärker als bisher beteiligt.

1680 Mit dem Sachsen-Anhalt-Takt auf allen Bahnstrecken bis zum Jahr 2026 wird die
1681 Bahn als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs gestärkt und in allen Regionen
1682 Sachsen-Anhalts als vollwertige Alternative zum eigenen Auto etabliert. Wo
1683 Mittel- und Grundzentren in den ländlichen Räumen keinen Anschluss zum Bahn-Bus-
1684 Landesnetz haben, wollen wir dieses Landesnetz soweit ausdehnen, dass es alle
1685 Grundzentren erschließt.

1686 Busse und Bahnen, Nah- und Fernverkehr sollen im Rahmen eines Integralen
1687 Taktfahrplans besser aufeinander abgestimmt werden. Das Grundprinzip ist dabei
1688 immer gleich: Der Bus oder der Zug fährt im Idealfall jede Stunde zur gleichen
1689 Zeit ab. Zubringer- und Anschlussfahrten sind darauf abgestimmt, sodass binnen
1690 zehn Minuten die Reise fortgesetzt werden kann.

1691 Zur Minimierung des Aufwands möchten wir mit den Schulen ins Gespräch kommen, um
1692 die Anfangs- und Endzeiten ihres Unterrichts an den Taktfahrplan anzupassen, so
1693 dass auf einen Teil der zusätzlichen Fahrten im Schulverkehr verzichtet werden
1694 kann.

1695 Den Stundentakt als Standard in den ländlichen Räumen wollen wir auf den
1696 nachfragestarken Bahnstrecken in den Ballungsräumen Halle und Magdeburg mit
1697 einer dichteren Taktung der S-Bahn ergänzen.

1698 Die vom Bund angekündigte Unterstützung für die Einführung eines Taktfahrplans
1699 (Deutschlandtakt) unterstützen wir ausdrücklich und verbinden damit eine
1700 Verbesserung des Angebots etwa mit einem IC-Anschluss für Magdeburg und einer
1701 deutlich verbesserten Fernverkehrsanbindung des Umweltbundesamtes und des
1702 Bauhauses für Dessau-Roßlau. Die Renaissance der Nachtzüge darf Sachsen-Anhalt
1703 nicht verschlafen. Wir wollen uns im Bundesrat dafür einsetzen, dass das
1704 Nachtzugnetz wieder ausgebaut wird. Im Nachtverkehr sollte eine Ost-West-
1705 Verbindung über Magdeburg führen.

1706 Öffentlicher Raum ist mehr wert

1707 Ein durchschnittlicher Parkplatz benötigt knapp 13 Quadratmeter Fläche. Gerade
1708 in den größeren Städten in Sachsen-Anhalt ist der öffentliche Raum ein knapper
1709 werdendes Gut, welches auch für Fahrradständer oder Grünflächen benötigt wird.
1710 Zwar können die Kommunen Parkgebühren erheben, diese sind in Sachsen-Anhalt aber
1711 strikt gedeckelt. Nicht mehr als 50 Cent für die angefangene halbe Stunde dürfen
1712 verlangt werden. Durch diese Beschränkung Seitens des Landes aus den 1990er
1713 Jahren können die Parkgebühren nicht einmal an die Inflation angepasst werden.
1714 Während also die Ticketpreise für den ÖPNV regelmäßig steigen, bleiben die
1715 Preise für Parkraum unverändert. Inflationsbereinigt wird dieser sogar immer
1716 billiger. Daher sollen die Kommunen in Zukunft selbst über die Höhe von
1717 Parkgebühren und Anwohner*innenparkausweisen entscheiden. Wir wollen die
1718 Obergrenzen für Parkgebühren als Landesvorgabe abschaffen.

1719 Die dadurch möglichen zusätzlichen Einnahmen sind mit einem kommunalen
1720 Mobilitätskonzept zu untersetzen und grundsätzlich zur Stärkung des Radverkehrs,
1721 des Fußverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel zu verwenden. Das muss
1722 kommunalaufsichtlich abgesichert werden, damit die Mehreinnahmen nicht im
1723 Gesamthaushalt verschwinden. Um diese Konzeptentwicklung zu befördern, streben
1724 wir eine hälftige Kofinanzierung kommunaler Mobilitätsberater durch das Land an.

1725 Straßen in Städten und Dörfern sollen sicherer und attraktiver werden und zum
1726 Aufenthalt wie zum Einkaufen einladen. Deshalb wollen wir den Kommunen mehr
1727 Gestaltungsräume geben und das Straßengesetz des Landes Sachsen-Anhalt
1728 novellieren. Bisher definiert das Gesetz als Gemeingebrauch der Straße
1729 (einschließlich der Geh- und Radwege längs der Straßen) den fließenden und
1730 ruhenden Verkehr mit Vorrang für den fließenden Verkehr. Der Aufenthalt und das
1731 Verweilen von Personen im Straßenraum sowie die Nutzung des Straßenraums durch
1732 Handel, Gastronomie und Ähnliches muss von einer Sondernutzung zum Bestandteil
1733 des Gemeingebrauchs werden. Aufgrund dessen muss dieser Nutzungsart auch Raum
1734 und Fläche sowie Sicherheit eingeräumt werden. Die Sicherheit von
1735 Fußgänger*innen und Radverkehr muss Vorrang vor dem Autoverkehr erhalten.
1736 Letztlich wollen wir lebendige und verkehrsberuhigte Dorf- und Stadtzentren
1737 fördern, damit statt Durchgangs- und Warenverkehr dort öffentliches Leben
1738 stattfinden kann.

1739 **Barrierefreiheit in der Mobilität ermöglichen**

1740 Wir wollen, dass der ÖPNV familienfreundlicher und barrierefrei wird. Dies
1741 bedeutet, dass genügend Stellplätze in Bussen und Bahnen für Kinderwagen,
1742 Rollstühle und Rollatoren vorhanden sind. Ein Umstieg auf Bus und Bahn wird erst
1743 dann zur Alternative, wenn es regelmäßige, modern und komfortabel ausgerüstete,
1744 gut aufeinander abgestimmte und verlässliche Linien gibt. Die Kommunen sollen
1745 dabei finanziell unterstützt werden, bestehende Haltestellen des ÖPNV
1746 barrierefrei zu gestalten. Das bisher spärlich genutzte Haltestellenprogramm zur
1747 Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV ist entsprechend weiterzuentwickeln und
1748 die bisher bereit gestellten Mittel sind mindestens auf zehn Millionen Euro
1749 aufzustocken. Die landesweite Erfassung barrierefreier Haltestellen muss ständig
1750 aktualisiert werden. Darauf aufbauend wollen wir, daß in der Fahrplanauskunft
1751 des Landes die Möglichkeit einer Abfrage barrierefreier Reiseketten
1752 einschließlich Anschlusssicherung zu geschaffen wird, unter Nutzung der
1753 Vorarbeiten der NASA. Auch soll anhand der Erfassung ein Zeitplan zur
1754 landesweiten barrierefreien Gestaltung der Haltestellen aufgestellt werden. Denn
1755 ein barrierefreier Zugang zu den Haltepunkten des ÖPNV wie ein zweisinniges
1756 Auskunftssystem sollen in Zukunft Standard sein.

1757 **Bahnhöfe und Haltestellen zu Mobilitätsstationen ausbauen**

1758 Wir wollen Bahnhöfe und zentrale Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen
1759 entwickeln. Dort sollen alle Verkehrsmittel optimal miteinander verbunden sein.
1760 Neben Bussen und Bahnen können die Fahrgäste dort auf Taxis, Sharing-Angebote,
1761 diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, Fahrrad-Reparatur-Stationen,
1762 Möglichkeiten von Park-and-Ride, Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes
1763 sowie Wasserstofftankstellen zurückgreifen, um wirklich von Tür zu Tür mobil zu
1764 sein. Diese Stationen sollen sicher und komfortabel ausgestattet sein, um einen

1765 reibungslosen Umstieg zwischen allen Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Zudem
1766 sollte auch begleitende Infrastruktur vorhanden sein, wie freies WLAN, Bänke,
1767 Fahrgastunterstände, Mülleimer und Schließfächer.

1768 Dieser Ansatz ist auch für Schnittstellen des ÖPNV zu realisieren, nämlich durch
1769 regelhafte überdachte Radabstellanlagen sowie verschließbare Fahrradboxen. Um
1770 die Kommunen bei dieser Aufgabe zu unterstützen, wollen wir eine Bedarfsanalyse
1771 für solche Abstellanlagen durchführen und einen Leitfaden entwickeln, der die
1772 Kommunen bei der Planung und Ausgestaltung von Haltepunkten planerisch
1773 unterstützt. Solche multimodalen Haltepunkte vervielfachen den Einzugsbereich
1774 einzelner Haltepunkte von wenigen Hundert Metern auf mehrere Kilometer und
1775 können gerade für Pendler*innen einen Mehrwert bieten.

1776 Für beide Vorhaben ist das Schnittstellenprogramm konzeptionell neu aufzustellen
1777 und mit mehr Haushaltsmitteln auszustatten. Außerdem muss die Antragstellung
1778 vereinfacht werden. Das Förderprogramm REVITA zur Revitalisierung von
1779 Bahnhofsgebäuden wollen wir weiterführen. Sanierte und belebte Bahnhofsgebäude
1780 stärken erheblich die Attraktivität des Bahnverkehrs.

1781 Ein Auto für viele

1782 Carsharing kann die Flexibilität eines eigenen Autos schaffen ohne dessen teure
1783 Anschaffung, die hohen Fixkosten und den hohen Ressourcenverbrauch. Ein
1784 Carsharing-Auto kann bis zu zehn private PKW ersetzen. Besonders in den
1785 ländlichen Räumen kann Carsharing ein wichtiger Baustein für eine bequeme,
1786 komfortable und umweltschonende Eigenmobilität sein: Immer ein Auto, wenn es
1787 gebraucht wird – aber eben nur dann. Das entlastet den Verkehr, die Kommunen und
1788 den Geldbeutel. Deswegen wollen wir auch in Klein- und Mittelstädten ein
1789 flächendeckendes Carsharing-Angebot unterstützen. Carsharing- sowie Park & Ride-
1790 Angebote brauchen wir vor allem am Stadtrand und an Mobilitätsstationen. Dazu
1791 gehören für uns auch Dorf-Autos im Dorfverbund und Bürger*innenbusse. Dafür
1792 wollen wir mit Beginn der nächsten Wahlperiode das Straßengesetz des Landes
1793 Sachsen-Anhalt novellieren, damit auf öffentlichen Straßenflächen Carsharing
1794 Angebote ausgeschrieben werden können.

1795 Wir wollen separate Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge bereitstellen und
1796 ausweisen und diese von Parkgebühren befreien. Dafür sollen auch alle
1797 Möglichkeiten des Carsharing Gesetzes genutzt werden.

1798 Vereine und Initiativen, die gemeinschaftlich Mobilität, wie etwa einen
1799 Bürger*innenbus organisieren, wollen wir als zusätzliches Angebot unterstützen.
1800 Dazu wollen wir einen Leitfaden entwickeln, vor Ort beraten und ein
1801 Förderprogramm auflegen.

1802 Für Pendler*innen wollen wir die Bildung von Fahrgemeinschaften durch
1803 Pendler*innenparkplätze auch mit Fahrradabstellanlagen, Bonusprogramme in
1804 Fahrgemeinschaften und die Entwicklung einer Open-Source-App auf Basis von
1805 offenen Daten und Schnittstellen für Pendler*innenfahrgemeinschaften
1806 vereinfachen. Ebenso braucht es in den ländlichen Räumen Mitfahrbänke.

1807 Alternative Antriebe voranbringen

1808 Die Mobilität mit alternativen Antrieben, wie das mit Ökostrom betriebene
1809 Elektroauto ist eine Alternative für alle, die weiterhin auf ein Auto angewiesen
1810 sind. Um sie ins Rollen zu bringen, wollen wir den öffentlichen Fuhrpark
1811 schrittweise auf alternative Antriebe umstellen und Sonderparkplätze für
1812 Elektroautos zur Verfügung stellen. Auch Kommunen wollen wir dabei unterstützen,
1813 ihren Fuhrpark auf emissionsarme Fahrzeuge umzustellen. Wir unterstützen und
1814 fördern auch weiterhin aktiv Verkehrsunternehmen bei der Umrüstung ihrer Flotten
1815 in Richtung emissionsarmer beziehungsweise -freier Fahrzeuge, auch um die
1816 Umsetzung der „Clean Vehicles Richtlinie“ (EU-Richtlinie über die Förderung
1817 sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge) durch die Kommunen zu
1818 unterstützen.

1819 Intelligente und bezahlbare Tarife im Nahverkehr

1820 Wir setzen uns für das Ende des Tarifschungels und für ein bezahlbares und in
1821 allen Verkehrsmitteln gültiges Ticketsystem ein.

1822 Wir wollen beginnen mit einem Kinder- und Jugendticket, das die
1823 Schüler*innentickets, das Schüler*innenferienticket und das Azubiticket
1824 integriert zu einem allgemeinen Ticket für die junge Generation. Denn gerade in
1825 jungen Jahren braucht es erste Erfahrungen mit dem ÖPNV, um diese Verkehrsmittel
1826 in das eigene Mobilitätsverhalten zu integrieren. Schüler*innen, Auszubildende,
1827 Studierende und Jugendliche in Freiwilligendiensten sollen kostenlos fahren
1828 können. In ganz Sachsen-Anhalt und den Tarifgebieten der Verkehrsverbände.
1829 Sofern dies nicht mittelfristig möglich ist, wollen wir ein Solidar-Ticket für
1830 Sachsen-Anhalt unterstützen und gebündelt mit der Deutschen Bahn verhandeln. Für
1831 Landesbedienstete wollen wir ein bezuschusstes Jobticket anbieten und
1832 Dienstreisen per Fahrrad unterstützen. Dafür setzen wir uns bei den
1833 Verhandlungen zum Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder ein, damit
1834 dies rechtlich möglich wird. Beschäftigte außerhalb der Landesverwaltung sollen
1835 durch Jobtickets unterstützt werden.

1836 Perspektivisch sollen die bestehenden Verkehrs- und Tarifverbände fusionieren,
1837 sodass ein Sachsen-Anhalt-Tarifverbund entsteht. Das Land soll als Moderator
1838 aktiv für diesen Ansatz werben. Die angrenzenden Verkehrsverbände wollen wir mit
1839 Blick auf einen zu schaffenden Tarifverbund Mitteldeutschland (gemeinsam mit
1840 Sachsen und Thüringen) einbeziehen. Auf dem Weg dahin brauchen wir kurzfristig
1841 Tarifkooperationen, um Verbundgrenzen für den Fahrgast faktisch aufzuheben. Wir
1842 wollen eine Verbunderweiterung im Bereich des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes
1843 und von marego, sodass es keine weißen Flecken außerhalb von Verbänden mehr
1844 gibt.

1845 Das Smartphone und die Flatrate sind bei vielen Bürger*innen Standard im Leben.
1846 Wir wollen mit Smartphones und Flatrates besseren Nahverkehr ermöglichen. Wir
1847 wollen die App für die Fahrplanauskunft Sachsen-Anhalt um die Möglichkeit zum
1848 Fahrkartenkauf erweitern, mit der von jedem und in jeden Ort Verbindungen über
1849 Bus, Bahn, Taxi und wo vorhanden Leihfahrrad, E-Scooter oder Carsharing gesucht,
1850 gebucht und bezahlt werden können. Wir wollen für Sachsen-Anhalt eine
1851 tiefenintegrierte und komfortable Mobilitäts-App statt vieler verschiedener.

1852 Neben diesen Verbesserungen innerhalb der bestehenden Finanzierungssystematik
1853 wollen wir Formen einer Drittnutzer-Finanzierung des ÖPNV prüfen und initiieren,
1854 die diesen unabhängiger von Ticketverkäufen macht. Das ist für uns eine der
1855 Lehren aus der Corona-Pandemie. Eine verlässliche und steigende Finanzierung
1856 werden wir brauchen, um etwa die Taktung des ÖPNV spürbar zu verbessern. Auch
1857 die von uns angestrebte Reaktivierung von Strecken verlangt nach einer
1858 tragfähigen Finanzierung. Daher sind neben der öffentlichen Förderung und den
1859 direkten Ticketeinnahmen differenzierte Konzepte für eine „Mobilitätsabgabe“ als
1860 dritte Finanzierungssäule zu erproben.

1861 Ziel ist, dass das Preisniveau im öffentlichen Verkehr so gestaltet ist, dass
1862 die Nutzung des ÖPNV grundsätzlich kostengünstiger ist als die PKW-Nutzung.
1863 Durch eine engere Taktung, vor allem in den ländlichen Räumen, wird der ÖPNV
1864 unschlagbar.

1865 Für alle Dienstreisen von Landesbediensteten soll – soweit Emissionen nicht
1866 durch die Wahl eines klimafreundlichen Verkehrsmittels vermieden werden können –
1867 eine CO₂-Kompensation erfolgen.

1868 Die Regionalisierungsmittel des Bundes sind vollständig für den
1869 Schienenpersonennahverkehr bereitzustellen und der kommunale ÖPNV muss
1870 zusätzliche Fördermittel des Landes erhalten. Die Neuausrichtung und Aufstockung
1871 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist zu nutzen, um weiterhin den
1872 Ausbau von Straßenbahnnetzen und zukünftig auch Streckenreaktivierungen zu
1873 fördern. Auch ist die Förderung des ÖPNV mindestens im Rahmen eines Inflations-
1874 und Tarifausgleichs zu dynamisieren.

1875 Neben diesen Verbesserungen innerhalb der bestehenden Finanzierungssystematik
1876 wollen wir Formen einer ergänzenden Finanzierung des ÖPNV prüfen und initiieren,
1877 die diesen unabhängiger von Ticketverkäufen macht. Das ist für uns eine der
1878 Lehren aus der Corona-Pandemie. Eine verlässliche und steigende Finanzierung
1879 werden wir auch brauchen, um etwa die Taktung des ÖPNV spürbar zu verbessern.
1880 Auch die von uns angestrebte Reaktivierung von Strecken verlangt nach einer
1881 tragfähigen Finanzierung. Wir wollen daher eine Grundlagenuntersuchung, welche
1882 die verschiedenen Varianten einer so genannten Drittnutzerfinanzierung
1883 konkretisiert und auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft. Der Mitteldeutsche
1884 Verkehrsverbund hat dazu bereits vor Jahren sechs mögliche Varianten – vom
1885 Bürgerticket bis zum flächenbezogenen ÖPNV-Beitrag – ins Gespräch gebracht. Auf
1886 Basis der Grundlagenuntersuchung wollen wir den Landkreisen und kreisfreien
1887 Städten die Möglichkeit zur Erprobung anbieten und entsprechend einen
1888 Modelllandkreis samt Förderung ausschreiben, damit ein solches Pioniervorhaben
1889 im Land bis 2023 anläuft.

1890 Touristische Modelle wie das Harzer Urlaubs-Ticket (HATIX), die ein Ticket für
1891 die kostenlose Nutzung von Bus- und Straßenbahn in einer Tourismusregion in die
1892 Kurtaxabgaben für Übernachtungsgäste integrieren, wollen wir ausbauen und auch
1893 in anderen Tourismusregionen in Sachsen-Anhalt etablieren. Wir streben
1894 insbesondere eine Ausweitung auf den Schienen-Personen-Nahverkehr auch in
1895 Rücksprache mit Niedersachsen und Thüringen an.

1896 Für den Tourismus ist es elementar wichtig, mit den angrenzenden
1897 Regionenzusammenzuarbeiten. Beispielsweise sollte das Sachsen-Anhalt-Ticket auch

1898 auf angrenzenden Strecken im niedersächsischen Teil des Harzes gelten. Ähnliches
1899 gilt zum Beispiel für Braunschweig und Wolfsburg.

1900 Ausbau des Netzes von Bahn und Bus

1901 Wir setzen uns dafür ein, dass stillgelegte Bahnstrecken, wo das sinnvoll
1902 möglich ist, reaktiviert werden, etwa Schönebeck (Elbe) – Barby – Güterglück,
1903 Halle-Nietleben – Dölau, Halle (Saale) , Naumburg (Saale) Ost – Kaufland,
1904 Naumburg (Saale), Merseburg Hbf – Leipzig Hbf und Wangen (Unstrut) – Artern.
1905 Gleiches gilt für Schienenstrecken, welche derzeit ausschließlich touristisch
1906 genutzt werden. Hier möchten wir prüfen, inwieweit diese nach Vorbild der
1907 Strecke Nordhausen – Ilfeld in Thüringen in den ÖPNV beziehungsweise SPNV
1908 (Taktfahrplan, Gültigkeit des Verbundtarifs) integriert werden können. Dadurch
1909 könnte Verkehr von Straßen auf Schienen umgeleitet werden, ohne neue Trassen
1910 schaffen zu müssen.

1911 Wir setzen uns für einen massiven Ausbau der Kapazitäten im Nahverkehr ein.
1912 Dafür bedarf es einer gemeinsamen Anstrengung von Bund, Land und den Kommunen,
1913 um die dafür benötigten Beschaffungsinvestitionen in energieeffiziente und
1914 klimafreundliche ÖPNV-Technik wie Wasserstoff- und Elektroantriebe sowie die
1915 Infrastruktur zu finanzieren.

1916 Wir setzen uns dafür ein, noch mehr Eisenbahnstrecken in Sachsen-Anhalt zu
1917 elektrifizieren und dafür zügig ein landesweites Konzept zu erarbeiten. Mit
1918 Mitteln aus dem Strukturwandelfonds des Kohle-Kompromisses soll das
1919 mitteldeutsche S-Bahn-Netz im Süden Sachsen-Anhalts mit der Elektrifizierung der
1920 Strecke Gera – Zeitz – Leipzig ausgebaut wird. Die Neuausrichtung und
1921 Aufstockung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ist zu nutzen, um
1922 den weiteren Ausbau von Straßenbahnnetzen, und zukünftig auch Strecken-
1923 reaktivierungen und Elektrifizierungsmaßnahmen zu fördern.

1924 Auf den zahlreichen Bahnstrecken ohne Oberleitung sollen zunehmend
1925 umweltfreundliche und leise Zugantriebe wie die Brennstoffzelle oder Züge mit
1926 Akkumulator zum Einsatz kommen, wo eine Elektrifizierung zu teuer ist. Dies
1927 wollen wir durch entsprechende Verkehrsverträge und Förderprogramme erreichen.

1928 Alternative Antriebe im Zugverkehr voranbringen

1929 Unser Ziel ist, 2032 aus dem Dieseltreib von Zügen auszusteigen, wenn die
1930 laufenden Verträge mit dem Land enden. Dafür braucht es alternative Antriebe.
1931 Nur rund die Hälfte der Bahnstrecken in Sachsen-Anhalt sind bislang
1932 elektrifiziert. Wir wollen uns beim Bund dafür stark machen, dass mehr Strecken
1933 elektrifiziert werden. Einen Landesplan wollen wir erarbeiten. Priorität sollen
1934 dabei Lückenstrecken haben, also Routen, wo derzeit kurze Abschnitte ohne
1935 Stromleitungen verhindern, dass Elektrozüge fahren können.

1936 Es braucht aber noch mehr für die Abschaffung von Dieseltzüge. Insbesondere auf
1937 Nebenstrecken muss das Land auf ökologische alternative Antriebe wie z. B.
1938 Elektrozüge mit Akkus und auf grünen Wasserstoff als Antriebsmittel setzen. Nur
1939 so kann die Bahn ihr Klimaschutzpotential ausschöpfen. Projekte im Land, welche
1940 die Umstellung auf CO₂-freie Antriebe vorantreiben, sollen unterstützt werden.

1941 Beispielhaft sei das Projekt TRAINS der Fachhochschule Anhalt genannt.

1942 Vom Land (mit-)finanzierter und bestellter Nahverkehr auf der Schiene und den
1943 Buslinien des Landesnetzes ist grundsätzlich auszuschreiben. Für den Fall eines
1944 Betreiberwechsels von Bahnstrecken soll bereits mit der Ausschreibung
1945 sichergestellt werden, dass mindestens die bisherigen Standards bei der
1946 Entlohnung und den Arbeitsbedingungen auch für den neuen Betreiber weiter
1947 gelten. Auch die Nachnutzung der Fahrzeuge wollen wir in der Ausschreibung mit
1948 vorsehen.

1949 Straßennetz: Erhalt und Ausbau vor Neubau

1950 Sachsen-Anhalt verfügt schon jetzt in vielen Regionen über ein gut ausgebautes
1951 Straßennetz. Leider sind viele dieser Straßen in einem schlechten Zustand.
1952 Anwohner*innen einiger Ortschaften leiden unter einer extremen
1953 Verkehrsbelastung, weil nötige Instandsetzungsmaßnahmen nicht durchgeführt oder
1954 Ortsumgehungen nicht angegangen werden.

1955 Wir setzen auf den Erhalt und die Pflege bestehender Straßen statt auf Neubau.
1956 Werden Straßen in Ober- und Mittelzentren saniert, müssen im Zuge dessen auch
1957 Radverkehrsanlagen ausgebaut werden.

1958 Wo eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur nachweislich erforderlich ist,
1959 wollen wir als Alternative zu extrem teuren Autobahn-Neubauvorhaben eine
1960 kostengünstigere und am tatsächlichen Bedarf orientierte Sanierung und den
1961 Ausbau vorhandener Straßenverläufe voranbringen. Die Sanierung von Landesstraßen
1962 muss Vorrang vor dem Neubau haben. Hier wollen wir Mittel umschichten, um die
1963 Sanierungsquote zu erhöhen und die Lebensqualität zu verbessern.

1964 Neue Autobahnprojekte lehnen wir ebenso ab wie den Ausbau von bestehenden
1965 Autobahnen, für die noch kein Planungsrecht besteht. Wir fordern von der
1966 nächsten Bundesregierung, den Bundesverkehrswegeplan nach ökologischen und
1967 Klimaschutzbezogenen Kriterien, Bedarfsanalysen sowie Verkehrsschätzungen zu
1968 aktualisieren.

1969 In einzelnen Ortslagen, wo der Durchgangsverkehr zur unerträglichen Last für die
1970 Bewohner*innen geworden ist, befürworten wir den Bau von Ortsumgehungen und
1971 anderen Schutzmaßnahmen. Dabei ist jeder Eingriff so durchzuführen, dass es zu
1972 einem Minimum an Belastungen für Mensch und Natur kommt. Zudem dürfen keine
1973 Nachteile für den Umweltverbund, zum Beispiel durch größere Wegelängen,
1974 entstehen. Wo Straßen zu groß für den Bedarf sind, müssen auch ein Rückbau und
1975 eine Rückgewinnung von Naturflächen möglich sein.

1976 Auf den Autobahnen wollen wir den landesrechtlichen Spielraum ausnutzen, um
1977 Tempo 130 als Höchstgeschwindigkeit festzulegen. Auf Bundesebene setzen wir uns
1978 für ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen ein, um die Anzahl und
1979 Schwere von Unfällen zu senken sowie einen Beitrag zur Reduzierung des
1980 Kraftstoffverbrauchs und damit zum Klimaschutz zu leisten.

1981 Wir gehen mit öffentlichen Mitteln sorgsam um und wollen die knappen Ressourcen
1982 lieber in den Erhalt unserer Landes- und Kreisstraßen sowie in
1983 Fahrradinfrastruktur stecken. Angesichts der knappen Haushaltsmittel des Landes
1984 für den Straßenbau soll auf einen Neubau von Landesstraßen grundsätzlich
1985 verzichtet und im Bereich der Landesstraßen vorrangig die Unterhaltung des
1986 bestehenden Straßennetzes verbessert werden.

1987 Wir fordern darüber hinaus ein Programm zur Erhaltung und Vervollständigung der
1988 Alleen in Sachsen-Anhalt und ein Modellprojekt zur Umsetzung von
1989 Lärmschutzmaßnahmen an Landesstraßen.

1990 Elektromobilität und Autonomes Fahren gezielt fördern

1991 Wir benötigen eine verdichtete Ladesäuleninfrastruktur auf Basis Erneuerbarer
1992 Energien. Unsere Zielstellung ist eine öffentliche Lademöglichkeit alle zehn
1993 Kilometer. Der Umstieg auf emissionsfreie Elektromobilität gelingt nur mit einer
1994 gut ausgebauten öffentlichen Ladeinfrastruktur und der Bereitstellung von
1995 offenen Daten der Standorte, technischen Merkmale und Echtzeitnutzung der
1996 Ladestationen. Mit diesem Ansatz wollen wir die Möglichkeiten schaffen, dass bis
1997 2030 rund 30 Prozent der PKW im Land über einen alternativen Antrieb verfügen.

1998 Öffentlich geförderte oder installierte Ladeinfrastruktur sollte aus Ökostrom,
1999 bevorzugt durch regionale Energieversorger oder Bürger*innenstrom, gespeist
2000 werden. Das Land muss mit gutem Beispiel vorangehen und an öffentlichen Gebäuden
2001 barrierefreie Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Autos bereitstellen, die
2002 sowohl von Mitarbeiter*innen privat und dienstlich als auch öffentlich genutzt
2003 werden kann.

2004 In der Bauordnung wollen wir den verbindlichen Bau von Ladestellplätzen
2005 festschreiben sowie eine Vorgabe zur Verlegung von Leerrohren bei Neubauten von
2006 Immobilien oder Parkplätzen, um eine Nachrüstung in Sachen Ladeinfrastruktur
2007 leicht zu ermöglichen.

2008 Das Förderprogramm zur Installation von Ladeinfrastruktur sollte ausdrücklich
2009 auch Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz beinhalten. Darüber hinaus sollte ein
2010 zusätzlicher Zuschuss gezahlt werden, wenn Photovoltaik und Ladeinfrastruktur am
2011 Arbeitsplatz gekoppelt werden.

2012 Das Ladeinfrastrukturkonzept Sachsen-Anhalt wollen wir fortschreiben und
2013 erneuern. Hier braucht es eine Ergänzung um Wasserstofftankstellen sowie um das
2014 teilöffentliche Laden.

2015 Wir wollen die Entwicklung des Autonomen Fahrens fördern und Testräume für
2016 dessen Erprobung einführen. Dabei wollen wir uns auf die Bereiche konzentrieren,
2017 die einen Mehrwert für Mensch und Umwelt bieten: Bus und Bahn, Mobilität in den
2018 ländlichen Räumen und Kleinfahrzeuge für die letzte Meile. In diese Richtung
2019 müssen der „Rahmenplan für Intelligente Verkehrssysteme“ sowie das entsprechende
2020 Förderprogramm ausgebaut werden.

2021 Güter umweltfreundlich transportieren

2022 Der Güterverkehr gehört auf die Schiene. Das schont unsere Umwelt, unser Klima
2023 und nicht zuletzt unsere Nerven. Um Unternehmen den Umstieg auf die Schiene zu
2024 erleichtern, wollen wir mehr Gewerbegebiete an das Schienennetz anschließen,
2025 Nebenbahnen für den Güterverkehr besser nutzbar machen, Unternehmensanschlüsse
2026 an das Schienennetz fördern sowie Flächenbereitstellungen für Umschlagknoten im
2027 Güterverkehr befördern. Hierzu müssen Bahnstrecken verstärkt mit Oberleitungen
2028 elektrifiziert werden. Um die Schiene attraktiver zu machen und bisher mautfreie
2029 Straßen zu entlasten, wollen wir über den Bundesrat und die
2030 Verkehrsministerkonferenz die LKW-Maut einheitlich auf alle Straßen bundesweit

2031 ausweiten. Gleichzeitig treiben wir die Elektrifizierung der Schiene weiter
2032 voran. Explizit auch zur Entlastung des Güterverkehrs sind folgende Strecken
2033 mittelfristig zu reaktivieren: Wittenberge-Lüneburg und Magdeburg-Barby-Dessau.

2034 Güterverkehr findet aber nicht nur auf den Schienen und Autobahnen des Landes
2035 statt. Die Wirtschaftsverkehre mit großen LKW und Kleintransportern stellen
2036 Gemeinden und Städte vor immer größere Herausforderungen. Sie verursachen nicht
2037 nur Lärm und Abgase, sondern parken oft Fahrbahnen und Fußwege zu und sind für
2038 einen hohen Anteil der Emissionen in den Städten verantwortlich. Wir wollen hier
2039 neue Wege gehen. Unser Ziel sind CO₂-freie und lärmarme Wirtschaftsverkehre.

2040 Dies wollen wir erreichen, indem wir unter Einbeziehung der wissenschaftlichen
2041 Kompetenz im Land Rahmenbedingungen für neue Güterverkehrskonzepte entwickeln.
2042 Diese sollen die Kooperation und Bündelung von Warenverkehren über Unternehmen
2043 hinweg ermöglichen, den Einsatz von alternativen Transportmitteln wie Lastenrad
2044 oder Elektro-LKW unterstützen und Räume für Minigüterverkehrszentren und
2045 Mikrodepots eröffnen.

2046 Wir setzen uns für Kooperationen von Speditionen und Lieferdiensten ein und
2047 wollen Modellprojekte für eine emissionsfreie Zustellung initiieren, denn ein
2048 großes Potential liegt in den letzten Kilometern. Mit Lastenrädern können Pakete
2049 von Mikrodepots in der Stadt bis zur Haustür geliefert werden. Wir wollen
2050 Kommunen bei der Errichtung der dazu nötigen kleinen Verteilstationen
2051 unterstützen.

2052 Die novellierte Straßenverkehrsordnung erlaubt die Ausweisung von Parkflächen
2053 für Lastenräder. Diese Neuerung soll durch die kommunalen
2054 Straßenverkehrsbehörden in Zusammenarbeit mit der oberen Straßenverkehrsbehörde
2055 genutzt werden. Auch setzen wir uns dafür ein, dass es in den Oberzentren
2056 Koordinator*innen für den Wirtschaftsverkehr gibt, die zwischen Wirtschaft und
2057 Verwaltung vermitteln und zur Nutzung von urbaner, nachhaltiger Logistik
2058 beraten.

2059 Besonders in ländlichen Räumen unterstützen wir eine kombinierte Beförderung von
2060 Waren und Personen im Linienverkehr.

2061 Um diese Vorhaben konzeptionell zu bündeln, ist das Landeslogistikkonzept des
2062 Landes Sachsen-Anhalt aus dem Jahr 2009 fortzuschreiben.

2063 **Schiffsverkehr**

2064 Die Fähren im Land sichern neben regionaler Mobilität auch Straßenverbindungen
2065 von Land und Bund. Ebenso sind sie für den Radtourismus von Bedeutung und bergen
2066 über ihre reine Funktionalität hinaus Potential als Touristenattraktion. Für die
2067 landesbedeutsamen Fähren wollen wir eine verlässliche Finanzierung auflegen,
2068 damit die Gemeinden nicht allein das wirtschaftliche Risiko tragen müssen.

2069 Auch Schiffe und Fähren sollen sukzessive mit alternativen Antrieben
2070 ausgestattet werden. Dafür wollen wir ein Förderprogramm in die Wege leiten.

2071 **Flugverkehr begrenzen**

2072 Mit dem Flughafen Leipzig/Halle existiert für Sachsen-Anhalt ein gut ausgebauter
2073 und gut erschlossener Standort. Damit ist unserer Ansicht nach der Bedarf an

2074 Flughäfen in Mitteldeutschland gedeckt. Wir sprechen uns dafür aus, dass kein
2075 Geld mehr in kleinere Regionalflughäfen fließt.

2076 Nachtflüge beeinträchtigen die Lebensqualität der Bewohner*innen der Region
2077 Halle-Leipzig. Die Maßnahmen zum Lärmschutz sind noch immer unzureichend.
2078 Deshalb fordern wir weitere aktive und passive Schallschutzmaßnahmen und die
2079 Einhaltung der „Leitlinien für Umgebungslärm“ der Weltgesundheitsorganisation.
2080 Danach soll der durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 45 dB
2081 verringert werden, weil Fluglärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen
2082 gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Für die nächtliche Lärmbelastung
2083 soll der durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 40 dB verringert
2084 werden, weil nächtlicher Fluglärm oberhalb dieses Wertes mit negativen
2085 Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist. Zudem sind emissions- und
2086 tageszeitabhängige Landegebühren notwendig. Wir streben die Regulierungen des
2087 Nachtflugverkehrs vergleichbar mit anderen deutschen Flughäfen an, die von einer
2088 maximalen Anzahl von Flugbewegungen, jährlichen Lärmkontingenten, Beschränkung
2089 auf bestimmte besonders emissionsarme Flugzeugtypen und etwa einer Definition
2090 von nächtlichen Rand- und Kernzeiten mit abgestuften Vorgaben reichen.

2091 Wir fordern eine verbesserte Bürger*innenbeteiligung bei Fragen des
2092 Fluglärmschutzes durch die Einführung informeller Beteiligungsmodelle und die
2093 Ausdehnung bestehender Veröffentlichungspflichten auf das Internet. Die
2094 Unterlagen im aktuellen Planfeststellungsverfahren sind unzureichend und durch
2095 den Antragsteller zu überarbeiten. Das Beteiligungsverfahren ist zu wiederholen.

2096 Wir sind gegen einen weiteren Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle. Stattdessen
2097 wollen wir den ökologischen Umbau des Verkehrssektors vorantreiben, also eine
2098 Reduzierung des Transportaufkommens durch Unterstützung regionaler
2099 Wirtschaftskreisläufe und Lieferketten sowie eine Verlagerung des besonders
2100 klimaschädlichen Flugverkehrs auf die Schiene.

2101 Sachsen-Anhalt wollen wir zu einer Modellregion für den zivilen Einsatz von
2102 Drohnen machen. Für das Ausliefern von beispielsweise Medikamenten per Drohne
2103 braucht es Regelungen zum Einsatz und der Anwendung von Drohnen als
2104 Transportmittel. Die „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten
2105 Fluggeräten“ (Drohnen-Verordnung) gibt erste Hinweise. Auf Landesebene soll eine
2106 entsprechende Regelung erarbeitet werden.

2107 Ländliche Räume brauchen eine eigenständige Politik

2108 Über 80 Prozent der Fläche Sachsen-Anhalts sind ländlich geprägt. Der Blick auf
2109 vielfältige und unterschiedlich geprägte ländliche Räume ist noch zu oft
2110 entweder idealisiert oder durch eine „urbane Brille“ auf vermeintliche Schwächen
2111 und Lücken orientiert. Stärken und Ressourcen werden allzu oft von den
2112 Problembeschreibungen überdeckt.

2113 Wir wollen zukünftig noch gezielter die ländlichen Räume in Sachsen-Anhalt
2114 stärken, indem wir Dörfer, Gemeinden, Mittelzentren und Kleinstädte sowie die
2115 dort lebenden Menschen konkreter in den Blick nehmen. Wir wollen Chancen,
2116 Stärken und Ressourcen betonen und dafür die Ideen, Initiativen und das
2117 Engagement der Menschen vor Ort unterstützen. Wir wollen Beteiligung ermöglichen
2118 und die Sichtbarkeit positiver Aspekte stärken. Die Gleichwertigkeit der
2119 Lebensbedingungen darf nicht zur Floskel verkommen.

2120 Den besonderen Bedürfnissen der Menschen in den ländlichen Räumen tragen wir
2121 Rechnung, indem wir in jedem Fachkapitel unseres Programms besondere Maßnahmen
2122 beschreiben. Dies ist notwendig, um das Versprechen der Landesverfassung,
2123 gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Landesteilen zu gewährleisten, mit
2124 Leben zu erfüllen.

2125 Denn egal ob in städtischen oder ländlichen Räumen, ob in wachsenden oder
2126 schrumpfenden Regionen: Menschen brauchen Zugang zu guter Bildung,
2127 Qualifizierung und Arbeit. Sie benötigen ärztliche Versorgung, Pflege, Schulen
2128 und Kinderbetreuung, digitale Angebote, Zugang zu Kultur- und Freizeitangeboten
2129 und auch zu Einkaufsmöglichkeiten.

2130 Auch in Sachsen-Anhalt entwickeln sich die regionalen Lebensverhältnisse
2131 auseinander. Während es um die großen Ballungszentren herum prosperierende
2132 Gegenden gibt, haben ländliche Räume abseits größerer Städte oft massiv mit den
2133 Auswirkungen von Abwanderung und Alterung zu kämpfen. Diese Entwicklungen wirken
2134 sich schon heute spürbar auf das Leben und die Versorgung in strukturschwachen
2135 ländlichen Regionen aus.

2136 Fehlende Arbeits- und Fachkräfte, fehlende Angebote der Gesundheitsversorgung,
2137 Unternehmen ohne Nachfolge, weniger Sportvereine und spielfähige Mannschaften
2138 sowie nicht einsatzfähige Feuerwehren sind nur einige Beispiele für die Folgen
2139 einer Landespolitik, die lange geprägt war von falschen Analysen und
2140 Lösungsansätzen. Ganze Landesteile sind von Mobilität, moderner digitaler und
2141 sozialer Infrastruktur abgehängt. Eine zentralisierte Bildungslandschaft zwingt
2142 Kinder auf überlange Schulwege.

2143 Wir hingegen wollen die Chancen von Menschen überall so gestalten, dass die
2144 Heimat auch ein lebenswertes Zuhause bleiben kann. Eine wichtige Rolle spielen
2145 für uns alle Faktoren zu Gunsten von Familienfreundlichkeit. Denn nur attraktive
2146 ländliche Räume werden auch Orte bleiben, an denen sich Unternehmen, Ärzt*innen
2147 und Familien gerne niederlassen.