

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32

Mobilitätskonzept der Ökologisch Demokratischen Partei

Dritte Arbeitsfassung vom 14.08.2018.

Erste öffentliche Arbeitsfassung.

Bemerkung:

Das vorliegende Dokument ist nicht die endgültige Fassung des Mobilitätskonzepts der ÖDP Sachsen. Es handelt sich um eine öffentliche Arbeitsfassung zur Einholung eines Meinungsbildes und zur Gewährung von Mitbestimmung durch Mitbürgerinnen und Mitbürger sowie Interessenverbänden. Entsprechend werden Rückmeldungen, Kritik, Änderungs- und Ergänzungsvorschläge sowie Meinungsdarstellungen gerne entgegengenommen und in der weiteren Ausarbeitung berücksichtigt. Zur erleichterten Bearbeitung stellen Sie Ihre Ausführungen nach Möglichkeit bitte in Bezug zur Zeilenzahl des vorliegenden Konzeptes.

Senden Sie Ihre Anmerkungen bitte formlos oder unter Zuhilfenahme des Antwortformulars aus dem Anhang bis zum 11.09.2018 an: mobilitaet@oedp-sachsen.de

Herzlichen Dank für Ihr Engagement!



33 **Vorwort**

34 Der Mensch verändert seine Umwelt seit Jahrtausenden, um sein Leben komfortabler zu gestalten.
35 Zwangsläufig beeinflusst er dabei, wie jedes Lebewesen, das ökologische Gleichgewicht. Seit der
36 Industrialisierung nimmt die Geschwindigkeit der Weiterentwicklung komfortrelevanter Lebensaspekte
37 durch den Menschen stark zu. Insbesondere die Weiterentwicklung der Fortbewegung ist beachtlich.
38 War vor 150 Jahren die Pferdekutsche das leistungsfähigste Verkehrsmittel, konnte zwischenzeitlich
39 jede/r (entsprechend finanziell Ausgestattete) mit Überschallgeschwindigkeit in drei Stunden von Lon-
40 don nach New York fliegen. Der Mobilitätssektor ist heute für einen nennenswerten Anteil der menschen-
41 lichen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Dazu kommt eine Reihe anderer negativer Auswirkungen.
42 Die Weiterentwicklung von Verkehrsmitteln hat die Erreichbarkeit entfernter Ziele erheblich ver-
43 bessert. Doch sind wir dadurch auch mobiler?

44 Historische Aufzeichnungen legen nahe, dass wir Menschen unabhängig vom Entwicklungsgrad der
45 Verkehrsmittel etwa drei Wege am Tag zurücklegen und dafür etwa eine Stunde unterwegs sind¹. Wo
46 ist also der Fortschritt, wenn wir zum Erledigen täglicher Angelegenheiten längere Strecken zurückle-
47 gen, mehr Emissionen verursachen aber den gleichen (Zeit-) Aufwand haben?

48 Das vorliegende Mobilitätskonzept der Ökologisch Demokratischen Partei für den Freistaat Sachsen
49 setzt es sich zum Ziel, eine umsetzbare mobilitätspolitische Vision zu entwickeln, mit der bei umfas-
50 sender Gewährleistung individueller Mobilität negative ökologische Auswirkungen auf ein mögliches
51 Minimum reduziert, positive soziale Effekte begünstigt und ökonomische Interessen berücksichtigt
52 werden.

¹ Becker, U. J., Einführung, Mobilität und Verkehr in Umwelt und Verkehr, Vorlesung vom 10.04.2018, Folie 28, Technische Universität Dresden, Professur für Verkehrsökologie

53 **Inhalt**

54

55 Vorwort 2

56 Inhalt 3

57 Verkehr = Mobilität? 4

58 Begriff – Verkehr 4

59 Begriff – Mobilität 4

60 Daseinsvorsorge 5

61 Ökologische Belastung 5

62 Klimabilanz 5

63 Ressourcenverbrauch 5

64 Luftqualität 6

65 Flächenverbrauch 6

66 Landschaftszerschneidung 7

67 Bodenkontamination 7

68 Verkehrssicherheit 7

69 Lärm 8

70 Lichtverschmutzung 8

71 Verkehrsmittelpriorisierung 9

72 Verkehrsvermeidung 9

73 Fußverkehr 9

74 Radverkehr 9

75 Öffentlicher Personenverkehr 10

76 Motorisierter Individualverkehr 11

77 Flugverkehr 11

78 Multi- und Intermodalität 11

79 Gesellschaftliche Entwicklung 12

80 Mobilitätsbildung 12

81 Forschungsfelder 12

82 Alternative Fahrbahnbeläge 13

83 Geräuscharme Fahrzeuge 13

84 Klimaneutrale Antriebstechnologien 13

85 Erneuerbare Energien im Verkehrsraum 13

86 Zukunftsfähige Akkutechnologien 13

87

88 **Verkehr = Mobilität?**

89 Die Bundesregierung bearbeitet Infrastrukturprojekte anhand eines Bundesverkehrswegeplans. Im
90 Freistaat Sachsen ist der Wirtschafts- und Verkehrsminister zuständig. Hier liegt der grundlegendste
91 Fehler. Die Namensgebung offenbart, dass sich die Politik der Gegenwart mit der Lenkung und fata-
92 lerweise auch mit dem Ausbau von *Verkehr* befasst. Hier widerspricht die ÖDP entschieden und legt
93 Wert darauf, dass sie mit einem *Mobilitätskonzept* die Weichen für die Verkehrsströme der Zukunft
94 stellt.

95 Warum?

96 **Begriff – Verkehr**

97 Wenn von Verkehr die Rede ist, dann ist im Allgemeinen der motorisierte Individualverkehr (MIV) ge-
98 meint. Auch Fahrten von Zügen und Bahnen werden als Verkehr akzeptiert. Jedoch gibt es auch Rad-
99 und Flugverkehr und selbst einfaches Gehen kann als Fußverkehr betrachtet werden. Verkehr ist das,
100 was entsteht, wenn Personen oder Güter zwischen einem Start und einem Ziel unter Zuhilfenahme
101 eines Verkehrsmittels bewegt werden. Der Verkehr benötigt Infrastruktur, wie Straßen, Gleise oder
102 Rad- und Gehwege. Je besser diese Infrastruktur ausgebaut ist, umso schneller können Ziele erreicht
103 werden. Der mobilitätspolitisch betrachtete Verkehr ist die Gesamtheit aller Einzelverkehre. Er wird im
104 Landschafts- oder Stadtbild sichtbar und lässt sich zum Beispiel in der Einheit „Fahrzeuge pro Stunde“
105 messen.

106 **Begriff – Mobilität**

107 Die Mobilität ist ein Maß für die Erreichbarkeit. Man kann sie am anschaulichsten mit der Einheit „Zeit
108 zum Erreichen eines Zieles“ messen. Sie wird durch die Faktoren Nähe, Reisegeschwindigkeit und
109 Barrierefreiheit bestimmt. Mobil zu sein ist für alle Menschen ein wichtiges Bedürfnis. Diejenigen Mit-
110 bürger, die nicht zum Autofahren berechtigt sind, wissen, dass es nicht selbstverständlich ist, zu jeder
111 Zeit jedes Ziel schnell zu erreichen. Das legt einen wesentlichen Kritikpunkt offen, den die ÖDP an-
112 führt: Die verantwortliche Politik begegnete dem *Mobilitätsbedürfnis* der Bürger über Jahrzehnte mit
113 *Verkehrsentwicklungsplänen*, die vor allem den Straßenausbau forcierten und all jene vergaßen, die
114 keinen Zugang zu einem KFZ haben.

115 Man glaubte lange, manche Entscheidungsträger glauben es noch immer, dass es die Mobilität der
116 Bürger verbessere, Straßenbeläge zu glätten, Ortsumgehungen zu bauen oder Autobahnen mit zu-
117 sätzlichen Fahrstreifen auszustatten. Die Maßnahmen ermöglichen tatsächlich einen Zeitgewinn auf
118 den entsprechenden Streckenabschnitten. In einem größeren Maßstab werden solch teuer erkaufte
119 Vorteile durch sogenannte Rebound-Effekte eliminiert. Ein fiktives Beispiel:

120 Eine neue Ortsumgehung mit einem Zeitvorteil von zehn Minuten macht es attraktiv, zum Einkaufen in
121 die Stadt zu fahren, anstatt auf dem Markt im Ort einzukaufen. In beiden Fällen kann der gleiche Ein-
122 kauf in der gleichen Zeit erledigt werden. Wo also ist der Mobilitätsvorteil? Für die Ortsumgehung wur-
123 den Millionen an Steuergeldern verbaut, der Verkehr und die damit einhergehenden Umweltbelastun-
124 gen nehmen zu, obwohl das Mobilitätslevel gleich bleibt.

125 Weitergedacht könnte der Markt wegen der verlorenen Kunden nicht mehr angeboten werden kann.
126 Dann sind alle im Ort gezwungen, in die Stadt zu fahren. Dadurch nimmt der Verkehr noch weiter zu
127 und das Mobilitätsniveau sinkt, weil diejenigen ohne ein Auto im Haushalt auf die sträflich vernachläss-
128igten öffentlichen Verkehrsmittel mit sehr lückenhaften Fahrplänen angewiesen sind.

129 Unsere Landschaftsstruktur ist dafür sinnbildlich. Milliardeninvestitionen haben insbesondere den
130 Straßenverkehr beschleunigt. Gesellschaftlich relevante Anlaufpunkte wie Arztpraxen, Schulen oder

131 Kultureinrichtungen wurden direkt oder indirekt zentralisiert. Dadurch wurden viele Wege verlängert,
132 ländliche Gemeinden in den Überlebenskampf gezwungen und das Verkehrsaufkommen stieg rasant
133 an. Diese Strategie belastet neben dem Staatshaushalt insbesondere unsere Umwelt und die Le-
134 bensqualität der Bürgerrinnen und Bürger.

135 **Daseinsvorsorge**

136 Infrastruktur ist eine Komponente der Daseinsvorsorge und somit Aufgabe der öffentlichen Hand. Die
137 ÖDP fordert, dass bedarfsgerecht, vor allem aber mit ökologischer Weitsicht geplant wird. Es muss
138 vorgeschrieben sein, dass bei Neubau- oder Sanierungsmaßnahmen Innerorts- wie Außerortsstraßen
139 nicht ohne einen richtungsgetreuen Rad- und Gehweg geplant werden dürfen. Zudem setzt sich die
140 ÖDP für einen Rechtsanspruch auf fußläufig erreichbaren ÖPNV am Wohnort ein.

141 **Ökologische Belastung**

142 Oft wird behauptet, dass die ökologische Relevanz des Mobilitätssektors überbewertet ist. Schließlich
143 würden „nur“ 16 % der Treibhausgase durch Verkehr verursacht. Die ÖDP vertritt den Standpunkt,
144 dass das hier mögliche Einsparpotenzial konsequent genutzt werden muss. Zum anderen berücksichtigt
145 die ÖDP die Gesamtheit der relevanten Belastungen. Im Einzelnen ist die Rede von:

146 **Klimabilanz**

147 Um Verkehr zu ermöglichen, bedarf es Energie. Diese wird derzeit zu einem erheblichen Anteil aus
148 fossilen Energieträgern gewonnen. Bei der Verbrennung wird vormals gebundener Kohlenstoff als
149 Treibhausgas CO₂ frei. Global macht der Verkehrssektor eine wesentliche Belastung im Kontext der
150 Klimaveränderung aus. Zudem führt die erhöhte CO₂-Konzentration zu einer Versauerung der Ozea-
151 ne, wodurch nicht absehbare Auswirkungen auf das ökologische Gefüge dieses Lebensraums in Kauf
152 genommen werden.

153 Die ÖDP fordert daher:

- 154 ○ Intensivierung der Anstrengungen zur Entwicklung klimaneutraler Antriebsarten
- 155 ○ flächendeckende Anwendung zielführender Innovationen

156 Hierbei sei hervorgehoben, dass die ÖDP keine kompromisslose Elektrifizierung aller Verkehrsträger
157 fordert. Vielmehr muss auf die individuellen Anforderungen Rücksicht genommen werden. Aus der
158 Sicht des Klimaschutzes sind sehr gut entwickelte Verbrennungsmotoren, die mit Treibstoffen aus
159 nachhaltiger Power-to-x-Gewinnung betrieben werden, eine vollwertige Alternative.

160 **Ressourcenverbrauch**

161 Zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen bedarf es nicht unbedingt der Aufwendung von Ressourcen.
162 Es ist möglich, barfuß durch Wälder zu laufen. Doch schon, wenn mit einem Fahrrad gefahren
163 werden soll, sind in diesem energieaufwendige Materialien verbaut. Je komplexer das Fortbewe-
164 gungsmittel, desto ressourcenintensiver. Auch die Bereitstellung der Infrastruktur nimmt große Mate-
165 rialmengen in Anspruch. Öffentlich gefördert sollten daher nur die Mobilitätsträger werden, die ein
166 gutes Verhältnis aus Ressourcenverbrauch zu erbrachte Verkehrsleistung bieten. Die ÖDP weist ins-
167 besondere darauf hin, dass Langlebigkeit, Reparierbarkeit und Trennbarkeit der Materialgruppen Vo-
168 raussetzung für ein umfassendes Ressourcenmanagement sind.

169 Die ÖDP fordert daher:

- 170 ○ Verdopplung der zu planenden Nutzungsdauer von 30 auf 60 Jahre für Straßenanlagen
- 171 ○ auf Dauerhaftigkeit orientierte Sanierungsmaßnahmen
- 172 ○ Betrieb von elektrischen Verkehrseinrichtungen mit Strom aus erneuerbaren Energien
- 173 ○ Einsatz energiesparender Anlagen und Leuchtmittel

174 **Luftqualität**

175 Eine hohe Qualität der Atemluft darf jede Bürgerin und jeder Bürger voraussetzen. Die Güte wird je-
176 doch durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotorantrieb herabgesetzt und überschreitet vielerorts ge-
177 setzliche Grenzwerte. Dieser Zustand ist nicht hinnehmbar. Der Pluralismus der Verunreinigungen
178 schmälert die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum erheblich, setzt die Bevölkerung Gesundheitsrisi-
179 ken aus, kann für Mitbürgerinnen und Mitbürger mit Vorerkrankungen lebensgefährlich sein und schä-
180 digt auch andere Organismen langfristig. Die durch Verkehr bedingte Luftverschmutzung verursacht in
181 Deutschland jährlich über 10.000 vorzeitige Todesfälle².

182 Die ÖDP fordert daher:

- 183 ○ Umweltzonen in Städten und Wohngebieten
- 184 ○ Bindung der Betriebszulassung von KFZ an die Einhaltung zugelassener Schadstoffausstöße
- 185 ○ Durchsetzung temporärer Fahrverbote in akuten Belastungssituationen

186 **Flächenverbrauch**

187 Im Freistaat Sachsen sind circa 835 km² mit Verkehrsanlagen bebaut³, eine Fläche so groß wie Dres-
188 den, Leipzig und Chemnitz zusammen. Der hohe Versiegelungsgrad macht sich negativ im Wasser-
189 haushalt des Bodens bemerkbar. Insbesondere hochwasserähnliche Überflutungssituationen durch
190 Starkregenereignisse in Großstädten werden infolge der Klimaveränderung zunehmen. Außerdem
191 absorbieren dunkle Verkehrsflächen Wärmestrahlung, heizen die Umgebung auf und stören das loka-
192 le Mikroklima. Zudem fehlen die Flächen als Naturraum und beschneiden den erholungsrelevanten
193 Freiraum zur Freizeitgestaltung. Letztlich verursacht jeder Quadratmeter Infrastruktur Instandhal-
194 tungskosten, die die Staatskasse belasten.

195 Die ÖDP fordert daher:

- 196 ○ Unverzüglicher Planungsstopp für Ausbauprojekte und Prüfung der Projekte auf Konformität
197 mit dem Mobilitätskonzept
- 198 ○ Unverzügliche Aufhebung der Stellplatzverordnung
- 199 ○ Renaturierung von Straßenflächen, wo sie überdimensioniert sind
- 200 ○ Begrünung von Gleisanlagen
- 201 ○ Rückbau und Begrünung mit Blühwiesen von nicht hochwertig genutzten, jedoch versiegelten
202 Flächen

² Deutsche Umwelthilfe e. V., Feinstaub und Co.: Wie der Verkehr unsere Luft verschmutzt, online: <https://www.duh.de/themen/luftqualitaet/luftverschmutzung-quellen/verkehr>, abgerufen am 16.07.2018, 19:30 Uhr

³ Extrapoliert aus: Sachsen.de, Verkehrsfläche, online: <https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/4758.asp?id=4978&headline=Schutzgut:%20Wasser>, abgerufen am 16.07.2018, 19:50 Uhr

203 **Landschaftszerschneidung**

204 Jede Verkehrsanlage zerschneidet Landschaft. Straßen, Schienen und Wege bedingen die Notwen-
205 digkeit zur Querung. Hieraus resultieren Unfallgefahren, die lebensgefährlich für Mensch und Tier
206 sind. Zudem stellen besonders gesicherte Verkehrsanlagen, wie zum Beispiel Autobahnen, für die
207 Fauna unüberwindbare Hindernisse dar.

208 Die ÖDP fordert daher:

- 209 ○ kein Straßenneubau in besonders geschützten Naturkorridoren (natura2000)
- 210 ○ Querungsanlagen, die sich an den Bedürfnissen von Fußgängern und Radfahrern orientieren
- 211 ○ verbindlicher Schlüssel für Investitionen in ökologische Querungsanlagen bei Infrastrukturpro-
212 jekten
- 213 ○ kein Ausbau der Stauregelung natürlicher Fließgewässer

214 **Bodenkontamination**

215 Der Boden, auf dem wir leben und den Verkehr abwickeln, wird als selbstverständlich vorausgesetzt,
216 wodurch seine Schutzbedürftigkeit vergessen wird. Insbesondere durch Verkehrsunfälle werden
217 Schadstoffe in Böden eingetragen. Abgase von Fahrzeugen bedingen Chemikaliencocktails, denen
218 das Bodenleben ausgesetzt wird. Dieses wird zusätzlich durch Streusalze im Winter belastet. Der
219 Abrieb von Reifen setzt in großen Mengen Mikroplastik frei.

220 Die ÖDP fordert daher:

- 221 ○ Tausalzeinsatz nur wenn unmittelbar sicherheitsrelevant
- 222 ○ Melde- und Offenlegungspflicht für Kerosinablassen im Flugverkehr
- 223 ○ Herbizidverbot auf Gleisanlagen
- 224 ○ Flächendeckendes Monitoring von Schadstoffbelastungen im Verkehrsraum

225 **Verkehrssicherheit**

226 Nahezu alle Bürgerinnen und Bürger nehmen am Straßenverkehr teil und setzen sich dabei zwangs-
227 läufig der Gefahr von Verkehrsunfällen aus. Im Jahr 2017 wurden im Freistaat Sachsen 16.848 Ver-
228 letzte bei Verkehrsunfällen registriert. Weitere 147 Mitbürgerinnen und Mitbürger verloren auf Sach-
229 sens Straßen ihr Leben⁴. Die ÖDP fordert eine konsequente Strategie, um die Zahl der vermeidbaren
230 Verkehrstoten bis 2030 auf null zu senken.

231 Die ÖDP fordert daher:

- 232 ○ strenge Überwachung von Tempolimits mit mobilen Blitzern
- 233 ○ stationäre Geschwindigkeitskontrollen an Gefahrenbereichen wie z. B. Schulen oder Kinder-
234 gärten
- 235 ○ zulässige Höchstgeschwindigkeit in Wohngebieten von 30 km/h
- 236 ○ Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h
- 237 ○ vom MIV baulich getrennte Rad- und Gehwege
- 238 ○ Sicherungsmaßnahmen bei radwegkreuzendem Rechtsabbiegeverkehr
- 239 ○ Radhelmpflicht für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre
- 240 ○ Planung fehlerverzeihender Straßen

⁴ Sachsen.de, Statistik, Straßenverkehrsunfälle, Tabellen und Grafiken, online: <https://www.statistik.sachsen.de/html/444.htm#article1511>, angerufen am 16.07.2018 um 20:00 Uhr

241 **Lärm**

242 Lärm macht krank. Das ist gesellschaftlicher Konsens und anerkannte Expertenmeinung⁵. Aber neben
243 den gesundheitlichen Gefahren für die Bürgerinnen und Bürger belasten Geräuschemissionen auch
244 unsere Umwelt.

245 Die wesentliche Quelle für Lärmbelastungen stellt der Straßenverkehr dar. Ausschlaggebend sind
246 Motoren- und Rollgeräusche. Auch der Schienen- und Luftverkehr erzeugt schädigende Emissionen.
247 In Summe resultiert daraus eine Gesundheitsgefährdung und Lebensqualitätsminderung für alle Bür-
248 gerinnen und Bürger zum alleinigen Vorteil der aktiven Verkehrsteilnehmer.

249 Die ÖDP fordert daher:

- 250 ○ Kontrollen der zugelassenen Geräuschemissionen von KFZ, insbesondere von Motorrädern
- 251 ○ Unterstützung/Beauftragung der Entwicklung geräuscharmer Verkehrsmittel
- 252 ○ Tempolimit 30 km/h nahe Wohnbebauung
- 253 ○ Machbarkeits- und Ökobilanzstudien zu regelspurbasierten Magnetschwebeantrieben für
254 Straßenbahnen
- 255 ○ Schallschutzwände durch Holzschwellen, besohlte Schwellen, Hecken, Erdwälle, leise Dreh-
256 gestelle und andere Maßnahmen ersetzen

257 **Lichtverschmutzung**

258 Die Beleuchtung des Verkehrsraums ist notwendig für das soziale Sicherheitsempfinden im Verkehrs-
259 raum. Sie hat jedoch negative Auswirkungen auf den Biorhythmus von Mensch, Tier und Pflanze und
260 stellt insbesondere für Insekten ein Hindernis bei der Orientierung und teils auch Fortpflanzung dar.

261 Die ÖDP fordert daher:

- 262 ○ Reduzierung der Verkehrsraumausleuchtung auf ein notwendiges Maß

⁵ aerzteblatt.de, Lärm macht krank, online: <https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/58480/Laerm-macht-krank>, 29.04.2014

263 **Verkehrsmittelpriorisierung**

264 Bisherige Infrastrukturinvestitionen orientierten sich an dem Ziel aus den 30er Jahren, jeden Bürger
265 seine grundgesetzlich verbriefte Freiheit durch das Führen eines Automobils komfortabel ausleben zu
266 lassen. Der nun erreichte einseitige Infrastrukturausbaugrad schränkt die Mobilitätsfreiheit jedoch ein.
267 Durch eine am PKW ausgerichtete Siedlungspolitik sind große Teile der Bevölkerung aufgrund fehlen-
268 der gleichwertiger Alternativen gezwungen, Mobilitätsbedürfnisse mit dem Auto zu befriedigen. Mit-
269 bürgerinnen und Mitbürger, die nicht zum Führen eines KFZ berechtigt sind oder dies nicht wollen,
270 sind dadurch signifikant benachteiligt. Die ÖDP fordert daher entschieden Mobilitätsgerechtigkeit ein!
271 Konkret soll die Priorisierung der Infrastrukturmodernisierung anhand der jeweils geringsten Gesamt-
272 belastung in Verbindung mit einer möglichst großen Barrierefreiheit erfolgen. Daraus folgt die folgende
273 absteigende Priorisierung:

274 **Verkehrsvermeidung**

275 Ein ökologisches Mobilitätskonzept ist ein Verkehrsvermeidungskonzept. Je kürzer alltägliche Wege
276 sind, umso besser. Diese Forderung hat weitreichende raum- und städteplanerische Folgen. So sind
277 integrative Konzepte gefragt, die Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Erholungsorte sowie kulturelle Ange-
278 bote und medizinische Versorgung dezentral zusammenführen. Eine Sonderstellung nimmt dabei der
279 ländliche Raum ein. Hier müssen diese Komponenten der Daseinsvorsorge durch den Freistaat Sach-
280 sen aktiv gefördert werden.

281 **Fußverkehr**

282 Zufußgehen ist die ökologischste Fortbewegungsmethode. Sie verursacht keine Emissionen, bedarf
283 keinem Fahrzeug und wirkt sich positiv auf die körperliche und geistige Gesundheit aus. Gerade Kin-
284 der profitieren davon, ihren Lebensraum selbstständig kennenzulernen, sammeln dabei eine Vielzahl
285 kreativer Anregungen und entwickeln ein Verständnis für die Funktionsmechanismen ihrer Umwelt.
286 Zudem ist Gehen ein fester Bestandteil nahezu aller Wege. In der gegenwärtigen Verkehrspolitik wird
287 oft übersehen, dass Verkehrsteilnehmer zum Beispiel zu den Haltestellen des öffentlichen Personen-
288 verkehrs laufen.

289 Die ÖDP fordert daher:

- 290 ○ lückenloses Netz aus barrierefreien Gehwegen, einschließlich Blindenleitsystem
- 291 ○ sichere Querungsmöglichkeiten
- 292 ○ Priorisierung von Fußgängern in Ampelschaltungen, kurze Wartezeiten
- 293 ○ Wartezeitenanzeigen an Ampeln
- 294 ○ Sicherungsmaßnahmen an unfallträchtigen Verkehrssituationen

295 **Radverkehr**

296 “Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim
297 Fahrrad“, stellte Adam Opel fest. Er hat recht. Im innerstädtischen Bereich muss das Fahrrad Haupt-
298 verkehrsträger werden, um gesunde Lebensbedingungen für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer
299 wiederherzustellen.

300 Die ÖDP ist überzeugt, dass die Zukunft der e-Mobilität das Padelec ist. Die auch e-bikes genannten
301 Fahrräder unterstützen mit einem Elektromotor, wenn in die Pedale getreten wird. So können auch
302 Mitbürgerinnen und Mitbürger mit eingeschränkter Kondition längere Strecken und Steigungen bewäl-
303 tigen. Das Fahrrad wird so ein leistungsfähigeres Verkehrsmittel.

304 Die ÖDP fordert daher:

- 305 ○ Investitionen in Qualität und Lückenschluss des Radverkehrsnetzes
- 306 ○ Erweiterung des Radwegenetzes, auch durch Freigabe von Einbahnstraßen
- 307 ○ Sicherungsmaßnahmen bei radwegkreuzendem Rechtsabbiegeverkehr (z. B. verpflichtende
- 308 Abbiegeassistenten für Lkw)
- 309 ○ überdachte Fahrradstellplätze mit öffentlichen Ladestationen für Padelecs
- 310 ○ breites Mietangebots an Lastenfahrrädern
- 311 ○ Priorität für Radfahrer in Ampelschaltungen
- 312 ○ Linksabbiegen in einem Zug durch Fahrradschleusen an Kreuzungen
- 313 ○ hochwertiger Winterdienst auf öffentlichen Radwegen
- 314 ○ verpflichtende kostenlose Fahrradmitnahme im öffentlichen Personenverkehr
- 315 ○ Förderung intensiver Forschung im Bereich umweltfreundlicher und effektiver Akkutechnolo-
- 316 gien

317 DIE e-MOBILITY DER ZUKUNFT HAT ZWEI RÄDER!

318 **Öffentlicher Personenverkehr**

319 Der öffentliche Personenverkehr stellt eine wesentliche Stütze des Mobilitätskonzepts dar. Er bündelt
320 die Wege mehrerer Verkehrsteilnehmer zu Linien. Die Schiene soll dabei Vorrang vor dem Busange-
321 bot haben. Der höhere Energiebedarf eines Fahrzeugs wird durch deutlich höhere Verkehrsleistung
322 gegenüber dem MIV gerechtfertigt. Leerfahrten sollten auf ein notwendiges Minimum reduziert wer-
323 den, sind aber für die Flexibilität der BürgerInnen Voraussetzung. Das Angebot muss sich an den
324 Anforderungen und Wünschen der NutzerInnen orientieren. Ein flächendeckendes Netz, das in einer
325 hohen Taktung bedient wird, ist Voraussetzung für die notwendige Akzeptanz. Die Wirtschaftlichkeit
326 der einzelnen Linie muss sich dem unterordnen.

327 Die ÖDP fordert daher:

- 328 ○ Rechtsanspruch auf fußläufig erreichbaren Personenverkehr am Wohnort
- 329 ○ obligatorisches sachsenweites Abo für Nah- und Regionalverkehr, das Kontingente für Leih-
- 330 fahrräder und car-sharing-Angebote umfasst
- 331 ○ Stopp des Infrastrukturrückbaus, nach Möglichkeit Reaktivierung sämtlicher stillgelegter Stre-
- 332 cken sowie Lückenschluss im Schienennetz mit staatlicher Unterstützung
- 333 ○ Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur, wo es sinnvoll ist
- 334 ○ Fernverkehrsanschluss für Chemnitz
- 335 ○ barrierefreie Fahrzeuge
- 336 ○ hohe Aufenthaltsqualität an Haltepunkten/Haltestellen/Bahnhöfen
- 337 ○ kostenlose Fahrradmitnahme im ÖV
- 338 ○ Tägliches, mindestens stündliches Angebot für Orte ab 100 Einwohner
- 339 ○ hohe Taktung bei Ober- und Mittelzentrenverbindungen (Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwi-
- 340 ckau, Bautzen, ...)
- 341 ○ Interregio als Stütze des weltweiten Fernverkehrs
- 342 ○ mindestens stündliche Angebote zu europäischen Zielen
- 343 ○ Nutzung innerstädtischer Schienenwege für Gütertransport

344 **Motorisierter Individualverkehr**

345 Die bisher größte Verkehrsleistung wird durch den motorisierten Individualverkehr erbracht⁶. Die Effi-
346 zienz ist dabei gering. Durchschnittlich bewegt ein Pkw im Berufsverkehr nur 1,2 Personen⁷. Zudem
347 ist der Flächenverbrauch immens, da zusätzlich zu Straßen auch Parkflächen im öffentlichen Raum
348 vorgehalten werden. Da es dazu keine eindeutige Rechtsgrundlage gibt, bedeutet das eine einseitige
349 Bevorteilung der Autofahrer. Jeder Pkw wird im Schnitt länger als 23 Stunden am Tag nicht bewegt.
350 Hinzukommt, dass heute zugelassene Fahrzeuge ein Potpourri an Emissionen verursachen und
351 nachhaltig die Gesundheit aller beeinträchtigt.

352 Dennoch stellt der MIV weiterhin eine Komponente des Mobilitätsmixes dar. Insbesondere Transport-
353 leistungen z. B. durch Handwerker oder Umzüge lassen sich nur schwer auf den öffentlichen Perso-
354 nenverkehr übertragen. Derartiger Bedarf muss durch umweltverträgliche Fahrzeuge bedient werden.
355 Der Bestand privater KFZ soll reduziert werden. Einen adäquaten Ausgleich bieten car-sharing-
356 Angebote.

357 Die ÖDP fordert daher:

- 358 ○ unverzügliche Aufhebung der Stellplatzverordnung
- 359 ○ Stopp aller Straßenausbaupläne und Prüfung auf Vereinbarkeit mit diesem Mobilitätskonzept
- 360 ○ Renaturierung von Parkflächen und Parkraumbewirtschaftung
- 361 ○ umweltverträgliche und sozial gerechte car-sharing-Angebote
- 362 ○ Umweltzonen in Städten und Wohngebieten

363 **Flugverkehr**

364 Die Luftfahrt profitiert von einem subventionierten Missverhältnis zwischen Nutzen und Belastung.
365 Insbesondere Kurzstreckenflüge erzeugen einen erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden. Diese
366 von der Bevölkerung getragene Belastung muss auf die Nutzer des Flugverkehrs durch eine konse-
367 quente Kostenwahrheit umgelegt werden.

368 Die ÖDP fordert daher:

- 369 ○ keine Zahlung öffentlicher Gelder zugunsten des Flugverkehrs
- 370 ○ Nachtflugverbot für alle Flughäfen zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr
- 371 ○ kein Flughafenausbau

372 **Multi- und Intermodalität**

373 Ein Vorteil des Pkw ist die große Bandbreite der Einsatzmöglichkeit. Vom Brötchenholen bis zum
374 Großeinkauf, vom Weg zur Arbeit bis zur Urlaubsreise, vom reinen Personentransport bis zum Um-
375 zug, alles kann mit einem Fahrzeug erledigt werden. Das führt dazu, dass die privaten Autos meist
376 überdimensioniert sind. Anders ist das beim öffentlichen Personenverkehr. Dieser stellt den Bürgerin-
377 nen und Bürgern verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung, die alle auf eine individuelle Einsatzsi-
378 tuation hin optimiert sind. Wenn die Nutzerinnen und Nutzer die Breite der Mobilitätsmöglichkeiten
379 unkompliziert angeboten bekommen, sind sie mobiler als mit einem privaten KFZ. Sie sind dann mul-
380 timobil.

381 Daraus folgt, dass vor der Umsetzung einzelner Maßnahmen des Mobilitätskonzepts geprüft werden
382 muss, mit welchen Maßnahmen den Mitbürgerinnen und Mitbürgern geholfen werden kann, auf das

⁶ Statistisches Bundesamt: Personenbeförderung, Beförderte Personen in Deutschland, online: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Personenverkehr/Tabellen/BefoerdertePersonen.html>, abgerufen am 16.07.2018 um 21:35 Uhr

⁷ Forschungsinformationssystem: PKW-Besetzungsgrad bei der privaten Autonutzung, Stand des Wissens: 12.04.2016, online: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/79638/>

383 neue Mobilitätsangebot umzusteigen. Voraussetzung ist, dass durch übersichtliche Tarife unkompliziert zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln umgestiegen werden kann. Die BürgerInnen werden so
384 intermobil.
385

386 Die ÖDP fordert daher:

- 387 ○ obligatorisches sachsenweites Abo für Nah- und Regionalverkehr, das Kontingente für Leih-
388 fahrräder und car-sharing-Angebote umfasst
- 389 ○ Zusammenführung von Verkehrsmitteln an Mobilitätsknoten
- 390 ○ Sichere Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖV

391 **Gesellschaftliche Entwicklung**

392 Um ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept in Sachsen durchsetzen zu können, bedarf es gesellschaftlicher Akzeptanz. Erfahrungen in anderen Städten und Regionen haben jedoch gezeigt, dass
393 sich die anfängliche Skepsis schnell legt, wenn dem oder der Einzelnen die Vorteile der Neugestaltung für die eigene Lebenssituation veranschaulicht werden. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts
394 muss zwangsläufig mit einem umfangreichen Paket aus Aufklärungs- und Informationsangeboten
395 vorbereitet und begleitet werden.
396
397

398 **Mobilitätsbildung**

399 Ein rücksichtsvoller und sicherer Verkehrsfluss bedarf der Mobilitätsbildung des und der Einzelnen.
400 Kinder müssen schon vor dem Schulanfang und später bis zum Schulabschluss regelmäßig Mobilitätsbildung genießen. Das öffentlich zu finanzierende Angebot muss an den individuellen Vorbildungsstand anknüpfen und nachhaltig in Fragen der Verkehrssicherheit, der Straßenverkehrsordnung
401 und der sicheren Führung eines Fahrrads bilden. Zudem ist es unerlässlich, dass die Bevölkerung
402 regelmäßig durch Kampagnen mobilitätspolitisch weitergebildet wird. Das jeweilige Kampagnenziel
403 soll entsprechend des Ziels von null Verkehrstoten ein unfall- und konfliktarmer Verkehr sein.
404
405

406 Die Neuausstellung von Kraftfahrzeugführerscheinen muss an das Bestehen einer wiederholten Fahrprüfung gebunden werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass rechtliche Neuerungen kennengelernt werden. Das Unfallrisiko sinkt durch eine regelkonforme Fahrweise und sichergestellte kognitive
407 Fähigkeiten.
408
409

410 Darüber hinaus schlägt die ÖDP vor, jedem Kraftfahrzeugführer in einem Abstand von 2 Jahren ein
411 qualifiziertes Fahrsicherheitstraining mit öffentlichen Geldern zu bezuschussen.

412 **Forschungsfelder**

413 Die bisherigen Entwicklungen im Verkehrssektor orientierten sich am Komfort der Autofahrer und
414 rücksichtsloser Profitmaximierung. Dabei wurden ökologische Auswirkungen missachtet und zulasten
415 aller Bürgerinnen und Bürger immense Belastungen der Umwelt in Kauf genommen. Um das vorliegende Mobilitätskonzept wirksam umzusetzen, bedarf es einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit der Verkehrsökologie sowie der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen.
416
417

418 Die ÖDP steht daher für eine Mobilitätspolitik, die sich am Stand der Wissenschaft orientiert und innovative Forschungsergebnisse und Entwicklungen aus der Wirtschaft im Rahmen einer ganzheitlich
419 nachhaltigen Betrachtung umsetzt. Daraus leitet die ÖDP auch ab, dass es einer Aufstockung der
420 Budgets zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bedarf.
421

422 Konkreten Forschungsbedarf sieht die ÖDP in folgenden Bereichen:

423 **Alternative Fahrbahnbeläge**

424 Unsere Straßen sind hauptsächlich aus Asphalt und Beton gebaut. Materialien, die große Mengen an
425 Ressourcen beanspruchen und sich in nur unbefriedigendem Maße recyceln lassen. Es ist aus Sicht
426 der ÖDP unabdingbar, die Suche nach nachhaltigen Fahrbahnbelägen für die Zukunft zu beginnen
427 und zu unterstützen.

428 **Geräuscharme Fahrzeuge**

429 Um gesundheitliche Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger zu reduzieren und die Akzeptanz für
430 eine Verlagerung von Verkehrsleistung auf die Schiene zu steigern, müssen wissenschaftliche Ent-
431 wicklungen von geräuscharmen Fahrzeugen insbesondere auch Schienenfahrzeuge gefördert wer-
432 den. Eine denkbare Möglichkeit sind Magnetschwebetechnologien, die in Regelspurgleise integriert
433 werden, sodass die Strecken auch mit den bisherigen Fahrzeugen bedient werden können.

434 **Klimaneutrale Antriebstechnologien**

435 Wesentlich wird es in naher Zukunft sein, Antriebstechnologien zu entwickeln, die klimaneutrale Fort-
436 bewegung ermöglichen. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung muss ergebnisoffen geführt wer-
437 den. Ein undifferenziertes Verbot von Verbrennungsmotoren ist unseriös.

438 **Erneuerbare Energien im Verkehrsraum**

439 Machbarkeitsstudien müssen prüfen, ob sich die Erzeugung erneuerbarer Energien in die Infrastruk-
440 tur integrieren lässt. Denkbar ist zum Beispiel die Integration von Fotovoltaik- oder Solarthermiekollek-
441 toren in Straßenbeläge. Unter Umständen lassen sich urbane Luftströmungen ebenfalls zur Energie-
442 erzeugung heranziehen. In jedem Fall muss der Ressourcen- und Energieaufwand der Anlagenher-
443 stellung in die ökologische Bilanz einbezogen werden.

444 **Zukunftsfähige Akkutechnologien**

445 Es ist zwingend nötig, in die Erforschung neuer Akkutechnologien zu investieren. Die derzeitige Tech-
446 nologie bedarf seltener Erden. Es ist mit ihnen daher nicht möglich nachhaltigen, elektrisch motorisier-
447 ten Verkehr im nötigen Umfang bereitzustellen. Feststoffbatterien (Graphen) sind hier vielverspre-
448 chend.