

Mobilitätskonzept

Für den Freistaat Sachsen



ödp

Ökologisch Demokratische Partei
Sachsen

Vorwort

Der Mensch verändert seine Umwelt seit Jahrtausenden, um sein Leben komfortabler zu gestalten. Zwangsläufig beeinflusst er dabei, wie jedes Lebewesen, das ökologische Gleichgewicht. Seit der Industrialisierung nimmt die Geschwindigkeit der Weiterentwicklung komfortrelevanter Lebensaspekte durch den Menschen stark zu. Insbesondere die Weiterentwicklung der Fortbewegung ist beachtlich. War vor 200 Jahren die Pferdekutsche ein gängiges Verkehrsmittel, konnte zwischenzeitlich jedeR mit Überschallgeschwindigkeit in drei Stunden von London nach New York fliegen. Der Mobilitätssektor ist heute für einen nennenswerten Anteil der von Menschen zu verantwortenden Treibhausgasemissionen verantwortlich. Dazu kommt eine Reihe anderer negativer Auswirkungen. Die Weiterentwicklung von Verkehrsmitteln hat die Erreichbarkeit entfernter Ziele erheblich verbessert. Doch sind wir dadurch auch mobiler?

Historische Aufzeichnungen legen nahe, dass wir Menschen unabhängig vom Entwicklungsgrad der Verkehrsmittel etwa drei Wege am Tag zurücklegen und dafür etwa eine Stunde unterwegs sind.¹ Wo ist also der Fortschritt, wenn wir zum Erledigen täglicher Angelegenheiten längere Strecken zurücklegen, mehr Emissionen verursachen aber den gleichen Aufwand haben?

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.

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



Die Verkehrsmittel sind immer schneller geworden. Sind wir dadurch heute mobiler?

Der Landesarbeitskreis Mobilität und ÖPNV wird die Umsetzung der Forderungen im Dialog mit Entscheidungsträgern auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene sowie im Europäischen Parlament anstreben.

Inhalt

Verkehr = Mobilität?	5
Ökologische Belastung	7
Klimabilanz	8
Ressourcenverbrauch.....	9
Luftqualität	9
Flächenverbrauch	10
Landschaftszerschneidung.....	11
Bodenkontamination	11
Verkehrssicherheit.....	12
Lärm	13
Lichtverschmutzung	14
Verkehrsmittelpriorisierung.....	14
Verkehrsvermeidung	15
Fußverkehr	15
Radverkehr	16
Öffentlicher Personenverkehr.....	17
Motorisierter Individualverkehr	18
Luftverkehr.....	20
Multi- und Intermodalität	20
Gesellschaftliche Entwicklung	21
Mobilitätsbildung	21
Forschungsfelder	22

Verkehr = Mobilität?

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

Begriff „Verkehr“

Wenn von Verkehr die Rede ist, dann ist im Allgemeinen der motorisierte Individualverkehr (MIV) gemeint. Auch Fahrten von Zügen und Bahnen werden als Verkehr akzeptiert. Jedoch gibt es auch Rad- und Flugverkehr und selbst einfaches Gehen kann als Fußverkehr betrachtet werden. Verkehr ist das, was entsteht, wenn Personen oder Güter zwischen einem Start und einem Ziel unter Zuhilfenahme eines Verkehrsmittels bewegt werden. Der Verkehr benötigt Infrastruktur, wie Straßen, Gleise oder Rad- und Gehwege. Der mobilitätspolitisch betrachtete Verkehr ist die Gesamtheit aller Einzelwege. Er wird im Landschafts- oder Stadtbild sichtbar und lässt sich zum Beispiel in der Einheit „Fahrzeuge pro Stunde“ messen.

Begriff „Mobilität“

Die Mobilität ist ein Maß für die Erreichbarkeit. Anschaulichsten kann sie mit der Einheit „Zeit zum Erreichen eines Zieles“ gemessen werden. Sie wird durch die Faktoren *Nähe*, *Reisegeschwindigkeit* und *Barrierefreiheit* bestimmt. Mobil zu sein ist für alle Menschen ein wichtiges Bedürfnis. Diejenigen Mitbürger, die nicht zum Autofahren berechtigt sind, wissen, dass es nicht selbstverständlich ist, zu jeder



Verkehr ist sichtbar, Mobilität kann nur gemessen werden.

Zeit jedes Ziel schnell zu erreichen. Das legt einen wesentlichen Kritikpunkt offen, den die ÖDP anführt: Die verantwortliche Politik begegnete dem *Mobilitäts*bedürfnis der Bürger über Jahrzehnte mit *Verkehrsentwicklungsplänen*, die vor allem den Straßenausbau forcierten und all jene vergaßen, die keinen Zugang zu einem KFZ haben.

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

Eine neue Ortsumgehung mit einem Zeitvorteil von zehn Minuten macht es attraktiv, zum Einkaufen in die Stadt zu fahren, anstatt auf dem Markt im Ort einzukaufen. In beiden Fällen kann der gleiche Einkauf in der gleichen Zeit erledigt werden. Wo also ist der Mobilitätsvorteil? Für die Ortsumgehung wurden Millionen an Steuergeldern verbaut, der Verkehr und die damit einhergehenden Umweltbelastungen nehmen zu, obwohl das Mobilitätslevel gleich bleibt.

Weitergedacht rechnet sich der Markt wegen der verlorenen Kunden nicht mehr. Dann sind alle im Ort gezwungen, in die Stadt zu fahren. Der Verkehr nimmt noch weiter zu und das Mobilitätsniveau sinkt, weil diejenigen ohne ein Auto im Haushalt auf die sträflich vernachlässigten öffentlichen Verkehrsmittel mit sehr lückenhaften Fahrplänen angewiesen sind.

Unsere Landschaftsstruktur ist dafür sinnbildlich. Milliardeninvestitionen haben insbesondere den Straßenverkehr beschleunigt. Gesellschaftlich relevante Anlaufpunkte wie Arztpraxen, Schulen oder Kultureinrichtungen wurden zentralisiert. Dadurch wurden viele Wege verlängert, ländliche Gemeinden in den Überlebenskampf gezwungen und das Verkehrsaufkommen stieg rasant an. Diese Strategie belastet neben dem Staatshaushalt insbesondere unsere Umwelt und die Lebensqualität der BürgerInnen.

Daseinsvorsorge

Infrastruktur ist eine Komponente der Daseinsvorsorge und somit Aufgabe der öffentlichen Hand. Das Recht auf Mobilität steht Menschen mit Behinderungen ebenso zu wie Eltern mit Kindern und SeniorInnen. Die ÖDP fordert daher entschieden eine *Mobilitätsgerechtigkeit* ein. Sie verlangt eine rücksichtsvolle, bedarfsgerechte und ökologisch weitsichtige Planung von Mobilitätsangeboten sowie einen Rechtsanspruch auf fußläufig erreichbaren ÖPNV am Wohnort.



Eisenbahnvereine und kleinere Verkehrsunternehmen wie die Vogtlandbahn leisten seit Jahrzehnten in der Region hervorragende Arbeit.

Ökologische Belastung

Oft wird behauptet, dass die ökologische Relevanz des Mobilitätssektors überbewertet ist. Schließlich würden „nur“ 17 % der Treibhausgase durch Verkehr verursacht.² Die ÖDP vertritt den Standpunkt, dass das hier mögliche Einsparpotenzial konsequent genutzt werden muss. Zum anderen berücksichtigt die ÖDP die Gesamtheit der relevanten Belastungen. Im Einzelnen ist die Rede von:

² Sachsen.de: Treibhausgasbilanz. Online: <https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/klima/22602.htm>, abgerufen am 07.01.2019, 11:30 Uhr.

Klimabilanz

Um Verkehr zu ermöglichen, bedarf es Energie. Diese wird derzeit zu einem erheblichen Anteil aus fossilen Energieträgern gewonnen. Bei der Verbrennung wird vormals gebundener Kohlenstoff als Treibhausgas CO_2 frei. Global macht der Verkehrssektor eine wesentliche Belastung im Kontext der Klimaveränderung aus. Zudem führt die erhöhte CO_2 -Konzentration zu einer Versauerung der Ozeane, wodurch nicht absehbare Auswirkungen auf das ökologische Gefüge dieses Lebensraums in Kauf genommen werden.³

Die ÖDP fordert daher:

- Mobilität muss sich auf erneuerbare Energieträger stützen.
- Betrieb von elektrischen Verkehrseinrichtungen mit Strom aus erneuerbaren Energien
- Intensivierung der Anstrengungen zur Entwicklung klimaneutraler Antriebsarten
- flächendeckende Anwendung zielführender Innovationen



Batteriespeicher der heutigen Technologien sind ökologisch nicht massentauglich.

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

³ WIEGANDT, Klaus, 2016. Mut zur Nachhaltigkeit: 12 Wege in die Zukunft. 2. Auflage. Frankfurt am Main: S.Fischer Verlag GmbH. ISBN 978-3-596-29603-3

Ressourcenverbrauch

Zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen bedarf es nicht unbedingt der Aufwendung von Ressourcen. Es ist möglich, barfuß durch Wälder zu laufen. Doch schon, wenn mit einem Fahrrad gefahren werden soll, sind in diesem energieaufwendige Materialien verbaut. Auch die Bereitstellung der Infrastruktur nimmt große Materialmengen in Anspruch. Öffentlich gefördert sollten daher nur die Mobilitätsträger werden, die ein gutes Verhältnis aus Ressourcenverbrauch zu erbrachter Verkehrsleistung bieten. Die ÖDP weist insbesondere darauf hin, dass *Langlebigkeit*, *Reparierbarkeit* und *Trennbarkeit* der Materialgruppen Voraussetzung für ein ganzheitliches Ressourcenmanagement sind.

Die ÖDP fordert daher:

- Verdopplung der zu planenden Nutzungsdauer von 30 auf 60 Jahre für Straßenanlagen
- auf Dauerhaftigkeit orientierte Sanierungsmaßnahmen
- Einsatz energiesparender Anlagen und Leuchtmittel

Luftqualität

Eine hohe Qualität der Atemluft darf jede BürgerIn voraussetzen. Die Güte wird jedoch durch Verbrennungsmotorenabgase und Bremsenabrieb herabgesetzt und genügt vielerorts gesetzlichen Grenzwerten nicht. Dieser Zustand ist nicht hinnehmbar. Der Pluralismus der Verunreinigungen schmälert die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum erheblich, setzt die Bevölkerung Gesundheitsrisiken aus, kann für MitbürgerInnen mit Vorerkrankungen lebensgefährlich sein und schädigt auch andere Organismen langfristig. Die durch Verkehr bedingte Luftverschmutzung verursacht in Deutschland jährlich über 10.000 vorzeitige Todesfälle.⁴

⁴ 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.

Die ÖDP fordert daher:

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

Flächenverbrauch



Dass bestehende Straßen an neue Anforderungen angepasst werden können, zeigt dieses Beispiel aus der Europäischen Umwelthauptstadt 2012 Vitoria-Gasteiz (Spanien).

Im Freistaat Sachsen sind circa 835 km² mit Verkehrsanlagen bebaut,⁵ eine Fläche so groß wie Dresden, Leipzig und Chemnitz zusammen. Der hohe Versiegelungsgrad macht sich negativ im Wasserhaushalt des Bodens bemerkbar. Freie Versickerungsflächen können die Auswirkungen hochwasserähnlicher Überflutungssituationen infolge von Starkregenereignissen in Städten reduzieren, die sich durch die Klimaveränderung häufen werden. Außerdem absorbieren dunkle Verkehrsflächen Wärmestrahlung, heizen die Umgebung auf und stören das lokale Mikroklima. Zudem fehlen die Flächen als Naturraum, landwirtschaftliche Nutzfläche und beschneiden den erholungsrelevanten Freiraum zur

Freizeitgestaltung. Letztlich verursacht jeder Quadratmeter Infrastruktur Instandhaltungskosten, die die Staatskasse belasten.

⁵ 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.

Die ÖDP fordert daher:

- Stopp aller Straßenausbaupläne und Prüfung auf Vereinbarkeit mit diesem Mobilitätskonzept
- Reform der Stellplatzverordnungen unter Berücksichtigung veränderter Mobilitätsangebote
- Begrünung von Gleisanlagen
- Rückbau überdimensionierter Verkehrs- und Parkflächen und Begrünung mit Blühwiesen
- Parkraumbewirtschaftung

Landschaftszerschneidung

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

Die ÖDP fordert daher:

- kein Straßenneubau in besonders geschützten Naturkorridoren
- Querungsanlagen, die sich an den Bedürfnissen von Fußgängern und Radfahrern orientieren
- verbindlicher Investitionsschlüssel für ökologische Querungsanlagen bei Infrastrukturprojekten
- kein Ausbau der Stauregelung natürlicher Fließgewässer

Bodenkontamination

Der Boden, auf dem wir leben und den Verkehr abwickeln, wird als selbstverständlich vorausgesetzt, wodurch seine Schutzbedürftigkeit übersehen wird. Insbesondere durch Verkehrsunfälle werden Schadstoffe in Böden eingetragen. Abgase von Fahrzeugen bedingen Chemikaliencocktails, denen das Bodenleben ausgesetzt wird. Dieses wird zusätzlich durch Streusalze im

Winter belastet. Der Abrieb von Reifen setzt in großen Mengen Mikroplastik frei.



Fahrbahnahe Naturräume sind der Schadstoffbelastung unmittelbar ausgesetzt.

Die ÖDP fordert daher:

- Tausalzeinsatz nur wenn unmittelbar sicherheitsrelevant
- Melde- und Offenlegungspflicht für Kerosinablassen im Flugverkehr
- ausschließlich biologisch abbaubare Herbizide auf Gleisanlagen
- Flächendeckendes Monitoring von Schadstoffbelastungen im Verkehrsraum

Verkehrssicherheit

Nahezu alle BürgerInnen nehmen am Straßenverkehr teil und setzen sich dabei zwangsläufig der Gefahr von Verkehrsunfällen aus. Im Jahr 2017 wurden im Freistaat Sachsen 16.848 Verletzte bei Verkehrsunfällen registriert. Weitere 147 Mitbürgerinnen und Mitbürger verloren auf Sachsens Straßen ihr Leben.⁶ Die ÖDP fordert eine konsequente Strategie, um die Zahl der vermeidbaren Verkehrstoten bis 2030 auf null zu senken.

Die ÖDP fordert daher:

- strenge Überwachung von Tempolimits mit mobilen Geschwindigkeitsmessgeräten
- stationäre Geschwindigkeitskontrollen an Gefahrenbereichen wie z. B. Schulen oder Kindergärten
- zulässige Höchstgeschwindigkeit in Wohngebieten von 30 km/h
- Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h

⁶ 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.

- vom MIV baulich getrennte Rad- und Gehwege
- Sicherungsmaßnahmen bei radwegkreuzendem Rechtsabbiegerverkehr
- Radhelmpflicht für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre

Lärm

Lärm macht krank. Das ist gesellschaftlicher Konsens und anerkannte Expertenmeinung.⁷ Neben den gesundheitlichen Gefahren für die BürgerInnen belasten Geräuschemissionen auch unsere Umwelt.

Eine wesentliche Quelle für Lärmbelastungen stellt der Straßenverkehr dar. Ausschlaggebend sind Motoren- und Rollgeräusche. Auch der Schienen- und Luftverkehr erzeugt schädigende Emissionen. Daraus resultiert eine Gesundheitsgefährdung und Lebensqualitätsminderung für alle BürgerInnen zum alleinigen Vorteil der aktiven VerkehrsteilnehmerInnen.

Die ÖDP fordert daher:

- Kontrollen der zugelassenen Geräuschemissionen von KFZ, insbesondere von Motorädern
- Förderung der Entwicklung geräuscharmer Verkehrsmittel
- Tempolimit 30 km/h nahe Wohnbebauung
- Machbarkeits- und Ökobilanzstudien zu regelspurbasierten Magnetschwebeantrieben für Straßenbahnen
- Schallschutzwände durch Holzschwellen, besohlte Schwellen, Hecken, Erdwälle, leise Drehgestelle und andere Maßnahmen ersetzen

⁷ Aerzteblatt.de. Lärm macht krank. Online: <https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/58480/Laerm-macht-krank>, abgerufen am 07.01.2019, 13:30 Uhr.

Lichtverschmutzung

Die Beleuchtung des Verkehrsraums ist notwendig für die Verkehrssicherheit und das soziale Sicherheitsempfinden. Sie hat jedoch negative Auswirkungen auf den Biorhythmus von Mensch, Tier und Pflanze und stellt insbesondere für Insekten ein Hindernis bei der Orientierung und bei der Fortpflanzung dar.⁸

Die ÖDP fordert daher:

- Reduzierung der Verkehrsraumausleuchtung auf ein notwendiges Maß

Verkehrsmittelpriorisierung

Bisherige Infrastrukturinvestitionen orientierten sich an dem Ziel aus den 30er Jahren, jeder BürgerIn ihre grundgesetzlich verbriefte Freiheit durch das Führen eines Automobils komfortabel ausleben zu lassen. Der nun erreichte einseitige Infrastrukturausbaugrad schränkt die Mobilitätsfreiheit jedoch ein. Durch eine am PKW ausgerichtete Siedlungspolitik sind große Teile der Bevölkerung aufgrund fehlender gleichwertiger Alternativen gezwungen, Mobilitätsbedürfnisse mit dem Auto zu befriedigen. MitbürgerInnen, die nicht zum Führen eines KFZ berechtigt sind oder dies nicht wollen, sind dadurch signifikant benachteiligt. Die ÖDP fordert daher entschieden *Mobilitätsgerechtigkeit* ein!

Konkret soll die Priorisierung der Infrastrukturmodernisierung anhand der jeweils geringsten Gesamtbelastung in Verbindung mit einer möglichst großen Barrierefreiheit erfolgen. Daraus folgt die folgende absteigende Priorisierung:

⁸ Utopia. Lichtverschmutzung: So beeinflusst sie Menschen, Insekten und andere Tiere. Online: <https://utopia.de/ratgeber/lichtverschmutzung-so-beeinflusst-sie-menschen-insekten-und-andere-tiere/>, abgerufen am 07.01.2019, 11:40 Uhr.

Verkehrsvermeidung

Je kürzer alltägliche Wege sind, umso besser. Diese Forderung hat weitreichende raum- und städteplanerische Folgen. So sind integrative Konzepte gefragt, die Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Erholungsorte sowie kulturelle Angebote und medizinische Versorgung dezentral zusammenführen. Eine Sonderstellung nimmt dabei der ländliche Raum ein. Hier müssen diese Komponenten der Daseinsvorsorge durch den Freistaat Sachsen aktiv gefördert werden.

Ein ökologisches Mobilitätskonzept ist ein Verkehrsvermeidungskonzept!

Fußverkehr

Zufußgehen ist die ökologischste Fortbewegungsmethode. Es wirkt sich positiv auf die körperliche und geistige Gesundheit aus. Gerade Kinder profitieren davon, ihren Lebensraum selbstständig kennenzulernen, sammeln dabei eine Vielzahl kreativer Anregungen und entwickeln ein Verständnis für die Funktionsmechanismen ihrer Umwelt. Zudem ist Gehen ein fester Bestandteil nahezu aller Wege. In der gegenwärtigen Verkehrspolitik wird oft übersehen, dass Verkehrsteilnehmer zum Beispiel zu den Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs laufen.

Die ÖDP fordert daher:

- lückenloses Netz aus barrierefreien Gehwegen, einschließlich Blindenleitsystem
- sichere Querungsmöglichkeiten
- Priorisierung von Fußgängern in Ampelschaltungen, kurze Wartezeiten und Wartezeitenanzeigen



Gehen ist Bestandteil nahezu aller Wege.

Radverkehr



Die an der Automobilität ausgerichtete Infrastruktur stößt im Zuge der Mobilitätswende an ihre Grenzen, wenn nicht zukunftsorientiert geplant wird.

“Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad“, stellte Adam Opel fest. Er hatte recht. Im innerstädtischen Bereich muss das Fahrrad Hauptverkehrsmittel werden, um gesunde Lebensbedingungen für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer wiederherzustellen.

Die ÖDP ist überzeugt, dass die Zukunft der e-Mobilität das Pedelec ist. Die auch e-bikes genannten Fahrräder unterstützen mit einem Elektromotor, wenn in die Pedale getreten wird. So können auch MitbürgerInnen mit eingeschränkter Kondition längere Strecken und Steigungen bewältigen. Das Fahrrad wird so ein leistungsfähigeres Verkehrsmittel.

Die ÖDP fordert daher:

- Investitionen in Qualität und Lückenschluss des Radverkehrsnetzes
- Erweiterung des Radwegenetzes, auch durch Freigabe von Einbahnstraßen
- Einrichtung von ‚Schutzstreifen außerorts‘
- finanzielle Förderung von Spezialfahrrädern für Menschen mit Behinderungen
- Sicherungsmaßnahmen bei radwegkreuzendem Rechtsabbiegerverkehr (z. B. verpflichtende Abbiegeassistenten für LKW)
- überdachte Fahrradstellplätze mit öffentlichen Ladestationen für Pedelecs
- breites Mietangebots an Lastenfahrrädern
- Priorität für Radfahrer in Ampelschaltungen
- Linksabbiegen in einem Zug durch Fahrradschleusen an Kreuzungen
- hochwertiger Winterdienst auf öffentlichen Radwegen

- gesteigerte Kapazitäten zur kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern im ÖV
- Förderung intensiver Forschung im Bereich umweltfreundlicher und effektiver Akkutechnologien

Die e-mobility der Zukunft hat zwei Räder!

Öffentlicher Personenverkehr

Der öffentliche Personenverkehr stellt eine wesentliche Stütze des Mobilitätskonzepts dar. Die Schiene soll dabei Vorrang vor dem Busangebot haben. Der höhere Energiebedarf eines Fahrzeugs wird durch deutlich höhere Verkehrsleistung gegenüber dem MIV gerechtfertigt. Leerfahrten sollten auf ein notwendiges Minimum reduziert werden, sind aber für die Flexibilität der BürgerInnen Voraussetzung. Das Angebot muss sich an den Anforderungen und Wünschen der NutzerInnen orientieren. Ein flächendeckendes Netz, das in einer hohen Taktung bedient wird, ist Grundlage für die notwendige Akzeptanz. Die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Linie muss sich dem unterordnen.



Das Reisen mit dem Zug ist ökologisch, sicher, stressarm und verzaubert mit tollen Landschaften.

Die ÖDP fordert daher:

- Rechtsanspruch auf fußläufig erreichbaren, täglich mindestens stündlichen Personenverkehr am Wohnort
- obligatorisches, sachsenweites Abo für Nah- und Regionalverkehr, das Kontingente für Leihfahrräder, car-sharing-Angebote und Taxis umfasst
- flächendeckendes Angebot von Rollstuhltaxis zum gleichen Tarif
- barrierefreie Fahrzeuge
- Stopp des Schieneninfrastrukturrückbaus, sukzessive Reaktivierung sämtlicher stillgelegter Strecken sowie Lückenschluss im Schienennetz mit staatlicher Unterstützung durch Verkehrsbestel-

lung sowie Wiederherstellung der Nutzstruktur und anschließende optimale Vertaktung

- Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur, wo es sinnvoll ist
- Fernverkehrsanschluss für Chemnitz
- Fahrgastkomfort durch ausklappbare Bestuhlung, manuelle Lüftungsmöglichkeiten, auf Fensteranordnung abgestimmte Bestuhlung und klarsichtige Fenster (werbefrei)
- Lebendige Bahnhöfe: kostenlose Sanitäreanlagen, persönliche Ansprechpartner und hohe Aufenthaltsqualität an Haltepunkten/Haltestellen/Bahnhöfen
- Gesteigerte Kapazitäten zur kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen im ÖV
- Angebot für Orte ab 100 Einwohner
- hohe Taktung zwischen Ober- und Mittelzentren
- Wiedereinführung von Schnellzügen als Stütze des weltweiten Fernverkehrs
- hochwertige internationale Verbindungen
- Nutzung innerstädtischer Schienenwege für Gütertransport

Motorisierter Individualverkehr

Die bisher größte Verkehrsleistung wird durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) erbracht.⁹ Die Effizienz ist dabei gering. Durchschnittlich bewegt ein Pkw im Berufsverkehr nur 1,2 Personen.¹⁰ Zudem ist der Flächenverbrauch immens, da zusätzlich zu Straßen auch Parkflächen im öffentlichen Raum vorgehalten werden. Kostbarer innerstädtischer Lebensraum wird zum einseitigen Nutzen der FahrzeughalterInnen der Allgemeinheit genommen. Jeder Pkw wird im Schnitt länger als 23 Stunden am Tag

⁹ 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.

¹⁰ Forschungsinformationssystem. PKW-Besetzungsgrad bei der privaten Autonutzung. Online: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/79638/>, abgerufen am 07.01.2019, 14:10 Uhr.

nicht bewegt.¹¹ Hinzukommt, dass heute zugelassene Fahrzeuge ein Potpourri an Emissionen verursachen und nachhaltig die Gesundheit aller beeinträchtigt.

Dennoch stellt der MIV weiterhin eine Komponente des Mobilitätsmix dar. Insbesondere Transportleistungen z. B. durch Handwerker lassen sich nur schwer auf den öffentlichen Personenverkehr übertragen. Sollten auch Lastenfahräder keine Alternative sein, muss derartiger Bedarf durch umweltverträgliche Fahrzeuge bedient werden. Der Bestand privater KFZ soll reduziert werden. Einen adäquaten Ausgleich bieten car-sharing-Angebote.



Die Parkplatzsuche kostet Nerven, aber auch Fläche und somit Lebensraum für die BürgerInnen.

Die ÖDP fordert daher:

- Reform der Stellplatzverordnungen unter Berücksichtigung veränderter Mobilitätsangebote
- Stopp aller Straßenausbaupläne und Prüfung auf Vereinbarkeit mit diesem Mobilitätskonzept
- Rückbau überdimensionierter Verkehrs- und Parkflächen und Begrünung mit Blühwiesen
- Parkraumbewirtschaftung
- Förderung umweltverträglicher und sozial gerechter car-sharing-Angebote
- Umweltzonen in Städten und Wohngebieten

¹¹ Zukunft Mobilität, Randelhoff, Martin. Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken. 2013. Online: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/>, abgerufen am 07.01.2019, 11:45 Uhr.

Luftverkehr

Die Luftfahrt profitiert von einem subventionierten Missverhältnis zwischen Nutzen und Belastung. Diese von der Bevölkerung getragenen Kosten müssen auf die Nutzer des Luftverkehrs durch eine konsequente Kostenwahrheit umgelegt werden.

Die ÖDP fordert daher:

- keine Zahlung öffentlicher Gelder zugunsten des Luftverkehrs
- Nachtflugverbot für Flughäfen zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr
- kein Flughafenausbau

Multi- und Intermodalität



Multimodalität bedeutet, verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg zu kombinieren.

Ein Vorteil des PKW ist die große Bandbreite der Einsatzmöglichkeiten. Vom Brötchenholen bis zum Großeinkauf, vom Weg zur Arbeit bis zur Urlaubsreise, vom reinen Personentransport bis zum Umzug, alles kann mit einem Fahrzeug erledigt werden. Das führt dazu, dass die privaten Autos meist überdimensioniert sind. Anders ist das beim öffentlichen Personennverkehr. Dieser stellt den BürgerInnen verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung, die alle für eine individuelle Einsatzsituation ausgelegt sind. Wenn die NutzerInnen die Breite der Mobilitätsmöglichkeiten

unkompliziert angeboten bekommen, sind sie mobiler als mit einem privaten KFZ. Sie sind dann *multimobil*.

Daraus folgt, dass vor der Umsetzung einzelner Forderungen des Mobilitätskonzepts geprüft werden muss, mit welchen Maßnahmen den MitbürgerInnen geholfen werden kann, auf das neue Mobilitätsangebot umzusteigen. Voraussetzung ist, dass durch einen übersichtlichen Tarif unkompliziert

ziert zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf einem Weg umgestiegen werden kann. Die BürgerInnen werden so *intermobil*.

Die ÖDP fordert daher:

- obligatorisches, sachsenweites Abo für Nah- und Regionalverkehr, das Kontingente für Leihfahrräder, car-sharing-Angebote und Taxis umfasst
- Zusammenführung von Verkehrsmitteln an Mobilitätspunkten
- sichere Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖV

Gesellschaftliche Entwicklung

Um ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept in Sachsen durchsetzen zu können, bedarf es gesellschaftlicher Akzeptanz. Erfahrungen in anderen Städten und Regionen haben gezeigt, dass 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 muss zwangsläufig mit umfangreichen Aufklärungs- und Informationsangeboten vorbereitet und begleitet werden.

Mobilitätsbildung

Ein rücksichtsvoller und sicherer Verkehrsfluss bedarf der Mobilitätsbildung des und der Einzelnen. Kinder müssen 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 und der sicheren Führung eines Fahrrads bilden. Zudem ist es unerlässlich, dass die Bevölkerung regelmäßig durch Kampagnen mobilitätspolitisch weitergebildet wird. Das jeweilige Kampagnenziel soll entsprechend des Ziels von null Verkehrstoten ein unfall- und konfliktarmer Verkehr sein.

Die Neuausstellung von Kraftfahrzeugführerscheinen muss an das Bestehen einer wiederholten Fahrprüfung gebunden werden. So kann sichergestellt

werden, dass rechtliche Neuerungen kennengelernt werden. Zudem sinkt das Unfallrisiko durch eine regelkonforme Fahrweise und sichergestellte kognitive Fähigkeiten.

Darüber hinaus schlägt die ÖDP vor, jedem Kraftfahrzeugführer in regelmäßigen Abständen ein qualifiziertes Fahrsicherheitstraining mit öffentlichen Geldern zu bezuschussen.

Forschungsfelder



Ergebnisoffene Forschung zu fördern bedeutet auch, deren Ergebnisse kritisch zu bewerten. Wie etwa bei der Entwicklung autonomer Fahrzeuge.

Die bisherigen Entwicklungen im Verkehrssektor orientieren sich am Komfort der Autofahrer und rücksichtsloser Profitmaximierung. Dabei wurden ökologische Auswirkungen missachtet und zulasten aller BürgerInnen 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.

Die ÖDP steht daher für eine Mobilitätspolitik, die sich am Stand der Wissenschaft orientiert und innovative For-

schungsergebnisse und Entwicklungen aus der Wirtschaft im Rahmen einer ganzheitlich nachhaltigen Betrachtung umsetzt. Daraus leitet die ÖDP auch ab, dass es einer Aufstockung der Budgets zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bedarf.

Konkreten Forschungsbedarf sieht die ÖDP unter anderem in folgenden Bereichen:

Alternative Fahrbahnbeläge

Unsere Straßen sind hauptsächlich aus Asphalt und Beton gebaut. Materialien, die große Mengen an Ressourcen beanspruchen. Es ist aus Sicht der

ÖDP unabdingbar, die Suche nach nachhaltigen Fahrbahnbelägen für die Zukunft zu beginnen.

Geräuscharme Fahrzeuge

Um gesundheitliche Belastungen für die BürgerInnen zu reduzieren und die Akzeptanz für eine Verlagerung von Verkehrsleistung auf die Schiene zu steigern, müssen Entwicklungen von geräuscharmen Fahrzeugen insbesondere auch Schienenfahrzeuge gefördert werden. Eine denkbare Möglichkeit sind Magnetschwebetechnologien, die in Regelspurgleise integriert werden, sodass die Strecken auch mit den bisherigen Fahrzeugen bedient werden können.

Klimaneutrale Antriebstechnologien

Wesentlich wird es in naher Zukunft sein, Antriebstechnologien zu entwickeln, die klimaneutrale Fortbewegung ermöglichen. Die wissenschaftliche Auseinandersetzung muss ergebnisoffen geführt werden. Ein undifferenziertes Verbot von Verbrennungsmotoren ist unseriös.

Erneuerbare Energien im Verkehrsraum

Machbarkeitsstudien müssen prüfen, ob sich die Erzeugung erneuerbarer Energien in die Infrastruktur integrieren lässt. Denkbar sind zum Beispiel Fotovoltaik- oder Solarthermiekollektoren in Straßenbelägen. Unter Umständen lassen sich urbane Luftströmungen ebenfalls zur Energieerzeugung heranziehen. In jedem Fall muss der Ressourcen- und Energieaufwand der Anlagenherstellung in die ökologische Bilanz einbezogen werden.

Zukunftsfähige Akkutechnologien

Es ist zwingend nötig, in die Erforschung neuer Akkutechnologien zu investieren. Die derzeitige Technologie bedarf seltener Erden. Es ist mit ihnen daher nicht im nötigen Umfang möglich, nachhaltigen, elektrisch motorisierten Verkehr bereitzustellen.

„Ein ökologisches Mobilitätskonzept ist ein Verkehrsvermeidungskonzept“

Das ist die Kernaussage des Mobilitätskonzepts, das der Landesarbeitskreis Mobilität und ÖPNV der Ökologisch Demokratischen Partei Sachsen vorlegt. Die Autoren benennen die negativen Auswirkungen des Verkehrs, bevor sie anhand der Umweltneutralität die Verkehrsträger einer Priorisierung unterziehen. Ziel ist die umfassende Gewährleistung individueller Mobilität mit einem Minimum negativer ökologischer Auswirkungen. Die Vorschläge berücksichtigen soziale Kausalitäten sowie ökonomische Interessen. Die Darstellungen untermauert das Konzept stets mit konkreten Forderungen, die der Arbeitskreis auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene sowie im Europäischen Parlament einbringen will.

Impressum

Das Konzept wurde am 22.11.2018
demokratisch beschlossen durch den:

Arbeitskreis Mobilität und ÖPNV
Ökologisch Demokratische Partei Sachsen
Zur Pappel 8
01728 Golberode

mobilitaet@oedp-sachsen.de
www.oedp-sachsen.de

Bilder:

Daniel Micklich, Markus Taubert



100 % unabhängig. Die ÖDP nimmt
keine Unternehmensspenden an. Bitte
unterstützen Sie unsere Arbeit:

Bank für Sozialwirtschaft
IBAN: DE78 7002 0500 0009 8152 16
BIC: BFSWDE33MUE

V.i.S.d.P.: Markus Taubert
Auf Recyclingpapier gedruckt.