

5. Für eine Mobilität, die uns allen nutzt

Mobilität bedeutet für DIE LINKE Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Mobil zu sein heißt für uns, die Orte des Lebens (Arbeit, Schule, Freizeit, Einkauf usw.) mit wenig Aufwand an Zeit, Geld und Energie gut zu erreichen. Wir wollen den Umweltverbund aus Fußverkehr, Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr stärken und die Stadt so gestalten, dass niemand mehr auf ein eigenes Auto angewiesen ist. Im Mittelpunkt steht für uns deshalb das öffentliche Mobilitätsangebot. Mobilität ist Daseinsvorsorge!

In den letzten Jahren konnte der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr in Leipzig weiter an Bedeutung gewinnen. Trotzdem gibt es noch immer einen konstant hohen Anteil an Autoverkehr. Um unser Ziel von sauberer Luft und leiseren Straßen zu erreichen, setzen wir weiterhin auf die Stärkung des Umweltverbundes. Das bedeutet vor allem Kampf um eine auskömmliche Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs, Ausbau von Fahrradwegen und endlich eine Verbesserung der Fußwege. Mammutprojekte wie den Ausbau des Flughafens zum zentralen Frachtflughafen der Bundesrepublik werden wir nicht unterstützen. Hinsichtlich des derzeitigen Status des Flughafens Leipzig/Halle fordern wir die bedingungslose Umsetzung der im Planfeststellungsverfahren von 2004 zum Ausbau des Flughafens gemachten Zusagen zum Lärmschutz und den Flugrouten.

5.1. Öffentlichen Personennahverkehr stärken

Vorfahrt für Bus und Bahn – dafür wird DIE LINKE auch künftig konsequent streiten. In einer Großstadt mit über 600.000 Einwohnern gibt es dazu keine Alternative, wenn wir Umwelt- und Lebensqualität sowie Teilhabe für alle wollen. Dazu brauchen wir vor allem ein leistungsfähiges, solide finanziertes Nahverkehrsunternehmen in kommunaler Hand, welches in Netz, Fahrpreis und Fahrzeugen attraktiv unterwegs ist. Neue Wege der Finanzierung müssen nach jahrelangen Diskussionen und Untersuchungen nun auch endlich in Angriff genommen werden. Neben der Einforderung der Verantwortung von Bund und Land muss auch die Stadt selbst zusätzliches Geld, über die Querfinanzierung durch die LVV hinaus, bereitstellen.

Deshalb setzen wir uns ein für:

- ein solidarisch finanziertes Bürger*innenticket, das allerdings durch einen entsprechenden Bürger*innenentscheid legitimiert werden soll
- als ersten Schritt setzen wir uns für eine entgeltfreie ÖPNV-Nutzung für alle Schüler*innen, Azubis und Rentner*innen ein, um ihnen ein autofreies Leben zu ermöglichen
- eine Umgestaltung des Hauptbahnhofsvorplatzes mit Vorrang für Straßenbahn, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- die Erweiterung des Straßenbahnnetzes bis an die Stadtränder
- eine bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile, neuer Wohngebiete und touristischer Ziele, z.B. durch Verlängerung der Linien 9 (direkt bis zum Cospudener See) und 11 (direkt bis zum Markleeberger See) sowie der Linien 3 und 65
- die Schaffung einer Seenbuslinie, die verschiedene Ziele am Cospudener, Markleeberger und Störmthaler See anfährt und mit dem ÖPNV verbindet

- eine zügige Planung der sogenannten Süd-Tangente (Schleußiger Weg, Kurt-Eisner-Str., Semmelweißstraße) als Straßenbahnverbindung
- eine dichtere Taktung von Straßenbahnen und Bussen, sowie die Ersetzung der Nightliner durch einen durchgehenden Linienverkehr bis 4 Uhr mit 45-Minuten-Taktung
- den Ausbau des Busnetzes für eine bessere Anbindung von Wohnquartieren
- Expressbuslinien, um relevante Umstiegspunkte effektiver und schneller zu verknüpfen
- eine schrittweise Umrüstung der Busflotte auf Elektromobilität und Wasserstoffbusse
- den Erhalt und die Preisstabilität der LeipzigPass-Mobilcard
- die Sicherung stabiler, solider Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV, insbesondere für einen auskömmlichen Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag
- autofreie Sonntage im Stadtgebiet und gleichzeitige kostenlose Nutzung des ÖPNV
- die Erstattung von Bahn- und Bustickets durch den Einzelhandel, anstelle von Rabatten auf Parkgebühren
- eine Verbesserung der Situation an Haltestellen durch mehr Sitzmöglichkeiten, Mülleimer, Wetterdächer und Fahrauskunftsanzeigen, die einen auch kurzfristig über Verspätungen und Ausfall informieren
- das Engagement der Stadt Leipzig für eine stärkere finanzielle Unterstützung des Freistaats Sachsen zur Finanzierung des ÖPNV sowie einen landesweiten Verkehrsverbund einsetzt
- Ausschreibungskriterien für einen guten, modernen und bezahlbaren Schienennahverkehr, bei dem sichere, attraktive und barrierefreie Fahrzeuge mit WLAN-Ausstattung sowie eine Bezahlung der Beschäftigten nach Branchentarif gewährleistet ist
- einen von der LVB unabhängigen Fahrgastbeirat
- eine breite Beteiligung von Fahrgästen, Institutionen und Verbänden bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen und allen weiteren ÖPNV-Vorhaben, insbesondere bei Änderungen von Linien, Fahrplänen und Tarifen mit aufsuchenden Formaten, bspw. in Beteiligungswerkstätten
- sowie die Erarbeitung von kommunalen Beteiligungskonzepten für den ÖPNV, mit dem Prinzipien der frühzeitigen Information und rechtzeitigen Beteiligung bei Fragen des ÖPNV.

5.2. Fußverkehr fördern

Zu Fuß unterwegs zu sein ist gesund und umweltfreundlich. Fußgänger*innen beleben den öffentlichen Raum, sie befördern die Attraktivität der Großstadt ebenso wie subjektives Sicherheitsempfinden. In einer dicht bebauten, kompakten Stadt wird der Fußverkehr zunehmend ein wichtiger Teil der Mobilität. Leider ist der Anteil der Wege, die zu Fuß bewältigt werden, in den letzten Jahren zurückgegangen. Offensichtlich gibt es Hindernisse und Bedingungen, die das Zu-Fuß-Gehen unattraktiv machen, so steht z. B. die Forderung nach breiten Fußwegen oft in Konkurrenz mit dem Bedarf nach Stellplätzen. Fußgänger*innen sind die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmenden und im öffentlichen Raum vielfach besonders benachteiligt. Für sie gibt es in großen Teilen Nachholbedarf, seien es die Fußwege selbst oder auch kombinierte Fuß-/Radwege oder Straßenquerungen. Dabei gibt es gute Gründe,

den Fußverkehr zu befördern, sei es persönliches Wohlbefinden oder die Vermeidung von Lärm und Schadstoffen oder die kostengünstigere Infrastruktur.

Deshalb setzen wir uns ein für:

- die weitere Umsetzung des Konzeptes „Stadt der kurzen Wege“
- die Erstellung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie (inkl. Zebrastreifenprogramm für neue, sichere Fußgänger*innenüberwege)
- die Umsetzung des Leipziger Gehwegsanierungsprogramms und die Einstellung ausreichender finanzieller Mittel in die jeweiligen Haushaltsplanungen
- die Vernetzung von Fußwegen zwischen wichtigen Zielen und Einrichtungen,
- eine gute Begehbarkeit der Fußwege auch für Menschen mit Behinderungen und die Beseitigung von Stolperquellen
- die Gewährleistung der Nutzbarkeit der Wege zu allen Tages- und Jahreszeiten durch ausreichende Beleuchtung und zuverlässigen Winterdienst
- das Eindämmen von Falschparken auf Fußwegen, z. B. durch verstärkte Kontrollen
- ein besseres Miteinander von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- die konsequente Entflechtung von Fuß- und Radverkehr, insbesondere in den Kreuzungsbereichen
- die Entschärfung von Baustellensituationen für Fußgänger*innen
- die Schaffung von Möglichkeiten zum Verweilen auf Bänken und an Fußwegen in Grünanlagen
- die Entwicklung eines Stadtplatzprogramms zur Schaffung öffentlicher Plätze mit entsprechenden großzügigen Fußgänger*innenbereichen
- eine gute Zu-Fuß-Erreichbarkeit des ÖPNV
- die Verbesserung der Straßenüberquerungsmöglichkeiten, z. B. beim Überqueren des Innenstadtrings in einer Ampelphase
- die konsequente Beachtung des Blindenleitsystems
- eine Schaffung von Orientierungshilfen wie Wegweisungen oder Fußgänger*innenstadtpläne.

5.3. Radverkehr ausbauen

Das Fahrrad ist inzwischen über 200 Jahre alt und ist trotzdem eines der modernsten Verkehrsmittel im 21. Jahrhundert. Es ist leise, gesundheitsfördernd und in einer kompakten Stadt wie Leipzig ein ideales Fortbewegungsmittel. Für DIE LINKE. Leipzig gehört das Fahrrad zum unverzichtbaren Teil des Umweltverbundes. Leider ist der Anteil des Radverkehrs in den letzten Jahren nur leicht gestiegen, das ist vor allem den geringen Investitionen in die Radinfrastruktur geschuldet. Noch immer weist das Hauptwegenetz große Lücken auf, die es zu schließen gilt.

Deshalb setzen wir uns ein für:

- die Bereitstellung von mindestens 15 Prozent der Straßenbauinvestitionen für die Förderung des Radverkehrs
- die Erweiterung der Radfahrspuren auf allen Hauptstraßen
- die konsequente Lückenschließung von Fahrradwegen, insbesondere um den Leipziger Innenstadtring

- die Schaffung von mehr Fahrradschutzstreifen, vor allem in den Ortschaften
- die Eindämmung des Falschparkens auf Radwegen durch verstärkte Kontrollen, z. B. auf der Karl-Liebknecht-Straße und Könnertstraße
- eine kommunale Förderung von Elektro- und Lastenrädern
- die Bereitstellung von öffentlichen Luftpumpen und Ladesäulen für (Elektro)Fahrräder, z.B. an allen Mobilitätsstationen der LVB
- die Einführung von städtischen Fahrrad-Selbsthilfewerkstätten mit kostenlosem Basisservice
- mehr Fahrradabstellmöglichkeiten und die Schaffung von Fahrradgaragen
- die Aufhebung der Radwegenutzungspflicht bei gemeinsamen Rad- und Fußwegen, um die Konflikte im Seitenraum zu reduzieren
- einen zuverlässigen Winterdienst auf starkfrequentierten Radwegen
- der freizeitsportgemäße Umbau der Radwege.

5.4. Autoverkehr vermeiden

Mit zunehmendem Bevölkerungswachstum wächst auch die Zahl der PKW in Leipzig. Schon heute stößt das vorhandene Straßennetz an seine Kapazitätsgrenzen. Die Hauptverkehrsstraßen sind dreckig und laut. Gerade einkommensschwache Haushalte leben an diesen Hauptstraßen und leiden an den gesundheitlichen Folgen von Lärm und Dreck. Leipzig ist eine Gründerzeitstadt und hat nur eingeschränkten Platz im öffentlichen Raum, welcher allen zur Verfügung stehen sollte. Um das Verkehrschaos dennoch zu vermeiden, ist DIE LINKE davon überzeugt, dass eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Vordergrund der Politik stehen muss. Davon würden vor allem die profitieren, die auf das Auto angewiesen sind, z. B. Im Handwerk, soziale Dienste und Taxen.

Deshalb setzen wir uns ein für:

- die Stärkung von Carsharing und die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum
- die Weiterentwicklung der autoarmen Innenstadt und den Verzicht auf die Ausweitung der Einfahrtgenehmigungen
- innovative Konzepte zur Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln, z. B. durch Sackgassen- und Einbahnstraßensysteme
- Lösungen der Parkplatznot in den Wohngebieten, u. a. durch konsequentes Einrichten von Anwohnerparkplätzen
- Parkraumbewirtschaftung durch die öffentliche Hand
- den konsequenten Ausbau des Park-and-Ride-Systems
- die Sanierung der vorhandenen Straßen statt Neubau
- die Ausweitung von Geschwindigkeitsfestsetzungen auf 30 km/h auch auf Hauptstraßen
- die Durchsetzung eines LKW-Durchfahrtsverbotes sofern es keine Ziele innerhalb der Stadt gibt
- die Prüfung neuer logistischer Möglichkeiten für die Belieferung der Handelseinrichtungen in der City
- eine Unterstützung der mittelständischen Unternehmen bei der mittelfristigen Umstellung auf E-Autos

- die konsequente Umsetzung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum.