

993 **5. Für eine Mobilität, die uns allen nutzt**

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

1000 In den letzten Jahren konnte der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr in Leipzig weiter
1001 an Bedeutung gewinnen. Trotzdem gibt es noch immer einen konstant hohen Anteil an Autoverkehr.
1002 Um unser Ziel von sauberer Luft und leiseren Straßen zu erreichen, setzen wir weiterhin auf die
1003 Stärkung des Umweltverbundes. Das bedeutet vor allem Kampf um eine auskömmliche
1004 Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs, Ausbau von Fahrradwegen und endlich eine
1005 Verbesserung der Fußwege. Mammutprojekte wie den Ausbau des Flughafens zum zentralen
1006 Frachtflughafen der Bundesrepublik werden wir nicht unterstützen.

1007 **5.1. Öffentlichen Personennahverkehr stärken**

1008 Vorfahrt für Bus und Bahn – dafür wird DIE LINKE auch künftig konsequent streiten. In einer
1009 Großstadt mit über 600.000 Einwohnern gibt es dazu keine Alternative, wenn wir Umwelt- und
1010 Lebensqualität sowie Teilhabe für alle wollen. Dazu brauchen wir vor allem ein leistungsfähiges,
1011 solide finanziertes Nahverkehrsunternehmen in kommunaler Hand, welches attraktiv in Netz,
1012 Fahrpreis und Fahrzeugen unterwegs ist. Neue Wege der Finanzierung müssen nach jahrelangen
1013 Diskussionen und Untersuchungen nun auch endlich in Angriff genommen werden. Neben der
1014 Einforderung der Verantwortung von Bund und Land muss auch die Stadt selbst zusätzliches Geld,
1015 über die Querfinanzierung durch die LVV hinaus, bereitstellen.

1016 Deshalb setzen wir uns ein für:

- 1017 • ein solidarisch finanziertes Bürgerticket, das allerdings durch einen entsprechenden
1018 Bürgerentscheid legitimiert werden sollte
- 1019 • eine kostenlose ÖPNV-Nutzung für alle unter 18 Jahren und von Altersarmut betroffene
1020 Seniorinnen und Senioren ab 70 Jahren, um ihnen ein autofreies Leben zu ermöglichen
- 1021 • eine Umgestaltung des Hauptbahnhofsvorplatzes mit Vorrang für Straßenbahn und
1022 Fußgänger
- 1023 • die Erweiterung des Straßenbahnnetzes bis an die Stadtränder
- 1024 • eine bessere ÖPNV-Anbindung der Ortsteile, neuer Wohngebiete und touristischer Ziele, z.
1025 B. durch Verlängerung der Linien 11 und 9
- 1026 • eine dichtere Taktung von Straßenbahnen und Bussen
- 1027 • den Ausbau des Busnetzes für eine bessere Anbindung von Wohnquartieren
- 1028 • eine schrittweise Umrüstung der Busflotte auf Elektromobilität
- 1029 • den Erhalt und die Preisstabilität der LeipzigPass-Mobilcard
- 1030 • die Sicherung stabiler, solider Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV, insbesondere für
1031 einen auskömmlichen Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag
- 1032 • autofreie Sonntage im Stadtgebiet und gleichzeitige kostenlose Nutzung des ÖPNV
- 1033 • die Erstattung von Bahn- und Bustickets durch den Einzelhandel, anstelle von Rabatten auf
1034 Parkgebühren.

1035 **5.2. Fußverkehr fördern**

1036 Zu Fuß unterwegs zu sein, ist gesund und umweltfreundlich. Fußgänger beleben den öffentlichen
 1037 Raum, sie befördern die Attraktivität der Großstadt ebenso wie subjektives Sicherheitsempfinden.
 1038 In einer dicht bebauten, kompakten Stadt wird der Fußverkehr zunehmend ein wichtiger Teil der
 1039 Mobilität. Leider ist der Anteil der Wege, die zu Fuß bewältigt werden, in den letzten Jahren
 1040 zurückgegangen. Offensichtlich gibt es Hindernisse und Bedingungen, die das Zu-Fuß-Gehen
 1041 unattraktiv machen, so steht z. B. die Forderung nach breiten Fußwegen oft in Konkurrenz mit dem
 1042 Bedarf nach Stellplätzen. Fußgänger sind die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer und im
 1043 öffentlichen Raum vielfach besonders benachteiligt. Für sie gibt es in großen Teilen Nachholbedarf,
 1044 seien es die Fußwege selbst oder auch kombinierte Fuß-/Radwege oder Straßenquerungen. Dabei
 1045 gibt es gute Gründe, den Fußverkehr zu befördern, sei es persönliches Wohlbefinden oder die
 1046 Vermeidung von Lärm und Schadstoffen oder die kostengünstigere Infrastruktur.

1047 Deshalb setzen wir uns ein für:

- 1048 • die weitere Umsetzung des Konzeptes „Stadt der kurzen Wege“
- 1049 • die Erstellung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie (inkl. Zebrastreifenprogramm für
 1050 neue, sichere Fußgängerüberwege)
- 1051 • die Umsetzung des Leipziger Fußwegesanierungsprogramms und die Einstellung
 1052 ausreichender finanzieller Mittel in die jeweiligen Haushaltsplanungen
- 1053 • die Vernetzung von Fußwegen zwischen wichtigen Zielen und Einrichtungen,
- 1054 • eine gute Begehbarkeit der Fußwege auch für Menschen mit Behinderungen und die
 1055 Beseitigung von Stolperquellen
- 1056 • die Gewährleistung der Nutzbarkeit der Wege zu allen Tages- und Jahreszeiten durch
 1057 ausreichende Beleuchtung
- 1058 • das Eindämmen von Falschparken auf Fußwegen, z. B. durch verstärkte Kontrollen
- 1059 • ein besseres Miteinander von Fußgängern und Radfahrern
- 1060 • die konsequente Entflechtung von Fuß- und Radverkehr, insbesondere in den
 1061 Kreuzungsbereichen
- 1062 • die Entschärfung von Baustellensituationen für Fußgänger
- 1063 • die Schaffung von Möglichkeiten zum Verweilen auf Bänken und an Fußwegen in
 1064 Grünanlagen
- 1065 • eine gute Zu-Fuß-Erreichbarkeit des ÖPNV
- 1066 • die Verbesserung der Straßenüberquerungsmöglichkeiten, z. B. beim Überqueren des
 1067 Innenstadtrings in einer Ampelphase
- 1068 • die konsequente Beachtung des Blindenleitsystems
- 1069 • eine Schaffung von Orientierungshilfen wie Wegweisungen oder Fußgängerstadtpläne.

1070 **5.3. Radverkehr ausbauen**

1071 Das Fahrrad ist inzwischen über 200 Jahre alt und ist trotzdem eines der modernsten
 1072 Verkehrsmittel im 21. Jahrhundert. Es ist leise, gesundheitsfördernd und in einer kompakten Stadt
 1073 wie Leipzig ein ideales Fortbewegungsmittel. Für DIE LINKE Leipzig gehört das Fahrrad zum
 1074 unverzichtbaren Teil des Umweltverbundes. Leider ist der Anteil des Radverkehrs in den letzten
 1075 Jahren nur leicht gestiegen, das ist vor allem den wenigen Investitionen in die Radinfrastruktur
 1076 geschuldet. Noch immer weist das Hauptwegenetz große Lücken auf, die es zu schließen gilt.

1077 Deshalb setzen wir uns ein für:

- 1078 • die Bereitstellung von mindestens 15 Prozent der Straßenbauinvestitionen für die Förderung
1079 des Radverkehrs
- 1080 • die Erweiterung der Radfahrspuren auf allen Hauptstraßen
- 1081 • die konsequente Lückenschließung von Fahrradwegen, insbesondere um den Leipziger
1082 Innenstadtring
- 1083 • die Schaffung von mehr Fahrradschutzstreifen, vor allem in den Ortschaften
- 1084 • die Eindämmung des Falschparkens auf Radwegen durch verstärkte Kontrollen, z. B. auf der
1085 Karl-Liebknecht-Straße
- 1086 • eine kommunale Förderung von Elektro- und Lastenrädern
- 1087 • mehr Fahrradabstellmöglichkeiten und die Schaffung von Fahrradgaragen
- 1088 • einen zuverlässigen Winterdienst auf starkfrequentierten Radwegen
- 1089 • die freizeitsportgemäße Ertüchtigung der Radwege.

1090 **5.4. Autoverkehr vermeiden**

1091 Mit zunehmendem Bevölkerungswachstum wächst auch die Zahl der PKW in Leipzig. Schon heute
1092 stößt das vorhandene Straßennetz an seine Kapazitätsgrenzen. Die Hauptverkehrsstraßen sind
1093 dreckig und laut. Gerade einkommensschwache Haushalte leben an diesen Hauptstraßen und
1094 leiden an den gesundheitlichen Folgen von Lärm und Dreck. Leipzig ist eine Gründerzeitstadt und
1095 hat nur eingeschränkten Platz im öffentlichen Raum, welcher allen zur Verfügung stehen sollte. Um
1096 das Verkehrschaos dennoch zu vermeiden, ist DIE LINKE davon überzeugt, dass eine Reduzierung
1097 des motorisierten Individualverkehrs im Vordergrund der Politik stehen muss. Davon würden vor
1098 allem die profitieren, die auf das Auto angewiesen sind, z. B. Handwerker, soziale Dienste und
1099 Taxen.

1100 Deshalb setzen wir uns ein für:

- 1101 • die Stärkung von Carsharing und die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im
1102 öffentlichen Raum
- 1103 • die Weiterentwicklung der autoarmen Innenstadt und den Verzicht auf die Ausweitung der
1104 Einfahrtgenehmigungen
- 1105 • innovative Konzepte zur Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln, z. B. durch Sackgassen- und
1106 Einbahnstraßensysteme
- 1107 • Lösungen der Parkplatznot in den Wohngebieten, u. a. durch konsequentes Einrichten von
1108 Anwohnerparkplätzen
- 1109 • den konsequenten Ausbau des Park-and-Ride-Systems
- 1110 • die Sanierung der vorhandenen Straßen statt Neubau
- 1111 • die Ausweitung von Geschwindigkeitsfestsetzungen auf 30 km/h auch auf Hauptstraßen
- 1112 • die Durchsetzung eines LKW-Durchfahrtsverbotes sofern es keine Ziele innerhalb der Stadt
1113 gibt
- 1114 • die Prüfung neuer logistischer Möglichkeiten für die Belieferung der Handelseinrichtungen in
1115 der City
- 1116 • eine Unterstützung der mittelständischen Unternehmen bei der mittelfristigen Umstellung
1117 auf E-Autos
- 1118 • die konsequente Umsetzung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum.