

## Thesen zur Kommunalwahl in Leipzig 2014 Antworten der Parteien und Wählervereinigungen

(Die Reihung der Antworten entspricht der derzeitigen Stärke im Stadtrat)

### 1. **Unsere Stadt braucht eine andere Mobilitätskultur**

Wir haben erkannt: das Mobilitätsverhalten der Leipzigerinnen und Leipziger ändert sich. Immer mehr Menschen bewegen sich umweltfreundlich fort. Die Stadt muss diese Entwicklung aktiv fördern. Daher werden wir das kommunale Mobilitätsmanagement stärken und ausbauen und eine entsprechende Stelle schaffen. Das Fußverkehrskonzept wird fortgeschrieben und umgesetzt. Wir werden Vorbild und Leipzig wird offizielle Teilnehmerstadt an der europäischen Woche der Mobilität.

#### **CDU**

(keine Antwort)

-----

#### **LINKE**

(stimme voll zu)

#### Erläuterung:

Die Sicherung von Mobilität für alle kann perspektivisch nur über die Stärkung des Umweltverbunds und die Einschränkung des individuellen Autoverkehrs erfolgen. Deshalb werden wir uns weiterhin für die Verbesserung der Bedingungen für umweltfreundliche Mobilitätsarten einsetzen.

Gegenwärtig kämpfen wir darum, dass sich der Stadtrat mit dem zu beschließenden Klimaschutzprogramm anspruchsvolle Ziele setzt und erwarten, dass der Anteil des Umweltverbunds gegenüber dem MIV deutlich zunimmt. Wir wollen keine Zielsetzungen, welche schon heute erfüllt werden.

-----

#### **SPD**

(stimme voll zu)

#### Erläuterung:

Die Überschrift ist irreführend, da die Mobilitätskultur einem ständigen Wandel unterlegen ist. Das historische Mobilitätsverhalten der Leipzigerinnen und Leipziger war zum Teil deutlich stärker vom ÖPNV, Fuß- und Radverkehr geprägt als in den letzten 25 Jahren. Unser Ziel ist die Erhöhung des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Im Rahmen der Fortschreibung des Step VöR wurde die Sinnhaftigkeit eines kommunalen Mobilitätsmanagement diskutiert und erkannt.

-----

#### **GRÜNE**

(stimme voll zu)

#### Erläuterung:

Ein umfassendes kommunales Mobilitätsmanagement, das der Komplexität von Mobilität Rechnung trägt und klare Leitlinien für einen autoarmen Verkehr vorsieht, muss folgende Maßnahmen umfassen: die Förderung und Bevorzugung des ÖPNV, die Förderung von Car-Sharing durch Bereitstellung von Stellflächen, den Ausbau der Rabatte auf Kombi-Nutzungen mit dem ÖPNV und eine Informationskampagne, die Förderung des Fahrradverkehrs, eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger, ein stadtweites

Parkraummanagement sowie Ausbau und Bewerbung des Park-and-ride-Systems, das betriebliche Mobilitätsmanagement fördern, verbesserte Mobilitätsinformationen für Neuzugezogene, stadtnahe Gewerbeansiedlungen statt immer neuer dezentraler Gewerbegebiete und die Umsetzung von Stadtratsbeschlüssen zu nachhaltiger Mobilität: unter anderem das integrative Stadtentwicklungskonzept 2020 (verabschiedet 2009), die Maßnahmen zur autoarmen Stadt (2010), das Finanzkonzept ÖPNV mit der darin enthaltenen Fahrradkampagne (verabschiedet 2009) sowie der Radverkehrsentwicklungsplan 2010–2020 (verabschiedet 2012).

Der Autofreie Tag in Leipzig geht maßgeblich mit auf unser Engagement zurück. Dass Leipzig endlich an der Woche der europäischen Mobilität teilnimmt und sich damit deutlich stärker für die Verkehrsarten des Umweltverbundes einsetzt ist uns eine Herzensangelegenheit.

-----  
**FDP**

(keine Antwort angekreuzt)

Erläuterung:

Wir teilen die Einschätzung zum Mobilitätsverhalten. Es gibt heute mehr als nur die eigenen Füße und das eigene Auto. Mit dem Citytunnel hat der Nahverkehr in Leipzig einen großen Schritt nach vor gemacht. Es wurden zahlreiche neue Radfahrstreifen eingerichtet. Das unterstützen wir. Dennoch braucht es keine zusätzliche aus Steuern bezahlte Stelle für das Mobilitätsmanagement. Für die Unterhaltung der Fußwege wurden auf Initiative der FDP-Fraktion die Haushaltsmittel in zwei Schritten von 2011 bis 2013 verdreifacht. Auch zukünftig werden wir diesen Bereich nicht aus den Augen verlieren. Das gilt aber auch für alle anderen Mobilitätsarten.

Wir sprechen uns gegen die Schikanierung einzelner Verkehrsmittel aus und setzen stattdessen auf Positivanreize. Angesichts der grundsätzlich angespannten Haushaltslage erteilen wir Projekten wie der Mobilitätswoche eine Absage - nicht, weil wir es ablehnen, sondern weil dafür kein Geld da ist.

-----  
**WVL**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Mobilität und Umweltfreundlichkeit stellen in unseren Augen keinen Widerspruch dar.

**2. Wir brauchen mehr städtebauliche Aufwertung.**

Auf dem Promenadenring soll Promenieren und Flanieren wieder möglich sein. Deshalb muss die Situation für Zufußgehende und Radfahrende verbessert werden. Die heutige Barrierewirkung des Promenadenrings durch mehrspurige Fahrstreifen muss aufgelöst werden.

Gleichzeitig braucht es neue städtebauliche Impulse. Die Umgestaltung ehemaliger Bahnanlagen für den Rad- und Fußverkehr muss von der Stadt gefördert und aktiv ermöglicht werden. Der Parkbogen Ost soll in den nächsten Jahren realisiert werden und die Aufwertung des Leipziger Ostens weiter vorangetrieben werden.

**CDU**

(keine Antwort)

-----  
**LINKE**

(stimme voll zu)

### Erläuterung

Im Rahmen der Diskussion um den Hauptbahnhofsvorplatz haben wir uns genau dafür eingesetzt. Wir werden diese Zielsetzung jedoch nur schrittweise umsetzen können. Es wäre aufgrund der starken Autolobby schon ein Erfolg, wenn am Ende der kommenden Wahlperiode der Promenadenring je Richtung nur noch 2-spurig wäre und die Fläche der 3. Spur dem Umweltverbund zur Verfügung gestellt werden könnte. Zum Parkbogen Ost laufen die Planungen. Inwieweit dies auch haushalterisch umgesetzt werden kann, werden die kommenden Beratungen zum Doppelhaushalt zeigen.

-----  
**SPD**

(stimme voll zu)

### Erläuterung:

Die beiden oben genannten Punkte werden seit Jahren in der Politik diskutiert. Vor allem im Bezug auf dem Promenadenring gibt es eine Reihe von Aufgabenstellungen die durch die aktuelle Dimensionierung und Gestalt hervorgerufen werden, die negativen Folgen einer Auflösung der Mehrspurigkeit dürfen jedoch auch nicht vernachlässigt werden und müssen vor einer solchen Entscheidung berücksichtigt werden. Die SPD Fraktion hat im Rahmen der Haushaltsverhandlungen für 2014 dafür gesorgt, dass auf dem Plagwitzer Güterbahnhof eine Grüngestaltung mit zahlreichen Durchwegungen für Fuß- und Radverkehr entstehen wird.

-----  
**GRÜNE**

(stimme voll zu)

### Erläuterung:

Ein Promenadenring schnürt die Innenstadt ein und die Vielzahl an Autospuren sind nicht mehr zeitgemäß. Seit Ende der 90er Jahre gibt es den Stadtratsbeschluss die Verkehrsbedeutung des Ringes zu minimieren. Das muss umgesetzt werden. Einfache Querungsmöglichkeiten, wie auch Radspuren müssen möglich sein und werden. Das Dogma vom Vorrang des Autos, wie es von schwarz-gelben Apologeten gelehrt wird, gehört der Vergangenheit an und ist wissenschaftlich lange überholt.

-----  
**FDP**

(keine Antwort angekreuzt)

### Erläuterung:

Der Promenadenring hat auch für den Autoverkehr eine extrem wichtige Funktion. Daher lehnen wir einen Rückbau ab. Dennoch sehen wir die Problematik mit Blick auf den Radverkehr. Die Schaffung von Radfahrstraßen war richtig. Dennoch gibt es keinen geschlossenen und gekennzeichneten Rading innerhalb des Rings. Dies kann leicht und ohne große Investitionen geändert werden.

Wir begrüßen die jüngst vom sächsischen Verkehrsminister Sven Morlok (FDP) auf den Weg gebrachte Vereinfachung bei der Nachnutzung von Bahnanlagen für Radwege. Auch für Leipzig kann dies neue Impulse geben, die wir dann auch nutzen sollten, sofern es Spielräume im Haushalt dafür gibt. Die Idee des Parkbogens ist reizvoll. Aber auch hier gilt: Wir müssen es uns leisten können, denn neue Schulden kommen für uns nicht infrage.

-----  
**WVL**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Konkret: Als verantwortlicher Redakteur der LEIPZIGER BLÄTTER bin ich aktuell mit einer unterstützenden Veröffentlichung zum Projekt Parkbogen Ost beschäftigt; die Veröffentlichung soll in der Frühjahrsausgabe der LEIPZIGER BLÄTTER im März 2015 erfolgen.

**3. Wir werden mehr für den öffentlichen Raum tun**

Die Stadt gehört uns allen. Wir wollen, dass unsere Stadt lebenswert ist und eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Deshalb genießen vor allem die Seitenbereiche von Straßen besonderen Schutz. Wir werden die anderweitige Inanspruchnahme von Gehwegen, vor allem durch parkende Fahrzeuge und technische Einrichtungen möglichst verhindern. Durch die Schaffung von Begegnungszonen werden wir für eine Aufwertung des öffentlichen Raums sorgen.

**CDU**

(keine Antwort)

-----

**LINKE**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Diese Aussage können wir grundsätzlich nur unterstützen. Jedoch wird es im Einzelfall immer wieder eine Abwägung geben müssen. Wir können und wollen uns keine Stadt mit dann ausreichenden Straßenbreiten für alle Nutzungsarten bauen. Trotz aller Probleme und Widersprüche müssen die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Fußgänger, Vorrang haben.

-----

**SPD**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Für alle Straßenbaumaßnahmen gelten die Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen. Diese werden im Step VöR ausdrücklich benannt. So stellten vor allem Sozialdemokraten in der Diskussion zu Straßenbaumaßnahmen die Frage nach der Anwendung der Städtebaulichen Bemessung.

-----

**GRÜNE**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Zur konsequenten Verfolgung von Parkverstößen gibt es keine Alternative. Zugeparkte Fuß- und Radwege gefährden nicht nur die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sondern verschlechtern auch das Verkehrsklima. Der Einsatz von Quartiersgaragen einerseits, als auch der klare Schutz von Fußgängern und Radfahrern andererseits, kann helfen das Problem zu lösen. Shared Space gilt es in Leipzig zu testen.

-----

**FDP**

(keine Antwort angekreuzt)

Erläuterung:

Grundsätzlich gilt: Gesetze müssen eingehalten werden. Das gilt auch für die Straßenverkehrsordnung. Dennoch müssen wir uns bei ruhenden Verkehr Gedanken über Alternativen zur Knöllchenabzocke machen. Wir haben daher das "Dialogforum Verkehrsraum Schleußig" vorgeschlagen. Dieses Modellprojekt soll unterschiedliche Interessen zusammenführen und einer Lösung im Konsens und auf Basis geltenden Rechts zuführen. Ein Verbot technischer Anlagen auf Gehwegen lehnen wir ab, denn davon wären bspw. auch Freisitze betroffen, die in vielen Bereichen unserer Stadt für das unverwechselbare Leipziger Flair sorgen.

-----  
**WVL**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Überhaupt: Jedes Verkehrskonzept sollte nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern generell die Lebensqualität der betroffenen Bürger / Anrainer stärker berücksichtigen.

#### **4. Wir stärken den ÖPNV und halten die Fahrpreise stabil**

Der ÖPNV hat für Leipzig nicht erst seit Eröffnung des City-Tunnels eine herausragende Bedeutung. Busse und Bahnen sorgen dafür, dass die Menschen mobil bleiben und die Stadt vom Autoverkehr entlastet wird. Um die Attraktivität des ÖPNV weiter zu stärken, muss das Angebot schrittweise verbessert werden. Dazu gehören die Anschaffung neuer und barrierefreier Fahrzeuge, eine bessere Anbindung der Randbezirke und eine dichtere Taktfolge auf einigen Linien. Gleichzeitig dürfen die Fahrpreise nicht weiter steigen. Wir werden deshalb dafür sorgen, dass die Finanzierung des ÖPNV für die Zukunft sichergestellt und die Stadt Leipzig ihrer Verantwortung gerecht wird.

**CDU**

(keine Antwort)

-----  
**LINKE**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Auch wir wollen den ÖPNV stärken. Wir setzen uns für bessere Taktzeiten, z.B. samstags, und eine bessere Erschließung der Randgebiete ein. U.a. ist der 60-Minuten-Takt auf der Linie 87 in Wiederitzsch völlig unzureichend. Weiteren Tarifierhöhungen ohne ernsthafte Prüfung alternativer Finanzierungskonzepte werden wir nicht zustimmen. Leipzig hat, verglichen mit anderen europäischen Verkehrsbetrieben, relativ hohe Fahrpreise. Es wird Zeit, dass sich die öffentliche Hand stärker zu ihrer Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr bekennt und dass sich alle Nutznießer des ÖPNV an dessen Finanzierung beteiligen.

-----  
**SPD**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Dem gibt es nichts hinzuzufügen, wobei wir nicht auf Dauer ausschließen können, dass es zu Fahrpreiserhöhungen kommt. Der Trend der jährlichen Preissteigerungen muss jedoch gestoppt werden um die Attraktivität des ÖPNV zu erhalten und zu stärken.

-----  
**GRÜNE**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Es ist einfach zuzustimmen aber schwierig das Problem zu lösen, da die Stadt sich im Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag dazu verpflichtet hat, den ÖPNV zu unterstützen. Klar ist in Leipzig: Wir brauchen die Verkehrswende und dazu braucht es einen vernünftigen ÖPNV, sowohl im Servicebereich als auch bei der Vertaktung. Wir wollen in Leipzig zunächst ein Preismoratorium und in die Diskussion eintreten, wie wir zukünftig die Finanzierung des ÖPNV sicherstellen können. Bei der weiteren Entwicklung des ÖPNV muss ein Schwerpunkt darauf liegen, auch die Außenstadtteile anzubinden, die noch nicht mit S-Bahn oder Straßenbahn erreicht werden können.

-----

**FDP**

(keine Antwort angekreuzt)

Erläuterung:

Wir haben im Stadtrat dafür gesorgt, dass es endlich gleitende Zeitkarten gibt. Aus einer Tageskarte wurde eine 24-h-Karte, aus einer Wochen- oder Monats eine 7- oder 30-Tage-Karte. Das hat die Attraktivität für Gelegenheitsnutzer deutlich verbessert. Aus Gelegenheitsnutzern werden dann nicht selten Dauernutzer. Auch beim ÖPNV gilt: Vieles ist wünschenswert, nicht alles ist finanzierbar. Zwingend und zügig müssen die alten Tatra's ausgetauscht werden, denn dafür gibt es derzeit noch einen hohen Fördermittelanteil. Dies wird nicht ewig so bleiben, weil nur noch wenige so alte Fahrzeuge existieren. Spielräume für Preisstabilität sehen wir derzeit nicht: Das ginge nur mit mehr Umverteilung innerhalb der LVV-Gruppe. Angesichts des drohenden Schadens von hunderten Mio. Euro aus den KWL-Finanzwerten und der steigenden Energiepreise wird es zu weiteren Anpassungen kommen. Wir wollen diese durch Effizienzsteigerungen innerhalb der LVV-Gruppe so gering wie möglich halten.

-----

**WVL**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Der ÖPNV ist ein hohes Gut für die Stadt – weswegen wir jede Maßnahme (einschließlich Fahrpreisentwicklung) dahingehend »abklopfen« werden, ob sie dauerhaft zur Stärkung oder aber zur Schwächung des gesamten Unternehmens führt.

**5. Jede vermiedene Kfz-Fahrt erhöht die Verkehrssicherheit**

Die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs hat mehrere positive Effekte: Mehr Verkehrssicherheit, weniger Umwelt- und Gesundheitsbelastung durch Feinstaub und Lärm, weniger Platzverbrauch durch fahrende und parkende Autos. Das ist gut für unsere Stadt. Deshalb werden wir möglichst viel städtischen Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern. Der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr muss bevorzugt, Car- und Bike-Sharing weiter gefördert werden.

**CDU**

(keine Antwort)

-----

**LINKE**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Die Stärkung des Umweltverbunds im Stadtgebiet ist auch eine Förderung der Wirtschaft. Neben einer zügigeren Abwicklung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs trägt der Umweltverbund auch dazu bei, qualifizierte Mitarbeiter für die Unternehmen der Wirtschaft zu finden und zu halten, da unsere Stadt einfach lebenswerter wird.

-----

**SPD**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

„Jede vermiedene Bewegung erhöht die Verkehrssicherheit.“ Da das aber nicht geht, steigt das Unfallrisiko. Eine einseitige Verkehrssicherheitsbetrachtung bringt niemanden weiter. Wir setzen auf Nahversorgungsstrukturen zur Verkehrsvermeidung. Als Ziel avisieren wir für Leipzig einen Modal Split von 75% im Umweltverbund.

-----

**GRÜNE**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Genauso müssen wir das machen und genauso steht es im grünen Parteiprogramm.

-----

**FDP**

(keine Antwort angekreuzt)

Erläuterung:

Ihre grundlegende Ablehnung des privaten Autos teilen wir nicht. Wir stehen für einen Verkehrsmix, der sich an den tatsächlichen Nutzungsgewohnheiten orientiert. Wir wollen die Bürger nicht zum Radfahrer oder Fußgänger umerziehen, sondern Positivanreize schaffen: Gut ausgebaute und sichere Wege, Fahrradstellplätze und ein modernes ÖPNV-Angebot wirken besser als Verbote und Schikanen. Wer andere Verkehrsmittel stärker nutzen soll, muss sein Auto auch stehenlassen können. Die durch die Stellplatzablöse eingenommenen Gelder müssen zur Schaffung von Quartiersparkraum eingesetzt werden und nicht für die Subventionierung des ÖPNV. Ein städtischer Mobilitätsmix schließt auch neue Angebote ein: Carsharing und Fahrradmietmodelle sind wichtige Bausteine. Wachstum in diesen Bereichen darf nicht behindert werden – etwa durch besondere Ökosiegel. Wir sind auch hier überzeugt: Wettbewerb sorgt für neue Impulse. Um neue Anbieter und neue Konzepte sollte gezielt geworben werden.

-----

**WVL**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

In diesem Zusammenhang: Eine Qualifizierung des sog. Leipziger Lärmaktionsplanes ist für die nächsten Jahre eine vordringliche Aufgabe. Die WVL unterstützt aktiv die BI »Gegen die neue Flugroute« und die BI »Gegen Flug- und Bodenlärm«. Wir halten gerade »Lärm« für ein sträflich vernachlässigtes Umweltproblem in unserer Stadt. Ebenfalls sollte der sog. Lichtverschmutzung mehr Beachtung zukommen.

**6. Wir setzen das Leipziger Notenrad zügig um und fördern damit Rad, Kultur und Tourismus.**

Die Etablierung des Leipziger Notenrads ist ein wichtiger Impuls für den nachhaltigen

Tourismus und die Kultur in unserer Stadt. Darüber hinaus hat das Leipziger Notenrad einen wichtigen Vorbildcharakter für die Förderung des Alltagsradverkehrs. Wir wollen, dass das Leipziger Notenrad in den nächsten zwei Jahren Realität wird und werden daher im Haushalt entsprechende Mittel bereitstellen.

**CDU**

(keine Antwort)

-----

**LINKE**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Wir werden auch weiterhin die Idee des Notenrades fördern. Trotzdem bedarf es aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen einer Prioritätensetzung. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Stärkung des Umweltverbundes werden wir vorrangig unterstützen. Im Rahmen von Baumaßnahmen werden wir aber für eine schrittweise Verwirklichung des Notenrades kämpfen.

-----

**SPD**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Das Leipziger Notenrad ist als renommierte Musikstadt mehr als wünschenswert. Auch wir werden uns aktiv für eine zügige Realisierung einsetzen, auch i.S. des Alltagsradverkehr.

-----

**GRÜNE**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

keine

-----

**FDP**

(keine Antwort angekreuzt)

Erläuterung:

Die Idee des Leipziger Notenrades, wie auch bereits die der Notenspur, unterstützen wir. Die von Ihnen genannten Impulse für Kultur und Tourismus sind durchaus möglich. Lediglich den Vorbildcharakter sehen wir nicht. Die Attraktivität Leipzigs für Radler steigern wir nicht durch Prestigeprojekte, sondern durch Radwege, Radstraßen und Abstellmöglichkeiten – durch moderne und gute Infrastruktur. Was die Finanzierung angeht sollten wir realistisch sein und fragen, ob das Geld dafür da ist. Die FDP ist da skeptisch, diskutiert aber gerne über Wege zur Machbarkeit.

-----

**WVL**

(stimme voll zu)

Erläuterung:

Das Leipziger Notenrad ist ein schönes Beispiel dafür, wie sich umweltgerechter Stadtverkehr, Mobilität und Stadtkultur nicht nur ergänzen, sondern gegenseitig geradezu befeuern.