

## VCD-Wahlprüfsteine zur Landtagswahl Thüringen 2014 (Langfassung)

These / Frage	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler
<p><b>These 1</b>  <b>Radverkehr:</b> Lange genug bildete der Freistaat das bundesweite Schlusslicht im Radverkehr. Zukünftig soll ein dichtes, alltagstaugliches Radwegenetz alle Orte miteinander verbinden. Wie stehen Sie zu einer Förderung der Fahrradinfrastruktur?</p>	<p>Der Anteil von Radfahrern im Gesamtverkehr soll nach dem Willen der CDU Thüringen weiter steigen. Deshalb bleibt für uns das Schließen bestehender Lücken im ländlichen Radwegenetz und die Verbesserung der Radwege in den Städten ein Schwerpunkt der Thüringer Verkehrspolitik. Land und Kommunen sollen eine bedarfsgerechte Finanzierung sicherstellen. Wir wollen außerdem dafür sorgen, dass das umfangreiche touristische Radwegenetz noch besser vermarktet und von Thüringern und unseren Gästen intensiv genutzt wird.</p>	<p>Die bisherige Förderung des Baus von Radwegen ist ungenügend. Der im Landeshaushaltsplan vorhandene Titel für den Neu-, Um- und Ausbau sowie die Erhaltung von Radwegen in Höhe von 1 Million Euro pro Jahr reicht bei weitem nicht aus, um die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts zeitnah realisieren zu können. DIE LINKE hat deshalb regelmäßig Anträge zur Aufstockung der Mittel und zu einer stärkeren Unterstützung der Kommunen beim Radwegebau eingereicht.</p>	<p>Leitfaden für die Förderung ist das Thüringer Radverkehrskonzept. 2008 umfasste das Radwegenetz rd. 2.300 km, Ende 2013 fast 2.800 km. Seit dem Jahr 2004 ist der Bau von insgesamt 326 km touristischen Radwegen mit 38 Mio. € finanziell unterstützt worden. Von 2008 bis 2013 wurden 30 Mio. € in den Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen investiert. Hinzu kommen rd. 3 Mio. € für die Förderung von Radwegen an kommunalen Straßen und 655.000 € für die Errichtung von Bike-and-Ride-Anlagen. Diese Förderung sollte auch in den kommenden Jahren fortgesetzt werden.</p>	<p>Der Radverkehrsanteil betrug laut Statistik im Jahr 2003 z.Bsp.in Erfurt 9 % und stieg auf 12% im Jahr 2008. Für die Stadt Jena beträgt der Anteil 10% und in Gera sogar nur 5%. Wir plädieren (je nach Bedarf und geografischen Gegebenheiten) die Straßensanierungen mit dem Bau von Radverkehrsanlagen zu koppeln und die vorhandenen multifunktionalen ländlichen Wege ins Radwegenetz zu integrieren.</p>	<p>Unsere Vorstellungen grüner Radverkehrspolitik hat unsere Fraktion im Thüringer Landtag zuletzt in einem ausführlichen Antrag zum Radverkehr dargelegt. Neben umfassenden Aufklärungs- und Informationskampagnen zum Thema Verkehrssicherheit (Radwegebenutzungspflicht, Änderungen der StVO) sollte Thüringen nach dem Vorbild Baden-Württemberg eine eigene Förderrichtlinie entwickeln, ein landesweites Schnellradwegsystem installieren und bei nicht vorhandenen Radwegen auf Landstraßen Schutzstreifen und/oder Geschwindigkeitsbegrenzungen vornehmen.</p>	<p>Vielerorts liegt die Planung der Radwege in Hand der Städte und Gemeinden, die auch Radwege an Landesstraßen entwickeln und beantragen sollen. Damit sind kleine Gemeinden meist überfordert. Wir wollen alle Landkreise und kreisfreien Städte verpflichten einen Radwegeplan gemeinsam mit den Gemeinden und den Nachbarkreisen zu entwickeln und daraus eine abgestimmte Prioritätenliste abzuleiten, welche dann sukzessive abgearbeitet werden soll. Das Land muss hierbei der Verpflichtung nachkommen zumindest die Radwege an Landesstraßen intensiver zu fördern.</p>
<p><b>These 2</b>  <b>Fernbus:</b> Wie sehen Sie die Entwicklung des Fernbus-Linienverkehrs? Steht dieser für Sie in Konkurrenz zum Eisenbahn-Fernverkehr, zum PKW oder zu den Mitfahrzentralen? Sollte der Fernbusverkehr gefördert und umworben, toleriert, oder gar bekämpft werden?</p>	<p>Bereits kurz nach ihrer Einführung sind Fernbusse eine echte Erfolgsgeschichte – auch in Thüringen. Die Angebote der Fernbusse sind eine wichtige Ergänzung zu PKW und Bahn und überzeugen immer mehr Thüringer. Darüber freuen wir uns. Fernbusse kommen ohne Subventionen aus – das soll so bleiben.</p>	<p>DIE LINKE setzt sich für ein leistungsfähiges Verkehrsangebot ein. Kernstück dabei ist der Fernverkehr auf der Schiene. Hier müssen Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit sowohl in den Zügen als auch auf den Bahnhöfen und Haltepunkten verbessert werden. Die Fernbusse sollten nicht als Konkurrenz zur Eisenbahn gesehen werden, sondern als Ergänzung. Mit diesem zusätzlichen Angebot kann der Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtert werden.</p>	<p>Wir sehen in der Entwicklung des Fernbus-Linienverkehrs ein zusätzliches Angebot, insbesondere für preissensible Reisende. Gleichzeitig sollen die Fernbus-Linien in bisher schlecht angebotenen Regionen das Verkehrsangebot verbessern, ohne bestehende Regionalverkehrsverbindungen auf der Schiene zu gefährden. Der Fernbusverkehr sollte sich zu einer sinnvollen Ergänzung des öffentlich finanzierten Schienenpersonennahverkehrs entwickeln.</p>	<p>Nach einer von FDP in Auftrag gegeben INSA-Studie finden drei von vier befragten Deutschen gut, dass der Fernbusverkehr liberalisiert wurde. Bis 2030 werden ca. 30 Mio. Fahrgäste prognostiziert, das entspricht ca. 5% des Marktanteils. Fernbuslinien stellen keine Konkurrenz zur Bahn dar, sondern sind Bindeglied zum ÖPNV. Im Gegensatz zu bestehenden Mitfahrgemeinschaften bietet der Fernbus "Professionalität und Sicherheit" zum kleinen Preis an. Die FDP plädiert für eine größere Anzahl zentral gelegener, gut erreichbarer Haltestellen, ein bundesweit einheitliches Genehmigungsverfahren und der Einbindung</p>	<p>Der Fernbusmarkt ist noch zu jung, als dass die Frage nach der Konkurrenz zum Eisenbahnfernverkehr abschließend beantwortet werden könnte. Bislang hat die große Mehrheit der Fernbusfahrenden vorher das Auto genutzt. Solch einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel begrüßen wir und beobachten den Fernbusmarkt in seiner Entwicklung, tolerieren ihn also. Der Eisenbahnverkehr ist allerdings schneller in der Lage, klimaneutral betrieben werden zu können. Durch die Umsetzung des Deutschlandtaks könnte der Eisenbahnverkehr mehr Kunden gewinnen.</p>	<p>Der Fernbusverkehr stellt zunächst einmal ein weiteres interessantes Angebot zur Reduzierung des Individualverkehrs dar und sollte nicht grundsätzlich abgelehnt werden. Als Ergänzung von bestehenden oder als Ersatz von fehlenden Infrastrukturen ist er auch förderfähig.</p>

These / Frage	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler
				in das Thüringer Verkehrskonzept.		
<p><b>These 3</b>  <b>Tarifverbund:</b> Thüringen hat für den ÖPNV einen Verkehrsverbund in Mittelthüringen. Das Altenburger Land ist im Mitteldeutschen Verkehrsverbund verortet. Im restlichen Thüringen gibt es keinen Verbund. Dagegen wird beispielsweise der Raum Berlin-Brandenburg (30.000 Quadratkilometer und 6 Millionen Einwohner) mit nur einem einzigen Verkehrsverbund abgedeckt. Werden Sie sich für einen Verkehrsverbund für ganz Thüringen einsetzen?</p>	<p>Der Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) ist ein Erfolgsmodell, das wir weiter ausbauen und fördern werden. Wir wollen, dass die nächste Erweiterungsrunde des VMT 2016 zu einem Erfolg wird. Die Verkehrsleistung im VMT könnte damit fast verdoppelt werden. Die Regionen sollen nach Auffassung der CDU Thüringen jedoch weiterhin selbst entscheiden, ob sie am VMT teilnehmen. Für einige Städte und Landkreise wäre ein landesweiter Verkehrsverbund zu teuer und nicht bedarfsgerecht. Nur sehr wenige Menschen buchen ein Ticket von Greiz nach Heiligenstadt oder von Altenburg nach Sonneberg.</p>	<p>Es wird ein thüringenweiter kundenorientierter Verkehrsverbund benötigt, der mit den Verbänden der Nachbarländer kooperiert. Um noch mehr Menschen zu bewegen, wieder auf Bus und Bahn umzusteigen, benötigen wir ein verlässliches, preiswertes, gut verzahntes und vertaktetes Nahverkehrsangebot, mit dem man mit nur einem Fahrschein durch ganz Thüringen fahren kann.</p>	<p>Wir wollen den öffentlichen Personenverkehr weiter zu einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr entwickeln. Dazu streben wir unter anderem die Weiterentwicklung des Verkehrsverbunds Mittelthüringen zu einem Thüringer Verkehrsverbund mit einem einheitlichen Tarif-, Fahrplan- und Taktsystem an.</p>	<p>Ein in Thüringen einheitlich geltender Verbundtarif bringt nicht nur Vorteile. So sind mit dem Beitritt zum VMT beispielsweise in Gera die Fahrkartenpreise gestiegen. Jede Region soll eigenständig entscheiden, ob ein Beitritt in einen Verkehrsverbund für die Region Sinn macht.</p>	<p>Unsere grüne Landtagsfraktion hat sich mit dem Thüringentakt im Laufe der letzten Legislatur regelmäßig für einen Nahverkehr aus einem Guss und für einen thüringenweiten Verbund eingesetzt. Diese Bemühungen werden wir verstärken. Die fehlende Verknüpfung des Schienen- mit dem Busverkehr macht den Thüringer Nahverkehr an vielen Stellen unattraktiv. Abgestimmte Fahrpläne und langlaufende im Takt verkehrende Buslinien, Bürgerbusse, Mietfahrräder, Carsharing und weitere flexible Angebote sollen auch bei immer weniger Menschen Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen.</p>	<p>Eindeutig ja! Thüringen ist einfach zu klein für mehrere Verkehrsverbände. Ein Verkehrsverbund auf Landesebene bringt Synergieeffekte und trägt zur effizienteren Planung bei.</p>
<p><b>These 4</b>  <b>MDV:</b> Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist die zentrale Achse des Mitteldeutschen SPNV. Ein zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung muss in jedem Fall bis zum Ende der anstehenden Legislatur abgeschlossen sein. Eine enge Zusammenarbeit mit benachbarten Bundesländern ist hierbei entscheidend.</p>	<p>Der zügige zweigleisige Ausbau der MDV zwischen Erfurt und Gera ist eine elementare Voraussetzung für die geplante Ausweitung des Nah- und Fernverkehrsangebots. Hier werden wir mit Nachdruck auf eine fristgerechte Umsetzung hinarbeiten. Außerdem soll die Landesregierung die Etablierung eines neuen Fernverkehrsangebots für Ostthüringen unterstützen (täglich IC nach Kassel, Düsseldorf und Köln), das auf der MDV mit Nahverkehrstickets genutzt werden kann.</p>	<p>Der zweigleisige Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung und die durchgängige Elektrifizierung ist eine zentrale Forderung der LINKEN in der Verkehrspolitik. Es sollen mehr Züge eingesetzt und die Attraktivität der Strecke durch barrierefreie, einladende Bahnhöfe (mit Sanitäranlagen) erhöht werden.</p>	<p>Wir werden den Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung weiter voranbringen.</p>	<p>Mit der Inbetriebnahme des ICE-Knotens wird Thüringen eine funktionsfähige und belastbare Ost-West-Traverse in Gestalt der MDV benötigen. Für die Gemeinden und Landkreise fernab der ICE-Strecken ist die Mitte-Deutschland-Verbindung Voraussetzung, nicht vom Eisenbahnverkehr abgekoppelt zu werden. Dafür muss das Land Thüringen die notwendigen Bedarfe in der erforderlichen Qualität und Quantität durch die jeweiligen Auftraggeber bestellen und eine Abstimmung mit den benachbarten Bundesländern vornehmen.</p>	<p>Dieser Position schließen wir uns vollumfänglich an. In diesem Zusammenhang ist zu begrüßen, dass die EU in der neuen Förderperiode keinen Straßenneubau mehr fördert. Die Gelder sollten für die noch ausstehende Elektrifizierung verwendet werden.</p>	<p>Parallel dazu muss auch die Taktung verbessert werden.</p>

These / Frage	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler
<p><b>These 5</b>  <b>Landesbusnetz:</b> Wie stehen Sie zu einem landesweit organisiertem Busnetz (ähnlich Sachsen-Anhalt) im Aufgabenbereich der NVS, das insbesondere benachbarte Mittel- und Oberzentren in hoher Angebotsqualität verbindet?</p>	<p>Die Anregung, ein Landesbusnetz in Thüringen aufzubauen, sollte durch die Aufgabenträger ernsthaft geprüft werden. Wo Entwicklungspotenziale bestehen, müssen die Nahverkehrsanbieter diese im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit entwickeln. Wir wollen den ÖPNV nicht zentralisieren und erwarten, dass die Landesregierung die Etablierung von landkreisübergreifenden Buslinien unterstützt.</p>	<p>Ein landesweit organisiertes Busnetz wäre hilfreich, um den Öffentlichen Personennahverkehr wieder attraktiver zu machen und den Individualverkehr zurück zu drängen. Dazu brauchen wir einen einheitlichen Verkehrs- und Tarifverbund für ganz Thüringen.</p>	<p>Thüringen verfügt über einen gut funktionierenden, von mittelständischen Unternehmen geprägten Busverkehr. Dieser wird auf regionaler Ebene von den Kommunen organisiert. Für ein Landesbusnetz sehen wir keinen Bedarf.</p>	<p>Durch die Konzentration der Wirtschafts-, Sozial-, Kultur- und Bildungsstandorte in die Mittel- und Oberzentren resultieren weiter anwachsende Pendlerverkehre aus den Stadt-Umland-Regionen sowie dem Ländlichen Raum. Diesem Strukturwandel muss Rechnung getragen werden. Die Organisation und Betreuung des Busnetzes im Rahmen des ÖPNV liegt im Aufgabenbereich der Landkreise. Die FDP sieht den Freistaat Thüringen in der Pflicht, die Kommunen finanziell so auszustatten, dass sie diese Pflichtaufgabe wahrnehmen können.</p>	<p>Wir fordern ein landesweites Busnetz. Unsere Landtagsfraktion hat diese Forderung auch mit einer Gesetzesinitiative in der letzten Legislatur untermauert. Die Nahverkehrsservice-Gesellschaft könnte dafür koordinierende Funktion übernehmen. Bemühungen von Landkreisen, bestehende Angebote landkreisübergreifend zu einem attraktiven Busverkehr auszubauen, werden leider von der Landesregierung ausgebremst, die die notwendige Kofinanzierung verweigert.</p>	<p>Ein landesweit organisiertes Busnetz ist vorteilhaft und könnte durch den zu entwickelnden Landesverkehrsverbund auch realisiert werden.</p>
<p><b>These 6</b>  <b>ÖPNV im ländlichen Raum:</b> Vor allem in ländlichen Regionen wird das ÖPNV-Angebot nur noch vom Schülerverkehr aufrechterhalten. Es muss zu einer Angebotsoffensive kommen, um die ÖPNV-Nutzung auch an Abenden und Wochenenden zu ermöglichen. Jedem Zentrum muss eine stündliche ÖPNV-Anbindung geboten werden.</p>	<p>Wir wollen das gute Angebot im Thüringer ÖPNV stärken und bedarfsgerecht weiterentwickeln. Wir wollen bezahlbaren und bürgernahen ÖPNV in allen Regionen – mit modernen Bussen und Bahnen sowie mehr flexiblen Angeboten, z.B. Rufbusse oder Bürgerbusse. Für uns ist völlig klar, dass die Ausweitung von ÖPNV-Angeboten nur bedarfsorientiert erfolgen kann. Leere Busse durchs Land fahren zu lassen würde viel Steuergeld kosten. Vielmehr muss die Verknüpfung zwischen den Nahverkehrsangeboten deutlich verbessert werden. So können auch mehr Nutzer für den ÖPNV gewonnen werden.</p>	<p>Die unzureichende Anbindung vieler Orte in Thüringen ist ein wesentlicher Grund für die ständige Zunahme des Individualverkehrs. Ein verbessertes ÖPNV-Angebot mit einer regelmäßigen und planbaren Erreichbarkeit aller Dörfer auch außerhalb der Schülerbeförderung ist dringend notwendig.</p>	<p>Wir wollen ein Gesamtkonzept, mit dessen Hilfe wir den ÖPNV auf die unterschiedlichen Herausforderungen in den Städten und im ländlichen Raum ausrichten können. Wir fördern Investitionsvorhaben zum Aufbau, zur Modernisierung und zum Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur. Wir unterstützen alternative ÖPNV-Bedienformen im ländlichen Raum.</p>	<p>Der Ausbau neuer und bereits bestehender regionaler, flexibler und effizienter Verkehrsmodelle ist zu forcieren. Beispiel dafür sind Ruf- und Minibussysteme, Sammeltaxis oder kombinierte Personen- und Gütertransporte. Mit flexiblen Bedienungsformen kann das klassische, durch den „Schülerverkehr“ geprägte Linienangebot regions- und bedarfsspezifisch um ein wirtschaftliches und attraktives Mobilitätsangebot ergänzt werden, das insbesondere auf die Mobilitätsbedürfnisse älterer Altersgruppen im Ländlichen Raum auf den Bedarf zugeschnitten sind.</p>	<p>Auch diese Position teilen wir uneingeschränkt und haben mit dem Thüringentakt die Situation in vielen Regionen Thüringens analysiert und Verbesserungsvorschläge gemacht.</p>	<p>Der ÖPNV gehört zur Entwicklung des ländlichen Raumes. Eine stündliche Erreichbarkeit der Zentren muss sich aber auch einer Kosten-Nutzen-Analyse unterziehen. Der weitere Ausbau von Rufbuslinien ist daher voranzutreiben.</p>



These / Frage	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler
<p><b>These 7</b>  <b>Ortsumgehungen:</b> Die große Mehrheit der derzeit geplanten Ortsumgehungen ist auf absehbare Zeit nicht finanzierbar. Für einen ehrlichen Umgang mit den Anwohner ist dringen eine Priorisierung und Streichung notwendig.</p>	<p>Wir stehen zu allen Projekten für Ortsumfahrungen, die Thüringen im Bundesverkehrswegeplan angemeldet hat. Die CDU Thüringen wird in den nächsten Jahren mit Hochdruck an der schrittweisen Umsetzung arbeiten. Eine belastbare Priorisierung der Vorhaben kann allein der Bund vornehmen. Wir setzen uns dafür ein, dass der Bund auch deutlich mehr Mittel als bisher zur Umsetzung der Thüringer Vorhaben bereitstellt. Denn jede Ortsumfahrung kann hunderte Menschen entlasten und die Anbindung der Region entscheidend verbessern. Zu Recht erwarten die Menschen vor Ort verlässliche Planungsprozesse. Wenn Ortsumfahrungen am Naturschutz scheitern oder hohe Auflagen die Kosten steigern, geht das zu Lasten der Menschen vor Ort.</p>	<p>Das höchste Verkehrsaufkommen gibt es naturgemäß auf Bundesstraßen. Daher ist für die dringlichsten Ortsumfahrungen in Thüringen der Bund zuständig. Thüringen hat alle seit 2003 angemeldeten und noch nicht gebauten Ortsumfahrungen erneut für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. DIE LINKE kritisiert, dass das Land dabei keine eigene Prioritätensetzung vorgenommen hat und dies dem Bund überlässt.</p>	<p>Die Menschen in vielen Städten und Gemeinden warten auf eine Entlastung vom Verkehr. Auch in Zukunft wird das Verkehrsaufkommen weiter anwachsen. Mit den Ortsumgehungen würden die Menschen spürbar entlastet. Die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden würde sich nachhaltig verbessern. Deshalb müssen diese Maßnahmen so schnell wie möglich umgesetzt werden. Für uns haben Ortsumfahrungen Priorität. Statt Projekte zu streichen oder auf die lange Bank zu schieben, müssen die Investitionsmittel deutlich erhöht werden.</p>	<p>Ca. 90% des Personenverkehrs und ca. 80% des Güterverkehrs werden auf der Straße erbracht. Das wachsende Verkehrsaufkommen macht eine Reform des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) unabwendbar. Aus dem gültigen BVWP können aufgrund mangelnder Finanzierung 60 % der geplanten 850 Ortsumgehungen nicht umgesetzt werden. Die FDP Fraktion setzte sich bereits in dieser Legislatur für eine Bewertung und Priorisierung der Projekte der Thüringer Meldeliste für den BVWP und einen Landesstraßenbedarfsplan ein.</p>	<p>Wir haben diese Priorisierung sehr oft gefordert und im Parlament diskutiert. In vielen Ortsterminen haben wir uns von der belastenden Situation vor Ort ein Bild gemacht und sind mit den Bürgerinitiativen und AnwohnerInnen ins Gespräch gekommen. Eine Priorisierung sollte zwingend den Grad der betroffenen Menschen berücksichtigen. Solange eine Ortsumfahrung absehbar nicht kommt, müssen andere Maßnahmen her – sei es zum Lärmschutz und/oder verkehrsberuhigende Maßnahmen baulicher Art und/oder Tempo 30.</p>	<p>Ehrliche Priorisierung ja, Streichung nein.</p> <p>Grundsätzlich muss beim Bau von Ortsumgehungen in größeren Dimensionen gedacht werden, sowohl zeitlich, als auch räumlich. Insbesondere im räumlichen Aspekt muss auch über eine komplette Umverlegung von Straßen nachgedacht werden, damit ein ganzheitliches Konzept entsteht.</p>
<p><b>These 8</b>  <b>Luftreinhaltung:</b> Die Einführung der Erfurter Umweltzone als Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität hat sich bewehrt. Auch in weiteren thüringischen Zentren sollen Umweltzonen eingerichtet werden.</p>	<p>Wir wenden uns gegen die Einführung von weiteren Umweltzonen in Thüringen. Zur Luftreinhaltung und zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen sind andere Instrumente mit geringerem bürokratischem Aufwand deutlich geeigneter, z.B. ein umweltsensitives Verkehrsmanagement. Wir wollen, dass die Landesregierung Kommunen bei der Etablierung solcher Instrumente unterstützt und auch die Förderung CO2-arter Mobilität als neuen Förderschwerpunkt definiert. Auf diesem Weg werden Bürger und Unternehmen nicht zusätzlich belastet.</p>	<p>Die Einführung von Umweltzonen wird begrüßt. Allerdings sind sie nur ein Teil der notwendigen Maßnahmen für eine Senkung der Lärm- und Schadstoffbelastungen in den Innenstädten. Hinzukommen müssen noch Konzepte für eine Senkung des Verkehrsaufkommens, eine Optimierung des Verkehrsflusses und die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs.</p>	<p>Die europäische Luftqualitätsrichtlinie schreibt den Kommunen in Deutschland weitreichende Grenzwerte zum Schutz der Bevölkerung vor Luftverschmutzung vor. Der Bundesgesetzgeber hat den Städten und Gemeinden mit den Umweltzonen und den damit verbundenen Verkehrseinschränkungen ein Instrument an die Hand gegeben, mit dem sie die europäischen Vorschriften einhalten können. Umweltzonen sollten nur dann eingerichtet werden, wenn die Einhaltung von Grenzwerten mit Hilfe anderer Instrumente nicht erreicht werden kann.</p>	<p>Umweltzonen stellen eine Wachstumsbremse dar und verfehlen als Einzelmaßnahme ihren Zweck. Wir wollen die Abschaffung der Umweltzone in Erfurt und keine weiteren in Thüringer Städten. Nur die Bündelung gezielter Maßnahmen in einem Konzept sowie die Einbeziehung aller maßgeblichen Verursacher wird in der Perspektive langfristige Erfolg zeigen. Dazu gehören Verkehrslenkungsmaßnahmen, Begrünung, Nutzung von schadstoffarmen und kraftstoffsparenden Fahrzeugen, Verbesserung des ÖPNV und der Einbau von emissionsreduzierten Heizungsanlagen.</p>	<p>Wir halten Umweltzonen grundsätzlich für ein wirksames Mittel auch in weiteren Thüringer Städten. Allerdings sehen wir wirkmächtigere Mittel als das Instrument der Umweltzone, das den Kommunen verordnet wird und somit auf geringere Akzeptanz stößt. Wir streiten auch als Grüne in den kommunalen Parlamenten für eine andere Verkehrspolitik. Denn noch besser ist es, wenn Autos gar nicht erst in die Stadt fahren müssen – weil Park &amp; Ride, attraktiver engmaschiger ÖPNV, ausgedehnte Fuß- und Radwegenetze mit viel Grün individuelle Autofahrten entbehrlich machen.</p>	<p>Die Ergebnisse von Umweltzonen sind höchst umstritten, nicht nur in Erfurt. Bevor nicht wirklich belastbare Daten vorliegen, sollte von Umweltzonen abgesehen werden.</p>

These / Frage	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler
<p><b>These 9</b>  <b>Flugverkehr:</b> Die in den Flughafenerwartungen haben sich nicht erfüllt. Ein kostendeckender Betrieb ist nicht möglich. Eine Stilllegung in den kommenden 10 Jahren ist wahrscheinlich.</p>	<p>Wir sehen den Flughafen Erfurt-Weimar inzwischen auf einem guten Weg. Wir erwarten, dass die Landesregierung den Konsolidierungsprozess weiter engagiert unterstützt, um den Aufwärtstrend bei Passagieren und Luftfracht fortzusetzen. Der Zuschussbedarf ist bereits erheblich gesunken. Wir setzen uns dafür ein, dass er weiter sinkt. Fahrlässigen Überlegungen zur Stilllegung erteilen wir eine Absage. Denn der Flughafen ist und bleibt weit über seine verkehrliche Bedeutung hinaus ein wichtiger Standortfaktor – für Erfurt und Thüringen.</p>	<p>Der Erfurter Flughafen war von Beginn an ein teures Prestige-Projekt. Neben der Kreditrate für den Ausbau von knapp 10 Millionen Euro jährlich (noch 7 Jahre lang) zahlt das Land dauerhaft den Verlustausgleich von derzeit ca. 4 Millionen Euro pro Jahr. Tatsächlich gebraucht wurde und wird er nicht. Der Flughafen Halle-Leipzig genügt für Mitteldeutschland.</p>	<p>Den Zuschuss für den Erfurter Flughafen haben wir um ca. 1 Mio. € reduziert. Die Passagierzahl liegt wieder über 200.000. Wir wollen ein Konzept, dass die Möglichkeit des Luftverkehrs in Thüringen realistisch bewertet. Vor allem mit Blick auf die künftige ICE-Verbindung zum Flughafen Leipzig.</p>	<p>Die FDP-Fraktion im Thüringer Landtag kritisiert seit Jahren den defizitären Betrieb des Flughafens Erfurt-Weimar. Seit Jahren erheben die Liberalen im Landtag den Zeigefinger und drängen auf Kürzungen der Millionenzuschüsse für den Flughafen. Mit dem Betriebskonzept kann die Landesregierung bis heute keine Lösungswege aufzeigen die Subventionen zu verringern. Um so wichtiger ist es das Luftverkehrskonzept für Thüringen auf den neusten Stand zu bringen.</p>	<p>Spätestens mit der Tilgung der Kreditschulden in 2023 stellt sich erneut die Frage nach der weiteren Existenz des Flughafens. Zusätzlich zu den fast 10 Mio. Euro Schulden pro Jahr zahlt die Land 4 Mio. Euro Zuschüsse. Thüringen braucht diesen Flughafen nicht, zumal sich die Erreichbarkeiten aus Erfurt zu anderen Flughäfen (Nürnberg, Leipzig, Berlin) mit der ICE-Trasse verbessern. Es ist nicht einzusehen, dass das Land angesichts der Finanzierungsbedarfe im Bildungswesen Urlaubsflüge sponsort.</p>	<p>Das Land sollte sich aus der Förderung von privatrechtlichen Prestigeobjekten heraushalten.</p>
<p><b>These 10</b>  <b>Klimaschutz:</b> Thüringen braucht ein Klimaschutzgesetz, das verbindliche CO2-Reduktionsziele für die kommenden Jahre festlegt, welche sich an den Empfehlungen des IPCC orientieren. Land und Kommunen müssen die gesteckten Ziele mit konkreten Maßnahmen in Form von Klimaschutzkonzepten untersetzen. Dem Verkehrssektor kommt im landesweiten Klimaschutz eine große Bedeutung bei. Er bietet erhebliches Reduktionspotential.</p>	<p>Als Vorreiter bei der Energiewende und im Klimaschutz benötigt Thüringen kein formelles Klimaschutzgesetz. Wir setzen auf eine Energiewende, die an den Prinzipien Freiwilligkeit, Wirtschaftlichkeit und Technologieoffenheit orientiert ist. Eine Verschärfung des Ordnungsrechts mit Zwangssanktionen oder Fahrverboten lehnen wir ab. Die Senkung klimaschädlicher Emissionen im Verkehr wollen wir durch eine verstärkte Förderung CO2-armer Mobilität und die Ausweitung des Nahverkehrsangebots auf der Schiene unterstützen.</p>	<p>Für ein Thüringer Klimaschutzgesetz bedarf es einer umfassenden Gesetzesfolgenabschätzung und auskömmlichen Finanzierung. Die Ziele müssen realisierbar, in kurz-, mittel- und langfristige Ziele gegliedert und durch klare Regeln kontrollierbar sein. Der Beitrag des Verkehrssektors für den Klimaschutz liegt vor allem in der Vermeidung von Verkehr, der Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene, dem Einsatz umweltfreundlicher Antriebssysteme und der Verbesserung der Angebote im ÖPNV.</p>	<p>Wir wollen in Thüringen den Ausstoß von Kohlendioxid bis 2050 um mindestens 95 % im Vergleich zum Basisjahr 1990 senken. Das Zusammenführen der Thüringer Klimaagentur mit der Thüringer Energie- und GreenTech-Agentur, die Förderung des kommunalen Klimaschutzes und die Erarbeitung eines Klimaanpassungsprogramms sind erklärte Ziele unserer Politik. Wir wollen zudem ein eigenes Klimaschutzgesetz und ein Thüringer Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetz zur Senkung des Energieverbrauchs im Gebäudebereich unter Beteiligung der Wohnungsbau- und Verkehrsbranche auf den Weg bringen.</p>	<p>Ein eigenes Landesgesetz zum Klimaschutz mit höheren Zielen als auf Bundes- und EU-Ebene wäre aus unserer Sicht kontraproduktiv, da dies einen Standortnachteil bringt ohne den Klimaschutz insgesamt zu verbessern. Im europäischen Emissionshandelssystem würden mehr handelbare Zertifikate für Emittenten außerhalb Thüringens zur Verfügung stehen, deren Preis fallen würde. Ein Klimaschutzgesetz mit verpflichtenden Vorgaben würde zudem erheblich in die kommunale Selbstverwaltung eingreifen.</p>	<p>Unsere Landtagsfraktion hat solch ein Klimaschutzgesetz eingebracht. Die Koalition lehnte es ab. Die Anhörungen dazu zeigen, dass solch ein Gesetz grundsätzlich auf Akzeptanz bei den Gemeindeverbänden stößt. Unsere Fraktion wird weiter daran arbeiten, Klimaschutz in Thüringen verbindlich zu gestalten. Verkehr gehört für uns zur Energiewende genauso wie Strom und Wärme. Das spiegelt sich in der Verkehrspolitik der Landesregierung nicht wider.</p>	<p>Die Thüringer Kommunen benötigen vor allen Dingen Handreichungen, Empfehlungen und vor allen Dingen auch Finanzmittel, um die entsprechenden Bundesgesetze umzusetzen. Hier ist das Land als solches und auch im Bundesrat in der Pflicht das Subsidiaritätsprinzip einzuhalten.</p> <p>Die Erstellung von Klimaschutzkonzepten zunächst auf Kreisebene ist weiter zu fördern und zu intensivieren.</p> <p>Die möglichen CO2-Einsparungen im Verkehrsbereich, können erst bei entsprechender Untersetzung durch notwendige Infrastrukturen wirklich realisiert werden (Alternativkraftstoff- und E-Tankstellen, ÖPNV/SPNV-Taktung usw.), daher sind diese Maßnahmen voranzutreiben.</p>