

Sachsen	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler	Piraten
<p>These 1 ÖPNV im ländlichen Raum: Immer mehr Orte im ländlichen Sachsen wurden in den vergangenen Jahren gänzlich vom ÖPNV abgehängt. Die bisherige Sparpolitik muss ein Ende haben. 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 setzen uns für die Sicherung der Regionalisierungsmittel auf dem bisherigen Niveau und der bisherigen prozentualen Verteilung auf Bundesebene ein. Damit verfügt der Freistaat Sachsen über eine gute Ausgangsbasis zur Finanzierung des ÖPNV. Eine Dynamisierung muss künftig aus unserer Sicht noch stärker den steigenden Kosten Rechnung tragen. Die bisherige prozentuale Dynamisierung trägt dieser Kostensteigerung aus unserer Sicht nicht vollumfänglich Rechnung. Die Verhandlungen mit dem Bund wollen wir dazu nutzen, um die künftige Dynamisierung gegenüber dem heutigen Prozentsatz zu steigern. Hinsichtlich einer Angebotsoffensive bzw. der Sicherung eines Stundentaktes vertrauen wir der Kompetenz unserer Aufgabenträger, welche nachfrageorientierte Verkehrsleistungen anbieten.</p>	<p>SPNV/ÖPNV sind Aufgaben der Daseinsvorsorge-Sicherung. Wir befürworten zur Erreichung größerer Akzeptanz in der Bevölkerung eine stärkere Angebotspolitik im SPNV/ÖPNV. Deshalb wollen wir einerseits die Regionalisierungsmittel für den SPNV zu 100 % an die Aufgabenträger weitergeben und eine höhere Förderung des ÖPNV durch den Freistaat erreichen. Zudem muss der Freistaat die Schüler- und Ausbildungsverkehre voll finanzieren.</p>	<p>Wir wollen, dass die Menschen in Sachsen auch ohne eigenes Auto mobil sein können. Deshalb brauchen wir einen starken und gut ausgebauten ÖPNV. Wir wollen, dass mindestens 90% der vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel für die Bestellung von Betriebsleistungen eingesetzt werden. Ziel unserer Mobilitätspolitik ist ein angebotsorientierter und nutzerfreundlicher ÖPNV in Sachsen. Wir unterstützen das Konzept eines „Sachsentaktes“, das auf der Grundlage des integralen Taktfahrplans einen mindestens stündlichen Anschluss aller Grundzentren im Freistaat Sachsen gewährleistet.</p>	<p>Der Freistaat stellt jährlich über 600 Mio. Euro für den ÖPNV in Sachsen bereits. An dieser hohen Investitionsförderung und an einem flächendeckenden Zugang zum ÖPNV halten wir fest. Wir wollen einen modernen, innovativen, zuverlässigen und umweltfreundlichen ÖPNV, der auch bezahlbar bleibt. Wo aufgrund zu geringer Nachfrage die klassischen Angebote der Verkehrsverbünde nicht mehr funktionieren, wollen wir alternative Mobilitätsangebote wie Sammeltaxis und Rufbussysteme unterstützen.</p>	<p>Als Teil eines deutschlandweiten integralen Taktfahrplans wollen wir einen landesweiten integralen Taktfahrplan „SACHSENTAKT 21“ realisieren und mit den Nachbarländern verzahnen. Kern des GRÜNEN Sachsentakts sind mindestens im Stundentakt verkehrende Züge, Fahrplanverdichtungen auf nachfragestarken Strecken, verbesserte Direktverbindungen sowie garantierte Anschlüsse mit kurzen Aufenthaltszeiten in den Umsteigeknoten. Dabei wollen wir eine kundenfreundliche ÖPNV-Anbindung sowohl in der Stadt als auch im ländlichen Raum sicherstellen.</p>	<p>Ein verlässlicher ÖPNV stärkt die Attraktivität des ländlichen Raums. Beides ist dringend erforderlich. Eine mindestens stündliche ÖPNV-Anbindung der Zentren ist sinnvoll.</p>	<p>Dem stimmen wir grundsätzlich zu. Nicht überall allerdings muss eine klassische ÖPNV-Anbindung sinnvoll sein. Wir sprechen uns also ergänzend dazu dafür aus, alternative Verkehrskonzepte (wie beispielsweise Anruftaxen auch in der Fläche, Nachbarschaftstaxen o.ä.) zu fördern und Mittel zur Unterstützung von bürgerschaftlich selbstorganisierten Verkehrsangeboten bereitzustellen. Klar ist: ein hinreichendes Nahverkehrs-Angebot ist Teil der Daseinsfürsorge und muss gewährleistet werden.</p>
<p>These 2 Tarife: Mit dem Hopper-Ticket kann man innerhalb von Sachsen-Anhalt und Thüringen mit den Nahverkehrszügen von jedem beliebigen Bahnhof aus preiswert bis zu 50 Kilometer weit unabhängig von Tarifgebieten fahren. Eine derartige attraktive Ticketvariante soll auch im sächsischen SPNV eingeführt werden!</p>	<p>Einheitliche Beförderungstarife sind ein wünschenswerter Ansatz auch für den sächsischen ÖPNV. Gleichwohl wollen wir jedoch die regionale Kompetenz der Verkehrsverbünde nicht in Frage stellen. Bereits im laufenden Doppelhaushalt haben wir zusätzliche Landesmittel zur Verbesserung der Tarifharmonisierung und Verstärkung der Zusammenarbeit zur Verfügung gestellt. In der kommenden Legislaturperiode muss es uns darum gehen, diese Zusammenarbeit auch bei der Organisation von Verkehren zu verstärken. Dies ermöglicht dann auch aus unserer Sicht die Einführung entsprechender Angebote ähnlich dem Hopper-Ticket.</p>	<p>DIE LINKE wird eine Initiative für ein Hopper-Ticket Sachsen unterstützen und als ersten Schritt die Beteiligten DB Region, NASA und VMT zum Erfahrungsaustausch einladen.</p>	<p>Die zum Teil sehr unterschiedlichen Tarife sind ein großes Hemmnis für die Benutzung des ÖPNV. Vor allem in Regionen, wo unterschiedliche Tarifverbünde aufeinandertreffen, wird der Kauf des richtigen Fahrscheins zur Herausforderung. Wir setzen daher auf einen sächsischen Gesamtverkehrsverbund, damit sachsenweit ein einheitlicher Tarif gilt und die gleichen Beförderungsbedingungen angewandt werden. Ein „Hopper-Ticket“ wäre eine sinnvolle Ergänzung des derzeitigen Angebots.</p>	<p>Im Unterschied zu Sachsen-Anhalt und Thüringen organisieren in Sachsen die Landkreise und Kreisfreien Städte über die Verkehrsverbünde den ÖPNV und SPNV. Die Einflussmöglichkeiten des Freistaates auf die Einführung bestimmter Ticketvarianten sind daher begrenzt. Wir haben die Verkehrsverbünde bereits über den Landesverkehrsplan 2025 dazu aufgefordert, ihre Tarife anzugleichen. Daran halten wir fest und bieten auch konkrete Unterstützung zur Tarifharmonisierung an.</p>	<p>Wir wollen einen einheitlichen sachsenweiten Tarif einführen, der nicht nur in Nahverkehrszügen, sondern von Tür zur Tür gilt, also auch in Straßenbahnen, Bussen und auf Fähren. Für Geringverdienende, Asylsuchende und Menschen, die auf Arbeitslosengeld II angewiesen sind, möchten wir ein Mobilitätsticket einführen, das die Erfüllung der Grundbedürfnisse an Mobilität und die Teilnahme am beruflichen, gesellschaftlichen und kulturellen Leben für alle Menschen sicherstellt.</p>	<p>Ja, das Hopper-Ticket nach thüringischem Vorbild wünschen wir uns auch in Sachsen bzw. mit Einbezug von Sachsen.</p>	<p>Wir wünschen uns generell erst einmal eine übersichtliche Tarifstruktur in Sachsen. Die Vielzahl an Verkehrsverbänden ist nicht nur schwer durchschaubar für Gelegenheits-Nutzer sondern sorgt aus unserer Sicht auch für Parallelstrukturen in der Verwaltung. Für ein Land wie Sachsen reicht aus unserer Sicht eine einzige Tarifzone. Unabhängig davon ist ein Hopper-Ticket eine sinnvolle Ergänzung bisheriger Angebote. Es sollte nur im Tarifschmelzgebiet möglicher Ticketvarianten nicht untergehen.</p>

Sachsen	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler	Piraten
<p>These 3 Fahrradmitnahme: Die Fahrradbeförderung im SPNV ist in Thüringen und Sachsen-Anhalt im Rahmen vorhandener Kapazitäten kostenfrei. Auch im gesamten sächsischen SPNV soll die Fahrradmitnahme im Eisenbahn-Nahverkehr kostenfrei werden. Die Aufgabenträger müssen hierzu zunächst die notwendigen Kapazitäten in den Zügen schaffen.</p>	<p>Die Fahrradmitnahme ist in Sachsen in den unterschiedlichen Tarifgebieten der Aufgabenträger unterschiedlich geregelt. Kostenfreie Fahrradmitnahmemöglichkeiten bestehen bereits und sollten nach unserer Auffassung auch entsprechend ausgebaut werden. Dieser Aufgabe wollen wir uns in der kommenden Legislaturperiode im Dialog mit den Aufgabenträgern widmen.</p>	<p>Für einheitliche Regelungen zur unentgeltlichen Fahrradmitnahme im SPNV in Sachsen ist eine Tarifvereinfachung und -vereinheitlichung geboten. Um die erforderlichen Kapazitäten (z. B. RE 50 mit Talent-II) zu erreichen, muss es eine spezielle Fahrzeugförderung geben.</p>	<p>Wir wollen die Verknüpfung des Radverkehrs mit Bus und Bahn stärker fördern und mittelfristig eine kostenfreie Fahrradmitnahme, wie sie in den angrenzenden Bundesländern bereits üblich ist, in ganz Sachsen erreichen. Damit vor allem in den Sommermonaten ausreichend Kapazitäten in den Fahrzeugen für die Fahrradmitnahme zur Verfügung stehen, brauchen wir eine ausreichende Finanzierung der Zweckverbände. Dafür werden wir entsprechende Finanzzusagen machen, um Planungssicherheit bei Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeugen und Betrieb zu gewährleisten.</p>	<p>Über die Radverkehrskonzeption sind die für den SPNV zuständigen Verkehrsverbünde aufgerufen, Bahnhöfe radverkehrsfreundlicher auszugestalten und gemeinsame Konzepte zu entwickeln, damit mehr Bürgern die Mitnahme von Fahrrädern ermöglicht wird. Die bessere Vernetzung von Rad- und Schienenverkehr, bspw. durch Ride & Bike-Stationen, sicheren Stellplätzen an Bahnhöfen und weiteren Serviceangeboten, wollen wir vorantreiben. Investitionen in derartige Projekte unterstützt das Land auch finanziell.</p>	<p>Zur besseren Verknüpfung von Bahn und Rad wollen wir die Mitnahme von Fahrrädern im Eisenbahnnahverkehr kostenfrei ermöglichen. Gerade für den sächsischen Radtourismus sind bessere Eisenbahnfernverbindungen mit der Möglichkeit der Fahrradmitnahme dringend nötig.</p>	<p>Ja, wir wünschen uns auch in Sachsen, dass Fahrräder kostenfrei im Eisenbahn-Nahverkehr mitgenommen werden dürfen. Für Koffer und Kinderwagen muss ja auch nicht extra bezahlt werden. Natürlich müssen die Kapazitäten dies möglich machen. Fahrgäste ohne Rad dürfen sich nicht beeinträchtigt fühlen.</p>	<p>Dem stimmen wir vollumfänglich zu.</p>
<p>These 4 Radverkehr: Die Förderung einer radverkehrsfreundlichen Infrastruktur auf Landesebene muss in Zukunft deutlich erhöht werden, notfalls auch zu Lasten des Straßenneubaus.</p>	<p>Die Schaffung und Unterhaltung von Radwegen ist eine Aufgabe, welcher sich neben dem Bund und dem Freistaat Sachsen als Träger der Straßenbaulast auch die Kommunen stellen. Hierfür stellt der Freistaat im Rahmen des kommunalen Straßenbaus entsprechende Mittel zur Verfügung. Im Jahr 2014 stehen für die Schaffung zusätzlicher Radwege neben den straßenbegleitenden Maßnahmen mehr als 7 Millionen Euro zur Verfügung. Im kommenden Doppelhaushalt wollen wir diese Mittel fortschreiben, um den weiteren Ausbau von Radwegen zu unterstützen. Mit der Radwegkonzeption für die Freistaat Sachsen haben wir die Grundlagen gelegt, um bestehende, auch überregionale, Radwege besser zu verknüpfen und so für eine Verbesserung der Situation des Radverkehrs zu sorgen.</p>	<p>Der Fahrrad- und Fußverkehr muss als eigenständige Größe im Rahmen einer integrierten Mobilitätspolitik verstanden werden. In enger Abstimmung mit den Landkreisen und Kreisfreien Städten müssen entsprechende Standards gesetzt und umgesetzt werden. Die Förderung des kommunalen Rad- und Fußwegebaus muss durch den Freistaat erhöht werden.</p>	<p>Wir streben an, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bis spätestens 2025 sachsenweit auf 20 Prozent zu erhöhen. Dafür werden wir die Radverkehrsinfrastruktur entsprechend ausbauen und ein landesweit einheitliches Radverkehrsnetz entwickeln. Vor allem werden wir den Anteil der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an Bundes- und Staatsstraßen signifikant erhöhen. Wir wollen Städte und Gemeinden unterstützen und regen die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden an.</p>	<p>In Sachsen scheitert kein Radwegneubau an fehlendem Geld. Hindernisse sind aber eine komplizierte Planung mit vielen Beteiligten und teils hohe Umwelt-hürden. Die Radverkehrskonzeption von 2005 haben wir modernisiert. Wir wollen u.a. den Radwegbau entlang von Bundes- und Staatsstraßen sowie auf ehemaligen Bahndämmen vorantreiben und das Landeskonzept „Sachsen Netz Rad“ mit den Kommunen umzusetzen. Das Verkehrsrecht muss an neue Entwicklungen angepasst werden, z.B. im Bereich elektrische Antriebe.</p>	<p>Wir wollen den Anteil der in Sachsen mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2025 auf 20 Prozent erhöhen. Dafür wollen wir jährlich 15 Mio. Euro für die Radverkehrsförderung zulasten des Straßenneubaus investieren. Hiervon wollen wir verstärkt Maßnahmen zur Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern finanzieren, dazu gehören beispielsweise Bike-and-Ride-Anlagen an ÖPNV-Schnittstellen. Unser mittelfristiges Ziel sind jährliche Investitionen von 10 Euro pro Kopf für den Fahrradverkehr bis 2020.</p>	<p>Der Ausbau des Radwegenetzes hat absolute Priorität. Dabei ist ein Sicherheitsabstand von größter Bedeutung, so dass sich Radfahrer und Pkw/Lkw-Verkehrsteilnehmer keinesfalls berühren. Notfalls muss der Straßenneubau gestreckt werden, wobei die FREIEN WÄHLER die Sicherung des Straßenbestandes ohnehin vorziehen. Da gibt es genug zu tun. Vor allem aber in Süd- und Ostsachsen muss die Straßen-Verbindung nach Polen und Tschechien durch Neubau verbessert werden. Dafür muss zum Ausgleich andernorts die Flächenversiegelung rückgängig gemacht werden (alte Kasernenanlagen udgl.).</p>	<p>Dem stimmen wir grundsätzlich zu. Eine Schwerpunktsetzung, die die Förderung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs und(!) des Radverkehrs vorrangig vor Straßenneubauprojekten setzt, können wir vollumfänglich mittragen. Wichtig ist jeweils ein stimmiges Gesamtkonzept, das Verkehrsbedarfe und Umweltschutz unter einen Hut zu bringen vermag.</p>

Sachsen	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler	Piraten
<p>These 5 Verkehrssicherheit: Tempo 30 soll innerorts die Regelgeschwindigkeit darstellen. Um die Verkehrssicherheit tatsächlich zu erhöhen, müssen gerade auf Straßen mit reduzierter Geschwindigkeit verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.</p>	<p>Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts sehen wir nicht als Allheilmittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an. Ein gut funktionierender innerörtlicher Verkehr ist auch davon abhängig, dass in verkehrsreichen Zeiten der Individualverkehr zügig und sicher gestaltet werden kann, um Belastungen für Umwelt und Bevölkerung zu minimieren. Hier nehmen die sächsischen Kommunen aus unserer Sicht ihre Verantwortung wahr und gestalten den innerörtlichen Verkehr auch unter Nutzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Signalanlagen so, dass eine hohe Verkehrssicherheit besteht.</p>	<p>DIE LINKE setzt sich für verstärkte Verkehrskontrollen vor allem an Unfall-schwerpunkten sowie an öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen mit entsprechendem permanentem Gefährdungspotenzial (Kindereinrichtungen, Schulen, Behörden mit Publikumsverkehr, Wohngebiete etc.) ein. Wir halten es für erforderlich, den kommunalen Straßenverkehrsbehörden eine deutlich größere Entscheidungsbefugnis zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen einzuräumen. Sie sollen das letzte Wort dabei haben.</p>	<p>Wir werden uns dafür einsetzen, dass die Verkehrssicherheit weiter erhöht und die Zahl der schweren Unfälle signifikant reduziert wird. Dafür ist es notwendig, dass in sensiblen Gebieten, z.B. vor Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern und Senioreneinrichtungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Regel werden. Wir wollen Kommunen unterstützen, vor solchen Einrichtungen unbürokratisch Tempo 30 anordnen zu können. Damit diese Tempolimits eingehalten werden, sind verstärkte Kontrollen – zumindest zu Beginn der Maßnahmen – notwendig.</p>	<p>Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist uns ein wichtiges Anliegen. Bei verkehrlichen Auflagen und Kontrollen muss jedoch der Sicherheitsgewinn im Mittelpunkt stehen. Deshalb sind Geschwindigkeitskontrollen an Gefahrenschwerpunkten, z.B. vor Schulen, absolut notwendig und sinnvoll. Statt generellen Tempolimits setzen wir jedoch auf intelligente Verkehrsorganisation, auf umfassende Verkehrserziehung und die Entschärfung von Unfallschwerpunkten durch gezielte Sicherheitsmaßnahmen.</p>	<p>Tödliche Unfälle treffen vor allem die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen, die zu Fuß unterwegs sind oder mit dem Rad. Ein Großteil sind dabei ältere Menschen und Kinder. Tempo 30 in der Stadt senkt das Risiko schwerer Unfälle deutlich. Wir GRÜNEN wollen es mit der Änderung der Regelgeschwindigkeit sächsischen Kommunen erleichtern, innerorts Tempo 30 auszuweisen. Dies kann durch bauliche Maßnahmen oder durch Verkehrssicherheitskontrollen unterstützt werden.</p>	<p>Tempo 30 soll nur an gefährlichen Stellen vorgeschrieben sein. Nicht grundsätzlich Tempo 30. Es soll keine verstärkten Geschwindigkeitskontrollen geben. Das derzeitige Maß ist ausreichend.</p>	<p>Generelle Tempolimits von 30 km/h innerorts halten wir für ungeeignet. Wir befürworten zweckorientierte Geschwindigkeitsregelungen. Tempo 30 in Gebieten mit reiner Wohnbebauung ist ebenso sinnvoll wie eine aufkommensabhängige Geschwindigkeitsbeschränkungen (durchaus mehr als 50 km/h) auf mehrstreifigen Durchfahrtsstraßen. Es gibt eine Reihe von Mitteln und Möglichkeiten, die Verkehrssicherheit auch im innerstädtischen Raum zu verbessern. Auch gezielte Geschwindigkeitsreduzierungen gehören dazu.</p>
<p>These 6 Fernbus: Wie sehen Sie die Entwicklung des Fernbus-Liniennverkehrs? Steht dieser für Sie in Konkurrenz zum Eisenbahn-Fernverkehr, zum PKW oder zu den Mitfahrzentralen? Sollte der Fernbusverkehr etwa durch kommunale Co-Finanzierung gefördert und umworben, toleriert, oder gar bekämpft werden?</p>	<p>Fernbusse stellen für uns eine sinnvolle Ergänzung der Verkehrsangebote in Deutschland dar. Daher begrüßen wir auch den Wegfall der bisherigen Privilegierung des SPNV. Wettbewerb führt aus unserer Sicht insbesondere für den Fahrgast zu größerer Kostentransparenz und Verbesserung des Gesamtangebotes. Eine kommunale Co-Finanzierung sehen wir jedoch eher kritisch.</p>	<p>DIE LINKE hat die Öffnung des Personenbeförderungsgesetzes für den Fernbusverkehr kritisiert und abgelehnt. Der Fernbusverkehr ist logischerweise – so ist er auch angelegt – direkte Konkurrenz zum Eisenbahn-Fernverkehr. DIE LINKE lehnt eine Förderung des Fernverkehrs mithin auch des Busfernverkehrs aus kommunalen und Landesmitteln generell ab. Dies betrifft sowohl den Betrieb als auch Investitionen in Infrastruktur. Fernverkehr ist eigenwirtschaftlich organisiert und muss auch so finanziert werden. Zudem steht die LINKE für eine Stärkung des Eisenbahn-Fernverkehrs.</p>	<p>Fernbusse sind bei entsprechender Auslastung eine umweltfreundliche und günstige Alternative zum Autoverkehr und verbessern die Verkehrsanbindung nach Sachsen. Derzeit hat der Fernbus noch erhebliche Wettbewerbsvorteile gegenüber der Bahn. Wir setzen uns daher dafür ein, dass die Fernbusunternehmen an der Finanzierung der Infrastruktur beteiligt werden (d.h. Maut auch für Busse, Entgelte für die Benutzung von öffentlichen Haltestellen, Busbahnhöfen etc.). Außerdem müssen wir die Arbeits- und Sozialstandards der Mitarbeiter (Tarifverträge) sicherstellen.</p>	<p>Die Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland ist ein wesentlicher Erfolg der FDP. Durch mehr Wettbewerb profitieren alle Bürger von preiswerteren Fernverbindungen und mehr direkt erreichbaren Reisezielen. Auch die Umwelt wird geschont. Bei der Schaffung besserer Haltestellen wollen wir die sächsischen Kommunen unterstützen. Um unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen entgegen zu kommen, stehen wir aber für ein pragmatisches Miteinander und die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger.</p>	<p>Für uns sind langlaufende Buslinien ein ergänzender Verkehr zum Bahnverkehr. Sie sollen diesem aber keine Konkurrenz machen. In unserem Konzept Sachsentak 21 sehen wir deshalb kreis-überschreitende Taktbuslinien in Gebieten vor, die keine Zusanbindungen mehr haben. Für die bundesweiten Fernbuslinien gilt, dass wir die Entwicklung beobachten wollen und über eine politische Steuerung ähnlich wie beim Bahnverkehr nachdenken.</p>	<p>Der Fernbusverkehr ist eine sinnvolle Ergänzung im Fernreiseverkehr. Er soll weder durch Dritte gefördert, umworben oder bekämpft werden.</p>	<p>Fernbus-Liniennverkehr ist eine sinnvolle Ergänzung zur Schiene, jedoch nicht als Konkurrenz gut ausgelasteter Züge. Sinnvoll ist eine Erschließung bisher vom Fernverkehr abgeschnittener Regionen mit Fernbussen. Dafür wird eine Form von Anreizsetzung durch Land oder Kommunen wahrscheinlich notwendig sein. Eine Konkurrenzsituationen zu Mitfahrgelegenheiten sehen wir nicht unbedingt. Eine Konkurrenz zur PKW-Nutzung erkennen wir, je nach Lage und Strecke durchaus, ist aber aus unserer Sicht erwünscht.</p>
<p>These 7 Luftreinhaltung: Die Einführung der Leipziger Umweltzone als Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität hat sich bewährt. Auch in weiteren sächsischen Zentren sollen Umweltzonen eingerichtet werden.</p>	<p>Die Einrichtung der Umweltzone in Leipzig ist eine Entscheidung der Stadt selbst im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten. Andere Städte wie Chemnitz oder Dresden haben von der Einführung einer solchen Umweltzone Abstand genommen und gewährleisten eine Verbesserung der Luftqualität durch eine Vielzahl alternativer Maßnahmen, wie beispielsweise intelligente Verkehrsführungen und -leitsysteme. Die Ergebnisse der Umweltzone in Leipzig sehen wir eher kritisch und sind von deren umfassendem Erfolg nicht überzeugt.</p>	<p>Umweltzonen sind Teil der Aktionspläne zur Luftreinhaltung und eines ihrer Instrumente. Es ist Aufgabe der Kommunen, diese einzurichten.</p>	<p>Verkehr verursacht neben den unmittelbaren Kosten Lärm, Schadstoffe und einen zunehmenden Flächenverbrauch. Diesen negativen Auswirkungen wollen wir mit geeigneten Maßnahmen begegnen. Wir werden Städte und Gemeinden bei der Erarbeitung und Umsetzung von Luftreinhalteplänen und Lärmaktionsplänen unterstützen. Die Einrichtung von Umweltzonen ist eine Möglichkeit, die Feinstaubbelastungen durch den Kfz-Verkehr wirksam zu begrenzen.</p>	<p>Wie die Auswertung in verschiedenen deutschen Städten zeigt, ist der Einfluss des Wetters auf Feinstaub und Luftschadstoffe oft größer als der des innerstädtischen Verkehrs. Sowohl ausreichend Stadtgrün als auch flüssiger Verkehr unterstützt die Luftreinhaltung. Über intelligente Verkehrsinformations- und Steuersysteme lassen sich Staus vermeiden und Verkehrsströme besser lenken. Eine bloße Ausweitung von Umweltzonen lehnen wir ab.</p>	<p>Wir wollen flächendeckend wirkungsvolle Aktions- und Luftreinhaltepläne. Mit technischen und nicht-technischen Maßnahmen, wie der Verminderung des Schwerlastverkehrs auf der Straße, wollen wir dazu beitragen, dass die EU-Grenzwerte eingehalten werden. Erstellung und Umsetzung sollen fachlich begleitet und finanziell gefördert werden. Die Individualklagerechte der Betroffenen wollen wir stärken.</p>	<p>Es soll keine weiteren Umweltzonen geben. Luftverschmutzung hält sich nicht an von Menschen gesetzte Zonen.</p>	<p>Umweltzonen sind nicht geeignet, Luftqualität und nachhaltigen Klimaschutz voranzubringen. Wir setzen uns für eine generelle Reduzierung des Verbrauchs fossiler Energieträger, im Verkehr, in der Energiewirtschaft und auch in der Haustechnik ein. Zudem fordern wir eine Fahrzeugbesteuerung, die sich nach den absoluten Zahlen der Schadstoffemissionen richtet. Im Sinne eines langfristigen Umwelt- und Klimaschutzes ist das ein wesentlich besserer Ansatz als lokal begrenzte Restriktionen und Effekte.</p>

Sachsen	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler	Piraten
<p>These 8 Klimaschutz: Sachsen 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>Die Verabschiedung eines Klimaschutzgesetzes für den Freistaat Sachsen sehen wir nicht als notwendiges Mittel an, um die CO2-Reduktion in Sachsen weiter voranzubringen. Im Jahre 2012 hat die Staatsregierung eine neues Energie- und Klimaprogramm verabschiedet, welches die Maßnahmen zur Verminderung von Treibhausgasen und die Maßnahmen für die Bewältigung des Klimawandels beinhaltet. Dieses Konzept setzen wir konsequent um und werden dieses auch in der kommenden Legislaturperiode fortschreiben.</p>	<p>DIE LINKE stellt sich der Innovation eines Sächsischen Klimaschutzgesetzes.</p>	<p>Trockene Sommer, „Jahrhunderthochwasser“ im Zehn-Jahres-Rhythmus, der hohe CO2-Ausstoß durch die Braunkohleverstromung sowie zunehmende CO2-Emissionen im Verkehrsbereich zeigen, dass wir auch in Sachsen einen konsequenteren Weg für den Klimaschutz gehen müssen. Die Verabschiedung eines Landesklimaschutzgesetzes kann dabei sicher helfen, ist aber allein noch kein wirksames Instrument. Es muss ergänzt werden durch weitere Anstrengungen, z.B. durch die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene, beim Güterverkehr wie auch beim Personenverkehr. Auch die Förderung der nicht-motorisierten Nahmobilität gehört in diesen Aufgabenbereich.</p>	<p>Sachsen hat ein äußerst geringen Anteil am weltweiten CO2-Ausstoß. Effektive Einsparpotentiale liegen woanders und können nur im internationalen Rahmen erreicht werden. Sachsen verfolgt die Erhöhung der Energieeffizienz in allen Bereichen. So wollen wir die Elektromobilität über die Schaufensterregion weiter fördern, Heizungen modernisieren und durch die landeseigene Energieagentur SAENA und über Gewerbeenergiepässe die Bürger und Unternehmen bei der Energieeffizienz beraten und unterstützen.</p>	<p>Wir GRÜNEN wollen ein sächsisches Klimaschutzgesetz einführen, das als verbindliches Ziel vorschreibt, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 auf eine Tonne pro Kopf zu vermindern. Ziel ist es, die Energieversorgung in Sachsen vollständig auf erneuerbare Energien im Strom-, Wärme- und Kraftstoffbereich umzustellen. Wir setzen uns für einen klaren gesetzlichen Rahmen ein, der neue Braunkohletagebaue verhindert und die Erweiterung bestehender Tagebaue stoppt.</p>	<p>Die bestehen Klimaschutzziele und -maßnahmen halten wir für ausreichend. Handlungsbedarf gibt es vor allem außerhalb Deutschlands.</p>	<p>Dem stimmen wir grundsätzlich zu. Auch ein solches Gesetz werden wir unterstützen. Wichtig ist uns dabei, dass alle(!) Emittenten in die Erarbeitung und Umsetzung solcher Klimaschutzkonzepte eingebunden werden. Klimaschutz kann nur gelingen, wenn jeder Nutzer fossiler Energien Verbräuche reduziert und Techniken zum Umweltschutz implementiert. Sachbezogene finanzielle Unterstützung und eine konsequente Forschungsförderung, auch für die Erschließung alternativer Energieträger, gehören dazu</p>
<p>These 9 1935 gab es 21 Fernverkehrshalte im Freistaat. Heute sind es lediglich fünf. Die Freigabe von Fernverkehrszügen für Reisende im Nahverkehr ist eine sinnvolle Möglichkeit um weitere Zentren unternehmerisch vertretbare Fernverkehrshalte zu ermöglichen.</p>	<p>Die Verbesserung der Fernverkehrsangebote im Freistaat Sachsen und die Verknüpfung mit Nah- und Regionalverkehrsangeboten ist eine Zielstellung, welcher auch wir uns nicht verschließen. Gleichwohl gilt es aber hierzu neben der Harmonisierung von Angebotsstrukturen auch die Fragen der Finanzierung auf Bundesebene zu klären. Eine weitere Regionalisierung von Fernverkehrsleistungen zu Lasten der Finanzierung des ÖPNV in Sachsen lehnen wir dabei grundsätzlich ab. Aus unserer Sicht sind hier Bund und DB AG aufgefordert, bessere Leistungsangebote zu unterbreiten und auszubauen und für eine Intensivierung des Fernverkehrs unter komplementärer Nutzung der Ressourcen des Regionalverkehrs Sorge zu tragen. Besonders für den südwestsächsischen Wirtschaftsraum sehen wir beim Fernverkehr erheblichen Nachholebedarf.</p>	<p>Aufgrund der derzeitigen Struktur des Eisenbahnverkehrs (Schienepersonenfernverkehr) schienenwirtschaftlich durch Deutsche Bahn AG bzw. Wettbewerber, Schienenpersonennahverkehr durch Regionalisierungsgesetz an die Länder gegeben und bezuschusst) sowie der unterschiedlichen Aufgaben und Kompetenzverteilungen wäre für ein solches Modell eine grundlegende Reform des Eisenbahnverkehrs dringend erforderlich. DIE LINKE lehnt eine Öffnung des Schienenpersonenfernverkehrs für Nahverkehrsreisende zulasten der SPNV-Aufgabenträger im derzeitigen Gefüge ab. Bund und Länder müssen ihr eigenes Verhältnis zur Aufgabe der Daseinsvorsorge „Mobilität“ neu definieren und ernst nehmen.</p>	<p>Wir wollen Sachsen eng mit dem nationalen und internationalen Schienenverkehr verknüpfen. Unser Ziel ist, dass alle sächsischen Großstädte möglichst jede Stunde einen Fernbahnanschluss bekommen. Städte mit rund 50.000 Einwohnern sollten zumindest im Zwei-Stunden-Takt bedient werden. Die Freigabe von Fernverkehrszügen für Reisende im Nahverkehr ist eine Möglichkeit, um Fernverkehr auch in der Fläche zu sichern. Allerdings müssen wir darauf achten, dass nicht noch mehr Leistungen des Fernverkehrs auf Kosten der Zweckverbände übertragen werden.</p>	<p>Unter dem jetzigen FDP-Verkehrsminister wird erstmals die Elektrifizierung von Chemnitz-Leipzig und Dresden-Görlitz auch mit Landesmitteln angeschoben. Bereits heute besteht beispielsweise auf der Strecke Leipzig-Dresden die Auswahl zwischen ICE- und Regionalzug. Fernverkehrszüge erfüllen aufgrund höherer Fahrtgeschwindigkeit sowie durch größeren Komfort und weniger Stopps eine andere Funktion als Nahverkehrszüge. Längere Reisezeiten würden die Akzeptanz der Bahn beim Fahrgast verringern.</p>	<p>Der Bund kommt seiner Verantwortung für ein angemessenes Fernverkehrsangebot auf der Schiene derzeit nicht nach. Das hat in der Vergangenheit zu einer Konzentration des Fernverkehrs auf wenige Achsen geführt. So ist Chemnitz z. B. nicht mehr mit Zügen des Fernverkehrs erreichbar. Wir wollen, dass der Bund seine grundgesetzlichen Pflichten für ein Verkehrsangebot auf der Schiene aktiv wahrnimmt und für ein vertaktetes Grundangebot sorgt. Die absurde Trennung zwischen Nahverkehr und Fernverkehr muss aufgehoben werden. Dazu bedarf es einer Bahnreform auf Bundesebene.</p>	<p>Es sollte künftig mehr Fernverkehrshalte geben.</p>	<p>Allein die Nutzbarkeit von Fernverkehrszügen für Reisende mit Nahverkehrsticket wird das Problem der weitgehenden Abkopplung der sächsischen Städte vom Fernverkehr nicht lösen. Es muss von Seiten des Landes Sachsen darauf hingewirkt werden, dass mehr sächsische Städte überhaupt (wieder) ans Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn oder anderer Anbieter angeschlossen werden.</p>

Sachsen	CDU	DIE LINKE	SPD	FDP	GRÜNE	Freie Wähler	Piraten
<p>These 10 Der so bedeutsame Fußverkehr wird durch die Verkehrspolitik schnell vergessen. Zukünftig muss der Freistaat vermehrt Kommunen bei der Förderung des Fußverkehrs unterstützen. Dies kann durch die Erstellung von Fußwegekonzepten und die Förderung attraktiver Fußwege geschehen.</p>	<p>Die Verbesserung des Fußverkehrs in den sächsischen Städten stellt aus unserer Sicht eine kommunale Aufgabe dar. Im Rahmen der Stadtentwicklung und der Weiterentwicklung des innerstädtischen Verkehrs werden auch diese Wegebeziehungen definiert und gezielt ausgebaut. Im Rahmen der Verabschiedung des Landesverkehrsplanes hat der Freistaat Sachsen auf die Notwendigkeit der Verbesserung der Situation auch mit Blick auf sichere Schulwege und die bessere Erreichbarkeit von ÖPNV-Angeboten hingewiesen. Im Rahmen der Mitfinanzierung des kommunalen Straßenbaus und der Mittel des kommunalen Finanzausgleichs unterstützt der Freistaat Sachsen die Kommunen auch beim Ausbau des Fußverkehrs.</p>	<p>Der Fußverkehr muss stärker in die Betrachtungen der Verkehrspolitik eingebunden werden. Zugleich muss seine Anschlussfähigkeit zum Fahrradverkehr und zum ÖPNV gesichert werden. Dabei stehen sichere und barrierefreie Fußwege im Zentrum der Aufgabenstellung. Der Freistaat soll die Kommunen bei der Finanzierung deutlich unterstützen.</p>	<p>Wir wollen die Entwicklung umweltfreundlicher und gesundheitsfördernder Mobilität beschleunigen. Deshalb werden wir Städten und Gemeinden helfen, Fußgängerinnen und Fußgänger gegenüber dem motorisierten Verkehr zu stärken. Unter dem Stichwort „Stadt der kurzen Wege“ soll die Nahmobilität weiter gefördert werden. Wir werden daher Kommunen finanziell und organisatorisch beim Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements unterstützen.</p>	<p>Der Fußverkehr wird im Landesverkehrsplan 2025 ausdrücklich erwähnt. Dabei spielt unter anderem die Barrierefreiheit eine Rolle. Über Wegekonzeptionen und den Bau von Fußwegen entscheiden die Kommunen im Rahmen ihrer Selbstverwaltung. Sachsen fördert den Bau von Gehwegen an Straßen über verschiedene Förderrichtlinien mit bis zu 90% der Kosten. Daran wollen wir festhalten.</p>	<p>Wir wollen den Umweltverbund aus ÖPNV, Rad und Fuß besser vernetzen. Kommunen wollen wir beraten und sensibilisieren auch eigene Fußverkehrskonzepte aufzulegen. Barrierefreiheit im öffentlichen Raum spielt für uns dabei eine große Rolle. Denn Mobilität für alle heißt für uns, sich an den Bedürfnissen von Behinderten, aber auch der großen Gruppe älterer Menschen mit Geh-, Seh- und sonstigen Schwächen zu orientieren. Grundsätzlich muss Straßenraum bei Planungen und Umgestaltungen wieder verstärkt in seinen kommunikativen Funktionen und seiner Verweilqualität gedacht werden.</p>	<p>Ja, der Freistaat Sachsen soll die Kommunen bei der Förderung von Fußverkehrskonzepten künftig stärker unterstützen.</p>	<p>Dem stimmen wir zu. Ergänzend dazu sprechen wir uns für eine konsequente Förderung umfassender ÖPNV-Konzepte aus, die den Fußverkehr unterstützen und dessen Attraktivität steigern.</p>