

**Titel: Mobilität weiter denken**

Einbringer\*in: Christoph Mengs, Martin Bönewitz



*Die Vollversammlung der Jusos Leipzig hat beschlossen und an den Stadtparteitag der SPD Leipzig weitergeleitet:*

Die Jusos Leipzig fordern eine Mobilitätswende für Leipzig! Dies umfasst folgende Kernforderungen:

- Eine nachhaltigere Verkehrspolitik für die Stadt Leipzig und deren Umland
- Eine stärkere Entkopplung vom Auto
- Eine stärkere Förderung des Umweltverbundes (Radverkehr, Fußverkehr, öffentliche Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr und gemeinsam genutzter Rad- und Autoverkehr)
- Leichtere Übergänge zwischen den Verkehrsträgern (Multimodalität)
- Deckung des Investitionsbedarfs
- Erhaltung vor Aus- und Neubau
- Höhere Zweckzuweisungen von Freistaat und Bund
- Mehr Möglichkeiten eigene Einnahmemöglichkeiten als Kommune zu generieren

Wir begrüßen, dass die Stadt Leipzig einen immer größeren Anteil der Mobilität mit SPNV, ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr bewegen möchte. Diesen Weg unterstützen wir ausdrücklich. Durch das anhaltende Wachstum Leipzigs werden die Belastungen bedingt durch das steigende Verkehrsaufkommen für die Leipziger\*innen und die öffentliche Verkehrsinfrastruktur zunehmen. Neben einem zunehmenden Verkehrsaufkommen nehmen wir einen stetig wachsenden Anteil der Leipziger\*innen wahr die auf das private Auto verzichten und in einem Leben mit Fahrrad und ÖPNV nichts vermissen. Das wollen wir auch in Zukunft unterstützen. Gleichzeitig erkennen wir, dass viele Leipziger\*innen auf ein Auto angewiesen sind. Diese Herausforderungen gilt es vorausschauend und nachhaltig entgegen zu treten.

Mobilitätspolitik ist Stadtpolitik. Wie wir uns bewegen bedeutet wie wir leben und unsere Umgebung gestalten. Für uns steht das Wohl der Menschen im Mittelpunkt. Daher fordern wir eine Mensch-zentrierte Stadt und eine Mensch-zentrierte Mobilität. Sie muss eine freie Entfaltung aller zulassen und den individuellen Bedürfnissen Rechnung tragen. Dies bedeutet für uns in einem besonderen Maße, dass der Anspruch an unser Verkehrssystem inklusiv, diskriminierungsfrei und gesund ist. Unser Verkehrssystem muss eine Teilhabe aller Bevölkerungsschichten ermöglichen. Wir erkennen die Vielfalt der Lebensformen und -stile an und fordern diese mit der Mobilität vereinbar zu gestalten.

Gleichzeitig ist für uns der Gedanke leitend, dass jede und jeder der auf eine Autofahrt verzichtet, denen, die aufs Auto angewiesen sind einen Gefallen tun. Unser Anspruch ist ein sozial gerechtes, umweltfreundliches und ökonomisch tragfähiges Verkehrssystem. Der Schlüssel für eine nachhaltigere Mobilität ist eine Stärkung des Umweltverbunds. Die einzelnen Verkehrsträger, als auch deren gilt es weiter zu stärken und auszubauen. Zentral ist ein multioptionaler Ansatz der die Vernetzung von Verkehrsmitteln steigert umso passendere

Fortbewegungsformen zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus können so auch Verkehrsvermeidung über Einsparen von Wegen ermöglicht werden.

Die Jusos Leipzig sprechen sich für einen systemischen Ansatz aus, der auf positive und negative Anreize setzt statt auf Verbote. Es gilt vorteilhafte Formen attraktiver zu gestalten und nachteiligere unattraktiver. Entscheidend ist die Entkopplung der Mobilität vom Auto, nicht aber dessen Ausschluss. Eine Entkopplung bedeutet mehr Freiheitsgrade für soziale und umweltfreundliche Fortbewegungsformen.

Für den Fußverkehr fordern wir mehr barrierefreie Wege. Zudem gilt es weiterhin ein sicheres und ansprechendes Umfeld zu schaffen, etwa durch die Schaffung ausreichender Ruheplätze.

Für den Radverkehr fordern wir einen Ausbau der Parkinfrastruktur für Räder. Dieser muss sich in Quantität und Qualität verbessern. Das bestehende Radnetz muss weiter optimiert werden und die Qualität der Weg an einen stadtweiten Standard angeglichen werden. Zudem fordern wir eine intensivere Räumung der Radwege in den Wintermonaten und den Aufbau eines Radschnellwegenetzes über die geplanten Maßnahmen des Freistaates hinaus.

Für den SPNV fordern wir einen weiteren Ausbau des S-Bahnnetzes für Mobilität innerhalb der Stadt und für die Stadt-Umland-Mobilität. Zudem fordern wir an den Haltestellen des S-Bahnnetzes einen verstärkten Ausbau von Andockmöglichkeiten für andere Verkehrsträger.

Für den ÖPNV fordern wir eine stärkere Bestandspflege mit punktuellen Ausbau an hochbelasteten Netzpunkten bevor es zu einem strukturellen Ausbau des Netzes kommt. Der Ausbau muss sowohl das vorhandene Netz verdichten als auch einen zweiten durchgängigen Ring zur Entlastung des Radialsystems schaffen. Zudem fordern wir eine Steigerung des Komforts des ÖPNV.

Für Car- und Bikesharingsysteme fordern wir eine bessere Infrastruktur in der Stadt Leipzig. Hierzu müssen mehr separate Abstellplätze ausgebaut werden.

Für den MIV fordern wir eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung die ausgehend von der Innenstadt in die Peripherie ausgebaut wird. Das Wegenetz für den MIV ist an die Bedürfnisse des Umweltverbundes anzupassen.

Für den Wirtschaftsverkehr fordern wir mehr Anlieferzonen. Zudem fordern wir den Ausbau von Logistikzentren in allen Stadtteilen und die Schaffung größerer Logistikverteiler in der Peripherie. Um Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer\*innen abzubauen fordern wir eine verstärkte Kontrolle des ruhenden und fahrenden Verkehrs.

Die Stadt Leipzig sollte zudem Anreize schaffen, etwa im Bereich Kleingewerbe auf E-Lastenräder umsteigen zu können.

Zur Finanzierung der anstehenden Kosten fordern wir mehr Zweckmittel für Umbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur von Freistaat und Bund, sowie ein Anpassung der Förderziele der europäischen Strukturfonds. Zudem muss die Stadt mehr rechtliche Möglichkeiten bei der

Erhebung eigener Einnahmen aus dem Verkehrssystem erhalten und vorhandene besser nutzen. Dabei gilt es die Finanzierung so zu gestalten vorhandene Fehlanreize abzubauen und dem politischen Ziel förderliche aufzubauen.

### **Begründung:**

## **Ausgangssituation – Problemfeld und Rahmenbedingungen**

Der Zustand der Mobilität und des Verkehrs unterliegen keinem Automatismus, sondern sind Ergebnis konkreter politischer Beschlüsse, ökonomischer Entscheidungen und nicht zu Letzt Ergebnis alltäglicher individueller Entscheidungen. Die daraus resultierende Mobilitätskultur ist verbunden mit Lebensstilen- gefühlen und qualität. Ihr Zusammenwirken bilden wiederum erneut die Mobilitätskultur. Für uns sieht die aktuelle Verkehrsentwicklung anders aus als ein sich fortzeichnender Erfolgspfad. Eine wachsende Stadt in einer kapitalistischen Gesellschaft bedeutet für uns zunächst eines: das politische Primat hat sich dem ökonomischen unter zu ordnen. In einer wachsenden Stadt setzen sich Individuen mit besseren ökonomischen Voraussetzungen gegenüber schwächeren Individuen durch. Dies gilt nicht nur auf dem Wohnungsmarkt, sondern auch für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse. Dies nehmen wir nicht hin. Wachsende Einkommensunterschiede und die Verknappung der öffentlichen Flächen werden diesen Konflikt verstärken. Beispielhaft ist die zunehmende Flächenrivalität zu nennen. Diese heizt den Wettbewerb der Mobilitätsformen untereinander und zu anderen Nutzungsformen wie Wohnen und Gewerbe weiter an. Sollen Stadt und Mobilität allein durch individuelle ökonomische Möglichkeiten bestimmt werden? Wir widersprechen diesem neoliberalen Credo ausdrücklich.

### **Ökonomische, Soziale & Ökologische Situation**

Aktuell steht dem Ideal einer autogerechten Stadt folgend das Auto im Mittelpunkt stadtplanerischer Erwägungen. Bei jährlich steigenden KFZ-Zulassungen besteht der Bedarf an Flächenzuwachs für den Verkehr. Da dieser Flächenzuwachs nicht zu erwarten ist führt eine klassische autogerechte Verkehrsplanung zwangsweise zum Verkehrsinfarkt. Auch Effizienzsteigerung durch eine nahende Digitalisierung verzögert nur den Infarkt. Dies hat neben sozialen auch ökonomische und ökologische Folgen. Eine zunehmende Staudichte gefährdet die positive wirtschaftliche Entwicklung. Wenn Wirtschafts- und Pendler\*innenverkehr beeinträchtigt werden reduziert dies wirtschaftliches Potential. Eine gute Verkehrsanbindung ist einer der wichtigsten Standortfaktoren im europäischen Städtewettbewerb. Unser

Anspruch ist es Mobilität als Garant für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle zu sichern. Das autogerechte Leitbild der letzten Jahrzehnte erfüllt dies nicht, da nicht alle sozialen Schichten uneingeschränkt einen Zugang zu diesem Verkehrsträger haben. Wir wollen einen inklusiveren Verkehr, der auch einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen gleiche Möglichkeiten der Teilhabe einräumt wie wirtschaftlich potenteren Gruppen. Wer ein Auseinanderdriften der Gesellschaft aktiv angehen will muss auch die Mobilität in den Blick nehmen.

Bei steigender Belastung sind erreichte Umweltbedingungen gefährdet. Leipzig muss bereits jetzt zunehmend Lärm- und Luftreinheit in der Verkehrsplanung beachten um nicht horrende Strafen aus Brüssel zu erhalten. Eine Abkehr von der aktuell verfolgten Klimapolitik ist mit den Zielen von Paris nicht zu erwarten. Ganz im Gegenteil besteht auch in Zeiten des Dieselgate Handlungsbedarf die Dekarbonisierung im Verkehrssektor voran zu treiben. Dies begrüßen wir, doch stellt dies einmal mehr das vorhandene Verkehrssystem in Frage.

## Trends & Entwicklungen

Weiterhin haben sich für viele Teile der Bevölkerung Lebensstile und Lebensrealitäten stark gewandelt. Für den urbanen Verkehr bedeutet dies, dass Teile der Stadtbevölkerung bewusst auf ein eigenes Auto verzichten und ihr Mobilitätsbedürfnis mit Angeboten aus dem Umweltverbund abdecken. Diese Entwicklung ist sowohl in den Altersgruppen nicht homogen als auch räumlich nicht homogen innerhalb der Stadt verteilt. Dies birgt in sich sowohl Chancen für als auch Risiken für neue Konflikte. So ist es möglich Pilotprojekte für eine Mobilitätstransformation in Stadtteilen mit einer höheren Akzeptanz für den Umweltverbund stärker zu forcieren als in Stadtteilen in denen gut 60% der täglichen Wegeketten mit dem PKW absolviert werden.

## Zustand Infrastruktur

Die öffentliche Verkehrsinfrastruktur weist bedingt durch ein sparsames Investitionsverhalten klare Lücken im vorhandenen System auf. So fehlt es nicht nur an Mitteln für wichtige Investitionen in neue Streckenerschließungen, sondern auch an Mitteln in die Bestandspflege. Die öffentliche Verkehrsinfrastruktur geht in vielen Bereichen Leipzigs auf dem Zahnfleisch. Auch dies gefährdet die positiven Entwicklungen der letzten Jahre.

Es besteht ein dringender Handlungsbedarf, um nicht in den nächsten Jahren in einer Sackgasse auf zu wachen die sich bereits durch heutige Fehlentwicklungen auf tut.

## Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger

Auf der Ausgangssituation aufbauend gilt es die Ziele zu verfolgen. Dazu bedarf es einer Abwägung der einzelnen Verkehrsmittel als auch der Interaktion und Kombination aus ihnen. Im Mittelpunkt der Betrachtung muss der Bedarf nach Mobilität stehen von A nach B zu kommen. Hierbei sind Wegeketten der Schlüssel zum Verständnis. Zur Bewältigung der Strecke sind Verkehrsträger bzw. eine Kombination daraus das Mittel der Wahl. Die Leipziger\*innen nutzen das gewohnte, einfachste und bequemste Mittel. Dabei konkurrieren die Verkehrsträger zueinander. Die Jusos Leipzig sprechen sich für einen systemischen Ansatz aus, der auf positive und negative Anreize setzt statt auf Verbote. Es gilt vorteilhafte Formen attraktiver zu gestalten und nachteiligere unattraktiver. Entscheidend ist die Entkopplung der Mobilität vom Auto, nicht aber dessen Ausschluss. Eine Entkopplung bedeutet mehr Freiheitsgrade für soziale und umweltfreundliche Fortbewegungsformen.

## Umweltverbund – die Zukunft der urbanen Mobilität

Der Schlüssel für eine nachhaltigere Mobilität ist eine Stärkung des Umweltverbunds. Dieser ist flächenschonender, umweltfreundlicher und sozial gerechter als der motorisierte Individualverkehr. Er setzt sich aus Fuß-, Rad-, Öffentlichen Nahverkehr und Shared Mobility zusammen. Die einzelnen Verkehrsträger, als auch deren Kombination (multioptionaler Ansatz) gilt es weiter zu stärken und aus zu bauen.

## **Fußverkehr – Die Mutter jeder Mobilitätskette**

Ausgangspunkt jeder Mobilitätskette ist der Fußverkehr. Ob es nun von der Haustür bis zum Parkplatz ist, der Gang zum Bäcker im Viertel oder zur naheliegenden S-Bahn-Haltestelle. Gerade für Kinder, Jugendliche, Senioren und körperlich eingeschränkte Bevölkerungsgruppen sind auf eine gute Fußinfrastruktur im eigenen Viertel angewiesen. Eine gute Fußinfrastruktur schafft eine hohe Lebensqualität. Dabei gilt es zu beachten Wert auf barrierefreie Wege zu legen, die beispielsweise durch Bordsteinabsenkungen Rollstuhlfahrer\*innen den Alltag stark erleichtern. Zudem ist ein sicheres Umfeld zu garantieren, was u.a. ausgeleuchtete Wege umfasst. Auch ein ansprechendes Umfeld (z.B. Begrünung, Bänke) erhöht die Aufenthaltsqualität.

## **Radverkehr - Fahrradstadt Leipzig**

Leipzig bietet ideale Voraussetzungen dafür, Fahrradstadt zu sein und hat bereits heute einen großen Anteil an Fahrradfahrer\*innen. Wir wollen die positiven Entwicklungen weiter fördern, da es im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sehr geringe Kosten hervorruft. Um einen weiteren Ausbau zu stärken gilt es die Parkinfrastruktur für Räder zu verbessern. Dies umfasst sowohl Quantität als auch Qualität. An Start- und Endpunkten von Radmobilität gilt es Parkmöglichkeiten zu erweitern. Zudem fordern wir eine qualitativ hochwertigere Parkinfrastruktur, um auch so den Ausbau der Radmobilität Rechnung zu tragen. Es gilt witterungsbeständigere und diebstahlsichere Aufbewahrungsmöglichkeiten zu schaffen. Schlüssel hierzu können eine angepasste Stellplatzsatzung und eine Erweiterung der städtischen Radbügel um weitere Komponenten sein. Außerdem gilt es lastenradtauglichere Abstellmöglichkeiten zu ermöglichen. Neben der Parkrauminfrastruktur gilt es das bestehende Radnetz weiter zu optimieren. Die vorhandenen Radwege müssen einem Standard angeglichen werden. Gerade die Oberflächenbeschaffenheit, Konflikt mit anderen Mobilitätsformen und die Räumung in Wintermonaten sind die Herausforderungen der nächsten Jahre die es an zu gehen gilt. Darüber hinaus gilt es die Schaffung von Radschnellwege konsequent voran zu treiben.

Projekte wie der Parkbogen Ost bieten ein enormes Potential die Radqualität Leipzig zu steigern. Für uns ist dies ein klarer Erfolg für eine lebendige Stadt.

## **SPNV - S-Bahn weiterdenken**

Das S-Bahnnetz bildet klassischerweise in einem Umweltverbund dessen Rückgrat, da es ermöglicht Distanzen schnell zu überwinden und zugleich bei verhältnismäßig geringem Flächenbedarf viele Menschen zu transportieren. Idealerweise hat dies die höchste Bedeutung für die Stadtentwicklung für einen funktionierenden Umweltverbund. Daher begrüßen die Jusos Leipzig die Entwicklungen der letzten Jahre. Mit dem Bau des City-Tunnels und der Einführung des S-Bahn-Netzes hat Leipzigs öffentliche Verkehrsinfrastruktur einen weiten Schritt nach vorn gemacht. Alle anderen Mobilitätsformen sollten stadtplanerisch eine untergeordnete Rolle spielen und sich an Lage und Taktung des S-Bahnnetzes ausrichten bzw. anpassen. Leipzig verfügt weniger über ein solides SPNV-Netz, dafür mehr über ein gutes ÖPNV-Netz mit einem verhältnismäßig großen Tramnetz. Um den Herausforderungen der nächsten Jahre gerecht zu werden ist es gut auf das ausgebaute Tramnetz zurück zu greifen, allerdings gilt es zugleich weiter den Ausbau des S-Bahnnetzes zu forcieren, da es das Potential birgt das Verkehrssystem stark entlasten zu können. Sowohl die innerstädtischen Mobilitätsketten, als auch die in der

Verknüpfung mit dem Umland und der Metropolregion können so besser aufgefangen werden. Dazu ist es wichtig vorhandene Gewerbe- und Siedlungsflächen an den Umweltverbund anzubinden und zugleich Neubauflächen an Umweltverbund-nahe Lagen zu erschließen. Hierzu gilt es einerseits die interkommunale Zusammenarbeit weiter zu stärken und sich andererseits für eine regionalplanerische Durchsetzung stark zu machen.

Um die Rolle der S-Bahn und deren Potentiale zu stärken fordern wir eine bessere Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsträgern. Um eine Entkopplung vom Auto und die Steigerung der Multioptionalität zu erreichen gilt es die S-Bahn-Halte auf zu werten. Einerseits müssen bessere Übergänge zu den anderen Verkehrsträgern ermöglicht werden. Folglich müssen alle anderen Verkehrsträger des Umweltverbundes, als auch der MIV Andockmöglichkeiten erhalten. Die genaue Schwerpunktsetzung ist ortsabhängig. So ist in den Außen- und Randbereichen mehr auf Park and Ride und in den zentralen Lagen mehr auf Andockmöglichkeiten für den Umweltverbund zu achten. Andererseits gilt es eine Attraktivierung des die S-Bahn-Halte umgebenden öffentlichen Raums zu forcieren und nicht zu Letzt vermehrt öffentliche Infrastruktur an diesen Orten an zu siedeln. Darauf aufbauend gilt es die Aufenthaltsqualität zu stärken.

## ÖPNV

Was der SPNV für die Stadt und das Umland ist, ist der ÖPNV im Kleinen für das jeweilige Stadtviertel. Es ermöglicht die Nahversorgung des Verkehrs. Wie wichtig dieser Teil des öffentlichen Verkehrs ist zeigt die tägliche Debatte um Linienführung, Finanzierung und Taktung. Zudem nimmt – wie bereits beschrieben – der ÖPNV in Leipzig vielerorts Aufgaben des SPNV.

### Bestand

Wir fordern eine erhöhte Bestandspflege des Netzes. Für uns ist es nicht haltbar Leipzigs Verkehrsinfrastruktur weiter verfallen zu lassen. Ein attraktiver und zukunftsfähiger ÖPNV kann nicht auf Verschleiß fahren. Eine drastische Reduzierung der Langsamfahrstellen kann die Reisegeschwindigkeit und die Belastbarkeit des Netzes erhöhen. Deshalb fordern wir für den Geltungszeitraum des nächsten Nahverkehrsplanes keine weitere Steigerung des Investitionsbedarfs. Dieser muss in den nächsten Jahren abgebaut werden.

### Ausbau

Unter dieser Prämisse kann ein Ausbau des Angebots erfolgen der den gestiegenen Belastungen des Netzes Rechnung trägt. Denkbar sind eine Taktverdichtung und eine Kapazitätssteigerung. Diese kann sowohl durch längere Trams als auch durch eine Verbreiterung der Trams erreicht werden. Es gilt abzuwägen welches Mittel für Leipzig die effizienteste Lösung bietet.

Darauf aufbauend kann ein Ausbau des Netzes erfolgen. Sowohl eine Verdichtung des vorhandenen Netzes als auch die Schaffung eines durchgängigen Außenringes sind denkbar und ab zu wägen. Ziel muss es sein den Anteil des Nahverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu steigern, um den politischen Zielen der Stadt Leipzig gerecht zu werden. Um den zukünftigen Ausbau zu fördern gilt es vorhandene Bestandsstrecken die derzeit nicht genutzt werden, wenn es sinnvoll erscheint weiter zu erhalten.

Darüber hinaus setzen wir uns für eine Erhöhung des Komforts ein. Dies umfasst u.a. WLAN in allen öffentlichen Verkehrsträgern der Stadt Leipzig als auch barrierefreie Busse und Trams. Zudem soll die Busflotte auf emissionsärmere Antriebe umstellen. Dies können zunächst Hybridbusse sein. Langfristig gilt es die eigene Flotte auf einen Elektrobetrieb um zu stellen.

### **Nahverkehrskonzepte für alle neuen Stadtviertel**

Die wachsende Stadt wird schon sehr bald neue Flächen erschließen müssen, um genügend Platz für alle Leipziger\*innen zu bieten. Deshalb wächst Leipzig in den kommenden Jahren vor allem auf innerstädtischen Brachflächen wie dem bayrischen Bahnhof oder dem Eutritzscher Freiladebahnhof. Wir fordern: Keine neuen Stadtviertel ohne Nahverkehrs-Konzept und – Anbindung. Diese neuen Viertel dürfen nicht ohne den Nahverkehr geplant werden, wobei insbesondere die Straßenbahn als Rückgrat des Leipziger Nahverkehrs einzubeziehen ist. Dafür sind zumindest Trassenverläufe freizuhalten, bestenfalls die Investoren in die Entwicklung und Finanzierung mittels Anreizinstrumenten einzubeziehen. Deshalb fordern wir konkret eine Straßenbahntrasse durch das neu zu entwickelnde Stadtviertel am Eutritzscher Freiladebahnhof.

### **Öffentlicher Nahverkehr muss erschwinglicher werden**

Wir wollen einen öffentlichen Nahverkehr, der erschwinglich für alle Bevölkerungsschichten ist. Für uns ist klar: die anhaltenden Preissteigerungen lehnen wir ab, sie treffen vor allem diejenigen, die sich andere Formen der Mobilität nicht leisten können. Ein handlungsfähiger, starker Staat schafft Mobilität für alle. Um dies langfristig zu gewährleisten gilt es die Finanzkraft der Stadt zu erhöhen. Ein nachhaltigeres Verkehrssystem kann dem Rechnung tragen indem Steigerungen der Ticketpreise im Nahverkehr mit proportionalen Preissteigerungen für Parkticket einhergeht. Dadurch wird die Attraktivität der PKW-Nutzung nicht gestärkt. Darüber hinaus fordern wir eine intensivere Auseinandersetzung mit alternativen Finanzierungsquellen für den öffentlichen Nahverkehr. Hierbei sind sowohl die Stadtrats- und die Landtagsfraktion gefordert.

### **Shared mobility – Auto und Rad gemeinsam nutzen**

Ein Kompromiss zwischen individuellen und gemeinschaftlich organisierten Mobilitätsangeboten bieten Shared mobility Ansätze. Für Leipzig sind dies Car- und Bikesharingangebote. Diese sind in Bezug auf den MIV flächeneffizienter und steigern die Wertschöpfung vor Ort und können in Bezug zum ÖPNV flexiblere Mobilitätsnachfragen abbilden. Daher ist die shared mobility eine der flexibelsten Mobilitätsformen, die ein enormes Potential für eine wachsende Stadt bietet. So können Mobilitätsspitzen und -täler des ÖPNVs besser aufgefangen werden, als auch auf periodisch erfolgende Sonderbedürfnisse, wie z.B. Wocheneinkäufe, eingegangen werden.

Jedoch gilt es den weiteren Ausbau zu lenken. Die Flächenrivalität wird zunehmen und es gilt in den Quartieren, als auch an wichtigen Verkehrsknotenpunkten wie S-Bahnhalten und größeren ÖPNV-Haltestellen für Sharing Angebote Flächen bereit zu halten. Einerseits muss die Stadt Leipzig hier stärker in der eigenen Planung aktiv werden und andererseits als Vermittler zwischen Einzelhandel, Gewerbe, Freizeiteinrichtungen und den Sharinganbietern aktiv werden. Darüber hinaus muss die Stadt als Vorbild voranschreiten und stärker auf Sharinglösungen setzen. Dies umfasst sowohl eine forcierte Schaffung von Andockmöglichkeiten für die Shared mobility (z.B. Parkplätze) an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen als auch ein gut geplanter Umstieg von eigenen Flotten auf Shared mobility Lösung. Hierzu gibt es viele best-practise-Beispiele die vor Ort Anwendung finden können.

Zudem gilt es Shared mobility Ansätze für breite Bevölkerungsgruppen zu öffnen. Der neue Nahverkehrsplan bietet hier Möglichkeiten. Einerseits kann die bereits angesprochene physische Infrastruktur um mehr Andockmöglichkeiten erweitert werden, andererseits muss das von der LVB betriebene Leipzig mobil weiter gestärkt werden. Dies umfasst sowohl die Öffentlichkeitsarbeit, als auch die Vereinbarkeit mit anderen Ticketmodellen. Langfristig können Lösungen wie Stadtrad in Hamburg oder Lüneburg die Attraktivität von Leipzig mobil stärken.

## **Die Zukunft des Autos in der Stadt – Die Entkopplung voran bringen**

Wir fordern ein Neudenken in der urbanen Mobilität. Ein Schlüssel dazu ist die Entkopplung der Mobilität vom Auto. Hier geht es nicht darum das Auto von der Straße zu verbannen, sondern lediglich durch Anreize andere Mobilitätsformen attraktiver zu gestalten. Hierbei sehen wir deutlich unterschiedliche Voraussetzung für den privaten motorisierten Individualverkehr und für den individuell motorisierten Wirtschaftsverkehr.

### **Privater Motorisierter Individualverkehr – in einer Stadt können nicht alle Auto fahren**

Der motorisierte Individualverkehr steht eindeutig im offenen Wettbewerb zum Umweltverbund. Daher gilt es einerseits die Attraktivität des Umweltverbundes zu erhöhen und gleichzeitig die Attraktivität des MIV zu reduzieren. Zunächst gilt es konsequent die vorhandenen Regelungen ein zu halten. Daher müssen Kontrollen des Verkehrs und die Einhaltung der StVo weiter gestärkt werden. Der Ausbau der Streifen des Ordnungsamtes im aktuellen Doppelhaushalt der Stadt Leipzig ist hier als richtige Entwicklung lobend zu nennen. Erst wenn ein stärkeres Bewusstsein und Akzeptanz der Flächenrivalität besteht kann individuelles Mobilitätsverhalten geändert werden. Wenn Falschparken konsequent geahndet wird und geltendes Recht durchgesetzt wird kann dies ohne höheren Aufwand Verhalten beeinflussen. Natürlich gilt dies ausdrücklich nicht nur für den MIV. Auch Verstöße im Fuß- und Radverkehr sind zu ahnden.

Als nächsten Schritt fordern wir eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Der Ausbau beginnend mit der Innenstadt soll in die Peripherie voran schreiten. Hierbei ist auf deren Wirtschaftlichkeit zu achten. Die Parkraumkosten gelten als wichtiges Anreizinstrument ggü. anderen Mobilitätsformen. Wie bereits gefordert soll sich die proportionale Preissteigerung mindestens an die Ticketpreise des ÖPNV binden. Zugleich müssen Park and Ride Standorte in besonderen Maße bedacht werden. So ist Denkbar das Parkpreise bei der Lösung von ÖPNV-Tickets reduziert oder gar hinfällig werden.

Neben der Parkraumbewirtschaftung gilt es beruhend auf dem aktuellen Wegenetz die Führung des Individualverkehrs neu aus zu richten. Ausgehend von der Forderung keine weitere Verkehrstoten in Leipzig zu haben gilt es Konfliktbereiche weiter zu entschärfen (z.B. Kreuzungsbereiche). Dies kann durch bauliche Maßnahmen oder eine Temporeduktion erreicht werden. Zugleich sollen Mobilitätsformen des Umweltverbundes weniger diskriminiert werden. Kreuzungsüberquerungen müssen für den Fuß- und Radverkehr wie für den MIV in einer Ampelphase realisierbar sein. Abschließend fordern wir eine den Anforderungen des Umweltverbundes gerechter werdende Stellplatzsatzung. Dies ist ein wichtiger Schlüssel für die zukünftige Verkehrsgestaltung. Hier muss die Stadt mit Nachdruck den Anforderungen gerecht werden und andere Mobilitätsformen als die des MIV bevorzugen diese attraktiver für die Bauherr\*innen gestalten. Natürlich gilt es auf die individuellen Bedürfnisse des jeweiligen Quartiers ein zu gehen.



## **Wirtschaftsverkehr – Sonderrolle auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität**

Der Wirtschaftsverkehr der rund ein Drittel des gesamten Verkehrsaufkommens ausmacht ist aktuell setzt zu gut 90% auf die Straße, ob mit PKW, Bus oder LKW. Gemessen an den Belastungen für die Umwelt durch Luft- und Lärmemissionen und die Abnutzung von Straßen und Brücken durch Lasten trägt der Wirtschaftsverkehr einen überproportionalen Anteil. Zugleich ist er besonders auf die Gunstfaktoren des MIV angewiesen. Um eine ökonomische Tragfähigkeit zu gewährleisten muss dieser Konflikt zum Umweltverbund beachtet werden. Ziel kann es nicht sein den Wirtschaftsverkehr ersatzlos von den Straßen Leipzigs zu verbannen. Zugleich führt ein weiter so in eine Sackgasse in dem nicht zu Letzt der Wirtschaftsverkehr droht stecken zu bleiben.

Das Dilemma lässt sich an der Inelastizität großer Anteile des Wirtschaftsverkehrs darstellen, die nur schwer auf andere Verkehrsträger ausweichen können. Ein Fahrverbot führt zu enorm hohen Kosten und macht so einerseits den Wirtschaftsstandort Leipzig unattraktiver und andererseits die Produkte für alle Leipziger\*innen teurer. Zugleich kann eine Änderung des Modal Split im privaten Bereich dazu führen, dass die Straßen für den Wirtschaftsverkehr nicht mehr drohen im Stau zu versinken. Daher ist eine Reduzierung des privaten MIV durchaus hilfreich. Um beide voneinander zu entkoppeln gilt es, wie z.T. von der Stadt bereits verfolgt, mehr Parkräume explizit für den Anlieferungsverkehr bereit zu stellen. Dabei kann es sinnvoll sein in Absprache mit den Akteuren vor Ort Quartiersweise kleinere Logistikstandorte auszuweisen an denen Warenverteilung gebündelt wird. Hier kann anfangend mit Packstation für Pakete für das ansässige Gewerbe individuelle Infrastruktur für deren Bedürfnisse geschaffen werden. Dies hält die Produktion in den Viertel und vermeidet so unnötige lange Wege zwischen Wohn- und Arbeitsstandort. Ein privater Sektor kann dies nicht allein planen. Hierzu bedarf es staatlicher Unterstützung. Als weiteren Schritt gilt es die bereits beschriebenen negativen Folgen des Wirtschaftsverkehrs auf ein langfristig tragfähiges Maß zu reduzieren. Es gilt zu prüfen in wieweit Stadtzentrumserne Logistikkentren eine stadtweite Verteilung unterstützen können. Von diesen kann dann die Innenstadt mit kleineren – weniger belastenden – Fahrzeugen angefahren werden. Neben dem großen Anteil des inelastischen Wirtschaftsverkehrs gilt es den elastischen analog zum privaten Verkehr durch Anreize stärker an den Umweltverbund zu binden. Hier gilt es Lösungen wie das von der LVB angebotene Jobticket weiter auszubauen. Zugleich müssen bestehende und neu zu schaffende Gewerbestandorte stärker an den Umweltverbund angebunden werden. Hier gilt es wie bereits beschrieben die eigenen Vorteile für die Unternehmer\*innen hervorzuheben.

## **Finanzierung – Gute Rahmenbedingungen für das Erreichen der Ziele**

Die Jusos Leipzig fordern zur Umsetzung der Ziele eine bessere Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Den Zielen folgend soll hierbei der Umweltverbund gestärkt werden und der inelastische Wirtschafts- und Güterverkehr in der Transformation der Logistikkette unterstützt werden.

## Ausgangssituation

Angespannte Finanzsituation entspannt sich nicht, wie im Allgemeinen in einer wachsenden Stadt zu erwarten sei, da Kosten der städtischen (Pflicht-)Ausgaben schneller als die Finanzkraft der Stadt Leipzig wachsen. Daher sind die Verteilungskämpfe zwischen den einzelnen Ressorts nicht geringer als in den letzten Jahren. Es gilt zu erwarten das konsumtive Ausgaben im Verhältnis zu Sachinvestitionen wie z.B. Sachinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur zurückstecken müssen. Um dennoch eine Finanzierung sicher zu stellen gilt es einerseits mehr Nutznießer\*innen an den Kosten zu beteiligen und gleichzeitig Nutzer\*innen die erheblich zu den internen und externen Kosten beitragen an der Finanzierung zu beteiligen.

## Kommunale Handlungsoptionen

Die Handlungsoptionen für die Kommune sind gering, nicht zu Letzt daher da die eigene Ausgestaltung oder Einführung von Einnahmequellen kaum möglich ist. Dennoch gilt es auch hier sich auf verändernde Bedingungen ein- bzw. umzustellen. Eine LKW-Maut für alle Straßen oder die Einführung einer City-Maut kann aus aktueller Sicht eher weniger helfen, da Aufwand und Nutzen kein verträgliches Verhältnis bilden. Falls sich dies ändern sollte sind dies gangbare Finanzierungsmöglichkeiten um die politischen Ziele zu erreichen.

Aktuell sinnvoll erscheinende Maßnahmen sind erhöhte Einnahmen im Ordnungsbereich, eine Erhöhung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung und die Erzielung von Einnahmen aus einer Stellplatzsatzung. Zudem gilt die Akzeptanz von Liniensponsering zu überprüfen.

Wir fordern ein überprüfen der städtischen Erhaltungsstrategie. Diese muss anpasst werden an eine stärkere Fokussierung auf den Umweltverbund und allgemeine Änderungen des Verkehrsverhalten in der wachsenden Stadt Leipzig und des Umlandes.

Einen höheren Finanzierungsanteil der Nutzer\*innenfinanzierung des ÖPNV lehnen wir als Finanzierungslösung ab. Wir sprechen uns für eine stärkere finanzielle Beteiligung der Nutznießer\*innen aus. So existieren durchaus ökonomische Vorteile für Wohn-eigentümer\*innen und Gewerbetreibende die über eine gute verkehrliche Anbindung an den öffentlich finanzierten Verkehr bzw. dessen Verkehrsinfrastruktur anliegen. Hier muss die Stadt Leipzig mehr Einnahmemöglichkeiten erhalten. Hierzu bedarf es rechtlicher Änderungen auf Landes- und Bundesebene.

## Freistaat und Bund

Um adäquat auf die Herausforderungen eingehen zu können müssen der Freistaat und der Bund mehr zweckgebundene Mittel für Sachinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur bereitstellen. Darüber hinaus gilt es den Kommunen mehr Möglichkeiten bei der Verkehrsfinanzierung zu ermöglichen.

Zugleich gilt es kritisch vorhandene Förderungen, wie z.B. die Pendlerpauschale, zu überprüfen. So gilt es finanzielle Anreize für den Umweltverbund zu stärken und nicht vorhandene steuerliche Hilfen für den MIV im Ballungsraum zu erhalten.