Ä120 Langwahlprogramm zur Kommunalwahl 2019

Antragsteller*in: Michael Schmidt (Leipzig KV)

Text

Von Zeile 485 bis 487 löschen:
Innenstadtring sicher wird, auch für Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und alternative Fortbewegungsarten ~~wie Inline-Skating~~. Wir brauchen mehr Kreisverkehre und weniger Ampeln sowie eine intelligente Verkehrssteuerung

Von Zeile 566 bis 627:
~~Für~~ Gezielte Angebote zur nachhaltigen Reduzierung des Autoverkehrs
Wir GRÜNE wollen den im Zuge der wachsenden Stadt stetig zunehmenden Autoverkehr in der Stadt Leipzig reduzieren, indem wir die Bedingungen für die Mobilitätsangebote des Umweltverbundes gezielt verbessern und die Leipzigerinnen und Leipziger motivieren, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Gerade die Gründerzeitviertel Leipzigs sind durch hohen Parkdruck und damit einhergehender Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch den Parksuchverkehr gekennzeichnet. Mit der Bevorzugung von ÖPNV und der Verbesserung der bislang an vielen Straßen schlechten Bedingungen für den Radverkehr geht zwangsläufig auch eine Einschränkung des bislang bevorzugten Autoverkehrs einher. Um die Bereitschaft der Menschen zu erreichen, auf ein eigenes Auto oder den häufig noch vorkommenden Zweitwagen zu verzichten, wollen wir u.a. mehr ~~Pünktlichkeit~~ Carsharing-Stellplätze in dicht besiedelten Wohngebieten schaffen. Ein weiterer Ausbau der Bike & Ride – Angebote soll zudem die Erreichbarkeit gerade der am Stadtrand befindlichen Wohngebieten und Siedlungen zur nächsten LVB- oder S-Bahn-Haltestelle verbessern und ein Park-and-Ride-Ticket die kostenlose Fahrt mit dem ÖPNV in die Innenstadt und zurück ermöglichen.

Für einen intelligenten und umweltfreundlichen Wirtschaftsverkehr in Leipzig
Wir GRÜNE wollen die Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr verbessern.
Die zunehmenden Nutzungskonkurrenzen im Stadtverkehr wirken sich zwangsläufig auch auf den Wirtschaftsverkehr aus. So nimmt beispielsweise wegen fehlender Gewerbepark-/Lieferzonen das Halten von Transportern auf dem Geh- oder Radweg zu. Dadurch wiederum werden andere Verkehrsteilnehmer*innen gefährdet. Wir wollen daher in den Wohngebieten feste Lieferzonen ausweisen, die konsequent für den Wirtschaftsverkehr freigehalten werden sollen. Bei der Verteilung von Lieferungen in der Stadt soll auf der “letzten Meile” durch umweltfreundliche und platzsparende Lieferfahrzeuge (z.B. Elektrotransporter und E-Lastenräder) und die Errichtung von innerstädtischen Verteilzentren reagiert werden. Entsprechende Pilotprojekte wie z.B. den Kiez-Boten, soll die Stadt fördern.
Für lokale Handwerker und Pflegedienstunternehmen etc., die auch künftig auf eigene Autos angewiesen sind, sollen Förderprogramme zur Verfügung stehen, um die Nutzung von E-Lieferwagen und E-Lastenrädern zu testen und Anreize zum Umstieg auf umweltfreundlichere Fahrzeuge, d.h. lärm-, schadstoff- und kraftstoffverbrauchsarm zu setzen.
Bei bestehenden, neuen und auszubauenden Gewerbe- und Industriegebieten am Stadtrand soll die Anbindung an das Schienennetz sichergestellt werden. Wir wollen damit einerseits beim überregionalen Lieferverkehr die Nutzung des Transports auf der Schiene fördern, andererseits aber auch die Möglichkeit, den eigenen Arbeitsplatz mit öffentlichen ~~Nahverkehr~~Verkehrsmitteln zu erreichen, grundlegend verbessern.

~~Wir verstehen unter Pünktlichkeit, dass ein ÖPNV-Fahrzeug maximal 59 Sekunden zu spät an der Haltestelle eintrifft. Wir wollen, dass mindestens 90% der Busse und Bahnen in Leipzig pünktlich fahren oder maximal drei Minuten zu spät kommen. Dafür ist ein Beschleunigungsprogramm erforderlich,~~

welches die Ampelschaltungen optimiert, den weiteren Ausbau eigener Gleisbetten fördert und Langsamfahrstellen sowie eingleisige Streckenabschnitte zügig beseitigt. Zudem wollen wir prüfen, ob durch die flächendeckende Einführung von Busspuren Busse noch attraktiver und schneller gemacht werden können. Die Bevorzugung von Bussen und Bahnen soll an allen Ampeln möglich werden. Dies erfordert eine teilweise umfassende technische Nachrüstung, da viele Ampelanlagen in Leipzig nicht für Bus-Vorrecht ausgestattet sind.

Für einen intelligenteren Liefer- und Autoverkehr in Leipzig

Wir GRÜNEN wollen den Autoverkehr in der Stadt Leipzig minimieren. Wir merken schon jetzt, dass wir in Leipzig kaum noch genug Platz haben für alle parkenden Autos und auch in unserer Stadt die Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch Autoverkehr steigen. Wertvoller öffentlicher Raum, der allen Bewohner*innen zusteht, wird durch Autos verstellt - obwohl jedes Auto im Schnitt nur eine Stunde am Tag bewegt wird. Wir wollen mehr Carsharing-Stellplätze in dicht besiedelten Wohngebieten. Ein Park-and-Ride-Parkticket soll die kostenlose Fahrt mit dem ÖPNV in die Innenstadt und zurück ermöglichen.

Wir wollen Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit ändert sich dadurch kaum, da der Verkehrsfluss gleichmäßiger wird und Staus vermieden werden. Gleichzeitig verringert sich jedoch der Schilderwald und Kosten für Baumaßnahmen werden eingespart. Der Verkehrslärm und die damit verbundenen Gesundheitsbelastungen sinken um 20 Dezibel, die allgemeine Unfallgefahr wird geringer. Laut Umweltbundesamt verringern sich auch die Schadstoffemissionen und der Kraftstoffverbrauch.

Die zunehmenden Knappheitsprobleme im Leipziger Stadtverkehr wirken sich zwangsläufig auch auf den Wirtschaftsverkehr aus. Durch die zunehmende Nutzung von Lieferdiensten sowie dem boomenden Onlinehandel und der damit verbundenen steigenden Menge an Postsendungen hat der Wirtschaftsverkehr auch selbst stark zugenommen. Wir alle merken, dass Lieferungen nicht nur unzuverlässiger werden, sondern wegen fehlender Lieferzonen das Parken von Liefertransportern mitten auf der Straße, auf dem Geh- oder Radweg zunimmt. Dadurch werden andere Verkehrsteilnehmer*innen gefährdet.

Wir GRÜNEN wollen den Wirtschaftsverkehr umweltverträglich, sicher, flüssig und barrierefrei machen. Wir fordern daher:

1. Bei der lokalen Verteilung von Lieferungen in der Stadt soll auf der “letzten Meile” durch umweltfreundlichere und platzsparendere Lieferfahrzeuge (z.B. E-Lastenräder) und Errichtung von innerstädtischen Verteilungszentren das aktuelle Chaos nachhaltig reduziert werden. Wir wollen, dass Pilotprojekte wie z.B. der Kiez-Bote von der Stadt gefördert werden, um den Lieferverkehr mit größeren Transportern in Wohnquartieren zu vermindern.

2. Für lokale Unternehmen (Handwerker, Pflegedienste etc.) ist es schwierig, auf ein Auto zu verzichten. Wir wollen daher Anreize schaffen, den nicht zu vermeidenden Wirtschaftsverkehr so umweltschonend, d.h. Lärm-, Schadstoff- und Kraftstoffverbrauchsarm wie möglich zu gestalten. Dafür fördern wir die Nutzung von E-Lieferwagen und E-Lastenrädern für lokale Unternehmen.

3. Bei Notwendigkeit überregionaler Lieferverkehrsanbindung soll die Ansiedlung von Gewerbe und Industriebetrieben am Stadtrand angesiedelt werden und die Anbindung an Schienennetz sichergestellt werden. Wir wollen beim überregionalen Lieferverkehr die Nutzung des Transports auf der Schiene fördern und dafür vor Ort die notwendigen Voraussetzungen schaffen.

4. In Stadtteilen mit einer gemischten Nutzung durch Wohnungen und Gewerbe sind feste Lieferzeiten für Wirtschaftsverkehr zu gewährleisten, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.

~~Wir sprechen uns auch für einzelne feste Lieferzonen aus, die konsequent für den Wirtschaftsverkehr freigehalten werden sollen.~~

Begründung

Alternative Mobilitätsformen auf dem Ring reicht in der Erwähnung, na müssen wir nicht die Inline-Skater reinbringen und nur sinnlos für Zündstoff sorgen

Zum ÖPNV würde ich es wie beim Rad- und Fußverkehr bei einem Abschnitt belassen. Den gestrichenen Abschnitt halte ich absolut für verzichtbar, weil er sich wie ein illusorisches Wunschkonzert einer neu zu errichtenden Stadt liest. Die Straßen werden nicht breiter, es gibt dadurch nur handverlesene Abschnitte, die sich eignen, um eigene Busspuren oder die Ein- in Zweigleisigkeit zu verwandeln oder gar Gleise zu separieren. Das ist im Bestand schlichtweg in der Regel unmöglich oder führt eben zum Aussperren anderer Mobilität. So ehrlich muss man es aber sonst auch beschrieben. Und das halte ich für eine unnötige Flanke.

Auto- und Wirtschaftsverkehr würde ich trennen, sind zwei vollkommen verschiedene Themenbereiche die aber eben beide ihre Berechtigung haben, wenn wir Mobilität für alle haben wollen.