

MENSCHEN VERBINDEN, HINDERNISSE ABBAUEN. FÜR EINE SOZIALDEMOKRATISCHE MOBILITÄTSWENDE IN SACHSEN

MOBILITÄT BRINGT UNSER LAND ZUSAMMEN

- 5 Unsere Gesellschaft lebt durch Bewegung. Wir alle sind auf einen gut funktionierenden Verkehr angewiesen. Unzählige Male am Tag müssen Menschen und Güter von einem Ort zum anderen kommen können. Mobilität ist die Voraussetzung dafür, dass Menschen lernen und arbeiten können, mit Waren und Dienstleistungen versorgt werden, dass sie Kultur erleben, sich in Vereinen engagieren und gesellschaftlich teilhaben können. Deshalb ist die
- 10 Ermöglichung von Mobilität eine wichtige Aufgabe der staatlichen Daseinsvorsorge.

UNSER BILD EINER MOBILITÄTSWENDE

- Mobilität muss allen Menschen gleichermaßen zur Verfügung stehen. Sie muss einfach, sicher, umweltfreundlich und bezahlbar sein. Sie ist damit sozial wie ökologisch gerecht:
- 15 Klimagerechtigkeit bedeutet für uns Sozialdemokraten den Schutz der gemeinsamen Lebensgrundlage auch für andere mit und für die nachfolgenden Generationen.

Wir fahren Auto, Bahn, Fahrrad oder gehen zu Fuß. Alle diese Verkehrsarten betrachten wir Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten nicht getrennt voneinander. Sie gehören zusammen und sind Teil eines großen Ganzen.

- 20 Gute Verkehrspolitik verbindet das Land. Sie trägt zu einer ausgeglichenen Entwicklung bei. Sie trägt den Puls der Großstädte ins Umland und rückt die Natur näher an die Städte. Das oft beklagte Auseinanderdriften von Stadt und Land kann eine mutige Mobilitätspolitik bremsen und umkehren.

25 Eine integrierte Verkehrspolitik hat zum Ziel, für jeden Weg, den Menschen zurücklegen
wollen und für jedes Gut, das transportiert werden muss, jene Art der Fortbewegung zu
ermöglichen, welche die einfachste, sicherste, umweltfreundlichste und günstigste ist. Rad
fahren ist umweltfreundlich, aber an vielen Stellen noch nicht sicher. Umweltfreundlich und
günstig ist der Öffentliche Personennahverkehr, aber gerade in den ländlichen Räumen oft
30 noch zu ausgedünnt und nicht einfach erreichbar. Noch immer spielt das Auto in Sachsens
Verkehr die größte Rolle. Vielerorts sind die Menschen mangels Alternativen darauf
angewiesen oder aber in ihrer Mobilität eingeschränkt.

Derzeit legen die Menschen in Sachsen rund ein Drittel ihrer Wege mit dem Rad und zu Fuß
zurück. In deutlich mehr als der Hälfte aller Wege ist das Auto das Mittel der Wahl. Der Anteil
des Öffentlichen Personennahverkehrs beträgt rund zehn Prozent. Noch mehr Bedeutung hat
35 die Straße beim Güterverkehr: Nicht einmal ein Fünftel aller Transporte erfolgt auf der
Schiene, weit über 80 Prozent auf der Straße. Ziel unserer Verkehrspolitik ist es, den Anteil
des ÖPNV und des Schienentransports in den nächsten Jahren deutlich zu erhöhen. Das
verbessert nicht nur die Umweltbilanz unserer Mobilität, sondern entlastet ebenso unsere
Straßen und macht das Auto- und Radfahren sicherer.

40 Wir wollen bestehende Verkehre neu ordnen, verlagern und verbessern. Den Anteil des
Umweltverbundes aus Öffentlichem Verkehr, Fuß- und Radverkehr sowie Carsharing wollen
wir vergrößern. Eine abgestimmte Raumplanung trägt dazu bei, die Ziele der
Mobilitätswende zu erreichen. Dies trägt dazu bei, dass der Verkehrssektor seinen Beitrag zur
Energiewende leistet. Schon der aktuelle „Landesverkehrsplan 2030“ spiegelt den Wandel
45 von einer klassischen Verkehrspolitik zu einer umfassenden, am Menschen orientierten
Mobilitätspolitik wider. Er begreift Mobilität vernetzt über alle Verkehrsträger hinweg, und
orientiert die strategischen Ziele der Verkehrspolitik an diesem Leitbild. Wir wollen diesen
Weg weiterverfolgen und unsere Ideen in ein integriertes sächsisches Mobilitätsgesetz
einfließen lassen.

50

UNSERE ZIELE BEIM ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Der Öffentliche Personennahverkehr ist das Rückgrat des sächsischen Verkehrssystems. Schülerinnen und Schüler, ältere Menschen und Haushalte ohne Auto sind auf ihn angewiesen. Und auch um unserer Umwelt Willen muss der ÖPNV beim Verkehr der Zukunft eine größere Rolle einnehmen. Deshalb hat die SPD in den letzten Jahren vieles unternommen, um den ÖPNV zu stärken.

- Während die schwarz-gelbe Vorgängerregierung die Mittel für den ÖPNV drastisch reduziert hat, haben wir sie mit dem Doppelhaushalt 2017/18 deutlich aufgestockt und sichergestellt, dass die ÖPNV-Mittel langfristig anwachsen.
- 60 ■ In harten Verhandlungen mit der CDU haben wir erreicht, dass die Bundesmittel für den ÖPNV/SPNV (Regionalisierungsmittel) bis Ende 2031 auf hohem Niveau gesichert sind. Auf dieser Basis haben mit der Neufassung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung die Verkehrsverbünde langfristige verbindliche Mittelzusagen und damit finanzielle Planungssicherheit bis zum Jahr 2027 erhalten.
- 65 ■ Wir haben die „Strategiekommission für den ÖPNV“ ins Leben gerufen, an der die Verkehrsunternehmen, die Verkehrszweckverbände, die Kommunen und Landkreise, die Wissenschaft und alle Fraktionen des Landtages beteiligt waren. Sie hat in einem Abschlussbericht zahlreiche Empfehlungen vorgelegt, die nun Schritt für Schritt umgesetzt werden.
- 70 In den kommenden Jahren wollen wir die in der zurückliegenden Wahlperiode eingeleiteten Veränderungen auf feste Füße stellen und in eine langfristige Perspektive bringen.
- Der Anteil des ÖPNV an den zurückgelegten Wegen soll sachsenweit von derzeit rund 10 Prozent auf 20 Prozent steigen. In den Oberzentren wollen wir einen Wert von 30 Prozent erreichen, in den verdichteten Räumen 20 Prozent, im ländlichen Raum 10 Prozent. Die Menschen sind bereit auf den ÖPNV umzusteigen, wenn er leicht erreichbar
- 75

ist, funktioniert und wenn er dabei regelmäßig, zuverlässig sowie in möglichst kurzen Abständen fährt. Zudem sollten die Tickets günstig und einfach zu erwerben sein.

- 80 ■ Der Anteil der sächsischen Bevölkerung, der an das ÖPNV-Grundnetz angebunden ist, das heißt, innerhalb von 300 Metern ein öffentliches Verkehrsmittel erreicht, das in regelmäßiger Taktung fährt, soll von heute 52 Prozent auf 80 Prozent steigen. Diesen soll werktags größtenteils stündlich, mindestens aber zweistündlich eine ÖPNV-Anbindung zur Verfügung stehen (PlusBus/TaktBus-System).
- 85 ■ Dafür werden wir den bereits eingeschlagenen Paradigmenwechsel fortsetzen und statt einer nachfrageorientierten ÖPNV-Politik, welche die Wirtschaftlichkeit einer Strecke als oberstes Gebot formulierte, eine angebotsorientierte ÖPNV-Politik verfolgen, bei der die Versorgung der Bevölkerung an oberster Stelle steht.
- 90 ■ Wir wollen die zersplitterte sächsische ÖPNV-Landschaft überwinden und nach dem Vorbild vieler anderer Bundesländer eine einheitliche Landesverkehrsgesellschaft gründen. Diese soll die politischen Zielstellungen für den SPNV und ÖSPV im Freistaat umsetzen und über alle landesbedeutsamen Bus- und Bahnverkehre bestimmen. Wir werden dabei sicherstellen, dass die lokalen Bus- und Nahverkehre zwischen den Dörfern, sowie zwischen unseren kleineren Städten und Gemeinden wie bisher weiter auf kommunaler Ebene organisiert und bestimmt werden können. Dazu gehört die Entscheidung über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen wie auch Investitionen in regionale Bus- und Nahverkehre.
- 95 ■ Mit der Umsetzung der Projekte „PlusBus“ und „TaktBus“ werden wird das Grundnetz deutlich ausdehnen und viele sächsische Gemeinden einbinden können.
- 100 ■ Wir wollen einen SachsenTakt einführen, also einen umfassenden Fahrplan, der die Verkehrslinien in und nach Sachsen aufeinander abstimmt. So wollen wir sicherstellen, dass die allermeisten Gemeinden im ländlichen Raum nicht nur zweimal täglich, sondern

mindestens im Zweistundentakt von früh bis spät und an sieben Tage in der Woche erreichbar sind und die Fahrzeiten der einzelnen Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt werden.

- 105 ■ Schrittweise wollen wir mit einem einheitlichen SachsenTarif dafür sorgen, dass die Menschen im ganzen Freistaat einfach, bezahlbar und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln mobil sein können.

- 110 ■ Wir wollen den Vertrieb im ÖPNV modernisieren und digitalisieren. Auch über den Vertrieb hinaus wollen wir helfen, das Potential der Digitalisierung für den ÖPNV zu nutzen, etwa bei übergreifenden Apps/elektronischem Fahrgastmanagement und Sharing-Angeboten.

- 115 ■ Wir setzen uns beim Bund dafür ein, dass die Bundesmittel für den regionalen und lokalen Nahverkehr (Regionalisierungsmittel und Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) zukünftig erhöht werden. Damit soll nicht nur die Preisentwicklung bei Stations- und Trassenpreisen ausgeglichen werden, sondern wirklich mehr Geld für eine Verkehrswende bereitstehen.

- Wir setzen die Barrierefreiheit im ÖPNV konsequent um.

- 120 ■ Wir stärken das Landesinvestitionsprogramm ÖPNV, um Infrastruktur und Fahrzeuge im ÖPNV und SPNV zu modernisieren. Damit stärken wir insbesondere den kommunalen ÖPNV in den Großstädten, aber insbesondere auch in den Oberzentren wie Zwickau, Plauen oder Görlitz.

- 125 ■ Wir halten an unseren Plänen fest, ein kostengünstiges, landesweites Bildungsticket für alle Schüler/-innen und Azubis einzuführen. Schon die Empfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission sahen vor, ein solches Bildungsticket einzuführen. Diese Empfehlungen hatten alle wichtigen Verkehrsakteure in Sachsen im Konsens vereinbart. Leider haben sich die Landräte im Nachhinein von den Ergebnissen distanziert und die

Einführung eines echten Bildungstickets verhindert. Die Kleinstaaterei in der Verkehrspolitik, die das Bildungsticket bisher blockiert hat, wird mit der Einführung einer Landesverkehrsgesellschaft überwunden.

- 130 ■ Insbesondere im ländlichen Raum wollen wir in der Verantwortung der Verkehrsverbände die Förderung sogenannter Bürgerbusvereine weiterentwickeln. Sie sollen eine Ergänzung zum ÖPNV darstellen und nicht vorhandene Linien ersetzen. Dabei muss vor allem der Versicherungsschutz für die Fahrer*innen verbessert werden. Die Bedarfsorientierung soll vor allem durch digitale Vernetzung, z.B. eine Bürgerbus-App gewährleistet werden.

135

UNSERE ZIELE FÜR EINE MODERNE STRASSENINFRASTUKTUR

140 Eine moderne Mobilitätspolitik braucht gute Verkehrswege. Straßen müssen Räume erschließen, gute Anbindungen ermöglichen und angemessen dimensioniert sein, um den nötigen Verkehr zu tragen. Gleichzeitig ist jeder Bau eines neuen oder größeren Verkehrsweges ein Eingriff in die Natur und die Rechte von Bürgerinnen und Bürgern, und muss daher wohlbegründet sein.

145 Sachsen hat erfreulicherweise ein umfassendes und modernes Straßennetz, von dem aber beträchtliche Teile aus den Jahren direkt nach 1990 stammen und nun in eine erste große Instandsetzungsrunde gehen. In diesem Wissen haben wir die Infrastruktur folgendermaßen weiterentwickelt:

- Bei den Hauptverkehrswegen sind wir Ende 2016 mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 in eine neue Zeit aufgebrochen. Die Weichen zur Planung und Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen für Straßen und Schienen sind gestellt.

150 ■ Mit der Ausbau- und Erhaltungsstrategie für die sächsischen Staatsstraßen haben wir durch klare und nachvollziehbare Kriterien dafür gesorgt, dass Steuergelder gezielter und sinnvoller eingesetzt werden. Ausbauvorhaben in viel befahrenen Regionen gehen nicht zu Lasten des Erhalts weniger befahrener Straßen. So können pro Jahr mehr Staatsstraßen erhalten werden als je zuvor.

155 ■ Gute Straßen vor Ort sind ein sichtbares Indiz eines Staates, der für seine Bürgerinnen und Bürger funktioniert. Mit der überarbeiteten Richtlinie Kommunaler Straßenbau haben wir den Kommunen attraktive Förderbedingungen und hohe Fördersätze ermöglicht. Die Nachfrage nach der Richtlinie ist enorm, die Kommunen bauen.

160 Diesen Kurs setzen wir fort. Wir halten an dem Prinzip „Erhalt vor Neubau“ fest, aber planen gleichzeitig auch Infrastruktur für die Verkehre der Zukunft, selbst wenn es sich heute noch nicht immer lohnt.

■ Wir setzen uns beim Bund ein für dafür ein, dass die vorrangigen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 für Sachsens Straßen zügig und passend umgesetzt werden. So stärken wir die Verknüpfung der ländlichen Räume mit den Ballungszentren und entlasten Städte vom Durchgangsverkehr.

165 ■ Im Staatsstraßennetz wollen wir den eingeschlagenen Weg fortsetzen: Erhalt, Ausbau und Netzergänzung gehen vor Neubau und Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen.

■ konsequente Anwendung und Umsetzung des Landesverkehrsplans 2030 sowie regelmäßige Überprüfung der Ziele

170 ■ Durch wirkungsvolle Instandhaltungsprogramme wollen wir den Investitionsstau bei Straßen sowie Brücken weiter verringern und eine angemessene Finanzierung bereitstellen.

■ Besonders in den Strukturwandelregionen Lausitz und Mitteldeutsches Revier wollen wir

175 mit Hilfe des Bundes die Verkehrsinfrastruktur verbessern und Planungen dafür beschleunigen. Maßgeblich darf dafür nicht nur die aktuelle Situation sein, sondern die Verkehrspolitik muss auf die Zukunft in Folge des Strukturwandels ausgerichtet werden. Wir unterstützen daher die Forderung nach einem Sonder-Bundesverkehrswegeplan für die Reviere.

UNSERE ZIELE BEIM SCHIENENVERKEHR

180 Sachsen ist eine Region mit langer Eisenbahnhistorie und besitzt Deutschlands dichtestes Schienennetz. Dennoch sind immer noch nicht alle sächsischen Großstädte an den Fernverkehr angeschlossen. Auch die Taktung zwischen Zentren und Mittelstädten ist nicht immer optimal.

185 Sachsens S-Bahn-Netze sind seine Sterne. Die Zentren Leipzig, Dresden und Chemnitz sind mit dem Umland über leistungsfähige S-Bahn-Netze (mitteldeutsches S-Bahn-Netz, S-Bahn-Netz VVO, Chemnitzer Modell) eng verknüpft. Folgende Herausforderungen stehen an:

- 190 ■ Wir werden uns beim Bund weiter für die Verbesserungen im Eisenbahnfernverkehr einsetzen, allen voran für die Umsetzung des Ausbaus und der Streckenelektrifizierung Chemnitz-Bad Lausick-Leipzig und darüber hinaus für die Strecken Dresden-Görlitz und Cottbus-Görlitz-Zittau.
- Die Umsetzung der europaweit bedeutsamen Neubaustrecke Dresden-Prag treiben wir weiter voran.
- 195 ■ Wir legen ein Landesprogramm zur Elektrifizierung derjenigen regionalen Strecken auf, die nicht oder nur im potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten sind.

- Wir schließen die Lücken in unseren S-Bahn-Sternen. Wir setzen den geplanten Ausbau um und prüfen mögliche zusätzliche Ausbauvorhaben in den Stadt-Umlandbeziehungen ein Reaktivierungsprogramm für Bahnstrecken zur besseren Verknüpfung des ländlichen Raums mit den Oberzentren.

- 200 ■ Durch Wiedereinrichtung einer „Rollenden Landstraße“ und mit Unterstützung des Speditionsgewerbes wollen wir Autobahnen entlasten und Güterverkehr auf die Schiene verlagern.

- Wir setzen uns beim Bund weiter dafür ein die Wettbewerbsnachteile für die Bahn abzubauen, indem die Mautpflicht auch für Fernbusse gilt. Wir setzen uns zudem dafür
- 205 ein, auf Bahntickets im Fernverkehr nur noch den ermäßigten Mehrwertsteuersatz zu erheben.

- Die Sächsischen Schmalspurbahnen sind ein Kultur- und Technikerbe. Wir setzen die Unterstützung bei der Instandhaltung von bestehender Infrastruktur für diese Bahnen, auch für die zahlreichen Touristen, die Sachsen jedes Jahr besuchen, fort.

210

UNSERE ZIELE BEIM RAD- UND FUSSVERKEHR

Rad- und Fußverkehr sind gesund, ökologisch und wirtschaftlich. Besonders in der Stadt sind sie eine gute Alternative zu Auto, Bus und Bahn. Diese Verkehrsarten verdienen mehr politische Beachtung und Unterstützung.

215 Wir wollen als Teil einer sozialdemokratischen Mobilitätswende den Rad- und Fußverkehr systematisch in die Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik einbeziehen und ihren Anteil am Verkehrsmix signifikant erhöhen. Dazu werden wir

- Die Planung und den Bau für Radschnellwege v.a. in den Ballungsräumen Dresden,

Leipzig und Chemnitz vorantreiben.

- 220 ■ Das Radewegenetz im ländlichen Raum ergänzen (v.a. entlang von Staatsstraßen).
- Unnötige Hindernisse für die Planung beseitigen und Personal(mittel) für das sächsische Verkehrsministerium und seine Straßenbauverwaltung deutlich aufstocken.
- Die Anliegen des Radverkehrs in der Verwaltung besser abbilden.
- Die Weiterentwicklung der Radverkehrskonzeption von 2014 zusammen mit dem
225 Fußverkehr in das sächsische Mobilitätsgesetz einfließen lassen
- die interkommunale Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte (AGFS) in Sachsen langfristig institutionalisieren
- Die bestehende Förderung von Fahrradparkhäusern und -abstellanlagen an öffentlichen
230 Einrichtungen jenseits von Bahnhöfen, Haltepunkten oder sonstigen ÖPNV-Verknüpfungsstellen ausweiten.
- Die Verknüpfung des Radverkehrs mit ÖPNV/SPNV verbessern (Bike&Ride) und im Rahmen der Landesverkehrsgesellschaft landeseinheitliche Regelungen zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn erlassen.
- Kommunale Modellprojekte für Rad- und Fußverkehr mit Ausstrahlung für ganz Sachsen
235 unterstützen.
- Einen stärkeren Fokus auf die Förderung von Gehwegsanierung setzen.

UNSERE ZIELE FÜR DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT

240 Aktuell verändern sich Mobilität und Verkehr durch technologische Innovation rasant. Für uns haben die neuen Technologien eine dienende Funktion für das Leben der Menschen. Digitalisierung und Automatisierung können Verkehr bequemer, sicherer, umweltfreundlicher und effizienter machen, aber sie bergen auch Gefahren.

245 Sachsen hat durch seine Forschungs- und Innovationslandschaft und die vorhandenen modernen Produktivkapazitäten die Chance, zu einem Vorreiter der Mobilität der Zukunft zu werden. Mit einer Kombination aus Innovationspolitik, Industriepolitik, Umwelt- und Verkehrspolitik wollen wir helfen, diese Chance zu verwirklichen.

Alternative Antriebe

250 Die Transformation bisheriger Antriebssysteme auf alternative Antriebe wird eine der zentralen Herausforderungen der sächsischen Automobil- und Verkehrsindustrie. Elektromobilität nimmt dabei eine zentrale Rolle im Wandel des Verkehrs ein.

- Sachsen unterstützt den flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, den der Bund fördert, indem es Ladesäulen an Einrichtungen des Freistaats errichtet und zugänglich macht.
- 255 ■ Mit der Entwicklung vom Verbrennungs- zum Elektromotor befinden sich sich Sachsens Automobilhersteller und die Zulieferer in massiven Veränderungsprozessen. Wir wollen den Strukturwandel der sächsischen Automobil- und Verkehrsindustrie mit der Förderung von Forschung und Entwicklung begleiten, um zu helfen, ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern.
- 260 ■ Im Rahmen der ÖPNV-Investitionsförderung wollen wir alternative Antriebe durch Förderprogramme unterstützen und Modellprojekte im Umweltverbund fördern.

Digitalisierung der Mobilität

Digitale Technologien sollen den Menschen helfen, die Mobilitätsoptionen für ihre Zwecke optimal zu nutzen.

- 265 ■ Grundvoraussetzung für die Digitalisierung von Mobilität ist ein flächendeckender und leistungsfähiger Internetzugang und eine möglichst schnelle und flächendeckende Einführung der nächsten Mobilfunkgeneration 5G. Dabei wollen wir darauf achten, dass der ländliche Raum durch Modellprojekte früh erschlossen wird.
- 270 ■ Die digitale Steuerung der Verkehrswege („smarte Infrastruktur“) kann den Verkehrsfluss verbessern, Emissionen reduzieren und die Verkehrssicherheit erhöhen. Wir wollen smart city- und smart logistics-Konzepte fördern und die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen zu ihrer Erprobung schaffen.
- Die intelligente Vernetzung von Verkehrsträgern soll der Freistaat durch die Förderung von multimodalen Pilotprojekten vorantreiben.
- 275 ■ Wir unterstützen Bemühungen der EU und des Bundes die Risiken der Digitalisierung von Mobilität wie Monopolbildung, Verletzung des Datenschutzes oder der Cybersicherheit zu erkennen und zu minimieren.
- Mobilitätsdaten, über die die öffentliche Hand verfügt, sollen aufbereitet und vereinheitlicht zur nichtkommerziellen Nutzung als Open Data bereitgestellt werden.
- 280 ■ Wir wollen einen Beirat zur Digitalisierung des Verkehrs ins Leben rufen, der die Staatsregierung bei der verkehrspolitischen Begleitung und Steuerung des Digitalisierungsprozesses berät.
- Automatisiertes Fahren kann einen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Verkehr und zur Reduktion von Emissionen leisten. Wir unterstützen die Forschung, Erprobungen und

285 Tests, auch im straßen- und schienengebundenen ÖPNV/SPNV, bei Nutz- und Lieferfahrzeugen, um Chancen und Risiken besser zu verstehen.

UNSERE ZIELE BEI VERKEHRSLÄRM UND VERKEHRSSICHERHEIT

290 Verkehr bringt viele Vorteile mit sich, aber auch gravierende Nachteile. Noch immer gibt es pro Jahr über 100.000 Verkehrsunfälle in Sachsen, die zu Tausenden Verletzten und über 100 Toten führen. Verkehrslärm und Abgase vermindern Lebensqualität und machen krank. Wir wollen dieses Verkehrsleid so weit wie möglich lindern.

- 295 ■ Wo es erforderlich ist, setzen wir uns für Geschwindigkeitsbegrenzungen und andere Maßnahmen ein, die einen besseren Verkehrsfluss ermöglichen. Das erhöht die Sicherheit und mindert Lärm.
- Wir schreiben das Verkehrssicherheitsprogramm für Sachsen fort und passen es an neue Herausforderungen an. Das Ziel bleibt die „Vision Zero“ (null Verkehrstote).
- Wir sorgen dafür, dass das Personal für Verkehrsüberwachung, Kontrollen und Sanktionen aufgestockt wird.
- 300 ■ Wir setzen uns für den verstärkten Einbau des Abbiegeassistenten, um die Zahl und Schwere der LKW-Unfälle zu vermindern. Die Staatsregierung soll mit der Nachrüstung der landeseigenen LKW-Flotte zum Vorbild werden.
- Wir setzen die Unterstützung der Landesverkehrswacht bei Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitstraining fort.
- 305 ■ Wir wollen ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmschutzkonzept für Sachsen aufstellen.

- Den Straßenverkehrslärm wollen wir durch konsequente Unterstützung der Elektromobilität mindern. Wir sorgen dafür, dass konsequent lärmindernde Fahrbahnbeläge („Flüsterasphalt“) verbaut wird, indem wir solche Asphaltdeckschichten als Regelbauweise anerkennen lassen.

- 310 ■ Den aktiven und passiven Fluglärmschutz an beiden sächsischen Flughäfen wollen wir konsequent fortführen und erweitern. Im Verkehrsministerium soll ein Fluglärmbeauftragter ernannt werden. Bessere Lösungen für Fluglärm vor Ort wollen wir durch mehr Dialog und eine bessere Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange erreichen.

- 315 ■ Den Lärm durch Schienenverkehr wollen wir mindern, indem wir das Investitionsprogramm des Bundes zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen weiter kofinanzieren. Die besondere Lärmsituation im oberen Elbtal werden wir zudem mittelfristig durch die Neubaustrecke Dresden-Prag verbessern.

- 320 ■ Für eine bessere Luftqualität wollen wir die Kommunen bei der Erstellung von Luftreinhalteplänen und deren Durchsetzung stärker unterstützen. Das Sofortprogramm Saubere Luft wollen wir ab 2020 verstetigen und Kommunen bei der Beantragung unterstützen.

UNSERE ZIELE BEI WIRTSCHAFTSVERKEHR UND LOGISTIK

- 325 Verkehr bewegt nicht nur Personen, sondern auch Güter. Dass Güter effizient, sicher und umweltverträglich von A nach B kommen, ist nicht nur für Sachsens Unternehmen wichtig, sondern für uns alle als Verkehrsteilnehmer. Der Wirtschaftsverkehr ist Teil unseres übergreifenden Mobilitätskonzepts. Wir beabsichtigen, einen größeren Teil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

- 330 ■ Dazu treiben wir den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Zusammenarbeit mit Bund, Deutscher Bahn und Nachbarstaaten voran, vor allem der Neubaustrecke Dresden-Prag und die Elektrifizierung der Strecken Chemnitz-Leipzig, Dresden-Görlitz und Cottbus-Görlitz.
- 335 ■ Wir wollen die Einrichtung und den Ausbau von Umschlagpunkten (Railports, Häfen etc.) fördern.
- Wo nötig, müssen Infrastrukturengpässe auf der Straße erweitert werden, um das Zusammenspiel von Personen- und Güterverkehr zu verbessern, insbesondere auf und an Staatsstraßen sowie Bundesautobahnen, etwa auf der A4 zwischen Nossen und Dresden bzw. Dresden und Bautzen.
- 340 ■ Wir wollen Sachsen zum Vorreiter der Logistik 4.0. machen: durch Intelligente Verkehrssysteme, die aus der Vernetzung von Hochschulen und Forschungseinrichtungen mit Unternehmen aus Logistik und produzierendem Gewerbe entstehen.

Sachsen liegt im Herzen Europas und verfügt über eine moderne Infrastruktur auf der Schiene, der Straße aber auch auf dem Wasser und in der Luft. Deshalb ist die

345 Logistikkwirtschaft eine wichtige Branche, die Wertschöpfung und Arbeit – zu teils schlechten Bedingungen – schafft. Wir stellen den Schutz der in der Logistik beschäftigten Menschen in den Mittelpunkt. Möglichkeiten der Automatisierung und digitalen Steuerung wollen wir fördern, sofern sie den grundsätzlichen sozialen und ökologischen Zielen dienen.

- Wir bekennen uns zum Erhalt der beiden Verkehrsflughäfen Leipzig/Halle und Dresden
- 350 ■ Der Flughafen Leipzig/Halle ist Deutschlands zweitgrößtes und Europas fünftgrößtes Frachtdrehkreuz und entwickelt sich positiv. Wir befürworten den Wachstumskurs. Die Interessen der Beschäftigten müssen mit denen der vom Fluglärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner in Einklang gebracht werden.

- 355 ■ Wir unterstützen die Beschäftigten im Versandhandel und der Logistikwirtschaft beim Kampf um bessere Arbeitsbedingungen und Tarifverträge.
- Zum Schutz der Beschäftigten in der Paketauslieferung vor Ausbeutung streben wir im Bund eine Regelung zur Nachunternehmerhaftung an, die das Umgehen von Steuer- und abgabepflichten durch Subunternehmer verhindert.
- 360 ■ In der Logistikbranche droht ein Fachkräftemangel. Die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer müssen verbessert und das Berufsbild aufgewertet werden. Wir unterstützen die Bemühungen der EU, mit Regelungen zur Entsendung von Fahrern im Straßengüterverkehr und zu ausreichenden Lenk- und Ruhezeiten Ausbeutung und Dumping in der Logistik zu verhindern. Die Kontrollen bestehender Regelungen müssen häufiger und genauer erfolgen. Die Beratungsstelle für ausländische Beschäftigte in 365 Sachsen wollen wir verstetigen, damit auch ausländische Kraftfahrer ihre Rechte besser kennen. Wir werden auf die Erfahrungen der Beratungsstelle für ausländische Beschäftigte in Sachsen (BABS) zurückgreifen und unterstützen die Weiterentwicklung dieses wichtigen Projekts.
- 370 ■ Um die Bedingungen für Kraftfahrer*innen an Sachsens Autobahnen zu verbessern setzen wir uns beim Bund dafür ein, dass hunderte zusätzliche Stellplätze an Autobahnen und Bundesstraßen eingerichtet werden.