

AvD Wahlprüfsteine zur Landtagswahl in Sachsen-Anhalt am 6. Juni 2021

Frage 1:

Welche Idee und Konzepte, enthält Ihr Wahlprogramm, um die Arbeitsplätze der Automobilindustrie in Sachsen-Anhalt zu sichern und zukunftssicher zu machen? Wie wollen sie landesseitig die Rahmenbedingungen dafür anpassen? Oder planen Sie vielmehr auch in diesem Sektor einen Strukturwandel einzuleiten?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Wir halten die radikalen Abgasnormen der EU-Kommission für realitätsfern und sorgen uns um die Arbeitsplätze der sachsen-anhaltinischen Arbeitnehmer im Zuliefererbetrieb. Der Verbrennungsmotor ist eine deutsche Zukunftstechnologie und als diese wollen wir sie schützen. Förderung für Elektrofahrzeuge lehnen wir grundlegend ab. Die Industrie wollen wir generell durch einen starken Bürokratieabbau auf Landesebene entlasten. Einen staatlich gesteuerten oder geförderten Strukturwandel lehnen wir ab, denn dieser hat in einer freien Markt-wirtschaft nichts zu suchen!

DIE LINKE

In der Automobilindustrie vollzieht sich schon seit längerer Zeit ein rasanter Strukturwandel. Dieser wird angetrieben durch technologische Neuerungen und gesellschaftliche bedingte Änderungen im Nutzungsverhalten der Menschen. Die wachsenden Erwartungen an Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz erfordern ein technologische Wende und eine Verkehrs- und Mobilitätswende. In den Städten nehmen Carsharing und Elektromobilität zu. Elektroautos werden in wenigen Jahren normal auf unseren Straßen sein. Die deutschen Autokonzerne haben diese Trends zu spät erkannt, steuern aber jetzt massiv um. Das gefährdet Jobs auch in Sachsen-Anhalt, vor allem in der Zulieferindustrie.

Dringend notwendig ist daher ein Strukturwandel-Dialog auch in der Automobilindustrie. Es ist notwendig, mit allen Beteiligten, Unternehmen und Zulieferer, Gewerkschaften und Betriebsräten, aber auch mit den Umweltverbänden und den betroffenen Kommunen intensive Gespräche zu führen. Darüber hinaus müssen branchenübergreifende Kooperationen gefördert werden. Bereits jetzt ist festzustellen, dass es gerade in Bezug auf die Entwicklungen in der Elektromobilität eine neue Zusammenarbeit zwischen der Großindustrie, kleinen und mittleren Unternehmen und den Start-Ups gibt. Diese Verbindungen von Innovationspotenzialen und wirtschaftlicher Stärke sollte insbesondere auf der Seite der Start-Ups und der kleineren Unternehmen gezielt gefördert werden.

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

DIE LINKE unterstützt mit ihrer Strukturpolitik Beschäftigte und Unternehmen bei der Umstellung auf neue Produkte. Wir wollen neue Ideen und umweltfreundliche Mobilität forcieren. Denn die Unterstützung für ökologische Umbauprozesse hängt nicht nur entscheidend davon ab, wie dieser Prozess sozial abgefedert wird, sondern wie stark ihn die Menschen selbst in ihren Regionen mitgestalten können. DIE LINKE will beispielsweise ein Landesförderprogramm „Klimaschutz in der Industrie“ auflegen. Dies wird Zuschüsse für Klimaschutzprojekte in kleinen und mittelständischen Betrieben umfassen sowie langfristige zinslose Kredite zur klimagerechten Umstellung von Produktionsverfahren. Mit Überleitungsgesellschaften setzen wir auf gezielte Weiterbildung und Qualifizierung der Beschäftigten.

In der batteriebetriebenen E-Mobilität sehen wir mehr als eine notwendige Brückentechnologie, auch wenn Elektroautos auf Dauer nicht die alleinige Lösung für eine umfassende sozial-ökologische Verkehrswende sein werden. Auch bei einem konsequenten Ausbau des ÖPNV wird der motorisierte Individualverkehr auf mittlere Sicht weiter eine wichtige Säule der Mobilitätsinfrastruktur bleiben. Deshalb ist die (möglichst) zügige Elektrifizierung ein wichtiger Baustein innerhalb der Verkehrswende, um die Klimaziele zu erreichen.

SPD

Klimawandel und Ressourcenverbrauch fordern uns ständig dazu auf, Ökologie, Wirtschaft und Gesellschaft zusammenzudenken. Wir stehen vor der Herausforderung, die der Umstieg auf Elektro- und Wasserstoffmobilität mit sich bringt. Die Automobilzulieferindustrie ist hier besonders gefordert. Deshalb brauchen wir die Unterstützung bei der Weiterentwicklung von Gewerbegebieten und bei Investitionen in verkehrliche und digitale Infrastruktur, um ausreichend Platz für Zukunftstechnologien zu schaffen und die Einrichtung vom Land kofinanzierter Kompetenzzentren zur Förderung der Erforschung von autonomer Steuerung und alternativer Antriebstechnologien.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Weichenstellung in Richtung Elektromobilität ist in Deutschland und letztlich global gesetzt. Viele Länder haben Ausstiegsszenarien für die Verbrennerantriebe beschlossen. Wir GRÜNEN streben an, dass ab 2030 nur noch E-Fahrzeuge neu zugelassen werden. Für Sachsen-Anhalt wollen wir die Bedingungen dafür schaffen, dass 2030 etwa 30% aller PKW E-Fahrzeuge sind. Diese Antriebstechnologiewende ist in Sachsen klimaneutrale Mobilität sowie auch Reduzierung von Lärmemissionen unumgänglich. Wir sehen in diesem Bereich ebenso große wirtschaftliche Chancen für Sachsen-Anhalt. Die Neuansiedlungen von Batteriewerken in unserem Land zeigen dies deutlich. Auch die Entscheidungen großer Deutscher Autobauer voll auf Elektromobilität zu setzen, zeigt: Es braucht für eine zukunftsfeste Wirtschaft in Sachsen-Anhalt ein Umschwenken auf alternative Antriebstechnologie. Diesen Prozess wollen wir politisch begleiten und fördern. Wir sind davon überzeugt: In Zukunft werden wir schwarze Zahlen nur noch mit Grünen Ansätzen schreiben können. Besuche bei Betrieben der Automobilzulieferindustrie bestärken mich darin. Durch die Umstellung auf bspw. Kurbelwellen für E-Autos könnten selbst unter Corona neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

FDP

Für die sachsen-anhaltische Industrie insgesamt sind steigende Energiepreise ein existenzielles Problem, das ganz gewiss nicht geringer würde, falls auch die Versorgungssicherheit nicht mehr zu gewährleisten ist. Weite Teile der Automobilindustrie sind besonders betroffen. Wir setzen auf marktwirtschaftliche Lösungen, um die deutschen Verpflichtungen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erfüllen. Der Staat sollte deshalb nicht vorschreiben, welche Technologien geeignet oder ungeeignet dafür sind, sondern auf den Erfindergeist setzen, der durch Unternehmertum und die Kräfte des Marktes freigesetzt wird.

Frage 2:

Gerade die automobilen Zulieferindustrie befindet derzeit in einer schweren Krise. Welche Instrumente wollen Sie nutzen, um das Ausbluten der Branche in Sachsen-Anhalt zu verhindern und Arbeitsplätze sowie Wertschöpfung im Land zu sichern?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Es ist unabdinglich, dass Gewerbe- und Lohnsteuern erheblich gesenkt werden, damit der regionale Standort im nationalen und internationalen Vergleich konkurrenzfähig bleibt. Für diese Veränderung sind wir auch im Bund und den Kommunen aktiv. Dem ideologischen Feldzug gegen Verbrenner-Technologie, egal ob Fahrzeuge oder Motorräder, treten wir entschlossen entgegen, damit sich unsere Industrie um das kümmern kann, wofür sie da ist und was sie kann: Werte schaffen.

DIE LINKE

(siehe Antwort zu Frage 1)

SPD

Mit den neuen Anforderungen an Mobilität ändern sich auch die Anforderungen an die Automobilzulieferindustrie in Sachsen-Anhalt. Wir wollen die rund 300 Unternehmen dieser Branche in unserem Land unterstützen, um die etwa 26.000 Arbeitsplätze auch langfristig zu erhalten. Mit der Förderung über die GRW (Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) und der Förderung für Forschung und Entwicklung stehen uns dafür bereits heute taugliche Instrumente zur Verfügung. Gerade die Forschungs- und Entwicklungsförderung kann es Unternehmen auch in Zukunft ermöglichen, ihre Produkte nicht nur anzupassen, sondern mit Hilfe eines Wissens- und Technologietransfers neue Produkte zu entwickeln, die auf die sich veränderten

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

Anforderungen an Mobilität ausgerichtet sind. Mit neuartigen Antriebstechnologien und innovativen Produkten im Karosseriebau kann so die Branche im Land zukunftssicher aufgestellt werden.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neue Arbeitsplätze im Land sichern wir mit Zukunftstechnologien wie Wasserstoff und Batterieproduktion. Auch die Solarwirtschaft hat wieder Fuß gefasst in unserem Land. Das sind die Wertschöpfungssektoren der Zukunft, die wir u.a. direkt mit Strukturwandelgeldern im Land ausbauen und fördern. Wir sind uns sicher, dass die hochprofessionelle Zuliefererindustrie im Land ihre Geschäftsfelder entsprechend neu justieren kann. Hier gilt es Geschäftsfelder abseits des Verbrennungsmotors zu erschließen, denn diese Technologie hat bundesweit und weltweit keine Zukunft. Grundlegende Umbrüche wie gegenwärtig das Ende des fossilen Zeitalters erzeugen stets einen hohen Veränderungsdruck, der industriepolitisch aufzufangen ist. Daher werden wir die hiesigen Unternehmen darin unterstützen, diese disruptiven Effekte umzuleiten in produktive Bahnen in Richtung neuer Geschäftsfelder.

FDP

Markterfolg lässt sich nicht staatlich verordnen, aber durch politische Entscheidungen können auch wirtschaftlich tragfähige Geschäftsmodelle zerstört werden. Wir setzen stattdessen auch in der Antriebsfrage auf Technologieoffenheit. Wir brauchen ganz sicher eine bessere Ladeinfrastruktur und mehr Wasserstofftankstellen, aber auch der in über hundert Jahren hochentwickelte Verbrennungsmotor hat das Potenzial mit biologischen oder synthetischen Kraftstoffen, seinen Beitrag für klimaneutrale Mobilität zu leisten. Am Ende müssen die Kunden entscheiden, welche Antriebsform für sie die richtige ist. Innovative Zulieferer, von denen es in Sachsen-Anhalt einige gibt, haben in so einem Umfeld jedoch gute Chancen. Flankieren wollen wir das mit einer Wasserstoffstrategie, die einen schnellen Hochlauf anstrebt, um auch den energieintensiven Zuliefererindustrien im Land eine Zukunft zu geben.

Frage 3:

Wie soll die Zukunft des automatisierten Fahrens in Sachsen-Anhalt aussehen und wollen Sie eigene Landesprogramme dazu auflegen?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Solange keine zusätzlichen Gefahren durch unausgereifte Systeme im Straßenverkehr entstehen, sehen wir es nicht als nötig an hier tätig zu werden. Die Technologie des automatisierten Fahrens kann nur in Händen von langjährig erfahrenen Ingenieuren gedeihen.

DIE LINKE

Wir wollen in Sachsen-Anhalt bei der Einführung der Mobilfunktechnologie der 5. Generation (5G) vorangehen. Schnelles Internet muss flächendeckend überall im Land verfügbar sein. 5G ist die Grundvoraussetzung für autonomes Fahren. Denkbar sind für uns zukünftig kleine autonome Busse, wenn die Technik ausgereift ist. Wir unterstützen vor allem die Erforschung und Erprobung dieser Technologie.

SPD

Das automatisierte Fahren stellt eine große Chance für die Zukunft dar, ist aber derzeit noch nicht anwendungsbereit. Durch automatisiertes Fahren können Staus und Unfälle vermieden werden. Zudem bietet es große Chancen für die Entwicklung eines flächendeckenden ÖPNV-Angebots. In Sachsen-Anhalt gibt es einige Einrichtungen, die sich mit Fragen des autonomen Fahrens beschäftigen. Diese Ansätze werden wir auch weiterhin unterstützen. Dazu kommt im Rahmen der Digitalen Agenda und der Gigabitstrategie der Ausbau des 5G-Mobilfunknetzes den wir auch als Grundlage für autonome Mobilitätskonzepte für Straße, Schiene und Wasserweg vorantreiben werden.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wir wollen in Sachsen-Anhalt Reallabore für automatisiertes Fahren befördern und damit bereits vorhandene Forschungsansätze etwa der Universität Magdeburg unterstützen. Gerade zur Abdeckung der sogenannten „Letzten Meile“ durch autonom fahrende Kleinbusse sehen wir Potentiale. Diese Zukunftstechnologie ist daher hierzulande zu erproben und letztlich für eine Anwendung in der Fläche weiter zu entwickeln. Auch sollen die Gelder aus dem Strukturwandel Kohleausstieg genutzt werden.

FDP

Das automatisierte Fahren stellt insbesondere für die Mobilität im ländlichen Raum eine womöglich sogar entscheidende Zukunftschance dar. Orte, die nicht sinnvoll in höherer Frequenz an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angebunden werden können, können

damit für alle Einwohner praktisch immer erreichbar sein. Sachsen-Anhalt sollte sich aktiv darum bemühen, das autonome Fahren mit Modellversuchen frühzeitig in die Fläche zu bekommen. Insbesondere Fördermittel des Bundes und der Europäischen Union sollten zu diesem Zweck auch ausgeschöpft und mit Mitteln des Landes flankiert werden. Die Landesregierung sollte sich dann gemeinsam mit den Kommunen um stringente und schnelle Genehmigungsverfahren nicht zuletzt für die notwendige Infrastruktur bemühen und sich im Bundesrat sowie der Verkehrsministerkonferenz aktiv für die Schaffung technologiefreundlicher Regelungen einbringen.

Frage 4:

Welche Bedeutung sehen Sie für das Auto bei einer anzustrebenden Vernetzung der Verkehrsträger im Rahmen der voranschreitenden Digitalisierung?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Wir halten die Vernetzung von Fahrzeugen im Straßenverkehr aus datenschutzrechtlichen Gründen für ein zweischneidiges Schwert. Die Integration von modernen, vernetzten Systemen im Auto entwickelt sich in der Industrie zum Standard. Während diese sicherlich Vorteile bietet, darf der Fahrzeugnutzer niemals einer digitalen Überwachung durch sein eigenes Fahrzeug zum Opfer fallen. Eine Verbrauchsüberwachung wie sie aktuell von der EU-Kommission geplant ist, als auch andere Arten der Überwachung von Kraftfahrzeugen, lehnen wir strikt ab.

DIE LINKE

Für die Verkehrswende sind Verkehrsvermeidung und die Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund vorrangige Ziel. Motorisierte Verkehrsträger sollten möglichst mehreren Personen zur Verfügung stehen. Eine Vernetzung der Verkehrsträger wird in Zukunft unerlässlich sein. Rückgrat einer neuen Mobilitätskultur in Sachsen-Anhalt soll für uns dabei ein vernetzter Umweltverbund – zu Fuß, per Rad, mit Carsharing, mit Bus und Bahn sein.

SPD

Das Auto wird gerade im ländlichen Raum ein wichtiges Verkehrsmittel bleiben. Es ist sinnvoll auch das Auto in die Vernetzung der Verkehrsträger einzubeziehen, um sowohl gesamtgesellschaftlich als auch für die*den einzelne*n Bürger*in eine möglichst ressourcenschonende Mobilität zu gewährleisten.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eine nachhaltige und verlässliche Mobilität erreichen wir durch eine bestmögliche Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Auch das Auto wird dabei eine Rolle spielen. Dies nicht mehr nur als Privat-PKW, sondern insbesondere im Rahmen von Sharing-Modellen. Wir sehen große Chancen sowohl durch gewerbliche Car-Sharing Modelle wie auch gemeinschaftlich ausgerichtete Ansätze wie einem „Dorf-Auto“ Mobilität zu gewährleisten und dies möglichst effizient. Dafür wollen wir ein Car-Sharing Gesetz auf den Weg bringen, damit Kommunen rechtssicher Flächen für Sharing Anbieter ausschreiben können samt entsprechender Mindestvorgaben. In der Kombination des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) in Kombination mit Angeboten des Car-Sharings, des Ride-Sharings, Elektroantrieben setzen wir auf eine vernetzte Mobilität aller Verkehrsmittel. Diesen Ansatz betrachten wir als sinnvoll, um die hohe und teure Abhängigkeit vom Privatauto zu schmälern. Denn für uns ist es schlicht Ausdruck einen bisherigen Politikversagens, wenn sich Haushalte gerade auf dem Land genötigt sehen sich zwei, wenn nicht drei teure und kostspielige Autos anzuschaffen. Diesen Zwang zum Autokauf wollen wir wie dargestellt beheben. Es wird in einem Flächenland immer individuelle Autonutzung geben. Aber perspektivisch weniger und CO2-frei.

FDP

Ohne das vernetzte Auto wird die vernetzte und smarte Mobilität insgesamt kaum vorankommen. Nachdem sich weltweit wohl die C-V2X-Technologie durchsetzen wird, kommt es nun darauf, dass wir bald eine flächendeckende Mobilfunkversorgung mit hoher Kapazität, niedriger Latenz und hoher Betriebssicherheit an allen Verkehrswegen erreichen. Das Land kann dabei helfen, indem es die Kommunen bei schnelleren Genehmigungsverfahren unterstützt und selbst geeignete Antennenstandorte zur Verfügung stellt.

Frage 5:

Wie positionieren Sie sich zur Zukunft von Verbrennungsmotoren?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Wir Deutschen sind seit Jahrzehnten in der Technologie des Verbrennermotors federführend. Wir setzen uns daher mit aller Kraft für eine weitere Nutzung von Verbrennungsmotoren ein und lassen nicht zu, dass tausende Arbeitsplätze und der darauf beruhende Wohlstand gefährdet wird.

DIE LINKE

Verbrennungsmotoren sind nicht mehr zeitgemäß, da sie fossile Brennstoffe benötigen, die endlich und klimaschädlich sind. Zukunft hat unserer Ansicht nach nicht der Verbrennungsmotor, sondern der Elektromotor als Brückentechnologie, bis sich Wasserstoff als alternativer Energieträger in den verschiedenen Antriebstechnologien durchgesetzt hat.

Bei der E-Mobilität kommt es darauf an, wie die elektrische Energie erzeugt wird. Wird der Strom aus der Verbrennung fossiler Energieträger erzeugt und bezieht man die aufwendige Herstellung der Batterien mit ein, so hat ein Elektrofahrzeug nicht zwingend eine bessere Öko-Bilanz als ein sparsamer Verbrennungsmotor. Hier ist Augenmaß bei der Förderung und ein weiterer konsequenter Ausbau der regenerativen Energien gefragt. Insbesondere das Ladesäulen-Netz wollen wir ausbauen und hier mit Verkehrsunternehmen und Stadtwerken ins Gespräch kommen. Eine Förderung der Anschaffung von Elektro-Bussen für den ÖPNV wollen wir prüfen.

SPD

Wir müssen klimaneutral werden. Den Weg dorthin wollen wir technologieoffen gestalten. So muss neben der Weiterentwicklung der Elektromobilität auch die Forschung im Bereich der klimaneutralen Verbrennungsmotoren und klimaneutralen Treibstoffen vorangetrieben werden. Welche Technologie sich am Ende durchsetzt bzw. wie die Verteilung der einzelnen Antriebsarten in der automobilen Mobilität in Zukunft sein wird, ist heute noch nicht abzusehen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ab 2030 wollen wir bundesweit Neuzulassungen nur noch für E-Autos. Hierzulande wollen wir bis 2030 erreichen, dass 30% der PKW über einen Elektroantrieb verfügen.

FDP

Wie bereits beschrieben, sind wir dagegen, dass der Staat einseitig auf bestimmte Antriebstechnologien setzt und andere ab einem bestimmten Zeitraum gar nicht mehr

zulässt. In Unternehmen, Forschung und im Autohaus sollte über den Einsatz von Technologien entschieden werden, nicht am grünen Tisch oder Amtsstuben. Wir sind der Überzeugung, dass der hochentwickelte, emissionsarme und durch den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen womöglich bald klimaneutrale Verbrennungsmotor auch in Zukunft einen wichtigen Anteil am Antriebsmix haben kann.

Frage 6:

Welche Maßnahmen wollen Sie einleiten, um eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer in Sachsen-Anhalt zu erreichen? Wie definieren Sie in diesem Zusammenhang „Gleichberechtigung“?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Wir denken nicht, dass Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausgespielt werden sollten. Der in jeder Fahrschule vermittelte Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme ist weiterhin zu beachten. Für ein diesbezügliches Fehlverhalten bestehen genügend gesetzliche Sanktionsmöglichkeiten, sodass wir keine weiteren Maßnahmen forcieren werden.

DIE LINKE

Der Modalsplit zeigt ein Verhältnis zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV). DIE LINKE setzt sich für die Stärkung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ein. Um die Gleichberechtigung aller Verkehrsträger und -teilnehmer zu gewährleisten, muss der MIV zu Lasten des Umweltverbundes zurückgedrängt werden. DIE LINKE will eine entsprechende Anpassung des Städtebaus und dem Ausbau der Infrastruktur sowohl beim Mitteleinsatz als auch bei der planerischen Gestaltung und bei der personellen Ausstattung innerhalb der Landesverwaltung höhere Priorität einräumen. Für Städte und ländliche Räume will DIE LINKE Modellprojekte für bessere Mobilität voranbringen und ein entsprechendes Förderprogramm auflegen. Die Schieneninfrastruktur wollen wir stärken, insbesondere in Bezug auf die Zulaufverkehre an Knotenbahnhöfen.

Auf der Suche nach ergänzenden Finanzierungsquellen für den ÖPNV wollen wir Pilotprojekte für einen umlagefinanzierten fahrscheinlosen ÖPNV und weitere Modelle, wie z. B. den öffentlichen Verkehrs-Beitrag, fördern. Auf Bundesebene wollen wir uns für die steuerliche Absetzbarkeit der Bahn-Card analog zum Dienstwagenprivileg einsetzen. Auch eine Begrenzung der Trassenpreise wollen wir bei der Revision des Eisenbahnregulierungsgesetzes auf Bundesebene vorantreiben.

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

SPD

Wir wollen für alle Verkehrsträger*innen eine sichere, flächendeckende und lückenlose Infrastruktur. Das gilt auch für das Auto. Dazu müssen wir den Investitionsstau im Straßenbereich beheben und den Nachholbedarf für den Radverkehr, den ÖPNV und den Fußverkehr aufholen. Im Bereich der automobilen Infrastruktur bedarf es zudem eines Ausbaus der Ladeinfrastruktur.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wir wollen wie in der Antwort auf Frage 4 dargestellt ein bestmöglich vernetztes Mobilitätsangebot entwickeln. Diese vernetzte Mobilität zeichnet sich dadurch aus, dass multimodaler Verkehr niedrigschwellig und quasi „aus einem Guss“ ermöglicht wird. Die freie Wahl des Verkehrsmittels je nach Anlass und Bedarf ist dabei für uns Ausdruck einer „Gleichberechtigung“ der Verkehrsmittel. Denn jedes Verkehrsmittel hat seinen spezifischen Nutzen, diesen wollen wir bestmöglich entfalten. Dafür braucht es vor allem einen Ausbau des Radwegenetzes und einer Stärkung des ÖPNV, denn deren Potential wird noch nicht voll ausgeschöpft.

FDP

Gleichberechtigung heißt für uns, dass die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden. Da sich das Nutzungsverhalten entwickelt, können der weder der Rechtsrahmen noch die Anteile der jeweils notwendigen Infrastruktur statisch bleiben. So brauchen wir in Sachsen-Anhalt ein dichteres, möglichst lückenloses und qualitativ hochwertiges Radwegenetz, aber auch sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Sharing-Angebote. Gleichberechtigung heißt für uns jedoch nicht, Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen, zumal damit letztlich auch ein Ausspielen von Stadt gegen Land einhergehen würde. Auch in Zukunft muss das Straßennetz verbessert werden, Innenstädte mit dem Auto erreichbar und das Parken dort möglich sein.

Frage 7:

Wie kann es aus Ihrer Sicht in Sachsen-Anhalt gelingen, das Erreichen der Klimaziele mit einer freien, individuellen Mobilität in Einklang zu bringen?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Die Theorie des anthropogenen Klimawandels basiert auf Modellstudien, die mit wissenschaftlich fragwürdigen Methoden und Förderungen geschaffen wurden. Klimaziele, welche auf Junk Science basieren, werden wir nicht als Ausgangspunkt unserer politischen Arbeit nutzen. Freie und individuelle Mobilität wie wir sie zurzeit noch besitzen, muss aktiv geschützt werden, indem Kraftstoffe steuerlich entlastet werden, z.B. durch Streichung der CO2-Steuer. Zusätzlich sehen wir wohlwollend der Entwicklung synthetischer Kraftstoffe entgegen. Wir halten die Klimadiskussion daher für ideologisch aufgeladen.

DIE LINKE

DIE LINKE strebt eine ökologische Wende in der Verkehrspolitik an. Die Klimaziele lassen sich nicht mit immer mehr Individualverkehr erreichen, auch wenn die einzelnen Fahrzeuge mehr mit umweltschonenden Technologien unterwegs sein werden. Die Grundbedürfnisse nach freier und individueller Mobilität und nach körperlicher Unversehrtheit, das heißt u.a. auch auf saubere Luft und Lärmschutz, können nur durch Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund miteinander in Einklang gebracht werden. Verkehrs-, Struktur- und Regionalplanung müssen dafür enger verzahnt werden.

Die Sicherstellung eines bedarfsgerechten, kostengünstigen und barrierefreien öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in allen Landesteilen hat für DIE LINKE oberste Priorität in der Verkehrspolitik. Mobilsein ohne Auto ist unser Ziel. Keine Gemeinde darf vom Landesnetz abgekoppelt werden. Bei Sicherung und Ausbau des ÖPNV-Angebots legt DIE LINKE daher Wert auf neue Ideen, alternative Bedienformen und ergänzende Finanzierungsinstrumente (z.B. Parkraumbewirtschaftung). Pilotprojekte und kommunales Engagement in diesen Fragen wollen wir fördern.

Die Erreichbarkeit der Orte in den ländlichen Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine der zentralen Zukunftsaufgaben, wenn eine Verkehrswende und eine spürbare Reduzierung des Individualverkehrs gelingen soll. Dafür ist das Zusammenspiel mehrerer Mobilitätsformen unerlässlich, die in Mobilitätsketten ineinandergreifen. Übergangszeiten müssen so gestaltet sein, dass alle Fahrgastgruppen sie nutzen können. Für den ländlichen Raum und kleine Gemeinden muss das Angebot an alternativen Bedienformen wie Rufbusse und Sharing-Dienste ausgebaut und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und PKW an den Schnittstellen zum ÖPNV geschaffen werden.

Die Schaffung einer fuß- und radfahrerfreundlichen Infrastruktur im innerstädtischen Bereich muss einhergehen mit baulichen und verkehrsordnungsrechtlichen Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr zurück auf Augenhöhe mit anderen Verkehrsträgern bringen.

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

SPD

Wir brauchen Alternativen zur CO₂-getriebenen Mobilität. Das bedeutet alternative Antriebsarten für das Auto einerseits und bessere Angebote für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr andererseits. Damit soll jeder Mensch die Möglichkeit haben, schnell, frei und klimagerecht und von A nach B zu kommen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hierfür braucht es als Ausgangsbedingung die beschriebene Antriebstechnologiewende. Ohne diese sind die Klimaziele nicht zu erreichen. Auch braucht es die weitere Verbesserung und den Ausbau des Umweltverbundes, um die klimafreundlichen Verkehrsmittel Füsse und Rad zu stärken und das effiziente Verkehrsmittel ÖPNV zu stärken. Zentral für dieses Anliegen ist aber auch das Ziel der Verkehrsvermeidung. Dabei setzen wir etwa auf ein Recht auf Home Office - dadurch werden Pendlerverkehre vermieden – wie auch lokale Angebote wie Dorfgemeinschaftsläden und Dorf-Büros sogenannte Co-Workingspaces, um gerade in den ländlichen Regionen lange Wege zum Einkaufen oder ins Büro überflüssig zu machen. Individuelle Mobilität wird damit gestärkt, indem wir überflüssige Wege verhindern. Denn mobil sein heißt nicht, möglichst viele Kilometer zurück zu legen, sondern seine Ziele möglichst schnell und ohne Aufwand zu erreichen. Individuelle Mobilität sehen wir erfüllt, wenn sich Jede*r frei für ein Verkehrsmittel entscheiden kann je nach Anlass. Also gerade auch dann, wenn der Zwang entfällt das teure Auto nutzen zu müssen, um den Bäcker zu erreichen, weil sichere Radwege fehlen, weil es keinen Bus ins Nachbardorf gibt oder weil im eigenen Stadtteil kein Car-Sharing angeboten wird.

FDP

Wir werben für eine Ausweitung des bereits funktionierenden Emissionshandels auf alle Wirtschaftssektoren. Damit ist entlang eines Pfades bis zur Klimaneutralität gedeckelt, wieviel Treibhausgas in Deutschland ausgestoßen werden darf und die Rechte dazu erhalten einen Marktpreis. Das sorgt nicht nur für die Einhaltung der deutschen Verpflichtungen, sondern auch für den effizientesten Weg, da mittels des Preises immer dort eingespart wird, wo das am günstigsten ist. Es entsteht zudem ein Anreiz, klimaneutrale Kraftstoffe zu nutzen und sogar Treibhausgas wieder aus der Atmosphäre zu entziehen. So wird der Anspruch der Bürgerinnen und Bürger an individuelle Mobilität auch in Zukunft gesichert.

Frage 8:

Welche Maßnahmen werden Sie konkret umsetzen, damit auch die Flotten der Regierungs- und Landesfahrzeuge zur Erreichung der Klimaziele beitragen? Was bedeutet das für den Landeshaushalt?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Eine Umstellung der landeseigenen Fahrzeug-Flotte im Sinne der Klimadogmatik würde zu einer höheren Belastung des Landeshaushaltes führen. Wir hingegen lehnen diese Steuergeldverschwendung ab. Insbesondere die für die Herstellung von vermeintlich klimafreundlichen Fahrzeugen führt zu Raubbau an der Umwelt. So wird für den Abbau von Lithium eine komplette Kulturregion (Atacama-Wüste) zerstört. Das für die Batterien benötigte Kobalt wird im Kongo unter Hinzuziehung von Kinderarbeit in Minen abgebaut. Für den Abbau des Kobalts werden im Kongo ferner wichtige Regenwaldflächen gerodet.

DIE LINKE

Bei der Nutzung von Regierungs- und Landesfahrzeugen können die politischen Entscheidungsträger Vorbilder für den Klimaschutz sein. Kurze Strecken können zu Fuß, mit Fahrrädern, E-Bikes und dem ÖPNV zurückgelegt werden. Auch über lange Strecken kann die Nutzung der Bahn eine Alternative zum MIV sein. Bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge muss künftig die Klimaverträglichkeit eine große Rolle spielen. DIE LINKJE will eine sogenannte CO2-Bremse in die Landesverfassung aufnehmen. Das würde bedeuten, dass dann ein CO2 Budget festgelegt und einen Preisaufschlag auf den Ausstoß von CO2 bestimmt werden müsste. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, stärker auf erneuerbare Ressourcen und die damit verbundenen Technologien zu setzen und ein neues Bewusstsein für die klimatischen Aspekte bei allen Entscheidungen zu schaffen.

SPD

Dort wo die Reichweiten der E-Autos einen Umstieg ermöglichen, muss unserer Meinung nach ein Umstieg erfolgen. Auswirkungen auf den Landeshaushalt können wir dabei nicht erkennen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Das Land hat mit gutem Beispiel voranzugehen. Daher wollen wir den öffentlichen Fuhrpark schrittweise auf alternative Antriebe umstellen und Sonderparkplätze sowie Ladestationen für Elektroautos zur Verfügung stellen. Auch Kommunen wollen wir dabei unterstützen, ihren Fuhrpark auf emissionsarme Fahrzeuge umzustellen. Wir unterstützen und fördern auch weiterhin aktiv Verkehrsunternehmen bei der Umrüstung ihrer Flotten in Richtung emissionsarmer beziehungsweise -freier Fahrzeuge, auch um die Umsetzung

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

der „Clean Vehicles Richtlinie“ (EU-Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge) durch die Kommunen zu unterstützen.

FDP

Das Land kann den eben beschriebenen Ansatz unterstützen, indem es anhand der eigenen Fahrzeugflotte zeigt, dass der Einsatz alternativer Antriebstechnologien machbar ist und als großer Nachfrager den Ausbau der notwendigen Infrastruktur anreizen. Da die schwarz-rotgrüne Koalition – alles andere als nachhaltig – bereits vor Corona und trotz Rekordsteuereinnahmen die letzten Notreserven des Landeshaushalts verbraucht hat, müssen zunächst sämtliche Ausgaben des Landes auf den Prüfstand gestellt werden. Dann lässt sich auch erst beziffern, welche finanziellen Spielräume erarbeitet werden können.

Frage 9:

Automobile Oldtimer gelten als technisches Kulturgut. Welche Bedeutung messen Sie deren Schutz vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadiskussion bei?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Wir halten an den derzeitigen Regelungen fest und sehen keinen weiteren Handlungsbedarf. Wir stellen uns der Einschränkung der Nutzung von Oldtimern als auch zusätzlichen finanziellen Belastungen, insbesondere durch klimapolitische Maßnahmen, entgegen. Sie sind historische Zeugnisse technologischer Entwicklung und daher schützenswert.

DIE LINKE

Oldtimer gehören zur Traditionspflege, deshalb steht DIE LINKE zu den bestehenden Regelungen. Weitergehend hat sich der Landesverband mit dem Thema nicht befasst.

SPD

Ein Verbot von Oldtimern ist nicht geplant. Das darf aber nicht dazu führen, dass ein Großteil der Fahrzeuge, die 25 Jahre alt werden, weiter betrieben werden.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Klimakrise ist die globale Herausforderung unserer Zeit. Das Erreichen des 1,5 Grad-Ziels ist essenziell für unsere Welt und unsere Gesellschaft. Private Liebhabereien wie Oldtimer haben vor diesem Hintergrund keinen besonderen „Schutzstatus“. Mithin sehen wir dazu auch keine Notwendigkeit, weil Erwerb, Besitz und Betrieb von Oldtimern jedem Interessierten prinzipiell möglich sind.

FDP

Der Anteil von Oldtimern an den Gesamtemissionen ist verschwindend gering, weswegen nichts dagegen spricht, diesen Schutzstatus zu erhalten. Mit synthetischen Kraftstoffen lassen sich manche Fahrzeuge womöglich auch bald klimaneutral bewegen. Oldtimer-Fahrer können zudem bereits jetzt freiwillig in Programme zur Klimakompensation (Carbon Offsetting) investieren.

Frage 10:

Welche konkreten Infrastruktur-Projekte werden Sie in der kommenden Legislaturperiode umsetzen? An welchen Stellen gibt es nach Ihrer Einschätzung noch Lücken im Verkehrswegenetz? Wo wollen Sie in den kommenden 5 Jahren unter Landesregie neue Umgehungstraßen projektieren und umsetzen, um die Städte und Gemeinden von Durchgangsverkehr zu entlasten?

CDU

(Keine Antwort)

AfD

Die Landes- und Regionalplanung Sachsen-Anhalts muss künftig auf eine deutlich verbesserte Infrastruktur auf dem Lande abzielen. Die Planungshoheit der Gemeinden ist zu stärken. Zur Verbesserung der Infrastruktur auf dem Lande gehören auch der Ausbau des Straßennetzes. Als Beispiel hierfür soll die sogenannte ‚Hosenträgervariante‘ in der Altmark genannt werden, die schnellstens umgesetzt werden muss. Mittels der B190n muss es einen Lückenschluss zwischen der A14 und A39 geben, damit auch die dortigen ländlichen Räume erschlossen werden. Der Hafen in Roßlau an der Elbe wird saniert. Dazu gehört ebenfalls eine funktionierende Infrastruktur. Wir fordern eine schnellere Umsetzung der B184 als Ortsumgehung von Roßlau. Nur so kann sich die Hafengewirtschaft gut entwickeln. Diese Planungen dürfen nicht länger verschoben werden.

DIE LINKE

DIE LINKE legt in der Verkehrspolitik den Schwerpunkt auf eine ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltige Verkehrsentwicklung. Die begrenzten Mittel wollen wir vorrangig für die Werterhaltung nutzen. Neubau soll es nur da geben, wo Ortsumfahrungen dringend erforderlich sind oder eine Verkehrsanbindung im ländlichen Raum verbessert werden muss.

An der Erreichung der Klimaziele kann nur ernsthaft gearbeitet werden, wenn es keinen weiteren massiven Ausbau der Bundesfernstraßen gibt und das Herstellen neuer Umgehungsstraßen abgewogen wird mit Fragen der Kosten und der Beeinträchtigungen für Gesundheit, Umwelt, Lebensqualität und den Tourismus. Deshalb wollen wir insbesondere den öffentlichen Verkehr mit Bus und Bahn sichern, ausbauen und fördern. Da wir große Lücken vor allem im Radverkehrswegenetz sehen, möchten wir die Förderung von Straßenbau an den Ausbau von Rad- und Fußverkehr knüpfen. Getroffene Entscheidungen zum Ausbau zentraler Verkehrsadern wie der A14 respektieren wir. Laut Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die B190n als Querspange zwischen der A39 und der A14 („Hosenträger“) nur im nachgeordneten Bedarf eingestuft. Vor 2030 wird der Bau nicht beginnen. Besonders die Menschen in der Altmark versprechen sich von der neuen Verbindung eine Verkehrsentlastung. Auch die A143 als Westumfahrung der Stadt Halle unterstützen wir ebenso, wie die schon lange geplanten Ortsumgehungen um Wittenberg mit der Entlastung für den starken Durchgangsverkehr auch durch Coswig und Griebow.

SPD

Im Straßenbau liegt die Priorität der nächsten Jahre im Erhalt der Infrastruktur. Die großen Verkehrsbauprojekte sind fast vollständig abgeschlossen. Hier fehlen die noch ausstehenden Lückenschlüsse. Zu den wichtigen Bundesstraßenbauprojekten zählen die Nordverlängerung der A 14, die Verbindung der A38 und der A14 durch die A143.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Lücken im Verkehrswegenetz gibt es insbesondere im Bereich des Radverkehrs. Aufbauend auf dem aktuellen Landesradverkehrsplan ist zeitnah ein entsprechender Radwegebedarfsplan aufzustellen. Dieser ist wiederum mit ausreichend Haushaltsmitteln zu untersetzen, um dessen Realisierung absehbar zu vollbringen. Dafür wollen wir mindestens 15 Millionen Euro jährlich bereitstellen.

Neben den Lücken im bestehenden Radwegenetz existieren im Land auch grundsätzliche Lücken: Wir wollen entsprechend Radschnellwege im Land anfänglich umsetzen. Diese sind gesetzlich zu definieren und zu fördern.

Im Bereich des ÖPNV/SPNV sehen wir insoweit Lücken als das wir uns für Streckenreaktivierungen einsetzen. „Lücken“ bestehen im gewissen Sinne auch zwischen den Verkehrsmitteln, da diese noch nicht optimal vernetzt sind. Daher gilt es den Lückenschluss für den Multimodalen Verkehr zu leisten. Wir wollen dafür Bahnhöfe und zentrale Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen entwickeln. Neben Bussen und Bahnen können die Fahrgäste dort auf Taxis, Sharing-Angebote, diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, Fahrrad-Reparatur-Stationen, Möglichkeiten von Park-and-Ride, Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes sowie Wasserstofftankstellen zurückgreifen, um wirklich von Tür zu Tür mobil zu sein. Diese Stationen sollen sicher und komfortabel

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND E. V.

ausgestattet sein, um einen reibungslosen Umstieg zwischen allen Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Diesen Ansatz wollen wir anfänglich auch für Schnittstellen des ÖPNV realisieren durch regelhaft überdachte Radabstellanlagen sowie verschließbare Fahrradboxen.

Um die Kommunen bei dieser Aufgabe zu unterstützen, werden wir eine Bedarfsanalyse für solche Abstellanlagen durchführen und einen Leitfaden entwickeln, der die Kommunen bei der Planung und Ausgestaltung planerisch unterstützt. Solche multimodalen Haltepunkte vervielfachen den Einzugsbereich einzelner Haltepunkte von wenigen Hundert Metern auf mehrere Kilometer und können gerade für Pendler*innen einen Mehrwert bieten.

Im Bereich des Straßenbaus setzen wir auf Sanierung vor Neubau. Neu- und Ausbau von Autobahnen lehnen wir ab. In Ausnahmefällen bei einer unzumutbaren Belastung der Anwohner*innen sprechen wir uns für Umgehungsstraßen aus. Grundsätzlich sehen wir allerdings das Ziel verkehrsberuhigter Quartiere und Dorfmitten als Weg zu lebenswerten Dörfern und einem öffentlichen Raum ohne Gestank und Lärm.

FDP

Wir setzen uns dafür ein, mit der Fertigstellung der A14 und der A143 schneller voranzukommen. Auch die Querspange B190n muss endlich angegangen werden. Bei den Ortumfahrungen setzen wir uns für die zügige Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans und auch der von der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ („Kohlekommission“) empfohlenen Verkehrsprojekte ein. Sollten andere Bundesländer auf den Ausbau ihres Bundesfernstraßennetzes verzichten, wollen wir uns aktiv bei der Bundesregierung dafür einsetzen, die dadurch verfügbar werdenden Mittel zum Vorziehen von Projekten in Sachsen-Anhalt zu nutzen. Problematisch ist aber nicht zuletzt der Zustand von Straßen in kommunaler Baulast. Mit der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge droht mancherorts das Ende des Bauunterhalts. Um das zu verhindern, müssen die als Ausgleich eingestellten Landesmittel gesetzlich festgeschrieben werden, einschließlich eines garantierten Aufwuchses, der sich an der Baupreientwicklung orientiert. Zudem sollte geprüft werden, ob zusätzlich auch ein Härtefonds nach dem Vorbild Bayerns eingerichtet werden kann. Grundsätzlich muss aber gelten: Die Kommunen müssen finanziell so ausgestattet sein, dass sie ihren Aufgaben auch gerecht werden können.