

A1 Fahrrad- und Fußgänger*innenfreundliche Städte – Nachhaltige Verkehrspolitik in der Altmark

Antragsteller*in: Gregor Laukert

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

1 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN KV ALTMARK setzt sich für eine nachhaltige und faire
2 Verkehrspolitik ein, die eine echte Verkehrswende in den Städten der Altmark
3 ermöglicht. Kurz- und mittelfristig sollten diverse Modellprojekte umgesetzt
4 werden. Insbesondere verkehrsberuhigte oder autofreie Straßen mit viel Platz für
5 Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und Rollstuhlfahrer*innen sollten geprüft
6 und bei der Planung zukünftiger Verkehrskonzepte stets berücksichtigt und
7 integriert werden.

8 Außerdem ist ein stärkerer Fokus auf Mobilität mit dem Fahrrad notwendig. Dafür
9 müssen mehr, größere und sicherere Fahrradwege oder Fahrradzonen konzeptioniert,
10 eingerichtet und gebaut werden. Auch sonstige Infrastruktur für Fahrräder muss
11 gestärkt werden. Das heißt neue, diebstahlsichere und barrierearme
12 Fahrradstellplätze, Förderung von Fahrrad-sharing Angeboten, Förderung von
13 Lastenfahrrädern, beidseitiges Befahren von Einbahnstraßen, Einsatz von
14 Grünpfeilschildern für Fahrradfahrer*innen, bauliche Trennung von Radwegen,
15 Schaffen von Reperaturzentren, gute Anbindung an andere Mobilitätsoptionen und
16 der Bau von Fahrradstraßen. Langfristig sollen so echte, verlässliche und
17 sichere Alternativen für den Schul-, Arbeits- und Freizeitverkehr geschaffen
18 werden.

19 Verpflichtend für eine faire Verkehrswende ist für uns auch stets Barrierearmut
20 zu berücksichtigen und zu realisieren.

Begründung

Die Klimakrise und ihr enormer Handlungszwang haben vielen bewusst gemacht: Wir müssen einiges ändern! Ein integraler Bestandteil jeder vernünftigen und nachhaltigen Politik ist die Umsetzung einer Verkehrswende. Seit vielen Jahren ist Verkehrspolitik an erster Stelle Autopolitik.

Eine bereits oft diskutierte Thematik ist dabei die schleifende Förderung der Bahn und des ÖPNV. Doch auch das Fahrrad wurde lange nicht ernsthaft berücksichtigt. Das Ergebnis ist in vielen Städten klar erkennbar: Die Infrastruktur für Fahrräder ist mittelmäßig bis schlecht und teilweise schlicht gefährlich. Dabei könnte das Fahrrad innerhalb vieler Ortschaften schnell eine echte Mobilitätsalternative werden. Gemeinsam mit einer Reduzierung des Privatautoverkehrs und mit dem Schaffen von mehr Platz für Fußgänger*innen kann dies die Lebensqualität vor Ort langfristig signifikant erhöhen. Ganz allgemein kann eine neue, gleichberechtigende Verkehrspolitik für die Altmark, neben Reduzierung von Luftverschmutzung, Lärmreduzierung, Ressourcenschonung und CO₂-Reduktion, auch eine echte Chance für lokale Unternehmen, Geschäfte, Museen, Sehenswürdigkeiten und somit insbesondere Tourismus und Naherholung sein. Eine solche Transformation im Verkehrskonzept und -angebot muss selbstverständlich rücksichtsvoll, schonend und stets im Dialog stattfinden. Wir wollen nicht sämtliche Autos verbieten und dies mit nicht vorhandenen Strukturen abfangen. Die Notwendigkeit von privaten Verkehrsmitteln mit ihrer hohen Individualität und Unabhängigkeit, insbesondere im ländlichen Raum, sind uns durchaus bewusst. Wir bemängeln hauptsächlich das Fehlen von Alternativen zum Privatauto. Der erste Schritt muss daher das gezielte Schaffen solcher Alternativen und somit unter anderem der Aufbau von Fahrrad- und Fußgängerfreundlichen Strukturen sein.

A2 Parteiinterne Kommunikation - sicher, grün und unabhängig!

Antragsteller*in: Gregor Laukert

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

- 1 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN KV Altmark beschließt für interne Kommunikation, so früh
- 2 wie möglich, aber spätestens ab dem 01.01.2021, ausschließlich nicht
- 3 monopolisierte Messenger mit offener Struktur zu verwenden. Insbesondere wird
- 4 somit sämtliche parteiinterne Kommunikation über "WhatsApp" eingestellt und auf
- 5 einen anderen Messenger verschoben. Es empfiehlt sich die App "Signal", welche
- 6 der Grundstruktur von "WhatsApp" stark ähnelt.
- 7 Der Vorstand wird damit beauftragt, einen alternativen Kanal bei einer
- 8 geeigneten Anwendung einzurichten und die Mitglieder bei dem Wechsel zu
- 9 unterstützen.

Begründung

Datenschutz und das Recht an den eigenen Daten sind essenzielle Fragen im digitalen Wandel. Ein großes Problem ist hierbei die Monopolisierung, welche zur massiven Anhäufung und zur Verknüpfung diverser persönlicher Daten beiträgt. Als Partei sind viele unserer Diskussionen, Dokumente und leider auch manchmal Personen besonders schutzbedürftig. Außerdem ist es wichtig auch bei uns für solche Themen zu sensibilisieren, und mit gutem Beispiel voranzugehen.

Deshalb sollten wir, im Sinnes unserer Authentizität in Datenschutz- und Rechtsfragen sowie für den Schutz sensibler parteiinterner Daten und unserer Mitglieder, auf gewisse Monopoldienste wenn möglich verzichten. Hierbei fällt insbesondere Facebook mit ihrem Messenger "WhatsApp" immer wieder negativ auf. Bereits im Jahr 2017 wurde es von Kartellamt für ihre Marktbeherrschung gerügt. Ziel solcher Unternehmen ist ganz klar das Zusammenführen und Verkaufen von Daten an Dritte. Auch Sicherheitslücken für in- und ausländische Geheimdienste sind immer wieder bekannt geworden. Über die Jahre wurden zahlreiche problematische Vorgänge und Prozesse aufgedeckt. Alle hier aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen.

Allein durch unsere Präsenz auf diesem Medium stärken wir die Bindung unserer Mitglieder an diesen Messenger. Daher möchte ich euch bitten, diesen Antrag zu beschließen.

A4 Mobilitätsgarantie - Verkehrswandel in ländlichen Räumen

Antragsteller*in: Gregor Laukert

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

1 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN KV Altmark steht für einen nachhaltigen und effektiven
2 Verkehrswandel in den ländlichen Räumen, welche die Altmärker*innen nicht
3 unverhältnismäßig belastet. Unser Ziel ist das Schaffen von umfangreichen
4 Mobilitätsangeboten in der gesamten Altmark. Bereits vorhandene Strukturen für
5 das Auto sollen dabei nicht abgebaut werden. Stattdessen muss der öffentliche
6 Personennahverkehr massiv ausgebaut werden, um so eine echte Option für Alltags-
7 , Schul-, und Berufsverkehr darzustellen.

8 Die Grundlage dafür bildet eine altmärkische Mobilitätsgarantie. Das heißt für
9 uns:

10 Von 5:00 bis 23:00 gibt es mindestens einen stündlichen Takt zwischen den
11 Mittelzentren sowie flexible und individuelle Angebote bis zu der Haustür.

12 Dies ist Grundlage und Orientierung für ein effizientes und nachhaltiges ÖPNV-
13 Konzept innerhalb ländlicher Räume.

14 Zur Realisierung und Ergänzung sehen wir folgende Schwerpunkte:

15 1. Beförderung- und Mobilitäts- Angebote müssen massiv ausgebaut werden, weitere
16 Streichungen von Landeslinien und Mobilitätsinfrastruktur aller Art darf es
17 nicht geben.

18 2. Grundzentren dürfen zu ihrem Status nicht an Einwohnerzahlen gemessen werden.

19 3. Jeder Ort muss einen vernünftigen Anschluss an das ÖPNV-Netz haben.

20 4. Kostenfreier ÖPNV für Schüler*innen, Studierende und Auszubildende.

21 5. Einführung des 365 Euro Jahresticket für alle Altmärker*innen.

22 6. Reaktivierung, Elektrifizierung und Ausbau alter Schienenstrecken.

23 7. Bündelung von Mobilitätsdienstleistungen an Mobilitätsstationen (ÖPNV, Bike-
24 und-Carsharing-Angebote, E-Ladestationen, etc.) z. B. an Ortsbahnhöfen.

25 8. Mobilitätsangebote transparent und intuitiv mit einer Altmark-Mobilitäts-App
26 machen, inklusive Rufbus-Buchung, Fahrrad-Reservierung und Ticketkauf, E-
27 Fahrrad- und E-Auto-Ladestation-Suche - alles an einem Ort.

28 9. Radverkehr durch Förderung und Sicherheit zu einer echten Alternative werden
29 lassen, z. B. durch baulich getrennte Radwege zwischen Dörfern, innerhalb der
30 Städte und durch mehr Abstell-, Reparatur- und Lademöglichkeiten.

31 10. Je nach Forschungsstand sollen E-Ladesäulen, Wasserstofftankstellen oder
32 vergleichbare Strukturen aufgebaut werden, insbesondere für Busse, Taxis, E-
33 Räder und gewerbliche oder staatliche Automobile, sollte aber selbstverständlich
34 auch Privatpersonen nicht vorbehalten werden.

35 11. Förderung und Initiierung von diversen dezentralen Mobilitätsprojekten wie
36 z. B. Mitfahrbänken oder Bürger*innen-Busse.

Begründung

Mobilität in der Altmark – das ist regionale Daseinsvorsorge und Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Sie ist Grundlage für Freiheit, Teilhabe und Unabhängigkeit und dabei auch sehr wichtig für örtliche Struktur und Wirtschaft. Die Altmark ist eine dünn besiedelte Region - viele Altmärker*innen sind auf ihr Auto angewiesen, um beispielsweise zum Arbeitsplatz, zur Schule, zum Einkaufsmarkt oder zur Arztpraxis zu gelangen. Daher sind wir uns der aktuellen Bedeutung und Notwendigkeit des Autos bewusst und stellen es als Bestandteil von Mobilität in der Altmark nicht infrage. Gleichzeitig wissen wir auch, dass eine fast nur auf das Privatauto fokussierte Verkehrspolitik langfristig nicht nachhaltig sein kann. Das Problem ist deutlich: Das Auto ist aktuell für viele Zwecke und Strecken alternativlos. Die Struktur des öffentlichen Personennahverkehrs (=ÖPNV) ist in ihrem momentanen Zustand zu unflexibel, zu einschränkend, nicht intuitiv und oft auch zu teuer. Um einen Wandel in der Mobilität zu gestalten, bedarf es bundespolitischer Entscheidungen und Unterstützung, die dann bedarfsgerecht und gemeinsam mit den Menschen der Region umgesetzt werden können.

Verkehrspolitik in ländlichen Räumen heißt: ÖPNV gehört zur regionalen Grundsicherung. Wir müssen langfristige Alternativen schaffen, auf deren Bestand man sich für viele Jahre verlassen kann, auch wenn diese anfangs nur wenig frequentiert werden. Nur so kann auch in der Altmark eine faire Verkehrswende gelingen, welche die Bewohner*innen nicht unverhältnismäßig belastet und alle Verkehrsteilnehmer*innen - egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, Rollstuhl, im Bus, Bahn, Bürger-Mobilem oder im Auto - berücksichtigt.

Hierfür ist es essenziell den Öffentlichen-Personennahverkehr allen zugänglich zu machen - sowohl durch eine vernünftige Frequenz, als auch durch günstige Beförderungspreise und Erreichbarkeit der Haltestellen. Zudem ist es notwendig, alle Angebote übersichtlich und intuitiv zu bündeln. Sowohl Bus, Bahn und Taxis, als auch Car- und Bike-Sharing sowie Ladestationen und Stellplätze müssen dabei eng verzahnt sein um ihre Synergien vernünftig auszunutzen. Außerdem muss Infrastruktur für sämtliche Beförderungsmethoden ausgebaut und geschaffen werden. Entsprechend sollte bereits bestehende Infrastruktur erhalten bleiben!

Vor allem auf kurzen Strecken zwischen Dörfern oder innerhalb der Städte sollte hier mehr auf Rad- und Fußverkehr gesetzt werden. In jedem dieser Schritte muss außerdem stets die Barrierearmut mitgedacht werden, denn Mobilität heißt immer auch Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Unsere Kernforderung sollte daher eine regionale Mobilitätsgarantie sein, denn nur so können wir langfristig eine echte Alternative zum Privatauto aufbauen und eine faire Verkehrswende in den ländlichen Räumen ermöglichen. In der Praxis zählt am Ende nur, wie praktisch und realistisch Mobilitätsoptionen sind. Daher ist eine hohe Frequenz und Belastbarkeit des ÖPNV-Angebots eine unbedingt notwendige Grundlage. Der anfänglich hohe Aufwand im Aufbau solcher Infrastruktur rechnet sich schnell, wenn man die diversen Vorteile eines solchen Systems berücksichtigt. Neben erhöhter Lebensqualität der Bewohner*innen im ländlichen Raum, profitiert so auch Naturschutz, Klima, Tourismus und Wirtschaft. Die Straßen haben dann mehr Platz für essenzielle Fahrten und Transporte, während in den Dörfern und Städten mehr Platz für Mensch und Natur bleibt.

A-3-NEU Die Fähre muss bleiben - Mobilitätsinfrastruktur erhalten

Antragsteller*in: Gregor Laukert

Tagesordnungspunkt: 4. Anträge

Antragstext

- 1 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN KV ALTMARK steht für den Erhalt von
- 2 Mobilitätsinfrastruktur. Wichtige Angebote, wie beispielsweise Fähren in
- 3 Flussbereichen ohne Brücken, dürfen daher nicht aufgegeben werden. Die
- 4 Finanzierungslast solcher wichtigen Verkehrsoptionen sollte nicht allein bei den
- 5 Kommunen vor Ort liegen. Anliegende Landkreise und das Land Sachsen-Anhalt
- 6 sollten den Fortbestand absichern.
- 7 Insbesondere setzen wir uns für die Erhaltung der Elbfähre Ferchland-Grieben ein
- 8 und Fordern Kommunen, Landkreise und das Land Sachsen-Anhalt auf, eine
- 9 angemessene Lösung zu finden, welche den Erhalt langfristig garantiert.

Begründung

Mobilität heißt Teilhabe und ist essenziell für Alltag, Gewerbe, Tourismus und Freizeit. Genau das wird aktuell durch die geplante endgültige Einstellung des Fährbetriebs der Elbfähre Ferchland-Grieben erneut klar. Die Menschen vor Ort sind für viele Aufgaben des Alltags auf die Fähre angewiesen. Ob nun der Besuch eines Friends, der Weg zum Bahnhof, zur Ärztin oder einfach für eine angenehme Radtour mit Stopp an der Windmühle.

Keine Fähre heißt für die Menschen vor Ort rund 40 km längere Wege und somit eine Einbuße in Lebensqualität.

Außerdem wird die Fähre auch für elbübergreifende Gewerbe sowie landwirtschaftliche Zwecke genutzt.

Als Grüne wollen wir ländliche Räume stärken und vorausschauend handeln. Mobilität ist Daseinsvorsorge und muss deshalb nicht zwingend betriebswirtschaftlich sein. Weitere Reduzierung von Infrastruktur, wie leider schon oft geschehen, muss daher verhindert werden.