

DIE LINKE.

Kreistagsfraktion im Altenburger Land

Moritzstraße 4, 04600 Altenburg

E-Mail frank.tempel@googlemail.com

Altenburg den 03.11.2025

Antrag zur Verbesserung der Mobilitätsgerechtigkeit im Altenburger Land

Sachverhalt:

Mobilität ist eine vielfältige Frage. Sie ist eine Kostenfrage für den kommunalen Haushalt, wenn es um Investitionen in den ÖPNV und das Alltagsradwegenetz geht.

Mobilität ist aber nicht nur eine Frage kommunaler Haushalte, sondern selbstverständliche auch relevant für viele private Haushalte.

Der Landkreis Altenburger Land hat zumindest was das Busliniennetz betrifft viel in der Vergangenheit getan, um diesen wichtigen Standortfaktor auszubauen und den Erfordernissen eines modernen ÖPNV incl. moderner Nutzungsformen wie die Rufbusse gerecht zu werden. Vielerorts gibt es separate Radwege entlang wichtiger Verkehrswege was Nutzbarkeit und Sicherheit der Radfahrer deutlich verbessert. Also genauer gesagt, zumindest in den Städten und dem nördlichen Teil des Landkreises.

Verlässt man Abseits des Tourismus die Kreisstadt Richtung Leipzig oder Zeitz mit dem Rad stehen sichere durchgehende Radwege entlang der Bundesstraßen zur Verfügung – Richtung Ronneburg oder Zwickau oder Waldenburg fädeln sich Radfahrer als Berufspendler gemeinsam mit PKW- und LKW-Verkehr über die Bundesstraße.

Das Problem verschärft sich dadurch, dass eben auch die dritte Ausbaustufe des ÖPNV-Verkehr – die für den südlichen Teil des Landkreises haushälterisch in den Sternen steht. In der Darstellung des September-Kreistages durch die THÜSAC zum aktuellen Sachstand des ÖPNV im Altenburger Land wurde der südliche Raum erst gar nicht mehr erwähnt. Tatsache ist, dass selbst ein Bahnhof Lehdorf mit Direktverbindungen nach Leipzig, Zwickau oder Erfurt nicht über Radwege erreichbar ist. Kommt man am Abend an diesem Bahnhof von der Arbeit oder einer Kulturveranstaltung in der Kreisstadt an, bleibt hier der Fußweg über die vielbefahrene Bundesstraße – die Busse fahren hier nicht mehr.

Für öffentliche Mobilität im Altenburger Land gilt eine schwerwiegende Zweiteilung.

Landkreise wie der Landkreis Saalfeld / Rudolstadt haben gezeigt, dass auch beim Thema Alltagsradwege der Landkreis in die Verantwortung gehen muss, wenn es mit Fortschritten ernst gemeint ist. Der Fingerzeig auf Bürgermeister und Landesregierung war noch nie erfolgreich.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt,

1. Bis Mai 2026 legt der Landrat dem Kreistag einen Vergleich der Mobilitätsrahmenbedingungen für die einzelnen Regionen im Landkreis vor. Dies beinhaltet
 - a. Die Dichte der Versorgung mit Buslinien – auch mit Blick auf das Angebot mit Rufbussen
 - b. Eine Übersicht von ausdrücklich Alltagsradwegen, also Radwege, welche nicht rein touristischen Zwecken dienen, sondern wichtige Orte verbinden in den entsprechenden Regionen.
2. Bis Oktober 2026 unterbreitet der Landrat dem Kreistag Vorschläge, basierend auf der Präsentation vom Mai 2026, wie die Mobilitätsgerechtigkeit verbessert werden kann. Die Möglichkeit, für diese Aufgabe den Kreistag in Form einer Arbeitsgruppe o. ä mit in die Verantwortung zu nehmen, obliegt der Entscheidung des Landrates.

Begründung:

Ein gut ausgewogener ÖPNV ermöglicht Mobilität unabhängig vom Einkommen, Alter oder Fahrzeugbesitz. Das schafft Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, Beruf und Bildung auch in weniger zentralen Wohngebieten.

ÖPNV-Verbindungen stärken Pendlerströme in Randgebieten, fördern lokale Einzelhändler, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen außerhalb der Innenstädte und unterstützen den Tourismus durch zuverlässige Verbindungen.

Ein ausgewogener ÖPNV hat zudem zentrale Bedeutung für soziale Gerechtigkeit innerhalb einer Region. Die Abdeckung von Randgebieten verringert Kostenbarrieren für Bildung, Arbeit, Kinderbetreuung und verhindert Exklusion durch unzureichende Erreichbarkeit.

Ein diversifiziertes Verkehrssystem, also ÖPNV + Rad-/Fußwege reduziert zudem Abhängigkeiten von einzelnen Transportmitteln bei Streckenunterbrechungen, Naturereignissen oder Kraftstoffpreisschwankungen.

Ein durchgängiges Netz mit klaren Prioritäten für Radfahrende, reduziert Konflikte mit dem motorisierten Verkehr (PKW; LKW). Dabei sollten Radwege zentrale und periphere Gebiete vernetzen, statt nur städtische Zentren zu bedienen. So profitieren auch Gewerbe- und Wohngebiete am Stadtrand oder Landkreisgrenzen gleichermaßen.

Radwege sind oft kosteneffizienter und schneller umzusetzen, als neue Buslinien. Ein geschlossenes Alltagsradwegenetz bringt zeitnah spürbare Mobilitätsgewinne.

Gute Verbindungen zu wichtigen Orten gehören nicht zuletzt zu den Standortfaktoren einer Region, was besonders dann Bedeutung bekommt, wenn es eigentlich darum gilt attraktiver für den Zuzug von Fachkräften zu werden.

Budgetknappheit ist oft das Argument aller Argumente bei der Frage nach nutzbaren Buslinien oder Radwegen. Hinzu kommt, dass Entscheidungsträger auf solche Verkehrsmittel nicht angewiesen sind, oder in Gebieten Wohnen, wo ja bereits der Ausbau zufriedenstellend ist. Investitionen in ÖPNV und Radwege zahlen sich aber langfristig als Standortfaktor aus und verhindern eine Marginalisierung einzelner Gebiete. Die Verhinderung einer solchen Marginalisierung von Regionen ist auch zentrale Aufgabe regionaler kommunaler Politik, gerade wenn es um knappe finanzielle Ressourcen der Haushalte geht und trotzdem die regionale Gerechtigkeit gewährleistet bleiben muss.

Im Altenburger Land hingegen besteht eine erheblich regionale Ungleichheit bei der so wichtigen Frage der Mobilität im Ländlichen Raum.

Für die Fraktion die LINKE im Altenburger Land

Frank Tempel, Fraktionsvorsitzender