

„Mobilität für Sachsen – bezahlbar, verlässlich, innovativ“

- *Es gilt das gesprochene Wort* –

Anrede,

Heute werden wir über die Mobilität von Menschen, von Dienstleistungen, von Waren sprechen. Von den Menschen im Freistaat und ihren berechtigten Ansprüchen an eine Regierung, die für ihre Bürgerinnen und Bürger entsteht.

Mobilität beschreibt das Bedürfnis der Menschen, miteinander in Beziehung zu treten über den unmittelbaren Raum ihres Erlebens hinaus. Sie ist Notwendigkeit einer modernen Zeit und Grundbedürfnis zugleich.

Die Menschen verbinden positive und negative Gedanken mit dem Begriff „Mobilität“. Die einen denken an Freiheit, Unabhängigkeit und

Flexibilität, die anderen an weite Arbeitswege mit Staus und Stress.

Mobilität beschreibt auch das Wesen von Dienstleistungen, die nicht nur dem nächsten Nachbarn erbracht werden sollen. Sie ist Ausdruck einer Gesellschaft, die an allen möglichen Orten Dinge erfindet, herstellt und zu den vielfältigen Märkten tragen will.

So verstehe ich Mobilität: Als Netz vielfältiger Verbindungen, die aus Ideen Produkte machen, aus ersten Plänen Innovationen wachsen sehen und Menschen damit in all ihren Formen der Kreativität verbinden:

Als Unternehmer und Kunden, als Anbieter und Nachfragende, als Erfinder und Konsumenten.

Und dies ist allein der ökonomische Aspekt: Auf der anderen Seite steht, was diese Beziehungen des Handels erst möglich macht: Das Bedürfnis des Menschen nach guter Arbeit,

nach Begegnung, nach Freizeit und der Erkundung der näheren und ferneren Umgebung.

Für mich bedeutet gute Mobilitätspolitik: Vom Menschen und seinen Bedürfnissen her zu den Strukturen denken, nicht umgekehrt. Nicht den Menschen abrichten für eine beschleunigte Gesellschaft, sondern Mobilität für den Menschen!

Verkehrspolitik schafft die Grundlage für eine mobile Gesellschaft. Die Erwartungen der Menschen sind klar.

- Sie wollen bezahlbar mobil sein, ob im Individualverkehr oder im Öffentlichen Verkehrs
- Sie verlangen verlässliche Angebote und solide Infrastruktur.
- Sie wollen heute schon die Bewegung der Zukunft erleben, durch innovative Konzepte und neue Antriebe.

Die Pflicht des Staates für eine funktionierende Infrastruktur liegt in seiner Grundaufgabe: Der Daseinsvorsorge. Wer klug und überlegt in Straße und Wege, in Kommunikationskanäle und Transportmöglichkeiten investiert, der investiert in die Zukunft von Menschen. Der arbeitet für diejenigen, die morgen noch besser als heute bei uns leben und arbeiten wollen, die Arbeitsplätze erhalten und schaffen, die zu uns in den Urlaub fahren, die mit ihren Kindern eine lebendige Bildung und Freizeit erleben wollen. Denn vergessen wir nicht: Mobilitätspolitik ist mehr als die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

- Sie ist Wirtschaftspolitik, wo sie Ansiedlungen durch bessere Standortbedingungen erleichtert.
- Sie ist Gute Arbeit, wo sie den Weg zur Arbeit verkürzt und so mehr effektive Zeit für Familie und Hobbies schafft
- Sie ist erfahrbare Digitalisierung wo sie mit Hilfe moderner Technologien und Apps

günstigere, schnellere und passgenauere
Mobilität ermöglicht

Deshalb gehen wir im Sächsischen
Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr Mobilitätspolitik als übergreifendes
Thema an.

Dieser Aufgabe hat sich die Staatsregierung
gestellt. Auf vielen Gebieten haben wir Ideen
angestoßen, Finanzmittel investiert,
Förderprogramme aufgelegt. Lassen Sie mich
auf einzelne Bereiche eingehen:

Zuerst will ich den Blick in die Zukunft der
Antriebstechnologie wagen, die in Sachsen
gegenwärtiger ist als in den meisten anderen
Regionen: Zukunft heißt Elektromobilität.

Elektromobilität leistet heute einen wichtigen
Beitrag zur nachhaltigen und ökologischen
Gestaltung nicht nur des Individualverkehrs,
sondern auch des ÖPNV.

Wir haben zusammen mit dem Freistaat Bayern im Rahmen des Schaufensters „ELEKTROMOBILITÄT VERBINDET“ vorbildliche Konzepte gefördert, darunter die „Elektro-Buslinie 79“ in Dresden und „E-Bus Butterfly“ in Leipzig.

Auf der Schiene unterstützen wir den Eco-Train der Erzgebirgsbahn, ein Hybrid-Schienenfahrzeug mit alternativen Speicherkonzepten und innovativem Energiemanagement. Mit diesem Zug wird Zukunft nicht zuletzt des Unternehmens Bahn geschrieben. Denn mit dem Zug und einem gerade im Aufbau befindlichen Testfeld soll teilautomatisches Fahren erstmals in der Praxis umgesetzt werden.

Genauso wichtig sind die Initiativen zur Elektromobilität beim Automobil. Die Gläserne Manufaktur Dresden wird ab April 2017 den e-Golf produzieren und in Leipzig laufen der BMW i3 und i8 und der Porsche Panamera

Plug-in vom Band. In Kamenz entsteht eine Batteriefabrik für Elektromobile.

Auf vielen Ebenen nimmt unser Land seine Verantwortung ernst: Immer mehr Verwaltungen und Institutionen im Freistaat beschaffen Elektro-Fahrzeugflotten. Auch mein Dienstwagen fährt mit Hybridantrieb. So wird sichtbar, was ökologisch sinnvoll ist.

Auch wenn ich die Elektromobilität als die Zukunft beschrieben habe, genauso sind Wasserstoff- oder Brennstoffzellenantriebe zu sehen.

Wir sollten uns nicht auf eine davon festlegen. Unterschiedliche Infrastrukturen verlangen unterschiedliche Lösungen.

Als Exportland müssen wir wissen, dass wir nicht überall dieselbe Infrastruktur haben.

Intelligente Verkehrssysteme, vernetzte Mobilität und automatisiertes Fahren - der Freistaat unterstützt diese Initiativen und ist mit

seiner lebendigen Forschungs- und Industrielandchaft mitten drin im stetig wachsenden Zukunftsmarkt.

Unsere Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen begleiten diese Themen wissenschaftlich auf höchstem Niveau. Das geplante digitale urbane Testfeld Dresden für das automatisierte Fahren ist ein herausragendes Zeichen dafür.

Anrede,

Wir wissen aus Befragungen und aus dem täglichen Gespräch, dass die öffentlichen Verkehrsmittel den Menschen in Sachsen am teuersten sind. Sie wünschen ein verlässliches Angebot zu bezahlbaren Preisen.

Was das angeht, stehen wir vielerorts gut da. Das Beratungsunternehmen Civity hatte für mehr als 50 große deutsche Städte die Abfahrten aller Busse und Bahnen von allen

Haltestellen zusammengezählt und durch die Zahl der Einwohner geteilt.

Klingt kompliziert, hatte jedoch dies einfache Ergebnis: Den dritten Platz belegt Dresden! Und in der Frage, wie viel ÖPNV man für sein Geld bekommt, ist Dresden Spitzenreiter in ganz Deutschland! Auch Leipzig und Chemnitz sind mit Platzierungen im Mittelfeld immer noch in einer guten Position.

Diese Ergebnisse verdanken wir klugen und innovativen Menschen in den Verkehrsbetrieben die wir darin nach Kräften unterstützt haben und weiterhin unterstützen werden. Bestes Beispiel dafür ist der gerade erfolgte Baubeginn zur neuen Stadtbahntrasse Löbtau-Strehlen in Dresden.

Auch konnte ich die Investitionsförderung für den Öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von rund 130 Millionen Euro für 2017 freigeben.

Damit führen wir unser Engagement auf hohem Niveau fort und geben den Akteuren Planungssicherheit für die Zukunft und neue Ideen.

Dazu gehören: Fahrzeugbeschaffung für die Straßenbahnunternehmen in Leipzig, Chemnitz und Plauen und ÖPNV-Großprojekte, wie das erwähnte Stadtbahnprojekt in Dresden oder das Chemnitzer Modell, welches der Verknüpfung von Eisenbahn und Straßenbahn vom Umland bis direkt in die Innenstadt dient.

Doch nicht nur Fahrzeuge werden in diesem Zusammenhang gefördert. Von vernetzter und intelligenter Mobilität hatte ich gesprochen. Immer mehr nutzen wir dies ganz selbstverständlich im Alltag. Wir erkundigen uns per Telefon nach dem Fahrplan. Wir buchen unser Ticket für den Zug, die Straßenbahn oder den Bus mit dem Handy und haben die elektronische Fahrkarte immer dabei. E-Ticketing ist bereits ein Erfolgsmodell in den

Ballungszentren. Nun muss es darum gehen, dies auch in die ländlichen Räume zu bringen.

Wir fördern diese modernen Entwicklungen und setzen damit auf die Zukunft des ÖPNV.

Anrede,

diese Sonnenseiten des ÖPNV sollten aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es Reformbedarf gibt.

Ein kundenfreundlicher, leistungsfähiger, innovativer und wirtschaftlicher Öffentlicher Nahverkehr ist eine Herausforderung, der sich auch die ÖPNV-Strategiekommission stellt. Sie wurde 2015 gegründet und im Bewusstsein unserer gemeinsamen Verantwortung habe ich auch alle Fraktionen dieses Hauses dazu eingeladen, in ihr mitzuarbeiten.

In 35 Sitzungen behandelten die 5 Arbeitsgruppen Zukunftsthemen des ÖPNV. Zentrale Projekte sind die Weiterentwicklung

des Angebots, die Harmonisierung der Beförderungsbedingungen und die Schaffung von Grundlagen für einen Sachsentarif. Wir haben uns unter anderem mit der wichtigen Frage der Barrierefreiheit befasst, die wir bis 2022 erreicht haben wollen und diskutieren weitere Möglichkeiten der Digitalisierung. Und wir prüfen, wie viele Aufgabeträger sinnvoll sind.

Für diese sehr konstruktive Zusammenarbeit bedanke ich mich bereits jetzt bei allen Kommissionsmitgliedern.

Zum Ende dieses Jahres wird die Strategiekommission konkrete und machbare Empfehlungen erarbeiten und diese dem Sächsischen Landtag und den kommunalen Aufgabenträgern übergeben. Wenn dort Entscheidungen gefallen sind, werden wir diese so schnell wie möglich in die Tat umsetzen, denn die Verantwortung bleibt bei uns.

Anrede,

ein kluger und effizienter ÖPNV ist unabdingbare Voraussetzung für die weitere ökonomische und ökologische Entwicklung unseres Landes. Im Koalitionsvertrag haben wir die Erschließung des ländlichen Raums und die Weiterentwicklung attraktiver und leicht zu nutzender Tarifsysteme festgelegt. Auch wollen wir den Schienen- und Busverkehr weiterentwickeln. Das ist leicht gesagt, kostet aber Geld, wie wir alle wissen.

Nach harten Verhandlungen haben wir erreicht, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes insbesondere für die fünf Ost-Flächenländer nochmals um 200 Mio. € p. a. aufgestockt werden, und das zuzüglich einer Dynamisierung. Damit haben wir spürbar Luft für die von mir angesprochenen Innovationen bekommen.

Mit dem am 15. Dezember 2016 beschlossenen Doppelhaushalt 2017/2018 ist es für den Freistaat Sachsen gelungen, den kommunalen Zweckverbänden langfristig Planungs- und Finanzierungssicherheit auf hohem Niveau zuzusichern.

Durch die gültige Finanzierungsverordnung stehen nunmehr 447,9 Mio. EUR (2017) bzw. 457,5 Mio. EUR (2018) bereit. Bezogen auf das Jahr 2013 entspricht dies einem Mittelanstieg von bis zu 17,4%. Mit dieser Mittelausstattung können die Zweckverbände künftig SPNV-Verkehrsleistungen auf qualitativ und quantitativ hohem Niveau bestellen. Die Regionalisierungsmittel des Bundes werden den kommunalen Nahverkehrs-Zweckverbänden zur Verfügung gestellt. Dieser Anteil wächst bis 2031 auf ca. 94% (Mittelwert 2017-2031: 85%).

Für mich ist es deswegen unverständlich, dass die Fortschreibung der

Finanzierungsverordnung auf dieser abgestimmten Basis plötzlich ins Stocken gerät. Hier sollte sich der eine oder andere an die während der Haushaltsverhandlungen getroffenen Abstimmungen erinnern!

Anrede,

kluge Mobilitätspolitik bringt die unterschiedlichen Lebenswirklichkeiten der Menschen näher zusammen. Sie trägt den Puls der Großstädte ins Umland und verkürzt die Wege zu den ökonomischen Zentren innerhalb und außerhalb Sachsen. Sie rückt die Ruhe und Schönheit der ländlichen Natur näher an die Städte. Ich will die Verknüpfungen der ländlichen Räume mit den Ballungszentren und der Zentren untereinander erhalten und ausbauen. Das war unsere Prämisse bei den Verhandlungen zum Bundesverkehrswegeplan.

Unser Straßennetz ist sehr gut ausgebaut, wie wir täglich erleben können. Mit den

Ergebnissen des Bundesverkehrswegeplans im Bereich Straße sind wir zufrieden, denn der Freistaat kann und wird mit diesen Bundesmitteln weiter auf hohem Niveau bedarfsgerecht investieren.

Im Vergleich zu den letzten Jahren, insbesondere den 90'ern, war unsere Strategie diesmal nicht, so viele Maßnahmen wie möglich im Bundesverkehrswegeplan unterzubringen. Unsere Strategie musste sein, soviel Planungsrecht wie möglich zu bekommen. Denn nur dann können wir mit den Maßnahmen tatsächlich beginnen.

Das ist uns gelungen. Insgesamt enthält der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Freistaat 71 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von nahezu 1,9 Mrd. €. Davon sind 55 Maßnahmen im „Vordringlichen Bedarf“ bzw. im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingeordnet.

Sofort im Januar haben wir uns mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr abgestimmt und Festlegungen zu Dringlichkeit und Zuständigkeit der Vorhaben getroffen. Danach werden alle bisher nicht eingeleiteten Maßnahmen im Zeitraum des DHH 2017/2018 begonnen.

Im Bereich Schiene sieht es anders aus. Meine Unzufriedenheit über die Ergebnisse des Bundesverkehrswegeplanes in diesem Bereich habe ich inzwischen mehrfach geäußert. Der Freistaat hat seine Hausaufgaben gemacht. Und trotzdem sieht sich das Bundesverkehrsministerium nach drei Jahren Bearbeitungszeit nicht in der Lage, ein Ergebnis vorzulegen, mit dem wir tatsächlich weiterarbeiten können.

Zwar wurden zehn der elf angemeldeten Vorhaben mit der Entscheidung der Bundesregierung vom 3. August 2016 in den BVWP 2030 und durch den Bundestag am 2.

Dezember 2016 in die Ausbaugesetze zum BVWP 2030 aufgenommen.

Dies kann jedoch nicht über das entscheidende Defizit hinwegtäuschen: Die aus sächsischer Sicht wichtigsten Vorhaben, Dresden-Prag, Dresden–Görlitz und Leipzig–Chemnitz sind nach wie vor nicht bewertet. Stattdessen sind sie in eine eigens dazu geschaffene Kategorie „Potentieller Bedarf“ verschoben – sagen wir treffender: aufs Abstellgleis gestellt. Unserem Vorschlag einer Kategorie mit Planungsrecht, analog zur Straße, wollte der Bund nicht folgen.

Diese Verschieberei hilft uns keinen Schritt weiter.

Höchste Priorität im Schienenverkehr hat für Sachsen, inzwischen auch unterstützt von der Deutschen Bahn AG, die Neubaustrecke Dresden – Prag, die zur Beseitigung des grenzüberschreitenden Engpasses im transeuropäischen Kernnetzkorridor Orient-Östliches Mittelmeer beitragen wird.

In den letzten Jahren haben wir hierzu gemeinsam mit unseren Partnern fundierte fachliche Vorarbeit geleistet. Gerade deshalb ist der Stillstand im Verkehrsministerium des Kollegen Dobrindt weder verständlich, noch hinnehmbar.

Wir erwarten vom Bund für die Strecken Chemnitz – Leipzig, für Dresden - Görlitz und Görlitz – Cottbus einen Aufstieg in den Vordringlichen Bedarf. Sachsen muss endlich wieder eine Chance für eine Anbindung an das europäische Fernverkehrsnetz bekommen.

Erst nach der Entscheidung des Bundes ist jedoch die Aufnahme von bundesfinanzierten Planungen möglich. Sachsen kann dem Bund hier seine Aufgaben nicht abnehmen.

Ich biete dem Bundesminister gern an, an einem beliebigen Tag nach Berlin zu kommen, um ihm die erforderliche Unterschriftenmappe persönlich vorzulegen.

Wir sind bereit:

- Für die Strecke Leipzig-Chemnitz ist die Vorplanung abgeschlossen und liegt dem Bund vor.
- Für die Strecke Dresden – Görlitz ist die Grundlagenermittlung abgeschlossen und die weiterführende Vorplanung beauftragt.
- Für die Strecke Görlitz – Cottbus wollen Sachsen und Brandenburg die Grundlagenermittlung und Vorplanung noch in diesem Jahr beauftragen.

Der Freistaat Sachsen erledigt hier seit Jahren elementare Aufgaben des Bundes! Wir setzen durch die im Doppelhaushalt 2017/2018 bereitgestellten Finanzmittel ein wichtiges Zeichen gegenüber allen Beteiligten, dass wir fortwährend und energisch für unsere Anliegen eintreten.

Die Erledigung dieser drängenden Aufgaben erwarten wir auch vom Bund.

Aus Berlin muss endlich wieder auf Sachsen geblickt werden! Nur so kann die Beseitigung der Lücken bei der Elektrifizierung erledigt werden. Stattdessen ist uns immer noch kein Zeitpunkt bekannt, wann mit konkreten Bewertungsergebnissen für die Schienenprojekte zu rechnen ist.

Alle notwendigen Unterlagen liegen im Bundesministerium vor – nichts tut sich! Ich frage mich schon, ob sie in den Tiefen des Hauses vielleicht verloren worden ist.

Im Ernst, das ist ein Armutszeugnis und bremst unsere gute und nachhaltige Entwicklung in Sachsen.

Wir wollen diese Verkehrsprojekte endlich erfolgreich voranbringen. Dabei ist uns sehr wohl bewusst, dass von der Idee bis zur

Verwirklichung solcher Vorhaben in Deutschland nicht selten 12 bis 15 Jahren vergehen. Das ist, wie wir an vielen Beispielen sehen können, in Sachsen nicht anders.

Nicht selten spaltet eine Straßenplanung die Menschen in einer Region in Befürworter und Gegner. Eine weitgehende Einbeziehung der Öffentlichkeit und die sorgfältige Beachtung auch einmal auseinander liegender Interessen müssen wir als Straßenbauverwaltung auch über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus als Teil unserer Verantwortung betrachten.

Wir halten das seit Jahren so und betrachten es, wie es ist: eine Selbstverständlichkeit im Umgang des Staates mit dem Bürger als Souverän. Wir erleben darin auch den Vorteil, dass die gewonnenen Erkenntnisse Zeitgewinn für die konkreten Planungen bringen. Die Verantwortlichen stellen die Vorhaben öffentlich vor, es werden Presseinformationen

herausgegeben, Ortstermine organisiert, detaillierte Erklärungen und Auskünfte gegeben und vieles mehr. Auch wenn das auf den ersten Blick mühsam erscheint: Es ist der richtige Weg, den wir hier gehen. Und die Erfolge sprechen dafür, diesen unbeirrt fortzusetzen.

Anrede,

Auch die Planung und Umsetzung von Radwegen dauert viele Jahre. Das liegt nicht zuletzt daran, dass wir auch für die Planung von Radwegen die gleichen Verfahren durchlaufen müssen wie bei einer Straßenmaßnahme. Es ist ein Irrglaube, dass Radwege schnell und möglichst sofort gebaut werden können. Die von allen anerkannte Umweltfreundlichkeit des Radverkehrs hat noch lange nicht dazu geführt, dass Erleichterungen zum Beispiel bei der Umweltverträglichkeitsprüfung ermöglicht werden. Und auch beim Radverkehr gilt, dass

nicht in wenigen Jahren aufzuholen ist, was zuvor an Bedarf angewachsen, ja teilweise liegengeblieben, ist.

Gerade deswegen sehe ich hier eine besondere Herausforderung, um unsere Städte und Regionen noch lebenswerter, familienfreundlicher und sauberer zu machen. Wir erfassen erstmals alle Radwege im Freistaat in einer Datenbank und ermitteln deren Zustand.

Mit der Radverkehrskonzeption aus dem Jahre 2014 weisen wir einen Bedarf für den Bau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen von ca. 545 km in der höchsten Priorität aus. Auch wenn dies zuallererst Aufgabe des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr ist, so koordinieren wir alle Aktionen auch über unser Haus.

Die finanziellen Mittel sind mit dem beschlossenen Doppelhaushalt 2017/2018

bereitgestellt. Von den erforderlichen 545 km sind bereits 82 km gebaut und weitere 365 km in Planung oder bereits im Bau. Erstes Ziel ist, alle Maßnahmen möglichst schnell in die Planung zu bringen. Zweites Ziel ist es, so viele Radwege wie möglich bis 2025 auch zu bauen.

Kluger Radverkehr braucht viele Partner – die Verantwortung dafür teilen sich Bund, Land und Kommunen. In der Vergangenheit war dies oftmals ein Hemmnis für durchgehende Radwegeplanungen. Deshalb haben wir schon im November 2014 die Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr (LAG RV) unter der Leitung des SMWA gegründet. Hier sind neben Behörden des Freistaates und den Kommunen auch Tourismus- und Fahrradverbände vertreten. Ziel ist es, den Radverkehr auf breiter Basis zu fördern, Verbesserungen zu erkennen und sachsenweit umzusetzen.

Anrede,

Wir werden die Grundlagen dafür legen, den vielen Akteuren vor Ort die Möglichkeiten für eine schnellere Umsetzung an die Hand zu geben. Wir werden Erleichterungen schaffen und den Kommunen auch finanziell „unter die Arme greifen“. Gerade hier gibt es viele alte Pläne, neue Ideen und innovative Konzepte. Die werden wir nutzen, wo immer es möglich ist.

Mit der Einführung der Förderrichtlinie des SMWA für kommunale Straßen- und Brückenbauvorhaben im Jahr 2016 wurde die Förderung für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen vereinfacht. Der Fördersatz für alle Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast wurde auf einen einheitlichen Fördersatz von 90 % festgelegt. Hinzu kommt die Förderung der Planung, die ab 01.01.2017 nochmal von maximal 15 % auf

maximal 20 % der förderfähigen Baukosten erhöht wurde.

Außerdem konnten wir gemeinsam mit dem SMUL erreichen, dass die Nutzung von Deichverteidigungswegen und insbesondere ehemaliger Bahnstrecken einfacher möglich wird. Dennoch sind wir hier noch nicht am Ende: Ich wünsche mir sehr, dass wir den Umweltnutzen des Radverkehrs hier besser herausstellen und zu weiteren Verbesserungen kommen.

Besonders wichtig ist mir die modulare und leichtgängige Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV. Dazu brauchen wir sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten. Wir haben erreicht, dass Fahrradstationen auf der Grundlage der „Förderrichtlinie für öffentlichen Personennahverkehr“ errichtet werden können. Die Förderung beträgt bis zu 75 % der Kosten der Anlage. Insbesondere mit der Stadt Dresden, die eine erste eine solche Station am

Bahnhof Dresden-Neustadt als Pilotprojekt plant, stehen wir in enger Abstimmung.

Ich begrüße es, dass der Bund in den nächsten Jahren eine Förderung von Radschnellwegen plant. Dazu haben wir als ersten Aufschlag vier Strecken, je zwei in den Räumen Dresden und Leipzig, benannt.

Ich habe mich mehrfach mit dem ADFC Sachsen getroffen und in vertrauensvollen Gesprächen haben wir diese Ideen herausgearbeitet.

So werden wir weiterarbeiten. Mit der geplanten Fortschreibung der Radverkehrskonzeption Sachsen ist auch eine vertiefende Untersuchung und Potentialanalyse möglicher Radschnellwege im Freistaat Sachsen vorgesehen.

Dabei ist es von großer Bedeutung, dass es beim Ausbau der Radinfrastruktur nicht an den Finanzen scheitern wird. Das ist hier nicht unser Hauptproblem. Dennoch sind die

bisherigen Ergebnisse noch nicht zufriedenstellend.

Wir sorgen dafür, dass die in die Wege geleitete personelle Aufstockung des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr die planerischen Kapazitäten spürbar steigern wird. Damit tun wir konkret etwas für die Zukunft dieses ökologisch so sinnvollen Verkehrs in Sachsen.

Anrede,

Am Beginn habe ich von der elementaren Bedeutung der Mobilität gesprochen. Die sehr große Mehrheit der Menschen in Sachsen sieht das wie ich.

Gute Politik ist aber immer auch ehrliche Politik. Wer mobil ist und sein will, der kann das genießen und hat viele Vorteile einer guten Infrastruktur. Denn Individualverkehr ist auch

Genuss. Viele Menschen fahren gern Auto.
Auch mir macht Autofahren Spaß!

Doch machen wir uns nichts vor: Viele Menschen sind von Montag bis Freitag nicht mobil aus Lust und Laune, sondern weil sie dazu gezwungen sind. Auch wer gern Auto fährt, kann unter weiten Wegen und Staus leiden, wer mit Bus und Bahn zu oft umsteigen muss, dem vergeht die gute Laune und mit dem Rad zu fahren ist auch nicht überall ein ungeteiltes Vergnügen.

Das wissen wir. Deswegen arbeiten wir, wie ich aufgezeigt habe, auf vielen Baustellen gleichzeitig, um substantielle und sichtbare Fortschritte für möglichst viele zu erreichen.

Ich weiß auch, dass viele Pendler die Preise für den ÖPNV als zu hoch empfinden und daran deutliche Kritik üben. Meine Antwort als Staatsminister ist die gleiche, die ich auch als Familienvater geben würde: Ein attraktiver

ÖPNV hat mehr Kunden. Dann verbessert sich die finanzielle Lage der Öffentlichen und gleichzeitig wird das Umsteigen auf diesen Verkehr für viele zu einer greifbaren Alternative.

Auf dem Lande steht und fällt die Attraktivität des ÖPNV mit seiner Erreichbarkeit und seinen Taktzeiten. Doch gilt auch hier: Nichts ist umsonst. Kluge Lösungen wie Rufbusse, Nachtbusse oder Car-Sharing (besonders in den Städten) werden in naher Zukunft das eigene Auto kaum ersetzen können und sollen es auch nicht. Hier setze ich auf eine Mischung aller Verkehrssysteme mit einem Ziel: Den Menschen zu Diensten zu sein, ihnen ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen.

Wer verlässliche Anbindungen der Regionen an den ÖPNV befürwortet und wer die Notwendigkeit der Sanierung mancher Brücken und Straßen sieht, wer sich für die Reduzierung von Umweltrisiken engagiert und verbesserte Taktzeiten einfordert, für den bleibt nur ein

Schluss: Intelligente Mobilitätspolitik gehört zu der zentralen Vorsorge einer guten Regierung.

Dafür steht der Freistaat Sachsen. Dafür stehe ich.

Für Verlässlichkeit und Planbarkeit: Denn unsere Konzepte liegen auf dem Tisch und werden breit diskutiert.

Für Beteiligung und Offenheit: Denn nur mit den vielen Akteuren bauen wir den Erfolg.

Für Innovation und Nachhaltigkeit: Denn ökologisch verantwortliche Mobilität ist die Lebensader einer guten Zukunft für unser Land.

Unser Prinzip lautet:

**Mobilität für Sachsen – bezahlbar,
verlässlich, innovativ.**

Wenn uns das gelingt, dann haben wir unserer gesamten Gesellschaft einen guten Dienst

geleistet. Ich arbeite dafür, dass dies uns
gelingen kann und lade Sie zu einem
tatkraftigen Optimismus herzlich ein.