



Landesverband Mitteldeutschland

Wahlprüfsteine zur Landtagswahl Sachsen 2019

Methodik

Angefragt wurden alle Parteien, die gegenwärtig im Sächsischen Landtag vertreten sind und/oder in aktuellen Umfragen über 3% erreichten. Dies waren im Juni 2019 in Sachsen: die Christlich Demokratische Union (CDU), Die Linke (LINKE), die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), die Alternative für Deutschland (AfD), Bündnis 90/Die Grünen, die Freie Demokratische Partei (FDP) und die Freien Wähler.

Von allen Parteien außer den Freien Wählern gingen Antworten ein, die im Folgenden ungekürzt dargestellt werden. (Orthografie und Zeichensetzung in den Antworten wurden auch bei Fehlern nicht verändert.) Die Reihenfolge der Nennung erfolgt gemäß dem Stimmenanteil der jeweiligen Partei bei der letzten Landtagswahl 2014.

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland

– 05.08.2019 –

1. Vision

Frage: *Wie stellen Sie sich einen erstrebenswerten ÖPNV in der Stadt und auf dem Land vor?*

CDU:

Wir sorgen für ein enges Miteinander zwischen den ländlichen Räumen und städtischen Ballungsräumen. Unser Ziel ist es, ihre enge Vernetzung und Erreichbarkeit weiter zu stärken, indem wir insbesondere den ÖPNV stärken, seine Angebote noch besser und von überall erreichbar für jedermann und kundennah ausgestalten. Wir setzen uns für eine sachsenweit vergleichbare und attraktive Anbindung der ländlichen Räume an die Mittel- und Oberzentren ein.

Alle Regionen Sachsens sollen auf leistungsfähigen Schienenanbindungen erreicht werden. Wir werden unter volkswirtschaftlichen, infrastrukturellen und ökologischen Gesichtspunkten Möglichkeiten der gezielten Reaktivierung stillgelegter Zugverbindungen nutzen. Dabei soll die Vernetzung mit bestehenden Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit sichern. Dies muss sich auch in einheitlichen Tarifstrukturen niederschlagen. Darüber hinaus wollen wir bessere grenzüberschreitende Schienenverkehrsverbindungen zu unseren Nachbarländern, mit denen wir die Ost-West-Verbindung in Europa stärken.

Hierzu haben wir bereits zusätzlich 75 Mio. EUR im Doppelhaushalt für folgende Maßnahmen bereitgestellt:

- **Angebotsausbau mittels PlusBus und TaktBus für Sachsen**
Schrittweise soll ein landesweites Plus- und TaktBus-Netz eingerichtet werden, dass aus untereinander und mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vertakteten, verknüpften sowie regelmäßig verkehrenden Linien besteht. Hierbei sollen die Busangebote bestimmte Quantitäts- und Qualitätskriterien erfüllen, wie bspw. die Gewährleistung eines Verkehrsangebots von morgens bis abends, kurze Übergangszeiten (10 Minuten), landesweite Wiedererkennbarkeit durch einheitliche Designmuster, Fahrzeuge mit WLAN-Verfügbarkeit, Niederflur und einem Alter von höchstens zehn Jahren. Dabei sollen auch weiterhin der Schienenpersonen- und der Busverkehr (Land und Stadt) in einem integralen Taktfahrplan verknüpft bleiben.
- **Ticket für Auszubildende**
Das Ticket für Auszubildende soll für alle Schüler an berufsbildenden Schulen zum 1. August 2019 eingeführt werden. Es wird ganztägig und ganzjährig verbundweit gelten und für monatlich 48,00 EURO (nur im Abonnement) mit Zukaufoption weiterer Verbünde zu je 5,00 EURO ausgegeben werden.
- **Ticket für Schüler**
Das Schülerfreizeiticket soll für alle Schüler der Klassenstufe 1 bis 12 an allgemeinbildenden Schulen zum Schuljahresbeginn 2019/2020 mit verbundweiter Gültigkeit zum Abonnement-Abgabepreis von 10,00 EURO im Monat eingeführt werden. Das Ticket gilt Montag – Freitag ab 14:00 Uhr, am Wochenende und in den sächsischen Schulferien ganztags in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln. Parallel zu der Umsetzung des Schülerfreizeitickets wird zudem eine Harmonisierung der Schülerbeförderungskosten zwischen den Landkreisen angestrebt.

Weiterhin streben wir ein Bildungsticket für alle Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen bis zum Schuljahresbeginn 2020/2021 an. Dieses Ticket soll für alle Schüler der Klassenstufe 1 bis 12 an allgemeinbildenden Schulen mit verbundweiter Gültigkeit zum Abgabepreis von 10,00 EURO im Monat in den Landkreisen und von 15,00 bis 20,00 EURO in den Kreisfreien Städten (im Abonnement) eingeführt werden. Das Ticket gilt ganzjährig und ganztägig in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln.

- Einführung eines Sachsen-Tarifs

Des Weiteren streben wir die Einführung eines landesweit und in allen ÖPNV- Verkehrsmitteln gültigen „Sachsen-Tarifs“ als Dachtarif an und soll für Fahrten mit dem ÖPNV über Zweckverbands Grenzen hinaus gelten. Dieser Dachtarif soll die bestehenden fünf sächsischen Verbundtarife ergänzen sowie die bestehenden Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen ablösen.

- Koordinierungsgruppe

Zur Etablierung und Lösung verbundübergreifender und landesbedeutsamer Fragestellungen und zur Weiterentwicklung des ÖPNV wird eine Koordinierungsgruppe gebildet. Die Koordinierungsgruppe besteht aus den Verbandsvorsitzenden der ÖPNV- Zweckverbände und dem Staatssekretär für Verkehr. Einen Gaststatus erhalten der Sächsische Landkreistag und der Sächsische Städte- und Gemeindetag. Themenspezifisch werden weitere Fachministerien eingebunden. Die gesetzlichen Zuständigkeiten bleiben davon unberührt.

LINKE:

Wie wir uns einen erstrebenswerten ÖPNV vorstellen, haben wir jüngst in einem Antrag im Sächsischen Landtag formuliert (Drs. 6/ 17160 „ÖPNV-Reform Sachsen 2019“). Unsere Vision ist demnach:

- ÖPNV ist Pflichtaufgabe der Kommunen
- Sachsen hat einen Tarifverbund
- ÖPNV-Anbindung ist garantiert, u.a. 2-Stunden-Takt für Gemeinden > 500 Einwohner
- Barrierefreiheit nach PBefG ist umgesetzt
- ÖPNV wird in Landesentwicklung und Verkehrsplanung gegenüber MIV priorisiert
- es gelten umfassende Servicegarantien für Fahrgäste (Tarifklarheit, Informations- und Vertriebsgarantie, Anschlussgarantie, Begleitservice, Zugang zu Schlichtungsstelle)
- Vertragsstrafen sind Pflichtbestandteil von Verträgen und werden durchgesetzt
- das „Wachstumsszenario“ aus dem Bericht der Strategiekommision wird umgesetzt und mit einem langfristigen Finanzierungskonzept abgesichert, inkl. Modellprojekten mit „Nutznießerfinanzierung“, „Bürgerticket“ und „fahrscheinfreien ÖPNV“
- die Bahnstrecken Chemnitz-Leipzig, Dresden-Görlitz und Görlitz-Cottbus sind elektrifiziert, Sachsen setzt ein Investitionsprogramm „Streckenreaktivierung“ (u.a. HY-BZ) um
- Radstationen bzw. überdachte Radabstellanlagen an allen Bahnhöfen und Haltestellen
- es gibt in jeder Stadt mit eigenem Stadtverkehrsangebot einen kommunalen Fahrgastbeirat, die Bevölkerung kann an der ÖPNV-Planung umfassend mitwirken

SPD:

Der Öffentliche Personennahverkehr bildet das Rückgrat des sächsischen Verkehrssystems. Schülerinnen und Schüler, ältere Menschen und Haushalte ohne Auto sind auf ihn angewiesen. Und auch im Hinblick auf den fortschreitenden Klimawandel muss der ÖPNV beim Verkehr der Zukunft eine größere Rolle einnehmen. Wir wollen deshalb den Anteil des ÖPNV an den zurückgelegten Wegen sachsenweit von derzeit rund 10 Prozent auf mindestens 20 Prozent erhöhen. In den Oberzentren wollen wir einen Wert von mindestens 30 Prozent erreichen, in den verdichteten Räumen mindestens 20 Prozent, im

ländlichen Raum mindestens 10 Prozent. Dafür soll 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. Wir wollen, dass für diese Menschen werktags größtenteils stündlich, mindestens aber zweistündlich eine ÖPNV-Anbindung zur Verfügung steht. Mit der Umsetzung der Projekte „PlusBus“ und „TaktBus“ werden wird das Grundnetz deutlich ausdehnen und viele sächsische Gemeinden einbinden können. Dafür werden wir den bereits eingeschlagenen Paradigmenwechsel fortsetzen und einer nachfrageorientierten ÖPNV-Politik, welche die Wirtschaftlichkeit einer Strecke als oberstes Gebot formulierte, eine angebotsorientierte ÖPNV- Politik entgegensetzen, bei der die Versorgung der Bevölkerung an oberster Stelle steht.

AfD:

Unsere Vision ist ein verlässlicher, gut und gleichmäßig getakteter, mit freundlichen und bequemen Fahrzeugen durchgeführter ÖPNV, der zugleich umweltfreundlich und für den Nutzer nicht zu teuer ist.... Sie fragten nach unserer Vision. Zu den Einzelheiten und den Schritten auf dem Weg dahin finden Sie Vorschläge in den folgenden Einzelantworten.

B'90/Grüne:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Stadt und Land soll gut vertaktet, zuverlässig, bezahlbar und komfortabel ausgestattet sein. Alle Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge sind barrierefrei. In den Städten wollen wir die S-Bahn-Takte verdichten und die Netze erweitern. Auf dem Land soll die GRÜNE Mobilitätsgarantie dafür sorgen, dass mindestens stündliche Abfahrten zwischen 5:00 und 24:00 Uhr für eine echte Alternative zum eigenen Auto sorgen. Ziel muss es sein, den ÖPNV CO2-neutral zu machen und den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrssystem deutlich zu erhöhen.

FDP:

Wir wollen eine bestmögliche Mobilität für alle Sachsen –verkehrsträgerübergreifend, bezahlbar, umweltfreundlich und in allen Regionen des Freistaates. Individuelle Mobilität heißt für uns, dass der Nutzer entscheidet wie er sich fortbewegt –und nicht die Politik. Dafür braucht es vielfältige und attraktive Angebote statt Verbote und Quotierungen. Eine moderne Verkehrspolitik verknüpft öffentlichen Nahverkehr, Individualverkehr und neue Mobilitätsformen durch Sharing- und Pooling- Anbieter. Wir setzen auf Technologieoffenheit bei Antriebskonzepten und wollen mehr Güterverkehr in Sachsen auf die Schiene bringen.

2. Organisation des ÖPNV

Frage: *Wie sollte die Aufgabenträgerstruktur für Bus und Bahn zum Ende der nächsten Legislaturperiode aussehen? Welche konkreten Umsetzungsschritte streben Sie an?*

CDU:

Aufgrund der späten Vorlage des Berichts der ÖPNV-Strategiekommission ist eine Abwägung unterschiedlichster Organisationsmodelle nicht beendet worden. Wir können uns hier Optimierungsmodelle vorstellen, die zu einer systematischen und koordinierten Modernisierung des SPNV/ÖPNV in Sachsen führt. Die betrifft nicht nur die Modernisierung des Wagenmaterials unter Berücksichtigung neuer Antriebstechniken, sondern auch unter dem Aspekt der Tarifvereinheitlichung/-vereinfachung.

LINKE:

Das Ziel sollte ein einheitlicher Tarifverbund sein, um das Tarif-Wirrwarr zu beenden. Der erste sofortige Schritt dazu ist ein Sachsentarif für verbundübergreifende Fahrten und ein unentgeltliches Ausbildungs- und Azubiticket (inkl. Freiwilligendienstleistenden) für Sachsen. In der kommenden 7. Legislaturperiode soll es für die Fahrgäste keinen Unterschied für den Fahrkartenkauf in allen Regionen in Sachsen geben. Die Verbünde sind für die Kunden in einem sachsenweiten einheitlichen System organisiert. Langfristig sollen diese in ganz Mitteldeutschland gelten. Ein weiterer Schritt ist der Aufbau eines Landesamtes für nachhaltige Mobilität die u.a. diese Aufgaben koordiniert.

SPD:

Wir wollen die zersplitterte sächsische ÖPNV-Landschaft überwinden und nach dem Vorbild vieler anderer Bundesländer eine einheitliche Landesverkehrsgesellschaft – die Sächsische Mobilitätsgesellschaft – gründen. Diese soll die politischen Zielstellungen für den Nahverkehr mit Bahnen, Bussen und Straßenbahnen im Freistaat umsetzen und ein Netz landesbedeutsamer Bus- und Bahnverkehre definieren und weiterentwickeln. Wir werden dabei sicherstellen, dass Stadtverkehre, 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. Die Landesverkehrsgesellschaft soll dazu beitragen, die kleinteilige Struktur, die eine verbundübergreifende Entwicklung des ÖPNV oftmals behindert, zu überwinden, ohne die regionalen und lokalen Besonderheiten außer Acht zu lassen.

AfD:

Wir haben uns schon lange dafür eingesetzt, den Wasserkopf – besser die Wasserköpfe – des ÖPNV abzuschaffen. Es sollte einen einheitlichen Eigenbetrieb des Landes geben und die Führungspositionen sollen nach Grundsätzen des öffentlichen Dienstes besoldet und nicht jeweils mit Gehältern bedacht werden, die an Privatunternehmen angelehnt sind und in die Hunderttausende gehen. Das Geld, das man damit einspart, kann ganz konkret in die bessere Bedienung des ländlichen Raumes investiert werden. Derzeit ist es kaum möglich, etwa von einem Dorf in der Nähe von Bischofswerda zu einem Termin nach Dresden zu fahren und am selben Tag wieder nach Hause. Das ist nach unserer Auffassung einfach nicht gut genug. Die Bedienung muss regelmäßig erfolgen und für die Kunden berechenbar sein, also auch im ländlichen Raum mindestens im Stundentakt zwischen 5 und 22 Uhr.

B'90/Grüne:

Wir wollen die Anzahl der Verkehrsverbünde, angelehnt an die drei ehemaligen Regierungsbezirke Chemnitz, Leipzig und Dresden, von 5 auf 3 reduzieren. Diese Struktur ist groß genug, um ein starker

Partner gegenüber Verkehrsunternehmen und Politik zu sein, regional verankert, um die lokalen Verkehrsbedürfnisse optimal zu befriedigen und sachsenweit vernetzt, um spezielle Kompetenzen gebündelt vorzuhalten und sich gegenseitig zu unterstützen. Um dies rechtlich verbindlich zu regeln, soll ein Kooperationsgebot in das ÖPNV-Gesetz aufgenommen werden. Überdies soll der Freistaat Mitglied in den drei Zweckverbänden sein, um die Entwicklungsziele zu erfüllen und eine Abstimmung zwischen den Verbänden sicherzustellen und verbandsübergreifende Verkehre besser untereinander und mit dem Fernverkehr zu vertakten.

Mit einer Dachorganisation des Freistaates sollen zudem verbandsübergreifende Aufgaben, wie die landesweite Umsetzung von Zielen, das Setzen und Überwachen von Qualitätsstandards, die Begleitung von Digitalisierung und Elektromobilität oder die Nutzung intelligenter Verkehrssysteme koordiniert werden.

FDP:

Sachsen leistet sich mit fünf Verkehrszweckverbänden bundesweit die aufwändigste Organisationsstruktur im Schienennahverkehr und weist ein zerklüftetes Tarifsystem auf. Um Fahrgästen attraktivere Verbindungen und ein sachsenweit einheitliches Tarifsystem zu bieten sowie Verwaltungskosten zu sparen, wollen wir Verkehrszweckverbände fusionieren. Ein Landesbusnetz Sachsen mit attraktivem Takt und einheitlichem Qualitätsstandard (z.B. WLAN, Fahrradmitnahme) erhöht in Verbindung mit Lokalbussen und individuellen Zubringerangeboten die Attraktivität des ÖPNV vor allem in ländlichen Regionen.

3. Haushaltsmittel

Frage: *Bei vielen Ausbauprojekten für den Schienenverkehr in Sachsen (z.B. Elektrifizierung von Strecken über den BVWP hinaus) wird auf Projekte des Bundes verwiesen. Sind Sie, wenn der Bund keine zeitnahe und ausreichende Finanzierung übernimmt, stattdessen bereit, Haushaltsmittel des Freistaats für die sächsische Schieneninfrastruktur – nicht nur für die Planungskosten, sondern auch für die Baudurchführung – in die Hand zu nehmen?*

CDU:

Der Freistaat finanziert grundsätzlich keine Schieneninfrastruktur des Bundes. Das ist Aufgabe der DB Netz AG. Die Elektrifizierung und Modernisierung der Bahnstrecken Chemnitz-Leipzig, Plauen-Cheb, Dresden-Görlitz sind in unterschiedlichen Ausbauprogrammen des Bundes verankert. Der Freistaat Sachsen stellt hierzu 19 Mio. EUR für die Fortschreibung der Planungsleistungen für die Vorfinanzierung zur Verfügung. Grundlage hierfür ist eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Freistaat Sachsen. Eine Finanzierung von Bahninfrastruktur ist gemäß Sächsischer Haushaltsordnung ausgeschlossen.

Wenn es um den Gewinn zeitlicher Vorteile bei der Realisierung von solchen Bahninfrastrukturvorhaben geht, muss auf den planungsrechtlichen Vorlauf verwiesen werden, der heutzutage mindestens dreiviertel des Gesamtvorhabens durch die Beteiligungsverfahren, Abwägung von Einsprüchen, gerichtliche Einsprüche etc. in Anspruch nimmt. Für die Genehmigung entsprechender Ausbauprojekte der Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

LINKE:

Ja! Dazu sind wir bereit und haben dies auch mehrfach gefordert. Von dem Kauf und Betreiben landeseigener Schieneninfrastruktur (Umgehung überzogener Trassenpreis-Gebühren) bis hin zur Neuaufteilung der bisher vom Bund gewährten Finanzmittel (u.a. Entflechtungsgesetz) zu Gunsten von Investitionen in die Bus- und Bahninfrastruktur in Sachsen bis hin zur Forderung ein langfristiges Finanzierungskonzept vorzulegen, um den ÖPNV auszubauen (siehe Frage 1), und die Strecke Dresden-Prag nicht zu Lasten der anderen Schieneninfrastrukturprojekte zu bauen bzw. dafür Haushaltsmittel bereit zu stellen.

SPD:

Der Freistaat Sachsen hat bereits in der Vergangenheit die Finanzierung für Planungen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur übernommen. Auch im aktuellen Doppelhaushalt stellen wir Landesmittel zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs vor allem in Südwestsachsen und in Ostsachsen zur Verfügung. Da die Schieneninfrastruktur im Eigentum des Bundes liegt, setzen wir uns gleichzeitig mit Nachdruck dafür ein, dass die von Sachsen angemeldeten Projekte im Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie des „vordringlichen Bedarfs“ eingeordnet werden und damit im Bedarfsplan Schiene und dem Elektrifizierungsprogramm des Bundes sowie im Bundesschienenwegeausbaugesetz entsprechend Berücksichtigung finden. Sofern sichergestellt ist, dass der Bund die Finanzierung übernimmt, wäre es – um die Planungs- und Bauprozesse zu beschleunigen – zu prüfen, ob der Freistaat dafür in Vorleistung gehen kann.

AfD:

Das ist unter bestimmten Voraussetzungen eine Möglichkeit. Infrastrukturausgaben dürfen ja auch kreditfinanziert werden, weil es sich um Investitionen in die Zukunft handelt. Es muss aber glasklar

sein, dass der Bund dort, wo er die Finanzverantwortlichkeit hat, dieses Geld an den Freistaat zurückführen muss. Das kann auch in Form von Leasingraten oder in ähnlichen Modellen zwischen Bund und Freistaat geregelt werden. Eine dauerhafte Übernahme finanzieller Verantwortlichkeiten des Bundes durch den Freistaat ist selbstverständlich rechtlich und haushalterisch nicht darstellbar.

B'90/Grüne:

Ja, dazu sind wir bereit. Strecken, die aus bundespolitischer Sicht keine hohe Priorität haben, aber in Sachsen wichtige Netzlücken schließen, sollten auch aus Landesmitteln finanziert werden können. Dazu müssen Mittel aus dem Straßenbau umgeschichtet und EU-Fördermittel verwendet werden. Es bleibt aber auch zu betonen, dass der Bund in der Pflicht ist.

FDP:

Wir wollen klare Prioritäten bei Neu- und Ausbauprojekten setzen. Auf der Schiene haben für uns folgende Projekte die höchste Priorität: die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken Dresden-Görlitz-Cottbus und Chemnitz-Leipzig (zweigleisig), der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Glauchau-Gößnitz (Thüringen) als Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung und die zukünftige Schnellbahnstrecke von Dresden nach Prag. Ergänzend zu den Bundesmitteln wollen wir Landesmittel einsetzen, um Ausbauziele schneller zu erreichen.

4. Fahrzeugprobleme

Frage: *Bei den Betriebsaufnahmen der letzten Jahre gab es häufig Kritik. Die Fahrzeuge sind oft verspätet verfügbar, in zu kleiner Zahl beschafft, zu klein, unkomfortabel oder leiden anhaltend unter Verfügbarkeitsproblemen. Besonders abschreckende Beispiele sind die Reichsbahnwagen auf der Strecke Chemnitz – Leipzig oder die zu kleinen Triebwagen auf dem Saxonia zwischen Leipzig und Dresden. Welche Abhilfe planen Sie für diese grundsätzlichen Probleme?*

CDU:

Für die Fahrzeugbeschaffung sind die SPNV/ÖPNV-Zweckverbände zuständig. Da der ÖPNV/SPNV kommunal organisiert ist, kommt dem Freistaat Sachsen zurzeit nur die Rolle der Aufsicht und des Geldgebers zu. Zur Abhilfe der benannten Missstände auf der Strecke Chemnitz-Leipzig hat der Freistaat Sachsen zusätzlich 7 Mio. EUR für die Beschaffung neuen Rollmaterials zur Verfügung gestellt. Die zuständigen ÖPNV/SPNV-Zweckverbände konnten jedoch aufgrund des knappen Angebots an modernem Rollmaterial noch keine Änderung des Missstands herbeiführen. Zurzeit werden Gespräche mit der Deutschen Bahn AG über die Anmietung entsprechenden Rollmaterials geführt. Der Überalterung des Rollmaterials und den daraus resultierenden Folgeproblemen könnte durch andere Organisationsformen bei der Beschaffung von Fahrzeugen begegnet werden.

LINKE:

In unserem Antrag „ÖPNV-Reform Sachsen 2019“ haben wir das Ziel formuliert, dass „der ÖPNV in Sachsen zukünftig vollständig mit emissionsarmen, komfortablen (z.B. WLAN, Klimatisierung) und sicheren Fahrzeugen sowie qualitativ hochwertigen Haltestellen und Stationen (u.a. mit Witterungsschutz) ausgestattet „ sein soll. Dazu bedarf es einer Anpassung des Sächsischen ÖPNV-Gesetz und einer fairen Vergabepaxis in Sachsen. Außerdem müssen Vertragsstraßen für Minderleistungen (Zugausfälle, kaputte Toiletten etc.) in Verträgen festgelegt und durchgesetzt werden. Ein geeignetes Instrument wäre u.a. die Zusammenfassung der Sächsischen Verkehrsverbände in einen landesweiten Verkehrsverbund mit dezentraler Verkehrsplanung (zur Sicherung der lokalen Passgenauigkeit der Angebote).

SPD:

Für die Fahrzeuge und deren Verfügbarkeit sind in erster Linie die Verkehrsunternehmen zuständig. Die Ausstattung, die Art und die Anzahl der Fahrzeuge werden in den Verkehrsverträgen festgelegt, die die kommunalen Aufgabenträger in ihren Ausschreibungen festlegen. Da im derzeit geltenden ÖPNV-Gesetz die Organisation des ÖPNV als kommunale Aufgabe definiert ist, hat der Freistaat Sachsen daher nur eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten. Mit der von uns angestrebten Gründung einer Landesverkehrsgesellschaft könnten die Ansprüche an die Fahrzeuge sachsenweit einheitlich geregelt werden. Denn durch die Koordinierung von Ausschreibungsverfahren kann der Freistaat seine Rolle aktiver wahrnehmen. Damit einher geht auch ein verbesserter Einfluss auf Qualität, Ausstattung und Verfügbarkeit der eingesetzten Fahrzeuge.

AfD:

Das grundsätzliche Problem liegt darin, dass bei derartigen Beschaffungsvorgängen oft marktliche Mechanismen ausgeschaltet sind zugunsten anderer Faktoren und die Personen, die über die Bestellungen zu entscheiden haben, nicht ihr eigenes Geld ausgeben. Es ist skandalös, wenn z.B. von der Bahn

heute Wagen bestellt werden, die im 21. Jahrhundert noch keine geregelte Klimaanlage besitzen. Hier muss sich einiges ändern. Auch Gewährleistungsrechte müssen effektiv geltend gemacht werden. Für „die Bahn“ – damit meinen wir hier auch den Gleisbetrieb - ist es meist bequemer, Preise zu erhöhen oder sich an Steuergeldern schadlos zu halten.

B'90/Grüne:

Für die Bereitstellung geeigneter Fahrzeuge braucht es neben den finanziellen Mitteln auch passgenaue Ausschreibungen. Wir setzen uns dafür ein, dass Verbände wie pro Bahn, aber auch Fahrgastbeiräte, Behindertenverbände oder der ADFC in die Auswahl der Fahrzeuge einbezogen werden, damit die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer berücksichtigt werden können.

Das Problem beginnt mit zu knappen Ausschreibungsvorgaben (Anzahl und Kapazität der Fahrzeuge) und unrealistischen Terminen für Bau und Zulassung neuer Fahrzeuge. Jeder Aufgabenträger hat zudem seine eigenen Prämissen bzgl. der Fahrzeugausstattung und den Leistungskennwerten, was stabile Großserien von Fahrzeugen bei der Industrie verhindert.

Die genannten Probleme sind vor allem auf das Design der Ausschreibungen zurückzuführen. Um Kosten zu sparen, wurden die Standards abgesenkt und eine zu geringe Kapazität bestellt. Die Folgen baden für die Laufzeit der Verkehrsverträge nun die Fahrgäste aus – und nachträgliche Änderungen der Bestellung lassen sich die Unternehmen gut bezahlen. Ein weiteres Beispiel ist die Leipziger S-Bahn, bei der offensichtlich versäumt wurde, das Unternehmen auf ausreichende Fahrzeugreserven zu verpflichten.

Die Lösung sehen wir in einer Bündelung des Sachverstandes auf der Bestellerseite und in der Harmonisierung der Ausschreibungsvorgaben. Dies sollte auch nicht auf Landesgrenzen beschränkt sein. Mit der Bundesarbeitsgemeinschaft gibt es bereits eine Dachorganisation aller SPNV-Aufgabenträger, diese sollte hier eine aktivere Rolle übernehmen. Realistischerweise muss man aber auch feststellen, dass die geltenden Verkehrsverträge oft noch bis zu zehn Jahren gelten und substantielle Verbesserungen erst danach möglich sind.

Ob der Aufgabenträger die Fahrzeuge selbst beschafft oder dies den Unternehmen aufträgt, sollte dabei den Fachleuten überlassen werden. Hier gibt es bundesweit inzwischen sehr verschiedene Herangehensweisen. Die Erfahrungen daraus sollten gründlich ausgewertet werden. Starre politische Vorgaben sind aus unserer Sicht nicht sinnvoll.

Wichtig ist, dass bei Ausschreibungen sowohl die Einhaltung aller einschlägigen Tarifverträge gewährleistet ist als auch die Beschäftigten des bislang tätigen Verkehrsunternehmens ein faires Übernahmeangebot durch den neuen Betreiber erhalten. Damit beugt man zugleich den in letzter Zeit immer häufiger auftretenden Personalengpässen vor.

FDP:

Bei allen Erfolgen der Vergangenheit muss die Mobilität der Zukunft für Sachsen neu gedacht werden. In den vergangenen Jahrzehnten wurden mit großem Investitionsaufwand Schienenwege, gebaut und modernisiert, sowie in moderne ÖPNV-Fahrzeuge investiert – Unterhalt und Modernisierung der Infrastruktur erfordern aber auch weiterhin erhebliche Investitionen. Dafür machen wir uns stark.

5. Infrastruktur

Frage: *Durch Entgelte und Gebühren für die Benutzung der Schienen und Stationen wird die Dividende für die DB AG Holding verdient und Bahnverkehr immens verteuert. Warum muss mit Infrastruktur Gewinn erzielt werden? Einmal mit dem RE im Bahnhof Görlitz zu halten kostet 40,06 EUR, ein Fernverkehrshalt gar 96,59 EUR. Das verhindert, dass Görlitz gut an den Bahnverkehr angebunden wird. Halten Sie eine Übernahme der Bahninfrastruktur durch den Freistaat (unter Zahlung von Ausgleichsmitteln ähnlich der Regionalisierungsmittel) für sinnvoll? Welche konkreten Schritte wollen Sie gegen überhöhte Infrastrukturgebühren unternehmen?*

CDU:

Der Freistaat Sachsen darf nach Sächsischer Haushaltsordnung keine Infrastruktur des Bundes übernehmen. Eine Refinanzierung solcher Maßnahmen lässt sich nur schwerlich wirtschaftlich darstellen. Die DB Station & Service AG verkauft nach unserem Kenntnisstand keine Bahnhofsimmobilien (hier Bahnsteige). Es besteht nur die Möglichkeit Verhandlungen mit der DB Station & Service AG aufzunehmen, um bessere Rahmenbedingungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erzielen.

LINKE:

Das ist eine sehr sinnvolle Maßnahme und könnte in einem ersten Schritt z.B. für reaktivierte, neu geplante / baulich veränderte Strecken in Angriff genommen werden. Das ist ein langer Weg. Deshalb muss parallel direkt die Architektur des Systems Bahn in Deutschland angepasst werden. Keine Profite mit Angeboten der öffentlichen Daseinsvorsorge auf Kosten der Fahrgäste und des ländlichen Raumes!

SPD:

Unabhängig davon, dass für eine Fernverkehrsansbindung der Stadt Görlitz zunächst eine Streckenelektrifizierung notwendig wäre, teilen wir die Einschätzung, dass die von der DB-Netz bzw. der DB Station&Service festgelegten Infrastrukturentgelte der Entwicklung von attraktiven Angeboten im Schienenverkehr oftmals entgegenstehen. Eine Übernahme der Bahninfrastruktur durch den Freistaat Sachsen würde das Problem – zumindest kurzfristig – nicht lösen. Auch langfristig sehen wir die Regionalisierung von Schieneninfrastruktur kritisch, da dadurch die Weiterentwicklung von länderübergreifenden Verbindungen schwieriger würde und auch der Ländergrenzen überschreitende Ausbau der Infrastruktur verkompliziert würde. Wichtiger ist es aus unserer Sicht, sich gegenüber dem Bund und der DB AG dafür einzusetzen, dass die Infrastrukturentgelte nur in Höhe der tatsächlich entstehenden Kosten erhoben werden. Mit Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes hat der Bundesgesetzgeber eine Genehmigungspflicht für die Trassen- und Stationspreise eingeführt. Zuständig ist hier die Bundesnetzagentur, bei deren Beschlusskammer 10 entsprechende Prüfungsverfahren durch die Zugangsberechtigten beantragt werden können.

AfD:

Mit Infrastruktur müsste nur dann Gewinn erzielt werden, wenn wir uns die Herstellung und Instandhaltung von privaten Investoren erwarten würden. Das würde nur dann dauerhaft funktionieren, wenn die Privatinvestoren neben einer Vergütung für den Einsatz ihrer Mittel auch auf eine Risikoprämie hoffen dürften. Die Realität in Deutschland ist eine andere: Die Bahn – einschließlich der DB AG Holding – steht nach wie vor zu 100% im Staatsbesitz. Die Attitüde, Strukturen der Privatwirtschaft zu spiegeln, dient vor allem einem Zweck: Millionengehälter für die Führungsspitze, auch für abgehalfterte Politiker

(z.B. Pofalla). Dieses Selbstbedienungssystem muss weg!

In Wahrheit ist es so, dass sich der Bund durch die formelle Privatisierung nicht seiner Infrastrukturverpflichtungen entziehen kann. Und in der Tat braucht der Staat keine Vergütung für die Bereitstellung von Infrastruktur, sondern es ist dies seine Bringschuld. Auch hier müssen wir mit Initiativen in Berlin vorstellig werden.

Eine Übernahme der Bahninfrastruktur durch den Freistaat sehen wir mit Skepsis: Es ist eine verfassungsrechtliche Pflicht des Bundes, in ganz Deutschland „gleichwertige Lebensverhältnisse“ herzustellen. Dazu gehört auch der Ausbau des Schienennetzes und von sonstiger Infrastruktur. Es geht dabei auch ganz dezidiert nicht nur um ein bestehendes Netz, sondern gerade in Sachsen um schon lange ausstehende Ausbaumaßnahmen. Hier hat der Bund, auch finanziell, die Verantwortung. Vor diesem Hintergrund wäre eine Übernahme das falsche Signal. Wir müssen vielmehr den Bund dazu bringen, seine Pflichten in Sachsen wahrzunehmen. Eine Möglichkeit hierzu wäre etwa auch ein Bund-Länder-Streit vor dem Bundesverfassungsgericht.

B'90/Grüne:

Eine Übernahme der Bahninfrastruktur durch den Freistaat Sachsen fordern wir nicht. Dass die Infrastruktur bundesweit in einer Hand ist, bringt organisatorische Vorteile. Wir schlagen daher auf Bundesebene vor, die Bahninfrastruktur in eine Anstalt öffentlichen Rechts zu überführen, deren Ziel die „schwarze Null“ und nicht maximaler Gewinn ist. Dass die Trassen- und Stationsentgelte aktuell den Verkehrsträger Bahn verteuern, kritisiert die GRÜNE Bundestagsfraktion schon seit Jahren. Wir wollen in Zusammenarbeit mit Umwelt- und Verkehrsverbänden auf das Grenzkostenprinzip umstellen und so eine Kostenabsenkung auf 50 Prozent erreichen. Die Bundesregierung hält entgegen dem europäischen Trend jedoch am Vollkostenprinzip fest, das die Preise für den Schienenverkehr unnötig erhöht.

FDP:

Die Dividende der Deutschen Bahn AG wird bereits seit dem Jahr 2016 durch den Bund wieder ins Schienennetz reinvestiert. Dadurch standen im Jahr 2019 zusätzliche 650 Millionen Euro für Ersatzinvestitionen zur Verfügung. Wir werden uns auf landes- und bundespolitischer Ebene dafür einsetzen, dass diese Praxis beibehalten wird und mehr Finanzmittel für den Ausbau und Erhalt der Schienenwege zur Verfügung stehen. Langfristig wollen wir uns dafür stark machen, dass das Schienennetz aus dem integrierten Bahnkonzern herausgelöst wird. Eine Übernahme der Bahninfrastruktur durch den Freistaat ist durch die Freien Demokraten nicht geplant.

6. Mobilität in Verdichtungsräumen

Frage: *Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht das 365 EUR-Jahresticket als Element im Verkehrsmanagement von Ballungsräumen? Welche flankierenden Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht zusätzlich nötig (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Sozialtickets), um in den großen Zentren stadtverträgliche Mobilität für alle zu sichern?*

CDU:

Das 365-Euro-Ticket ist an zahlreiche Voraussetzungen gebunden. Die Stadt Wien zeigt das exemplarisch. Der bedeutendste Faktor sind die Kosten. Jährlich kostet das Wiener System 700 Millionen Euro. Um das zu finanzieren hat Wien u.a. das innerstädtische Parken in einem Maße verteuert, das man von einer City-Maut sprechen muss. Darüber hinaus sind massive staatliche und städtische Subventionen für den laufenden Betrieb nötig sind. Die bloße Einführung eines 365-Euro-Tickets oder gar eines für die Fahrgäste kostenfreien Nahverkehrs stellt Verkehrsbetriebe und Kommunen vor erhebliche Herausforderungen. Daher muss zuerst ein Masterplan für die nötigen Investitionen erstellt werden. Es muss in neue Linien, neue Gleise, neue Fahrzeuge und neues Personal investiert werden. Denn nur die Einführung eines 365-Euro-Tickets ohne diese begleitenden Maßnahmen flutet das bestehende System und wird nur unzufriedene Kunden zurücklassen.

LINKE:

Das 365-Euro-Ticket ist ein sinnvoller Ansatz zur Förderung der Nachfrage im ÖPNV. In Ballungsräumen sind allerdings Busse und Bahnen in zunehmenden Maß „überfüllt“. Hier braucht es über „Push- bzw. Förderansätze“ im ÖPNV hinaus unbedingt auch „Pull- bzw. Minderungsansätze“ im Motorisierten Individualverkehr um ein „Aufblähen“ der Infrastruktur zu verhindern. Wirksame Ansätze wie Parkraumbewirtschaftung, Quartiersgaragen, autofreie Zonen, Verkehrsplanung nach städtebaulichen statt verkehrstechnischen Prämissen, Verkehrsberuhigung etc. existieren bereits, bedürfen jedoch einer engagierten und sozialverträglichen Umsetzung vor Ort.

SPD:

Um den Anteil des öffentlichen Nahverkehrs zu steigern, brauchen wir neben einer Angebotsverbesserung auch finanzielle Anreize, um die Menschen dazu zu bewegen, auf den ÖPNV umzusteigen. Deshalb wollen wir – beginnend in den Städten und Ballungsräumen – die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets unterstützen, indem wir den Kommunen bei der Schaffung der dafür notwendigen Infrastruktur unter die Arme greifen. Denn für die Gestaltung der Tarifangebote sind die kommunalen Aufgabenträger selbst verantwortlich. Auch die Parkraumbewirtschaftung liegt in der kommunalen Hoheit. Da aber davon auszugehen ist, dass bei einem solche attraktiven Angebot wie dem 365-Euro-Ticket die Fahrgastzahlen signifikant steigen, wollen wir die Kommunen bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge und beim Ausbau der Infrastruktur noch stärker unterstützen.

AfD:

Die AfD setzt sich grundsätzlich für die Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsmitteln ein. Ihre Fragen zum ländlichen Raum zeigen, dass auch Ihnen sehr bewusst ist, dass man ohne privaten PKW heute auf dem Land noch weithin verloren ist. Deswegen können wir den Menschen auch nicht verbieten, mit ihrem Kfz in die Stadt zu reisen. Eine künstliche Verteuerung des Individualverkehrs etwa durch Steigerung von Parkgebühren lehnen wir daher ab. Wir sind aber dafür, zusätzliche Park & Ride-Möglichkeiten zum bequemen und freiwilligen Umstieg auf den ÖPNV anzubieten. In Dresden, Leipzig und Chemnitz ergibt sich das ja schon heute ganz natürlich aus dem Parkplatzmangel in den Innenstädten.

B'90/Grüne:

Auf Landesebene setzen wir uns für ein 365-Euro-Ticket für alle in Ausbildung sowie die kostenlose Nutzung des ÖPNV für Bezieherinnen und Bezieher von Grundsicherung oder Arbeitslosengeld II ein. In den Verdichtungsräumen sind zusätzlich zu attraktiven Angeboten des ÖPNV, die nicht nur durch die Preisgestaltung sondern auch durch ein dichtes Netz, sinnvolle Linienführungen und Takte sowie moderne Fahrzeuge gekennzeichnet sind, auch weitere Maßnahmen notwendig, um den städtischen Verkehr zu organisieren: Parktickets dürfen nicht günstiger sein als die Fahrscheine im ÖPNV, Parkraum muss verknappt werden, Park- und Ride- Angebote müssen ausgebaut werden, Carsharing muss durch die Bereitstellung von Stationsflächen gefördert werden, die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr müssen massiv verbessert werden.

FDP:

Der Ausbau der S- und Stadtbahnnetze in den Großräumen Chemnitz, Dresden und Leipzig hat die Attraktivität des ÖPNV in diesen Ballungsräumen gesteigert.

Wir stehen für eine nutzerorientierte und überwiegend nutzerfinanzierte Verkehrspolitik. Sie setzt auf alle Fortbewegungsformen – vom Fuß- und Radverkehr über motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Personenverkehr bis zum Flugverkehr. Unsere Verkehrspolitik ist technologieoffen gegenüber heutigen und zukünftigen Antriebskonzepten. Wir wollen kein Gegeneinander und keine Verbote von einzelnen Verkehrsmitteln, sondern ein sinnvolles Miteinander. Wir glauben, dass neue digitale Mobilitätskonzepte für Bürger und Unternehmen eine bessere Erreichbarkeit, mehr Komfort und Service schaffen. Wir wollen Sachsen zudem zum Vorreiter bei der digitalen Verkehrssteuerung und für autonomes Fahren machen.

7. Fernverkehrsanbindung

Frage: *Die DB plant im Fernverkehr die Ausweitung ihres IC-Netzes. Sehen Sie eine Querfinanzierung durch die Anerkennung von Nahverkehrstickets als richtiges Mittel, um deren Erfolg sicher zu stellen? Welche sächsischen Städte möchten Sie ans IC-/ICE-Netz anbinden?*

CDU:

Alle Fragen zur Finanzierung von Fernverkehrszügen über die ausgereichten Regionalisierungsmittel der SPNV/ÖPNV-Verkehrsverbände werden Gegenstand der Verhandlungen der DB AG mit dem Freistaat Sachsen und den beteiligten Zweckverbänden sein.

Die Deutsche Bahn AG hat sich kürzlich zur Aufnahme von IC-Zügen ab dem Jahr 2029/2030 auf „alten Interregio“-Linien bekannt. Auf gewissen Linien könne die IC-Züge jedoch erst eingesetzt werden, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen (Elektrifizierung und Zweigleisigkeit) geschaffen sind. Zu nennen sind die Strecken:

- Rostock-Dresden
- Dresden-Leipzig-Köln
- Dresden-Leipzig-Norddeich
- Dresden-Leipzig-Karlsruhe
- Hamburg-Berlin-Dresden (EC-Linie)
- Chemnitz-Gera-Kassel-Düsseldorf-Aachen
- Dresden-Chemnitz-Hof-München
- Chemnitz-Leipzig-Flughafen-Magdeburg

LINKE:

Langfristig erscheint eine Anbindung aller sächsischen Mittelstädte auf den Strecken Cottbus- Zittau, Görlitz-Dresden, Hof-Dresden, Erfurt-Chemnitz und Leipzig-Chemnitz für sinnvoll. Einige dieser Strecken sind noch nicht im Zielnetz der DB AG für 2030 enthalten. Eine Querfinanzierung sollte unbedingt im Rahmen eines einheitlichen sächsischen Tarifverbundes bzw. eines Zusammenschlusses der Verkehrsverbände zu einem Verkehrsverbund geprüft und ggf. umgesetzt werden. Darüber hinaus sehen wir den Erfolg nicht nur mit einer guten tariflichen Integration der IC-Strecken, sondern insbesondere in eine Einbindung ins Sächsische ÖPNV- System (Stichwort: Vertaktung!).

SPD:

Vor allem der südwestsächsische Raum ist weiterhin komplett vom Fernverkehr abgehängt. Insbesondere die Stadt Chemnitz wartet seit Jahren auf die Wiederanbindung an das Fernverkehrsnetz der DB. Im Fernverkehrskonzept der DB ist eine Anbindung von Chemnitz nach dem Jahr 2030 vorgesehen, sofern bis dahin die entsprechenden Infrastrukturausbauten abgeschlossen sind. Für uns ist es daher vordringlich, die Infrastruktur für den Fernverkehr nach Südwestsachsen zu ertüchtigen. Dazu gehört der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Chemnitz – Leipzig, aber auch die Fertigstellung der Sachsen-Franken-Magistrale auf bayerischer Seite. Aber auch die Städte in Ostsachsen, insbesondere Bautzen und Görlitz sollen vom Fernverkehr erschlossen werden. Daher setzen wir uns ebenfalls nachdrücklich für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz ein. Sofern diese Voraussetzungen geschaffen sind, kann durchaus darüber nachgedacht werden, auf bestimmten Streckenabschnitten darauf hinzuwirken, dass auch im Fernverkehr die Fahrscheine des Nahverkehrs

anerkannt werden. Eine generelle Quersubventionierung der DB Fernverkehr sehen wir allerdings kritisch.

AfD:

So Sie dies meinen: Wir lehnen eine Querfinanzierung aus Beförderungsentgelten des Nahverkehrs ab. So etwas würde viele Pendler treffen, die unter Umständen gar keine Alternative zur Nutzung des ÖPNV haben. Außerdem bedarf der Nahverkehr ohnehin der Aufrechterhaltung durch Landeszuschüsse oder kommunale Zuschüsse, während die Bahn aus den Fernverkehrsstrecken hohe Gewinne erzielt. Daraus müssen auch neue Strecken finanziert werden. Der Staat kann sich seiner Infrastrukturverpflichtung nicht entledigen, indem er die Bahn formell privatisiert.

Auf die Zusatzfrage muss in allererster Linie Chemnitz genannt werden. Chemnitz ist die einzige Großstadt Deutschlands, die nicht an den Fernverkehr angeschlossen ist. Das ist ein Skandal.

Daneben hat die Strecke nach Görlitz für uns hohe Priorität, da auf diesem Weg zugleich die Verbindung nach Breslau geschlossen wird. Hier hat die Regierung die Versprechen gegenüber den polnischen Partnern gebrochen. Das wirft ein katastrophales Bild auf dieses Land.

B'90/Grüne:

Leider zeichnet sich die DB Fernverkehr bei ihrer Netzplanung nicht durch unternehmerischen Mut aus. Deshalb kann es sinnvoll sein, als „Starthilfe“ solche IC-Linien durch die Anerkennung von Nahverkehrstickets mit dem entsprechenden Ausgleich zu unterstützen. Dem Freistaat Sachsen fehlte bislang die Courage, sich in dieser Form z.B. bei der neuen IC-Linie vom Ruhrgebiet über Kassel und Erfurt nach Gera für die Verlängerung bis nach Chemnitz einzusetzen.

Weitere Möglichkeiten sehen wir mittelfristig in der Verlängerung der ab Dezember 2019 fahrenden IC-Linie Rostock – Berlin – Dresden auf die „Sachsen-Magistrale“ über Chemnitz, Zwickau und Plauen nach Hof. Hier sollten sich alle beteiligten Aufgabenträger für den Ersatz einiger RE-Lagen durch den IC einsetzen, der dann auch mit Nahverkehrstickets nutzbar wäre. Die Umsteigefreiheit von Westsachsen nach Berlin und an die Ostsee wäre dann auch ein gutes Argument, um Fahrgäste zu gewinnen.

Darüber hinaus ist für uns jedes Ober- und Mittelzentrum generell „fernverkehrswürdig“. Für Görlitz, Bautzen und Weißwasser müssen hierfür schnellstens die Voraussetzungen mit der Elektrifizierung der betroffenen Strecken geschaffen werden. Dasselbe gilt für die Anbindung von Chemnitz in Richtung Norden. Allerdings könnte bereits heute ein von Hof kommender Fernzug von Chemnitz elektrisch über Mittweida, Döbeln und Riesa nach Leipzig, Berlin oder Cottbus fahren, was leider in der öffentlichen Diskussion bisher keine Rolle spielt. Das finanzielle Engagement der Aufgabenträger und des Freistaats wäre hier sicher in den ersten Jahren unverzichtbar – aber wir halten dies für ein deutlich besseres Mittel zur Attraktivierung des ländlichen Raumes als neue Straßen zu bauen.

Kurz gesagt wünschen wir uns ein sächsisches Fernverkehrsnetz mindestens auf dem Niveau des „Interregio“ Mitte der neunziger Jahre, ergänzt um wichtige Verbindungen wie Görlitz – Cottbus (– Berlin), Görlitz – Hoyerswerda – Leipzig und Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig mit entsprechenden Verlängerungen in die angrenzenden Bundesländer. Dabei gehen wir davon aus, dass der Bund sich künftig stärker als bisher engagiert und als Besteller eines (heute noch nicht) eigenwirtschaftlichen Netzes auftritt. Dies böte auch die Chance eines Wettbewerbs in diesem Sektor, der derzeit von einem Quasi-Monopolisten beherrscht wird, was man sowohl am Angebot als auch an den Preisen und am Service merkt.

FDP:

Die Anerkennung von Nahverkehrstickets in ausgewählten Zügen des Fernverkehrs kann unter bestimmten Bedingungen eine sinnvolle Ergänzung des Mobilitätsangebotes darstellen. Grundsätzlich

halten wir jedoch an dem mit der Bahnreform von 1994 eingeführten System des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs und des staatlich bezuschussten Nahverkehrs fest. Eine Anbindung der Stadt Chemnitz an das Fernverkehrsnetz befürworten wir ausdrücklich.

8. Wiederinbetriebnahmen

Frage: *Reaktivierungen von Schienenstrecken in Sachsen erfolgten bisher bestenfalls in homöopathischen Dosen. Für welche Strecken und nach welchen Kriterien möchten Sie binnen der kommenden Legislaturperiode eine Reaktivierung vorantreiben?*

CDU:

Die Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken kann nicht ohne Kosten-Nutzen-Analyse erfolgen. Dafür zuständig sind derzeit die SPNV/ÖPNV-Zweckverbände, die sich im Rahmen der finanziellen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten bewegen. Insgesamt haben wir im Doppelhaushalt 2019/2020 1,223 Mrd. EUR (ohne investive Finanzmittel) für den ÖPNV/SPNV genehmigt.

Priorität hat derzeit die Strecke Döbeln-Meißen-Dresden, für die zeitnah eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der in Auftrag gegeben werden soll. Im Weiteren wird das in der Region Chemnitz angewandte Regionalstadtbahn-System („Chemnitzer Modell“) in Abhängigkeit der Fortschritte im Planfeststellungsverfahren umgesetzt – aktuell die Bahnstrecke Chemnitz-Aue.

LINKE:

Wir streben für alle (noch nicht entwidmeten) Schienenstrecken eine Überprüfung an, die seit 1990 aus dem Betrieb genommen worden sind. Seit 1990 wurden über 400 Streckenkilometer stillgelegt, wie eine Kleine Anfrage von uns offenlegte. Die Überprüfung muss jedoch auch anhand einer ÖPNV-Verflechtungsprognose einhergehen, in der die Synergien aus einem dichteren Schienennetz, einem landesweiten Tarifverbund, einer verbesserten Fernverkehrsanbindung und Klimaschutzmaßnahmen im Pkw-Verkehr in ihrer Auswirkung auf Angebot und Nachfrage betrachtet werden. Unabhängig davon sollten Potenzialstudien für die Strecken Döbeln-Meißen und Bautzen-Hoyerswerda bereits kurzfristig erstellt werden.

SPD:

Der ÖPNV ist Aufgabe der Daseinsvorsorge und daher nicht allein aus wirtschaftlicher Perspektive zu betrachten. Für die Wiederinbetriebnahme von eingestellten Bahnverbindungen sind also in erster Linie deren Erschließungsfunktion und die Anbindung möglichst vieler Menschen an das ÖPNV-Netz von Bedeutung. Allerdings müssen auch die finanziellen Aufwendungen berücksichtigt werden.

Konkret setzen wir uns dafür ein, dass die im Jahr 2014 eingestellte Verbindung zwischen Döbeln und Meißen bzw. Dresden wieder aufgenommen wird. Dafür haben wir im laufenden Doppelhaushalt auch die entsprechenden Mittel bereitgestellt. Derzeit werden Gutachten erstellt, welche Maßnahmen an der Infrastruktur dafür notwendig wären und welches Verkehrsangebot auf diesem Streckenabschnitt gefahren werden könnte. Außerdem unterstützen wir die Initiativen des VMS, die derzeit prüfen, ob das Rochlitzer Land und Marienberg wieder an den Bahnverkehr angebunden werden können.

AfD:

Bevor man Infrastruktur-Investitionen tätigt, die für die Wiederaufnahme einer Bahnstrecke notwendig sind, sollte man die Strecke im Testbetrieb von Bussen bedienen lassen. Damit kann man die ungefähre Nachfrage ermitteln. Nach den Erfahrungen mit Schienenersatzverkehr werden die Busse die Strecke nicht in der Zeit bewältigen können wie die Bahn, die überall Vorfahrt hat und geradeaus auf Schienen läuft. Daher wird die Bahnverbindung noch wesentlich attraktiver sein und man sollte dies schon im Testbetrieb entsprechend bewerben. Für dringend erachten wir die Strecke Wurzen-

Glauchau, besonders den Abschnitt Rochlitz-Grimma; gerade für Colditz wäre die Anbindung sehr zu befürworten.

B'90/Grüne:

Grundsätzlich halten wir die Streckenstilllegungen der vergangenen Jahrzehnte für falsch. Beispiele aus anderen Bundesländern zeigen, dass manche Schienenstrecke viel attraktiver ist, als zuvor angenommen wurde.

Neben der Strecke Döbeln–Nossen–Meißen wollen wir die Herrnhuter Bahn und die Verbindung Kamenz – Hosena – (Senftenberg / - Hoyerswerda) für den SPNV reaktivieren. Wichtigstes Kriterium dabei ist das Schließen von Netzlücken, aber auch das Nutzungspotential bzw. erwartete Fahrgastaufkommen für konkrete Verbindungen.

Aber wir wollen auch auf die Expertise vor Ort setzen und in einem Beteiligungsverfahren von kommunalen Gebietskörperschaften sowie von Verkehrsverbänden Vorschläge aus regionaler Sicht für mögliche Reaktivierungsstrecken einholen. Dann gilt es in einer Machbarkeitsstudie das Fahrgastpotential sowie die erforderlichen Investitionen zu untersuchen. Das Ergebnis sollte dann die Grundlage für eine Auswahl der zu fördernden Reaktivierungen sein.

Eine Anschubfinanzierung für die Streckenerüchtigung wäre dabei genauso erforderlich wie Zuschüsse zum Betrieb der Infrastruktur. Hier sehen wir Landesmittel deutlich sinnvoller eingesetzt als für Investitionen auf Strecken, für die der Bund die Verantwortung trägt. Zuvor im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes stillgelegte und reaktivierte Strecken sollten dabei generell durch einen regionalen Träger in der Zuständigkeit der Landeseisenbahnaufsicht betrieben werden, um teure „Hauptbahnstandards“ zu vermeiden.

FDP:

Ein leistungsfähiges Schienennetz ist nicht nur für das Mobilitätsangebot in Sachsen, sondern vor allem auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland von herausragender Bedeutung. Sollte sich abzeichnen, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf einer gegenwärtig stillgelegten Schienenstrecken wieder Verkehre anbieten möchte, werden wir eine Reaktivierung dieser Strecke vollumfänglich unterstützen.

9. Grenzüberschreitender Schienenverkehr

Frage: *Die grenzüberschreitenden Verkehre zu den Nachbarländern Tschechien und Polen sind häufig stark verbesserungswürdig. Takte sind zu dünn, Anschlüsse an die Nachbarbahnen passen nicht. Auf der frisch ausgebauten Magistrale Leipzig – Horka – Węgliniec (Kohlfurt) gibt es gar keine grenzüberschreitenden Personenzüge. Welchen Standard streben Sie für die grenzüberschreitenden Verbindungen an und wie wollen Sie diesen umsetzen?*

CDU:

Die Organisation des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs ist eine kommunale Aufgabe der ÖPNV/SPNV-Zweckverbände. Diese müssen den regionalen Bedarf erfassen und prüfen, ob das bestehende Angebot der Nachfrage entspricht. Mit dem Doppelhaushalt 2019/2020 haben wir die notwendigen finanziellen Mittel bereitgestellt, um das Angebot weiter auszubauen.

Horka – Węgliniec ist eine ursprünglich für den Güterverkehr ausgebaute Strecke. Fernverkehr wird von der DB eigenwirtschaftlich betrieben. Neben der Erschließungsfunktion für kleine und mittlere Städte ist beim Personenfernverkehr auch dieser Faktor zu berücksichtigen. Wir setzen uns beim Bund für die Elektrifizierung der Strecken Dresden – Görlitz und Cottbus – Görlitz ein. Beides ist Voraussetzung, um Ostsachsen sinnvoll an den Personenfernverkehr anzuschließen und grenzüberschreitende Verbindungen nach Polen zu schaffen, sowohl auf der Relation Leipzig- Dresden-Görlitz-Breslau als auch auf der Strecke Berlin-Weißwasser-Görlitz-Breslau und weiter nach Krakau und Richtung Ukraine.

Für die Verbindungen nach Tschechien und Südost-Europa wollen wir die Neubaustrecke Dresden – Prag bauen. Diese ist als Mischverkehrsstrecke für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr bis 200 km/h und schnellen Güterverkehr bis 120 km/h geplant. Herzstück ist der Erzgebirgsbasistunnel. Die Strecke ist im BVWP im vordringlichen Bedarf gelistet und es gibt einen bereits gegründeten Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit. Dieser umfasst den Freistaat Sachsen, die Tschechische Republik, den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und den Okres Usti nad Labem. Im Personenfernverkehr wird sich die Reisezeit von Dresden nach Prag von 2h15 auf eine Stunde reduzieren. Außerdem werden Engpässe im Elbtal beseitigt, die Anwohner von Lärm entlastet und die Strecke wird hochwassersicher sein.

Für die Strecke von Plauen über Bad Brambach nach Eger (Cheb) streben wir eine Elektrifizierung an, um diese für den Personenverkehr attraktiver zu machen und ebenfalls Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen. Außerdem prüfen wir eine Verbindung von Holzhausen nach Moldava, um dort touristische Verkehre zu ermöglichen.

LINKE:

Sowohl nach Tschechien, als auch nach Polen müssen mittelfristig reguläre, mehrmals täglich verkehrende Schienenfernverkehrsangebote realisiert werden, egal ob ICE oder EC/IC. Insbesondere für die Verbindung Dresden-Wroclaw besteht Handlungsbedarf, aber auch nach Liberec. Ein erster Schritt wäre die Verankerung der Elektrifizierung von Cottbus-Zittau und Dresden-Görlitz in Investitionsprogrammen bzw. Bund-Länder-Verträgen im Zuge der Gesetze zum Kohleausstieg in diesem Jahr. Darüber hinaus bedarf es auch im Regionalverkehr einer besseren Grenzüberschreitenden Angebots- und Investitionsplanung, als Beispiel können die Verbindungen im Erzgebirge nach Tschechien mit der Bahn, aber auch das immer noch nicht umgesetzte Straßenbahnprojekt in Görlitz gesehen werden.

SPD:

In der Tat ist der grenzüberschreitende Schienenverkehr von Sachsen in die Nachbarländer Polen und Tschechien ausbaufähig. Gleichzeitig bieten die dortigen Verkehrsverbünde bereits zahlreiche Möglichkeiten und Angebote, grenzüberschreitend im ÖPNV unterwegs zu sein (z.B. Egronet im Vogtland oder die Euro-Neiße-Tickets im ZVON). Weitere grenzüberschreitende Schienenverkehre können wir aber nur gemeinsam mit unseren Nachbarländern umsetzen. Dazu führen wir regelmäßige Gespräche und setzen uns mit Nachdruck dafür ein, dass diese Verbindungen ausgebaut werden.

AfD:

Wir sind selbstverständlich sehr daran interessiert, die „Randlage“ gerade des östlichen Teils Sachsens in Deutschland in eine Zentrallage in Ostmitteleuropa zu verwandeln. Wir sind von attraktiven und dynamischen Wirtschaftsräumen umgeben. Dazu muss aber die grenzüberschreitende Infrastruktur wesentlich verbessert werden. Ja, nehmen Sie Leipzig – Wegliniec als Beispiel. Noch schlimmer finde ich es, dass es zwischen Dresden und Breslau keine durchgehende Passagierverbindung mehr gibt, weil man auf der deutschen Seite die Versprechen zum Ausbau der Strecke Dresden-Görlitz nicht eingehalten hat. Ein äußerst peinlicher Vorgang! Bei uns gehört dieses Thema zu den vordringlichsten Forderungen!

Zur Umsetzung werden wir natürlich auch aus den zur Verfügung stehenden europäischen Programmen alles herausholen, was geht. Ein gemeinsames Fremdenverkehrskonzept unserer Euroregion wäre eine wichtige Flankierung.

B'90/Grüne:

Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr ist in einem vereinten Europa nicht nur ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor, sondern dient auch der guten Nachbarschaft der Völker. Die Bedeutung dieser Verbindungen wird in Zukunft stark zunehmen.

Im Güterverkehr fordern wir, dass auf der genannten „Niederschlesischen Magistrale“ eine Rollende Landstraße zum Einsatz kommt, die den LKW-Verkehr von und nach Polen zumindest in Teilen von der Autobahn holt. Hier muss sich der Freistaat als Treiber und Zuschussgeber engagieren und darf es nicht bei den bisherigen Absichtserklärungen belassen.

Der wichtigste grenzüberschreitende Korridor in Sachsen ist die Elbtalstrecke zwischen Dresden und Ústí nad Labem. Für die „irgendwann“ kommende Neubaustrecke fordern wir einen wirklichen Basistunnel und eine Ausrichtung der Trassierung an den Bedürfnissen des Güterverkehrs. Aber bis dahin muss das Elbtal und auch der Bereich Coswig / Radebeul deutlich besser vor Verkehrslärm geschützt werden.

Mit der Elektrifizierung der Strecke Hof – Regensburg wird der sog. „Ostkorridor“ von Halle über Altenburg und Plauen erheblich an Bedeutung für den Güterverkehr gewinnen. Wir sehen dies positiv, auch als Entlastung der Elbtalstrecke, fordern jedoch einen adäquaten Lärmschutz für die Anwohner dieser Relation.

Regionale Grenzübergänge wie in Bad Brambach oder Ebersbach (Sachs) sollten weiterhin für den Güterverkehr nutzbar sein. Gerade im Störfall sind solche Ausweichstrecken unverzichtbar.

Im Personenverkehr ist die Situation in Sachsen in großen Teilen unbefriedigend. Während im Vogtland mit dem EgroNet grenzüberschreitende Verbindungen gezielt vermarktet und koordiniert werden, ist das Angebot auf allen anderen grenzüberschreitenden Strecken ausbaufähig. Es fehlt vor allem an attraktiven Verbindungen, tariflich ist man da mit den diversen grenzüberschreitenden Angeboten schon deutlich weiter.

Je nach örtlicher Situation stellen wir uns für grenzüberschreitende Bahnverbindungen ein regelmäßiges Angebot mindestens im Zwei-Stunden-Takt vor, das die Fahrgäste nicht nur über die Grenze bringt, sondern die nächsten Oberzentren miteinander verbindet. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Trilex TX Dresden – Zittau – Liberec, den wir uns in einem durchgängigen Zwei- Stunden-Takt wünschen, ergänzt durch eine regionale Verbindung Liberec – Zittau – Rumburk, die in den Stunden dazwischen verkehrt. Gerade hier gilt das Prinzip, erst einmal ein Angebot zu machen und sich nicht auf heutige Verkehrsaufkommen zu berufen. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr steckt sehr viel Potenzial, dies gilt auch für heutige und künftige Busverbindungen über die Grenzen.

FDP:

Die grenzüberschreitenden Verkehre spielen für Sachsen eine immer größere Rolle. Wir wollen die Leistungsfähigkeit der Schienen-und Straßenverbindungen zwischen Sachsen und der Tschechischen Republik sowie Polen verbessern und zugleich mehr Güter im Transitverkehr auf die Schiene bringen. Um hier eine Einheitlichkeit sicherzustellen muss es zu einer klaren Vereinbarung zwischen den Ländern kommen. Man muss sich endlich auf Standards einigen oder klare Regeln zum Umsteigen und der Gültigkeit von Tickets erarbeiten.

10. Anbindung des ländlichen Raums

Frage: *Viele Orte auf dem Land sind am Sonntag und teilweise auch am Samstag nicht oder nur schlecht angebunden. Auch ein Öffentlicher Verkehr am Abend, insbesondere am Wochenende, ist abseits der Großstädte meist nicht existent. Selbst tagsüber scheitern attraktive Angebote oft spätestens an der Landkreisgrenze. Wie wollen Sie hier für Verbesserungen sorgen, sodass auch auf dem Land brauchbare Alternativen zum Auto angeboten werden?*

CDU:

Der Ausbau des ÖPNV-Angebots mittels PlusBus und TaktBus in ganz Sachsen wird auch über das Haushaltsjahr 2020 hinaus erfolgen. In der Anlage 5 der ÖPNVFinVO sind hierfür die ersten konkreten Maßnahmen benannt worden ([https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/10779- OePNVFinVO#anl5](https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/10779-OePNVFinVO#anl5)). Ebenso finden sich in der ÖPNVFinVO die mindestens einzuhaltenden Kriterien für die nach § 1 Absatz 1b vorgesehenen PlusBus- und TaktBus-Linien:

a) PlusBus-Linien

Fahrten pro Richtung zwischen 06:00 und 20:00 Uhr:

- Montags bis freitags 15
- Samstags 6
- Sonn- und feiertags 4

Montags bis freitags ist ein Ein-Stunden-Takt einzuhalten.

b) TaktBus-Linien

Fahrten pro Richtung zwischen 06:00 und 20:00 Uhr:

- Montags bis freitags 7
- Samstags 4
- Sonn- und feiertags 0

Montags bis freitags ist ein Zwei-Stunden-Takt einzuhalten.

LINKE:

Zum einen durch die Festschreibung des ÖPNV als Pflichtaufgabe und einer gesetzlichen Fixierung einer Anbindungsgarantie (vgl. Takt). Auf der anderen Seite bedarf es neuer Finanzierungsmodelle für den ÖPNV. Darüber hinaus braucht der ländliche Raum neue Gesamtpakete für eine vielfältigere Mobilität, inkl. mehr Carsharing-Angeboten, besserer Radinfrastruktur, kürzen Schulwegen (vgl. unserer Initiativen zu längerem gemeinsamen Lernen), günstigeren ÖPNV-Tickets und Veranstaltungs- bzw. Nachfragebezogenen Angeboten (Kulturbus, Fahrradbus, Discobus ...).

SPD:

Wir wollen den Anteil der sächsischen Bevölkerung, der an das ÖPNV-Grundnetz angebunden ist, von derzeit 52 Prozent auf 80 Prozent steigern. Damit erreichen wir, dass ca. 1 Million Menschen zusätzlich von einem ÖPNV-Angebot profitieren können, insbesondere im ländlichen Raum. Mit der Umsetzung des Plus-Bus- und des Takt-Bus-Systems soll den ÖPNV-Nutzern werktags größtenteils stündlich, mindestens aber zweistündlich ein Angebot zur Verfügung stehen. Diese Angebote sollen in einem Sachsen-Takt miteinander verknüpft werden um sicherzustellen, dass die allermeisten Gemeinden im ländlichen Raum von früh bis spät und an sieben Tagen in der Woche erreichbar sind. Mit dem Sachsen-Tarif wollen wir dafür sorgen, dass die Verbundgrenzen keine Barriere mehr darstellen und die

Menschen im Freistaat einfach, bezahlbar und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln mobil sein können. Damit schaffen wir attraktive Alternativen zum eigenen Auto.

AfD:

Hier verweisen wird zunächst auf die Antwort zu Frage 2. Die Zusammenfassung in einem Eigenbetrieb des Landes würde es besser ermöglichen, die Probleme an der Landkreisgrenze, die Sie beschreiben, zu lösen und zu einem für die Bürger attraktiven Verbindungsangebot und zeitlichen Takt der Bedienung auch ländlicher Dörfer zu kommen. Dass das Geld kostet, ist klar, aber unter diesem System sollen auch die großen Städte mit ihrer „Einwohnerveredelung“ im Finanzausgleich in die Pflicht genommen werden. Jede Einwohnerveredelung verbietet sich nämlich von vornherein, wenn die Menschen aus dem ländlichen Raum die öffentlichen Angebote, die aus der Besserstellung der Städte finanziert werden, nicht erreichen können!

B'90/Grüne:

Wir wollen Sachsen zu einem Pionierland für moderne Mobilität machen. Daher führen wir GRÜNE eine Mobilitätsgarantie für ganz Sachsen ein. Damit gibt es in ganz Sachsen von mindestens 5 Uhr früh bis Mitternacht mindestens einen Stundentakt mit einer verlässlichen und umweltfreundlichen Anbindung – ganz gleich, ob mit dem Zug, dem Bus oder flexiblen Angeboten wie etwa dem Anruf-Sammeltaxi. Im Rahmen der Mobilitätsgarantie soll für jeden Ort in Sachsen eine klar definierte Mindestbedienung gelten, die auch bei anfangs geringerer Nachfrage vorzuweisen ist.

Aufbauend auf einem ausgebauten und deutlich attraktiveren Eisenbahnnetz mit zahlreichen Verknüpfungspunkten wollen wir Mobilitätsangebote entwickeln, die auch den Menschen, die im ländlichen Raum wohnen, den Verzicht auf ein eigenes Auto ermöglichen. Dies beginnt mit einem „Plus-Bus-Netz“ auf Eisenbahnniveau, das durch die klassischen Busverbindungen zur Flächenerschließung (barrierefrei und emissionsarm) ergänzt und durch flexible Angebotsformen komplettiert wird.

FDP:

Der Aufbau eines Landesbusnetzes Sachsen mit attraktivem Takt kann in Verbindung mit Lokalbussen und individuellen Zubringerangeboten die des ÖPNV vor allem in ländlichen Regionen entscheidend erhöhen. Wir orientieren uns dabei am Bahn-Bus-Landesnetz in Sachsen-Anhalt, das mit abgestimmtem Takt und einheitlichen Fahrzeug-Qualitätsstandards in der Fläche attraktive Verbindungen bietet. Die Digitalisierung bietet völlig neue Möglichkeiten, zusätzliche attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, individuelle Fahrtwünsche zu erfüllen und Verkehre kundenorientierter auszurichten. Für uns steht dabei der Fahrgast im Mittelpunkt. Vor allem das in weiten Teilen noch aus den 1960er Jahren stammende Personenbeförderungsgesetz ist dringend zu modernisieren. Wir wollen neue flexible Beförderungsangebote in Ergänzung zu bestehenden ÖPNV-Leistungen ermöglichen. Dazu gehören per App buchbare Sammeltaxen, Shuttles und Mietwagen (Ride Sharing, Car Sharing, Ride Pooling, Ride Hailing), aber auch Bürgerbusse und private Kooperationsmodelle. Was in vielen anderen Staaten den Alltag der Bürger erleichtert, soll es auch in Sachsen geben. Damit schaffen wir attraktivere Angebote in der Fläche.