



WAHLPRÜFSTEINE ZUR VERKEHRSPOLITIK FÜR DIE SÄCHSISCHE LANDTAGSWAHL 2024

Fragen und Antworten der zur Wahl antretenden Parteien



Die Verkehrswende ist seit einigen Jahren eines der zentralen Themen in Deutschland und im Freistaat Sachsen – die Ergebnisse sind jedoch übersichtlich. Jetzt erst wurde der Öffentlichkeit bewusst, welch Raubbau während der vergangenen 20 Jahre am System des öffentlichen Verkehrs betrieben wurde. Eine schnelle Wende ist nicht realistisch, aber weitreichende Entscheidungen für die nächsten zwei Jahrzehnte.

Aufgrund großer Investitionsdefizite in vielen gesellschaftlichen Bereichen ist eine Schwerpunktsetzung im Eisenbahnsektor als zentraler Bestandteil der von allen Parteien außer der AFD postulierten Verkehrswende aktuell schwer durchsetzbar – weder von CDU-geführten Regierungen noch der aktuellen Ampelkoalition auf Bundesebene. Umso wichtiger ist die Ausnutzung aller Handlungsspielräume in den Ländern. Dies kann organisatorisch erfolgen, in dem mit den Bundesmitteln effizient umgegangen wird, über eigene Kofinanzierungsmodelle für den Personen- wie auch Güterverkehr bis hin zu aufsichtsrechtlichen Spielräumen beim Erhalt bestehender Infrastruktur.

Für die Landtagswahl in Sachsen 2024 hat der Deutsche Bahnkunden-Verband die maßgeblichen zur Wahl antretenden Parteien zu fünf Schwerpunkten in der Verkehrspolitik im ÖPNV/SPNV befragt. Dabei geht es dem DBV als parteipolitisch neutralem Fahrgastverband und Interessenvertretung der Güterkunden der Eisenbahn ausschließlich um Sachpolitik im Bereich des öffentlichen Verkehrswesens.

Die Antworten können mit der eigenen Einstellung und Meinung zu verkehrspolitischen Fragestellungen abgeglichen werden und sollen zur Meinungsbildung im Vorfeld der Wahl im Freistaat Sachsen nutzbar sein.



Die Sächsische Staatsregierung hatte eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Wirtschaftlichkeit der Reaktivierung von verschiedenen Nebenstrecken im Freistaat untersuchte. Die Reaktivierung soll nun lediglich für drei Strecken durchgeführt werden, obgleich mehr Strecken eine Wirtschaftlichkeit zugeschrieben bekamen. Wie steht Ihre Partei zur Reaktivierung von Eisenbahnnebenstrecke für den Personen- und Güterverkehr?



Wir stehen für eine flächendeckende Erschließung des Freistaates Sachsen mit einem bezahlbaren ÖPNV/SPNV. Daher bilden die finanziellen und rechtlichen Vorgaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für uns die Grundlage für eine Streckenreaktivierung. Ebenso ist die geltende Richtlinie einer „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekostenrechnung“ anzuwenden. Diese wird auch von den Aufgabenträgern als Entscheidungshilfe für die Inbetriebnahme einer Eisenbahnstrecke herangezogen.



Wir Freie Demokraten bekennen uns zum Bahnverkehr als eine der wichtigsten Säulen unserer Infrastruktur in Sachsen. Dabei geht es nicht nur um die Anbindung des ländlichen Raumes an die Ballungszentren, sondern auch um die Zukunftsperspektive vieler Regionen, für die eine gut ausgebaute Infrastruktur essentiell ist. Natürlich muss bei einer Reaktivierung auch immer die Wirtschaftlichkeit im Fokus stehen, damit das Konzept tragfähig ist. Wir wollen jedoch allen Strecken, denen ein wirtschaftlicher Betrieb prognostiziert wurde, nach Priorität stufenweise in die Infrastrukturpläne aufnehmen.



Unser Bündnis unterstützt die Reaktivierung von Eisenbahnnebenstrecken für den Personen- und Güterverkehr nachdrücklich. Die Entscheidung, nur drei Strecken zu reaktivieren, obwohl mehr Strecken als wirtschaftlich eingestuft wurden, ist für uns nicht nachvollziehbar. Eine gut ausgebaute und vernetzte Schieneninfrastruktur ist essenziell für die Mobilität im ländlichen Raum, den Klimaschutz und die regionale Wirtschaft. Wir setzen uns dafür ein, dass alle als wirtschaftlich bewerteten Strecken reaktiviert werden, um die Mobilitätswende voranzutreiben und die Lebensqualität in ländlichen Gebieten zu verbessern.

Grüne



Uns ist es wichtig, Schienenstrecken zu reaktivieren, weil dies die Mobilität im ländlichen Raum verbessert und die regionalen Zentren besser verbindet. Zusätzlich zu den Strecken Meißen-Döbeln und Marienberg-Pockau-Lengefeld werden wir weitere Streckenreaktivierungen wie die Muldentalbahn und Beucha-Treben im Blick behalten. Da Reaktivierungen erhebliche Investitionen erforderlich machen, ist es wichtig, die Investitionskosten stets mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis abzugleichen.

Linke



Die Verkehrswende kann nur dann zum Erfolgsmodell für die Mobilität der Bürger gerade auch im ländlichen Raum werden, wenn mindestens die im Gutachten als wirtschaftlich dargestellten Strecken wieder reaktiviert werden. Dabei ist die Richtgröße von 1000 Fahrgästen pro Tag und Strecke in bereits ausgedünnten Regionen kein ausschließliches Entscheidungskriterium mehr, mit dem ein attraktiver öffentlicher Verkehr gestaltet werden kann. Wir fordern daher die Reaktivierung aller Strecken, die bereits jetzt nach herkömmlichen Maßgaben einen Kosten-Nutzen-Faktor von 1 oder höher haben.



Wir stehen zur Reaktivierung von Eisenbahnnebenstrecken! Insbesondere im ländlichen Raum ist es wichtig, dass die Lebensqualität verbessert wird. Die Stärkung der Verkehrsinfrastruktur steigert zudem die Attraktivität einer Region wesentlich, was sich positiv auf Bevölkerungsentwicklung und Wirtschaftskraft auswirkt. Die Wirtschaftlichkeit der Strecken muss aber sowohl nach Ausgangslage als auch nach Perspektive bewertet werden.

2

Die Mittel für den öffentlichen Verkehr sind knapp und unauskömmlich. Die Tendenz geht seit langem zur Abschaffung von personalbedienten Verkaufsstellen als einer Maßnahme zur Kosteneinsparung. Soll es in Zukunft nur noch an Hauptbahnhöfen eine persönliche Beratungsmöglichkeit geben?



Wir leben im Zeitalter des Umbruchs zur Digitalisierung und der Einführung von KI in Alltagsprozessen. Daher gestalten sich die Übergänge von analogen zu digitalen Prozessen des Ticketverkaufs nicht ohne Hindernisse. Jedoch stehen wir in dieser Übergangsphase für die Beibehaltung von Informations- und Verkaufsstellen, die allen Altersgruppen eine Auskunft und Kauf ermöglicht. Neben dem teilweise vorhandenen Personalmangel ist durch die Aufgabenträger eine Versorgung über Hotline und Informationszentren sichergestellt.



Beratung sollte aus unserer Sicht überall dort erhalten bleiben, wo ein Bedarf besteht. Doch wir wollen auch an kleinen Haltepunkten mit weniger Verkehr eine Beratung ermöglichen. Dafür setzen wir auf digitale Möglichkeiten, beispielsweise KI-gestützte Chatbots und/oder Kommunikationskanäle, die an Terminals eine individuelle Beratung erlauben. Auch das digitale Angebot über das Internet oder Telefon wollen wir benutzerfreundlich gestalten.



Wir sind der Ansicht, dass der Zugang zu persönlicher Beratung im öffentlichen Verkehr auch in kleineren Bahnhöfen gewährleistet sein muss. Die Abschaffung von personalbedienten Verkaufsstellen mag kurzfristig Kosten sparen, führt jedoch langfristig zu einer Abnahme der Nutzerfreundlichkeit und des Service. Unser Bündnis setzt sich für eine flächendeckende Erhaltung dieser Stellen ein, um allen Bürgerinnen und Bürgern einen barrierefreien Zugang zu Informationen und Dienstleistungen im ÖPNV zu ermöglichen.

Grüne



Die SPD Sachsen setzt sich dafür ein, dass es bedarfsgerechte Möglichkeiten für persönliche Beratung an personalbedienten Verkaufsstellen gibt. Kosteneinsparungen sind aus unserer Sicht eher im Verwaltungsbereich wünschenswert und auch realisierbar – siehe auch die Antwort auf Frage 3. Die Verantwortung und die Entscheidung über den Umfang persönlicher Beratungsleistungen liegt bei den Unternehmen.

Linke



Die knappe Finanzausstattung des Systems des öffentlichen Verkehrs ist der Hauptgrund für die teils schlechte Qualität des Angebots, das durch die sukzessive Schließung weiterer Beratungs- und Verkaufsstellen schon im Zugang zum ÖPNV/SPNV weiter eingeschränkt wird. So werden große Teile gerade der älteren Bevölkerung von der Nutzung von Bus und Bahn abgehängt. Beispielsweise kann ohne E-Mail-Adresse das beliebte Deutschlandticket gar nicht erworben werden. Wir fordern daher den unbedingten Erhalt personalbedienter Verkaufsstellen auf jetzigem Niveau für eine Übergangsphase von mindestens 10 Jahren.



Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Mittel dafür sind vor allem deshalb knapp, weil trotz ständig neuer Rekordhaushalte und Rekordausgaben keine Prioritäten für die gesetzlichen Pflichtaufgaben des Staates gesetzt werden. Persönliche Beratungsmöglichkeiten außerhalb der Hauptbahnhöfe sollten nicht per se abgeschafft werden, denn nicht jeder kann die digitalen Angebote nutzen. Hier kommt es also darauf an, ob und wo eine Nachfrage nach persönlicher Beratung besteht.

3

Wäre es nicht besser, man spart Verwaltungskosten und legt die fünf sächsischen Aufgabenträger zusammen, wie auch in großen Bundesländern üblich, statt am Beratungspersonal für die Fahrgäste zu sparen?



Mit der Entscheidung im Jahre 1996, einen kommunal organisierten ÖPNV im Freistaat Sachsen gesetzlich zu verankern, ist die Zuständigkeit der Organisation und Ausführung des ÖPNV auf die vor Ort agierenden fünf Aufgabenträger (ZVON, VVO, ZVNL, ZVMS, VVV) übertragen worden. Vor einer Zusammenlegung sind jedoch dezidierte Prüfungen über rechtliche, finanzielle und aufgabenspezifische Auswirkungen durch die Staatsregierung notwendig. Dabei sollten Angebots-, Kosteneffizienz und Entscheidungskompetenz als Untersuchungsgegenstand definiert werden. All das gilt es vor einer Entscheidungsfindung abzuwägen.



Klar ist, es muss mehr Bewegung in die Trägerstruktur kommen und eine besser Vernetzung aller Beteiligten erfolgen. Das vom FDP-Bundesverkehrsministerium initiierte Deutschlandticket ist ein Impuls dafür. Daneben muss die Servicestruktur an die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet sein und sich flexibel an deren Bedarf anpassen. Dafür braucht es eine individuelle Beratungsmöglichkeit, idealerweise unterstützt durch die fortgeschrittenen Möglichkeiten der digitalen Technik.



Die Zusammenlegung der fünf sächsischen Aufgabenträger könnte Verwaltungskosten senken und die Effizienz steigern. Wir unterstützen eine solche Maßnahme, sofern sie zu einer Verbesserung der Servicequalität führt und nicht auf Kosten des Beratungspersonals für die Fahrgäste geht. Eine einheitliche und effiziente Verwaltung könnte die Ressourcen besser bündeln und so Mittel freisetzen, die dann gezielt in den Erhalt und Ausbau des Beratungspersonals investiert werden könnten.

Grüne



Die Entscheidung, Verkehrsverbünde zusammenzulegen, kann nur gemeinsam mit der kommunalen Ebene getroffen werden. Wir sehen in einem harmonisierten Angebot weiterhin eine große Chance für den ÖPNV, um bessere Mobilitätsleistungen anbieten zu können und Verwaltungskosten zu sparen. Deshalb treiben wir die Gründung der Sächsischen Mobilitätsgesellschaft weiter voran und setzen uns zudem für einheitliche Beförderungsstandards, ein einfacheres Tarifsystem und bezahlbare Preise ein.

Linke



Es ist nicht erklärbar, warum Sachsen fünf Verkehrsverbünde samt Verwaltungsunterbau benötigt, in großen Bundesländern jedoch eine Bestellerorganisation genügt. Unter einem Dach würden beispielsweise auch unsinnige Unterschiede in den Beförderungsbedingungen (Altersgrenzen bei ermäßigten Tickets) wegfallen und einheitliche Tarife und Ticketangebote entstehen – eine wesentliche Vereinfachung für die Fahrgäste. Frei werdende Mittel durch die Zusammenlegung von dispositiven Funktionen könnten direkt in Beratungspersonal oder Zugangebote investiert werden.



Die Zusammenlegung der fünf sächsischen Aufgabenträger würde aus unserer Sicht nicht automatisch zum Erhalt des Beratungspersonals führen. Ob eine Zusammenlegung sinnvoll ist, muss sich danach richten, ob die Bedienung des ÖPNV nach einer Zusammenlegung zuverlässig ist und die Qualität der Verkehrsanbindungen sowie die Attraktivität der Fahrpreise gesteigert werden kann.

4

Die Politik drängt landesweit zu einer stärkeren Nutzung der ÖPNV/SPNV-Angebote, dabei gibt es auf vielen Strecken jetzt schon starke Kapazitätsprobleme, insbesondere zu Stoßzeiten, an Wochenenden und zu Ferienzeiten. Ebenso wird beim Umstieg auf Öffis auch das Fahrrad für die letzte Meile verstärkt mitgenommen. Wie kann eine Kapazitätsanpassung in Zügen mittelfristig auf den Weg gebracht werden?



Politische Einflussnahme auf betriebliche und organisatorische Kapazitätsplanungen der Aufgabenträger sollte aus unserer Sicht unterbleiben. Wie bereits vorstehend deutlich gemacht, können in Abstimmung mit den Aufgabenträgern Vorgaben zur Priorisierung von Investitions- und/oder Konsumausgaben im ÖPNV gemacht werden. Hier hat die CDU sich bereits in einem Positionspapier zunächst für die Finanzierung von Investitionen (Zugmaterial und Busmaterial) stark gemacht, bevor spezielle vergünstigte Tarife angeboten werden.



Die Kapazitätsprobleme begründen sich in Sachsen in der Regel in dem fehlenden Bahnpersonal, welches wie viele andere Branchen vom Fachkräftemangel betroffen ist. Wir Freie Demokraten setzen uns dafür ein, die Ausbildung zu vereinfachen und den Beruf attraktiver zu machen. zusätzlich wollen wir auch für ausländische Fachkräfte die Einstiegshürden erleichtern, die Sprachzugangsvoraussetzungen abbauen und die Anerkennung von Berufsabschlüssen vereinfachen. Daneben wollen wir dafür sorgen, dass die Aufgabenträger flexibler auf Bedarfe reagieren können und mit entsprechender Technik Kapazitätsengpässe überwinden.



Die bestehenden Kapazitätsprobleme im ÖPNV müssen dringend angegangen werden. Kurzfristig könnten Maßnahmen wie der Einsatz zusätzlicher Wagen, die Erhöhung der Taktfrequenz und der Ausbau der Fahrradmitnahme in Zügen Abhilfe schaffen. Mittelfristig ist jedoch eine umfassende Modernisierung und Erweiterung der Fahrzeugflotte sowie der Ausbau der Infrastruktur notwendig. Hierfür bedarf es einer engen Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und einer konsequenten Investitionsstrategie, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden.

Grüne



Um eine steigende Anzahl von ÖPNV-Nutzern auch zu Stoßzeiten zu bewältigen, ist ein ausgeweitetes Angebot erforderlich, z. B. mit einer dichteren Taktung und längeren Fahrzeugen. Nachdem die SPD-geführte Bundesregierung das Deutschlandticket eingeführt und damit die Nachfrageseite gestärkt hat, müssen wir auf Bundesebene und in den Ländern auf der Angebotsseite nachziehen. Die SPD Sachsen sieht deshalb großen Bedarf, die ÖPNV- und SPNV-Infrastruktur in Sachsen in Stadt und Land auszubauen.

Linke



Kurzfristige Kapazitätsanpassungen sind auf einzelnen Strecken schwierig, da Ausschreibungen nicht rückwirkend verändert werden können. Innovative Wege sind aber denkbar, beispielsweise ein vom Freistaat finanzierter Fahrzeugpool, der bei Kapazitätsspitzen zur Verfügung gestellt werden kann. Da das System Eisenbahn jedoch zu komplex für einfache und schnelle Lösungen ist, hilft nur, in Infrastruktur, Personal, Vertriebswege und vieles mehr langfristig schwerpunktmäßig zu investieren.



Für eine Kapazitätsanpassung ist aus unserer Sicht erforderlich, dass die Züge auch mit der maximal zulässigen Anzahl an Wagnen fahren. Dass die Anzahl der Zugausfälle deutlich verringert wird und mittel- bzw. langfristig das Angebot, insbesondere die Taktung, erhöht wird. Darüber hinaus sollte bei Kapazitätsengpässen die Personenmitnahme Vorrang vor der Fahrradmitnahme haben.

5

Die Verkehrswende gelingt nur bei einer ausreichenden Finanzierung von Strecken, Fahrzeugen, Personal und Technik. Wie kann diese hergestellt werden?



Ein leistungsfähiger ÖPNV ist nicht nur wesentliches Element der Daseinsvorsorge. Er ist auch die Basis für eine klimafreundliche Mobilität. Den ÖPNV auszubauen und zu modernisieren, ist eine zentrale Aufgabe und Ziel der Bundesregierung, um die angestrebten ökologischen Ziele einer CO₂-Reduzierung im Verkehrssektor zu erreichen. Letztendlich kann auf Landesebene „nur“ eine schwerpunktorientierte „Kofinanzierung“ erfolgen. Derzeit wird im DHH 2023/2024 neben den nur schwer zu quantifizierenden Fahrgasteinnahmen der ÖPNV/SPNV mit Steuergeldern in Höhe von rund 1,6 Mrd. Euro finanziert.



Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur steht auf mehreren Säulen, zu denen Investitionen in Infrastruktur und Ausbaumaßnahmen, sowie Technik durch die öffentliche Hand, aber auch die Entgelte durch die Bahnnutzer zählen. Es braucht mehr Nutzer, um diese Säule zu erhöhen. Sie kommen natürlich nur, wenn die Bahn attraktiv ist und erreichbar auch in wenig angebundenen Regionen. Ein erster Schritt dafür ist das Deutschlandticket. Wichtig ist, dass der Freistaat die Mittel für den Bahnverkehr auch im vollen Umfang an die Träger runterreicht, was in letzter Zeit nicht in dem Maße geschehen ist, wie es notwendig wäre. Hier kommt die Staatsregierung ihrer Finanzierungspflicht nicht umfänglich nach, was wir in Regierungsverantwortung ändern wollen.



Die Verkehrswende erfordert erhebliche Investitionen in Strecken, Fahrzeuge, Personal und Technik. Wir fordern eine nachhaltige Finanzierung, die durch eine Kombination aus öffentlichen Mitteln, EU-Fördergeldern und gegebenenfalls privaten Investitionen sichergestellt wird. Eine gerechte Besteuerung großer Konzerne und vermögender Privatpersonen könnte zusätzliche Mittel bereitstellen. Des Weiteren sollten Prioritäten in der Haushaltspolitik neu gesetzt werden, um dem öffentlichen Verkehr die nötige finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen. Nur durch eine gesicherte und ausreichende Finanzierung können wir die Verkehrswende erfolgreich gestalten.

Grüne



Für eine erfolgreiche Verkehrswende braucht es die nötigen Finanzen. Deshalb setzen wir uns für eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes ein. Gleichzeitig müssen wir im Land unsere Hausaufgaben machen und für eine gute wirtschaftliche Zukunft die sächsische Schuldenbremse reformieren. Damit werden Investitionen für einen leistungsfähigen Standort in allen Bereichen möglich – im Verkehr ebenso wie bei Wirtschaft und Arbeitsplätzen, Bildung und Gesundheit, Infrastruktur und Kommunen.

Linke



Aus unserer Sicht ist der Weg zu einer umweltfreundlichen Mobilität und zur schnellen Umsetzung der Verkehrswende im Personen- und Güterverkehr eine strategische Schwerpunktförderung in den öffentlichen Verkehr all Ganzes. Über Attraktivitätsgewinne sollte der Umstieg vom Auto auf die Öffentlichen erreicht werden. Eine bloße Verbotspolitik und technologieverhindernde Vorgaben lehnen wir ab und sind generell wenig hilfreich. Gleichwohl bedarf es im Autoland Deutschland einer neuen Schwerpunktverschiebung hin zu allen Verkehrsformen, die einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Gesundheit der Menschen leisten können.



Soweit der Begriff Verkehrswende die Ablösung des Verbrennungsmotors und des Individualverkehrs meint, lehnen wir diesen Begriff ab. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsangebote sind indes durchaus zu begrüßen. Da Investitionen weitgehend aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, ist eine Priorisierung in den Haushalten notwendig.



www.BAHNKUNDEN.DE

Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
Landesverband Sachsen

c/o Jochen Reitstätter
Eisenacher Straße 44
04155 Leipzig

sachsen@bahnkunden.de
www.bahnkunden.de