

# **Wahlprüfsteine zur Landtagswahl Sachsen 2024**

## **Methodik**

Angefragt wurden alle Parteien, die gegenwärtig im Sächsischen Landtag vertreten sind und/oder in aktuellen Umfragen über 5% erreichten. Dies waren mit Stand Juli 2014 in Sachsen: die Christlich Demokratische Union (CDU), Die Linke (LINKE), die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), die Alternative für Deutschland (AfD), Bündnis 90/Die Grünen und das Bündnis Sahra Wagenknecht (BSW)

Von allen Parteien außer dem BSW gingen Antworten ein. Die AfD sandte keine einzelnen Antworten zu, sondern verwies auf deren Chatbot. Da dieser bei einigen Fragen aber bei mehreren Versuchen inhaltlich unterschiedliche und sich widersprechende Antworten ausgab, konnten diese nicht verwendet werden. Im Folgenden werden die eingegangenen Antworten sowie die jeweilige Position des Fahrgastverbands PRO BAHN Mitteldeutschland ungekürzt dargestellt. (Die Reihenfolge der Nennung erfolgt gemäß dem Stimmenanteil der jeweiligen Partei bei der letzten Landtagswahl 2019.) Diese Antworten wurden durch den Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland mit seinen eigenen Positionen abgeglichen und entsprechend der Ampelfarben rot, gelb und grün bewertet.

## ÖPNV/Finanzierung

### **Frage: Welche 2 konkreten Maßnahmen planen Sie, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen?**

#### **CDU:**

Wir wollen die Verknüpfung der Verkehrsträger optimieren und Fahrtplanung, Ticketing und Tarife einfach und verständlich nutzbar machen. Unser Ziel ist es, 80 % der Menschen in Sachsen an den vertakteten Linienverkehr anzuschließen und die peripheren oder dünnbesiedelten Gebiete perspektivisch mit On-demand-Zubringerverkehren zu erschließen. Für uns sind Mobility-as-a-Service-Angebote die Zukunft des Öffentlichen Verkehrs, denn wir betrachten Reiseketten aus der Sicht des Nutzers. In Zeiten größer werdender Herausforderungen bei der Finanzierung des Streckenbetriebes sehen wir ergänzend zum Schienenverkehr größere Potenziale im Ausbau des PlusBus- und TaktBus-Netzes.

#### **LINKE:**

Wir wollen eine ÖPNV-Offensive für Sachsen starten und Mindestbedienstandards einführen, damit jede Gemeinde eine ÖPNV-Anbindung bekommt, die über den Schülerverkehr hinausgeht. Wir setzen uns zudem dafür ein, dass der Preis des Deutschlandtickets fünf Jahre lang nicht steigt und dass es sachsenweit als Sozialticket zum halben Preis angeboten wird.

#### **B'90/Grüne:**

- Um den öffentlichen Nahverkehr in Sachsen attraktiver zu machen, wollen wir das ÖPNV-Angebot über eine Mobilitätsgarantie mit verbindlichen Mindestbedienstandards und Vertaktung der Verkehre (bis 2027 Umsetzung Sachsentakt) deutlich ausbauen und für dessen Umsetzung die entsprechenden Ziele in einen Mobilitätsgesetz und einem verbindlichen Landesnahverkehrsplan verankern und deren auskömmliche Finanzierung sichern.
- Gleichzeitig wollen wir eine Investitionsoffensive in die Infrastruktur und Fahrzeugbestand starten, indem das Landesinvestitionsprogramm deutlich aufgestockt wird und so die Kommunen nicht nur umfangreicher in neue Infrastruktur und Mobilitätsstationen investieren, sondern auch neue saubere Fahrzeuge anschaffen können.

#### **SPD:**

Die sächsische SPD denkt Mobilität und Verkehr ganzheitlich. Dazu gehört ein gut ausgebauter und bezahlbarer ÖPNV, in der Stadt wie auf dem Land, sowie die richtige Infrastruktur. Um Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur möglich zu machen, hat die sächsische SPD einen Plan mit konkreten Vorschlägen vorgelegt:

<https://sachsenspd.de/wp-content/uploads/sites/86/2024/08/2408-Unser-Plan-fu%CC%88r-Milliardeninvestitionen.pdf>.

Wenn nach zwei konkreten Punkten gefragt wird: Besonders wichtig ist uns, dass junge Menschen den ÖPNV einfach und kostengünstig nutzen können. Dank der SPD gibt es seit 2021 das Bildungsticket, das seit 2023 auch Freiwilligendienstleistende nutzen können. Das Bildungsticket ist einfach und

preiswert, fast 200.000 Schüler:innen und Freiwilligendienstleistende nutzen es. Wir wollen es fortführen, den Preis von 15 Euro pro Monat halten und das Nutzungsgebiet auf ganz Sachsen ausdehnen. Wir setzen uns ebenso für die Fortführung des Deutschlandtickets ein. Wir wollen das Deutschlandticket nutzen, um für alle jungen Menschen in Ausbildung oder im Studium ein einfaches und günstiges Angebot zu entwickeln. Es soll ein Sozialtarif mit 29 Euro pro Monat gelten.

### **Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland:**

1. Ausbau des ÖPNV im ländlichen Raum (regelmäßige Taktung, längere Bedienungszeiten): Viele Orte im ländlichen Raum sind nur im Schülerverkehr erreichbar. Am Wochenende oder in den Ferien besteht kein oder nur ein sehr geringes Angebot. Dieses gilt es auszubauen: Taktverkehre auch außerhalb der Schulzeiten und Bedienung auch am Abend, am Wochenende und in den Ferien. Dafür sind auch flexible Bedienformen bzw. On-Demand-Angebote zu berücksichtigen.
2. Gute Anschlüsse von Zug auf Bus und umgekehrt (Ausbau Plusbus-Konzept): Alle Angebote des öffentlichen Verkehrs müssen konsequent aufeinander abgestimmt und miteinander verzahnt sein. Und sie dürfen an (ehemaligen) Kreis- und Stadtgrenzen nicht enden, sondern müssen konsequent die Fahrgastströme in den Fokus nehmen.

### **Frage: Was ist wichtiger: Angebotsausbau oder das Deutschlandticket preis-stabil halten?**

#### **CDU:**

Um entsprechende Nachfragepotenziale zu erreichen, ist zunächst eine Stabilisierung des derzeitigen Angebots notwendig (Kostensteigerungen bei Personal- und Energie). Im Weiteren wird eine angebotsorientierte Verbesserung durch zielgenaue Ergänzungen im PlusBus- und TaktBus-Netz, ergänzt mit den On-Demand-Verkehren, als prioritäre Aufgabe gesehen. Hierbei orientieren wir uns als Leitlinie weiterhin an der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge des Gutachtens der ÖPNV-Strategiekommission vom Dezember 2017.

#### **LINKE:**

Sowohl als auch! Wir brauchen sowohl eine deutliche Ausweitung des Angebots als auch Preisstabilität beim Deutschlandticket, um den Menschen ein verlässliches und attraktives ÖPNV-Angebot zu bieten.

#### **B'90/Grüne:**

Wenngleich ein steigender Preis des Deutschlandtickets sehr schmerzlich wäre und wir BÜNDNIS-GRÜNE Preissprünge verhindern wollen, wäre, der Fragestellung entsprechend, eine Investition in den Angebotsausbau aus unserer Sicht derzeit wichtiger. Der Angebotsausbau ist dringend notwendig, um den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu machen und die Menschen zum Umstieg zu bewegen. Denn wenn kein Bus oder keine Bahn fährt, oder die Nahverkehrsqualität zu schlecht ist (übervolle Busse und Züge), ist auch der Kauf eines Deutschlandtickets für 49 Euro nicht attraktiv.

Daher braucht es jetzt unbedingt mehr Mittel für den Angebotsausbau im Nahverkehr mit Mobilitätsgarantie und Vertaktung der Verkehre.

**SPD:**

Beides muss Hand in Hand gehen – nur damit lässt sich der Erfolg des Deutschlandtickets nachhaltig sichern. Für den Erhalt und den Ausbau von ÖPNV- und SPNV-Infrastruktur braucht es zusätzliche Finanzmittel. Hierfür setzt sich die SPD mit Nachdruck auf Bundesebene ein, sowohl was die Finanzierung des Deutschlandtickets über 2024 hinaus als auch was zusätzliche Regionalisierungsmittel des Bundes angeht. Eine (moderate) Preiserhöhung beim Deutschlandticket ist nicht ausgeschlossen; wichtig ist jedoch, dass diese nicht allein von den Fahrgästen getragen wird.

**Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland:**

Für einen attraktiven öffentlichen Verkehr ist beides notwendig: Ein attraktives Angebot sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum und ein einfacher und attraktiver Tarif wie das Deutschlandticket, dessen Höhe möglichst stabil gehalten werden sollte. Große Preissprünge sind dabei zu vermeiden, um neu gewonnene Kunden nicht wieder zu verlieren. Nur nützt ein attraktiver Tarif nichts, wenn kein Bus oder keine Bahn fährt bzw. diese überfüllt sind. Daher ist nun dringend in den Ausbau des Angebots zu investieren – über die Sicherung des Status quo hinaus.

**Frage: Wie sieht Ihr umsetzbares Konzept für die Mobilität im ländlichen Raum aus?**

**CDU:**

Neben den im ÖPNV-Konzept der Strategiekommision vorgeschlagenen Maßnahmen werden wir ein Projekt für die Mobilität der Zukunft im ländlichen Raum entwickeln, um Lösungen zu erarbeiten, die den Anforderungen für eine nachhaltige, bezahlbare und vernetzte Mobilität Rechnung tragen.

**LINKE:**

Wir wollen eine ÖPNV-Offensive in Sachsen starten, stillgelegte Bahnstrecken wieder in Betrieb nehmen und Mindestbedienstandards einführen. In jeder Gemeinde mit mehr als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern soll mindestens im Zwei-Stunden-Takt, bei mehr als 5.000 mindestens jede Stunde und bei mehr als 10.000 mindestens alle 30 Minuten ein Bus jeden Ortsteil mit dem nächstgelegenen Bahnhof und dem Ortskern verbinden. Auch am Wochenende, in den Schulferien und in den Abendstunden muss es ein ausreichendes und zuverlässiges Angebot geben, damit auch Menschen ohne eigenes Auto überall mobil sein können. Dazu müssen alle Busse und Bahnen barrierefrei erreichbar sein. Zusätzlich wollen wir freies W-Lan in allen Zügen. Anrufbusse, die nach Wunsch und Bedarf verkehren (On-Demand-Verkehre), können insbesondere in ländlichen Regionen ein gutes ÖPNV-Angebot unterstützen.

**B'90/Grüne:**

Wir wollen im gesamten Freistaat Sachsen eine Mobilitätsgarantie mit Mindestbedienstandards einführen und so ein flächendeckendes, vertaktetes Angebot von hoher Qualität, insbesondere auch im ländlichen Raum, schaffen. Dabei soll für jeden Ort in Sachsen eine Mindestbedienung verbindlich festgeschrieben werden: für jede geschlossene Ortschaft im ländlichen Raum wollen wir eine verlässliche Anbindung zwischen 5 und 24 Uhr mindestens im Stundentakt (in Verdichtungsräumen mindestens Halb- bzw. Viertelstundentakt). Neben dem Eisenbahnnetz soll ein flächendeckendes Plus- und Taktbusangebot das entsprechende Grundnetz für den öffentlichen Nahverkehr bilden. Neben dem Ausbau und der Vertaktung des Bus- und Bahnverkehrs setzen wir ergänzend auf flexible Angebote wie ÖPNV-Taxi oder Ruf-Taxi, Ruf-Bus, Mobishuttle, Erzmobil. Sie sollen jederzeit verfügbar sein, spätestens nach 1 Stunde kommen und die Erreichbarkeit aller Ortsteile sicherstellen. Diese innovativen flexiblen Bedienungsformen können wesentlich zur Sicherung der Mobilität in all jenen ländlichen Regionen beitragen, wo Linienverkehr ökologisch und ökonomisch nicht sinnvoll ist. Als wichtige Verknüpfungsstellen wollen wir Bahnhöfe zu Mobilitätsstationen ausbauen. Dazu zählen neben dem Zugang zu Schienen- und Busverkehren, sichere überdachte Fahrradabstellanlagen, Park-and-Ride-Plätze und Ladestationen.

**SPD:**

Für gute und passende Mobilitätsangebot im ländlichen Raum ist es wichtig, die Verkehre und Angebote klug miteinander zu vernetzen und die nötige Infrastruktur aufzubauen. Zu einer guten Verkehrsinfrastruktur gehören für uns elektrifizierte und ausgebaute sowie zusätzliche und reaktivierte Bahnstrecken, sanierte Straßen und neue Radwege ebenso wie Ladesäulen und Tankstellen für die Antriebe der Zukunft. All das ermöglicht in der flexiblen Verzahnung aller Verkehrsträger eine Mobilitätswende, die sozial gerecht und umweltfreundlich ist. Um den flächendeckenden Ausbau moderner Infrastrukturen weiter voranzubringen, organisieren wir ein Update der rechtlichen Rahmenbedingungen für Lösungen wie Car- und Bikesharing, Rufbusse, Mitfahr-Apps und weitere On-Demand-Angebote.

Weil zu einem guten ÖPNV auf dem Land mehr gehört als der Schulbus, haben wir für mehr Takt- und Plusbusse gesorgt. Wir wollen das Angebot zu Nacht-, Wochenend- und Randzeiten weiter verbessern. Den Anteil der Menschen, die an das ÖPNV-Grundnetz angebunden sind, wollen wir weiter steigern. Damit die Mittelstädte und ländlichen Räume stärker von den Metropolen profitieren, wollen wir für mehr umsteigefreie Verbindungen sorgen und die S-Bahnen rund um Dresden und Leipzig sowie das Chemnitzer Modell weiter ausbauen. Wir wollen das Potenzial ländlicher Bahnhöfe heben und sie zu Mobilitätsdrehscheiben ausbauen: mit Park&Ride-Flächen, Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Radabstellplätzen sowie Rufbussen und weiteren On-Demand-Angeboten.

**Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland:**

Zunächst soll es gute Anschlüsse vom Zug auf den Bus und umgekehrt an Verknüpfungsstellen geben. Zudem sollte geprüft werden, inwieweit das Angebot auf dem Land beispielsweise durch den Einsatz von Ridepooling (On-Demand-Angebote) oder ähnlichen Konzepten flexibilisiert werden kann. Auch sollte das Angebot auf Veränderungen geprüft werden: In einigen Landkreisen gab es seit 30 Jahren keine grundlegenden Änderungen mehr und es wird weitestgehend nur der Schülerverkehr bedient. Hier gilt es, das Angebot auf neue Bedürfnisse und Ziele anzupassen (Grundversorgung wie auch

Tourismus). Konzepte für sachsenweit einheitlich gültige Mindestbedienstandards begrüßen wir ausdrücklich.

**Frage: Zurzeit gibt es in Sachsen 5 Zweckverbände, die die SPNV-Aufgabenträgerschaft übernehmen und die Landkreise/Kreisfreien Städte, welche ÖSPV-Aufgabenträger sind. Sollte sich diese Struktur verändern? (Wenn ja, wie und warum?)**

**CDU:**

Wir werden die Anzahl der Zweckverbände prüfen.

**LINKE:**

Wir werden die Vereinigung der sächsischen Verkehrsverbände vorantreiben. Dazu werden wir als ersten Schritt die Sächsische Mobilitätsgesellschaft endlich gründen und mit entsprechenden Kompetenzen ausstatten, um eine breite Beschaffung von Fahrzeugen zu gewährleisten sowie eine Tarif- sowie Fahrplan-Harmonisierung über die bisherigen Verkehrsverbände hinweg zu erreichen. Perspektivisch wollen wir einen gemeinsamen mitteldeutschen Verkehrsverbund mit Sachsen-Anhalt und Thüringen gründen.

**B'90/Grüne:**

Um die überregionale Zusammenarbeit zu stärken, die Koordinierung zwischen den Ballungsräumen, den Landkreisen und den Nachbarländern zu verbessern, effizientere Strukturen zu schaffen und die Ziele der Verkehrswende in Sachsen verkehrsträger- und verbundübergreifend zu erreichen, wollen wir eine Reform und Zusammenführung der Zweckverbände prüfen. Dabei ist für uns eine Reduktion von fünf auf drei Zweckverbände denkbar und für eine bessere integrierte Verkehrsplanung von Bus und Bahn, eine stärkere Aufgabenwahrnehmung der Zweckverbände beim ÖSPV.

Daneben sehen wir weiterhin die Notwendigkeit der Gründung einer übergreifenden Dachorganisation, wie die ursprünglich bereits in dieser Legislatur geplante und leider (an der CDU) gescheiterte Sächsische Mobilitätsgesellschaft. Zielsetzung für diese Organisation wäre u. a. die Zusammenarbeit der Verkehrsverbände und die Abstimmung mit der Staatsregierung zu verbessern, einen Landesnahverkehrsplan mit Anwendung von Mindestbedienstandards für eine Mobilitätsgarantie zu entwickeln, die Qualitätsstandards der Angebote zu vereinheitlichen, das Tarifwarrump zu beseitigen, die Mobilitätsgarantie mit festgelegten Mindestbedienstandards abzusichern und innovative Mobilitätsangebote zu planen.

**SPD:**

Verkehrspolitisch ergibt aus Sicht der sächsischen SPD eine Struktur am meisten Sinn, in der ÖPNV ganzheitlich gedacht und über Zweckverbands- und auch Landesgrenzen hinaus organisiert werden kann. Deshalb machen wir uns weiterhin für die Gründung der Sächsischen Mobilitätsgesellschaft stark, um die Attraktivität des ÖPNV weiter auszubauen, zu entwickeln und einen verbindlichen Landesnahverkehrsplan umzusetzen. Wir wollen zukünftig die Bahn- und überregionalen Busverkehre in Landesverantwortung besser planen. Wir wollen zudem die Beförderungsstandards vereinheitlichen, das Tarifsystem weiter vereinfachen und die Preise weiter bezahlbar halten.

**Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland:**

Ja, es sollte einen SPNV-Aufgabenträger und einen Verkehrsverbund für ganz Sachsen geben, ähnlich wie in Sachsen-Anhalt, Thüringen oder Berlin-Brandenburg. Dieser sollte zusätzlich für die landesbedeutsamen PlusBus-Linien zuständig sein. Die Beratung soll dabei durch lokale „Büros“ (jetzige Aufgabenträger) erfolgen, die eine gute Vor-Ort-Kennntnis haben und sicherstellen, dass die lokalen Bedürfnisse berücksichtigt werden. Die aktuelle Zersplitterung ist ineffizient und spätestens seit Einführung des Deutschlandtickets nicht mehr zeitgemäß.

**Frage: Wie wollen Sie den Tarif im ÖPNV gerechter und einfacher gestalten, gerade im Hinblick auf das Deutschlandticket und verhältnismäßig teure Verbund-Tages-/Zeitkarten?**

**CDU:**

Hierzu kann derzeit keine konkrete Aussage getroffen werden, da die Bundesregierung bisher keine mittel- und langfristige Finanzierungsbeteiligung am D-Ticket zugesichert hat und die alleinige Finanzierung durch die Bundesländer jegliche Spielräume für die landesspezifische Maßnahmengestaltung zulässt.

**LINKE:**

Wir lehnen eine weitere Erhöhung der Ticketpreise ab und fordern, dass der Preis des Deutschlandtickets fünf Jahre lang nicht steigt und dass es sachsenweit als Sozialticket zum halben Preis angeboten wird. Für Mobilität und soziale Teilhabe fordern wir ein bundesweites Seniorinnen- und Seniorenticket von monatlich 29 Euro. Schülerinnen, Schüler, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende sollen kostenlos den ÖPNV nutzen dürfen, mindestens jedoch auch ein vergünstigtes Deutschlandticket erwerben können. Wir wollen so schnell wie möglich einen kostenlosen ÖPNV für alle erreichen.

**B'90/Grüne:**

Das Deutschlandticket zeigt, dass Mobilität mit dem ÖPNV durch ein gutes Angebot einfach sein kann und sollte. Es wurde deutlich, dass die unkomplizierte Nutzung des ÖPNV, neben dem Preis, eine wichtige Qualität für die Nutzer\*innen ist. Weitere Preissprünge beim Deutschlandticket wollen wir verhindern. Doch selbst für 49 Euro können sich nicht alle ein Deutschlandticket leisten. Wir setzen uns daher weiterhin für einen Sozialtarif für 29 Euro für das Deutschlandticket ein, welcher es auch Menschen mit geringem Einkommen ermöglichen soll, ein Deutschlandticket zu erwerben, um einfach und bezahlbar umweltfreundlich mobil zu sein.

Um weitere Preissprünge für Fahrkarten jenseits des Deutschlandtickets zu verhindern, wollen wir die Finanzierung des ÖPNV im Freistaat Sachsen grundsätzlich verbessern und auskömmlicher gestalten, so dass die Verkehrsverbände nicht zu weiteren Preisanpassungen gezwungen sind.

**SPD:**

Wir setzen uns für einfache, bezahlbare und verbundübergreifende Tariflösungen wie das Deutschlandticket ein. Sie zu sichern sichert auch die Akzeptanz und die Zugänge zum ÖPNV. Beim Deutschlandticket ist uns wichtig, dass wir zu einheitlichen Lösungen bei den Konditionen kommen, zum Beispiel bei der Mitnahme von Kinderwagen oder Fahrrad. Wichtig sind uns Angebote, die zu den Bedürfnissen der Zielgruppe passen, wie das sächsische Bildungsticket.

**Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland:**

Die Tarifstruktur muss verschlankt werden. Wir verweisen hierbei auf unser Konzept zum Einfach-Tarif (<https://www.pro-bahn.de/einfachtarif>)

**Frage: Für einen Angebotsausbau des ÖPNV im Sinne einer Verkehrswende fehlen aktuell finanzielle Mittel. Wollen Sie, dass in Sachsen mehr Mittel für den ÖPNV bereitgestellt werden? Wenn ja, welche Ausgaben sollen dafür gestrichen werden bzw. woher kommen die zusätzlichen Mittel?**

**CDU:**

Zunächst ist die Finanzierungs constellation des D-Ticket einer Klärung zuzuführen, ehe über ergänzende Konzepte zu einem Angebotsausbau im Sinne einer Verkehrswende diskutiert und beschlossen werden kann.

**LINKE:**

Wir Linke kritisieren schon lange, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes von der Staatsregierung nicht vollständig an die kommunalen Zweckverbände weitergegeben und damit nicht vollständig für den Schienenverkehr eingesetzt werden. Hier braucht es ein Umdenken und die Bereitstellung zusätzlicher Landesmittel für den ÖPNV und SPNV. Zudem können auf Ebene der kommunalen Zweckverbände Mittel in den Verwaltungskosten gespart und anderweitig für den ÖPNV eingesetzt werden, wenn sich die Verkehrsverbände zusammenschließen. Wir wollen den Kommunen aber auch die Möglichkeit einräumen, alternative Finanzierungsmodelle für den ÖPNV einzuführen, wie etwa die Nutznießerfinanzierung. Demnach würden auch Firmen oder Personen, die vom ÖPNV-Angebot profitieren, ohne dass sie es selbst nutzen, einen Beitrag zum ÖPNV leisten.

**B'90/Grüne:**

Ja, wir BÜNDNISGRÜNE wollen mehr finanzielle Mittel für den Angebotsausbau im ÖPNV bereitstellen. Sachsen gehört mit zu den Bundesländern, die am wenigsten Landesmittel zu den Bundesmitteln dazu einsetzen. Das ist weder gut noch klug. Denn nur mit einer echten auskömmlichen Finanzierung wird die Verkehrswende gelingen. Dazu braucht es die entsprechenden Prioritäten und dem Mut, die bisherige Finanz- und Investitionspolitik an den dringend notwendigen Transformationen auszurichten. Statt einer restriktiven Sparpolitik setzen wir auf Investitionspakete, auch zur Umsetzung der

Verkehrswende. Die Anpassung der sächsischen Schuldenbremse ist daher eine dringende Notwendigkeit. Darüber hinaus sehen wir Einsparpotenziale und Überprüfungsnotwendigkeiten bei Neubauvorhaben im staatlichen Straßenbau.

Aus BÜNDNISGRÜNER Sicht werden für den Angebotsausbau im ÖPNV insbesondere in folgenden Bereichen zusätzliche Mittel benötigt:

- a. Landesinvestitionsprogramms
- b. Streckenreaktivierungen
- c. vollständige Weiterreichung der Regionalisierungsmittel des Bundes an die Zweckverbände, statt einen Teil der Gelder für die Finanzierung der Ausbildungsverkehre einzusetzen
- d. Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs zu einer kommunalen Pflichtaufgabe mit Festschreibung einer Mobilitätsgarantie und entsprechenden Mindestbedienstandards in einem verbindlichen Landesnahverkehrsplan, einschließlich der Bereitstellung von zusätzlichen Landesmitteln für dessen auskömmliche Finanzierung.

#### **SPD:**

Ja, wir wollen in den Ausbau der Infrastruktur in Sachsen investieren, insbesondere auch im ÖPNV. Wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass geplante ÖPNV-Projekte möglichst schnell umgesetzt werden. Außerdem setzen wir uns gegenüber dem Bund für zusätzliche Mittel ein.

Wir sehen aber auch eine Verantwortung des Freistaates, handlungsfähig zu sein und Landesmittel für dringend benötigte Investitionen bereitzustellen. Das machen wir möglich mit den konkreten Finanzierungsvorschlägen der SPD Sachsen, siehe auch die Antwort auf Frage 1. Wesentliche Instrumente sind der von uns vorgeschlagene "Sachsenfonds 2050" und die zu gründende Landesinvestitionsgesellschaft. Wir wollen die Schuldenbremse, die in Wahrheit eine Wachstumsbremse ist, lösen und stehen im Bund und im Land bereit, das Grundgesetz und die Sächsische Verfassung zu modernisieren. Großes Potenzial, um Investitionsmittel des Landes bereitzustellen zu können, sehen wir zudem in einer langfristig angelegten Tilgung von Corona-Krediten und in der Option, Mittel des Beamtenpensionsfonds für Investitionen in Sachsen nutzbar zu machen.

#### **Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland:**

Ja, Sachsen sollte deutlich mehr finanzielle Mittel für den ÖPNV bereitstellen. Zunächst kann geprüft werden, inwiefern unnötige Mehrfachstrukturen durch die Zusammenlegung der fünf SPNV-Aufgabenträger zu einem SPNV-Aufgabenträger für ganz Sachsen realisiert werden kann und dadurch Einsparpotenziale gehoben werden können. Auch muss geprüft werden, ob eine Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel vorliegt. Diese sind für den SPNV einzusetzen; weitere Ausgaben für den ÖPNV sind zusätzlich aus dem Haushalt des Freistaates Sachsen zu finanzieren.

## Infrastruktur

### **Frage: Welche 2 Infrastrukturprojekte für den öffentlichen Verkehr haben für Sie die höchste Priorität?**

#### **CDU:**

Wir treiben die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Strecke Leipzig–Chemnitz voran und unterstützen die Bemühungen des Freistaates Bayern für eine Elektrifizierung von Hof nach Regensburg. Beide Strecken sind Voraussetzungen für eine Fernverkehrsanbindung von Südwestsachsen, die in diesem Zuge erfolgen muss.

Wir wollen den grenzüberschreitenden Verkehr stärken. Hier fordern wir die zügige Elektrifizierung der Bahnstrecken Dresden–Görlitz sowie Berlin–Cottbus–Weißwasser–Görlitz. Dies dient sowohl einem schnelleren Regionalverkehr als auch dem Fernverkehr mit einer grenzüberschreitenden Verbindung auf der Achse Frankfurt/Main–Leipzig–Dresden–Görlitz–Breslau–Krakau. Ebenso werden wir in der kommenden Legislatur die Planung des Erzgebirgsbasistunnels für die Verbindung Dresden–Prag in der Volltunnelvariante vorantreiben.

#### **LINKE:**

Weil die CDU-geführten Landesregierungen der letzten Jahrzehnte den ÖPNV auf ein Mindestangebot zurückgefahren haben, gibt es viele Vorhaben, die dringend umgesetzt werden müssen. Die Reaktivierung der Strecke Döbeln–Meißen und die Elektrifizierung der Schienenstrecken Dresden–Görlitz und Leipzig–Chemnitz haben dabei für uns eine hohe Priorität.

#### **B'90/Grüne:**

Im öffentlichen Personennahverkehr haben für uns die Infrastrukturprojekte zur Umsetzung des Chemnitzer Modells sowie die Stadtbahnprojekte Dresden und Leipzig, mit dem Ausbau des Straßennetzes aufgrund der hohen Fahrgastpotentiale die höchste Priorität. Ebenfalls hohe Bedeutung messen wir den Grunderneuerungen der Straßenbahnen in Görlitz, Plauen und Zwickau aber auch Bahnstreckenreaktivierungen (z. B. 'Herrnhuter Bahn') und grenzüberschreitenden Verbindungen (z. B. Neubau Seifhennersdorf–Rumburk und Ausbau Seifhennersdorf–Grenze D/CZ – Varnsdorf sowie Zittau–Liberec) bei.

#### **SPD:**

Besonders wichtig und von überregionaler Bedeutung sind für uns der Ausbau der Schienenstrecken Leipzig – Geithain – Chemnitz sowie Dresden – Görlitz. Langfristig für Sachsen und die weitere Entwicklung des transeuropäischen Verkehrs besonders bedeutsam ist zudem die Neubaustrecke Dresden – Prag.

#### **Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland:**

1. Elektrifizierung Dresden – Görlitz
2. zweigleisiger Ausbau + Elektrifizierung Leipzig – Chemnitz

## Fernverkehr

**Frage: Das Fernverkehrsangebot in Sachsen ist überschaubar. Wie stellen Sie sich die Fernverkehrsankündigung Sachsens in der Zukunft vor? Für welche Strecken/Linien wollen Sie sich stark machen?**

### **CDU:**

Fernverkehr obliegt als Aufgabenträger der Deutschen Bahn AG – Fernverkehr. Hierbei sind mittel- bis langfristig IC-Linien in Richtung München, Ruhrgebiet, Norddeutschland vorgesehen. Eine unmittelbare Einflussnahme ist nicht möglich. Des Weiteren bestehen durch andere private Eisenbahnverkehrsunternehmen Möglichkeiten, Angebote zur Anbindung des Freistaates Sachsen eigenwirtschaftlich anzubieten.

### **LINKE:**

Der Schienenfernverkehr in Sachsen muss endlich ausgebaut werden, besonders Chemnitz, Südwestsachsen und die Lausitz brauchen bessere Verbindungen. Beispielhaft sind hier die Fernverkehrsverbindung Dresden-Görlitz und Leipzig-Chemnitz genannt. Die Voraussetzungen dafür müssen durch zügige, flächendeckende Elektrifizierung der Schienenstrecken geschaffen werden. Als Zwischenlösung begrüßen wir den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Schienenfahrzeugen. Der Freistaat muss sich gegenüber dem Bund für eine deutliche Beschleunigung des Ausbaus einsetzen, notfalls aber auch selbst die Planungen anstoßen.

### **B'90/Grüne:**

Wir BÜNDNISGRÜNE engagieren uns schon immer für einen deutlichen flächendeckenden Ausbau der Fernverkehrsverbindungen im Freistaat Sachsen, so dass künftig mindestens alle sächsischen Großstädte und Oberzentren und möglichst auch die Mittelzentren einen guten Fernverkehrsanschluss aufweisen. Dabei sollen die sächsischen Großstädte im Sinne der Umsetzung des Deutschlandtaktes über halbstündige Fernverkehrsverbindungen verfügen.

In Bezug auf konkrete Linien stellen wir uns ein Streckennetz mindestens auf dem Niveau Mitte der neunziger Jahre, ergänzt um wichtige Verbindungen, wie Görlitz-Hoyerswerda – Leipzig, Chemnitz-Leipzig, mit Verlängerungen in den Nachbarbundesländer, vor.

Entsprechende Infrastrukturinvestitionen auf folgenden Strecken zum Ausbau und Elektrifizierung (und deren Fertigstellung) sind daher von hoher Bedeutung für uns und für Sachsen: Dresden-Görlitz-Breslau inkl. Abzweig nach Zittau-Liberec-Prag, Görlitz-Berlin, Chemnitz-Leipzig und die Sachsen-Franken-Magistrale. Die Neubaustrecke Dresden-Prag werten wir zwar als eine wichtige Entlastung des Elbtals und eine enorme Beschleunigung der Reisezeit nach Prag, legen allerdings Wert darauf, dass nicht nur der Fokus auf diesen prominenten Korridor gelegt wird, sondern die Fernverkehrsankündigungen auch in unsere europäischen Nachbarländer in der Fläche deutlich verbessert wird.

Um die Fernverkehrsankündigung von Chemnitz kurzfristig zu verbessern, sehen wir die Option der Verlängerung des Regionalexpresses RE1 TH von Thüringen nach Chemnitz als zielführend. In Bezug auf die Anbindung an Berlin wünschen wir uns nicht nur mehr als zwei Zugpaare täglich, sondern

favorisieren weiterhin eine Verbindung über Elsterwerda oder Jüterbog, ohne den Umweg über Dresden.

Einstellungen/Ausdünnungen von Fernverkehrsangeboten lehnen wir vehement ab.

#### **SPD:**

Sachsen hat durch seine geographische Lage und seine exportstarke Wirtschaft großes Potenzial und gleichzeitig großen Bedarf für einen modernen, schnellen und möglichst nachhaltig betriebenen Fernverkehr auf der Schiene. Wichtig ist der sächsischen SPD deshalb ein möglichst komplettes Angebot sowohl auf der Nord-Süd- als auch auf der Ost-West-Achse im Güter- und im Personenfernverkehr. Dazu muss die nötige Infrastruktur gepflegt, ausgebaut und zum Teil neu geschaffen werden. Damit die dafür notwendigen erheblichen Investitionsmittel bereitgestellt werden können, müssen alle Finanzierungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden – vom Bundesverkehrswegeplan über das Investitionsgesetz Kohleregionen und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bis hin zu EU- und Landesmitteln. Zu den besonders wichtigen Strecken gehören für uns Dresden – Görlitz, Leipzig – Chemnitz, Berlin – Görlitz, Kamenz-Hoyerswerda, die Sachsen-Franken-Magistrale sowie die Neubaustrecke Dresden – Prag.

#### **Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland:**

Schwerpunktmäßig sollte kurzfristig insbesondere Chemnitz als Großstadt und die Region Südwestsachsen an den Fernverkehr in alle Richtungen (Dresden, Hof, Gera, Berlin, perspektivisch auch Leipzig) angeschlossen werden. Dies meint zudem nicht nur zwei Zugpaare pro Tag, sondern ein regelmäßiges Angebot. Einfach umsetzbar ist eine Anbindung von Gera durch Verlängerung sowie eine Anbindung nach Berlin / Dresden durch Verlängerung bzw. Flügelung der bisherigen Züge auf der IC-Linie 17. Langfristig ist die Infrastruktur derart zu ertüchtigen und auszubauen, dass auch langlaufende Fernverkehrsverbindungen durch Südwestsachsen bis ins Ruhrgebiet oder grenzüberschreitende Verbindungen bis bspw. Breslau umgesetzt werden können. Zudem sollte der Nachtzugverkehr mit Schlaf- und Liegewagen weiter ausgebaut werden und auch Verbindungen über Zwickau und Chemnitz umfassen.

## **Austausch mit Fahrgästen**

**Frage: Wie wollen Sie den Austausch zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträgern verbessern, um die Bedürfnisse der Fahrgäste besser zu berücksichtigen?**

#### **CDU:**

Anhörungen im Sächsischen Landtag zum Thema ÖPNV haben dokumentiert, dass die Aufgabenträger eine umfangreiche und intensive Beteiligung der Fahrgäste durch Verbände, Umfragen usw. absichern. An dieser Stelle sehen wir aktuell keinen weiteren Handlungsbedarf.

**LINKE:**

Wir wollen den Interessenvertretungen der Fahrgäste und den Fahrgastverbänden mehr verbindliche Mitsprache ermöglichen und ihre unabhängige Stellung gegenüber den Verkehrsunternehmen stärken. Mit einem ÖPNV-Beteiligungsgesetz wollen wir die Informationsmöglichkeiten für Fahrgäste sowie die Mitsprache- und Beteiligungsrechte der Interessenvertretungen der Fahrgäste ausweiten und sie verbindlich festschreiben.

**B'90/Grüne:**

Um die Fahrgastbelange besser zu berücksichtigen und die Interessen der Fahrgäste frühzeitig in die Gestaltung des ÖPNV einbringen zu können, wollen wir Fahrgastbeiräte in den verschiedenen Ebenen des öffentlichen Verkehrs, so den Aufgabenträgern, den Verkehrsverbänden und den Verkehrsunternehmen im Freistaat Sachsen, einrichten und deren Mitwirkungsrechte stärken. In den Fahrgastbeiräten der Aufgabenträger und Verkehrsverbände sollten nicht nur organisationsfreie Fahrgäste, sondern auch Verbände und Vertretungen von Gruppen mit Mobilitätseinschränkungen eingebunden werden. Damit können Bedürfnisse dieser Gruppen und Erfahrungen aus anderen Regionen oder Best-Practice-Beispiele gewinnbringend eingebracht werden.

**SPD:**

Die Grundlage dafür legen wir mit der Sächsischen Mobilitätsgesellschaft, siehe auch die Antwort auf Frage 4. So gelingt es, auch im Austausch mit den wichtigen Partnern der Mobilitätsentwicklung – von Pro Bahn e.V. über die kommunalen Spitzenverbände bis hin zum Landesschülerrat – durch einen landesweiten Blick die Vernetzung der Regionen voranzubringen.

**Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland:**

Entweder sollten Fahrgastbeiräte unter Einbindung der unabhängigen Fahrgastverbände und Interessenvertretungen flächendeckend etabliert oder regelmäßige Austauschtreffen/-formaten mit Vertretern von Fahrgastverbänden und Interessenvertretungen geben.

**Wertung der Antworten der Parteien im Bezug zu den Positionen des Fahrgastverbands PRO BAHN Mitteldeutschland:**

	CDU	LINKE	B'90/ Grüne	SPD
Welche 2 konkreten Maßnahmen planen Sie, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen?				
Was ist wichtiger: Angebotsausbau oder das Deutschlandticket preisstabil halten?				
Wie sieht Ihr umsetzbares Konzept für die Mobilität im ländlichen Raum aus?				
Zurzeit gibt es in Sachsen 5 Zweckverbände, die die SPNV-Aufgabenträgerschaft übernehmen und die Landkreise/Kreisfreien Städte, welche ÖSPV-Aufgabenträger sind. Sollte sich diese Struktur verändern? (Wenn ja, wie und warum?)				
Wie wollen Sie den Tarif im ÖPNV gerechter und einfacher gestalten, gerade im Hinblick auf das Deutschlandticket und verhältnismäßig teure Verbund-Tages-/Zeitkarten?				
Für einen Angebotsausbau des ÖPNV im Sinne einer Verkehrswende fehlen aktuell finanzielle Mittel. Wollen Sie, dass in Sachsen mehr Mittel für den ÖPNV bereitgestellt werden? Wenn ja, welche Ausgaben sollen dafür gestrichen werden bzw. woher kommen die zusätzlichen Mittel?				
Welche 2 Infrastrukturprojekte für den öffentlichen Verkehr haben für Sie die höchste Priorität?				
Das Fernverkehrsangebot in Sachsen ist überschaubar. Wie stellen Sie sich die Fernverkehrsanbindung Sachsens in der Zukunft vor? Für welche Strecken/Linien wollen Sie sich stark machen?				
Wie wollen Sie den Austausch zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträgern verbessern, um die Bedürfnisse der Fahrgäste besser zu berücksichtigen?				