



EINFACH – BEZAHLBAR – KLIMAGERECHT

ECKPUNKTE FÜR EIN SÄCHSISCHES
NAHVERKEHRSSYSTEM DER ZUKUNFT

Positionspapier der SPD-Fraktion im
Sächsischen Landtag | 27. April 2023





NAHVERKEHR DER ZUKUNFT

Eine gute Verkehrspolitik ist zentral für die Landesentwicklung, die gerechte Teilhabe und den Klimaschutz im Freistaat Sachsen. Gute Verkehrspolitik denkt dabei öffentlichen und privaten Fern- und Nahverkehr ebenso wie Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr im Rahmen einer ganzheitlichen Mobilitätspolitik zusammen und spielt sie nicht gegeneinander aus.

Im Mittelpunkt sozialdemokratischer Nahverkehrspolitik stehen Berufspendlerinnen und -pendler, Seniorinnen und Senioren, Auszubildende, Studierende sowie Schülerinnen und Schüler. Sie sind in vielen Fällen auf einen funktionierenden Nahverkehr angewiesen, um ihrer Arbeit nachzugehen, Bildungsabschlüsse zu machen und am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Aus ihrer Perspektive heraus gilt es Nahverkehr zu denken.

Eine gute Nahverkehrsinfrastruktur ist eine entscheidende Bedingung, damit eine gute und gerechte Landesentwicklung gelingt. Ein gut ausgebauter Nahverkehr verbindet Regionen ebenso wie Stadt und Land. Er ist ein Argument bei der Fachkräftegewinnung und damit auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Das Nahverkehrssystem der Zukunft muss klimagerecht sein. Durch die Modernisierung der Fahrzeugflotten und der Antriebstechniken wollen wir CO₂-Emissionen senken und dabei die Preise trotzdem bezahlbar machen. Dabei setzen wir auf die Innovationskraft der Menschen in den sächsischen Unternehmen sowie in Wissenschaft und Forschung.



DAS DEUTSCHLANDTICKET ALS WENDEPUNKT

Die Einführung des Deutschlandtickets ist ein Systemwechsel und bedeutender Wendepunkt für den Öffentlichen Nahverkehr. Die SPD-geführte Bundesregierung gibt damit dem Öffentlichen Nahverkehr einen wichtigen Schub. Das Deutschlandticket zeigt: Das erfolgreiche Nahverkehrssystem der Zukunft ist einfach und bezahlbar. Sind diese Bedingungen erfüllt und ist das System durch gute Verbindungen und Taktungen attraktiv, sind mehr Menschen bereit, umzusteigen. Der Öffentliche Nahverkehr erfüllt dann seine eigentliche gesellschaftliche Aufgabe: Mobilität für möglichst alle Bürgerinnen und Bürger im Freistaat Sachsen zugänglich und bezahlbar zu machen.

Das Deutschlandticket kann nur der Auftakt einer weiteren Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs sein. Dass die SPD-geführte Bundesregierung zusätzliche Mittel aus der Lkw-Maut überwiegend für die Bahn verwenden wird, ist daher ein großer Erfolg. Das Bundesziel steht – wir wollen den Deutschlandtakt konsequent und vollständig einführen und die dafür notwendigen Investitionen, insbesondere in die Deutsche Bahn, auf den Weg bringen. Wir werden unseren Nahverkehr im Freistaat Sachsen mit einem Sachsentakt auf den Deutschlandtakt abstimmen.

Doch das Deutschlandticket ist für uns nicht nur Nahverkehr. Das Deutschlandticket ist für uns die Chance, die Fernverkehrsverbindungen im Freistaat Sachsen weiter zu verbessern und damit gleichzeitig den Nahverkehr zu stärken. Dank sozialdemokratischer Initiativen ist Chemnitz seit 2022 wieder an das Deutsche Fernverkehrsnetz angeschlossen. Wir werden im nächsten Schritt sicherstellen, dass die Strecke Chemnitz - Leipzig vollständig elektrifiziert wird.

Wir setzen uns außerdem dafür ein, dass die im Strukturstärkungsgesetz bestätigten weiteren Maßnahmen realisiert werden. Besonderer Fokus liegt für uns weiterhin auf der schnellstmöglichen Elektrifizierung der Strecke Dresden - Görlitz. Wir werden die Planungen fortsetzen und alles Notwendige veranlassen, damit sich der Bund zu dieser Strecke bekennt. Gleichzeitig muss die Strecke von Berlin über Cottbus nach Görlitz realisiert werden. Dabei geht es nicht nur um elektrischen Fern- und Nahverkehr für den Freistaat Sachsen. Beide Strecken sind notwendig, um den grenzüberschreitenden Fernverkehr nach Polen und Osteuropa sicherzustellen und eine leistungsfähige Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.

Damit solche Investitionen zügig umgesetzt werden können, braucht es keine neuen Strukturdiskussionen, sondern Planungssicherheit. Die von CDU und CSU vorgeschlagene Zerschlagung der Deutschen Bahn in einen Infrastruktur- und Transportteil lehnen wir daher ab. Die SPD setzt sich für eine stärkere gemeinwohlorientierte Ausrichtung der Infrastrukturpartei innerhalb der DB mit einer aktiven Rolle des Bundes ein.



VIEL ERREICHT – VIEL ZU TUN

Die Einführung des Deutschlandtickets soll auch im Freistaat Sachsen der Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs weiteren Schub geben. Wir haben in den letzten Jahren bereits vieles erreicht:

- » Wir haben das Nahverkehrssystem mit einer klugen Krisenpolitik durch die Finanzierungsprobleme in der Corona-Pandemie und der Energiekrise geführt. Unser Ziel ist es, dies auch weiterhin zu gewährleisten und eine Ausbau- und Modernisierungsstrategie sicherzustellen.

- » Wir haben auf eine solide Finanzierung des sächsischen Nahverkehrs gesetzt, die langfristig trägt, die die weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel im Blick behält und trotzdem schon einige Angebotsverbesserungen ermöglicht hat, darunter die Bahnstrecke zwischen Kamenz und Dresden.
- » Mit der Ausweitung der Busnetze und der Einführung der Plus- und TaktBus-Linien haben wir hunderttausende Menschen im Freistaat Sachsen besser ans Nahverkehrsnetz angeschlossen und Angebote ausgeweitet.
- » Mit dem Bildungsticket für alle Schülerinnen und Schüler sowie Freiwilligendienstleistende, das für 15 Euro angeboten wird, und dem AzubiTicket für alle Auszubildenden für 49 Euro haben wir Familien und junge Menschen finanziell entlastet, sie frühzeitig für den Öffentlichen Nahverkehr begeistert und ihnen die gesellschaftliche Teilhabe erleichtert.
- » Mit einer konsequenten Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs haben wir dazu beigetragen, dass sich die ÖPNV-Systeme in den urbanen Bereichen zu Erfolgsmodellen entwickelt haben und immer mehr Menschen auf diese Systeme umsteigen.

Die Anstrengungen der SPD, die Nahverkehrspolitik im Freistaat Sachsen zu verbessern, haben aber auch gezeigt, wie kompliziert und schwerfällig Reformen des Nahverkehrssystems in der Verantwortung der kommunalen Ebene sein können, wenn sich Landkreise, Verkehrsverbünde und der Freistaat Sachsen nicht einig sind. Deshalb ist es ein wichtiges Zeichen des gemeinsamen politischen Willens, dass sich Freistaat Sachsen und Kommunen darüber vereinbart haben, gemeinsam die Sächsische Mobilitätsgesellschaft zu gründen. Diese soll zukünftig in einem verbindlichen Landesverkehrsplan den Öffentlichen Nahverkehr weiterentwickeln.



EINE NEUE STADT-UMLAND-STRATEGIE FÜR DEN FREISTAAT SACHSEN

Ein starker Öffentlicher Nahverkehr kann die Landesentwicklung entscheidend voranbringen. Wir wollen, dass die Mittelstädte und der ländliche Raum stärker als bisher von den wachsenden Metropolen profitieren. Dazu wollen wir einen Nahverkehr, der Stadt und Land noch stärker miteinander verbindet und für alle Vorteile hat. Unsere Metropolen haben Wachstumsschmerzen, und unser ländlicher Raum hat Schrumpfungsschmerzen. Eine bessere Verbindung zwischen den Metropolen, den Mittelstädten und dem ländlichen Raum kann dabei helfen, regionale Herausforderungen besser zu meistern. Elementar sind dabei direkte und umsteigefreie Verbindungen aus ländlichen Regionen in die Oberzentren. Nur mit spürbar verdichteten Takten kann der Öffentliche Nahverkehr für viele Menschen in ihrem Lebensalltag zur realistischen Alternative werden. Ländliche Bahnhöfe mit dichten Takten in die benachbarten Großstädte müssen zur Mobilitätsdrehscheibe werden, die ÖPNV, umfassende P+R-Flächen, Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und Radabstellplätze an einem Standort vereinen.

Beispiele rund um Dresden und Leipzig zeigen ebenso wie das Chemnitzer Modell, wie ein funktionierendes S-Bahn-System und ausgeweitete Zugverbindungen Abwanderung stoppen und neue Ansiedlungen und damit die Schaffung von attraktiven Arbeitsplätzen begünstigen kann. Wir wollen diese Effekte einer funktionierenden Stadt-Umland-Strategie weiter ausbauen, denn es zeigt sich, dass diese Bereiche dadurch eine hohe Wohn- und Lebensqualität erhalten und wieder sehr stark nachgefragt werden,

beispielsweise durch Familien. Der Ausbau des Nahverkehrs und auch Reaktivierungen von Strecken sind deshalb elementarer Bestandteil einer Urbanitätsstrategie zur Stärkung des Umlandes einer Stadt und des anschließenden ländlichen Raums im Freistaat Sachsen.

Eine stärkere Anbindung und der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs auf Schiene und Straße kann auch einen wichtigen Beitrag im Rahmen eines Strukturwandelprozesses leisten. Das Mitteldeutsche und das Lausitzer Revier bieten hier beste Voraussetzungen für eine solche Transformation, in der der Wechsel von der Straße auf die Schiene elementarer Bestandteil der Verkehrswende ist. Der Freistaat Sachsen kann gerade mit diesen beiden Revieren zum Vorreiter für ganz Deutschland werden.



AUSBAU UND MODERNISIERUNG DES NAHVERKEHRSNETZES

Wir wollen bis 2030 1 Milliarde Euro zusätzlich in Bus und Bahn investieren, um das öffentliche Nahverkehrsnetz auszubauen und zu modernisieren. Unser Ziel ist es, mehr Menschen an einen bezahlbaren Nahverkehr anzuschließen, den Umstieg durch kürzere Fahrzeiten attraktiver zu machen und durch die CO₂-Emissionen deutlich zu senken.

Dazu werden wir folgende Maßnahmen ergreifen:

- » Die Modernisierung und Elektrifizierung der sächsischen Zugstrecken von Dresden nach Görlitz sowie von Chemnitz nach Leipzig ist im Freistaat Sachsen von überragendem öffentlichem Interesse. Wir fordern daher mit allem Nachdruck vom

Bund, diese Schienenprojekte als prioritär einzuordnen und damit auf eine Augenhöhe zu den fest disponierten und vordringlichen Maßnahmen des Bedarfsplanes zu stellen.

- » Das Plus- und TaktBus-Liniennetz muss durch die Aufgabenträger vollständig "ausgerollt" werden. Gegenwärtig verbleiben noch zu viele Lücken und offene Verbindungen, die endlich geschlossen werden müssen. Dabei werden wir auch die Einrichtung von On-Demand-Verkehren innerhalb dieses Netzes entwickeln
- » Die Reaktivierung von Bahnstrecken bzw. die Wiedernutzung von Bahnstrecken mit Personenverkehr ist eine wichtige Voraussetzung für den Umstieg auf die Bahn. Dazu werden wir uns mindestens bei den Strecken Döbeln - Meißen, Pockau/Lengefeld - Marienberg, Beucha – Brandis – Trebsen, Ebersbach-Löbau sowie der Muldentalbahn für Reaktivierungsmaßnahmen und die notwendige Mittelbereitstellung einsetzen. Die Strecke Kamenz – Hosena zur besseren Anbindung von Hoyerswerda wollen wir über das Investitionsgesetz Kohleregionen umsetzen.
- » Wir wollen die Verknüpfung der Mobilitätsformen durch den Ausbau von Park&Ride, Bike&Ride und Carsharing mittels zielgerichteter Förderung unterstützen und mit anderen Mobilitätsarten verbinden. Dazu zählt genauso, Verknüpfungsstellen und zentrale Umsteigepunkte nutzerfreundlicher zu gestalten, zu modernisieren und damit attraktiver zu machen. Wo es möglich ist, werden wir mit einem sächsischen Bahnhofs-/Gebäuförderprogramm eine Nachnutzung maroder Bahngebäude unterstützen.



EIN EINFACHES UND GERECHTES TARIFSYSTEM

Wer den öffentlichen Nahverkehr stärken möchte, braucht ein einfaches und gerechtes Tarifsystem. Wir setzen uns deshalb weiter für eine bundeseinheitliche Lösung ein und wirken einem Flickenteppich entgegen. Im Mittelpunkt sozialdemokratischer Verkehrspolitik stehen Berufspendlerinnen und -pendler, Seniorinnen und Senioren, Auszubildende, Studierende sowie Schülerinnen und Schüler. Für sie sollte es ein einfaches und bezahlbares System von Monatskarten geben, das auf dem Deutschlandticket aufbaut und es ergänzt.

Von den Verkehrsunternehmen wird erwartet, dass sie entsprechende Angebote entwickeln:

- » Ein Sozialtarif für das Deutschlandticket im Nahverkehr soll für Schülerinnen und Schüler, Studierende, Auszubildende, Freiwilligendienstleistende, für BeziehInnen von staatlichen Transferleistungen und Rentnerinnen und Rentner mit niedrigen Renten für 29 Euro pro Monat gelten. Das ist aus unserer Sicht der folgerichtige nächste Schritt, auf den sich die Länder mit dem Bund verständigen sollten. Wir wollen so die gesellschaftlichen Teilhabechancen aller Menschen im Freistaat Sachsen erhöhen.
- » Bereits 193.000 junge Menschen nutzen das Bildungsticket. Wir wollen es unter Schülerinnen und Schülern sowie Freiwilligendienstleistenden noch bekannter machen und es ausbauen. Auch zukünftig soll es 15 Euro pro Monat kosten.
- » Wir wollen das Semesterticket auch langfristig im Solidarmodell sichern. Dazu ist es in einem ersten Schritt notwendig,

dass die jeweiligen Semestertickets zum Deutschlandticket aufgewertet werden können. Dieses Upgrade verbinden wir mit einem Rabatt, damit Studierende weiterhin ihr Semesterticket erwerben, so zum Solidarmodell beitragen und kein kompletter Umstieg auf das Deutschlandticket erfolgt.

- » Ein einfaches Tarifsystem setzt einheitliche Beförderungsbedingungen voraus. Unterschiedliche Regelungen für Kinder, Haustiere, die Fahrradmitnahme und vieles Kleinteilige mehr in den verschiedenen Zweckverbänden sind nicht mehr zeitgemäß. Die Zweckverbände sind dazu aufgerufen diese zu harmonisieren. Sollte dies nicht bis Ende 2025 gelingen, werden wir sie auf Landesebene regeln.



DIE SÄCHSISCHE MOBILITÄTSGESELLSCHAFT ALS CHANCE

Die Gründung der Sächsischen Mobilitätsgesellschaft ist eine große Chance für den Öffentlichen Nahverkehr im Freistaat Sachsen. Erstmals verpflichten sich die Landkreise als Aufgabenträger gemeinsam mit dem Freistaat Sachsen dazu, einen verbindlichen Landesnahverkehrsplan zu entwickeln und umzusetzen. Wir wollen damit insbesondere die Bahn- und überregionalen Busverkehre besser planen. Die Nahverkehrsplanung muss so endlich ganzheitlich gedacht werden und darf nicht mehr an den Zweckverbandsgrenzen enden.

Die Sächsische Mobilitätsgesellschaft kann diese Herausforderungen meistern, wenn Kommunen, Verkehrsverbände und der Freistaat Sachsen ein modernes Nahverkehrssystem als gemeinsames Projekt begreifen. Sollte dieser Schritt nicht reichen, dann braucht der Freistaat Sachsen eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft

bei Bahn und überregionalen Busverkehren auf das Land. Vor allem lokale Busverbindungen und der städtische Nahverkehr bleiben dann in kommunaler Verantwortung.



DEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR IN DEN KOMMUNEN WEITER UNTERSTÜTZEN

Mit dem Schienenpersonennahverkehr und den PlusBus-Linien ermöglicht der Freistaat Sachsen eine leistungsfähige Grundstruktur im sächsischen ÖPNV. Doch ein relevanter Teil des Verkehrs spielt sich auf der kommunalen Ebene ab. Die Straßenbahnnetze in einigen sächsischen Groß- und Mittelstädten und einige leistungsfähige Stadtbussysteme zeigen, wie ein attraktiver ÖPNV auch Menschen zum Umstieg bewegen kann.

Um diese Systeme in ihrer Qualität zu erhalten und weiter ausbauen zu können, wollen wir z. B. über das Landesinvestitionsprogramm weiterhin für verlässliche Förderbedingungen für Fahrzeuge und Infrastruktur sorgen. Auch beim kommunalen Straßenbau sollen Vorhaben mit einem besonderen ÖPNV-Bezug besonders unterstützt werden. Steigende Baukosten und lange Verfahrensdauern dürfen nicht zu einem Ausbaustopp im sächsischen ÖPNV führen.

Damit die Kommunen auch den Betrieb ihrer Netze weiter absichern können, braucht es zusätzliche Finanzierungssäulen. Die Finanzierung über Ticketeinnahmen ist durch Tarifprodukte wie das Deutschland- und Bildungsticket stark vereinheitlicht, die Querfinanzierung über Stadtwerke wird im Zuge der Energiewende auch schwieriger. Daher wollen wir prüfen, wie Modelle zur stärkeren Umlage- und Nutznießerfinanzierung landesgesetzlich ermöglicht werden können.



FINANZIERUNG

Deutschland braucht als moderne Industrienation ein Nahverkehrssystem auf Augenhöhe mit den besten Europas. Wir sehen den Freistaat Sachsen diesem gemeinsamen Ziel verpflichtet. Dazu brauchen wir eine klare Zielvorgabe, den Ausbau von Angeboten, notwendige Investitionen und effektive Strukturen.

Das zu finanzieren kann nur durch eine gemeinsame Kraftanstrengung gelingen. Der Bund darf aus seiner Verantwortung nicht entlassen werden und muss die Regionalisierungsmittel weiter erhöhen. Er muss zudem dafür Sorge

tragen, dass durch attraktive Förderungen die Länder in die Lage versetzt werden, ihre ÖPNV-Systeme weiter auszubauen und den ÖPNV in die Fläche zu tragen. Wichtigstes Mittel dazu ist auch der angestrebte Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP) des Bundes, der gegenwärtig durch den Bund verzögert wird. Es bedarf eines starken Signals der Länder und der Bundestagsabgeordneten, damit dieser AMP durch eine zukunftsfähige Finanzierung abgesichert und zeitnah umgesetzt werden kann.

Die notwendige Verkehrswende kann nur gelingen, wenn der Bund endlich eine klare Position zu diesem Thema einnimmt und die Länder dabei unterstützt.

