

Landesversammlung BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen

28./29. Januar 2005, Pirna

Gegenstand:

Nachhaltige Verkehrspolitik

Antragsteller:

LAG Verkehr

Bemerkungen:

TO-Punkt

V-1

Abstimmung:

Stimmen abgegeben: _____

Gültig: _____

Ja: _____ Nein: _____ Enth: _____

Zurückgezogen:

Modifizierte Übernahme:

Mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik in Sachsen beginnen –
den Schienenverkehr stärken

5

1. Sachsens Verkehrspolitik ist nicht zukunftsfähig

10

Es ist das vorrangige verkehrspolitische Ziel von Bündnis90 / Die Grünen in Sachsen, mehr Verkehr nachhaltig auf die Schiene zu verlagern. Dies gilt für den Personenfernverkehr, den öffentlichen Nahverkehr ebenso wie für den regionalen und überregionalen Güterverkehr. Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene wird aber nur dann möglich, wenn das Netz leistungsfähig und das Angebot attraktiv ist. Im Vergleich zu den Altbundesländern bestehen im Schienennetz Sachsens nicht nur erhebliche qualitative Defizite; seit 1997 werden Jahr für Jahr auf immer mehr Strecken die Zugverbindungen eingestellt. Inzwischen betrifft es über 400 km des sächsischen Schienennetzes.

15

Die Staatsregierung hat keine Konzeption für das Schienennetz im Freistaat. Ausdruck des Desinteresses der Staatsregierung am Schienennetz ist bspw. die Nichtaufnahme der Strecke Görlitz - Dresden in den Bedarfsplan des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Teil des transeuropäischen Korridors IV), obwohl gerade die Strecken nach Osteuropa eine herausragende Bedeutung haben, sollen Sachsens Straßen nicht im Dauerstau erstickern. Es verwundert deshalb nicht, dass Sachsen von den aktuellen Investitionsstreichungen der Bahn in einem Umfang betroffen ist, welcher in keinem anderen Bundesland durchsetzbar war.

20

25

Seit 2002 erhält Sachsen zwar 10% mehr Mittel aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes für die Leistungsbestellung im SPNV, muss aber an die DB Netz AG um 20 % erhöhten Trassengebühren zahlen. Das bedeutet beispielsweise für den Verkehrsverbund Oberelbe

effektiv ca. 10 Mio. EUR jährlich weniger und damit Streichungen im Zugangebot. Dafür füllt die Staatsregierung mit einem Teil der Gelder ihre eigenen Kassen auf, in dem der Landesanteil am GVFG damit beglichen wird oder der City-Tunnel in Leipzig finanziert wird.

- 5 In den letzten Jahren sind vor allem außerhalb der Ballungsräume die Angebote auf der Schiene drastisch reduziert und vielerorts ganz eingestellt worden. So wurde beispielsweise der verhältnismäßig dicht besiedelte Süden der Oberlausitz abgehängt, obwohl gleichzeitig „Leuchttürme“ in dieser Region gefördert werden.

10

2. Die Staatsregierung hat kein Konzept

Die EU-Erweiterung rückt Sachsen in die Mitte Europas. Für die Bewältigung des Verkehrs bedeutet das eine ungeheure Herausforderung. Die Prognosen sagen bis 2010 ein sehr hohes Wachstum vor allem im Güterverkehr voraus. Der Straßengüterverkehr soll beispielsweise um ca. 50 % ansteigen. Ob der dramatisch ansteigende Verkehr umweltgerecht bewältigt werden kann, liegt nicht zuerst an Brüsseler Entscheidungen, sondern an Weichenstellungen in der sächsischen Verkehrspolitik. Allerdings ist nach 14 Jahren CDU-Alleinregierung von einer strategischen, auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrspolitik in Sachsen nichts zu spüren.

20

Die CDU-Regierung hat das einst dichteste Schienennetz Deutschlands verfallen lassen und versäumt, Strukturen zu schaffen, welche die Mittelvergabe an die Zweckverbände mit klaren politischen Vorgaben verknüpfen. Schwarze Verkehrspolitik erschöpft sich in der Beschaffung von Geldern für die Prestigeprojekte ihrer Minister und Landräte.

25

Wer gehofft hatte, dass sich mit dem Eintritt der SPD in die Regierung eine Tendenz zum besseren abzeichnen würde, sieht sich getäuscht. Der Abschnitt Verkehr des Koalitionsvertrages zwischen CDU und SPD erschöpft sich in einigen unverbindlichen Absichtserklärungen.

30

3. Unsere kurzfristigen Forderungen

Bündnis 90 / Die Grünen sind auch in den Landtag gewählt worden, damit eine nachhaltige Verkehrspolitik Gehör findet. Deshalb fordern wir die Landtagsfraktion auf, folgende Forderungen nach kurzfristigen Verbesserungen einzubringen:

35

1. Aufgrund der fatalen Kürzungsbeschlüsse im Dezember 2003 im Vermittlungsausschuss in der Umsetzung der Koch-Steinbrück-Vorschläge sowie der Maut-Einnahmeausfälle drohen in den kommenden Jahren - wie auch beim Straßenbau - dramatische Kürzungen bei der weiteren Modernisierung / Ausbau des Schienennetzes. Dies gefährdet die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene. Sachsen muss sich für die Realisierung folgender Strecken durch die DB AG bis 2008 einsetzen:

40

- Fertigstellung des Ausbaus der Sachsenmagistrale zwischen Görlitz und Hof,
- 45 - Fertigstellung der Mitte-Deutschland-Verbindung Ruhrgebiet-Chemnitz,
- Fertigstellung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Leipzig–Dresden, einschl. des Neubauabschnittes Priestewitz-Coswig,
- Ausbau der Strecke Dresden-Berlin auf 160km/h (sie ist Bestandteil des internationalen Korridors Hamburg-Berlin-Dresden-Prag-Wien/Budapest)
- 50 - Berlin-Cottbus-Görlitz zur besseren Anbindung der Oberlausitz / Niederschlesien und zur internationalen Verknüpfung

- Ausbau der Güterverkehrsmagistrale Halle-Hoyerswerda-Horka-Grenze D/PI

2. Deutliche Verbesserung der Angebote auf den Relationen

- 5 - Dresden-Nürnberg-München,
- Chemnitz-Berlin,

Aufbau eines ergänzenden Angebotes an höherwertigen Zügen des Regionalverkehrs, die jeweils mehrere Bundesländer erschließen und verhältnismäßig wenig halten („IRE“ oder „R-EX-Züge“

10

3. Rücknahmen der Leistungskürzungen im SPNV. Wiedereinführung von regionalen Angeboten zwischen

- 15 - Riesa und Falkenberg / Elster (einer zweigleisigen, sanierten und elektrifizierten Strecke),
- Hoyerswerda – Berlin,
- Bautzen – Wilthen – Neukirch-West – Neustadt
- Bautzen - Hoyerswerda (beides Teilorte des Städteverbundes Oberzentrum GR/BZ/HY)
- Muldentalbahn (Glauchau – Rochlitz – Großbothen)

Bündnis 90/Die Grünen streben die landesweite Verknüpfung aller Mobilitätsangebote, den **integrierten Sachsentakt** an und verstehen sich als Sprachrohr für die unzähligen Befürworter, Fahrgäste, Initiativen, Kommunen und Bürgerinnen und Bürger.

20

4. Schnelle Verbesserung der grenzüberschreitende Verbindungen im Schienenverkehr, v.a.:

- 25 - Görlitz – Wroclaw (Breslau),
- Tschechische Republik: Zittau – Varnsdorf – Eibau, Dolni Poustevna – Sebnitz,
Holzhau - Moldava,

u.a. Aufbau eines regelmäßigen verkehrenden Zugangebotes von Decin über Schöna / Bad Schandau – Sebnitz – Dolni Povstevna – Rumburk – Ebersbach, sowie koordinierendes Handeln der Staatsregierung mit dem Ziel zwischen Zittau und Liberec einen echten Stundentakt einzurichten.

30

5. Sachsen stehen jährlich derzeit insgesamt 487,7 Mio € aus dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung. Davon sind knapp 340 Mio. € gesetzlich für die Leistungsbestellung festgelegt, weitere 147,7 Mio € sind frei verfügbar im Bereich SPNV / ÖPNV einsetzbar. Wir fordern, dass mindestens 50% dieser Mittel direkt den Verkehrsverbänden zur Stärkung der SPNV zur Verfügung gestellt werden. Hierbei ist vom Freistaat eine zweckverbandsübergreifende Bestellung von RE/IRE-Leistungen inkl. Tarifgestaltung zu koordinieren.

35

40 Bündnis 90/ Die Grünen in Sachsen tritt ein für transparente Finanzierungsstrukturen im öffentlichen Personennahverkehr und eine kritische öffentliche Diskussion über die Praxis im Freistaat.