

**Landesversammlung
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen
6. November 2010, Meißen, Burgkeller**



Gegenstand:

Für eine soziale und ökologische Verkehrspolitik in Sachsen

Antragsteller (bitte konkreteN AnsprechpartnerIn für Rückfragen und

Abstimmung Antragskommission benennen):

LAG Verkehr und Mobilität

Bemerkungen:

Abstimmung:

Stimmen abgegeben: _____

Gültig: _____

Ja: _____ Nein: _____ Enth: _____

Zurückgezogen:

Modifizierte Übernahme:

TO-Punkt

A -2

5 ***Für eine soziale und ökologische Verkehrspolitik in Sachsen:
Öffentlichen Nahverkehr ausbauen und fahrgastfreundlich machen***

10 **1. Mobilität für alle Menschen in Sachsen sichern – Geplante Nahverkehrskürzungen sind unsozial, unökologisch und ökonomisch dumm**

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN in Sachsen fordern eine Verkehrspolitik, die allen Menschen Mobilität ermöglicht – unabhängig davon, ob sie auf dem Land oder in der Stadt wohnen, berufstätig, alt oder behindert sind.

15 Durch die von der sächsischen Regierung ab 2011 vorgesehenen Nahverkehrskürzungen drohen Streckenstilllegungen, Angebotskürzungen und schmerzhaft Tarifierhöhungen. Erste Verlierer dieser Politik sind alle, die den öffentlichen Verkehr nutzen – besonders auf dem Land und in kleineren Städten, aber auch in den Ballungsräumen. Durch Einnahmeverluste im Nahverkehr, weitere Kürzungen und zunehmenden Autoverkehr drohen zusätzliche Klima-, Umwelt- und Haushaltsbelastungen. Den Schaden tragen schließlich alle – unabhängig davon, welche Verkehrsmittel sie persönlich nutzen.

25 **2. Ein attraktiverer Öffentlicher Verkehr in Sachsen braucht bessere Bahnangebote**

Bessere Bahnangebote in gesamten Gebiet Sachsens sind das Rückgrat eines attraktiven öffentlichen Verkehrs.

30 Trotz der Bevölkerungsrückgänge können sie die Fahrgastzahlen steigen - auch im dünn besiedelten Raum. Im Verkehrsverbund ZVON (Landkreis Görlitz und Teile des Landkreises Bautzen) kletterten von 2002 bis 2007 die Fahrgastzahlen um 28 % und die Einnahmen um 35 % - trotz Bevölkerungsverlusten um 5 % und 25 % weniger Schülern. In Leipzig und Dresden stiegen die

Nutzungsanteile des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren um 1,5 % bzw. 1 % - obwohl die derzeitige Verkehrspolitik den Öffentlichen Verkehr nur halbherzig fördert. Auf solchen Fahrgast- und Einnahmewüchsen basiert der derzeit gute Kostendeckungsgrad des Öffentlichen Nahverkehrs in Sachsen mit ca. 68 %.

Dass die CDU - geführte Regierung gegen den übereinstimmenden Rat aller Fachleute und betroffenen Kommunen die Stilllegung von Bahnstrecken nun wissentlich in Kauf nimmt schadet besonders der Entwicklung der dünn besiedelten Räume. Sie ist ein Schritt zurück in verkehrspolitische Steinzeit – und das angesichts der dringend notwendigen Bemühungen um mehr Klimaschutz und Luftreinhaltung!

Stattdessen braucht Sachsen die Wiederherstellung eines flächendeckenden Bahnverkehrs sowie einen landesweit konzeptionell unteretzten Ausbau des Bahnverkehrs. Dazu fehlt es im früheren Eisenbahnland Sachsen seit Jahr und Tag am politischen Willen. Wir GRÜNE wollen dafür endlich die Weichen stellen. Beim Ausbau der Bahnstrecken wollen wir gutes Tempo und sicheren Takt für alle Fahrgäste schaffen und nicht Hochgeschwindigkeit für wenige auf teuren Leuchtturmprojekten.

3. Sachsen braucht einen integralen Taktfahrplan von Bahn und Bus (Sachsentak 21)

Bahn, Straßenbahn und Bus müssen landesweit besser miteinander verzahnt und mit einem integralen Taktfahrplan angeboten werden. Wir werden die von der GRÜNEN Landtagsfraktion 2008 als Sachsentak 21 vorgelegten Vorschläge im Dialog mit Fahrgast- und Verkehrsverbänden sowie Kommunen und Fachleuten vertiefen. Von den Regierungen auf Bundes- und Landesebene sowie der DB AG fordern wir die beschleunigte Ertüchtigung des sächsischen Bahnnetzes, die dauerhafte Wiederanbindung von Westsachsen an den Bahnfernverkehr und den Ausbau wichtiger Bahnverbindungen insbesondere in unsere osteuropäischen Nachbarländer wie z. B. die Güterverkehrsverbindung Berlin - Hoyerswerda Knappenrode – Horka nach Breslau/Wroclaw und die Nahverkehrsverbindung über Sebnitz-Dolni Poustevna/Niedereinsiedel.

4. Kürzungen schädigen Sachsens Verkehrswirtschaft und ziehen Verluste bei den Bundeszuweisungen nach sich

Die Kürzungen bei Betriebs- und Investitionsmitteln für den öffentlichen Verkehr sind auch aus ökonomischer Sicht falsch. Im Unterschied zum subventionierten Straßenbau wird der öffentliche Verkehr zu erheblichen Teilen aus eigenen Einnahmen und nicht lediglich über Steuermittel finanziert. Jeder Euro, der in ÖPNV-Maßnahmen gesteckt wird, zieht Wertschöpfung in Höhe von 4- 5 Euro nach sich! Die drohende Abwärtsspirale der Kürzungen bedroht hauptsächlich mittelständische, arbeitsplatzintensive Unternehmen mit hochwertigen Jobs.

Mit Kürzungen zugunsten der allgemeinen Haushaltskonsolidierung und Stilllegungen von Bahnstrecken würde Sachsen zudem seine Verhandlungsposition für die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel im Bund nach 2014 erheblich schwächen. Denn wer weniger für den Nahverkehr ausgibt kann weniger bestellen und bekommt auch weniger Zuweisungen vom Bund. Vor diesem Hintergrund sind die Kürzungen eine Torheit ersten Ranges.

5. Mobilität muss bezahlbar bleiben: GRÜNE fordern sachsenweites Mobilitätsticket

Schon jetzt ist öffentlicher Verkehr für einkommensschwache Menschen nicht mehr bezahlbar. Künftig will die CDU- geführte Bundesregierung für Menschen mit Leistungen nach dem SGB II nur noch einen geringen Kostenanteil für ÖPNV-Leistungen finanzieren. Das ist höchst unsozial und trifft in Sachsen diejenigen doppelt, die an Tarifgrenzen von Zweckverbänden wohnen oder über längere Strecken verkehren müssen. Deshalb bekräftigen BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN ihre

85 Forderung nach einem sachsenweitem Mobilitätsticket, mit dem Einkommensschwache sich unter
Einsatz des im Berechnungsbetrages nach SGB II vorgesehenen Monatsbetrages wahlweise eine
Monatskarte in ihrem Tarifgebietes oder andere Nahverkehrstickets kaufen können.
Eine Finanzierung dieses Mobilitätstickets durch den Freistaat Sachsen halten wir für unabdingbar
um es von der jeweiligen Leistungskraft der Landkreise bzw. kreisfreien Städte unabhängig zu
90 machen. Seinen Kosten stehen erhebliche Mehreinnahmen im öffentlichen Nahverkehr gegen-
über. Sie müssen zur Refinanzierung mit eingesetzt werden.

6. Wettbewerb um Qualität im Öffentlichen Verkehr ohne Lohndumping

95 Bestandteile der neuen Konzepte müssen ein landesweiter Nahverkehrstarif, bessere Einbeziehung
der Fahrgäste und Kommunen und ein Qualitätswettbewerb der Verkehrsunternehmen unterein-
ander sein. In allen Nahverkehrszügen sollen wieder Fahrkarten gekauft werden können und
pünktliche Anschlüsse zu Bus und Bahn garantiert werden. Wir GRÜNE treten für Tarifbindung bei
100 der Bestellung von Nahverkehrsleistungen ein und lehnen Lohndumping ab. Darum unterstützen
wir ausdrücklich die Forderungen der Gewerkschaften nach einem Flächentarifvertrag und Auf-
nahme der Tarifgebundenheit in die Vergabe- und Fördervorschriften in Sachsen und im Bund.

105 7. Mit gutem ÖPNV-Konzept für Sachsen mehr Fahrgäste für Bus und Bahn gewinnen

Die positive Bilanz der letzten Jahre zeigt: mit einer bewusst auf Stärkung des Öffentlichen Ver-
kehrs gezielten Verbesserung der Angebote lassen sich neue Fahrgäste und so auch steigende
Einnahmen für den öffentlichen Verkehr generieren. Die Anzahl der Menschen, die regelmäßig
110 große Strecken zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort, zur Schule oder zu Behörden zurücklegen
müssen, nimmt erkennbar zu - und damit auch der Bedarf an umweltfreundlicher und bezahlbarer
Mobilität in der Fläche des Landes.

Wir GRÜNE fordern die sächsische Regierung deshalb auf, endlich ein Gesamtkonzept zur Ent-
wicklung des öffentlichen Verkehrs in Sachsen bis 2011 zusammen mit dem neuen Landesent-
wicklungsplan zu erarbeiten und dem Landtag zum Beschluss vorzulegen.

115 Ziel des sächsischen ÖPNV-Konzeptes muss sein die Fahrgastzahlen durch eine konzertierte Politik
für den Öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern. Durch Takt- und Qualitätsverbesserung kann
besonders in den Ballungsräumen und Großstädten die ÖPNV-Nutzung deutlich verbessert wer-
den - der derzeitige Nutzungsanteil des ÖPNV in Höhe von ca. 20 % in Leipzig und Dresden kann
120 und soll deutlich gesteigert werden. Über die hier erzielten Mehreinnahmen können auch die An-
gebote in dünner besiedelten Räumen mitfinanziert werden.

Zur Realisierung dieses sächsischen ÖPNV-Konzept fordern wir einen konkretes Programm zu
seiner Umsetzung und die Einordnung der notwendigen Umsetzungsmaßnahmen ab 2013 in den
Landeshaushalt. Schrittweise muss im vorhandenen Bahn- und Busnetz der integrale Taktfahrplan
125 eingeführt und das sächsische Bahnnetz nach Bedarf ausgebaut werden. Neben der Entwicklung
von schienen- und straßengebundenem öffentlichen Verkehr muss seine Verzahnung mit anderen
Verkehrsmitteln wie dem Radverkehr und eine Berücksichtigung alternativer Bedienformen für
ländliche Räume vorangetrieben.