

Beantwortung Wahlprüfsteine

Deutscher Bahnkunden-Verband, Landesverband Sachsen vom 16. Mai 2024

max. 500 Zeichen pro Antwort, Veröffentlichung in Broschüre vorgesehen

1. 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?

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-Trebsen im Blick behalten. Da Reaktivierungen erhebliche Investitionen erforderlich machen, ist es wichtig, die Investitionskosten stets mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis abzugleichen.

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?

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.

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?

Die Entscheidung, Verkehrsverbände 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.

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?

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.

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

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.