

VCD Elbe-Saale e.V. Ranstädter Steinweg 1 | 04109 Leipzig

An die  
**Fraktionsvorsitzenden** sowie  
**verkehrspolitischen Sprecher** von  
Bündnis 90/Grüne, CDU, Die Linke & SPD

sowie den  
**Staatsminister für Wirtschaft & Arbeit**

im Freistaat Sachsen

Leipzig, 2. April 2021

## Stellungnahme zum Entwurf des Sächsischen Doppelhaushaltes 2021/22 des VCD Landesverbands Elbe-Saale, Leipzig

Sehr geehrte Herren, sehr geehrte Frau Schubert,

der VCD Elbe-Saale tritt für die ökologische Verkehrswende ein und ruft dazu auf, diese ganz pragmatisch und undogmatisch umzusetzen. Klimaschutz darf und muss nicht nur in aller Munde sein, sondern auch mit wirksamen Maßnahmen gelebt werden. Die Mobilität aller Sachsen zu sichern und allen gleichermaßen die Teilhabe am Leben zu ermöglichen, ist das oberste Ziel. Dazu muss es gelingen, Mobilität anders zu organisieren und **die aktiven und auf allen Ebenen kostensparsamen Verkehrsmittel wie das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren, das Bus- & Bahnfahren sowie die geteilte Mobilität wie das Car- & Bikesharing deutlicher als bisher in den Vordergrund** zu stellen.

Die Fraktionen von CDU, Bündnis90/Grüne und SPD haben sich mit dem Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt, die oben beschriebene Richtung einzuschlagen. Dies muss nun auch konsequent um- und durchgesetzt werden.

Nicht zuletzt wird die Corona-Pandemie alle öffentlichen Haushalte auf kommunaler, Landes- und Bundesebene in den kommenden Jahren deutlich belasten und es wird viele Millionen und Milliarden Euro benötigt, um Verlorenes wieder aufzuholen und Neues zu finanzieren.

Somit ist es von größter Bedeutung, dass die Finanzierung des Verkehrs und die Organisation der Mobilität in Sachsen zukunftsgerichtet erfolgt, sparsam und sinnvoll mit den Haushaltsmitteln umgegangen wird und Schwerpunkte eben auf die aktiven Verkehrsmittel gesetzt, ohne den Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zu vergessen.

Unter Beachtung dieser Grundsätze nimmt der VCD Elbe-Saale Stellung zum von der Staatsregierung vorgelegten Doppelhaushalt 2021/22, insb. zum Einzelplan des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Für Rückfragen und weitere Gespräche stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung und freuen uns auf Ihre Antwort.

## Das Richtige tun und das Richtige lassen – Mobilität von morgen jetzt konkret machen!

Unsere Stellungnahme zum Entwurf des Sächsischen Doppelhaushaltes im Überblick:

<b>Das Richtige tun und das Richtige lassen – Mobilität von morgen jetzt konkret machen!</b> .....	3
1. <b>Fußmobilität</b> – Von Förderung keine Spur – Kommunen nicht allein lassen!.....	3
2. <b>Radmobilität</b> – Ohne Planer kein Plan – ohne gebauten Radweg keine Mobilitätswende!.....	3
3. <b>Schienenpersonennahverkehr</b> – Ohne eigenes Moos nix los!.....	4
4. <b>Schienenpersonenfernverkehr</b> – Chemnitz kurzfristig anbinden, aber sinnvoll!.....	5
5. <b>Busregionalverkehr</b> – Den PlusBus als Landesnetz verstehen und Anreize setzen!.....	6
6. <b>Städtischer Personenverkehr</b> – Dekarbonisierung 2050 heißt Dekarbonisierung jetzt!.....	6
7. <b>Park- &amp; Fahrpreisgestaltung</b> – Kein billiger Jakob! – Mobilität muss was wert sein!.....	7
8. <b>Organisation des ÖPNV</b> – Ohne Mittel keine (be)lebende Sächsische Mobilitätsgesellschaft!.....	7
9. <b>Car- &amp; Bikesharing</b> – Endlich landesweit ernst nehmen und in die Fläche gehen!.....	8
10. <b>Straßennetz</b> – Neu- & Ausbau endlich lassen – Bestand & Sicherheit sichern!.....	8
11. <b>Individuelle E-Mobilität</b> – Ladeinfrastruktur privatwirtschaftlich entwickeln! .....	9

Für Rückfragen erreichen Sie uns zu den üblichen Bürozeiten über die Landesgeschäftsstelle des VCD Elbe-Saale in Leipzig, Ranstädter Steinweg 1, 04109 Leipzig (neue Adresse seit 1. April 2021!), Telefon 0341 21555-35 oder [elbe-saale@vcd.org](mailto:elbe-saale@vcd.org)

Mit freundlichen Grüßen



Laurenz Heine  
Vorsitzender VCD Elbe-Saale

0179 6712086  
[laurenz.heine@vcd-elbe-saale.de](mailto:laurenz.heine@vcd-elbe-saale.de)



Clemens Kahrs  
Schatzmeister VCD Elbe-Saale  
Sprecher Verkehrspolitik in Sachsen

0179 7518502  
[clemens.kahrs@vcd-mitte.de](mailto:clemens.kahrs@vcd-mitte.de)

## 1. Fußmobilität – Von Förderung keine Spur – Kommunen nicht allein lassen!

Sehr wenig bis nichts findet sich im Haushaltsansatz zur natürlichsten Mobilität der Sachsen – dem Zu-Fuß-Gehen. Dabei gibt es innerorts und außerorts genug zu tun, um **Gehwege entlang von Straßen** aber auch **abkürzende Fußwegverbindungen** auf Vordermann zu bringen. Viele Kommunen haben steile Hanglagen mit **Treppenverbindungen**, die es zu erneuern gilt. Der Freistaat sollte also ein Sonderprogramm „Gut zu Fuß“ auflegen, welches Älteren mit/ohne Rollator und weiteren Gehbehinderten zuteil wird.

Insbesondere sollten die Planungen für die **Festungsbahn auf den Königstein** weitergeführt werden sowie Planungen für eine hochwassersichere **Seilbahn über die Elbe in Dresden zwischen Pieschen und dem Ostragehege** sowie eine **Standseilbahn von der Pirnaer Altstadt hoch auf den Sonnenstein** aufgenommen werden

Der Ausbau der **Beschilderung der regionalen und überregionalen Wanderwege**(netze) ist finanziell zu unterstützen.

## 2. Radmobilität – Ohne Planer kein Plan – ohne gebauten Radweg keine Mobilitätswende!

Radfahren ist nicht nur eine Laune der Corona-Pandemie sondern ein nachhaltiger Trend, welchen nicht nur die Bevölkerung setzt sondern auch viele Kommunen. Letztere verankern die Förderung des Radverkehrs zunehmend in ihren lokalen Leitplänen. Dies führt in zunehmenden Maße zu konkreten Bauvorhaben, die zur Umsetzung kommen und für vermehrte Förderanträge beim Freistaat sorgen.

Unterstützenswert ist, wenn der Freistaat plant, u.a. die **Fördertöpfe des Bundes** zum „**Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen**“, das „**Sonderprogramm Stadt und Land**“, die „Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs“ sowie die „Finanzhilfen für **Radschnellwege**“ zu nutzen. Die Zahl der anzumeldenden Projekte wird zeitnah deutlich ansteigen.

Dagegen stellt der VCD mit Erschrecken fest, dass die **Landesmittel für den Ausbau** der Radverkehrsinfrastruktur und die Förderung des Radfahrens **gekürzt** werden!

Es ist nicht akzeptabel, dass der Freistaat seine Eigenmittel um 10 Mio. Euro p.a. reduziert und diese vollständig mit den bereitgestellten Bundesmitteln kompensiert! **So läuft die Verkehrswende nicht!**

Weiteres großes Problem im Bereich des Radverkehrs sind die **fehlenden Planstellen im Bereich des SMWA** sowie in den nachgelagerten Landesbehörden (und Kommunen), die sich ausschließlich – aber auch integrativ – um die Planung von qualifizierten Radverkehrsanlagen kümmern. Diese Stellen müssen jetzt organisatorisch geschaffen und finanziell unteretzt werden.

Dazu kommen die **fehlenden Planerinnen und Planer für Radmobilitätsinfrastruktur**. Dort wo Stellen geschaffen worden sind, können diese oft nur schwer besetzt werden, da die Nachfrage zu gering ist. Die Entlohnung dieser Stellen ist anzuheben, um gute Fachkräfte nach Sachsen zu locken bzw. diese hier zu halten. Kurzfristig sind im Haushaltsplan des Staatsministeriums für Wissenschaft und Kunst Gelder einzustellen, um an den sächsischen Hoch- & Fachschulen weitere Professuren und wissenschaftliche Mitarbeiter in den Hochschulinstituten zu finanzieren.

**Radschnellwege** können so nicht geplant werden, nicht mal in den ersten Planungsstufen, und bleiben somit ein **Lippenbekenntnis** der Politik. Der Radverkehr muß strukturell in den Landesbehörden und auf kommunaler Ebene gestärkt werden – danach müssen die Mittel für Planung und Bau konkret bereitgestellt werden.

Die Corona-Pandemie sorgt für ein Erstarben des **Deutschlandtourismus**. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen, muss aber auch begleitet werden. Auch der Radtourismus Einheimischer sowie der Gäste Sachsens wird überproportional zunehmen. Deshalb ist es sinnvoll, die **überregionale Radinfrastruktur zu stärken** und die eingestellten Mittel auch im Bereich überörtlicher Radwege zu verbauen.

**Neue Themenradwege** sollten die Kommunen miteinander verbinden und dafür sind weitere Mittel in den Etats für touristische Infrastruktur bereitzustellen. Konkret ist es dringend geboten, den **Bachradweg** (als einen der bedeutenden Musiker) zwischen den drei Ländern Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt von Eisenach über Leipzig nach Köthen endlich aus der Taufe zu heben.

Die finanziellen Mittel hierfür halten sich für alle drei Länder in Grenzen, da die Wegeinfrastruktur weitgehend vorhanden ist und von der Metropolregion Leipzig für den recht kurzen sächsischen Teil „lediglich“ die Beschilderung angestoßen werden muss. Das SMWA sollte hier gemeinsam mit der für Tourismus zuständigen Ministerin Vorreiter sein und eine **staatsgrenzenüberschreitende Initiative Richtung Erfurt und Magdeburg** anstoßen.

### 3. Schienenpersonennahverkehr – Ohne eigenes Moos nix los!

Nach wie vor finden sich im Haushaltsentwurf **keine ernst zu nehmenden Landesmittel für den SPNV**. Sich auf die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel des Bundes in Höhe von 1,8 % zu berufen, greift zu kurz, da diese von den Kostensteigerungen der Bestandsverkehre mehr als verbraucht werden. Der Freistaat muss eigene Landesmittel zur Finanzierung des SPNV-Betriebs in den Haushalt einbringen und den Zweckverbänden zur Verfügung stellen. Ohne eigene Mittel werden keine zusätzlichen Züge verkehren und die Nachfrage bedienen können. Schon jetzt „quellen“ die Züge im **Leipziger S-Bahnnetz** zu Stoßzeiten der Pendler über. Ohne eigene Landesmittel wird es einen **zunehmenden Verteilungskampf zwischen den Zweckverbänden** geben. Es darf jedoch nicht die Devise gelten, wer am besten verhandelt bekommt mehr Geld. Vielmehr muss gelten: Wer sinnvolle Angebotskonzepte vorlegt, erhält auch eine adäquate Finanzierung.

Die Strecke **Meißen-Triebischtal – Nossen – Döbeln** ist innerhalb des Doppelhaushalts zu reaktivieren und im Haushaltszeitraum planbar verbaubare investive Mittel einzusetzen. Mit DB Netz ist zu verhandeln, ob Teile der **Schieneninfrastruktur in Landesbesitz** übergehen können, um diese kostengünstiger zu sanieren und betreiben zu können. Entsprechende Kaufpreise für die Infrastruktur wären einzustellen. Die geschätzten 20 Mio. € investive Mittel ohne Streckenkauf sind anteilig für den Doppelhaushalt vorzusehen.

Der Vorlaufbetrieb (mit längerer Fahrzeit vor Ausbau) des stündlich verkehrenden **RE 11 Dresden – Meißen – Döbeln – Leipzig** ist konsumtiv einzuplanen und die Mittel den Zweckverbänden zweckgebunden zur Verfügung zu stellen.

Die Strecke **Pockau – Marienberg** ist als weitere Regionalstrecke kurzfristig zu reaktivieren und hat ein auskömmliches Fahrgastpotenzial. Hier liegen die Investitionskosten bei 6 bis 7 Mio. €, welche zusammen mit dem ZVMS aufgebracht werden müssen. Insgesamt gilt, dass **Streckenreaktivierungen schnell** erfolgen müssen, um ein Signal in die Gesellschaft zu senden. Der **Betrieb der Strecken im Stundentakt** muss von den Zweckverbänden dauerhaft gesichert werden und das Geld dafür von allen Akteuren bereitgestellt werden. **Wichtig ist, eine gemeinsame Linie auszuloten, um den erhöhten Finanzbedarf beim Bund zu begründen und einzufordern.** Zu viel ist in den vergangenen Jahren unversucht gelassen worden. Es kann deshalb kein Entweder-oder sondern nur ein Sowohl-als-auch bei der Wahl der genannten Strecken geben.

Der Trend mit der Bahn Ausflüge zu unternehmen nimmt zu, dies zeigen die sommerlichen Angebote des ZVOE auf der so genannten „**Seenlandbahn**“ von Dresden in die Lausitz. Zusätzliche **Verstärker-S-Bahnen an Wochenenden** in die Sächsische Schweiz sind erforderlich, um den Nationalpark vor Parkplatzsuchenden zu bewahren. Nicht zuletzt sollte es ein an **Saisonwochenenden verkehrendes Expresszugpaar Decin – Bad Schandau – Rumburk – Zittau – Liberec** (morgens hin, abends zurück) geben, welches zusammen mit den Tschechischen Partnern (von der Sächsischen Mobilitätsgesellschaft?) organisiert und finanziert wird. Dieses **entlastet den Nationalpark Sächsische Schweiz** und bringt **Tagesgäste und Touristen ins Zittauer Gebirge**.

## 4. Schienenpersonenfernverkehr – Chemnitz kurzfristig anbinden, aber sinnvoll!

Begrüßenswert ist, dass noch im Jahr 2021 Bewegung in die **Fernverkehrsanbindung von Chemnitz** im Zuge der Kulturhauptstadt 2025 kommt. Dies ist ein erster Anfang, wenngleich ein wirklicher **verkehrlicher Nutzen mit der avisierten Lösung nicht geschaffen wird**.

Geplant ist die bestehende **IC-Linie Rostock – Berlin – Dresden nach Chemnitz** mit zwei Zugpaaren in Tagesrandlage (morgens nach Berlin, abends zurück) zu verlängern. Hierfür kommen nur Abfahrten um 6.10 Uhr und 8.10 Uhr (+/- 5 Minuten) in Chemnitz in Frage mit Ankünften um 7.10 und 9.10 Uhr Dresden (und weiter Richtung Berlin & Ostsee). In der Gegenrichtung kommen Abfahrten in Dresden um 18.45 und 20.45 Uhr in Frage mit Ankünften in Chemnitz um 19.45 und 21.45 Uhr.

Diese Fahrzeiten liegen in dergleichen Zeitlage zum stündlichen **RE Hof – Chemnitz – Dresden** (ab Chemnitz zur Minute 04, ab Dresden zur Minute 51) und bieten somit zwischen Chemnitz und Dresden kein wirklich zusätzliches Angebot zu den Pendlerzeiten. Die stündliche Verbindung Chemnitz – Berlin wird mit Umstieg in Leipzig zudem mit 2:59 h gegenüber der geplanten umsteigefreien Verbindung über Dresden mit 3:22 h trotzdem kürzer sein.

**Umsteigefreie Tagesfahrten** von Berlin nach Chemnitz sind mit den vorgesehenen Fahrten ebenfalls **nicht möglich**.

Für Chemnitz und die Region muss eine „echte“ **Fernverkehrsverbindung Richtung Berlin** geschaffen werden. Der Freistaat sollte sich beim Bund und bei der Deutschen Bahn dafür stark machen, eine deutlich schnellere und umsteigefreie direkte **IC-Verbindung als KulturExpress zwischen Berlin und Chemnitz mit Halten in Mittweida, Waldheim, Döbeln, Riesa, Elsterwerda und Doberlug-Kirchhain** mit einer **Fahrzeit von derzeit nur ca. 2:28 h** einzusetzen. Diese Fahrzeit ist mit allen Halten heute schon realisierbar und verringert sich mit dem Ausbau der Dresdener Bahn in Berlin nochmals um 15 bis 20 Minuten.

Mit dieser Lösung steigt die verkehrliche Erschließung des sächsisch-brandenburgischen Einzugsbereichs deutlich. **Eingerichtet werden sollten zwei tägliche Zugpaare**: eines morgens mit Ankunft zwischen 9 und 10 Uhr in beiden Städten sowie eines abends mit Abfahrt zwischen 16 und 18 Uhr in beiden Städten. Am Wochenende sollte es möglich sein, nach dem Theaterbesuch in die jeweils andere Stadt zurück zu fahren.

Sofern der Freistaat Gelder zur Finanzierung der IC-Anbindung ausgibt, dürfen diese **nicht aus Regionalisierungsmitteln** des Bundes bestritten werden, es dürfen dafür keine anderen Projekte verdrängt werden und es müssen Verbundfahrkarten und der Regionaltarif der DB anerkannt werden.

Schließlich hat sich der Freistaat beim Bund und gegenüber der DB dafür einzusetzen, auf der **Sachsen-Franken-Magistrale** sowie auf der **Mitte-Deutschland-Verbindung** regelmäßig verkehrende IC-Verbindungen zu betreiben.

## 5. Busregionalverkehr – Den PlusBus als Landesnetz verstehen und Anreize setzen!

Das **PlusBus-Netz** erfreut sich – regional unterschiedlich – wachsender Beliebtheit. Zu erkennen ist allerdings deutlich, dass eine nur **halbherzige Außenkommunikation** nur für **mäßige Fahrgastzahlensteigerungen** sorgt. Anderswo weisen gut durchdachte PlusBus-Konzepte – v.a. in anderen Bundesländern – sehr gute Erfolge auf.

Mit der im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Sächsischen Mobilitätsgesellschaft schafft der Freistaat einen Akteur, der noch genauer die Einhaltung der Förderkriterien zum PlusBus überwachen und weiterentwickeln kann. Wichtig ist, das **PlusBus-Netz weiter auszubauen** und mit dem SPNV zu einem wahren Netz wachsen zu lassen.

Es kann jedoch nicht sein, dass der Freistaat Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des PlusBus einsetzt. Hier sind **eigene Landesmittel wichtig**, die das System stärken müssen.

Die übergreifende Kommunikation zum PlusBus sollte durch die Sächsische Mobilitätsgesellschaft geschehen. Die unlängst von den Verbänden gestartete Initiative zur Kommunikation des PlusBus läuft derzeit weitgehend ins Leere – und dafür ist nicht die Corona-Pandemie die Ursache sondern die Halbherzigkeit mit der die Sache betrieben wird. Die Sächsische Mobilitätsgesellschaft ist daher mit einem Kommunikationsbudget auszustatten.

## 6. Städtischer Verkehr – Dekarbonisierung 2050 heißt Dekarbonisierung jetzt!

Die städtischen Verkehrsbetriebe müssen jetzt dabei unterstützt werden, ihre **Dieselflotten auf abgasfreie Antriebe wie Wasserstoff oder E-Antrieb** umzustellen. Dies umfasst nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Ladekapazitäten sowie die Betriebshofinfrastruktur. Dem Anspruch entsprechend, die Verkehrswende aktiv zu gestalten, sind die Mittel dafür deutlich aufzustocken.

Allen **Straßenbahnbetrieben** ist zu versichern, dass die **Beschaffung neuer Fahrzeuge** sowie die Durchführung von Hauptuntersuchungen finanziell großzügig gefordert wird. Die so genannte „**Sachsentram**“ soll dazu dienen, unternehmensübergreifend auf eine Plattform zurückzugreifen und um Kosten zu sparen. Bisher ist die Finanzierung dieses Konsortiums **im Doppelhaushalt nicht abgesichert!**

Zu begrüßen ist, dass die Mittel für Straßen-/ Stadtbahn-Verlängerungen nach **Limbach-Oberfrohna (im Chemnitzer Modell)** für die Vorplanung gesichert sind und die Mittel in diesem Bereich durch die GVFG-Folgefiananzierung und dem Landesprogramm konstant gehalten werden.

Weiterhin ist vorzusehen, dass der Stadtteil **Kasberg in Chemnitz (wieder) an das Straßennetz angebunden** wird. Zu prüfen ist, ob die Finanzierung für Planung und Bau im Haushalt gesichert sind.

Für weitere **Straßenbahnausbauvorhaben** v.a. in **Dresden und Leipzig**, aber auch in **Görlitz und Zwickau** muss der Freistaat **Verpflichtungsermächtigungen** eingehen, damit die lokalen Ebenen Planungssicherheit auch über den aktuellen Doppelhaushalt hinaus haben. Dies gilt auch für die **Kirnitzschalbahn**, deren Verlängerung vom Stadtpark bis in die Innenstadt und über die Elbe bis zum Nationalparkbahnhof in Bad Schandau untersucht wird, um dem in der Saison zu großen Pkw-Verkehr eine nachhaltige Alternative zu bieten. Die Verlängerung der **Muskauer Waldbahn** bis an den Bahnhof Weißwasser ist ebenfalls zu prüfen.



## 7. Park- & Fahrpreisgestaltung – Kein billiger Jakob! – Mobilität muss was wert sein!

Das **Bildungsticket ist ein Herzensanliegen** der SPD-Fraktion der Koalitionsregierung sowie des Staatsministers und als Meilenstein im Koalitionsvertrag verankert. Allerdings sind die von den Zweckverbänden aufgerufenen in Summe 50 Mio. € p.a. schweren Ausgleichsforderungen eindeutig zu hoch. Allein im Jahr 2021 werden im neuen Schuljahr schätzungsweise 20 Mio. € benötigt. Es hat den Anschein, dass sich die **Verbünde** bzw. Zweckverbände das mit 15 € sehr günstige Bildungsticket **vergolden** lassen.

Der VCD hat intensiv diskutiert: So hehr das Ziel der SPD für ein günstiges Ticket ist, so schlecht sind die Voraussetzungen für dessen Einführung in nur einem Schritt. Statt das Ticket landesweit auf einmal einzuführen, ist es sinnvoll, **beim Bildungsticket verbundweise vorzugehen** und mit jedem Zweckverband einzeln verhandelt werden. Bei schwierigen Verhandlungen kommt das Bildungsticket in manchen Regionen dann ein Jahr später. Ein **landesweit gültiges Bildungsticket** sollte weiterhin das Ziel bleiben.

Die Zielgruppe ist jedoch im Wesentlichen regional oder lokal orientiert. Schließlich würde mit 25 € statt 15 € ein um 10 € höherer Preis **immer noch unschlagbar günstig** sein (weniger als „1 € pro Tag“) und in Summe den Haushalt nicht in der eingangs benannten Höhe belasten.

Schließlich würde sich der Freistaat auch noch **Preissenkungsspielräume** eröffnen. Die Länder Hessen, Baden-Württemberg und NRW haben hier bessere Anreize für die Verbünde, Zweckverbände und die Fahrgäste gesetzt. Nicht zuletzt würden andere Projekte mit Blick auf die Infrastruktur bzw. zur Verhaltensänderung möglich.

**Mobilität muss nicht so billig wie es geht sein, um allen eine Teilhabe zu ermöglichen.** Es geht um einen fairen Preis und v. a. Kostenwahrheit im Verkehr. Deshalb gilt: Mobilität sollte allen etwas wert sein! Das schließt Bürger, Arbeitgeber und den Freistaat gleichermaßen ein.

Projektmittel zur Erarbeitung von **alternativen**, die **Verkehrsnachfrage steuernden Maßnahmen** wie die **Citymaut** oder die flächenhafte **Parkraumbewirtschaftung** etc. sind im Haushalt einzustellen.

Die vorhandenen **Jobtickets** sind **weiterzuentwickeln** und die Konditionen stärker auf die **Arbeitgeberbeteiligung** auszurichten. Nicht zuletzt hat der Freistaat Sachen im Bundesrat Ende 2018 die Einführung von **steuerfreien Fahrtkostenzuschüssen** für ÖPNV-Tickets gem. § 3 (15) EStG eindeutig unterstützt, um eben einen Anreiz für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichermaßen zu setzen und um dringend für Infrastrukturmaßnahmen benötigtes Geld in die Kassen des ÖPNV zu spülen.

## 8. Organisation ÖPNV – Ohne Mittel keine (be)lebende Sächsische Mobilitätsgesellschaft!

Bester **Standort für die** vom Freistaat, den Landkreisen und kreisfreien Städten getragene **Sächsische Mobilitätsgesellschaft (SMG)** ist der Bahnhof Riesa. Riesa ist von allen drei Großstädten Sachsens schnell und umsteigefrei zu erreichen, so dass die Geschäftsstelle ihre Mitarbeiter u.a. auch aus diesen Städten akquirieren kann bzw. Beratungen mit den Akteuren des Nahverkehrs zu keinen exorbitanten Reisezeiten führen. Weiterhin sind im Bahnhof Riesa genügend Räumlichkeiten vorhanden, die sicherlich hergerichtet werden müssen.

Auch liegt Riesa genau im Schnittpunkt der drei großen Sächsischen Verbünde MDV, VMS und VVO, so dass hier einige Herausforderungen und Aufgaben, die die SMG zu meistern hat, direkt erlebbar sind. Entsprechende Mittel zum Ausbau und der Einrichtung der Geschäftsstelle der SMG sind im Doppelhaushalt vorzusehen. Bei entsprechender Gestaltung lassen sich auch Aufgaben aus dem Bereich des Ministeriums für Regionalentwicklung durch die SMG bearbeiten. Die SMG sollte schnellstmöglich ihre Arbeit aufnehmen.

Die SMG sollte noch in 2021 mit einer **überschaubaren Zahl an Personalstellen** starten, die im Haushaltsansatz unterzubringen sind. Ein späterer Aufwuchs entsprechend der Besetzung der Themenfelder (nicht nur im SPNV und ÖPNV!) ist zu berücksichtigen.

Einzustellen sind außerdem Mittel für ein **landesweites Bahnprogramm**, welches von der SMG gestaltet wird und Bahnhofsgebäude, die sich in öffentlicher und privater Hand befinden ausdrücklich mit einschließt. Kommunen bzw. Landkreise wie Bautzen, Zittau, Freiberg oder Bad Schandau machen es vor, wenn es darum geht, sich (endlich wieder) ernsthaft für „ihre“ Bahnhöfe zu interessieren. Bestehende „Schnittstellenprogramme“ der Zweckverbände oder von DB Station & Service reichen hier nicht aus.

Ein **Bahnhof ist mehr als das Aus- & Einsteigen in und aus Zügen**. Gerade in den Mittelstädten ist ein Sanierungsstau der vergangenen Jahrzehnte aufzuholen, der von DB Station & Service unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht allein erfolgt. Dieses Thema sollte durch die SMG angegangen werden und entsprechend finanziell unteretzt werden.

Das Themenfeld „**Mobilitätskunde von der 1. bis zur 12. Klasse**“ statt der auf den Pkw ausgerichteten und **althergebrachten Verkehrserziehung** ist von der SMG auszugestalten (siehe Punkt 10) und durch den Haushalt zu finanzieren.

## 9. Car- & Bikesharing – Endlich landesweit ernst nehmen und in die Fläche gehen!

Der Freistaat Sachsen sollte die **Einrichtung, Markierung und bauliche Hervorhebung von Car- & Bikesharing-Stationen oder Mobilitätsstationen**, die diese Verkehrsmittel mit Bus & Bahn verknüpfen, deutlicher fördern.

Der Bevölkerung nicht nur in den Großstädten sind Wege aufzuzeigen, wie Mobilität genauso erledigt werden kann, jedoch mittels weniger Ressourcenverbrauch bis hin zum eigenen Geldbeutel erfolgen kann. In den **Mittelstädten sind Carsharing-Angebote** zu etablieren, für die der Freistaat eine geeignete Anschubfinanzierung leistet.

## 10. Straßennetz – Neu- & Ausbau endlich lassen – Bestand & Sicherheit sichern!

Positiv hervorzuheben ist, dass die Mittel für den **Neubau und grundhaften Ausbau (= Verbreiterung) von Straßen** egal welcher Klassifizierung **gekürzt** werden. Es gibt in Sachsen keinen Ort, der nicht gut erreichbar ist! Etwa vorhandene Stauprobleme oder enge Ortsdurchfahrten lassen sich nicht durch mehr oder breitere Straßen lösen. Das ist **verkehrswissenschaftlich schon seit langem belegt** und kann nur durch andere Maßnahmen angegangen werden.

**Es gilt: Jeder Euro, der nicht in den Straßenbau fließt, ist ein guter Euro.**

Die Initiative des Staatsministers Dulig, den kommunalen **Straßenbau nicht mehr mit 90% zu fördern**, ist sehr zu begrüßen. Wichtig ist, nun **differenzierte Förderkriterien einzuführen**, die davon abhängig gemacht werden sollen, ob die aktiven Verkehrsmittel (Zu Fuß, Radfahren, Bus- & Bahn) mehr als der Pkw-Verkehr profitieren.

Sofern nicht bereits durch die Koalition oder die Corona-Pandemie angestoßen, sollen alle **Neubauprojekte im Bundes- und Staatstraßenbereich** auf den Prüfstand gestellt werden. Hierzu bedarf es wegen der Finanzierungsfragen eines **Moratoriums**.



Im Kern sollte die „**Verkehrsweegeerhaltungsförderung**“ von wenigen, jedoch zielführenden Kriterien abhängen. Dazu sollten u.a. folgende Förderkriterien gehören:

- die **Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse** in Kommunen und Landkreisen
- die Herstellung **gleichwertiger Chancen der einzelnen Verkehrsmittel**
- die **Energieeffizienz des Ausbauvorhabens** beim Bau und Unterhalt der Verkehrsanlage sowie des Verkehrs auf der Infrastruktur (auch der Bau von Infrastruktur für aktive Verkehrsmittel ist energieeffizienter)

Weiterhin ist es richtig, **nicht mehr Großvorhaben ab 2,5 Mio. €** zu fördern sondern die Verwaltungsstrukturen eher darauf auszurichten, viele kleine Maßnahmen auf kommunaler Ebene zuzulassen. Vielmehr sollten an die Kommunen statt projektscharfer Mittel **Pauschalen** ausgereicht werden, die diese nach Kriterien wie oben skizziert **selbstständig** einsetzen dürfen.

Den Etat bei der **Verkehrssicherheit** zu kürzen geht gar nicht! Gerade unter den Zeichen der Corona-Pandemie kann es nicht sein, dass über das Leben und die Gesundheit von Menschen einfach hinweg gegangen wird. Nach wie vor muss das nicht nur vom VCD, sondern auch im Landesverkehrsplan postulierte Ziel „**Vision Zero**“ – also Null Verkehrstote – auf Sachsens Straßen oberste Priorität genießen.

## 11. Individuelle E-Mobilität – Ladeinfrastruktur privatwirtschaftlich entwickeln!

Wenn es darum geht, Ladekapazitäten für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum zu schaffen, darf sich der Freistaat nicht mit direkten Mitteln an der Finanzierung der Ladestationen beteiligen. Es darf **kein sächsisches E-Ladesäulen-Programm** geben. Dies ist Sache der betreibenden Energieversorger.

**Unfallsschwerpunkte** sind zu entschärfen und zu entschleunigen; die Sicherheit von Straßen querenden Personen mittels baulicher Maßnahmen zu steigern und **Querungshilfenprogramme** in den Landkreisen & Kommunen aufzusetzen und landesweit zu fördern. Der Ausbau von **Verkehrszählungsstellen**, die Arbeit der **Unfallkommission** sowie die Arbeit der **Verkehrswacht** muss weiter auskömmlich finanziert werden. Entsprechend muss auch der Etat für **Markierungsarbeiten** (Rüttelstreifen, Markierungen zur Entschleunigung in 70er- oder 30er-Zonen beibehalten und nicht gesenkt werden!

Bleibt es bei der Kürzung des Etats der Verkehrssicherheit werden wir **mehr verletzte und tote Seniorinnen und Senioren sowie Radfahrerinnen und Radfahrer** verzeichnen! Diese beiden Nutzergruppen bedürfen eines besonderen Schutzes und wachsen sehr stark!

Die althergebrachte Verkehrserziehung muss kurzfristig zur zukunftsgerichteten Mobilitätskunde umgebaut werden. Erstere wird derzeit vom Innenministerium verantwortet und findet lediglich in der Sekundarstufe I statt. Dieser Etat darf nicht reduziert sondern muss vielmehr neu kalkuliert und aufgestockt werden. Hierzu bedarf es einer engen Abstimmung zwischen Innen-, Kultus- und Verkehrsministerium zu den Zielen und Inhalten der Mobilitätskunde von der 1. bis zur 12. Klasse. Dieses Thema – so machen es andere Länder vor – ist prädestiniert für die SMG! Gesparte Mittel aus dem Bildungsticket sind hier bestens angelegtes Geld!

Tankstellen und die Mineralölkonzerne sind auch nicht in öffentlicher Hand. Vielmehr hat der Freistaat dafür zu sorgen, dass die **Ladeinfrastruktur weiter standardisiert** wird. Entsprechende Forschungs- & Entwicklungsmittel hierfür, die von der SAB oder dem Wissenschaftsministerium bereitgestellt und verwaltet werden, sind zu unterstützen.