

Wahlprüfsteine

zur Landtagswahl Sachsen-Anhalt

am 06.06.2021

Methodik

Angefragt wurden die CDU, die Linke, AfD, SPD, Bündnis 90/Grüne und die FDP. Bis auf die AfD erhielt der Fahrgastverband von allen Parteien ausführliche Antworten, die im Folgenden ungekürzt dargestellt werden. (Orthografie und Zeichensetzung in den Antworten wurden auch bei Fehlern nicht verändert.) Die Reihenfolge der Nennung erfolgt gemäß dem Stimmenanteil der jeweiligen Partei bei der letzten Landtagswahl 2016.

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland
– 21.05.2021 –

1. Vision:

Frage: Wie stellen Sie sich einen erstrebenswerten ÖPNV in der Stadt und auf dem Land in Sachsen-Anhalt vor?

CDU:

Neben dem Individualverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) die zweite wichtige Säule der Mobilität. Wir haben uns deshalb dafür stark gemacht, dass der ÖPNV qualitativ und quantitativ gestärkt wird. Um dies zu erreichen, haben wir u.a. darauf geachtet, dass mehr Zugbegleiter in den Zügen eingesetzt werden und dass dort ein kostenloses WLAN zur Verfügung steht. Mit dem "Sachsen-Anhalt-Takt" wollen wir eine bessere Vernetzung von Bus und Bahn erreichen. Mit den Linien 100 und 300 existieren zwischen Salzwedel und Magdeburg bzw. zwischen Klötze und Wolfsburg stabile Verkehrsverbindungen im Stundentakt. Damit haben wir auch einen Beitrag zur Stärkung des ländlichen Raums geleistet.

Mit uns wird Sachsen-Anhalt zum Zukunftslabor für vernetzte Mobilität, grüne Mobilitätsketten und moderne Konzepte zur Verkehrssteuerung. Ziel ist es, die Anbindung des ländlichen

Raums zu stärken und im Rahmen von Pilotprojekten einen 24/7-Service mit Tür-zu-Tür-Verkehren zu testen. Wir wollen die Attraktivität des Bahn-Bus-Landesnetzes durch weitere Plus-Busse und TaktBusse weiter erhöhen.

Wir wollen die Anbindung Sachsen-Anhalts an den Schienenfernverkehr stärken. Deshalb treten wir dafür ein, dass der Deutschlandtakt möglichst schnell in allen großen Städten Sachsen-Anhalts angeboten wird. Im Schienenpersonennahverkehr wollen wir die Anbindung des ländlichen Raumes sichern und bedarfsgerecht ausbauen. Die Anbindung des ländlichen Raumes soll weiterhin durch den jeweils wirtschaftlichsten Verkehrsträger erfolgen. Dazu werden wir die Regionalisierungsmittel ausschließlich für den Schienenpersonennahverkehr einsetzen. Wir wollen weiter daran arbeiten grenzübergreifende Pendlerverkehre bürgerfreundlicher zu machen. Mit mehr finanziellen Mitteln für die NASA GmbH entwickeln wir außerdem einen verlässlichen Sachsen-Anhalt-Takt. Wir werden uns bei Streckenerneuerungen dafür einsetzen, die bisherigen Höchstgeschwindigkeiten zu erhöhen, um die Fahrtzeiten zu reduzieren und die Attraktivität der Schiene weiter zu steigern. Für alle nicht elektrifizierten Strecken in Sachsen-Anhalt wollen wir eine Perspektive zur Elektrifizierung schaffen, um die Emissionsbelastung im Verkehr weiter zu reduzieren. Die Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg durch den Schienenpersonenfernverkehr bleibt unser Ziel.

DIE LINKE:

Die Sicherstellung eines bedarfsgerechten, kostengünstigen und barrierefreien öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in allen Landesteilen hat für DIE LINKE oberste Priorität in der Verkehrspolitik. Mobilsein ohne Auto ist unser Ziel. Keine Gemeinde darf vom Landesnetz abgekoppelt werden. Bei Sicherung und Ausbau des ÖPNV-Angebots legt DIE LINKE daher Wert auf neue Ideen, alternative Bedienformen und ergänzende Finanzierungsinstrumente (z.B. Parkraumbewirtschaftung). Pilotprojekte und kommunales Engagement in diesen Fragen wollen wir fördern.

In ländlichen Regionen existiert der ÖPNV kaum über den Schülerverkehr hinaus. Konkret setzen wir uns dafür ein, jede Gemeinde bedarfsgerecht an den öffentlichen Nahverkehr anzuschließen. Der Bedarf bemisst sich dabei insbesondere im ländlichen Raum nicht allein an Fahrgastzahlen, sondern an der Bedeutung des Verkehrsträgers für die gesamte Region. Mit hohen Qualitätsstandards wollen wir ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr aufwerten.

SPD:

Ein erstrebenswerter ÖPNV bringt die Menschen im Land möglichst einfach, sicher und schnell von A nach B. Der ÖPNV ist flächendeckend vorhanden, barrierefrei und Anschlüsse sind gut getaktet.

Bündnis 90/Die Grünen:

Wir streben einen Sachsen-Anhalt-Takt an, der einen landesweiten Stundentakt garantiert. Bei Gemeinden unter 100 Einwohner*innen wollen wir zumindest einen Zwei-Stunden-Takt realisieren. Denn der ÖPNV ist für uns das Rückgrat einer nachhaltigen und verlässlichen Mobilität. Dessen Ausbau hat für uns daher Priorität

FDP:

Wir wollen, dass jeder Wohnort, egal ob in der Stadt oder auf dem Land, alle öffentlichen Infrastrukturen, jeder Arbeitsplatz, jede Bildungs- oder Freizeiteinrichtung für jeden schnell und unkompliziert zu erreichen ist. Dabei spielt neben dem Individualverkehr, der nicht zuletzt für die Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum von besonderer Bedeutung ist, der ÖPNV eine große Rolle. Dass ÖPNV-Angebot sollte sich jedoch stärker auf den tatsächlichen Bedarf ausgerichtet werden, um überfüllte genauso wie nahezu leere Fahrzeuge zu vermeiden. Dank smarter Mobilitätslösungen muss das keineswegs bedeuten, dass weniger nachgefragte Strecken und Zeiten nicht bedient werden.

2. Tarif:

Frage: Sollte es aus Ihrer Sicht in Zukunft einen Verkehrsverbund für ganz Sachsen-Anhalt mit einem einheitlichen Tarifsysteem geben?

CDU:

Beim weiteren Ausbau der Verkehrsverbünde setzen wir auf Anreize und auf das Prinzip der Freiwilligkeit. Die regionale Abstimmung muss stimmen, um den öffentlichen Verkehr effizient zu gestalten. Im ÖPNV unterstützen wir die Verkehrsträger beim Aufbau einer Infrastruktur für einen weitgehend CO₂-neutralen ÖPNV.

DIE LINKE:

Ja. Wir erachten dies als wichtigen und längst fälligen Schritt, um die Attraktivität, Qualität und Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV im Land zu stärken. Wir haben dies im NASA-Beirat und Landtag auch gefordert.

SPD:

Ein Verkehrsverbund für Sachsen-Anhalt böte eine ganze Reihe von Vorteilen, gerade für die Geschwindigkeit von Verhandlungen, wie zuletzt zum Azubi-Ticket. Wir sehen am Beispiel Sachsen, dass die Einführung einer Landesverkehrsgesellschaft in der Realität allerdings sehr zäh und schwer läuft, da dazu die Landkreise Kompetenzen ans Land abtreten müssten. Aktuell gibt es in Sachsen-Anhalt keine Bestrebungen, einen Verkehrsverbund für das ganze Land einzuführen.

Bündnis 90/Die Grünen:

Ja. Perspektivisch sollen die bestehenden Verkehrs- und Tarifverbünde fusionieren, sodass ein Sachsen-Anhalt-Tarifverbund entsteht. Das Land soll als Moderator aktiv für diesen Ansatz werben. Die angrenzenden Verkehrsverbünde wollen wir mit Blick auf einen zu schaffenden Tarifverbund Mitteldeutschland (gemeinsam mit Sachsen und Thüringen) einbeziehen. Auf dem Weg dahin brauchen wir kurzfristig Tarifkooperationen, um Verbundgrenzen für den Fahrgast faktisch aufzuheben. Wir wollen eine Verbunderweiterung im Bereich des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes und von marego, sodass es keine weißen Flecken außerhalb von Verbünden mehr gibt.

FDP:

Es wäre sicherlich wünschenswert, die Grenzen der Verbände ein Stück weit aufzulösen. Ein einheitlicher Verkehrsverbund ist jedoch nicht sinnvoll, wenn dies zur Herauslösung des sachsen-anhaltischen Teils aus dem MDV führen würde. In jedem Fall sollte ein app-basiertes Ticketsystems eingeführt werden, mit dem sich sämtliche Relationen Sachsen-Anhalts unabhängig vom Verbund in einem Schritt buchen lassen.

3. Haushaltsmittel:

Ist Ihre Partei bereit, für aufkommensstarke und touristisch bedeutsame Strecken eigene Haushaltsmittel einzusetzen, um eine adäquate Anbindung zu erreichen und den Tourismus im Land zu stärken?

CDU:

Ja, wir werden dazu die Regionalisierungsmittel ausschließlich für den Schienenpersonennahverkehr einsetzen. Wir wollen weiter daran arbeiten, grenzübergreifende Pendlerverkehre und touristische Reisen bürgerfreundlicher zu machen. Mit mehr finanziellen Mitteln für die NASA GmbH entwickeln wir außerdem einen verlässlichen Sachsen-Anhalt-Takt.

DIE LINKE:

Ja. Wir haben dies in den vergangenen Haushaltsverhandlungen getan, besonders für die „Wipperliese“. DIE LINKE wird auch zukünftig eine solche finanzielle Unterstützung einfordern, da die Landesregierung nicht nur bei den Strecken, sondern auch bei den Haltepunkten Einsparungen vorgenommen hat. Sollte der Betrieb der HSB ausgeschrieben werden, werden wir besonderes Augenmerk auf den perspektivischen Erhalt dieses Angebots legen. Auch für die HSB befürworten wir zusätzliche Mittel, nicht nur für Investitionen, auch für den Betrieb.

SPD:

Ja. Das tun wir z.B. bereits mit der Finanzierung der Harzer Schmalspurbahn, die wir in den letzten Jahren erhöht haben, damit die Beschäftigten tarifgerecht bezahlt werden können.

Wir brauchen eine touristische Infrastrukturförderung, in der Bahnanbindung, gastronomische Angebote und Übernachtungsmöglichkeiten Hand in Hand mit ÖPNV und ausgeschilderten Fahrradstrecken koordiniert werden.

Bündnis 90/Die Grünen:

Im Bereich der Harzer Schmalspurbahn existiert bereits ein eigener Haushaltstitel. Weitere Förderungen in diesem Sinne wären fachlich und haushälterisch zu prüfen.

FDP:

Wir werben für SPNV-Verträge, die den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen größeren wirtschaftlichen Anreiz geben, das Angebot aufkommensstarke Verbindungen zu erhöhen. Inwieweit dafür zusätzlich zu den Regionalisierungsmitteln weitere Haushaltsmittel nötig wären, ist sicherlich zu prüfen. Im Rahmen eines Konzepts zur Förderung der Tourismuswirtschaft könnten zudem Mittel für interessante Strecken vorgesehen werden.

4. Strukturmittel Kohleausstieg:

Welche Maßnahmen für den SPV und ÖPNV möchten Sie mit den im Rahmen der für den Kohleausstieg für Sachsen-Anhalt zur Verfügung stehenden Strukturmitteln zusätzlich zu den Projekten des Bundes umsetzen?

CDU:

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt Zuwendungen nach "Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen an Gebietskörperschaften und sonstige Träger kommunaler Aufgaben in Sachsen-Anhalt nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen (Richtlinie Sachsen-Anhalt Revier 2038)" für besonders bedeutsame Investitionen im in Sachsen-Anhalt befindlichen Teil des Mitteldeutschen Reviers. Hier werden der Bau, Ausbau und die Umgestaltung von SPNV-Schnittstellen, Revitalisierung von Empfangsgebäuden, Maßnahmen an nicht bundeseigenen Eisenbahnstrecken im Zusammenhang mit dem Schienenpersonennahverkehr gefördert.

DIE LINKE:

Unsere Diskussion dazu sind derzeit nicht abgeschlossen. Grundsätzlich befürworten wir die entsprechenden Pläne der NASA. Vorstellbar sind die Verbesserung der Barrierefreiheit des SPNV oder die Wiederbelebung abbestellter Strecken, die nur noch von Buslinien im Landesnetz bedient werden. Verbindungen mit geringerer Nachfrage wie z.B. Stendal – Tangermünde oder Weißenfels – Zeitz könnte mit den Mitteln auch bei erhöhten Kosten weitergeführt werden. Zudem sollten Verbindungen von Grundzentren in die nächstgelegenen Oberzentren ins Bahn-Bus-Landesnetz aufgenommen werden, wie es auch im ÖPNV-Plan 2030 vorgeschlagen wird.

SPD:

Im Zuge des Kohleausstieges unterstützen wir die Pläne zur Erweiterung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes. Dies betrifft die Strecken: Lutherstadt Eisleben — Halle (Saale), Merseburg — Leipzig, Naumburg — Leipzig und Zeitz- Leipzig.

Bündnis 90/Die Grünen:

Mit Mitteln aus dem Strukturwandelfonds des Kohle-Kompromisses soll das mitteldeutsche S-Bahn-Netz im Süden Sachsen-Anhalts mit der Elektrifizierung der Strecke Gera – Zeitz – Leipzig ausgebaut werden.

FDP:

Diese Mittel müssen zielgerichteter und nachweisbar auf die Bewältigung des Strukturwandels im Revier selbst und zur Schaffung neuer Wertschöpfung eingesetzt werden. Das Sammelsurium von Vorschlägen, welches die Landesregierung unterbreitet hat, lässt daran ernste Zweifel aufkommen. An dieser Prämisse sollten sich auch weitere Maßnahmen zur besseren Anbindung an den ÖPNV bzw. SPV orientieren. Die Landespolitik ist hier gut beraten, Expertise und Ideen aus der Region zu nutzen und nicht einzelne Projekte im Vorhinein zu bestimmen.

5. Streckenausschreibungen:

Welche Maßnahmen wollen Sie ergreifen, um zukünftig Personalengpässe und weitere Probleme zu verhindern, wie sie derzeit bei Abellio aufgetreten sind? Wie würden Sie die Vergabeverfahren entsprechend verändern?

CDU:

Im Rahmen eines Vergabeverfahrens werden unterschiedliche Aspekte berücksichtigt und bewertet. Die Vergabe Abellio hat gezeigt, dass selbst bei bester Prüfung und Zuschlagserteilung im Nachhinein Probleme entstehen können. Dies sind im Fall Abellio aber nicht durch den Zuschlag entstanden, sondern durch marktwirtschaftliche Schwankungen. An diesen kann das Land in erste Linie nichts ändern.

Bei künftigen Vergaben werden wir prüfen inwieweit solche Schwanken im Angebot berücksichtigt wurden und wie sich im Vertrag Exit-Strategien unterbringen lassen.

DIE LINKE:

DIE LINKE fordert seit vielen Jahren, dass die Vergabe nicht nach dem billigsten („wirtschaftlichsten“) Anbieter erfolgen darf, wie im Fall Abellio geschehen. Bei Abellio war zu abgesehen,

dass es sich um ein Dumping-Angebot handelte, bei dem es Schwierigkeiten mit der Einhaltung der vertraglichen Zusagen geben würde. Künftig müssen vor allem soziale und ökologische Kriterien und die Zuverlässigkeit der Leistungserbringung eine wichtige Rolle spielen. Dazu gehören u.a. die tarifliche Entlohnung der Beschäftigten und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben im Portfolio. Ausbildende Unternehmen und personalstarke Unternehmen sind zu bevorzugen. Diese und weitere Forderungen werden wir in eine Novellierung des Vergabegesetzes einbringen.

SPD:

Der Fall Abellio zeigt, dass bei Ausschreibungen tarifgerechte Löhne Berücksichtigung finden müssen. Auch eine adäquate Tarifsteigerung muss von vornherein einkalkuliert werden. Als SPD setzen wir uns für ein modernes Tariftreue- und Vergabegesetz ein. Es muss sicherstellen, dass öffentliche Aufträge nur an Unternehmen vergeben werden, die sich an Tarifverträge halten. Wo noch keine Tarifverträge verhandelt wurden, soll ein Vergabemindestlohn von 13 Euro die Untergrenze bilden. Die Entgeltgleichheit von Mann und Frau soll als ein Vergabekriterium in das Landesvergabegesetz aufgenommen werden. Dadurch wird sich dann hoffentlich eine Situation, wie sie bei Abellio aufgetreten ist, nicht wiederholen.

Bündnis 90/Die Grünen:

Bei Ausschreibungen ist zukünftig kritischer als in der Vergangenheit die Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit der jeweiligen Angebote zu prüfen. Angebote, die etwa mit Niedriglöhnen kalkulieren sind von Anfang an auszusortieren. Hier haben Qualitätsstandards klar den Vorrang vor möglichst billigen Angeboten. Ein Landesvergabegesetz, dass auch eine Tariftreueklausel beinhaltet, kann hier helfen. Ist aber in dieser Legislatur an der CDU leider gescheitert.

FDP:

Wir wollen insgesamt mehr Flexibilität in den Ausschreibungen erreichen, sodass sowohl Bedarfsspitzen besser abgefangen werden können, wie auch unerwartete Engpässe beim Personal oder Probleme mit dem Material. Die Bewerber müssten entsprechend nachweisen, dass sie über notwendige Reserven verfügen. Im Gegenzug muss es aber auch möglich sein, bei wenig nachgefragten Verbindungen Anpassungen vorzunehmen und sie dennoch mit bedarfsgerecht – wie etwa mit Smart-Mobility-Lösungen – zu bedienen.

6. Personalmangel:

Gibt es aus Ihrer Sicht geeignete Möglichkeiten, wie das Land Verkehrsbetriebe und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Sachsen-Anhalt tätig sind, zukünftig bei der Personalakquise unterstützen kann, damit dem ÖPNV auch in Zukunft genügend Personal zur Verfügung steht?

CDU:

Wir haben uns dafür stark gemacht, dass der ÖPNV qualitativ und quantitativ gestärkt wird. Um dies zu erreichen, haben wir u.a. darauf geachtet, dass mehr Zugbegleiter in den Zügen eingesetzt werden. Entsprechende Bemühungen werden wir fortführen.

DIE LINKE:

Ausreichend Ausbildung, verlässliche Übernahmen, gute und familienfreundliche Arbeitsbedingungen und gute Bezahlung sind in Zeiten eines anhaltenden Fachkräftemangels zentrale Faktoren für die Personalpolitik und Nachwuchsgewinnung in jedem Unternehmen. Das alles hat seinen Preis und ist nicht mehr zu den schlechten Konditionen der letzten Jahrzehnte zu bekommen. Damit die Verkehrsbetriebe hier und Eisenbahnverkehrsunternehmen konkurrenzfähig auf dem Arbeitsmarkt sind, müssen sie vom Land stärker finanziell unterstützt werden. Es muss eine Ausbildungsumlage von Unternehmen, die nicht ausbilden zu ausbildende Unternehmen auf den Weg gebracht werden.

SPD:

Generell brauchen wir in Sachsen-Anhalt eine Weiterentwicklung des Fachkräftesicherungspakts als Plattform für Austausch und Abstimmung über Maßnahmen der Fachkräftesicherung mit allen Arbeits- und Wirtschaftsakteur*innen. Zentrale Handlungsansätze der Fachkräftesicherung sind: Verbesserung der Arbeitsbedingungen, Gestaltung der Zuwanderung, Ausbildung und Qualifizierung, neue Chancen für Arbeitslose, frühzeitige Bindung von Absolvent*innen sowie Mobilität für Ausbildungs- und Freizeitverkehre. Unser Ziel ist es, dass im Fachkräftesicherungspakt alle Partner*innen Verantwortung übernehmen und verbindliche Maßnahmen in ihrer Verantwortung umsetzen.

Bündnis 90/Die Grünen:

Eine dauerhafte Herausforderung wird für den ÖPNV die Fachkräftesicherung sein. Die große Zahl an Renteneintritten in den kommenden Jahren macht eine strategisch ausgerichtete Bewerbung der Berufsbilder im ÖPNV nötig. Hier ist eine Unterstützung der Verkehrsbetriebe durch das Land anzustreben. Denn ohne Personal ist unser Ziel der Mobilitätswende zum Scheitern verurteilt.

FDP:

Dies muss in erster Linie Aufgabe der Unternehmen bleiben. Das Land kann freilich einen entscheidenden Beitrag dafür leisten, dass mehr junge Leute die Schule ausbildungsfähig und nicht wie bisher zu häufig ohne Abschluss verlassen.

7. Infrastruktur:

Durch Entgelte und Gebühren für die Benutzung der Schienen und Stationen wird die Dividende für die DB AG Holding verdient und Bahnverkehr immens verteuert. Warum muss mit Infrastruktur Gewinn erzielt werden? Einmal mit dem RE in Magdeburg Hbf zu halten kostet 26,76 EUR, ein Fernverkehrshalt gar 65,01 EUR. Das verhindert, dass Magdeburg gut an den Fernverkehr angebunden wird. Welche konkreten Schritte wollen Sie gegen überhöhte Infrastrukturgebühren unternehmen?

CDU:

Das Schienennetz wird von der DB Netz AG verwaltet. Diese ist auch für die Erhebung von Trassenpreise zuständig. Diese sind auch durch die DB-Züge zu entrichten. Durch diese werden Rücklagen zur Instandhaltung der Infrastruktur gesichert. Die Fernverkehrsanbindung des Magdeburger Hauptbahnhofes wird nicht durch die hohen Trassenpreise verhindert, sondern durch die Infrastruktur drum herum. Diese Hindernisse wollen wir abbauen, um eine Anbindung der Landeshauptstadt an den Fernverkehr zu gewährleisten.

DIE LINKE:

DIE LINKE lehnt Infrastrukturgebühren grundsätzlich ab. Außerdem fordern wir, dass dem ÖPNV sämtliche Bundesfördermittel (Regionalisierungsmittel) zufließen und nicht zweckentfremdet verwendet werden. Gleichzeitig bedarf es zusätzlicher Landesmittel für den seit Jahrzehnten unterfinanzierten öffentlichen Verkehr und die Infrastruktur. Die Schieneninfrastruktur muss mit staatlicher Unterstützung erhalten, erneuert und z.T. auch wiederbelebt werden.

SPD:

Ein guter und erschwinglicher ÖPNV und SPNV ist für uns Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Öffentliche Daseinsvorsorge ist nicht dafür da, um damit die Dividende der Aktionäre zu erwirtschaften. Geregelt ist die Entwicklung der Entgelte im Eisenbahnregulierungsgesetz. Erster Ansatzpunkt ist es, kritisch zu hinterfragen, ob es sinnvoll ist, die Höhe der Trassenentgelte an die Regionalisierungsmittel zu koppeln. Unserer Ansicht nach, gibt es hier Reformbedarf. Trassenentgelte sollten so gestaltet sein, dass Mittel für Instandhaltung, Modernisierung und Erweiterung eingenommen werden können, sprich für die Aufgaben der DB Netze AG. Für

möglichst hohe Dividenden sind die Trassenentgelte nicht geeignet. Dafür werden wir im Bund werben.

Bündnis 90/Die Grünen:

Die Trassenpreise für die Nutzung des deutschen Schienennetzes unterliegen seit dem Eisenbahnregulierungsgesetz einem komplexen Regulierungswerk. Während die Trassenentgelte im Schienenpersonennahverkehr fest an die jährliche Zahlung der Regionalisierungsmittel gekoppelt sind, sind die Preise im Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr nach dem Vollkostenprinzip ausgestaltet. Mit diesem Vollkostenansatz – einem System mit sehr hohen Trassenentgelten – rechnen sich zahlreiche Zugverkehre nicht mehr. Wir wollen eine Wachstumsstrategie für die Schiene im Trassenpreissystem abbilden, bei der wir die Trassenpreise in Richtung der europarechtlich vorgesehenen Höhe der Grenzkosten senken, also den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, wie es heute bereits in den meisten europäischen Ländern üblich ist.

FDP:

Mit den Einnahmen aus der Infrastruktur werden seit Jahren die übrigen Geschäftsbereiche der DB AG querfinanziert – und das letztlich vor allem zu Lasten der Steuerzahler aber auch der Wettbewerber. Abgesehen von europarechtlichen Problemen ist die vertikale Integration des Konzerns ein Hindernis für die notwendige Absenkung der Trassenpreise und anderer Infrastrukturgebühren, sowie für einen qualitätsfördernden Wettbewerb auf der Schiene insgesamt. Sachsen-Anhalt sollte sich deshalb beim Bund als Eigentümer für eine Trennung von Netz und Betrieb einsetzen.

8. Anbindung des ländlichen Raums:

Viele Orte auf dem Land sind nach 18 Uhr und am Wochenende nicht oder nur sehr schlecht an den ÖPNV angebunden. Wie wollen Sie hier für Verbesserungen sorgen, sodass auch auf dem Land brauchbare Alternativen zum Auto angeboten werden?

CDU:

Eine starke und leistungsfähige Infrastruktur ist eine der wichtigsten Grundlagen für ein funktionierendes Gemeinwesen. Der ländliche Raum muss regelmäßig durch Bus und Bahn bedient werden. Wir wollen die Anbindung des ländlichen Raumes sichern und bedarfsgerecht ausbauen. Dazu unterstützen wir die Verkehrsträger auch beim Aufbau einer Infrastruktur für einen weitgehend CO₂-neutralen ÖPNV.

DIE LINKE:

Die Erreichbarkeit der Orte in den ländlichen Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine der zentralen Zukunftsaufgaben, wenn eine Verkehrswende und eine spürbare Reduzierung des Individualverkehrs gelingen soll. Dafür ist das Zusammenspiel mehrerer Mobilitätsformen unerlässlich, die in Mobilitätsketten ineinandergreifen. Übergangszeiten müssen so gestaltet sein, dass alle Fahrgastgruppen sie nutzen können. Für den ländlichen Raum und kleine Gemeinden muss das Angebot an alternativen Bedienformen wie Rufbusse und Sharing-Dienste ausgebaut und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und PKW an den Schnittstellen zum ÖPNV geschaffen werden.

SPD:

Wir wollen passgerechte Verkehrslösungen und die Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln für alle Regionen in Sachsen-Anhalt. Für die Abendstunden bzw. das Wochenende wäre die praktikabelste Lösung ein gutes und funktionierendes Rufbussystem. So kann optimal auf vorhandene Bedarfe reagiert werden — ohne unnötige Leerfahrten. Allerdings werden Rufbussysteme bisher nur sehr schlecht angenommen. Hier müssen wir ansetzen und die Bereitschaft zur Nutzung von Rufbussystemen erhöhen. Für kurze Distanzen möchten wir auch den Einsatz des Fahrrades fördern. Hierzu müssen wir auch in den Radwegebau investieren.

Bündnis 90/Die Grünen:

Mit unserem Sachsen-Anhalt-Takt wollen wir im ganzen Land von mindestens 5 Uhr früh bis Mitternacht mindestens einen Stundentakt in allen Orten mit über 1.000 Einwohner*innen mit einer verlässlichen und umweltfreundlichen Anbindung – ganz gleich, ob mit dem Zug, der S-Bahn, Straßenbahn, dem Bus oder flexiblen Angeboten wie etwa einem Anruf-Sammeltaxi oder durch Ride-Pooling-Lösungen. Wir wollen, dass jeder Ort mit über 100 Einwohner*innen in Sachsen-Anhalt mindestens alle zwei Stunden mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist. Dafür wollen wir geeignete Rahmenbedingungen und zielgerichtete Anreize setzen. Nur so etablieren wir den ÖPNV als gleichwertiges Mobilitätsangebot.

FDP:

Gerade auf dem Land gibt es interessante Anwendungen für moderne Mobilitätslösungen wie Ridesharing und On-Demand-Verkehre. Digitale Plattformen können einen wichtigen Beitrag für flexible nachfrageorientierte Dienste leisten. Sachsen-Anhalt sollte sich zudem aktiv um Modellprojekte zum Einsatz automatisierter Kleinbusse bemühen.

9. Mobilität in Verdichtungsräumen:

Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht das 365 EUR-Jahresticket als Element im Verkehrsmanagement von Ballungsräumen? Welche flankierenden Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht zusätzlich nötig (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Sozialtickets), um in den größeren Zentren stadtverträgliche Mobilität für alle zu sichern?

CDU:

Welche Rolle das 365 Euro-Jahresticket als Element im Verkehrsmanagement von Ballungsräumen spielt haben verschieden Studien beschrieben. Studien sind aber nur die Theorie. Wichtig ist, dass wir aus Städten, die das 365 Euro-Jahresticket eingeführt haben lernen. Generell lehnen wir eine ideologisch motivierte Technologiefeindlichkeit sowie diskriminierende Fahrverbote strikt ab. Wir wollen, dass auch zukünftig jede Bürgerin und jeder Bürger selbst entscheiden kann, welche Technik er nutzt, um von A nach B zu kommen. Es gilt, kluge Anreize zu setzen, damit dies freiwillig möglichst umweltschonend erfolgt. Die CDU ist die Partei der Freiheit.

DIE LINKE:

DIE LINKE begrüßt das 365 Euro-Ticket. Mittelfristig streben wir einen fahrscheinlosen ÖPNV an, da wir im ÖPNV eine Pflichtaufgabe der Daseinsvorsorge sehen. Auf dem Weg zur Kostenfreiheit fordern wir ein kostenfreies Ticket für ökonomisch schwache Haushalte. Das neueingeführte Azubiticket ist hier ein erster Schritt, doch sind für Haushalte mit geringem Einkommen auch monatlich 50 Euro immer noch zu teuer.

In Ballungsräumen mit teilweise überfüllten Bahnen und Bussen in den Stoßzeiten muss die Zahl der einsetzbaren Fahrzeuge dem Bedarf angepasst werden, um auch dann die Qualität der Beförderung zu sichern. Zur stadtverträglichen Mobilität bedarf es unserer Ansicht nach einer städtebaulichen Konzeption, die den Rad- und Fußverkehr wesentlich stärker einbindet. Zur Finanzierung dieses Konzepts unterstützen wir eine Parkraumbewirtschaftung, mit der die Kommunen ihre Einnahmen steuern und den MIV an den Kosten beteiligen. Autofreie Zonen sind für uns ebenso eine Option.

SPD:

Wir wollen Modellprojekte für ein 365 EUR-Jahresticket im städtischen und ländlichen Raum einführen und hierbei auch mit verschiedenen Ratenzahlungsoptionen arbeiten. Um in den großen Zentren stadtverträgliche Mobilität zu sichern und Alternativen zum Auto zu schaffen, wollen wir moderne und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, Bus und Straßenbahnhaltestellen fördern, um so „bike and ride“ zu etablieren. Dies soll vor allem für Pendler*innen eine Alternative zum Auto darstellen. Auch in den Zentren wollen wir Angebote unterstützen, die ein eigenes Auto im Idealfall überflüssig machen. Hier setzen wir auf intelli-

gente und nutzerfreundliche Car-Sharing-Modelle. Auch der Radverkehr muss gefördert werden. Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, soll sicher sein. Dies schafft man, wenn man die Verkehre trennt und Konkurrenzsituationen vermeidet. Wir wollen dies beispielsweise durch protected-bike-lanes erreichen. Wichtig ist auch die Anbindung von Schulen und Kitas an Radwege. Gerade hier gilt es, den Fahrradverkehr besonders sicher zu machen. Hier müssen die Kleinsten wirksam geschützt werden. Eine gute Radwegenanbindung kann hier auch ein Beitrag zur Reduzierung der Elterntaxis leisten.

Bündnis 90/Die Grünen:

Wir wollen ein landesweites Kinder- und Jugendticket einführen, um die Teilhabe der jungen Generation verlässlich zu garantieren. Für eine Entwicklung regionaler Mobilitätskonzepte und deren finanzieller Untersetzung, wollen wir die bestehende Deckelung im Bereich der Parkraumbewirtschaftung aufheben. Es gilt die Kommunen zu ermächtigen Parkgebühren und die Höhe für Anwohnerparkausweise eigenverantwortlich festzulegen und zur Finanzierung von Mobilitätskonzepten heran zu ziehen. Dafür wollen wir Seitens des Landes eine hälftige Ko-Finanzierung für kommunale Mobilitätsberater*innen auflegen.

FDP:

Auch wenn ein großer Teil der Einnahmen des ÖPNV wird bereits jetzt direkt oder indirekt aus öffentlichen Mitteln finanziert wird, sind die Verkehrsbetriebe auf Einnahmen von den Fahrgästen angewiesen. Es ist äußerst zweifelhaft, dass der Verkauf zusätzlicher Jahreskarten an Gelegenheitsfahrer die mit 365-Euro-Tickets verbundenen Mindereinnahmen substanziell ausgleichen würde. Im Endeffekt müsste der Zuschuss aus Haushaltsmitteln erhöht werden, was sehr schnell zu einem Angebot nach Kassenlage führen würde. Dabei sollen ja eigentlich mehr Bürgerinnen und Bürger zu Nutzern gemacht werden. Eine ganze Reihe von Beispielen hat gezeigt, dass billiger oder kostenloser ÖPNV zu Enttäuschungen führt, wenn das Angebot nicht zuvor deutlich ausgebaut wurde. Es spricht aber auch eine ganz grundsätzliche Erwägung gegen ein deutliches Zurückdrängen des nutzerfinanzierten Anteils: Fahrgäste können als zahlende Kunden gegenüber den Verkehrsunternehmen mit einer höheren Anspruchshaltung auftreten als Empfänger einer im Wesentlichen öffentlich finanzierten Leistung.

10. Fernverkehrsanbindung:

Die DB plant im Fernverkehr die Ausweitung ihres IC-Netzes. Welche Städte möchten Sie ans IC-/ICE-Netz anbinden bzw. welche Verbindungen von und nach Sachsen-Anhalt haben diesbezüglich aus Ihrer Sicht Priorität? Sehen Sie eine Querfinanzierung durch die Anerkennung von Nahverkehrstickets als richtiges Mittel, um deren Erfolg sicherzustellen?

CDU:

Die Anbindung an das Fernverkehrsnetz bzw. der Ausbau der Verbindungen von Fernverbindungen der drei kreisfreien Städte sowie Stendal als wichtigen Haltepunkt zwischen Berlin und Hannover, ist unser Ziel. Weitere Oberzentren im ländlichen Raum sollen, wenn möglich, ebenfalls eine IC-Anbindung erhalten. Dies geht aber nicht über Nacht. Oft fehlt die Umgebungsinfrastruktur, wie Bahnsteige in der richtigen Länge oder Höhe oder Ausbau der Trasse für Geschwindigkeiten über 160 km/h.

DIE LINKE:

Die Landeshauptstadt Magdeburg muss unbedingt wieder ans ICE-Netz angeschlossen werden. Nach Berlin und Potsdam aber auch nach Schwerin/Rostock muss es täglich regelmäßige durchgehende und schnelle Verbindungen geben. Darüber hinaus darf Stendal auf der Strecke Berlin – Hannover nicht wie vorgesehen ab 2030 abgehängt werden. Im Gegenteil muss es dort täglich mehr ICE-Halte geben und die westliche Altmark und Arendsee müssen besser angebunden werden.

Mit einer Stärkung von Verbindungen auf den Hauptstrecken, wie z.B. auf der ICE-Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg, dürfen keine Einschränkungen auf den Nebenstrecken einhergehen. Die anwachsenden Verflechtungen im Freizeit- und Pendlerverkehr erfordern z.B. einen weiteren Ausbau z.B. zwischen Magdeburg – Haldensleben – Wolfsburg. Die Anerkennung von Nahverkehrstickets ist unseres Erachtens ein absolut probates Mittel.

SPD:

Die Wiederanbindung der Landeshauptstadt Magdeburg an den ICE-Fernverkehr und von Dessau-Roßlau (Verlängerung des IC 61) sowie der Mittelzentren an den IC-Fernverkehr bleibt unser Ziel. Eine Querfinanzierung durch die Anerkennung von Nahverkehrstickets muss geprüft werden. In Berlin und Brandenburg gibt es vereinzelte Strecken, auf denen Nahverkehrstickets im IC-Netz genutzt werden können. Es gibt also Erfahrungswerte, anhand derer man eine Entscheidung treffen kann.

Bündnis 90/Die Grünen:

Die vom Bund angekündigte Unterstützung für die Einführung eines Taktfahrplans (Deutschlandtakt) unterstützen wir ausdrücklich und verbinden damit eine Verbesserung des Angebots

etwa mit einem ICE-Anschluss für Magdeburg und einer deutlich verbesserten Fernverkehrs-anbindung des Umweltbundesamtes und des Bauhauses für Dessau-Roßlau.

FDP:

Der Schienenpersonenfernverkehr wird in Deutschland derzeit vom Grundsatz her eigenwirtschaftlich erbracht. Insofern ist die Entscheidung über die Bedienung von Strecken und Bahnhöfen eine unternehmerische, die gemeinhin von der zu erwartenden Rentabilität abhängig gemacht wird. Eine Einführung des Deutschlandtaktes seitens des Bundes würde jedoch wahrscheinlich eine Umstellung dieses Systems eventuell auf eine Ausschreibung von Streckenbündeln erforderlich machen. Zusätzliche Fernverkehrshalte in Sachsen-Anhalt wären jedenfalls wünschenswert. Insbesondere für Dessau-Roßlau als drittgrößter Stadt des Landes liegt dies auf der Hand. Die Anerkennung von Nahverkehrstickets hat auf einigen Strecken die Anbindung an den Fernverkehr erst möglich gemacht. Bevor solche Modelle auf Sachsen-Anhalt übertragen werden, müssten allerdings die Auswirkungen auf die Regionalisierungsmittel wie auch auf den Wettbewerb geklärt werden.

11. Wiederinbetriebnahmen:

In Sachsen-Anhalt wurden bis in die letzten Jahre noch Bahnstrecken abbestellt. Für welche Strecken und nach welchen Kriterien möchten Sie in der kommenden Legislaturperiode eine Reaktivierung erreichen?

CDU:

Wir wollen den ÖPNV bedarfsgerecht ausbauen und dazu gehört nun mal auch die Reaktivierung und Nutzung von stillgelegten Strecken. Eine genaue Festlegung, welche Strecken am dringendsten gebraucht werden, hängt von Faktoren wie der potentiellen Passagierzahl und der Machbarkeit ab. Unser Ziel ist es den ÖPNV auch im ländlichen Raum wieder attraktiv zu gestalten.

DIE LINKE:

Stillgelegte Strecken wieder in Betrieb zu nehmen ist wichtig für eine Verkehrswende als Beitrag zum Erreichen der Klimaziele und für die Entwicklung des Tourismus. Der Landesregierung fehlte bisher der politische Wille, EU-, Bundes- und Landesmittel für die Reaktivierung von Bahnstrecken im Land einzusetzen, da verstärkt auf den Busbetrieb gesetzt wurde. DIE LINKE hält auch Bürgerbahnen der Vereine als Ergänzung perspektivisch für eine gute Idee.

Wir befürworten die Pläne zur Reaktivierung der Elbbrücke bei Barby um die Strecken Magdeburg – Halle - Dessau störungsfrei zu bedienen. Die Strecke zwischen Klostermannsfeld und Wippra sollte wieder ans Netz angeschlossen werden. Zu prüfen ist auch die Wiederbelebung der Strecken Nietleben – Dölau, Blankenburg – Elbingerode, Berga – Stollberg oder Merseburg – Leutzsch. Auch Halle – Hettstedt sowie Güsen – Ziesar können reaktiviert werden, ebenso wie die ehrenamtlich unterhaltene „Weinmeile“ Naumburg – Bad Kösen. Kriterien der

Reaktivierung sind noch vorhandene Streckeninfrastruktur und Bahnsteiganlagen. Reaktivierte Strecke sollten elektrifiziert werden.

SPD:

Wir wollen das jetzige Streckennetz erhalten und mit sinnvollen Streckenreaktivierungen erweitern. So ist bisher der verkehrliche Bedarf auf der Verbindungskurve Calbe und der Verbindungskurve Großkorbetha nachgewiesen. Wir werden in der nächsten Wahlperiode das Thema weiter diskutieren. Bei diesen Vorhaben sind wir als Land aber auch vom Bund und den Regionalisierungsmitteln abhängig, mit denen die Verkehre bestellt werden.

Bündnis 90/Die Grünen:

Antwort: Wir setzen uns generell dafür ein, dass stillgelegte Bahnstrecken, wo das sinnvoll möglich ist, reaktiviert werden, etwa Schönebeck – Barby – Zerbst, Halle-Nietleben – Halle-Dölau, Naumburg-Ost – Naumburg-Kaufland, Merseburg – Leipzig und Wangen (bei Nebra) – Artern (Thüringen).

FDP:

Für Sachsen-Anhalt gibt es eine Reihe von Vorschlägen zur Reaktivierung von Bahnstrecken. Die schwarz-rot-grüne Koalition hat sich jedoch sehr schnell mit zwei kleinen Projekten zufriedengegeben. Wir plädieren diesbezüglich für eine erneute Prüfung, die stärker auch die Chancen in den Blick nimmt. Dem Ergebnis sollte jedoch nicht vorgegriffen werden.