

36. Sitzung des 6. Sächsischen Landtages, 29.09.2021

TOP 2: Antrag der Fraktion SPD

– Es gilt das gesprochene Wort. –

Mobilitätswende in Sachsen – Regionalbahn- und Fernverkehrsstrecken in Sachsen ausbauen

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

Vor 32 Jahren wurde mit Revolutionen in Ostdeutschland und Osteuropa Grundstein für friedliches und wirtschaftlich ungleich stärkeres Europa geschaffen.

Die Geschichte der politischen Wende 1989 ist eng mit der Bahn verbunden – meisten von uns haben noch die Bilder vor Augen, wie die Botschaftsflüchtlinge von Prag und Warschau im bayerischen Hof aus den Zügen steigen.

Übernächtigt und erschöpft, aber glücklich. Am Ziel und gleichzeitig am Beginn einer Reise.

Fahrt ihrer Züge über Gebiet der DDR markierte Anfang vom Ende der Teilung Deutschlands und Europas.

Nach mehr als 30 Jahren Aufbau Ost und dem einhergehenden Ausbau sowie der Erneuerung der sächsischen Verkehrswege ist vieles erreicht worden – Das Handeln des Freistaates orientiert sich dabei konsequent an dem Ziel, Wachstum, Nachhaltigkeit und Mobilität zu fördern. Es bedarf jedoch weiterer Anstrengungen!

Nach der politischen und gesellschaftlichen Wende bedarf es jetzt wieder einer Wende, einer echten Mobilitätswende.

Jüngsten Hochwasser- und Starkregenereignisse in Deutschland, auch in Sachsen, sprechen deutliche Sprache, Klimawandel ist nicht mehr zu leugnen.

Zur dringend notwendigen Mobilitätswende im Freistaat gehört untrennbar der Ausbau von klimafreundlichen Regionalbahn- und Fernverkehrsstrecken.

Schwerpunkt der vergangenen, aktuellen und zukünftigen Regierungsarbeit im Verkehrsbereich war und ist deshalb die Entwicklung der Infrastruktur im Schienenverkehr. Erst letzten Woche konnte Freistaat wichtige Absichtserklärung mit Herrn Bundesminister Andreas Scheuer unterzeichnen.

Aus Bundesmitteln für den Strukturwandel können nicht alle für Sachsen wichtigen Verkehrsprojekte finanziert werden.

Deswegen ergänzend auf Realisierungswege für bedeutende Verkehrsvorhaben in Sachsen verständigen.

Signal, das mit Absichtserklärung zur Elektrifizierung der Schienenverbindung Dresden – Bautzen – Görlitz und für den Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Görlitz – Grenze gesetzt wurde, ist wichtig für die Region.

Damit wäre auch der Umbau des Görlitzer Hauptbahnhofs gesichert und die Bahn-Anbindung nach Hoyerswerda. Ich hoffe, dass mit diesem Bekenntnis die Bedeutung dieser Strecke für Sachsen und für die Menschen endlich beim Bund erkannt ist.

Auch bei ebenso wichtigen Projekt Chemnitz – Leipzig sind wir weitergekommen: Mit Planungsvereinbarung zur Integration der Zweigleisigkeit zwischen Chemnitz und Geithain in das vom Bund finanzierte Elektrifizierungsprojekt wird Grundvoraussetzung geschaffen, um verkehrliche Aufgabenstellung im Fern- und Nahverkehr überhaupt umsetzen zu können. Hier finanziert Freistaat erforderlichen Planungsleistungen in Höhe von 3,8 Mio. Euro.

Wie Sie wissen, ist vom Bund nur Elektrifizierung des Abschnittes Chemnitz – Geithain in Bedarfsplan Schiene übernommen worden. Daher ist Sachsen in Verantwortung, die

Finanzierung der Zweigleisigkeit auf diesem Abschnitt der Verbindung der drittgrößten Stadt Sachsens, Chemnitz, mit der größten Stadt, Leipzig, sicherzustellen.

Da solche Infrastrukturprojekte finanzielle Kraft des Freistaates übersteigen, ist eine Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, kurz GVFG, geplant.

Trotz hoher Förderquote werden wir als Kofinanzierung einen hohen zweistelligen Millionenbetrag - ca. 88 Mio. EUR- aufbringen müssen – hierfür bitte ich für die kommenden Haushaltsverhandlungen schon jetzt um Ihre Unterstützung.

Solche wegweisenden Projekte können nur gelingen, wenn Mehrheit des Haushaltsgesetzgebers, des Parlaments, an einem Strang zieht.

Ich muss bei dieser Gelegenheit dennoch anmerken, dass es sich bei den angesprochenen Schienenprojekten um bundeseigene Schieneninfrastruktur handelt, für deren Ausbau und Instandsetzung nach dem Grundgesetz der Bund zuständig ist. Das wirft natürlich die Frage auf: Warum bringen wir uns hier - und das in nicht unerheblichem Maße - trotzdem ein?

Nun, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, insbesondere der Bundesverkehrswegeplan ist finanziell stark überzeichnet, für andere Programme erfüllen Projekte nicht die erforderlichen Voraussetzungen; es gibt zahlreiche Gründe.

Es gibt nun zwei Möglichkeiten, wir warten bis Projekte an der Reihe sind – und das kann durchaus erst zum vielzitierten Sankt Nimmerleinstag sein – oder wir versuchen die Vorhaben proaktiv voranzubringen.

Meine Vorstellung dazu ist, dass wir bestehende und auch neue Förderprogramme des Bundes und der EU nutzen sollten, um den Menschen in einem überschaubaren Zeitraum ein attraktives Mobilitätsangebot machen zu können.

Dazu aber – auch das gehört zur Wahrheit dazu – benötigen wir erhebliche Kofinanzierungsmittel des Landes.

Um die Mobilitätswende in Sachsen voranzubringen sind wir alle gleichermaßen gefragt und aufgefordert.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch die derzeit nicht so im medialen Fokus stehenden Großprojekte ansprechen.

Ausbau von Dresden – Berlin, Dresden – Leipzig oder der Sachsen – Franken – Magistrale in Sachsen verlaufen relativ geräuschlos. Auch hier bin ich mit meiner Mannschaft im Einsatz, um diese Großprojekte zu begleiten – alle Projekte befinden sich auf einem guten Weg.

Die Neubaustrecke Dresden – Prag kommt ebenso stetig voran. Auch wenn sich dieses Vorhaben in Verantwortung der Deutschen Bahn im Auftrag des Bundes befindet, begleiten wir dieses Generationenprojekt weiter intensiv durch den Freistaat.

Jahrzehntelange Vorarbeiten unsererseits waren notwendig, um Projekt überhaupt „auf die Schiene zu bringen“. Doch auch hier werden wir am Ball bleiben und Bund an seine internationalen sowie nationalen Verpflichtungen zu erinnern und diese auch einzufordern.

Zu nennen ist auch Anbindung der Stadt Chemnitz an den Schienenpersonenfernverkehr. Im April 2021 hat ZVMS ein Markterkundungsverfahren gestartet, mit dem Ziel, Angebote von Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Durchführung dieser notwendigen Verkehre einzuholen.

Derzeit läuft Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb. ZVMS geht davon aus, dass Verhandlungen mit Unternehmen bis Ende November 2021 abgeschlossen werden können, sodass zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2022 die Züge rollen können.

SMWA wird Verkehrsleistung jährlich mit 2,5 Mio. Euro finanzieren. Betrag wird jährlich mit 1,8 % dynamisiert.

Sehr geehrte Damen und Herren,
Sachsen ist ein Land mit großer Eisenbahngeschichte. Diese gilt es erfolgreich fortzuschreiben.

Wir verfügen heute über Eisenbahnnetz von rund 2.600 km und damit über höchste Schienennetzdichte aller Bundesländer. Und wir haben vor Ort eine leistungsfähige und innovative Bahnindustrie.

Damit das so bleibt, wurde im Koalitionsvertrag unter anderem vereinbart, dass Strecken identifiziert werden sollen, die über Potentiale zur Wiederbestellung von SPNV verfügen und die wieder für SPNV aktiviert werden können.

Ziel dabei ist es, eine bessere Verknüpfung des ländlichen Raums mit den Ballungszentren zu erreichen und Klimaschutz zu unterstützen. Wir sind Aufgabe mit Nachdruck angegangen.

Ich bin daher sehr froh, dass der Sächsische Landtag im Doppelhaushalt 2021/2022 Landesmittel in Höhe von ca. 13 Mio. Euro für dieses Thema bereitgestellt hat – vor dem Hintergrund der pandemiebedingt angespannten Haushaltslage war dies sicher alles andere als einfach!

SMWA hat bereits ein Basisgutachten mit 21 zur Aktivierung infrage kommenden Strecken und die relevanten Analysekriterien erarbeiten lassen. Entscheidende objektive Kriterien für Einordnung von Strecken sind danach:

- zu erwartende Betriebskosten,
- Nachfragepotential sowie
- Kosten für die infrastrukturelle Ertüchtigung

Im Ergebnis haben wir gemeinsam Strecken identifiziert, die zunächst näher zu untersuchen sind. Das sind die Strecken Döbeln – Nossen – Meißen, Marienberg – Pockau-Lengenfeld, Beucha – Brandis sowie Brandis – Trebsen, Kamenz – Hosena und Löbau – Ebersbach.

Da die Voruntersuchungen bei der Strecke Döbeln – Nossen – Meißen schon weit fortgeschritten sind, kann das SMWA nun mit dem Betreiber der Infrastruktur, der nichtbundeseigenen Nossen-Riesaer- Eisenbahn Compagnie, einen Vertrag zur Finanzierung der Planungen bis zur Leistungsphase 4 durch den Freistaat Sachsen abschließen. Aktuell laufen intensive Vertragsverhandlungen.

Für die anderen ausgewählten Strecken, außer Kamenz – Hosena, soll eine vertiefende Potentialanalyse durchgeführt werden, um damit die Strecken herauszuarbeiten, die auch wirklich aktivierungswürdig sind. Auch die Ausschreibungen dieser Analysen werden gerade vorbereitet.

Ziel ist es, die Ergebnisse bis Mitte Juni 2022 präsentieren zu können. Der dann bekannte Finanzierungsbedarf soll dann Gegenstand der Haushaltsverhandlungen zum Doppelhaushalt 2023/2024 sein.

Die Strecke Kamenz – Hosena ist mittlerweile Bestandteil der Projekte des Investitionsgesetzes Kohleregionen geworden.

Für Streckenaktivierung ist allerdings nicht nur infrastrukturelle Ertüchtigung erforderlich, sondern es kostet auch etwas, wenn dann auf Infrastruktur regelmäßig SPNV fahren soll.

Und diese Betriebskosten sind der weitaus kostenintensivere und langfristige Teil der Thematik.

Sehr geehrte Damen und Herren,
um die geplante Finanzierung mit Hilfe der Bundes-GVFG-Mittel realisieren zu können, muss eine definitive Bestellzusage der zuständigen Aufgabenträger für Verkehrsleistungen über mindestens 10 Jahre vorliegen.

Weitere Regionalisierungsmittel können zur Finanzierung der neuen Verkehrsleistungen vom Freistaat Sachsen nicht ausgereicht werden, ohne die stetige landesseitige Dynamisierung der ÖPNVFinVO oder ÖPNV-Investitionen infrage zu stellen.

Das kann nicht unser Ansatz sein. Deswegen werde ich mich weiterhin dafür einsetzen, dass Bund Regionalisierungsmittel erhöht.

Sollte das nicht gelingen, müssten die Mittel für zusätzliche Bestellungen gegebenenfalls aus Landesmitteln und den Budgets der jeweiligen Aufgabenträger bereitgestellt werden. Nach meiner Auffassung ist die Einbindung der Aufgabenträger auch dadurch gerechtfertigt, da die Wünsche für Streckenaktivierungen vornehmlich aus den Regionen und Kommunen kommen. Daher ermuntere ich diese nun auch, sich an den finanziellen Lasten zu beteiligen.

Sie sehen, wir sind nicht alleiniger Herr oder gar alleiniger Verantwortlicher des Verfahrens.

Aktivierung von Bahnstrecken ist komplexes und zeitintensives Verfahren und braucht neben langfristiger Wirtschaftlichkeit auch breite Akzeptanz vor Ort, denn nur so können Impulse für den ländlichen Raum gesetzt und Stadt-Umland-Gebiete besser erschlossen werden.

Mobilität mittels moderner und leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, ist entscheidender Faktor für Lebensqualität und die Attraktivität Sachsens als Wirtschafts- und Lebensraum.

ÖPNV in Sachsen muss deswegen mit dem Ziel der wirksamen Anbindung des ländlichen Raums an die Ballungszentren weiterentwickelt werden, um Menschen dort abzuholen, wo sie leben.

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wird sich gleichsam weiterhin für Anbindung Sachsens an das europäische Hochgeschwindigkeits- und Güterverkehrsnetz stark machen. Denn es ist ebenso unser klares Ziel, noch mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Die zentrale Lage des Freistaates Sachsen in Europa spielt im weltweiten Wettbewerb um Investitionen und wirtschaftliche Ansiedlungen eine wichtige Rolle.

Um Sachsens Funktion als Verkehrsdrehscheibe und Transitland zu sichern und zu stärken, muss Einbindung in transeuropäische Schienennetze und damit in europäische Verkehrs- und Handelsströme gewährleistet sein.

Dies ist nur möglich, wenn verbliebene Lücken in Schieneninfrastruktur geschlossen werden. Zur Stärkung der Nachbarschafts- und Wirtschaftsbeziehungen ist zudem verkehrliche Durchlässigkeit der EU-Binnengrenzen zu Polen und Tschechien weiter zu erhöhen.

Lassen Sie mich zum Schluss ein Resümee ziehen.

Meine Ausführungen haben gezeigt,

- dass der Freistaat Sachsen,
- dass die Staatsregierung,
- ja, das mein Haus große Anstrengungen unternommen hat und weiterhin unternimmt,

um die dringend notwendige Mobilitätswende auf der Schiene herbeizuführen.

Sie machen auch deutlich, dass die Mobilitätswende auf der Schiene Augenmaß erfordert, das heißt zum Beispiel das die Aktivierung von Strecken für den SPNV nicht Selbstzweck sein darf.

Zuerst sind die Fahrgast-Potentiale, die Kosten und der verkehrliche Nutzen zu untersuchen. Das braucht seine Zeit. Insgesamt ist die Mobilitätswende nicht von jetzt auf gleich zu erreichen.

Aber anfangen müssen wir jetzt!

Mir war es auch wichtig, klarzustellen, dass Sachsen in weiten Teilen originäre Aufgaben des Bundes und der DB AG übernommen hat und übernimmt – Hier appelliere ich an die zukünftige Bundesregierung, ihre verfassungsrechtlich festgeschriebene Infrastrukturverantwortung für die Schiene endlich besser wahrzunehmen.

Die Bundestagswahl hat gezeigt, dass alle für eine Regierungsbildung in Frage kommenden Parteien vermehrten Klimaschutz und auch eine Mobilitätswende wollen. Sie haben nun die Gelegenheit, Worten Taten folgen zu lassen. Diese historische Chance sollte genutzt werden.

Die Mobilitätswende auf der Schiene hat aber noch mehr „notwendige“ Akteure:

- Den Sächsischen Landtag, der erforderliche Mittel zur Kofinanzierung von Projekten bereitstellen muss,
- die zuständigen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger, die die Verkehrsleistungen bestellen müssen und sich daran auch angemessen finanziell beteiligen sollten,
- ebenso nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wie beispielsweise die NRE, die bei der Aktivierung ihrer Strecken mitwirken müssen und nicht zuletzt

- die sächsischen Bürgerinnen und Bürger, die die Eisenbahn auch deshalb nutzen, um ihren persönlichen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
die Geschichte des Bahnlandes Sachsen ist noch nicht zu Ende erzählt, sondern schreibt sich gerade neu.

Es liegt an uns allen, diese Geschichte durch Gestaltungswillen, Innovation und neuen Ideen mit Leben zu befüllen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!