

möchte der Überschrift zustimmen? – Die Gegenstimmen, bitte? Gibt es Stimmenthaltungen? – Bei einer Reihe von Stimmenthaltungen ist der Überschrift dennoch mit Mehrheit zugestimmt.

Artikel 1 Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Bundesmeldegesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze. Wer stimmt Artikel 1 zu? – Die Gegenstimmen, bitte? – Gibt es Stimmenthaltungen? – Auch hier gibt es eine Reihe von Stimmenthaltungen. Dennoch ist Artikel 1 mit Mehrheit zugestimmt worden.

Artikel 2 Änderung der Sächsischen Meldeverordnung. Wer stimmt zu? – Gibt es Gegenstimmen? – Stimmenthaltungen? – Auch hier gibt es eine Reihe von Stimmenthaltungen. Dennoch wurde Artikel 2 mit Mehrheit zugestimmt.

Artikel 3 Bekanntmachungserlaubnis. Wer stimmt zu? – Die Gegenstimmen, bitte? – Die Stimmenthaltungen? –

Auch hier gibt es ein gleiches Abstimmungsverhalten. Dennoch ist Artikel 3 mit Mehrheit zugestimmt.

Wir stimmen noch ab über Artikel 4 Inkrafttreten. Wer möchte zustimmen? – Die Gegenstimmen, bitte? – Stimmenthaltungen? – Es gibt keine Gegenstimmen und wieder eine ganze Reihe von Stimmenthaltungen. Dennoch ist Artikel 4 mit Mehrheit zugestimmt worden.

Ich stelle nun den Entwurf Gesetz zur Änderung des Gesetzes des Bundesmeldegesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze als Ganzes zur Abstimmung. Wer gibt die Zustimmung? – Die Gegenstimmen, bitte? – Stimmenthaltungen? – Auch hier gibt es eine ganze Reihe von Stimmenthaltungen und keine Gegenstimmen. Damit ist der Entwurf als Gesetz beschlossen und der Tagesordnungspunkt beendet.

Ich rufe auf

Tagesordnungspunkt 6

Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen einberufen

Drucksache 6/1067, Antrag der Fraktionen CDU und SPD

Hierzu können die Fraktionen Stellung nehmen. Es beginnt die CDU. Danach folgen SPD, DIE LINKE, AfD, GRÜNE und die Staatsregierung, wenn sie es wünscht. – Die SPD möchte gern beginnen. Dann darf sie das. Herr Baum, bitte.

Thomas Baum, SPD: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Hartnäckigkeit wird manchmal belohnt. Wenn diese Hartnäckigkeit dazu führt, dass die Menschen in Sachsen in Zukunft besser mit dem öffentlichen Verkehr mobil sein können, dann hat sich diese Hartnäckigkeit wirklich gelohnt.

Wenn ich mich richtig erinnere, hatte die SPD-Fraktion bereits in der letzten Legislaturperiode einen Antrag eingebracht, in dem wir die Einberufung einer Expertenkommission für den ÖPNV gefordert hatten, um Lösungsvorschläge und Konzepte zu erarbeiten, wie der ÖPNV in Sachsen dauerhaft auf ein sicheres Fundament gestellt werden kann. Dieses Ansinnen haben wir im letzten Jahr mit in die Koalitionsverhandlungen genommen. Unterstützt wurden wir dabei von den sächsischen Aufgabenträgern und Zweckverbänden, die ihrerseits ebenfalls die Einrichtung einer solchen Strategiekommission mit Vehemenz und Nachdruck gefordert hatten. So konnten wir schließlich gemeinsam mit der CDU im Koalitionsvertrag festschreiben, dass wir nicht nur eine Strategiekommission brauchen, sondern dass diese bis zum 31.12. dieses Jahres erste Zwischenergebnisse und konkrete Handlungsempfehlungen vorlegen soll; denn, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, die Zeit drängt.

Welches diese Herausforderungen sind, denen wir uns als Landtag und denen sich die Strategiekommission stellen muss, zeigt unser Antragstext. Bevor ich Ihnen dazu einige Beispiele nenne, möchte ich den für mich zentralen Punkt der Koalitionsvereinbarung zu diesem Thema sowie des Antrages herausstellen.

Die Erschließung einer Region durch den ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und darf eben nicht allein aus wirtschaftlicher Perspektive bewertet werden.

Das, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, ist nichts weniger als ein Paradigmenwechsel in der sächsischen Verkehrspolitik;

(Beifall bei der SPD)

denn wir wollen eine Grundversorgung mit ÖPNV-Leistungen in ganz Sachsen, die eine verlässliche Erreichbarkeit aller Regionen – auch im ländlichen Raum – sicherstellt. Wir wissen dabei auch um die Herausforderungen, die eng mit dem demografischen Wandel und den strukturellen Problemen der ÖPNV-Finanzierung verbunden sind.

Anders als der letzte Verkehrsminister haben wir eine völlig andere Herangehensweise. Dieser hatte den ÖPNV damals allein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten gesehen. Strecken, die sich nicht rechnen, sollen auch nicht mehr bedient werden. Verbindungen, die nur von wenigen Fahrgästen benutzt werden, sollten finanziell schlechter gestellt werden. Das Ergebnis war eine schlechte ÖPNV-Finanzierungsverordnung, indem dieser falsche Blickwinkel festgeschrieben wurde, ohne Rücksicht darauf, dass in der Folge ganze Landstriche – wie

etwas das Erzgebirge, weite Teile des Vogtlandes oder die Lausitz – im öffentlichen Nahverkehr noch weiter abgehängt worden wären.

Ich denke, es ist klar – ohne der Strategiekommission vorzugreifen –, dass die derzeitige ÖPNV-Finanzierungsverordnung deshalb schleunigst geändert werden muss.

Zweitens ist es wichtig, dass wir die notwendigen Änderungen im sächsischen ÖPNV nur gemeinsam mit den Verantwortlichen vor Ort hinbekommen werden. Auch da ist in den letzten Jahren leider vieles schiefgelaufen.

In allen Gesprächen, die ich in den letzten Wochen mit den Aufgabenträgern und Zweckverbänden geführt habe, wurde die Bitte geäußert, endlich wieder in einen gemeinsamen Dialog einzutreten und nicht im Ministerium einsame Entscheidungen zu treffen, ohne diejenigen überhaupt zu beteiligen, die sie dann umsetzen müssen. Auch das wollen wir mit der Strategiekommission ändern.

Für uns ist es dabei sehr wichtig, dass alle Zweckverbände und Verkehrsverbände beteiligt werden, und das nicht nur, weil es die Zweckverbände sind, die unsere Entscheidungen am Ende umsetzen müssen. Vor allem aber brauchen wir das Wissen und das Know-how der Experten vor Ort. Wir brauchen sowohl die Expertisen von Zweckverbänden, wie dem VVO oder dem ZVNL, die hauptsächlich städtische Verkehre bestellen, als auch die Erfahrungen von Verkehrsverbänden, wie dem MDV, dem ZVON oder dem Verband aus dem Vogtland, die bereits seit vielen Jahren verbundübergreifend, länderübergreifend und sogar grenzüberschreitend in Richtung Polen und Tschechien aufgestellt sind.

Die angestrebten Verbesserungen, mit denen auch die Strategiekommission beauftragt werden soll, haben wir im Koalitionsvertrag festgelegt. Wir wollen, dass in Zukunft ein sachsenweiter Tarif etabliert wird und kein Fahrgast sich mehr Sorgen machen muss, ob er oder sie, um von A nach B zu kommen, den richtigen Fahrschein gekauft hat oder nicht.

Wir wollen, dass auch die Beförderungsbestimmungen innerhalb der Zweckverbände harmonisiert werden und sich niemand mehr fragen muss, ob das Kind, das ihn begleitet, nun zwölf, 13, 14 oder 15 Jahre alt sein darf, um noch mit einem Kinderfahrschein unterwegs zu sein.

Schließlich wollen wir, dass die Verkehrsangebote durchgängig miteinander vernetzt und aufeinander abgestimmt sind, dass das Umsteigen vom Bus auf die Bahn bzw. vom Regionalexpress zum ICE nicht mehr mit zu langen Wartezeiten verbunden ist. Die Strategiekommission soll deshalb prüfen, welche Voraussetzungen wir brauchen, um in Sachsen einen integralen Taktfahrplan einzuführen.

Dass dies keine Zukunftsmusik ist, zeigt zum Beispiel das Land Rheinland-Pfalz. Dort wurde vor einigen Jahren der Taktfahrplan mit der Folge eingeführt, dass seit dem die Fahrgastzahlen enorm gestiegen sind. Mehr Fahrgäste bedeuten gleichzeitig höhere Einnahmen für die Verkehrsverbände. Dies zeigt, der ÖPNV ist attraktiv, und wir

können ihn zusammen mit der Strategiekommission noch attraktiver machen.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, gestatten Sie mir noch ein Wort zur Finanzierung. Uns ist bewusst, vor welchen schweren Verhandlungen wir mit dem Bund stehen, was die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel betrifft. Sie sind die zentrale Finanzierungsquelle für den ÖPNV. Wir als Freistaat werden uns daher gegenüber dem Bund bei den Verhandlungen dafür einsetzen, den von den Bundesländern festgestellten Finanzierungsbedarf und dessen Dynamisierung im Regionalisierungsgesetz zu verankern. Diese Dynamisierung muss sicherstellen, dass steigende Infrastrukturnutzungsentgelte nicht zulasten des Verkehrsangebotes gehen, und wir müssen verhindern, dass Sachsen am Ende weniger Geld bekommt als heute. Das ist die Voraussetzung dafür, dass wir auch in Zukunft einen attraktiven ÖPNV anbieten können – zum Wohle der Menschen und der Wirtschaft in Sachsen.

Aus diesem Grund bitte ich Sie alle um eine möglichst breite Zustimmung zu unserem Antrag; denn der Landtag kann heute ein deutliches Zeichen setzen, wie wichtig ihm weiterhin ein attraktiver ÖPNV in Sachsen ist.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und der CDU)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Für die CDU spricht Herr Abg. Nowak; bitte.

Andreas Nowak, CDU: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Kürzlich sprach ich mit einem Bundestagskollegen aus dem ländlichen Raum, und er sagte mir: Bei euch in der Stadt ist doch die Frage: Fährt der Bus alle 20, 30 oder 60 Minuten? Bei uns geht es eher darum, ob er ein- oder zweimal am Tag kommt oder vielleicht bald gar nicht mehr. Liebe Kolleginnen und Kollegen, das beschreibt sehr zugespitzt die Fragen, auf die wir Antworten finden müssen. Es sind bei Weitem aber nicht die einzigen in diesem Zusammenhang.

Der eine oder die andere wird vielleicht wissen, dass ich bekennendes Mitglied im Klub der Eisenbahnfreunde hier im Hohen Hause bin, und es wird Sie vielleicht wundern, weshalb ich am Anfang gerade mit dem Bus „um die Ecke“ komme. Die Antwort ist ganz einfach: Ohne vernünftiges Busnetz kein vernünftiger Eisenbahnnahverkehr, und ohne vernünftigen Eisenbahnnahverkehr gibt es übrigens auch keinen sinnvollen Fernverkehr.

Wir wollen, dass jeder im Freistaat Sachsen Zugang zu bezahlbarer Mobilität hat. Wir werden aber damit nur erfolgreich sein, wenn das Angebot entsprechend attraktiv ist. Bezahlbarkeit und Attraktivität sind bisweilen nicht die dicksten Kumpels. Habe ich einen engen Takt, dann kostet es viel Geld. Habe ich einen gut finanzierbaren Takt, dann ist er bisweilen nicht sehr attraktiv. Allerdings ist dieser Widerspruch kein Naturgesetz. Wir können dafür sehr wohl etwas tun, und wir müssen etwas tun; denn die Rahmenbedingungen ändern sich dramatisch. Im ländlichen Raum sinken die Einwohnerzahlen, während

sie in den Ballungszentren steigen. Gleichzeitig wird es immer teurer, öffentlichen Nahverkehr zu bezahlen. Aber Geld lässt sich nicht drucken, und neue Schulden schließen wir aus. Das ist seit 1990 Kern unserer Politik.

In den vergangenen Jahrzehnten ist viel investiert worden. Die alten „Rumpelbuden“ von Reichsbahn und Bundesbahn gehören der Vergangenheit an, moderne Busse sind unterwegs, Haltestellen und Bahnhöfe wurden gemacht. Diesbezüglich ist auch jetzt noch viel zu tun, aber wer sich an die Zustände von 1989 und früher erinnern kann und will, dem wird dieser Fortschritt nicht verborgen bleiben.

Wir stehen nun vor der Aufgabe, diese Investitionen zu sichern, das Netz moderner zu machen, Busse und Bahnen noch attraktiver fahren zu lassen.

Aus meiner Sicht kommt es in den kommenden Jahren auf Folgendes an:

Erstens. Wir müssen eine verlässliche Finanzierung organisieren.

Zweitens. Alle existierenden Strukturen gehören auf den Prüfstand.

Drittens. Der Nahverkehr muss so attraktiv gemacht sein, dass man auch gern einmal das Auto stehen lässt.

Viertens. Wir brauchen einen Plan, wie Nahverkehr auch in den dünner besiedelten Gebieten klappen kann.

Zuerst die Finanzierung – Kollege Baum hatte es bereits angesprochen –, in meinen Augen wird sie auch der härteste Brocken sein. Seit der Bahnreform in den 1990er-Jahren sind die Länder für den Nahverkehr zuständig. Sie bekommen dafür vom Bund die nötigen Mittel – so weit die Theorie. Alle hier im Hohen Hause wissen, dass gerade um die sogenannten Regionalisierungsmittel erbittert gerungen wird. Die Gefechtslinien verlaufen übrigens interessanterweise einmal nicht zwischen den unterschiedlichen Parteien, sondern zwischen den Ländern und dem Bund.

Der Bundesfinanzminister will die Mittel bei einer Dynamisierung von 1,5 % einfrieren. Dass das hinten und vorn nicht reicht, wissen wir alle. Die Bundesregierung hat ein Gutachten beauftragt, darin werden 2,7 % gefordert. Im Konsens der Ministerpräsidenten sind es 2 %. Dieser Beschluss ist übrigens überraschend einstimmig gefasst worden. Ich vertraue darauf, dass die Ministerpräsidenten hier nicht nachgeben; denn die Folgen wären verheerend.

Oliver Mietzsch, der Geschäftsführer des Zweckverbandes Nahverkehr Leipzig, hat mir gezeigt, dass zwischen dem besten und dem schlimmsten Falle im Jahre 2030 etwa 60 Millionen Euro Differenz liegen. Wenn Sie die anderen Fachleute im SPNV-Bereich fragen, dann bekommen Sie ähnliche Aussagen. Im schlimmsten Falle drohen erhebliche Abbestellungen, dann haben wir eine schöne Infrastruktur, auf der wenig fährt. Hier müssen wir gegensteuern, die Länder müssen beim Bund kraftvoll Druck machen.

Zu den Fragen der Finanzierung gehört in meinen Augen aber auch der Widerstand gegen Pläne der Deutschen Bahn. Schon heute sind die Trassen- und Stationsgebühren ein ganz wesentlicher Kostenfaktor.

Im Raum stehen Pläne der Bahn, das System nach dem sogenannten Metropolbahnhofprinzip neu zu ordnen. Das bedeutet, dass alle Bahnhöfe, in denen mehr als 50 000 Menschen pro Tag ein- und aussteigen, Metropoltrassen- und Stationsgebühren auslösen. In Ostdeutschland betrifft das neben Berlin nur noch Leipzig. In Dresden haben wir Glück, da der Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt diese splitten und die Reisenden sozusagen unter der kritischen Masse bleiben. Die Folgen für Leipzig und Umgebung sind erheblich: Auf allen Strecken im Umkreis von 50 Kilometern hätten die Eisenbahnen damit die teuren Trassenkosten am Hals. Das beträfe im Übrigen auch die Strecke Halle – Delitzsch – Eilenburg. Sie berührt den Metropolbahnhof Leipzig aber gar nicht. Schon daran zeigt sich, dass das nicht sinnvoll sein kann.

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Andreas Nowak, CDU: Ja.

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Bitte, Frau Jähnigen.

Eva Jähnigen, GRÜNE: Danke, Herr Kollege. – Ich finde es sehr schön, dass Sie das kritisieren. Wir hatten im Dezember vorgeschlagen, dass sich der Landtag ausdrücklich durch Beschluss kritisch dagegen äußert. Warum hat Ihre Fraktion dem damals nicht zugestimmt?

Andreas Nowak, CDU: Weil wir – das hatte ich Ihnen damals schon gesagt – diese Kommission erst einmal losarbeiten lassen wollten und wir dort die entsprechenden Antworten erwarten und es nicht vorweg schon beschließen lassen wollen, so wie Sie heute in dem aktuellen Änderungsantrag schon wieder alles vorwegnehmen wollen.

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Gestatten Sie noch eine Zwischenfrage?

Andreas Nowak, CDU: Na klar!

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Frau Jähnigen, bitte.

Eva Jähnigen, GRÜNE: Mir ging es um die Trassenpreise der Deutschen Bahn. Die Pläne zur Erhöhung der Trassenpreise, besonders Leipzig betreffend, waren damals schon bekannt. Wir wollten uns per Beschluss dagegen wenden. Warum haben Sie dem nicht zugestimmt, da Sie offensichtlich für Ihre Meinung die Kommission – richtigerweise – gar nicht brauchen?

Andreas Nowak, CDU: Das sagte ich Ihnen doch gerade. Außerdem sind die Trassenpreise ja noch nicht beschlossen. Sie stehen ja nur im Raum.

(Heiterkeit der Abg. Eva Jähnigen, GRÜNE)

Der guten Ordnung halber will ich erwähnen, dass die Definition des Metropolbahnhofs dem ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen entnommen wurde. Warum nun ausgerechnet ein Landesgesetz aus Nordrhein-Westfalen dafür erhalten soll und die Definitionskraft bekommt, erschließt sich mir nicht. Ich erhoffe mir von der neuen Kommission den Input, der uns auch in dieser Frage – dies ist ebenfalls noch eine Antwort auf die Frage von Frau Jähnigen – bei Bund und Bahn im Kampf unterstützt.

Zweitens, die Strukturen. Wir haben in Sachsen fünf Zweckverbände und Verkehrsverbände, um den Nahverkehr zu organisieren. Das führt zum Teil zu Reibungsverlusten und Komplikationen. Prominentestes Beispiel dürfte die Strecke von Döbeln über Nossen nach Meißen sein. Dort haben wir durch die Verbundgrenze nicht nur unterschiedliche Tarife, sondern es gibt auch zwei Busnetze, die nicht so ganz aufeinander abgestimmt sind. Es gibt unfreundliche Anschlüsse. Das sorgt dann dafür, dass die Menschen die Bahn schlicht nicht benutzen, weil es zu kompliziert wird oder tariflich nicht attraktiv ist.

Wenn Sie übrigens einmal auf die Homepage des VVO gehen und eine Verbindung vom Bahnhof Döbeln nach Meißen suchen, werden Sie scheitern. Döbeln ist über die VVO-Homepage schlicht nicht erreichbar. Auf der Strecke Leipzig – Zwickau im mitteldeutschen S-Bahn-Netz ist das ähnlich: Bis Gößnitz gilt der MDV-Tarif, dahinter nicht mehr; aber immerhin gibt es auf der Homepage des MDV wenigstens eine Verbindung, wenn auch ohne Preis. Das sind nur die Beispiele, die den Bahnkunden direkt betreffen. Die Ausschreibung von Zugleistungen etc. haben wir dabei noch gar nicht angesprochen. Aus meiner Sicht spricht nichts gegen eine Art zentrale Bestell-Hotline für Zugleistungen, und wenn wir über Strukturen sprechen, gehört für mich auch eine Netzkonzeption für den Freistaat Sachsen dazu. Das sollte im Übrigen nicht nur die Schiene umfassen. Großbritannien macht es vor: Dort werden die Franchises genannten Betriebskonzessionen ziemlich genau ausgeschrieben. Dort fährt entweder ein Bus oder die Bahn, aber Parallelverkehre gibt es da nicht, und ich denke, dort haben wir Optimierungspotenzial.

Schließlich muss der ÖPNV besser grenzüberschreitend vernetzt werden. Das SMWA hat mit dem Central-Europe-Projekt 2014 – 2020 eine EU-geförderte Entwicklung am Start. Ich hoffe, dass derlei Konzeptionen künftig verhindern, dass wir Ähnliches erleben müssen wie kürzlich bei der Einstellung des Zuges nach Breslau.

An dieser Stelle muss aber meiner Meinung nach noch ein weiteres Thema angesprochen werden: die Konkurrenz durch die Fernbusse. Nicht, dass ich falsch verstanden werde: Ich bin sehr für Wettbewerb, auch unter Verkehrsunternehmen; aber er muss fair organisiert sein. Dass die Busse erhebliche Wettbewerbsvorteile genießen, kann niemand ernsthaft bestreiten. Sie greifen nicht nur den Fernverkehr auf der Schiene an, sondern mittlerweile

auch bestimmte Nahverkehrsstrecken. Es kann nicht Ziel sein, dass wir den ohnehin schon zu zwei Dritteln durch öffentliche Gelder bezahlten Nahverkehr an dieser Stelle kannibalisieren. Auch hier muss die Kommission ran und mögliche Lösungswege aufzeigen.

(Vereinzelt Beifall bei der CDU)

Drittens. Nahverkehr muss so attraktiv sein, dass man das Auto gerne stehen lässt. Das wichtigste Mittel dafür ist ein sauberer Takt, deshalb habe ich eingangs auch das Beispiel Bus gewählt. Die Busse sorgen für Fahrgäste im Zug, deshalb sind abgestimmte Takte hier unverzichtbar, und der Nahverkehrszug bringt die Menschen ja nicht nur in die Ballungszentren, sondern eben auch zum Fernverkehr. Die Kommission sollte die Möglichkeit eines integralen Taktfahrplanes intensiv prüfen. Das Vorbild ist in meinen Augen die Schweiz. Dort gibt es diesen integralen Takt seit 1982. Nun ist die Schweiz natürlich ein kleineres Land und zur Hälfte von Bergen vollgestellt; aber trotzdem ist der öffentliche Verkehr dort vorbildlich organisiert. Der Takt endet eben nicht am Bahnhof. Überall sind Busse sinnvoll angebunden, und die dortige Bahncard, das Halbtax-Abo, ist zu einem vernünftigen Preis zu haben und gilt auch auf den Bus- und vielen anderen Strecken.

Ziel muss es meiner Meinung nach sein, den Menschen die Benutzung von Bus und Bahn so einfach wie möglich zu machen. Dazu gehört für mich zwingend ein unkompliziertes Tarifsystem. Wieso gibt es hier eigentlich keine Sachsen-Card, um in allen Bussen und Bahnen das Reisen noch attraktiver zu machen? Das ist auch eine Frage, die man diskutieren kann.

Damit komme ich zum vierten Punkt. Die ländlichen Räume verlieren Einwohner. Wir brauchen einen Plan, wie Nahverkehr auch in dünner besiedelten Gebieten klappen kann. Die Frage, ob der Bus einmal oder zweimal oder gar nicht kommt, ist nicht neu, sie ist nur drängender. Die heutigen Antworten – Rufbusmodelle, Anruf-Linien-Taxi etc. – sind nicht besonders attraktiv. Meistens muss man sich Ewigkeiten vorher anmelden, wenn man eine Strecke auf diese Weise fahren will. Warum nutzen wir nicht die Möglichkeiten, die das Internet in diesem Bereich heute schon bietet? Diverse Startups machen es vor. Ich denke dabei an die Taxi-App von Uber. Das ist vielleicht unter Qualitätsgesichtspunkten nicht das Gelbe von der Sonne, aber die Flexibilität ist schon beeindruckend. Warum befassen wir nicht das ebenfalls demnächst zu gründende Institut für Softwareforschung im Freistaat Sachsen mit genau dieser Frage? Ich denke, wir brauchen eine Art Anruf-Linien-Taxi 2.0.

Meine Damen und Herren, wir brauchen eine intelligente Vernetzung zum restlichen Takt in diesem Bereich. Kleine Einheiten – das kann in dem einen Teil der Bürgerbus sein, den wir vielleicht auch fördern; in den anderen steigt die lokale Wirtschaft ein. Ich habe in meinem Wahlkreis zum Beispiel einen Quartiersbus, der auf diese Art und Weise mitfinanziert wird. Wir sollten uns da keine Denkverbote auferlegen.

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit der Einsetzung der ÖPNV-Strukturkommission gehen wir einen neuen Weg. Ich bin sicher, dass wir eine Fülle von Ideen und Konzeptansätzen bekommen werden. Wenn wir uns darauf einlassen, wird der ÖPNV im Freistaat Sachsen am Ende dieser Legislaturperiode trotz deutlich veränderter Rahmenbedingungen besser sein als heute.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und des
Staatsministers Martin Dulig)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Für die Linksfraktion Herr Böhme, bitte.

Marco Böhme, DIE LINKE: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Werte Abgeordnete, vor allem auch von der Regierungskoalition! Eines gleich vorweg: Es ist ein grundsätzlich guter Antrag oder, anders gesagt, ein Schritt in die richtige Richtung, wie ich finde bzw. wie auch die Fraktion DIE LINKE findet, gerade auch nach der morlokschen Herrschaft im Verkehrsministerium. Es ist aber auch nicht schwer, einen solchen Antrag für gut zu befinden. Vor allem hat es mich gewundert, Herr Nowak, warum Sie viele Probleme im Bereich Nahverkehr, die es in Sachsen und im Bund gibt, angesprochen haben, die ich ebenfalls noch ansprechen werde. Dabei frage ich mich schon: Wer regiert denn im Bund oder seit 25 Jahren in Sachsen? Das sind doch Sie, und Sie haben die Probleme hier nicht beseitigt, sondern sie mit der FDP sogar noch verschlimmert.

Zur Strategiekommision, die nun eingeführt werden soll: Ich finde sie, wie gesagt, richtig. Allerdings hätte die Einberufung dieser Kommission schon vor Monaten passieren müssen; denn wenn man ehrlich ist, kann das anvisierte Ziel, uns bereits zum Jahresende erste Ergebnisse vorzulegen, überhaupt nicht erreicht werden. Ich halte das für sehr unrealistisch, zumindest wenn es relevante und authentische Zahlen sein sollen.

Zum einen würde die Kommission, wenn es überhaupt dazu käme, frühestens im Mai zum ersten Mal tagen. Danach ist Sommerpause, und danach sind es nur noch einige Monate bis zum Jahresende. Da hat man gerade einmal Zeit, sich kennenzulernen und erste Probleme zu sammeln. Hinzu kommen – dies wurde bereits angesprochen – die verschiedensten Diskussionen im Bund über die Regionalisierungsmittel, die noch lange nicht geklärt sind und zu denen noch viele Fragezeichen im Raum stehen, zum Beispiel, ob sich die Kostensteigerungen, die es in der Infrastruktur gibt, auch in den Regionalisierungsmitteln widerspiegeln, ob diese also dynamisiert werden. Das ist alles noch nicht bekannt, und auch, welcher Schlüssel dort angelegt wird. Konkrete Handlungsempfehlungen, die Sie die Kommission bis zum 31.12.2015 ausarbeiten lassen wollen, müssten letztendlich auch ein Finanzierungskonzept beinhalten, und das sehe ich in dieser kurzen Zeit einfach nicht als machbar an.

Die Einberufung der Strategiekommision ist trotzdem wichtig und richtig. Dabei müssen vor allem der Dialog, das Miteinander und das gemeinsame Erarbeiten im Vordergrund stehen; denn es kann nicht sein, dass es so weitergeht, wie es früher beim FDP-Minister Morlok war: dass es einen ÖPNV-Beirat gab, dieser eingeladen hat und dann einfach nur seine Pläne für die Zukunft verkündet hat. Deswegen habe ich noch Hoffnung, dass es mit dieser Strategiekommision grundsätzlich anders wird. Ich würde auch im Beschlusstext noch einige Dinge ändern, zum Beispiel, dass wir im Landtag feststellen, dass der ÖPNV eine Grundversorgung braucht – in Punkt 2 –, damit verlässliche Erreichbarkeiten sichergestellt werden können. Das ist doch selbstverständlich und das Mindeste.

Man sollte aber noch viel mehr feststellen, nämlich, dass die Nutzung des ÖPNV viel mehr ist: eine Daseinsvorsorge und ein wichtiger Baustein, um klimaschädliche Emissionen und Lärm zu senken und unsere Wohnquartiere damit attraktiver zu machen. Der öffentliche Nahverkehr hat Vorrang vor dem Auto zu haben; das sollten wir hier feststellen und es sollte auch im Beschlusstext stehen. Außerdem sollten wir im Punkt 3 nicht nur feststellen, dass die Grundversorgung ausreichend finanziert werden muss, sondern sie muss auch für die Menschen bezahlbar sein. Was nützt es mir denn, wenn ich eine S-Bahn-Linie vor der Haustür habe, diese aber nicht benutzen kann, weil ich mir das Ticket nicht leisten kann? Das sind doch Realitäten und Probleme, die die Menschen haben und die ebenfalls benannt werden müssen.

(Beifall bei den LINKEN)

Wenn es so bleibt, wie es ist, und sich die Situation für die Zweckverbände finanziell nicht weiter ändert, dann wird sie sich letztendlich verschlechtern; denn die Kosten für die Bereitstellung der Infrastruktur werden weiter steigen. Dies hat auch etwas mit den bereits angesprochenen Stationsgebühren zu tun, die in Zukunft noch weiter steigen. Wenn man das nicht dynamisiert und das Geld weitergibt, wird es dort entweder zu Fahrpreissteigerungen kommen oder, wie es Herr Mietzsch in der Anhörung bestätigt hat, es werden Strecken stillgelegt, und das können wir doch alle nicht wollen.

Man kann natürlich auch andere Lösungen bevorzugen, zum Beispiel, sich im Bund für die Absenkung der Trassenentgelte einzusetzen oder zumindest das neue Trassenpreissystem, das ab 2017 kommt, zu verhindern, mit dem die DB-Tochter DB Netz ordentliche Gewinne erzielt und diese dann dem Mutterkonzern zuschiebt, der damit weltweit Firmen- und Infrastruktureinrichtungen kauft. Dass wir dort ein Transparenz-, Kontroll- und letztendlich ein Finanzierungsproblem haben, wird sicherlich das Erste sein, das die Strategiekommision feststellen wird, ebenso, dass es einen Wettbewerbsnachteil, wie eben angesprochen, gegenüber den Fernbussen gibt. Dies alles sind Dinge, die bekannt und klar sind, die jedoch auch Bundesangelegenheiten sind.

Wir in Sachsen müssen dafür sorgen, dass es weiterhin nicht nur einen Status quo gibt, sondern mehr an den

Qualitäten gearbeitet und der Nahverkehr ordentlich ausgestattet wird, damit er attraktiv für die Menschen sein kann, übrigens auch für die Schülerinnen und Schüler sowie die Studierenden. Sie wollen ja ein kostenloses Bildungsticket einführen, was wir auch sehr begrüßen. Allerdings gibt es dazu noch nichts Konkretes, und dies sollte daher auch Thema der Strategiekommission sein. Das ist es aber eben noch nicht. Ebenso sollte auch die Ausgestaltung des Semestertickets für die Studierenden dort mitbehandelt werden.

Nun planen Sie glücklicherweise im aktuellen Haushaltsentwurf eine Erhöhung der auszubehenden Regionalisierungsmittel vom Bund. Sie geben diese aber immer noch nicht eins zu eins an die Zweckverbände weiter. Dazu wird es auch Änderungsanträge von uns zum Haushalt geben. Aber falls Sie letzte Woche hier in der Anhörung zum Haushaltsplan waren: Dort war auch Herr Oliver Mietzsch vom Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig. Er ist dort Geschäftsführer und hat uns mitgeteilt, dass er es begrüßt, dass die Koalition mehr Geld für die Zweckverbände bereitstellt, dass es aber immer noch enorme Risiken geben wird und diese Mittel vor allem nicht ausreichend sind. Zum einen ist unklar, wie viele Regionalisierungsmittel Sachsen in Zukunft erhalten wird. Zum anderen hat er in einem Diagramm dargelegt, dass trotz der geplanten Haushaltsmittel die Schere zwischen den tatsächlichen Kosten und den Einnahmen, die sie vom Land und von den Fahrkartenpreisen erhalten, weiterhin auseinandergeht, da die Mittel nicht ausreichen und letztendlich 2018/2019 nicht mehr vertretbar und verkraftbar sind und es dadurch nach seinen Worten zu Streckenstilllegungen kommen könnte. Ich denke, das wollen wir alle nicht. Diese Fragen muss sich die Strategiekommission stellen.

Damit diese aber besser und vor allem demokratischer arbeiten kann, haben wir einen Änderungsantrag zur Besetzung der Strategiekommission gestellt, der Ihnen in der Drucksache 6/1126 vorliegt. Dazu möchte ich noch kurz etwas sagen. Es geht darum, dass wir weitere Personen in die Strategiekommission einberufen möchten. Es geht zum einen nicht nur um die ÖPNV- und SPNV-Zweckverbände, sondern wir möchten auch, dass jeweils zwei Verbandsräte der Zweckverbände, also Vertreterinnen und Vertreter der Landkreise bzw. der Städte, die sich vor Ort auskennen und demokratisch legitimiert sind, in die Strategiekommission einberufen werden können.

Außerdem sollten neben den Fahrgast- und Unternehmensverbänden, die dort eine wichtige Funktion erfüllen, auch Umwelt- und Verkehrsverbände in der Strategiekommission eingeplant werden, um einen zusätzlichen und übergreifenden Blick in die Diskussion einzubringen, insbesondere nach Kinder-Gesichtspunkten, Fahrradfreundlichkeit im ÖPNV, alternativen Finanzierungsmöglichkeiten sowie Taktzeitverbesserungen. Ich denke, es wäre ein Gewinn, wenn diese Gruppen ebenfalls in der Strategiekommission vertreten wären.

Außerdem – das sollte uns als demokratisch gewählte Vertreter(innen) des Freistaates vor allem interessieren – sollte es nicht nur ein einziges Mitglied des Landtags in dieser Strategiekommission geben. Wer soll denn das sein? Eine(r) aus der größten Fraktion, der CDU? Oder eine(r) aus der einbringenden SPD-Fraktion? Ich denke, jede Fraktion sollte hier einen Sitz bekommen, allein schon, da es sehr viele unterschiedliche Auffassungen und politische Vorstellungen darüber gibt, wie die Mittel besser bereitgestellt werden können und der Nahverkehr in Sachsen besser organisiert werden kann. Deswegen meine Bitte, diesem Änderungsantrag zuzustimmen. Dann können wir Ihrer Strategiekommission auch wohlwollend zustimmen.

Danke schön.

(Beifall bei den LINKEN)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Die AfD-Fraktion, bitte.

Silke Grimm, AfD: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen Abgeordneten! Wir haben vor einigen Tagen eine Pressemitteilung herausgegeben, in der wir aufzählten, in welchen Punkten sich CDU und teilweise auch SPD und GRÜNE der Positionen der AfD bedienen,

(Heiterkeit bei der CDU und den GRÜNEN)

zuletzt das Zuwanderungsmodell nach kanadischem Vorbild. Heute könnte man ein weiteres Beispiel hinzufügen. Wer das Wahlprogramm der AfD zur Wahl in Sachsen gelesen hat, erkennt unschwer, dass dort exakt die Forderungen ausgeführt werden, die sich in der Zielsetzung der mit diesem Antrag geforderten Strategiekommission wiederfinden. Haben die etablierten Parteien keine eigenen Ideen mehr?

Das Kernproblem, um das es hier eigentlich geht, ist die demografische Entwicklung in den ländlichen Regionen Sachsens. Schwere und Komplexität dieses Themas wurden in den Haushaltsanhörungen der letzten Woche deutlich hervorgehoben. Es ist ein Kreislauf, dem so schnell wie möglich entgegengewirkt werden muss. Ich nenne drei Beispiele:

Erstens. Der Rückgang der wirtschaftlichen Infrastruktur auf dem Land stimmt bedenklich. Kleine Lebensmittelläden schließen, sodass Menschen 30 Kilometer zum nächsten Einkaufszentrum fahren müssen. Das hat zur Folge, dass auch die Dorfapotheke, die Bäckerei und die Fleischerei im Umkreis schließen müssen, da diese Einkäufe bereits in der Nähe der großen Supermärkte miterledigt werden.

Zweitens. Die sinkende Kita- und Schuldichte im ländlichen Raum macht eine Vereinbarkeit der Organisation des Schulweges der Kinder und der eigenen Anfahrt zur Arbeit teilweise unmöglich.

Drittens. Wenn nun der Nahverkehr noch weiter ausgedünnt wird, müssen die Menschen zusätzlich lange

Anfahrtswege mit dem Auto in Kauf nehmen. Was machen in diesem Fall Familien, in denen beide Eltern arbeiten, die sich aber nur ein Auto leisten können? Und was machen ältere oder behinderte Menschen, die erst gar kein Auto haben? Aus solchen Regionen zieht die junge arbeitende Bevölkerung weg. Immer weniger Kinder werden geboren. Der ländliche Raum verwaist. Es droht ein demografischer Kollaps.

Eine der tragenden Säulen des lebendigen ländlichen Raumes ist die Mobilität, das heißt, eine flächendeckende Anbindung an das Nahverkehrsnetz. Wichtig ist das vor allem in den Orten, in denen es keinerlei Einkaufsmöglichkeiten und ärztliche Versorgung mehr gibt, und dies nicht nur in der Schulzeit, sondern auch in den Ferien und am Wochenende. Keine Familie wohnt länger in einer solchen Region, wenn die Mobilität nur in einer Hälfte des Jahres gewährleistet ist.

Die Strategiekommission muss sachsenweit und vor allem praxisorientiert arbeiten. Die demografischen Probleme sind landesweit bekannt, wie auch schon im Landesverkehrsplan Sachsen 2025 nachzulesen ist. Deshalb sind weitere teure wissenschaftliche Studien und Prognosen überflüssig. Das kostet nur Zeit und erzeugt unnötige Kosten. Vielmehr sollte von jedem Landkreis ein Vertreter in der Kommission sein, der sich mit den örtlichen Gegebenheiten auskennt und für die jeweilige Nahverkehrsplanung in seiner Region verantwortlich ist. Nur so ist eine schnelle, praxisnahe und konsequente Umsetzung möglich. Weiterhin müssen in die europaweiten Ausschreibungen der Nahverkehre, die in den nächsten Jahren anstehen, zwingende Auflagen eingearbeitet werden, die einen ganzjährigen Betrieb des Nahverkehrs im ländlichen Raum sicherstellen, sowohl in der Schulzeit als auch in den Ferien und an den Wochenenden.

Meine Damen und Herren von der Staatsregierung, mit vielen Jahren Verspätung, aber hoffentlich noch nicht zu spät, scheinen Sie das Problem langsam erkannt zu haben. Ihr Ansatz ist gut. Die AfD wird die Arbeit der Strategiekommission konstruktiv begleiten. Wir werden diesem Antrag zustimmen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der AfD)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Für die Fraktion GRÜNE Frau Abg. Jähnigen, bitte.

Eva Jähnigen, GRÜNE: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist gut, dass wir hier im Parlament über den Arbeitsauftrag der Strategiekommission sprechen. Das schafft transparente politische Willensbildung und stärkt das Parlament in seiner Aufgabe gegenüber der Regierung. Das wünschen wir uns öfter im Sächsischen Landtag.

(Beifall des Abg. Valentin Lippmann, GRÜNE)

Dieses Lob vorausgeschickt – Sie ahnen jetzt schon, dass es mit dem Lob zu Ende ist –, muss ich sagen, dass der

Antrag viele Fragen offenlässt – offensichtlich sehr schnell geschrieben –; vielleicht wollten Sie ihn im Parlament haben, bevor Sie meine Kleine Anfrage zu diesem Thema beantworten mussten.

Grundsätzlich stellt sich die Frage: Was ist das Ziel der ganzen Sache? Soll es eine echte Reformkommission für den sächsischen öffentlichen Personennahverkehr sein? Oder wird es wieder ein weiterer großer Arbeitskreis zur Verwaltung von Geldmangel?

Sie delegieren zurzeit alle verkehrspolitischen Fragen in diese Kommission ab. Herrn Nowaks interessanter Rede folgend soll sie ja sogar ein Konzept für die Bundesbahnreform und Technologien usw. entwickeln.

Aber die Kernfragen, die Kernaufgaben sind bestenfalls angetippt. Das beginnt mit dem Integralen Taktfahrplan: Prüfung der Möglichkeiten. Der Integrale Taktfahrplan ist möglich, das haben Gutachter im Auftrag meiner Fraktion in Grundzügen beschrieben. Sie sollten die Zeit nutzen – viereinhalb Jahre Legislaturperiode haben Sie noch –, um prüfen zu lassen, wie der Integrale Taktfahrplan umgesetzt werden kann und welches die ersten Schritte sind; sonst kommen Sie nicht zu Reformen.

Es geht weiter mit den Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse im ländlichen Raum. Herr Baum, ich glaube, Sie wollten vorhin nicht sagen, dass der öffentliche Personennahverkehr im ländlichen Raum zurzeit gut sei. Dazu stellt sich die Frage: Was meinen Sie denn mit einer Grundversorgung? Meinen Sie die bisherigen Angebote, dass werktags morgens und nachmittags Schülerbusse fahren? Das ist kein guter ÖPNV. Oder was meinen Sie eigentlich mit der Grundversorgung? Ich weiß es nicht.

Es geht weiter mit der Frage der Finanzierung und der Gewinnung von Fahrgastpotenzialen. Wie schaffen wir es, ein Verkehrsangebot zwischen Land sowie Mittel- und Großstadt in Ballungsräumen so anzubieten, dass wir trotz sinkender Bevölkerungszahlen neue Fahrgäste akquirieren? – Das geht; Herr Baum, Sie haben es gesagt. In Rheinland-Pfalz geht das. Es muss auch hier gehen; denn davon hängt ab, ob wir unsere Ausbauprojekte – Dresden, Görlitz, Chemnitz, Leipzig; jetzt ist es wieder infrage gestellt – im Bund überhaupt durchsetzen können. Das geht, und das sollte auch unser Ziel sein.

Dann müssen wir natürlich nicht nur über Finanzierung reden – das ist richtig –, sondern wir müssen Strategien mit den vorhandenen Finanzmitteln entwickeln. Allerdings kann ich Ihnen auch ohne Kommission ganz klar sagen, dass das Geld, das Sie jetzt im Haushalt eingestellt haben, nicht reicht. Auch Sie, CDU und SPD, reichen ja nur 80 % der Regionalisierungsmittel weiter – und nicht mehr. Das reicht nicht. Dazu brauchen Sie keine Kommission. Dabei hat man wieder das Gefühl, es wird dann doch nur der Arbeitskreis zur Mangelverwaltung, zumal an vielen Stellen der Auftrag so vage bleibt: Prüfung der Möglichkeiten, Optimierung, Harmonisierung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, warum so verklausuriert? Sprechen Sie doch Klartext! Alle wissen, dass es

nicht so weitergeht mit sechs Tarifen in einem mittelgroßen Bundesland und mit der Kleinstaaterei in unserer Organisation zwischen Bus und Bahn; Herr Nowak hat es ebenfalls gesagt.

Alle wissen: Warum haben wir keinen landesweiten Bahntarif? Weil die Deutsche Bahn ihn anbietet und die Einnahmen selbst einkassiert, die unserem System verloren gehen. Dann muss man den Mut haben, auch einmal gegen das Interesse von DB Regio vorzugehen.

(Beifall bei den GRÜNEN – Frank Heidan, CDU:
Dann müssen alle am Freitag zu Hause bleiben?)

Damit kommen wir zur entscheidenden Frage: Wie viel politischer Gestaltungswille steckt denn hinter dieser Kommission? Hier werden Wünsche geäußert, aber Sie müssen politischen Gestaltungswillen haben. Sie müssen auch das ÖPNV-Gesetz in Sachsen ändern wollen. Sie müssen die Organisation ändern wollen – mit den kommunalen Aufgabenträgern, aber in anderer Form und in einer anderen Art der Verwaltung. Das habe ich bisher nicht gehört. Die LINKEN haben schon thematisiert, es solle nur ein Vertreter aus dem Landtag hinein. Wir haben dann schon gescherzt: Das ist das CDU-MdL, das auf den SPD-Verkehrsminister aufpassen soll. Das kann derjenige gern tun; aber nachdem das Kabinett Tillich I und das Kabinett Tillich II bei der Verbesserung des ÖPNV und vor allem des Bahnverkehrs so gescheitert sind, sollten Sie schon auch auf die Vorschläge und die Expertise der Opposition hören und uns dabei haben wollen. Damit haben die LINKEN recht.

(Beifall bei den GRÜNEN und
des Abg. Thomas Baum, SPD)

Schließlich: Sie werden jetzt sagen: Ja, Frau Jähnigen, das muss man alles einmal gründlich diskutieren. – Stimmt. Deshalb beantragen wir die Überweisung des Antrages mit allen Änderungsanträgen in den Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Wir sollten uns die notwendige Zeit für die Fassung dieses Arbeitsauftrages nehmen. Wir sollten im April beschließen, dann kann die Kommission im Mai anfangen zu arbeiten. Seien Sie konsequent! Scheitern Sie im Kabinett Tillich III nicht wieder an denselben Oberflächlichkeiten wie die vorigen Kabinette!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den GRÜNEN)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Für die CDU-Fraktion Herr Abg. Heidan.

Frank Heidan, CDU: Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist schon interessant, wenn man so verfolgt, wie die Opposition mit unseren Anträgen umgeht.

(Heiterkeit der Abg. Eva Jähnigen, GRÜNE)

Es ist interessant, was es Ihnen wert ist, in diesem Hohen Hause zielgerichtet und fachlich gute Politik zu machen; das muss ich Ihnen einmal deutlich ins Stammbuch

schreiben; denn Sie haben nichts gefunden, was man gegen so einen guten Antrag hätte bringen können, und deswegen haben Sie hier solche Verrenkungen gemacht.

(Beifall bei der CDU – Heiterkeit bei den
GRÜNEN – Valentin Lippmann, GRÜNE:
Lesen Sie mal unseren Änderungsantrag!)

– Zu Ihrem Änderungsantrag sprechen wir später noch. Das machen wir in der nächsten Runde. Das geht nämlich nicht von meiner wertvollen Redezeit ab. Das kann ich Ihnen schon versprechen, auch zu den Änderungsanträgen von den LINKEN.

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Frank Heidan, CDU: Ja.

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Frau Jähnigen, bitte.

Eva Jähnigen, GRÜNE: Lieber Herr Kollege, können Sie mir erklären, was unter „Grundversorgung im öffentlichen Verkehr“ zu verstehen ist und welche Zielsetzung sich mit diesem Auftrag verbindet?

Frank Heidan, CDU: Das kann ich sehr gut. Dazu gibt es sicherlich auch unterschiedliche Auffassungen, deswegen kommen wir dann noch einmal zu Ihrem Änderungsantrag. Darin sprechen Sie auch von Ihrer Grundversorgung. Dort geht ja das Theater schon los,

(Heiterkeit der Abg. Eva Jähnigen, GRÜNE)

weil Sie sich in Ihrem Antrag selbst widersprechen. Aber ich komme später noch darauf zurück, wenn Sie zu Ihrem Änderungsantrag vortragen.

Ja, meine sehr geehrten Damen und Herren, wir haben uns sehr viel vorgenommen, und das, was wir uns vorgenommen haben, steht deutlich im Koalitionsvertrag. Das können Sie nachlesen, zum Beispiel auf Seite 1450, wenn ich es mir richtig aufgeschrieben habe: „Verknüpfung der Verkehrsträger“ oder „Verzahnung mit den transeuropäischen Netzen“, „Mehr Güterverkehr auf die Schiene“, „Elektrifizierung von verschiedenen Streckenrelationen“. All dies haben wir hineingeschrieben, unter anderem auch die Strategiekommision. Hätten Sie einmal unseren Koalitionsvertrag gelesen, dann hätten Sie sich die Aussage sparen können, dass wir heute mit einem Antrag um die Ecke gebogen kommen. Nein, das steht in unserem Koalitionsvertrag. Das ist unser Markenzeichen der Koalition, und wir wollen das verbessern.

Ja, wir wollen wieder miteinander reden und die Sachlichkeit wieder mehr zum Tragen kommen lassen; denn es hat sich gezeigt – da möchte ich mich überhaupt nicht drumherummogeln –: Wenn wir es nur über das Geld regeln, wird es nicht gut. Das ist ebenfalls ein Markenzeichen unserer Koalition, dass wir das besser tun wollen. Aber wir wollen es nicht bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag tun, indem wir die Strategiekommision künstlich aufbla-

sen und ein parlamentarisches Verfahren daraus machen, wie es der Kollege Böhme von den LINKEN hier vorgeschlagen hat. Aber später wird Herr Nowak sicherlich noch einmal zu Ihrem Änderungsantrag sprechen.

Es ist sicherlich notwendig, dass wir uns über das Geld unterhalten, und, Frau Kollegin Grimm, wenn Sie sich hier vorn hinstellen und sagen, der Nahverkehr werde ausgedünnt, dann haben Sie den Doppelhaushaltsbeschluss offensichtlich noch nicht richtig gelesen.

(Valentin Lippmann, GRÜNE:
Er ist ja noch nicht beschlossen!)

– Entschuldigung, ja, da haben Sie recht: den Doppelhaushaltsvorschlag. Dort hat die Koalition mehr Geld hineingegeben, und Sie sprechen von einer Ausdünnung? Da fehlen mir die Worte, das muss ich Ihnen einmal deutlich sagen. Es kann so nicht sein! Sicherlich müssen wir auch über Effektivität sprechen, und sicher haben wir auch ein wichtiges Markenzeichen in unseren Koalitionsvertrag hineingeschrieben: das Bildungsticket. Darum brauchen wir uns auch nicht herumzumogeln. Das Bildungsticket wollen wir, und die Einführung dieses Bildungstickets erfordert natürlich auch eine Absprache mit den Fachleuten, die sich täglich mit dem öffentlichen Personennahverkehr auseinandersetzen.

Noch etwas zu Frau Jähnigen von den GRÜNEN. Ich will Ihnen eine Frage stellen: Was nützt es, wenn Sie eine Grundversorgung anbieten – auch im ländlichen Bereich – und dort keiner mitfährt?

(Eva Jähnigen, GRÜNE: Sage ich doch!)

Entscheidend ist, ob jemand mitfährt und dass es so angeboten wird, dass wir einen attraktiven Nahverkehr haben. Auch das ist Aufgabe dieser Strategiekommission, meine sehr geehrten Damen und Herren. Deswegen wollen wir die Strategiekommission jetzt haben und nicht bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag damit warten, sondern bis Ende dieses Jahres. Am 31.12. ist bekanntlich das Jahr zu Ende und es sind nur noch zehn Monate. Deswegen wollen wir die Strategiekommission jetzt haben und dem Minister den Auftrag geben, dazu erfolgreich und fachlich gut zu arbeiten. Die Arbeit soll jetzt losgehen und nicht erst im Mai.

Deshalb werden wir Ihren Antrag ganz kühn und freudig ablehnen, wenn Sie den erst noch einmal mit in den Ausschuss nehmen. Wir wollen keine Zeit verlieren, sondern wir wollen inhaltlich arbeiten, und das soll morgen losgehen.

(Beifall bei der CDU und der SPD)

Natürlich müssen wir uns zukünftig über die Finanzen und die Finanzausstattung des öffentlichen Personennahverkehrs generell Gedanken machen. Ob das die Schiene, die Straße, der Luftverkehr oder die Wasserstraßen sind: Wir werden uns darüber Gedanken machen müssen, wie wir das zukünftig finanzieren. Es ist sicherlich nicht wenig, wenn man von über 500 Millionen Euro spricht und von über 500 Millionen, die uns als Regionalisie-

rungsmittel vom Bund zur Verfügung gestellt werden. Sie sagen aber, wir geben nur 80 %. Der geneigte Zuhörer oder der geneigte Zuschauer in Sachsen denkt doch, wir haben uns 20 % einfach in die Tasche gewirtschaftet. Nein!

Ich habe das von diesem Pult aus schon oft gesagt: Auch die restlichen 20 % werden dem öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung gestellt, nämlich für Investitionen, für sinnvolle Sachen. Deswegen brauchen wir diese Strategiekommission, die das fachlich beurteilt. Da machen wir kein politisches Scharmützel, sondern wir wollen fachlich arbeiten, und deswegen kann ich Ihnen nur zurufen und Sie bitten: Stimmen Sie unserem Antrag zu, damit wir weiterhin eine erfolgreiche Nahverkehrspolitik in Sachsen machen können!

Vielen Dank für Ihr Zuhören.

(Beifall bei der CDU und der SPD)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Wird von der SPD noch einmal das Wort gewünscht? – Das ist nicht der Fall. Dann frage ich DIE LINKE. – Das ist auch nicht der Fall. Die AfD? – Herr Urban, bitte.

Jörg Urban, AfD: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Abgeordnete! Meine Kollegin Frau Grimm hat bereits darauf hingewiesen, dass Ihr Antrag für eine Strategiekommission zwar gut sei, aber viel zu spät komme. Ich zitiere dazu passend den Verkehrsclub Deutschland aus dem Jahr 2012: „Eine Strategie für die Weiterentwicklung für den öffentlichen Personennahverkehr ist nicht zu erkennen.“ Oder: „Nicht einmal mehr die nötige Neuanschaffung von Linienbussen wird in dem Umfang gefördert, wie es noch 2010 selbstverständlich war.“ Oder: „Bereits im letzten Doppelhaushalt wurden dem ÖPNV in Sachsen für die Zeit von 2012 bis 2014 jährlich rund 35 Millionen Euro gestrichen, die der Freistaat vom Bund dafür erhält.“ Oder: „Etliche Bahnlinien sind bereits 2011 erheblich ausgedünnt worden.“

Die Zielforderungen des Verkehrsclubs lauteten schon damals: Die Ausdünnung ist zu stoppen, die Entwicklung im ÖPNV ist umzukehren.

Ähnliche Zitate finden sich in den Publikationen weiter zurückliegender Jahre. Die Problematik ist also alles andere als neu.

Die AfD legt Wert darauf, keine Fundamentalopposition zu betreiben, sondern konstruktive, lösungsorientierte Kritik zu üben.

(Valentin Lippmann, GRÜNE: Aha!)

Deshalb möchte ich Ihnen einige Ziele benennen, die aus unserer Sicht in der Strategiekommission angestrebt werden müssen.

Erstens. Eine weitere Privatisierung der Schieneninfrastruktur inklusive der Bahnhöfe muss verhindert werden. Es liegt auf der Hand, dass in Bereichen, die derzeit sichtbar unrentabel sind, ein privater Anbieter unter dem Druck des freien Wettbewerbs eher weitere Strecken und

Bahnhöfe schließen wird, als dass er sie in Schuss halten kann. Die Sicherstellung einer adäquaten Anbindung gehört aber, wie Elektrizität oder sauberes Wasser, zur öffentlichen Daseinsvorsorge und muss staatlich garantiert werden.

Wir halten die Strategiekommission daher zu einer zielorientierten und nicht rein budgetorientierten Planung an. Der Haushalt bietet viele Stellen, an denen durch Kürzungen entsprechende Gegenfinanzierungen gewährleistet werden können. Die Diskussionen dazu werden wir in einigen Wochen noch im Detail führen.

Zweitens. Die Fahrpläne müssen optimal aufeinander abgestimmt werden. Nur ein ÖPNV, der möglichst wenig Umstiege – und wenn, dann mit minimierten Wartezeiten – bietet, wird die notwendige Akzeptanz finden. Wenn man aber in der Oberlausitz einen 10 Kilometer entfernten Zielort erst nach 45 Minuten Fahrtzeit, drei Umstiegen und 60 Minuten Gesamtwartzeit erreicht, wird es kaum jemanden von der Attraktivität des ÖPNV überzeugen.

Drittens. Das Ticketsystem muss vereinfacht werden. Es muss möglich sein, eine Fahrkarte zu kaufen, die für alle Anbieter innerhalb Sachsens gültig ist. Das vereinfacht insbesondere Fahrten mit Umstiegen und steigert die Attraktivität des ÖPNV bedeutend.

Wir benötigen einen flächendeckenden Ausbau der Anschlussinfrastruktur rund um die Bahnhöfe, beispielsweise kostenlose Park-and-ride-Plätze; denn je einfacher die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel ist, desto interessanter wird der ÖPNV.

In Ballungsgebieten sollten wir mehr Fahrspuren als Busspuren deklarieren. Das würde den ÖPNV im Vergleich zum Individualverkehr beschleunigen und ebenfalls attraktiver machen.

Zu guter Letzt schlagen wir vor, für Tickets des ÖPNV einen erniedrigten Mehrwertsteuersatz anzustreben.

(Eva Jähnigen, GRÜNE:
Wir sind hier im Landtag!)

Denn am Ende ist die Wahl eines Verkehrsmittels für viele Bürger auch eine finanzielle Entscheidung.

Meine Damen und Herren! All diese Vorschläge würden die Akzeptanz und damit die Nutzung des ÖPNV erhöhen und damit dazu beitragen, die ländlichen Regionen Sachsens vital zu halten bzw. neu zu beleben.

Eine kleine Anmerkung zum Schluss: Sollten Sie sich nicht alles gemerkt oder notiert haben, schauen Sie in das Wahlprogramm der AfD. Dort stehen all diese Punkte bereits drin.

(Zurufe von den LINKEN und den GRÜNEN)

In der Hoffnung, dass die Strategiekommission unsere Vorschläge berücksichtigen wird, stimmen wir dem Antrag zu.

Vielen Dank.

(Beifall bei der AfD)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombos: Wird von den Fraktionen weiter das Wort gewünscht? – Das ist nicht der Fall. Dann frage ich die Staatsregierung. – Herr Minister Dulig, bitte.

Martin Dulig, Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! „Wenn Du mal nicht weiter weißt, dann gründe einen Arbeitskreis!“ – „Kennst du das Ergebnis schon, so gründe eine Kommission!“

(Zuruf von den LINKEN: Toll!)

Das sind sicherlich Mottos gewesen, die manchmal dazu geführt haben – auch in der Politik –, einen Ausweg zu suchen, weil man Zeit gewinnen wollte, einen hohen Arbeitsaufwand vortäuschen wollte, Menschen beteiligen wollte usw. Manchmal sind solche Arbeitskreise und Kommissionen eine Art von Ablenkungsmanöver und ein beliebtes Instrument – auch in der Politik. Das wissen wir, glaube ich, alle auch aus unserer eigenen Arbeit.

Dass wir aber hier bei dieser Strategiekommission etwas anderes machen, dass diese Strategiekommission für uns ein sehr wichtiges verkehrspolitisches Instrument ist – das unterstreicht dieser Antrag. Deshalb bin ich dankbar, dass mit diesem Antrag ein Startschuss gegeben wird für ein Instrument, das weit mehr als nur Beschäftigungstherapie ist. Wir wollen mit dieser Strategiekommission die Weichen für den öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen stellen, der weit über diese Legislaturperiode hinausgeht.

Die Grundvoraussetzung ist eine gute. Ich lasse mir auch den ÖPNV in Sachsen nicht schlechtreden. Wir haben einen leistungsstarken, kundennahen, wirtschaftlichen und innovativen ÖPNV. Das ist auch der Leitspruch für die weitere Entwicklung; denn diese Attribute sind es, die uns durch den SPNV-Monitor für Sachsen für den Zeitraum 2008 bis 2012 attestiert werden.

Trotz rückgängiger Einwohnerzahlen – um 3,4 % – haben wir einen Aufwuchs der gefahrenen Kilometer um 6 % und der Fahrgäste pro Zug um gar 13 % bei einem abgesenkten Zuschussbedarf von 6 %. Unsere Nahverkehrsunternehmen, gerade in den großen Städten Dresden, Leipzig und Chemnitz, belegen bei der Kundenzufriedenheit Spitzenplätze.

Nun stehe ich nicht hier vorn, um das Hohelied zu singen „Alles ist gut“, sondern um klarzumachen, dass wir tatsächlich vor einigen Herausforderungen stehen, die wir lösen müssen. Unsere Zielvorstellung ist es, den Mensch, den Fahrgast, in den Mittelpunkt unseres Tuns zu stellen; denn nachhaltige Mobilität ist die Grundvoraussetzung für die Teilhabe an Gesellschaft. Mobilität ist eine Gerechtigkeitsfrage.

(Beifall bei der SPD und der Abg.)

Frank Heidan, CDU, und Eva Jähnigen, GRÜNE)

Deshalb möchte ich über unsere Verkehrspolitik eine neue Überschrift setzen. Dies bezieht sich nicht nur auf den ÖPNV, sondern generell auf alle Verkehrsträger und alle

Bereiche der Verkehrspolitik: Wir brauchen eine neue Ehrlichkeit in der Verkehrspolitik.

(Beifall bei der SPD)

Gerade wenn es um das Thema Infrastruktur, Verkehr geht, haben wir sehr viele Erwartungshaltungen, die nicht immer mit den Realitäten und Möglichkeiten übereinstimmen. Das führt zu großen Unzufriedenheiten. Das führt dazu, dass vor Ort Diskussionen geführt werden, wodurch auch das Vertrauen in den Gestaltungswillen von Politik verloren geht.

Deshalb ist es wichtig, dass wir ehrlich mit der Frage umgehen: Was ist machbar und unter welchen Voraussetzungen können wir Verkehrspolitik gestalten? Denn zur neuen Ehrlichkeit gehört ja, dass wir jetzt keine Strategiekommision ins Leben rufen, ohne auf die veränderten Rahmenbedingungen eingehen zu können.

Das Stichwort Demografie ist schon genannt worden. Wie können wir einen leistungsstarken ÖPNV sicherstellen – trotz geringerer Einwohnerzahlen, trotz sich entleerer Räume und trotz einer sehr unterschiedlichen strukturellen Entwicklung zwischen den Ballungszentren und den ländlichen Bereichen? Wir haben die demografische Entwicklung auf der einen Seite und die veränderten politischen und finanziellen Rahmenbedingungen auf der anderen Seite.

Alle Vorredner sind auf das Thema Regionalisierungsmittel eingegangen. An dieser Stelle will ich wiederholen, was Kollege Heidan bereits nannte: Alle Mittel, die wir vom Bund bekommen, werden in den ÖPNV investiert und Sachsen legt noch ordentlich etwas oben drauf. Es geht nicht darum, wie viel wir von den Regionalisierungsmitteln weitergeben, sondern Sie können sich sicher sein, dass alle Mittel in den ÖPNV gegeben werden und dass Sachsen weit darüber hinaus seine eigenen Leistungen erbringt.

Nur wissen wir auch, dass wir keine Planungssicherheit haben; denn der Bund hat uns nur für dieses Jahr gesagt, wie viel wir an Regionalisierungsmitteln bekommen. Alles andere wird zurzeit hübsch verhandelt. Auch dazu gehört neue Ehrlichkeit, zu sagen, in den letzten Jahren in Sachsen bei den Regionalisierungsmitteln nicht unterverteilt gewesen zu sein. Das heißt, wir müssen jetzt aufpassen, dass wir bei der Neubewertung der Regionalisierungsmittel nicht zu stark abschmieren. Das Delta wurde schon genannt; wir reden hierbei von großen Summen. Es besteht also großes Interesse, dass wir bei den Verhandlungen zu den Regionalisierungsmitteln aufpassen und nach wie vor die sächsische Situation berücksichtigen, um von diesem Kuchen ein großes Stück abzubekommen.

Das alles passiert im Umfeld der Diskussionen um den Länderfinanzausgleich, und das macht diese Diskussion wahrlich nicht leichter, ganz im Gegenteil. Wenn man eine Strategie für die nächsten Jahre entwickelt, muss man berücksichtigen, dass sich die Rahmenbedingungen für den ÖPNV komplett verändern. Es sind nicht nur die Diskussionen über die veränderten Rahmenbedingungen

auf die Bund-Länder-Finanzbeziehungen zu reduzieren, sondern wir müssen auch sehen, inwieweit wir strukturelle Defizite im eigenen Land beheben können, um die Effizienz und die Weiterentwicklung speziell im SPNV voranzutreiben.

Wir haben fünf Zweckverbände, die wir selbstverständlich in diese Strategiekommision integrieren wollen; denn es geht auch darum, trotz unseren unterschiedlichen Strukturen zu einer Harmonisierung von Tarifen, zu vergleichbaren oder einheitlichen Standards, zu kommen. Wir müssen auch unser Ziel erreichen, das wir uns im Koalitionsvertrag fest vorgenommen haben: dass wir für die sächsischen Schülerinnen und Schüler und Auszubildenden ein kostengünstiges Bildungsticket bekommen. Sie sollen endlich zonenübergreifend fahren, Bildungsangebote in den Zentren oder wo auch immer annehmen können und nicht daran scheitern, dass sie in dem einen Verkehrsverbund wohnen, ihre Ausbildungsstelle sich aber in einem anderen Verkehrsverbund befindet. Deshalb ist es in unserem Interesse, dass wir mit der Strategiekommision dieses Bildungsticket etablieren können.

Dazu brauchen wir Partner. Die Besetzung der Strategiekommision soll genau das widerspiegeln. Dass wir vor allem die Kommunen an dieser Stelle brauchen, liegt auch in der Struktur des ÖPNV begründet. Deshalb ist bei der Besetzung der Kommission die kommunale Ebene ein fester Bestandteil und wird eine führende Rolle bei der Lenkung und Steuerung der Strategiekommision einnehmen. Wir werden die Verbände der Verkehrsunternehmen, die IHKs und die Vertreter der Gewerkschaften an diesen Tisch einladen. Wir wollen viele ÖPNV-Kunden dabei haben. Deshalb wird auch ein Vertreter der Fahrgastverbände mit am Tisch sitzen. Wir werden die Wissenschaft einbinden.

Jetzt stand die Frage, wer aus dem Sächsischen Landtag mit dabei ist. Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir wollen heute nicht nur über eine neue und andere politische Kultur reden, sondern wir wollen sie praktizieren. Ich lade ausdrücklich alle Fraktionen, die im Sächsischen Landtag vertreten sind, dazu ein, in dieser Strategiekommision mitzuwirken.

(Beifall bei der SPD und des
Abg. Dr. Stefan Dreher, AfD)

Jede Fraktion wird in dieser Strategiekommision mitwirken können. Diese Einladung spreche ich hiermit offiziell aus.

Jetzt kommt es aber darauf an, dass das, was Sie in den Vorreden gesagt haben, konstruktiv eingebracht wird. Die Debatte war schon etwas munter: Den einen war es zu spät. Ich finde, nach knapp über 100 Tagen im Amt kann man nicht sagen, dass es zu spät sei. Den anderen geht es zu schnell. Sie wollen es zunächst an den Ausschuss überweisen, um noch länger darüber zu diskutieren.

(Heiterkeit des Abg. Frank Heidan, CDU)

Wissen Sie, wichtig ist, dass wir es tun. Wichtig ist, dass wir diese Strategiekommission mit Leben erfüllen und dass wir vor allem diese Chance nutzen, gemeinsam zu Lösungen zu kommen.

Der Änderungsantrag der GRÜNEN widerspricht genau diesem Gedanken, denn Sie wollen die Ergebnisse schon jetzt beschließen lassen. Sie müssen sich entscheiden: Wollen Sie nun in der Kommission mitarbeiten oder wollen Sie nur belegen, dass Sie schlauer sind als alle anderen und dass Sie die Ergebnisse schon kennen? Sie werden es beweisen können durch Ihre Mitarbeit in der Strategiekommission, in der Sie alle dazu beitragen können, dass wir tatsächlich zu einem leistungsfähigen, innovativen ÖPNV in Sachsen kommen.

(Beifall bei der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wenn dem so ist, dass es ein gemeinsames Ziel gibt, dann sollten wir durchaus den Anstand haben, fair miteinander umzugehen. Deshalb will ich noch einmal auf die letzten Wochen und auf das, was ich an öffentlichen Äußerungen – gerade von Ihnen, Frau Kollegin Jähnigen – gehört habe, eingehen. Ich finde, Sie brauchen nicht ständig über den Sachsentakt zu reden, wenn Sie sich selbst taktlos verhalten.

(Beifall bei der SPD und der CDU –
Heiterkeit des Abg. Frank Heidan, CDU –
Ines Springer, CDU: Das ist aber nicht neu!)

Das ist auch eine Stilfrage. Wenn ich mir einige Ihrer Pressemitteilungen vergegenwärtige, in denen Sie mit Halbwahrheiten und Unterstellungen arbeiten, dann finde ich das nicht fair, und das tut der Sache nicht gut.

Besonders sensibel bin ich bei der Frage, wie wir zurzeit mit unseren polnischen Partnern umgehen; denn das Interesse, dass die Strecke nach Wrocław durchgängig befahren wird, ist ein gemeinsames Interesse. Die Strecke nach Polen ist nicht einfach nur eine Strecke, sondern sie verbindet Länder und Menschen. Wir haben doch ein Interesse, dass, wenn Wrocław/Breslau Kulturhauptstadt ist, auch wir in diese Stadt fahren können, und am besten direkt.

Sie wissen aber auch, dass diese Verbindung bisher aufgrund eines Nahverkehrskonzeptes funktionierte und nicht aufgrund eines Fernverkehrskonzeptes. Deshalb ist es die Aufgabe der Zweckverbände gewesen, diese Strecke zu bestellen. Wir waren überrascht, dass die polnische Seite kurzfristig mitgeteilt hat, diese Strecke nicht mehr zu bedienen.

Ich weiß nicht, ob Sie eine Glaskugel in Ihrem Büro haben und es schon vorher wussten, aber bei den Vorwürfen, dass wir nicht reagiert oder es nicht gewusst hätten und dass hier die Landespolitik doch endlich mal stärker agieren sollte, finde ich, da haben Sie sich etwas im Ton vergriffen, weil wir die polnische Seite als Partner brauchen. Hier sollte man vielleicht auf den Dialog setzen. Den chauvinistischen Unterton, der mitschwang, habe ich von Ihnen nicht erwartet.

(Beifall bei der CDU und der SPD)

Deshalb sollten Sie gerade in dieser Frage stärker auf den Stil achten. Inwieweit es Ihnen um eine konstruktive Verkehrspolitik geht, das können Sie ja jetzt bei der Mitarbeit in der Strategiekommission beweisen, zu der ich Sie noch einmal ganz herzlich einlade. Diese Kommission ist für mich nicht irgendeine Beschäftigungstherapie, nicht irgendein Instrument, um auf Zeit zu spielen, sondern sie ist für mich ein ganz zentrales politisches Instrument, um die Weichen zu stellen für die nächsten Jahre für den ÖPNV hier in Sachsen, und das wollen wir gemeinsam tun. Dazu lade ich Sie herzlich ein.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD, der CDU
und der Staatsregierung)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Das Schlusswort hat die Koalitionsfraktion; Herr Baum, bitte.

Thomas Baum, SPD: Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Wie erwartet, war es eine lebhafteste Debatte um die Zukunft des ÖPNV in Sachsen. Das freut mich, denn es zeigt, wie wichtig uns allen der öffentliche Nahverkehr in diesem Land ist. Was wir brauchen – ich glaube, das ist heute klar geworden –, sind keine großen Versprechungen mehr, sondern wir müssen ehrlich zueinander sein; ehrlich in dem Sinne, wie es Staatsminister Dulig eben gesagt hat: dass wir nicht Dinge versprechen, die wir am Ende nicht bezahlen können – vor allem, weil die Mittelzuteilung des Bundes für den ÖPNV alles andere als geklärt ist –; ehrlich aber auch mit den Dingen, die für uns unverzichtbar sind. Diese haben wir in unserem Antrag formuliert.

Manche werden sich fragen, wo in unserem Antrag das Bildungsticket abgeblieben ist. Haben wir es vergessen? Ist es uns nicht mehr wichtig? Ganz klar: nein; das Gegenteil ist der Fall: Das Bildungsticket ist für uns sehr bedeutend – so bedeutend, dass wir es gesondert diskutieren müssen und werden. Klar ist aber auch, dass die Neugestaltung der Schülerbeförderung nur im Zusammenspiel mit dem Gesamt-ÖPNV gelingen kann. Vor allem im ländlichen Raum stellen die Schülerverkehre das Rückgrat für den ÖPNV dar.

Gleichzeitig ist das Thema Schülerbeförderung so komplex, dass wir die Debatte über die Strategiekommission nicht zusätzlich belasten wollten. Neben der Ausgestaltung des Bildungstickets wird uns mit hoher Sicherheit vor allem die Frage der Finanzierung vor große Herausforderungen stellen. Wie wir uns ein solches Ticket vorstellen, haben wir im Koalitionsvertrag vereinbart. Es soll sachsenweit für alle Schülerinnen und Schüler gelten, und zwar nicht nur für den Weg von und zur Schule.

Unser Ziel ist es, dort ebenfalls mit den Experten und Fachleuten vor Ort in den Dialog zu treten und gemeinsam einen Vorschlag zu erarbeiten, wie ein solches Ticket konkret aussehen soll und wie es am Ende auch bezahlt werden kann.

Sicherlich macht es Sinn, diese Bestrebungen eng mit der Strategiekommision zu verknüpfen; denn dort werden ohnehin bereits die Verantwortlichen aus den Städten und Landkreisen vertreten sein und es wird sich in diesem Gremium bestimmt eine Art Arbeitsgruppe oder Ähnliches bilden, die sich um das Bildungsticket kümmern wird. Ich bin sehr zuversichtlich, dass uns dies gelingen wird. Doch zunächst müssen wir die Strategiekommision auf den Weg bringen. Dies wollen und sollten wir heute tun und dafür bitte ich um Ihre Unterstützung.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und der CDU)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Meine Damen und Herren! Bevor wir zur Abstimmung kommen, steht noch der Antrag von der Fraktion GRÜNE auf Überweisung des Antrages an den Wirtschaftsausschuss. Habe ich das so richtig formuliert?

(Zustimmung des Abg.
Valentin Lippmann, GRÜNE)

Somit würde ich darüber abstimmen lassen. Wer dieser Überweisung zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Danke. Wer ist dagegen? – Wer enthält sich der Stimme? – Bei einer sehr großen Anzahl von Stimmen dagegen und wenigen Stimmen dafür ist dem Antrag nicht zugestimmt worden.

Meine Damen und Herren, damit behandeln wir jetzt die Änderungsanträge. Ich beginne mit dem Antrag der Fraktion GRÜNE in der Drucksache 6/1124 und bitte Frau Abg. Jähnigen um Einbringung.

Eva Jähnigen, GRÜNE: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Kollege Dulig, herzlichen Dank für die Einladung. Ich habe es jetzt so verstanden, dass der Antrag modifiziert ist und alle Fraktionen vertreten sind; Sie können es noch schriftlich zu Protokoll geben, damit der Status geklärt ist. Ich nehme die Einladung für die GRÜNE-Fraktion gern an und stelle Ihnen gern zur Verfügung, was wir bisher in der Sache gutachterlich in Auftrag gegeben haben, damit das mit ausgewertet werden kann. Ich gehe davon aus, dass die Kurzfassungen der Studien bekannt sind.

Aber eines möchte ich zurückweisen: dass der Antrag zu kurzfristig werden muss – praktisch innerhalb einer Woche im Parlament; so gut das ist, dass er überhaupt ins Parlament kommt. Dafür können wir nichts, wir haben das Thema schon im Dezember angeschnitten. Vielleicht wäre es auch einen interfraktionellen Antrag wert gewesen, das haben Sie anders entschieden, aber an uns liegt die Knappheit des Zeitplanes nicht.

Die Finanzprobleme bei der Linie Dresden – Wrocław auf Zweckverbandsebene waren bekannt. Wir haben immer darauf hingewiesen, dass der Freistaat gerade bei den überregionalen Verkehren eine Koordinationsfunktion hat. Es steht ja auch so im ÖPNV-Gesetz und das ist noch aus Zeiten Ihres sozialdemokratischen Vorgängers Jurk. Wenn

Sie das wahrgenommen hätten, wenn Sie sich regelmäßig mit den Geschäftsführern der Zweckverbände zusammengesetzt hätten, dann hätten Sie von ihnen gehört, dass bei den Polen die Situation akut am Kippen ist, und sie haben gesagt, dass sie alleingelassen worden sind von der Regierung.

Das hat nun mit zwei oder drei Monaten im Amt, die man wirklich berücksichtigen muss, nichts zu tun, sondern es hat etwas damit zu tun, ob die ganze Regierung Tillich jetzt endlich bereit ist, diese Verantwortung mit den Zweckverbänden wahrzunehmen. Es ist eben richtig, dass das nicht nur auf der regionalen Ebene, sondern auch auf Regierungsebene verhandelt wird, und das ist erst hinterher geschehen; das habe ich kritisiert. – Womit allerdings der Vorwurf des Chauvinismus begründet ist, den mir noch nie jemand im Leben gemacht hat, Herr Kollege, das können Sie mir einmal beim Bier erzählen.

Jetzt zum Änderungsantrag. Wir sagen eben nicht, dass wir die Ergebnisse kennen, sondern wir wollen Finanzierungsszenarien für ein Grundangebot. Wir wollen Angebote machen, um Fahrgäste zu gewinnen – das ist etwas anderes als Grundversorgung –, und wir wollen dann Ausbauszenarien berechnen. Das haben übrigens auch die Gutachter gemacht, die für uns den Sachsentakt begutachtet haben. Die Grundidee des Integralen Taktfahrplanes ist ja, dass man die vorhandene Infrastruktur – also Gleise und Fahrzeuge – besser auslasten kann und dann nicht noch einmal die Infrastrukturkosten hat, sondern „nur“ – was auch nicht wenig ist – Verschleiß- und Personalkosten. Das muss man rechnen. 80 % Weiterleitung der Regionalisierungsmittel reicht da nicht aus – auch nicht für ein Bildungsticket, das sich im jetzigen Haushaltsplan noch nicht findet.

Wir wollen, dass die Situation im ländlichen Raum besonders beleuchtet wird: Wege in die Grundzentren, –

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Bitte zum Ende kommen.

Eva Jähnigen, GRÜNE: – ich komme zum Schluss –, alternative Bedienformen, kreisübergreifende Angebote als Zubringer zur Bahn. Und nicht zuletzt wollen wir eine jährliche Berichterstattung im Landtag. Bis Ende dieses Jahres werden nur die ersten Fragen diskutiert worden sein.

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Frau Jähnigen, bitte!

Eva Jähnigen, GRÜNE: Wir wollen als Parlament Arbeitsaufträge von dieser Kommission bekommen.

Deshalb bitte ich Sie um Zustimmung zu diesem Antrag.

(Beifall bei den GRÜNEN)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Zum Antrag spricht Herr Abg. Heidan, CDU-Fraktion.

Frank Heidan, CDU: Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich hatte vorhin schon in meiner Rede zu unserem Antrag zur Bildung einer Strategiekommision und der erfolgreichen Arbeit dieser Strategiekommision hier gesagt: Ich halte Ihren Antrag für überflüssig. Es ist ein Schaufensterantrag, der sehr viel Aktivität vortäuschen soll; und außerdem ist er nicht stimmig, Frau Jähnigen. Sie führen zum Beispiel in der Begründung aus – ich lese es wörtlich vor, den ersten Satz: „Für den ländlichen Raum in dieser Situation lediglich eine Grundversorgung mit ÖPNV/SPNV sicherzustellen, reicht nicht aus.“

Damit sagen Sie ja, das System funktioniert, das kritisieren Sie aber politisch, und in Ihrem Änderungsantrag zum Beispiel im ersten Punkt fordern Sie die Ermittlung des Finanzbedarfs für eine Angebotssicherung mit ÖPNV/SPNV-Leistungen usw. durch ein garantiertes Grundangebot. Das wollen Sie ermitteln. Ich habe es vorhin schon gesagt: Das ist ein Widerspruch in sich, und deswegen können wir Ihrem Antrag in keiner Weise zustimmen.

Das ist ein Sammelsurium von schnell zusammengeschusterten Dingen, womit Sie eigentlich die Arbeit der Strategiekommision behindern wollen. Wir wollen, dass sie jetzt schnell arbeitet und zu einem Ergebnis kommt. Am Ende des Jahres werden wir uns auch mit dem Bericht auseinandersetzen und ihn dann auch umsetzen. Das ist ja das Wichtigste. Deswegen werden wir den Antrag ablehnen.

Vielen herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU und vereinzelt bei der SPD)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Wer möchte noch zum Änderungsantrag sprechen? – Wenn das nicht der Fall ist, dann lasse ich jetzt über den Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN abstimmen. Wer stimmt zu? – Die Gegenstimmen? – Gibt es Stimmenthaltungen? – Bei einer Reihe von Stimmen dafür ist der Änderungsantrag dennoch mit Mehrheit abgelehnt worden.

Ich rufe den zweiten Änderungsantrag von der Fraktion DIE LINKE in Drucksache 6/1126 auf. Ich bitte um die Einbringung des Änderungsantrags.

Marco Böhme, DIE LINKE: Frau Präsidentin! Ich habe den Änderungsantrag in meiner Rede vorhin schon mehr oder weniger eingebracht. Ich möchte mich jetzt aber noch bei Herrn Dulig dafür bedanken, dass zumindest der letzte Teil berücksichtigt wurde, dass mehrere Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen an der Strategiekommision teilnehmen können.

Wir haben in dem Änderungsantrag aber noch weitere Vertreterinnen und Vertreter aufgeführt, bei denen wir es für wichtig erachten, dass sie Mitglied in der Strategiekommision sind. Das sind zum einen Umwelt- und

Verkehrsverbände. Die Gründe dafür habe ich vorhin genannt. Es geht darum, den Horizont der Debatte noch etwas zu erweitern. Zum anderen sollen je zwei Verbandsräte aus den Zweckverbänden berücksichtigt werden, damit auch Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker, die sich in den Zweckverbänden engagieren, in der Strategiekommision vertreten sind, weil sie erstens in der Strategiekommision demokratisch legitimiert wären und zweitens von vor Ort kommen und den Blick der Kommission verbessern könnten.

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Wer möchte zum Änderungsantrag sprechen? – Bitte, Herr Baum.

Thomas Baum, SPD: Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich kann nur sagen: Der Antrag der Fraktion DIE LINKE ist grundsätzlich abzulehnen. Die Strategiekommision – das war Ziel dieses Antrages – sollte in erster Linie aus Fachleuten bestehen, die fachliche Arbeit leisten sollen. Die politische Diskussion über die Ergebnisse erfolgt dann natürlich hier im Landtag, wenn diese Ergebnisse vorliegen. Politisch motiviertes Geplänkel innerhalb der Strategiekommision ist nach meiner Einschätzung wenig zielführend.

(Beifall bei der SPD und vereinzelt bei der CDU)

Im Übrigen stellt der Antrag ein Mindestmaß dar, das vom federführenden SMWA natürlich vergrößert werden kann. Der Minister hat heute gesagt, dass er die Zielgruppe breiter fächern möchte. Das ist die Entscheidung des Ministeriums. Trotzdem sind wir gegen den Antrag der LINKEN.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und vereinzelt bei der CDU – Frank Heidan, CDU: Nur ein Placebo, was die LINKEN machen! Ihnen ist nichts anderes eingefallen! – Rico Gebhardt, DIE LINKE: Ach, Herr Heidan! Nicht einmal heute! Ich habe Sie bis jetzt auch in Ruhe gelassen!)

1. Vizepräsidentin Andrea Dombois: Gibt es weiteren Redebedarf von den Fraktionen? – Das ist nicht der Fall. Dann lasse ich jetzt über diesen Änderungsantrag abstimmen. Wer möchte die Zustimmung geben? – Die Gegenstimmen? – Gibt es Stimmenthaltungen? – Einige Stimmenthaltungen und Stimmen dafür. Dennoch ist der Änderungsantrag mit Mehrheit abgelehnt worden.

Ich komme jetzt zur Abstimmung über den Ursprungsantrag in Drucksache 6/1067. Ich bitte bei Zustimmung um ihr Handzeichen. – Die Gegenstimmen? – Gibt es Stimmenthaltungen? – Ich sehe wenige Stimmenthaltungen. Ansonsten ist dem Antrag mit großer Mehrheit zugestimmt worden.

Ich beende den Tagesordnungspunkt 6 und rufe auf