

Frage 1: Ist das nicht eine sehr große Lücke im Rückrad des ÖPNV?

Antwort:

Der SPNV wird in der Region organisiert, das heißt der entscheidende Adressat für diese Frage und einer aussagekräftigen Antwort ist der Zweckverband ÖPNV Vogtland / Verkehrsverbund Vogtland – Vorsitzender ist der Landrat.

Frage 2: Wie ist Ihre Meinung zum ÖPNV im ländlichen Raum in Sachsen?

Antwort:

Wir wollen attraktive Verkehrsangebote im ÖPNV im ländlichen Raum:

Damit Mittelstädte und ländliche Räume stärker von den Metropolen profitieren, wollen wir für mehr umsteigefreie Verbindungen sorgen und die S-Bahnen rund um Dresden und Leipzig sowie das Chemnitzer Modell weiter ausbauen. Wir wollen das Potenzial ländlicher Bahnhöfe heben und sie zu Mobilitätsdrehscheiben ausbauen, mit Park&Ride-Flächen, Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Radabstellplätzen sowie Rufbussen und weiteren On-Demand-Angeboten.

Wir wollen ÖPNV, der Stadt und Land vernetzt:

Wir haben für mehr Takt- und Plusbusse gesorgt. Wir wollen das Angebot zu Nacht-, Wochenend- und Randzeiten weiter verbessern. Den Anteil der Menschen, die an das ÖPNV-Grundnetz angebunden sind, wollen wir weiter steigern. Wir denken Verkehr ganzheitlich. Deshalb organisieren wir ein Update der rechtlichen Rahmenbedingungen für Lösungen wie Car- und Bikesharing, Rufbusse, Mitfahr-Apps und weitere On-Demand-Angebote. Besonders wichtig ist uns, dass junge Menschen den ÖPNV einfach und kostengünstig nutzen können.

Dank der SPD gibt es seit 2021 das Bildungsticket. Es ist einfach und preiswert, fast 200.000 Schüler:innen und Freiwilligendienstleistende nutzen es. Wir wollen es fortführen, den Preis von 15 Euro pro Monat halten und das Nutzungsgebiet auf ganz Sachsen ausdehnen.

Wir wollen Streckenreaktivierungen und zusätzliche Elektrifizierung erreichen, um Stadt und Land besser zu verbinden. Zusätzlich zu den Strecken Meißen-Döbeln und Marienberg-Pockau-Lengefeld werden wir weitere Streckenreaktivierungen wie die Muldentalbahn und Beucha-Trebsen im Blick behalten.

Frage 3: Wie würden Sie eine gerechte Verteilung der Steuermittel für den ÖPNV zwischen dicht- und dünn besiedelten Gebieten in Sachsen sicherstellen?

Antwort:

Es braucht (in erster Linie) keine gerechtere Verteilung. Es braucht generell mehr Mittel für den ÖPNV, wenn wir diesen attraktiver und die Angebote bedarfsgerechter machen wollen.

Frage 4: Wie stehen Sie konkret zu den Bahnhalt punkten Gutenfürst, Grobau und Reuth?

Frage 5: Soll es bei den wenigen Zughalten auf Dauer bleiben?

Frage 6: Verstehen Sie das Ungerechtigkeitsempfinden der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, wenn von den verantwortlichen Stellen keinerlei Aussage zu erfahren ist, wann und ob jemals die Halte den anderen Bahnhalt punkten im Vogtland gleichgestellt werden? Es bleibt der Eindruck Angebotskürzungen sind jederzeit ohne vorherige Information möglich, Verbesserungen in der Zukunft bleiben auf lange Zeit absolut ungewiss.

Frage 7: Sollten an den drei Stationen überhaupt noch Züge halten?

Frage 8: Sollte an den drei Stationen der Bedienstandard des restlichen VVV eingeführt werden?

Antwort zu Frage 4 bis 8:

Dies sind Fragen, die die Region betreffen und vor Ort besprochen und entschieden werden. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 9: Sollten bei der Umsetzung des Deutschland-Taktes auch die drei Stationen Gutenfürst, Grobau, Reuth stündlich an die Linie Hof – Gera angebunden werden, so wie es im Entwurf vorgesehen ist?

Frage 10: Sollten (vorübergehend bis zur Umsetzung des Deutschland-Taktes) nur in eine Richtung Halte eingerichtet werden, wenn in der Gegenrichtung die Fahrzeiten für die Bedarfshalte nicht möglich sind (z. B. wegen einzuhaltender Fahrzeiten, um das Umsteigen in Anschlusszüge zu ermöglichen)?

Antwort zu Frage 9 und 10:

Beide Fragen betreffen regionale Themen. Beim Deutschland-Takt handelt es sich um ein fortlaufendes Projekt. Sicher wird es über die Zeit immer weitere Verbesserungen geben, allerdings hat selbst das FDP-geführte Verkehrsministerium gesagt, dass bis zu einer vollständigen Umsetzung Jahrzehnte vergehen, genannt wurde hier tatsächlich das Jahr 2070. Sicher ist aus regionaler Sicht alles, was den ÖPNV vor Ort stärkt und zu einer Verbesserung des Angebots (mehr und schneller) führt, immer zu befürworten.

Frage 11: Soll es auf Dauer so bleiben, dass für ganze Gemeindeteile die Fahrt zum nächstgelegenen Oberzentrum (Hof) und zu anderen wichtigen Orten mit dem ÖPNV länger dauert, als mit dem Fahrrad?

Antwort:

Wir wollen in den Ausbau der Infrastruktur in Sachsen investieren, insbesondere auch im ÖPNV. Wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass geplante ÖPNV-Projekte möglichst schnell umgesetzt werden. Außerdem setzen wir uns gegenüber dem Bund für zusätzliche Mittel ein.

Wir sehen aber auch eine Verantwortung des Freistaates, handlungsfähig zu sein und Landesmittel für dringend benötigte Investitionen bereitzustellen. Das machen wir möglich mit den konkreten Finanzierungsvorschlägen der SPD Sachsen: <https://2024.spdsachsen.de/das-richtige-fuer-sachsen-unser-plan-fuer-milliardeninvestitionen-in-sachsens-zukunft>.

Wesentliche Instrumente sind der von uns vorgeschlagene "Sachsenfonds 2050" und die zu gründende Landesinvestitionsgesellschaft. Wir wollen die Schuldenbremse, die in Wahrheit eine Wachstumsbremse ist, lösen und stehen im Bund und im Land bereit, das Grundgesetz und die Sächsische Verfassung zu modernisieren. Großes Potenzial, um Investitionsmittel des Landes bereitstellen zu können, sehen wir zudem in einer langfristig angelegten Tilgung von Corona-Krediten und in der Option, Mittel des Beamtenpensionsfonds für Investitionen in Sachsen nutzbar zu machen.

Frage 12: Was halten Sie von der Idee die Nähe zum [Deutsch-Deutschen Museum in Mödlareuth](#) zu nutzen für ein länderübergreifendes Pilotprojekt zum Einsatz autonomer Verkehre (auf Bestellung)?

Antwort:

Der Zugang zu Mobilität und deren Erhalt in ländlichen Räumen ist ein entscheidender Faktor für die wahrgenommene Lebensqualität der dort lebenden Menschen und trägt dazu bei, dass diese Regionen auch zukünftig als attraktive Wohn-, Lebens- und Erholungsräume wahrgenommen werden. Die Grundversorgung erfolgt hier jedoch hauptsächlich durch individuelle Mobilität. Die bestehenden Verkehrsangebote im ÖPNV werden selten als tatsächliche Alternativen wahrgenommen, denn der ÖPNV hat in seiner konventionellen, liniengebundenen Form im ländlichen Raum mit zahlreichen Herausforderungen zu kämpfen. Durch die abnehmende Siedlungsdichte und den Rückzug von Einrichtungen der Daseinsvorsorge aus der Fläche vergrößert sich die Entfernung, die die Einwohner ländlicher Räume überwinden müssen. Das erschwert die Schaffung eines ÖPNV-Angebots, das alle Mobilitätswünsche gleichermaßen berücksichtigt. Insbesondere die abnehmende Siedlungsdichte hat letzten Endes die Konsequenz, dass innerhalb der Einzugsbereiche immer weniger potenzielle Fahrgäste wohnen.

Mit seiner Initiative, ein Bus-Grundnetz aus vertakteten PlusBus- und TaktBus Linien aufzubauen und dauerhaft zu etablieren, will der Freistaat sehr viele Menschen, die überwiegend im ländlichen Raum beheimatet sind, mit alltagstauglichen ÖPNV-Leistungen versorgen. Der Einsatz autonomer Shuttlebusse kann das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen, insbesondere bezüglich der Schließung der „ersten/letzten Meile“. Durch den Einsatz kleinerer, autonomer Fahrzeuge als Zu- und Abbringer zu den Liniennetzen des ÖPNV könnte ein nahezu durchgängiger Betrieb selbst in engen Ortskernen angeboten werden. Erste Modellversuche mit autonomen Fahrzeugen wurden in Deutschland bereits gestartet. Ein spezifisches Modellprojekt für den ÖPNV in Sachsen konnte ich nicht finden.