

Antwort der Partei DIE LINKE. Sachsen-Anhalt auf die Wahlprüfsteine des Fahrgastverbandes Pro Bahn

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

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

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

2. Tarif: Sollte es aus Ihrer Sicht in Zukunft einen Verkehrsverbund für ganz Sachsen-Anhalt mit einem einheitlichen Tarifsystem geben?

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

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

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

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

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

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

DIE LINKE fordert seit vielen Jahren, dass die Vergabe nicht nach dem billigsten („wirtschaftlichsten“) Anbieter erfolgen darf, wie im Fall Abellio geschehen. Bei Abellio war zu abzusehen, dass es sich um ein Dumping-Angebot handelte, bei dem es Schwierigkeiten mit der Einhaltung der vertraglichen Zusagen geben würde. Künftig müssen vor allem soziale und ökologische Kriterien und die Zuverlässigkeit der Leistungserbringung eine wichtige Rolle spielen. Dazu gehören u.a. die tarifliche Entlohnung der Beschäftigten und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben im Portfolio. Auszubildende Unternehmen und personalstarke Unternehmen sind zu bevorzugen. Diese und weitere Forderungen werden wir in eine Novellierung des Vergabegesetzes einbringen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Anerkennung von Nahverkehrstickets ist unseres Erachtens ein absolut probates Mittel.

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

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

Wir befürworten die Pläne zur Reaktivierung der Elbbrücke bei Barby um die Strecken Magdeburg – Halle – Dessau störungsfrei zu bedienen. Die Strecke zwischen Klostermannsfeld und Wippra sollte

wieder ans Netz angeschlossen werden. Zu prüfen ist auch die Wiederbelebung der Strecken Nietleben – Dörlau, Blankenburg – Elbingerode, Berga – Stollberg oder Merseburg – Leutzsch. Auch Halle – Hettstedt sowie Güsen – Ziesar können reaktiviert werden, ebenso wie die ehrenamtlich unterhaltene „Weinmeile“ Naumburg – Bad Kösen. Kriterien der Reaktivierung sind noch vorhandene Streckeninfrastruktur und Bahnsteiganlagen. Reaktivierte Strecke sollten elektrifiziert werden.