

ÖPNV-Angebot und dessen notwendiger Ausbau ist auf kommunaler Ebene nur mit ausreichender Finanzierung durch Bund und Freistaat Sachsen gesichert

In den vergangenen Monaten und Jahren wurden auf Bundes- und Landesebene politische Maximen für die Verkehrswende und ein verbindlicher Fahrplan zum Erreichen klimapolitischer Ziele festgelegt. Steigende Fahrgastzahlen nach der Corona-Pandemie zeigen, dass es einen gesellschaftlich getragenen Willen gibt, den ÖPNV zu stärken. Mit Bus und Bahn zu fahren ist einfacher geworden, dafür sorgt das verlässliche Angebot der kommunalen Aufgabenträger in Kombination mit der Attraktivität des Deutschlandtickets.

Dieser erfreulichen Entwicklung stehen jedoch zunehmend massive Verunsicherungen gegenüber, wie das Angebot insbesondere in den sächsischen Städten und Ballungsräumen zukünftig gesichert werden soll.

Der ÖPNV ist zwischenzeitlich stark unterfinanziert: Dafür sorgen zum einen Kostensprünge, zum anderen politisch gewollte Preissenkungen durch Deutschlandticket und Bildungsticket.

Hinzu kommt, dass derzeit offen ist, ob sich der Bund dauerhaft zur hälftigen Finanzierung des Deutschlandtickets bekennt. Wir sehen eine hälftige Finanzierung des Bundes als Grundvoraussetzung für eine dauerhafte Fortführung des Deutschlandtickets.

Die Defizite zwischen Fahrgeldeinnahmen und Kosten für Betrieb, Erhaltung und Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur sind massiv gestiegen. Dabei wird der größte Teil des bestehenden Finanzierungsbedarfs von den Kommunen aus eigenen Mitteln bzw. dem steuerlichen Querverbund mit den Stadtwerken ausgeglichen. Allerdings ist ein weiterer Aufwuchs der kommunalen Finanzierung des ÖPNV schlicht nicht möglich: Zum einen sind seitens des Landes sinkende Zuweisungen an die Kommunen angekündigt. Zum anderen sinken die Gewinne der Stadtwerke und es besteht die Notwendigkeit, positive Ergebnisse der Stadtwerke in die Transformation des Energiesektors zu investieren.

Attraktiver Lebens- und Wirtschaftsstandort bedeutet attraktives Mobilitätsangebot in Stadt und Land

Für die stabile Ausgestaltung des ÖPNV der Zukunft braucht es eine verlässliche Untersetzung durch Landes- bzw. Regionalisierungsmittel. Wir befinden uns in einer Situation, in der es inzwischen um ernsthafte Diskussionen zur Angebotssicherung geht. Die Frage eines Angebotsausbaus, die zur Untersetzung des attraktiven Deutschlandticket-Angebotes dringend geboten wäre, gerät hierbei völlig ins Hintertreffen. Bleiben weitere Mittel aus, um die veränderten Rahmenbedingungen abzufedern, stehen sogar Angebotskürzungen im Raum. Vereinzelt mussten bereits spürbare Angebotskürzungen aus finanziellen Gründen umgesetzt werden. Dies ist vor dem Hintergrund der Verkehrswende, aber auch im Zusammenhang mit bevorstehenden Großansiedlungen von Gewerbe und Industrie fatal.

Trotz erheblich gestiegener Produktionskosten hat in der Vergangenheit keine Dynamisierung der Landesausgleiche für den Schüler- und Ausbildungsverkehr stattgefunden. Auch werden die durch den Bund dem Freistaat gewährten Regionalisierungsmittel nur anteilig zur Verfügung gestellt. Wir fordern die vollständige Weitergabe der Mittel an die kommunalen Aufgabenträger und Zweckverbände.

Die Verkehrswende klappt nur mit Verlässlichkeit und einem langen Atem.

Ergänzend braucht es jetzt kraftvolle Investitionen in Fahrzeuge, Infrastruktur, Digitalisierung und E-Mobilität – sie sind der Motor für das attraktive ÖPNV-Angebot von morgen. Die Verkehrsunternehmen benötigen dabei Verlässlichkeit bei der Ausgestaltung der Investitionskulisse: Permanente Kürzungssignale und modifizierte Förderprogramme sorgen für Unsicherheiten in der Planung und hemmen Zukunftsprojekte.

Es braucht einen Schulterschluss von Land, Kommunen und Verkehrsunternehmen

Die überfällige Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung im Rahmen eines Ausbau- und Modernisierungspaktes wurde auf Bundesebene nicht angepackt. So droht die Weiterentwicklung der Erschließungs- und Qualitätsstandards im ÖPNV für mehr Klimaschutz und gute Lebensqualität in Stadt und Land zu scheitern. Die bisherige Entwicklung des ÖPNV-Angebots in Sachsen zeigt: Die Aufträge der öffentlichen Hand werden von den Verkehrsunternehmen verantwortungsbewusst und in die Zukunft gerichtet umgesetzt. Aber es braucht dafür verlässliche Rahmenbedingungen und mehr finanzielle Mittel. Hierbei dürfen die Aufgabenträger nicht alleingelassen werden.

Deshalb sind verlässliche Rahmenbedingungen und mehr finanzielle Mittel erforderlich. Wir brauchen jetzt einen Schulterschluss von Land, Kommunen und Verkehrsunternehmen. Nur so erreichen wir die landespolitischen Ziele zur Stärkung des ÖPNV als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr für einen zukunftsfähigen Wirtschaftsstandort Sachsen mit lebenswerten Städten und Gemeinden.

16. August 2024



Dirk Hilbert
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Dresden



Lars Seiffert
Vorstand Dresdner
Verkehrsbetriebe

Andreas Hemmersbach
Vorstand Dresdner
Verkehrsbetriebe

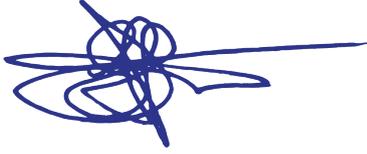


Constance Arndt
Oberbürgermeisterin
der Stadt Zwickau

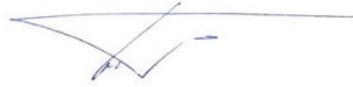


Sebastian Eßbach
Technischer Geschäftsführer
Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH

SPITZEN
STADT
PLAUEN



Steffen Zenner
Oberbürgermeister
der Stadt Plauen



Karsten Treiber
Geschäftsführers der
Plauener Straßenbahn GmbH



Stadt Leipzig



Burkhard Jung
Oberbürgermeister
der Stadt Leipzig

Leipziger
Verkehrsbetriebe



Ulf Middelberg
Sprecher der Geschäftsführung
Geschäftsführer
Markt und Finanzen



Ronald Juhrs
Geschäftsführer
Technik und Betrieb



Katrin Lukas
Geschäftsführerin
Personal und Fahrservice
Arbeitsdirektorin



CHEMNITZ
KULTURHAUPTSTADT
EUROPAS 2025



Sven Schulze
Oberbürgermeister
der Stadt Chemnitz

CVAG
CHEMNITZER VERKEHRS-AG



Jens Meiwald
Vorstand der
Chemnitzer Verkehrs-AG



Stadt Görlitz

Octavian Ursu
Oberbürgermeisters
Stadt Görlitz

GVB 
Im Takt mit Görlitz

André Wendler
Geschäftsführer