

## Die Verkehrswende im Freistaat Sachsen gestalten und mit Leben erfüllen

Umwelt- und Verkehrsverbände, Initiativen und Vereine in Sachsen haben sich im Frühjahr 2020 zusammengeschlossen, um die dringend notwendige Verkehrswende in Sachsen voranzubringen. Im Koalitionsvertrag der neuen sächsischen Landesregierung sind Ansätze für die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität formuliert. Das Netzwerk „Verkehrswende für Sachsen“ fordert die Landesregierung und die weiteren handelnden Akteure in den Kommunen, Landkreisen, sowie Verkehrsunternehmen auf, diese Ansätze nun zu bündeln, um den formulierten Zielen konkrete Projekte und Maßnahmen für einen starken Umweltverbund folgen zu lassen.

Hinsichtlich des einzurichtenden **Sachsentarifs** als landesweit einheitliches, leicht verständliches Tarifsystem über die Verkehrsverbände und Verkehrsmittel hinweg, bedarf es einer klaren Begriffsdefinition und Kommunikation dieser.

Beim **Sachsentakt** als verkehrsmittelübergreifenden Taktfahrplan für Sachsen, der eine ÖPNV-Anbindung mindestens im Stundentakt von Tür zu Tür gewährleistet, werden eine landesweite Planung und Abstimmung benötigt. Ein sinnvolles, gut funktionierendes Umsteigemanagement dient der Minimierung der Reisezeiten. Darüber hinaus ist eine unbedingte Abstimmung der Takte auch mit Nachbar-Bundesländern und -Kreisen nötig. Ebendiese Verbundgrenzen übergreifende Planung muss bei der Schaffung eines **flächendeckenden Plus-Bus-Systems im Stundentakt** berücksichtigt werden, welches das Schienen-Netz so ergänzt, dass alle Städte in Sachsen angebunden sind. Neben der Taktung wird unbedingt ein sinnvolles, gut funktionierendes Umsteigemanagement gebraucht.

Bei den im Koalitionsvertrag aufgeführten, geplanten Mobilitätsstationen an Bahnhöfen, sind klarere Definitionen und Angaben erforderlich. Sinnvoll ist ein Schnittstellenprogramm, wobei eine **attraktive Verknüpfung der Verkehrsangebote** sowohl an Bahnhöfen als auch an anderen Haltepunkten geschaffen wird. Dieses sollte Zug, Bus, Fahrrad, Carsharing etc. im Sinne eines standortabhängigen, abgestuften Systems einbeziehen und an den Mobilitätsstationen qualitätsvolle, gut erkennbare, einheitliche, benutzerfreundliche Informations- und Orientierungsangebote bereithalten. Sicherheits-Aspekte sind bei Konzipierung und Umsetzung stets zu berücksichtigen. In ländlichen Gebieten bzw. Kleinstädten, deren Bahnhöfe räumlich entfernt liegen, sind die Wege und Verbindungen den Gegebenheiten entsprechend zu verkürzen oder aufzuwerten.

Um Aufbau und Förderung von **dynamischen, digitalen Lösungen für private Fahrgemeinschaften** voranzutreiben, könnte Sachsen ein Modellprojekt zur gemeinschaftlichen Nutzung von ÖPNV-unabhängigen Verkehrsmitteln starten. Wichtig ist dies insbesondere für in Schichten Arbeitende. Einrichtungen wie Krankenhäuser, Kreisverwaltungen etc. hätten gute Möglichkeiten zur Realisierung. Erste entsprechende Portale existieren bereits, doch braucht es finanzielle o.ä. Anreize, dass die KraftfahrerInnen ihre geplanten Fahrten eintragen und die Fahrgemeinschaften anbieten. Der Erfahrungsaustausch zwischen existierenden Projekten ist zu unterstützen.

**Modelle der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen oder der organisierten Beförderung sowie Ergänzungsangebote** wie CarSharing, App-basierte Mitfahrzentralen und klassische Angebote, Bürgerbusse, etc. sollten staatliche Unterstützung erfahren und in diesem Zusammenhang beworben werden. In allen größeren sächsischen Städten mit Angebotsdefiziten sind Initiativen zur Einrichtung von Carsharing-Angeboten (Anbieter, Stellplätze) zu fördern.

Bei allen Baumaßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen sollen Radverkehrsanlagen gebaut und zusätzlich sollen zur Förderung des **Radverkehrs in Sachsen** jährlich 100 km Straßen mit Radwegen nachgerüstet werden. Wichtig sind attraktive Wegeverbindungen zu ÖV-Knotenpunkten/ Haltepunkten, ebenso zu anderen isoliert liegenden Aufkommensschwerpunkten wie Einkaufszentren. Der Umbau soll flächenneutral ohne Beeinträchtigung von Natur und Umwelt und benutzerfreundlich erfolgen.

Ein aufzulegendes **Förderprogramm für E-Bikes** als mögliche Aufgabe der SAENA sollte sich auf die Förderung von Lastenrädern für den Wirtschaftsverkehr und die gewerbliche Nutzung konzentrieren.

Beim **Radschnellwege-Netz-Programm** sollten Machbarkeitsstudien für alle Korridore sowie konkrete Zeitpläne für die Realisierung erstellt werden. Der Freistaat Sachsen ist analog zu den Landesstraßen für Planung, Bau und Bewirtschaftung zuständig.

In Sachsen sind analog zu anderen Bundesländern **Fußverkehr-Checks/ Nahmobilitäts-Checks** durchzuführen. Aus Landesmitteln ist den Kommunen ein Budget für Umsetzung(en) zur Verfügung zu stellen. Von vornherein sind konkrete Zahlen zur Höhe der finanziellen Mittel für alle Maßnahmen zu veröffentlichen.

Die im Koalitionsvertrag verankerte Zusage der Unterstützung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** bedarf weiterer Angaben zur konkreten Art und Weise der Förderung.

Alle Maßnahmen und Programme dienen der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Weitere Maßnahmen müssen ergriffen werden, um die Starts und Landungen auf den sächsischen Flughäfen zu reduzieren.

Dresden, den 04.06.2020

Das Positionspapier ist eine Initiative sächsischer Verkehrs- und Umweltverbände.  
Erstunterzeichner sind

**ADFC Sachsen e.V.**



**BUND Landesverband Sachsen e.V.**



**Bundesverband eMobilität**



11 Jahre erfolgreich mit dem  
Bundesverband eMobilität

**Deutscher Bahnkunden-Verband**



**Fahrgastverband Pro Bahn e. V.**



**FUSS e.V.**



**Landesverband Nachhaltiges Sachsen e.V.**



**Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V.**



**VCD Elbe-Saale**



**Verkehrswende in Kleinen Städten e. V.**



**Weitere Unterzeichner:**

**Mobility Center GmbH – teilAuto**



**TiMMi Transport GmbH**



**Rad AG Torgau**

**Dr. Angela Francke**