

Der Staatsminister

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Präsidenten des Sächsischen Landtages
Herrn Dr. Matthias Rößler
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Durchwahl
Telefon: 0351 564-8001
Telefax: 0351 564-8024

Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE
Drs.-Nr.: 6/8865
Thema: Mobilität in Sachsen

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
PKL-1052/3

Dresden,

Sehr geehrter Herr Präsident,

23. MAI 2017

namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Große Anfrage wie folgt:

Der Beantwortung wird die folgende Anmerkung vorangestellt:

Auf Initiative der Staatsregierung wurde 2015 eine ÖPNV-Strategiekommission ins Leben gerufen, in der Vertreter aller wichtigen Akteure des hiesigen ÖPNV sowie aller Fraktionen des Sächsischen Landtages mitwirken. Um die Arbeit der Kommission auf eine fachlich fundierte Basis zu stellen, wurde die gegenwärtige Situation sowohl des Schienenpersonennahverkehrs als auch des straßengebundenen ÖPNV im Freistaat Sachsen im Rahmen eines Basisgutachtens umfassend empirisch evaluiert. Das einen Gesamtüberblick über den Status quo im sächsischen ÖPNV liefernde Basisgutachten wurde in seiner Originalfassung im Mai 2016 sowie in seiner aktualisierten Fassung im März 2017 dem Sächsischen Landtag übergeben und steht demnächst auf dem Internetportal der ÖPNV-Strategiekommission allen Interessierten zum Download zur Verfügung.



I. Allgemeines

Vorbemerkung: Wenn Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt werden, droht ihnen der Verlust der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Im Koalitionsvertrag heißt es: „Grundlage einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik im Freistaat Sachsen sind die Gewährleistung bezahlbarer und finanzierbarer Mobilität, die Aufrechterhaltung einer funktionsfähigen Infrastruktur und die Reduzierung der negativen Effekte auf Mensch, Umwelt und Natur.“

I.1. Wie definiert die Staatsregierung den Begriff „Mobilität“?

Hausanschrift:
Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Außenstellen:
Hoyerswerdaer Straße 1
01099 Dresden

Glacisstraße 4
01099 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Verkehrsanbindung:
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien
3, 7, 8
Haltestelle Carolaplatz

Kein Zugang für elektronisch signierte
sowie für verschlüsselte elektronische
Dokumente.

In der am 15. März 2017 im Plenum des Sächsischen Landtages abgegebenen Fachregierungserklärung zum Thema „Mobilität für Sachsen: bezahlbar, verlässlich, innovativ“ und in der anschließenden Aussprache wurde der von der Staatsregierung verwendete Begriff „Mobilität“ ausführlich erläutert. Es wird auf das Plenarprotokoll der 50. Sitzung, TOP 1, S. 4423ff und 4444f verwiesen.

I.2. Welche Indikatoren nutzt die Staatsregierung im Rahmen welcher Konzepte und Maßnahmen, um die Mobilität von Menschen in Sachsen zu beschreiben und wie haben sich diese Indikatoren in den letzten 10 Jahren entwickelt (gegliedert nach Indikatoren und Jahren)?

Indikatoren für die Mobilität sind unter anderem Wegeanzahl und Wegelängen, Bedarfsorientierung, Zuverlässigkeit, Bezahlbarkeit und Innovation. Die Indikatoren entwickeln sich nicht in Jahresscheiben, sie sind Ausdruck des technischen Fortschritts und der wirtschaftlichen Entwicklung. So ist insbesondere die Elektromobilität in den letzten Jahren verstärkt in den Vordergrund gerückt. Die ÖPNV-Strategiekommission arbeitet an Vorschlägen für attraktive und leicht zu nutzende Tarifsysteme.

I.3. Wie definiert die Staatsregierung den Begriff „Verkehr“?

In dem hier vorliegenden Zusammenhang wird unter „Verkehr“ die Ortsveränderung von Personen und Gütern in einem definierten System verstanden (Ammoser/Hoppe, Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften, Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr der Technischen Universität Dresden, Nr. 2/2006, S. 21).

I.4. Welche Indikatoren nutzt die Staatsregierung im Rahmen welcher Konzepte und Maßnahmen, um den Verkehr in Sachsen zu beschreiben und wie haben sich diese Indikatoren in den letzten 10 Jahren entwickelt (gegliedert nach Indikatoren und Jahren)?

Je nach Konzept und Maßnahme sind eine Vielzahl verschiedener Indikatoren von Interesse. Beispiele sind Personenkilometer bei der Personenbeförderung, Tonnenkilometer beim Güterverkehr, der durchschnittliche tägliche Verkehr an Zählstellen (DTV), Verkehrsangebote, Verkehrsmittel und Umweltverträglichkeit. Eine im Sinne der Fragestellung umfassende Beantwortung für den Freistaat Sachsen ist daher nicht möglich.

II. Mobilitätskosten

Vorbemerkung: Einschränkungen im Mobilitätsverhalten können u.a. durch zu hohe Kosten entstehen und letztlich zu einer sozialen Exklusion führen. Im Koalitionsvertrag heißt es *„Die allgemeinen Tarifregelungen der Verkehrsverbünde sollen stärker harmonisiert werden“, „Wir sind uns einig in dem Ziel der Einführung eines einheitlichen, sachsenweit gültigen und kostengünstigen Bildungstickets“ sowie „Unser Ziel ist es, den Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) durch eine bessere Koordination und Bündelung bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen, durch die Einführung eines integralen Taktfahrplanes und eines landesweit gültigen Sachsen-Tarifs zu stärken.“*

II.1. Welche Handlungsempfehlungen, Konzepte, Rechercheergebnisse, Kostenprognosen, Steckbriefe, Zwischenberichte oder Finanzierungsvorschläge hat die ÖPNV-Strategiekommission bisher zur Einführung eines Bildungstickets in Sachsen erarbeitet (Bitte als Anlage zur Antwort im Wortlaut beifügen) und falls noch keine Empfehlungen oder Konzepte erstellt wurden, zu welchem Termin werden diese vorgelegt?

Die Thematik „Bildungsticket“ war infolge ihrer großen Komplexität im Januar 2016 der Arbeitsgruppe „Tarif und Vertrieb“ der ÖPNV-Strategiekommission zur Bearbeitung übergeben worden. Die Tarifautonomie liegt bei den Verkehrsunternehmen bzw. ÖPNV-Aufgabenträgern. Neue Tarife – wie z. B. das „Bildungsticket“ für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende – sind vor diesem Hintergrund umfassend mit den vorgenannten Akteuren abzustimmen bzw. zu verhandeln. Die prioritäre Arbeitsaufgabe der Arbeitsgruppe „Tarif und Vertrieb“ bestand deshalb zunächst in einer detaillierten Datenerhebung und -auswertung. Da es zwingend erforderlich ist, die im Zusammenhang mit der Einführung des „Bildungstickets“ entstehenden Mindereinnahmen sowie Mehrausgaben der relevanten Verkehrsunternehmen zu kompensieren, mussten in allen Nahverkehrsräumen präzise und differenziert die erforderlichen Ausgleichsbedarfe ermittelt werden. In diesem Zusammenhang fanden Abstimmungsrunden mit einer Vielzahl von kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen statt (Abstimmung und Plausibilisierung der Berechnungsmethodik und des Dateninputs). Bis Juni 2017 soll durch die Arbeitsgruppe „Tarif und Vertrieb“ zur Thematik „Bildungsticket“ ein sogenannter Steckbrief erstellt und in der ÖPNV-Strategiekommission diskutiert und abgestimmt werden. Es ist davon auszugehen, dass das „Bildungsticket“ Bestandteil der konkreten Handlungsempfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission sein wird, die Ende 2017 den Entscheidungsträgern vorgelegt werden sollen.

II.2. Was versteht die Staatsregierung unter einem Sachsen-Tarif?

Die Staatsregierung will die Einführung eines „Sachsen-Tarifs“ initiieren, der für alle verbundübergreifenden Fahrten innerhalb Sachsens gelten soll.

II.2.1. Welche Handlungsempfehlungen oder Konzepte liegen der Staatsregierung zur Einführung eines Sachsen-Tarifs vor? Gibt es Empfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission, externe Studien oder eigene Regierungsvorschläge (Bitte als Anlage zur Antwort im Wortlaut beifügen) und welche davon kommen wie zum Einsatz?

Die Thematik „Sachsen-Tarif“ war infolge ihrer großen Komplexität im Januar 2016 der Arbeitsgruppe „Tarif und Vertrieb“ der ÖPNV-Strategiekommission zur Bearbeitung übergeben worden. Die Tarifautonomie liegt bei den Verkehrsunternehmen bzw. ÖPNV-Aufgabenträgern. Neue Tarife – wie z. B. der „Sachsen-Tarif“ – sind vor diesem Hintergrund mit vorgenannten Akteuren abzustimmen bzw. zu verhandeln.

Als erster konkreter Schritt ist noch für 2017 die Harmonisierung der Beförderungsbedingungen in ganz Sachsen geplant. Die Arbeitsgruppe „Tarif und Vertrieb“ einigte sich zwischenzeitlich darauf, die Einführung eines Dachtarifs („Sachsen-Tarif“) vorzuschlagen. Dabei sind finanzielle Mehrbedarfe zu erwarten (Ausgleich der Durchtarifizierungsverluste).

Bis Juni 2017 soll durch die Arbeitsgruppe „Tarif und Vertrieb“ zur Thematik „Sachsen-Tarif“ ein sogenannter Steckbrief erstellt und in der ÖPNV-Strategiekommission diskutiert und abgestimmt werden. Es ist davon auszugehen, dass der „Sachsen-Tarif“ Bestandteil der konkreten Handlungsempfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission sein wird, die Ende 2017 den Entscheidungsträgern vorgelegt werden sollen.

II.3. Im Landesverkehrsplan 2025 werden verschiedene Entwicklungen des zukünftigen Straßenverkehrs prognostiziert. Welche Annahmen zu den Kosten privater Kfz- Nutzung sind Grundlage dieser Prognoseberechnungen, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Kraftstoffpreise (€/Liter) und Gebühren zur Kfz-Versicherung?

Die Kosten der privaten Kfz-Nutzung wurden in der Prognose nicht gesondert ausgewiesen, sondern flossen in die Verkehrsmittelnutzerkosten im Personenverkehr ein. Es wird auf den Landesverkehrsplan Sachsen 2025, S. 27, verwiesen.

II.4. Welche Prognosen zur Kaufpreisentwicklung von Pkws, insbesondere von batterieelektrischen Fahrzeugen, liegen der Staatsregierung vor und welche dienen als Handlungsgrundlage, beispielsweise für die Ausgestaltung von Förderprogrammen oder das Fuhrparkmanagement nachgeordneter Behörden?

Derartige Prognosen werden nicht benötigt. Die Staatsregierung beabsichtigt nicht, Förderprogramme für die Anschaffung von privaten Pkws aufzulegen.

II.5. Im Landesverkehrsplan 2025 werden verschiedene Entwicklungen des zukünftigen ÖPNVs prognostiziert. Welche Annahmen zu den zukünftigen ÖPNV-Tarifen und zu den Preisentwicklungen im ÖPNV dienen hierfür als Grundlage?

Die Tarifentwicklung wurde in der Prognose nicht gesondert ausgewiesen, sondern floss in die Verkehrsmittelnutzerkosten im Personenverkehr ein (siehe Antwort zu Frage II.3.).

II.5.1. Welche Annahmen zur Entwicklung des Einkommens in Sachsen sind Grundlage für die Prognosen im Landesverkehrsplan?

Es wird auf den Landesverkehrsplan Sachsen 2025, Seite 27 verwiesen.

II.6. Wie haben sich die Mobilitätskosten seit 1990 in Sachsen und in Deutschland bis heute entwickelt? (durchschnittliche Kosten in Euro pro Jahr und Person und als Anteil vom monatlichen Einkommen nach Einkommensgruppen unterteilt.)

Eine Statistik im Sinne der Fragestellung liegt der Staatsregierung nicht vor.

II.6.1. Welche Informationen hat die Staatsregierung zur zukünftigen Entwicklung der Mobilitätskosten in Sachsen und in Deutschland? (durchschnittliche Kosten in Euro pro Jahr und Person und als Anteil vom monatlichen Einkommen nach Einkommensgruppen unterteilt.)

Informationen im Sinne der Fragestellung liegen der Staatsregierung nicht vor. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Mobilitätskosten im Rahmen der allgemeinen Inflationsrate mit moderaten Schwankungen vor allem aufgrund der Erdölpreisentwicklung bewegen.

II.7. Wie haben sich die Preise von Monatskarten und Einzelfahrscheinen im ÖPNV in Sachsen in den letzten Jahren entwickelt (unterteilt nach Preis pro Ticketart und Verkehrs-/Tarifverbund sowie relativer Preisveränderung ab dem Jahr 1990)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Tarifautonomie liegt bei den Verkehrsunternehmen bzw. ÖPNV-Aufgabenträgern. Die Staatsregierung hat hierauf keinen direkten Einfluss. Vor 1996 gab es im Freistaat keine Tarif- und Verkehrsverbünde.

II.7.1. Welche Informationen hat die Staatsregierung über die künftige Entwicklung der Ticketpreise im ÖPNV (unterteilt nach Verkehrs-/Tarifverbund)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Tarifautonomie liegt bei den Verkehrsunternehmen bzw. ÖPNV-Aufgabenträgern. Die Staatsregierung hat hierauf keinen direkten Einfluss.

II.8. Wo gibt es in Sachsen seit wann sogenannte Sozialtickets für Menschen mit einem geringen Einkommen und wie haben sich die Preise in den Jahren seit der Einführung entwickelt (bitte unterteilt nach jeweiligem Gültigkeitsbereich und Preisentwicklung der letzten 10 Jahre)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Tarifautonomie liegt bei den Verkehrsunternehmen bzw. ÖPNV-Aufgabenträgern. Ermäßigungen auf Fahrkarten des jeweiligen Verkehrsunternehmens/-verbundes können Inhaber eines sogenannten „Stadt“-Passes u. a. in den Städten Dresden (seit 1994), Leipzig (seit 1. August 2009) und Zwickau (seit 1. September 1995) erhalten.

II.9. Wie haben sich die Preise für die in Sachsen angebotenen Semestertickets seit Ersteinführung entwickelt (bitte Tickets nach den einbezogenen Unis/Hochschulen clustern und dazu Informationen zu angebotener Art der Nutzungsmöglichkeit wie bspw. Nutzung nur zu bestimmten Zeiten, spezielle Tarifzonen/ verkehrsverbundsintern/ sachsenweit; Jahr und Preis angeben)?

Zur Beantwortung wird auf die beigelegte Anlage zu II_9 verwiesen.

II.10. Wie haben sich die Preise für Monatskarten/ Jahreskarten/ Elternbeiträge in den einzelnen Tarif-/Verkehrsverbünden in Sachsen für Schülerinnen und Schüler ab dem Jahr 1990 entwickelt (bitte unterteilen nach Verkehrs-/Tarifverbund, angebotener Art der Nutzungsmöglichkeit, Jahr und Preis unterteilen)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Tarifautonomie liegt bei den Verkehrsunternehmen bzw. ÖPNV-Aufgabenträgern. Die Staatsregierung hat hierauf keinen direkten Einfluss.

Aktuell stellen sich die Kosten für die jeweils preiswerteste Schülermonatskarte in den einzelnen Verbundräumen wie folgt dar:

- ZVNL: 13,60 € (SchülerCard Tarifzone Leipzig (+ 1 angrenzende))
- ZVMS: 33,30 € (1 Tarifzone)
- ZVOE: 30,50 € (1 Tarifzone (außerhalb Dresden))
- ZVON: 26,00 € (Stadtverkehre oder 5 Tarifeinheiten im Regionalverkehr)
- ZVV: 10,00 € (SchülerTicket Vogtland)

Bezüglich der Elternanteile liegen der Staatsregierung folgende Informationen vor. Die nachfolgend aufgeführten Beträge differieren zum Teil in Abhängigkeit von der Klassenstufe:

	Differenzierung	Elternanteil 2013/14 in €	Elternanteil 2016/17 in €
Stadt Chemnitz	ohne	155,00	166,50
Stadt Dresden	ohne	210,00	223,80
Stadt Leipzig	ohne	127,00	136,00
Bautzen	bis 4. Klasse	88,00	143,00
	ab 5. Klasse	143,00	143,00
Erzgebirgskreis	bis 4. Klasse	110,00	110,00
	ab 5. Klasse	145,00	145,00
Görlitz	bis 4. Klasse	99,00	121,00
	ab 5. Klasse	132,00	154,00
Leipzig	ohne	127,00	136,00
Meißen	ohne	247,50	251,63
Mittelsachsen	bis 4. Klasse	110,00	110,00
	ab 5. Klasse	145,00	145,00

Nordsachsen	bis 4. Klasse	87,00	87,00
	ab 5. Klasse	120,00	120,00
Sächsische Schweiz- Osterzgebirge	ohne	165,00	167,75
Vogtlandkreis	ohne	0,00	120,00
Zwickau	bis 4. Klasse	110,00	110,00
	ab 5. Klasse	145,00	145,00

II.11. Wie viele Fahrgäste nutzten in den vergangenen 10 Jahren verkehrsverbund- übergreifende ÖPNV-Verbindungen in Sachsen (gegliedert in Jahresfahrgastzahlen und pro Verkehrsverbundrelation wie z.B. VVO-ZVON sowie Schienen- oder Straßenverbindungen)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung.

Gesicherte Nachfragedaten zu verkehrsverbundübergreifenden ÖPNV-Verbindungen liegen der Staatsregierung ausschließlich für den SPNV in den Jahren 2012 bis 2015 vor. Es wird auf die Tabelle in Anlage zu II_11 verwiesen, die eine Übersicht der jährlichen Fahrgastzahlen auf den einzelnen verkehrsverbundübergreifenden SPNV-Verbindungen enthält. Die Steigerung im Jahr 2015 resultiert insbesondere aus der Betriebsaufnahme des RE 3V Dresden – Hof. Bis 2014 betrieb die Deutsche Bahn die Vorläuferleistung als RE 9 eigenwirtschaftlich. Zu diesen Angeboten liegen der Staatsregierung keine Fahrgastzahlen vor.

II.11.1. Auf welchen ÖPNV-Linien oder -strecken wurden in den letzten 10 Jahren Übergangstarife im Buslinienverkehr als auch im SPNV eingeführt und wie haben sich die Neuregelungen ausgewirkt? (Bitte als Tabelle mit konkreter Bezeichnung der Strecken bzw. Linie, Bus oder Eisenbahn, Jahr der Einführung, Preis des Monatstickets vor der Einführung des Übergangstarifs, Preis des Monatstickets nach der Einführung des Übergangstarifs, Fahrgastzahlen, betroffene Tarif-/Verkehrsverbünde darstellen.)

Die Staatsregierung verfügt über keine hinreichend umfassenden, differenzierten und autorisierten Informationen im Sinne der Fragestellung.

Die Tabellen in Anlage zu II_11.1 enthalten alle verbundübergreifend in Sachsen gültigen Nahverkehrstickets mit Ausnahme einzelner buslinienkonkreter Regelungen. Zur Entwicklung der Fahrgastzahlen und Einnahmen liegen der Staatsregierung zuständigkeitshalber keine hinreichend umfassenden, differenzierten und autorisierten Informationen vor.

II.11.2. Gab es bei der Einführung der Übergangstarife Zuschüsse vom Freistaat Sachsen oder den betreffenden Kommunen, die die Tarif-/Verkehrsverbünde als Ausgleichsfinanzierung oder ähnliches erhalten haben? (wenn ja, bitte nach Strecke und Höhe der Zuschüsse unterteilen)

Für die Einführung von Übergangstarifen haben die hiesigen Verkehrsverbünde keine Zuschüsse vom Freistaat Sachsen erhalten. Informationen über relevante Zuschüsse der Kommunen liegen der Staatsregierung nicht vor.

II.11.3. Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung bisher unternommen, um eine Harmonisierung der (übrigen) Tarifgrenzen ohne Übergangstarife zwischen den Tarif-/Verkehrsverbünden zu erreichen und mit welcher Dauer/ mit welchem Zeitplan rechnet die Staatsregierung für eine vollständige Harmonisierung?

Organisation, Planung und Ausgestaltung des ÖPNV obliegen gemäß sächsischem ÖPNV-Gesetz den kommunalen Aufgabenträgern und deren Zusammenschlüssen. Der Freistaat Sachsen hat keinen direkten Einfluss auf die Qualität und Quantität der jeweiligen ÖPNV-Angebote und auf die Ausgestaltung der korrespondierenden Tarife.

Zurzeit beschäftigt sich die Arbeitsgruppe „Tarif & Vertrieb“ der von der Staatsregierung ins Leben gerufenen ÖPNV-Strategiekommission intensiv mit den Themenfeldern „Tarifharmonisierung“ sowie „Sachsentarif“. Vor dem Hintergrund der Vielzahl der beteiligten Akteure (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen etc.) und des komplizierten vertragsrechtlichen Rahmens der Thematik dürfte es jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen, bis konkrete Ergebnisse vorliegen. Korrespondierende Vorhaben in anderen Bundesländern (z. B. Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg) belegen vorgenannte Einschätzung. Noch im Jahr 2017 wollen die relevanten Akteure die Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen im Freistaat Sachsen umsetzen. Es ist davon auszugehen, dass die Thematik „Sachsen-Tarif“ Bestandteil der konkreten Handlungsempfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission sein wird, die Ende 2017 den Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt werden sollen.

II.12. Welche finanziellen Fördermöglichkeiten und Zuschüsse erhalten mobilitätseingeschränkte Personen in Sachsen, unter anderem für den Kauf von Gehhilfen (z.B. Rollatoren), Kfz(-Ausstattung), die Inanspruchnahme von Fahrdiensten oder der Beschaffung sonstiger Hilfsmittel und wie unterstützt der Freistaat Sachsen diese Personengruppen bei der Gewährleistung ihrer Mobilität ggf. mit Landesmitteln oder Programmen?

Versicherte der gesetzlichen Krankenversicherung haben gemäß § 33 Fünftes Buch Sozialgesetzbuch (SGB V) Anspruch auf Versorgung mit Hörhilfen, Körperersatzstücken, orthopädischen und anderen Hilfsmitteln, die im Einzelfall erforderlich sind, um den Erfolg der Krankenbehandlung zu sichern, einer drohenden Behinderung vorzubeugen oder eine Behinderung auszugleichen, soweit die Hilfsmittel nicht als allgemeine Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens anzusehen sind. Dazu gehören u. a. Gehhilfen, wie z. B. Gehstöcke, Rollatoren sowie manuell oder elektrisch angetriebene Rollstühle und Elektromobile (Scooter).

Die gesetzliche Rentenversicherung erbringt nach § 11 Sechstes Buch Sozialgesetzbuch (SGB VI) Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben. Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben umfassen nach § 33 Abs. 8 Nr. 1 Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) in Verbindung mit der Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation (KfzHV) auch finanzielle Hilfen für:

- die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs,
- die behinderungsbedingte Zusatzausstattung eines Kraftfahrzeugs,
- die Erlangung der Fahrerlaubnis sowie
- Beförderungskosten.

Diese Leistungen gleichen eine bestehende Wegeunfähigkeit mobilitätseingeschränkter Personen aus und ermöglichen, dass behinderte Menschen den Ort ihrer beruflichen Betätigung erreichen und so erwerbstätig sein können.

Soweit die Voraussetzungen für Leistungen durch die gesetzliche Rentenversicherung nicht erfüllt sind, kommen auch Leistungen der Bundesagentur für Arbeit nach § 33 Abs. 8 Nr. 1 SGB IX in Verbindung mit dem Dritten Buch Sozialgesetzbuch (SGB III) oder des Integrationsamtes nach § 102 Abs. 3 Nr. 1 SGB IX und § 20 Schwerbehinderten-Ausgleichsabgabeverordnung jeweils auch in Verbindung mit der KfzHV in Betracht.

Nach dem Bundesversorgungsgesetz (BVG) besteht für den anspruchsberechtigten Personenkreis (anerkannte Kriegsoffer, Opfer von Gewalttaten und Opfer weiterer sogenannter Nebengesetze) ein Sachleistungsanspruch, u. a. auf Versorgung mit Hilfsmitteln, der von der Versorgungsverwaltung (orthopädische Versorgungsstelle) zu erbringen ist. Im Rahmen der sozialen Rehabilitation der Kriegsopferversorge (Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben) kommen für diesen Personenkreis auch Ansprüche auf Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs, in Form von Beihilfen und zinslosen Darlehen, in Betracht. Kosten für eine ausschließlich schädigungsbedingt notwendige Sonderausstattung eines Kfz werden, soweit sie nicht durch Zuschüsse nach der Orthopädieverordnung gedeckt sind, unabhängig vom Einkommen und Vermögen des Beschädigten in vollem Umfang übernommen.

Nach den besonderen Umständen des Einzelfalls werden insbesondere Fahrdienste auch als Leistungen der Eingliederungshilfe für behinderte Menschen nach §§ 53 ff. Zwölftes Buch Sozialgesetzbuch (SGB XII) als Leistung zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft oder am Arbeitsleben gewährt. Dies betrifft insbesondere Beförderungsleistungen im Zusammenhang mit dem Besuch einer Einrichtung für behinderte Menschen wie z. B. einer Werkstatt für behinderte Menschen oder eines Förder- und Betreuungsbereichs. Zum Schulbesuch werden für mobilitätsbehinderte Schüler auch Fahrdienste im Rahmen der Schülerbeförderung nach § 23 Abs. 3 des Schulgesetzes für den Freistaat Sachsen erbracht.

Soweit der Freistaat Sachsen Kostenträger ist, erstattet er gemäß § 150 SGB IX den Unternehmen oder den Nahverkehrsorganisationen die Fahrgeldausfälle im Personennahverkehr, die durch den Anspruch schwerbehinderter Menschen auf unentgeltliche Beförderung im Personennahverkehr entstanden sind. Der Prozentsatz betrug im Jahr 2015 nach § 148 Absatz 4 SGB IX 3,36 %.

II.13. Wie haben sich die Preise und Konditionen (Freifahrt bzw. Altersgrenze) bzgl. der Fahrradmitnahme und der Beförderung von Kindern und Jugendlichen in Verkehrsmitteln des ÖPNV seit 1990 in den einzelnen Tarif-/Verkehrsverbünden entwickelt? (bitte unterteilen nach Tarif-/Verkehrsverbund, Art, Jahr und Preis)

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Tarifautonomie liegt bei den Verkehrsunternehmen bzw. ÖPNV-Aufgabenträgern. Die Staatsregierung hat hierauf keinen direkten Einfluss. Vor 1996 gab es im Freistaat keine Tarif- und Verkehrsverbünde.

II.13.1. Was unternimmt die Staatsregierung zugunsten einer sachsenweiten Harmonisierung der Preise und Konditionen der Fahrradmitnahme, Kindern und Jugendlichen im ÖPNV?

Es wird auf die Antwort zu Frage II.11.3. verwiesen.

II.14. Wie hat sich die Zahl der Anträge auf Übernahme der Aufwendungen für Schulausflüge, insbesondere für mehrtätige Klassenfahrten in den letzten 10 Jahren in Sachsen entwickelt (unterteilt nach Anzahl der Anträge pro Landkreis/Kreisfreier Stadt und Jahr)?

II.14.1. Wie viele davon wurden bewilligt (unterteilt nach voller Bewilligung der Anträge oder nur teilweise)?

Die Angaben können der anliegenden Übersicht entnommen werden (Anlage zu II/14 bzw. II/14.1). Die Anmerkungen und Erläuterungen der Landkreise und Kreisfreien Städte zur Erfassung sind in den Fußnoten aufgeführt.

III. Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen

Vorbemerkung: Ab Frühjahr 2017 ist die Betriebsaufnahme der Bürgerbuslinien für Adorf, Bad Elster und Lengenfeld im Vogtland vorgesehen. Im Koalitionsvertrag heißt es: „Die Koalitionspartner unterstützen weitere flexible Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr (z.B. Rufbussysteme), die eine effiziente Grundversorgung im ÖPNV sichern und sich an den Bedürfnissen vor Ort orientieren.“

III.1. Was ist unter „flexiblen Angeboten im ÖPNV“ zu verstehen?

Flexible Angebote oder auch alternative Bedienformen im ÖPNV weisen im Gegensatz zu konventionellen ÖPNV-Angeboten größere Freiheitsgrade bezüglich der räumlichen und zeitlichen Ausgestaltung auf (Linienweg, Haltestellen, Fahrplan etc.). Einen Überblick über zurzeit praktizierte alternative Bedienformen zeigt die Tabelle in Anlage zu III.1.

III.1.1. Wo und welche „flexiblen Angebote im ÖPNV“ gibt es bereits in Sachsen?

In Sachsen existieren die flexiblen Angebotsformen Rufbus, Anruflinien- und Anrufsammeltaxi sowie Bürgerbus. Besagte Angebotsformen sind in den Gebieten der einzelnen ÖPNV-Aufgabenträger wie folgt verbreitet:

flexible Angebotsform	Landkreis/ Kreisfreie Stadt
Rufbus im Linienverkehr	in allen Landkreisen und Kreisfreien Städten
Rufbusgebiet	LK Nordsachsen
Anruflinientaxi	LK Mittelsachsen, Vogtlandkreis, Kreisfreie Stadt Dresden
Anrufsammeltaxi	Vogtlandkreis, LK Meißen, LK Bautzen, LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
Bürgerbus	Vogtlandkreis, LK Meißen

III.1.2. Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung zu Wirkung und Erfolg von flexiblen Angeboten (u.a. bezogen auf absolute Fahrgastzahlen und durchschnittliche Sitzplatzauslastung) vor?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV obliegt den kommunalen Aufgabenträgern (Landkreise, Kreisfreie Städte und einzelne Große Kreisstädte).

III.1.3. Welchen Stellenwert nehmen die Ruf- und Bürgerbusse für die Gewährleistung einer effizienten und bedarfsorientierten Grundversorgung im ÖPNV im ländlichen Raum ein?

Die Ruf- und Bürgerbusse gewährleisten in den von sehr schwacher und unregelmäßiger Nachfrage gekennzeichneten Zeiten und Räumen ein bedarfsgerechtes und gleichsam wirtschaftliches ÖPNV-Angebot. Mit Ausnahme der Bürgerbusse sind die flexiblen Angebotsformen nicht auf den ländlichen Raum beschränkt. Auch in Ballungsräumen können solche Angebotsformen in nachfrageschwachen Zeiten eine effiziente Grundversorgung absichern.

III.2. Welche Informationen hat die Staatsregierung zu den aktuell im Freistaat Sachsen betriebenen Ruf- und Bürgerbus-Linien und über die geplante Einführung derartiger Linien (Anzahl der Linien, unterteilt in „in Betrieb“ und „in Planung“ sowie nach Aufgabenträger)?

Bürgerbusangebote entstehen aus dem Engagement der Bürger im Rahmen von Ehrenamtlichkeit. Betreiber sind in der Regel Vereine, die keine hauptamtlichen Mitarbeiter beschäftigen. Folglich gibt es in diesem Zusammenhang auch keine Aufgabenträger. Der Staatsregierung ist zurzeit der Betrieb folgender (genehmigungspflichtiger) Bürgerbusse bekannt:

Landkreis/Kreisfreie Stadt	Liniennummer	Status
Landkreis Meißen	500, 501	in Betrieb
Vogtlandkreis	23, 24, 900, 901, 902	in Betrieb

Der Staatsregierung liegen keine Informationen über sich in Planung befindliche Bürgerbusangebote vor.

III.2.1. Welche Kosten sind mit dem Betrieb von Ruf- und Bürgerbussen in Sachsen jeweils verbunden, wer trägt die Kosten (nach Aufgabenträger untergliedern) und wie unterstützt die Staatsregierung den Betrieb und die Fahrzeuganschaffung?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen hinsichtlich der Kosten im Sinne der Fragestellung. Der Freistaat Sachsen unterstützt bei Erfüllung der Fördervoraussetzungen die Fahrzeugbeschaffung auf Grundlage der relevanten Fachförderrichtlinie (RL-ÖPNV) in Verbindung mit der „Hinweise-Bus“ und „Hinweise-Bus De-minimis“.

III.2.2. In welchen Landkreisen wurde aus welchen Gründen in den letzten 15 Jahren der Betrieb von Ruf- und Bürgerbussen eingeführt oder eingestellt (unterteilt in Liniennamen, Grund für Einführung/Einstellung, Jahren, Aufgabenträger)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Ausgestaltung der zum ÖPNV zählenden Rufbussysteme obliegt den relevanten ÖPNV-Aufgabenträgern, d. h. den Landkreisen, Kreisfreien Städten sowie einzelnen großen Kreisstädten. Bürgerbusse sind ehrenamtlich betriebene Verkehrsangebote. Sie entstehen meist in Gebieten, die wegen eklatanter Unwirtschaftlichkeit nicht vom ÖPNV bedient wurden bzw. werden. Hinsichtlich der derzeit bestehenden genehmigungspflichtigen Bürgerbusangebote wird auf die Antwort zu Frage III.2. verwiesen.

III.2.3. Welches ÖPNV-Angebot gab es jeweils vor der Einführung der Ruf- und Bürgerbus-Linien in Sachsen (unterteilt nach den jeweiligen Strecken/Regionen)?

Eine Statistik im Sinne der Fragestellung liegt der Staatsregierung nicht vor.

III.2.4. Wie viele Fahrerinnen und Fahrer der Ruf- und Bürgerbusse gehen dieser Tätigkeit hauptamtlich und wie viele gehen dieser Tätigkeit ehrenamtlich nach?

Die Staatsregierung verfügt über keine entsprechende Statistik und somit nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Bürgerbusangebote entstehen aus dem Engagement der Bürger im Rahmen von Ehrenamtlichkeit. Betreiber sind in der Regel Vereine, die keine hauptamtlichen Mitarbeiter beschäftigen. Folglich gibt es in diesem Zusammenhang auch keine Aufgabenträger.

III.3. Was versteht die Staatsregierung unter einem integralen Taktfahrplan im SPNV?

Da nicht alle Verbindungen direkt bedient werden können, spielt für die Reisegeschwindigkeit im öffentlichen Verkehr die Anschlussgestaltung eine zentrale Rolle.

Der integrale Taktfahrplan (ITF) ist ein Instrument zur Gewährleistung einer möglichst hohen Reisegeschwindigkeit im gesamten Verkehrsnetz. Alle öffentlichen Verkehrsmittel sollen dabei mit möglichst kurzen Übergangszeiten miteinander verknüpft werden. Wesentliches Element eines ITF ist die Herausbildung von Taktknoten, an denen sich die vertakteten Linien mit systematisch wiederkehrenden Ankunfts- und Abfahrzeiten treffen.

III.3.1. Was unternimmt die Staatsregierung für die Einführung eines integralen Taktfahrplans im SPNV und wie soll die Verzahnung mit den Linienangeboten der anderen öffentlichen Verkehrsmittel gewährleistet werden (Regionalbus, Stadtbus, Fernbus, Fernzug, Fähren)?

Die Thematik integraler Taktfahrplan sowie weitere Themen der ÖPNV-Angebotsgestaltung werden zurzeit intensiv und mit großer Fachlichkeit von der Arbeitsgruppe „Angebotsentwicklung“ der von der Staatsregierung ins Leben gerufenen ÖPNV-Strategiekommission behandelt. Die ÖPNV-Strategiekommission soll Ende 2017 ihren Abschlussbericht übergeben, in dem konkrete Handlungsempfehlungen enthalten sein werden.

III.4. Wann wurden im Freistaat in den letzten 20 Jahren neue, über klassische Fahrkartenautomaten und Verkaufsstellen hinausgehende Vertriebsmöglichkeiten für Fahrkarten in den 5 Verkehrsverbünden eingeführt? (bitte nach Art der Vertriebsmöglichkeit, inkl. Beschreibung; Jahr der Einführung; Tarif-/Verkehrsverbund)

III.4.1. Wie hat sich die Zahl der Fahrkartenautomaten oder mit Personal besetzten Verkaufsstellen in den 5 sächsischen Verkehrsverbünden entwickelt (bitte jeweils angeben mit Anzahl pro Jahr und Verkehrsverbund)?

III.4.2. Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über Harmonisierungstendenzen bzw. -pläne von elektronischen Vertriebsmöglichkeiten (Handytickets/ Chipkarten, etc.) zwischen den Tarif-/Verkehrsverbünden, bzw. sieht die Staatsregierung hierzu Handlungsbedarf?

III.4.3. Bei welchen Verkehrsunternehmen im SPNV besteht heute die Möglichkeit Fahrkarten beim Servicepersonal oder Automaten in den Fahrzeugen zu kaufen und bei welchen nicht (wo muss generell vor Fahrtantritt eine Fahrkarte erworben werden)?

III.4.4. Bei welchen Verkehrsunternehmen im ÖSPV besteht heute die Möglichkeit eine Fahrkarte beim Fahrpersonal oder Automaten im Fahrzeug zu kaufen und bei welchen nicht (wo muss generell vor Fahrtantritt eine Fahrkarte erworben werden)?

Zusammenfassende Antwort zum Fragenkomplex III.4.:

Die Tarifautonomie liegt ausschließlich bei den Verkehrsunternehmen bzw. ÖPNV-Aufgabenträgern. Hierzu gehören auch alle Fragen des Vertriebs der einzelnen Tarifangebote im ÖPNV. Die Staatsregierung verfügt daher nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung.

Fragen der Vertriebsgestaltung und -harmonisierung werden zurzeit intensiv und mit großer Fachlichkeit in der Arbeitsgruppe „Tarif und Vertrieb“ der von der Staatsregierung ins Leben gerufenen ÖPNV-Strategiekommission behandelt. Die ÖPNV-Strategiekommission soll Ende 2017 ihren Abschlussbericht übergeben, in dem konkrete Handlungsempfehlungen enthalten sein werden.

III.5. Welche Schritte hat die Staatsregierung eingeleitet, um in den Tarif-/Verkehrsverbünden für Asylsuchende spezielle Ticketangebote („Asylticket“ als Sachleistung) zu ermöglichen, welche waren erfolgreich und welche Vorhaben gab es, Probleme bei der Umsetzung zu beseitigen bzw. alternative Lösungsmöglichkeiten anzubieten?

Die Staatsregierung hat sich intensiv mit der Thematik „Flüchtlingsticket“ beschäftigt. Zielstellung einer in der Zeit von ca. Dezember 2015 bis April 2016 tätigen Arbeitsgruppe war es, für die in Sachsen lebenden Flüchtlinge eine verpflichtende Mobilitätskarte, ähnlich dem Semesterticket, einzuführen. Die korrespondierenden Kosten sollten den Flüchtlingen direkt von den ihnen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz zustehenden Leistungen abgezogen werden (Prinzip: Umwandlung von Barleistungen in Sachleistungen).

Die relevanten Akteure, u. a. Vertreter des SMI, des SMWA, der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger sowie der ÖPNV-Verkehrsunternehmen, strebten an, eine möglichst pauschale Lösung für die Ausstattung der Asylbewerber mit verbundweit geltenden ÖPNV-Tickets zu initiieren. Die Umsetzung des Projektes wurde zurückgestellt, da sich zwischenzeitlich nur noch ein kleiner Teil der Flüchtlinge in den Erstaufnahmeeinrichtungen aufhielt. Rechtliche Voraussetzungen für die Anwendung der avisierten Lösung auch für die Asylbewerber in Zuständigkeit der kommunalen Ebene existieren nicht. Die erheblichen vertragsrechtlichen und verwaltungstechnischen Aufwendungen wären bei Begrenzung der Maßnahme auf einen vergleichsweise kleinen Teil der Zielgruppe nicht zu rechtfertigen gewesen.

III.6. Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über das Angebot, die Nutzung und die positiven Wirkungen von Carsharing-Modellen in Sachsen?

Die Sächsische Staatsregierung beobachtet den Carsharing-Markt fortlaufend. Allgemeine Kennzahlen über gewerbliche Carsharing-Modelle werden den regelmäßigen Erhebungen des „Bundesverband CarSharing e. V.“ entnommen. Separate Erhebungen für Sachsen in Bezug auf Angebote, Nutzungen und positive Auswirkungen der bereits bestehenden Carsharing-Modelle in Sachsen sind nicht bekannt.

III.6.1. Was unternimmt die Staatsregierung zur Förderung von Car-Sharing Angeboten?

Die Sächsische Staatsregierung wird in dieser Legislaturperiode die Grundlagen dafür schaffen, um Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum rechtssicher zu ermöglichen.

Die Sächsische Staatsregierung hat das Gesetzgebungsverfahren des Bundes zum Carsharinggesetz begleitet. Nach der Verabschiedung des Carsharinggesetzes soll die konkrete Ausgestaltung noch in Rechtsverordnungen des Bundes erfolgen. Zudem ist noch eine Notifizierung bei der Europäischen Union erforderlich. Anschließend könnte im Sächsischen Straßengesetz ein Verweis auf die Regelungen des Bundes erfolgen. Hierdurch würde eine Rechtszersplitterung vermieden werden und das Verfahren für Bundesstraßen und Landesstraßen wäre gleich.

III.6.2. In welchen Bereichen/ Behörden/ Staatsbetrieben werden Car-Sharing- Angebote genutzt?

Bezogen auf die Formulierung in der Fragestellung „In welchen Bereichen ...“ wurden die unmittelbaren Beteiligungsunternehmen mit Mehrheitsbeteiligung des Freistaates Sachsen einbezogen. In den Ministerien, in den Behörden der Geschäftsbereiche und in den Staatsbetrieben werden wie folgt Carsharing-Angebote genutzt. Von der Sächsischen Energieagentur - SAENA GmbH, von der Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gemeinnützige GmbH sowie der Landesstiftung für Umwelt und Naturschutz (LaNU) werden Carsharing-Angebote genutzt. Als positiver Nutzen wurde dabei u. a. festgestellt, dass für Unternehmen keine Fuhrparkverwaltung und keine Kapitalbindung durch Anschaffungskosten für Fahrzeuge bestehen sowie eine flexible Fahrzeugwahl je nach Nutzungsart (z. B. Transport größerer Gegenstände) möglich ist. Des Weiteren hat die Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden (SLUB) seit dem 1. Januar 2017 probeweise einen Mietvertrag mit der Fa. Mobility Center GmbH abgeschlossen, in dem sie zwei PKW-Stellplätze auf ihrem Grundstück für Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung stellt. Nach der Probezeit findet eine gemeinsame Evaluierung durch die SLUB und das Unternehmen statt. Als Geschäftskunde von teilAuto (Mobility Center GmbH) wird Carsharing am Staatsschauspiel Dresden im Bereich der Theaterpädagogik sowie im Technischen Dienst nach Bedarf genutzt.

IV. Zugang zu Verkehrsinfrastruktur

Vorbemerkung: Laut dem Personenbeförderungsgesetz des Bundes soll ab dem 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr gewährleistet sein (vgl. § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG). Im Sächsischen Integrationsgesetz wird im § 3 der Begriff der Barrierefreiheit wie folgt definiert: *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“*

IV.1. Was versteht die Staatsregierung unter einem barrierefreien Zugang zum ÖPNV, insbesondere unter der Definition „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich“ und welche Konzepte und Empfehlungen dienen dabei als Handlungsgrundlage?

Der Begriff „Barrierefreiheit“ stellt eine Zielvorgabe dar. Alle Menschen sollen den öffentlichen Verkehrsraum und die Verkehrsmittel gleichwertig und selbstbestimmt nutzen können. „Ohne besondere Erschwernis“ kann ein behinderter Mensch dies beispielsweise, wenn die heute erforderlichen Anmeldungen für Fahrten entfallen bzw. die Anmeldezeiten verkürzt werden. „Grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ schließt im Einzelfall auch ein, dass selbst bei optimaler Gestaltung der zu nutzenden Bereiche behinderte Menschen wegen ihrer Beeinträchtigungen auf Hilfen angewiesen sein können. Im Rahmen der ÖPNV-Investitionsförderung ist der Grundsatz der Barrierefreiheit bei jedem Einzelvorhaben Fördervoraussetzung und wird beachtet.

IV.2. Welche Vollzugshinweise und Handlungsanweisungen und dergleichen zur Umsetzung des § 3 des Sächsischen Integrationsgesetzes sind im Verwaltungsvollzug zu beachten?

Das Sächsische Integrationsgesetz gilt gemäß § 1 Absatz 2 für Behörden und sonstige öffentliche Stellen des Freistaates Sachsen sowie Betriebe und Unternehmen, die sich mehrheitlich in staatlicher Hand befinden. Zum Sächsischen Integrationsgesetz gibt es keine konkreten Vollzugshinweise oder Handlungsanweisungen, die im Verwaltungsvollzug zu beachten wären. Für die einzelnen Regelungsbereiche gelten vielmehr die allgemein anerkannten Regeln der Technik.

IV.2.1. Welche Vorgaben gelten insbesondere für die Technische Abgrenzung des barrierefrei zu gestaltenden Bereiches einer Anlage oder eines Verkehrsmittels?

Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel sind insgesamt barrierefrei zu gestalten. Es gelten die allgemein anerkannten Regeln der Technik im Verkehrsbereich, insbesondere die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie die DIN 18040-3. Im Eisenbahnbereich gilt insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 (TSI PRM).

IV.2.2. Welche Vorgaben gelten insbesondere für Anforderungen an akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen?

Für akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen gelten insbesondere die Normen für visuelle Kontraste DIN 32975 und für Bodenindikatoren DIN 32984, weiterhin die DIN 32981 sowie die RiLSA 15 - Richtlinien für Lichtsignalanlagen. Es soll durchgehend das „Zwei-Sinne-Prinzip“ umgesetzt werden.

IV.3. Welche Anweisungen und Verwaltungsvorschriften hat die Staatsregierung erlassen, um die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA“ sowie die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Sachsen für den Straßen- und Brückenbau, insbesondere für den Bau von Anlagen nach § 3 des Sächsischen Integrationsgesetzes einzuführen?

Am 13. Dezember 2011 wurde die „Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Einführung Technischer Vorschriften, Richtlinien, Merkblätter und Erlasse für den Straßen- und Brückenbau“ (VwV ARS) erlassen (Sächsisches Amtsblatt 2012 Seite 109). Diese VwV ARS betrifft die Allgemeinen Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums einschließlich der darin aufgeführten Technischen Vorschriften, Richtlinien, Merkblätter und Erlasse.

IV.4. Wie ist der derzeitige Stand der Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in Sachsen und wo und in welcher Form besteht diesbezüglich noch weiterer Handlungsbedarf?

Die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV stellt einen kontinuierlichen Prozess dar. Es besteht weiter Handlungsbedarf. Die Staatsregierung unterstützt die Handlungsträger (Kommunen und Verkehrsunternehmen) mittels Förderprogrammen.

IV.4.1. Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung zu wesentlichen Unterschieden des barrierefreien Zugangs zwischen Ballungszentren und ländlichen Regionen zum ÖPNV vor?

In den großen Ballungsräumen gibt es ein nahezu vollumfängliches barrierefreies Linienbusangebot. Differenzierter stellt sich die Situation beim Regionalverkehr und bei schienengebundenen ÖSPV-Angeboten dar. Handlungsbedarf gibt es vor allem beim Busverkehr im ländlichen Raum. Die Haltestellen/Halteplätze sind hier in den wenigsten Fällen barrierefrei gestaltet. Zudem werden häufig nicht vollständig barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt.

IV.5. Wie viele Haltestellen für Stadt- und Regionalbusse sowie Straßenbahnen und wie viele Stationen für den Schienenpersonenverkehr (Nah- und Fernverkehr) gibt es in Sachsen (aktuellster Stand, unterteilt in ÖPNV - wenn nicht anders möglich dann als Schätzung- und SPNV/SPFV)?

IV.5.1. Wie viele davon sind im Eigentum des Bundes oder bundeseigener Unternehmen?

IV.5.2. Wie viele davon sind barrierefrei ausgebaut? (Bitte als prozentualer Anteil barrierefreier Haltestellen an der Anzahl aller Haltestellen/Stationen je Verkehrsverbund, unterteilt in reine Bushaltestellen, reine SPNV-Haltestellen, Haltestellen mit Straßenbahnbedienung)

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen IV.5., IV.5.1. und IV.5.2.:

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Im deutschlandweiten Auskunftssystem DELFI sind für das Gebiet des Freistaates Sachsen rund 13.300 tarifliche Haltestellen (Stadt- und Regionalbusse sowie Straßenbahnen) hinterlegt. Haltestellen der Hin- und Rückrichtung einer Linie werden hierbei als eine Haltestelle gezählt. Darüber hinaus gibt es in Sachsen nach jüngsten Erhebungen 538 SPNV-Stationen. Sechs dieser Stationen werden auch im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) genutzt.

IV.5.3. Welche Ziele setzen die ÖPNV-Aufgabenträger zur Umsetzung der (vollständigen) Barrierefreiheit nach § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Sicherstellung der Barrierefreiheit liegt bei den Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträgern sowie den Kommunen. Fragen der Barrierefreiheit werden zurzeit mit großer Fachlichkeit in der ÖPNV-Strategiekommission behandelt. Die Staatsregierung unterstützt die Handlungsträger (Kommunen und Verkehrsunternehmen) mittels Förderprogrammen.

Die ÖPNV-Aufgabenträger definieren die konkreten Ziele zur Umsetzung der (vollständigen) Barrierefreiheit nach § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG in ihren Nahverkehrsplänen (NVP). Dies setzt allerdings voraus, dass die jeweiligen Nahverkehrspläne nach Inkrafttreten der entsprechenden PBefG-Novelle verabschiedet worden sind. Nach derzeitigem Stand erfüllen die Nahverkehrspläne für die Nahverkehrsräume Chemnitz/Zwickau, Oberlausitz-Niederschlesien und Vogtland sowie der Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025+ und der Stadtentwicklungsplan Verkehr der Stadt Leipzig besagtes Kriterium.

IV.5.4. Welche „flankierenden Maßnahmen“ (z.B. Nachrüstung von Schiebevorrichtungen an Fahrzeugsüren, Schulung von Fahr/Servicepersonal, Blindeninformationssysteme) sind der Staatsregierung bekannt, die die jeweiligen Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen bis wann und in welcher Art umsetzen werden?

IV.5.5. Wie hat sich die Anzahl an Haltestellen für Stadt- und Regionalbusse sowie Straßenbahnen und Züge des SPNV und SPFV insgesamt entwickelt?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen IV.5.4. und IV.5.5.:

Statistiken im Sinne der Fragestellungen werden nicht geführt und liegen der Staatsregierung somit nicht vor.

SPNV/SPFV sind Aufgabe der Daseinsvorsorge auf kommunaler Ebene. Organisation, Planung und Ausgestaltung obliegen den kommunalen Aufgabenträgern und deren Zusammenschlüssen. Die Sicherstellung der Barrierefreiheit liegt bei den Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträgern sowie den Kommunen. Fragen der Barrierefreiheit werden zurzeit mit großer Fachlichkeit in der ÖPNV-Strategiekommision behandelt. Die Staatsregierung unterstützt die Handlungsträger (Kommunen und Verkehrsunternehmen) mittels Förderprogrammen.

IV.6. Welche Daten und Informationen zum Grad der Barrierefreiheit im Sächsischen ÖPNV benötigt die Staatsregierung bzw. erhebt sie?

Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge auf kommunaler Ebene. Organisation, Planung und Ausgestaltung des ÖPNV obliegen gemäß sächsischem ÖPNV-Gesetz den kommunalen Aufgabenträgern und deren Zusammenschlüssen. Deshalb erhebt die Staatsregierung keine eigenständigen Daten und Informationen zum Grad der Barrierefreiheit im Sächsischen ÖPNV. Die Staatsregierung unterstützt jedoch die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger aktiv im Rahmen der ÖPNV-Investitionsförderung. Im Rahmen der jährlich aufgelegten ÖPNV-Landesinvestitionsprogramme ist der Grundsatz der Barrierefreiheit Fördervoraussetzung und wird bei jedem Einzelvorhaben beachtet.

IV.6.1. Liegen der Staatsregierung Szenarien vor, welche mit Hilfe der Erkenntnisse aus zurückliegenden und aktuell laufenden Förderprogrammen und Investitionsvorhaben Entwicklungen beim Grad der Barrierefreiheit im ÖPNV in Sachsen bis zum Jahr 2020 bzw. 2022 skizzieren?

Der Staatsregierung liegen keine derartigen Szenarien vor. Die Thematik Barrierefreiheit im ÖPNV wird zurzeit intensiv und mit großer Fachlichkeit in der Arbeitsgruppe „Infrastruktur und Fahrzeuge“ der von der Staatsregierung ins Leben gerufenen ÖPNV-Strategiekommision behandelt. Im Rahmen der jährlich aufgelegten ÖPNV-Landesinvestitionsprogramme ist der Grundsatz der Barrierefreiheit Fördervoraussetzung und wird bei jedem Einzelvorhaben beachtet. Der jeweils erreichte Grad der Barrierefreiheit hängt mit einer Antragstellung für ein Vorhaben und dann mit dessen Abarbeitung durch den Antragsteller zusammen. Mit der Umsetzung eines jeden Fördervorhabens erhöht sich somit der Grad der Barrierefreiheit im ÖPNV.

IV.7. Mit welchen konkreten Maßnahmen setzt die Staatsregierung die Ziele des § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG um, um eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV in Sachsen bis zum Jahre 2022 zu erreichen, und welche Sanktionen oder Maßnahmen sind vorgesehen, wenn kommunale Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber bis 2022 keine Barrierefreiheit ihrer ÖPNV-Infrastruktur (Anlagen und Fahrzeuge) erreichen?

Organisation, Planung und Ausgestaltung des ÖPNV obliegen gemäß sächsischem ÖPNV-Gesetz den kommunalen Aufgabenträgern und deren Zusammenschlüssen. Dies beinhaltet auch die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit.

Die Staatsregierung unterstützt die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger aktiv im Rahmen der ÖPNV-Investitionsförderung. Im Rahmen der jährlich aufgelegten ÖPNV-Landesinvestitionsprogramme ist der Grundsatz der Barrierefreiheit Fördervoraussetzung und wird bei jedem Einzelvorhaben beachtet. Die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV stellt einen kontinuierlichen Prozess dar, der über das Jahr 2022 hinausgehen wird.

IV.8. Laut Richtlinie-ÖPNV werden nur solche Maßnahmen gefördert, die den Anforderungen der Barrierefreiheit nach § 4 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) entsprechen. Wie prüft die Staatsregierung die Einhaltung der Förderkriterien und sind der Staatsregierung mangelhafte Umsetzungen dieses Förderkriteriums bekannt, wenn ja, in welchem Zusammenhang?

Mit dem Antrag auf Förderung gemäß RL-ÖPNV ist grundsätzlich eine Stellungnahme des Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeirates des Landkreises/Kreisstadt im Sinne des § 4 Behindertengleichstellungsgesetzes (formlose Textausführung) vorzulegen. Diese Stellungnahme wird bei der Antragsprüfung durch die Bewilligungsstelle (BWS) formal und inhaltlich überprüft. Des Weiteren wird bei baufachlichen Stellungnahmen, welche durch die BWS erstellt werden, geprüft, ob die allgemein anerkannten Regeln der Technik im Bereich des barrierefreien Bauens erfüllt werden (insbesondere - DIN 18040-3:2014-12 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum). Sollte dies nicht der Fall sein, wird eine Umplanung gefordert. Nur in begründeten Ausnahmefällen (Topographische Verhältnisse, Lage der Haltestelle usw.), in denen die Umsetzung der Barrierefreiheit mit einem verantwortbaren Aufwand nicht möglich ist, darf vom Grundsatz der Herstellung der Barrierefreiheit abgewichen werden.

IV.9. Wann rechnet die Staatsregierung mit der Umsetzung der 43 verbliebenen Modernisierungsmaßnahmen an Bahnhöfen im ländlichen Raum, welche die Staatsregierung dem Bund im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) vorgeschlagen hat und nicht durch dieses Programm realisiert werden können?

IV.9.1. Wie sollen diese verbliebenen 43 Modernisierungsmaßnahmen mit welchen Mitteln außerhalb des ZIP finanziert werden?

Zusammenfassende Antwort zum Fragenkomplex IV.9.:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Juli 2015 ein Programm „ZIP 2016-2018“ zur Herstellung der „Barrierefreiheit kleiner Verkehrsstationen“ mit unter 1000 Ein- und Aussteigern pro Tag initiiert, für das eine 50%ige Bundesförderung in Aussicht gestellt wurde. Die Staatsregierung hat im Oktober 2015 45 Projekte benannt. Im Februar 2016 wurde das SMWA darüber informiert, dass lediglich 23 der genannten Projekte die Förderbedingungen des Programms überhaupt erfüllen und davon nur zwei Projekte in der Zeit der laufenden Bundesförderung praktisch umsetzbar sind. Eine Ausweitung des Programms auf weitere Stationen im Freistaat Sachsen, wie seitens des Bundes im Mai 2016 angeboten, war vor allem aufgrund des fehlenden Planungsvorlaufs seitens der DB Station&Service nicht möglich.

Bei den verbliebenen 43 Verkehrsstationen handelt es sich um bundeseigene Eisenbahninfrastruktur, deren Modernisierung und Weiterentwicklung sowohl konzeptionell als auch finanziell dem Bund und der DB Station&Service AG obliegen. Es besteht die Möglichkeit, die Modernisierung und den barrierefreien Ausbau der Verkehrsstationen bei Vorliegen der entsprechenden Fördervoraussetzungen im Rahmen der bestehenden Förderprogramme und verfügbaren Haushaltsmittel durch den Freistaat Sachsen zu fördern.

IV.10. Welcher Stand der Umsetzung wurde beim Aufbau eines „Landeskompetenzzentrums Barrierefreiheit“ bisher erreicht, insbesondere welche Ergebnisse (Wortlaut) hatte die in Drs.-Nr. 6/4280 erwähnte Analyse bzw. wenn noch nicht verfügbar, wann werden die Ergebnisse vorliegen?

IV.10.1. Welche Ziele und Aufgaben sind mit dem Aufbau des Landeskompetenzzentrums verbunden?

IV.10.2. Wer soll Träger des Landeskompetenzzentrums sein, wie soll es finanziert werden und mit welchen Kooperationspartnern wird eine Zusammenarbeit angestrebt?

IV.10.3. Wann und wo wird das Landeskompetenzzentrum seine Arbeit aufnehmen?

Zusammenfassende Antwort zum Fragenkomplex IV.10.:

Mit dem Ziel, für die weiteren Überlegungen zur Weiterentwicklung der Beratungsangebote für barrierefreies Bauen im Freistaat Sachsen eine verlässliche Grundlage zu erhalten, wurde im Juni 2016 die in der Antwort auf die Kleine Anfrage (Drs.-Nr. 6/4280) genannte Studie in Auftrag gegeben. Diese Studie konnte jedoch nicht fertiggestellt werden. Da die im Rahmen dieser Studie erhobene Datengrundlage die vereinbarte wissenschaftliche Bewertung nicht zuließ, wurde der Auftrag in beiderseitigem Einvernehmen aufgehoben. Über eine eventuelle Neuausschreibung wurde bislang nicht entschieden. Weitere Schritte zum Aufbau eines „Landeskompetenzzentrums Barrierefreiheit“ wurden daher nicht unternommen.

IV.11. Wie definiert die Staatsregierung den Begriff „Erschließung“ zur ÖPNV-Infrastruktur?

Unter Erschließung ist die Gesamtheit der im öffentlichen Bereich zu treffenden Maßnahmen zu verstehen, die es ermöglichen, dass jedermann das öffentliche Verkehrsnetz bestimmungsgemäß nutzen kann.

IV.11.1. Welcher Erschließungsgrad bei der ÖPNV-Infrastruktur besteht derzeit in den jeweiligen Landkreisen und kreisfreien Städten und wie hat sich dieser seit 1990 entwickelt (bitte angeben nach Jahr, Landkreis/kreisfreie Stadt und Erschließungsgrad)?

Eine Statistik im Sinne der Fragestellung wird nicht geführt und liegt der Staatsregierung somit nicht vor. Auf das Basisgutachten der ÖPNV-Strategiekommission wird verwiesen.

IV.12. Ist im Rahmen der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL-KStB) der Neu-, Um- und Ausbau sowie die Instandsetzung und Erneuerung oder die barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsanlagen (u.a. von Gehwegen) im Einzelnen förderfähig, wenn ja, unter welchen konkreten Voraussetzungen und in welchem Förderumfang?

Gemäß Sächsischen Straßengesetz (SächsStrG) und Bundesfernstraßengesetz (FStrG) gehören Gehwege zum Straßenkörper der jeweils öffentlichen Straße. Sofern die Notwendigkeit besteht, können Gehwege an Bundesstraßen und an Straßen gemäß § 3 Abs. 1 Punkt 1 bis 3 SächsStrG in kommunaler Baulastträgerschaft über die benannte Richtlinie gefördert werden. Zuwendungsvoraussetzung ist u. a., dass die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt sind. Zuwendungsfähig sind die Baukosten für den Gehwegkörper und anteilig die Planungskosten. Die Höhe des Fördersatzes ist abhängig von der dazugehörigen Straßenklasse.

IV.13. Wie haben sich seit 1990 die Fahrgastzahlen (in den heutigen Gebieten der 5 sächsischen Verkehrsverbünde) entwickelt (bitte auflisten nach Jahr, Verkehrsverbund und Fahrgastanzahl)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung.

Organisation, Planung und Ausgestaltung des ÖPNV obliegen gemäß sächsischem ÖPNV-Gesetz den kommunalen Aufgabenträgern und deren Zusammenschlüssen. Seitens des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen liegen vergleichbare Daten über das ÖPNV-Fahrgastaufkommen seit 2004 vor (Schienennahverkehr und gewerblicher Straßen-Personenverkehr im Schienen- und Liniennahverkehr nach Verkehrsarten und Verkehrsmitteln 2004 bis 2015):

Jahr	Fahrgäste			
	insgesamt ¹⁾	und zwar im Verkehr mit		
		Eisenbahn ²⁾	Straßenbahn	Omnibussen
	1.000			
2004	463.759	7.467	238.482	242.991
2005	448.759	8.166	239.820	225.305
2006	463.759	7.467	238.482	242.991
2007	426.564	8.016	241.896	217.795
2008	433.275	13.074	247.823	213.248
2009	433.349	12.557	248.649	213.125
2010	450.498	14.732	258.340	219.787
2011	450.226	13.070	259.274	220.634
2012	453.788	13.134	261.780	222.292
2013	459.433	12.870	265.633	225.230
2014	432.537	13.474	261.133	219.329
2015	436.826	13.861	263.068	222.030

(Quelle: Statistisches Landesamt)

1) Unternehmensfahrten

2) ohne Fahrgäste von DB Regio (Fahrgastzahlen der DB AG werden zentral nur über das Statistische Bundesamt erfasst)

In die Erhebung einbezogen werden nur Unternehmen, die selbst Konzessionen für Liniennahverkehr haben; die Verkehrsleistungen werden jedoch vollständig erfasst, einschließlich der durch Subunternehmen erbrachten Leistungen. Gemäß der Abrechnung der ÖPNV-Zweckverbände (Erfolgskontrolle nach ÖPNVFinVO) haben sich die Fahrgastzahlen im SPNV im Freistaat Sachsen seit 2012 wie folgt entwickelt (inklusive Fahrgäste von DB Regio):

2012: 42.367.000
2013: 45.138.000
2014: 54.831.000
2015: 59.245.000.

IV.13.1. Wie hat sich die Anzahl (in Prozent) der Zeitkarten-Abonnenten an der Gesamtzahl der Fahrgäste in den verschiedenen Tarif-/Verkehrsverbünden entwickelt? (bitte für den MDV nur den sächsischen Teil ausweisen)

Eine Statistik im Sinne der Fragestellung wird nicht geführt und liegt der Staatsregierung somit nicht vor.

IV.14. Welche regelmäßigen Verkehrszählungen im Straßenverkehr beauftragt die Staatsregierung in Sachsen, über welche Haushaltstitel wurden und werden diese finanziert und welche Ergebnisse liegen jeweils vor?

Der Freistaat erfasst ständig an derzeit insgesamt 99 Dauerzählstellen (Bundesfern- und Staatsstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaates) den Kfz-Verkehr. Ergebnisse werden auf der Internetseite der LIST GmbH veröffentlicht (<http://www.list-sachsen.de/veroeff.htm>).

Im Fünfjahresrhythmus führt der Bund zusätzlich die Straßenverkehrszählung (SVZ) an den Bundesfernstraßen durch, Sachsen beteiligt sich mit der Zählung an Staatsstraßen. Die Ergebnisse der SVZ 2015 sind auf der Internet-Seite des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr veröffentlicht (<http://www.lasuv.sachsen.de/cps/rde/lasuv/>).

Die Finanzierung erfolgte aus Kapitel 0706, Titel 780 73 (Staatsstraßen) sowie Kapitel 780 72 (Auswertung der Bundesstraßenzählung).

IV.15. Wie hat sich die Zahl der angemeldeten Privat-Pkw pro 1.000 Personen seit dem Jahre 2010 in den Gemeinden in Sachsen entwickelt? (Bitte pro Jahr und Gemeinde angeben.)

Es wird auf die Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes verwiesen (www.statistik.sachsen.de).

Darüber hinaus liegen der Staatsregierung keine Informationen vor.

IV.16. Wie stellt sich die Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs und der Daseinsvorsorge durch Menschen ohne verfügbaren Pkw in ländlich geprägten Gemeinden dar?

Die Erreichbarkeit ist sehr unterschiedlich ausgeprägt. Sie ist abhängig von der Siedlungsstruktur, der örtlichen Lage der genannten Einrichtungen und der Nähe zu stark frequentierten Verkehrsachsen.

IV.17. Im 7. Altenbericht der Bundesregierung (BT-Drs. 18/10210) wird den Bundesländern empfohlen, umfassende Strategien für die „Verbesserung und Sicherung der Mobilität alter Menschen“ zu entwickeln. Welche Strategien verfolgt die Staatsregierung vor dem Hintergrund dieser Aufforderung aktuell für die Zielgruppe der älteren Menschen in Sachsen?

Ältere Menschen werden bei der Entwicklung aller Infrastrukturen und Verkehrsangebote berücksichtigt. Ihre besonderen Bedürfnisse über die der Allgemeinheit hinaus sind insbesondere durch die Gewährleistung barrierefreier Anlagen und Angebote zu beachten.

V. Sicherheit

Vorbemerkung: Öffentliche Verkehrsmittel sowie die öffentliche Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Individualverkehr können je nach Art und Strecke als unterschiedlich Sicher oder Unsicher wahrgenommen werden. Dabei können Angsträume entstehen, aber auch Unfallschwerpunkte nachgewiesen werden. Im Koalitionsvertrag heißt es: *„Die Aktivitäten zur Unfallverhütung werden wir mindestens im bestehenden Umfang weiter fördern. Wir werden Angebote zur Mobilitätserziehung in Kindereinrichtungen, Schulen und Berufsschulen sowie in Unternehmen unterstützen.“*

V.1. Wie hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten in Sachsen (seit 1990) im Eisenbahn- und Straßenverkehr entwickelt (unterteilt nach Jahr, Getöteten, Schwerverletzten, und den Nutzergruppen Insasse Pkw, Bus, Straßenbahn, Eisenbahn, Radfahrer*innen, Fußgänger*innen)

Zur Beantwortung der Frage wird auf die Anlage zu V_1 verwiesen. Die Daten hat das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen erhoben. Eine Erfassung entsprechend der Fragestellung erfolgte erst ab dem Jahr 1995. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass Angaben zum Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr nicht vorliegen.

V.1.1. Wie hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt in Sachsen entwickelt (gegliedert nach Jahr ab 1990)?

Zur Beantwortung der Frage wird auf die Anlage zu V_1.1 verwiesen. Die Daten hat das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen erhoben.

V.1.2. Wie hat sich die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr entwickelt, unterteilt nach Altersgruppen der Bevölkerung (wenn mgl. ab 1990)?

Zur Beantwortung der Frage wird auf die Anlage zu V_1.2 verwiesen. Die Daten hat das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen erhoben. Eine Erfassung entsprechend der Fragestellung erfolgte erst ab dem Jahr 1995. Es ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass die als Anlage beigefügte Übersicht keine Angaben zu sonstigen Sachschadensunfällen ohne Alkoholeinwirkung (so genannte Bagatellunfälle) enthält. Diese werden gemäß § 2 Absatz 2 des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle lediglich zahlenmäßig, gegliedert nach Unfällen auf Autobahnen und sonstigen Straßen, erfasst. Eine Differenzierung nach Art der Verkehrsteilnahme bzw. Unfallursachen ist bei sogenannten Bagatellunfällen nicht möglich.

V.1.3. Wie hoch ist das Risiko im Verkehr (in Sachsen) schwer oder tödlich zu verunfallen (Unfallrate je Verkehrsteilnehmer*in nach Nutzungsart; also bspw. schwerverletzte oder getötete Autofahrer*innen je Pkw-km), unterteilt nach Nutzungsgruppen (Insasse Pkw, Bus, Straßenbahn, Eisenbahn, Radfahrer*innen, Fußgänger*innen)?

Eine Beantwortung im Sinne der Fragestellung ist nicht möglich. Gesamtdaten zu Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger- bzw. Verkehrsmittel liegen nicht vor. Diese Daten werden in der amtlichen Statistik des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen nicht erhoben. Ein Verhältnis von Verkehrsunfällen mit Personenschaden zur jeweiligen Verkehrsleistung im Sinne der Fragestellung kann somit nicht hergestellt werden kann. Zur Betrachtung des Risikos bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, können hilfsweise die Anteile der Getöteten und Schwerverletzten nach Verkehrsteilnehmerarten an Verkehrsunfällen mit Personenschaden zu Grunde gelegt werden. Aus der nachfolgenden Übersicht ergibt sich die prozentuale Verteilung der Getöteten und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen nach Verkehrsteilnehmerarten für das Jahr 2016 bzw. die Durchschnittswerte der letzten fünf Jahre (2012 - 2016).

Summe der Getöteten und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbe- teiligung	2016	Anteil in % (2016)	Durchschnitt 2012-2016	Anteil in % (2012-2016)
Gesamt	4.290		4.148	
PKW-Benutzer	2.047	47,7%	1.891	45,1%
Kraftrad-Benutzer (alle)	663	15,5%	649	15,5%
Fahrradfahrer	884	20,6%	910	21,7%
Fußgänger	517	12,1%	550	13,1%
LKW-Benutzer	118	2,8%	112	2,7%
Bus-Benutzer	26	0,6%	36	0,9%
übrige	35	0,8%	44	1,0%

Im Freistaat Sachsen wurden im Jahr 2016 427 Personen bei Verkehrsunfällen pro 100.000 Einwohner getötet oder verletzt. Damit liegen die Verunglücktenzahlen in Sachsen im bundesweiten Vergleich pro 100.000 Einwohner auf dem zweitniedrigsten Wert hinter dem Freistaat Thüringen. Betrachtet wurden hierbei die vorläufigen Verunglücktenzahlen des Statistischen Bundesamtes vom 24. Februar 2017 mit den aktuellen Bevölkerungszahlen der Bundesländer (Ergebnisse auf Grundlage des Zensus 2011). Die Statistiken sind unter folgenden Websites einsehbar:

https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17_065_46241.html und http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_ib01_jahrtab1.asp.

V.2. Welche maßgeblichen Unfallursachen (unterteilt nach Umständen: z.B. Alkoholisierte Pkw-Fahrer*innen, überhöhte Pkw-Geschwindigkeit, Fehler Fußgänger*innen, Fehler Radfahrer*innen, Wildwechsel, u.a.) sind in Sachsen in den letzten 10 Jahren zu verzeichnen (Bitte Angaben in Jahr und jeweiligen Unfallursachen untergliedern.)?

Zur Beantwortung der Frage wird auf die Anlagen 1 bis 5 zu V_2_1 bis V_2_5 verwiesen. Die Daten hat das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen erhoben.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass sich die Anlagen wie folgt gliedern:

- Hauptunfallursachen gesamt (Geschwindigkeit, Abstand, Vorfahrt, Abbiegen, Alkohol) (Anlage zu V_2_1)
- Hauptunfallursachen bei PKW-Fahrern (Anlage zu V_2_2)
- Hauptunfallursachen bei Fußgängern (Anlage zu V_2_3)
- Hauptunfallursachen bei Radfahrern (Anlage zu V_2_4)
- Hauptunfallursache Wild (Anlage zu V_2_5).

Zudem enthalten die Anlagen keine Angaben zu sonstigen Sachschadensunfällen ohne Alkoholeinwirkung (sogenannte Bagatellunfälle). Diese werden gemäß § 2 Absatz 2 des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle lediglich zahlenmäßig, gegliedert nach Unfällen auf Autobahnen und sonstigen Straßen, erfasst. Eine Differenzierung nach Art der Verkehrsteilnahme bzw. Unfallursachen ist bei sogenannten Bagatellunfällen nicht möglich.

V.2.1. Was waren die jeweiligen wesentlichen Ursachen für Verkehrsunfälle, deren Opfer Personen über 70 Jahren waren, innerhalb eines Zeitraums der vergangenen 10 Jahren?

Zur Beantwortung der Frage wird auf die Anlage zu V_2.1 verwiesen. Die Daten hat das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen erhoben. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass im Sinne der Fragestellung eine Erfassung von Ursachen der Fahrzeugführer in der Altersgruppe über 75 Jahre und älter dargestellt ist. Zudem werden Unfallursachen immer verursacherbezogen, jedoch nicht opferbezogen erhoben.

V.3. Welche Maßnahmen zur Unfallverhütung und Verkehrssicherheit hat die Staatsregierung in der laufenden Legislaturperiode ergriffen? (Bitte nach Maßnahmenarten, verausgabten Haushaltsmitteln und Jahren untergliedern.)

2014

Auf der Grundlage der Richtlinie des SMI über die Förderung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung zur Hebung der Verkehrssicherheit (FördRLVEA)

- 5.000 € für Projekte der Sächsischen Landesstelle gegen die Suchtgefahren e.V.
- 55.778,40 € für Projekte der Mission Zero Projekt gGmbH
- 23.000 € für eine mobile Jugendverkehrsschule der Gebietsverkehrswacht Mittweida e.V.
- 23.000 € für eine mobile Jugendverkehrsschule der Gebietsverkehrswacht Freiberg e.V.
- 19.203,68 € für eine mobile Kindergartenverkehrsschule der Verkehrswacht der Stadt Zwickau e.V.
- 4.196,32 € für die einheitliche Beschriftung der Verkehrsschulen (Landesverkehrswacht Sachsen e.V.)

Auf der Grundlage von Leistungsverträgen und Vereinbarungen

- 515.990 €, Projekte der Landesverkehrswacht Sachsen e.V.
- 98.696,18 €, Verkehrssicherheitstag Sachsenring
- 113.442,61 €, Verkehrssicherheitsarbeit in der sächsischen Straßenbauverwaltung
- 11.237,78 €, Programm zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen in den Landkreisen des Freistaates Sachsen – 10x10

2015

Auf der Grundlage der FördRLVEA

- 61.632 € für Projekte der Mission Zero Projekt gGmbH
- 27.000 € für eine mobile Jugendverkehrsschule der Gebietsverkehrswacht Zwickauer Land e.V.
- 20.000 € für eine mobile Kindergartenverkehrsschule der Gebietsverkehrswacht Chemnitzer Land e.V.
- 20.000 € für eine mobile Kindergartenverkehrsschule der die Verkehrswacht Sächsische Schweiz e.V.
- 3.000 € für die einheitliche Beschriftung der Verkehrsschulen (Landesverkehrswacht Sachsen e.V.)

Auf der Grundlage von Leistungsverträgen und Vereinbarungen

- 515.990 €, Projekte der Landesverkehrswacht Sachsen e.V.
- 91.216,72 €, Verkehrssicherheitstag Sachsenring
- 135.454,71 €, Verkehrssicherheitsarbeit in der sächsischen Straßenbauverwaltung
- 12.852,00 €, Programm zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen in den Landkreisen des Freistaates Sachsen – 10x10

2016

Auf der Grundlage der FördRLVEA

- 89.178 € für Projekte der Mission Zero Projekt gGmbH
- 21.753,86 € für eine mobile Kindergartenverkehrsschule der Gebietsverkehrswacht Leipziger Land e.V.
- 22.380,00 € für eine mobile Kindergartenverkehrsschule der Gebietsverkehrswacht Mittleres Erzgebirge e.V.
- 24.000,00 € für eine mobile Kindergartenverkehrsschule der Verkehrswacht Niederschlesische Oberlausitz e.V.
- 3.000 € für die einheitliche Beschriftung der Verkehrsschulen (Landesverkehrswacht Sachsen e.V.)

Auf der Grundlage von Leistungsverträgen und Vereinbarungen

- 515.990 €, Projekte der Landesverkehrswacht Sachsen e.V.
- 94.943,66 €, Verkehrssicherheitstag Sachsenring
- 156.595,06 €, Verkehrssicherheitsarbeit in der sächsischen Straßenbauverwaltung
- 9.966,26 €, Verkehrssicherheit von Radwegen

V.3.1. Wie untersucht die Staatsregierung die Wirkungen der eingeleiteten Unfallverhütungs- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen?

Bei entsprechender Erforderlichkeit werden zyklische Untersuchungen zur Wirkung der eingeleiteten Unfallverhütungs- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen eingeleitet.

V.3.2. Laut Ankündigung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wird die „Notwendigkeit und Finanzierung“ eines Sonderprogramms zur Beseitigung der Winterschäden geprüft. Wie hoch werden diese Sonderzuschüsse im Jahr 2017 sein und sind auch explizit Maßnahmen bzw. gebündelte Vorhaben zur Beseitigung von Winterschäden an Rad- und Gehwegen förderfähig (wenn ja, wie hoch bzw. unter welchen Kriterien)?

Gegenwärtig wird geprüft, ob und wenn ja in welcher Höhe die Beseitigung von Winterschäden durch den Freistaat gefördert werden kann.

V.3.3. An welchen innerörtlichen Abschnitten an Staats- oder Bundesstraßen wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit Geschwindigkeitsbeschränkungen seit 1990 durch wen angeordnet?

V.3.4. An welchen Straßenabschnitten im Umfeld von Schulen, Kindertageseinrichtungen, Krankenhäusern und sonstigen Gesundheits-/Sozialeinrichtungen wurden seit 1990 durch wen Geschwindigkeitsbeschränkungen geprüft und empfohlen?

V.3.5. Welche davon wurden letztlich aus welchen Gründen angeordnet und welche nicht?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen V.3.3. bis V.3.5.:

Eine Statistik im Sinne der Fragestellung liegt der Staatsregierung nicht vor. Es existiert hierüber keine Erfassung. Auf Grund der vielen im Zeitraum der letzten 27 Jahre stattgefundenen Kreisgebietsreformen, Gemeindezusammenschlüsse und Verwaltungsreformen könnte dies auch mit größtem Arbeitsaufwand nicht nachvollzogen werden.

V.4. Wie hat sich die Anzahl der Kontrollplätze für Lkw und Fernbusse in den letzten 10 Jahren in Sachsen entwickelt? (Bitte gegliedert nach Anzahl, Jahr und genauer Lage von Kontrollplätzen darstellen.)

Eine Statistik im Sinne der Fragestellung liegt der Staatsregierung nicht vor. Die Verkehrsbehörden und Straßenbaubehörden führen über die Anzahl der Kontrollplätze für LKW und Fernbusse keine Statistik. Kontrollplätze sind zudem nicht immer baulich angelegte und verkehrstechnisch beschilderte Flächen im Straßenraum, sondern können auch geeignete Orte im Straßenraum oder naheliegende Parkflächen sein.

V.5. Auf Autobahnen in Thüringen und Sachsen-Anhalt sollen neue digitale Warnsysteme vor Staubildung warnen. Das fünf Millionen Euro teure Projekt wird aus Mitteln des Bundesverkehrsministeriums finanziert. Gibt es ähnliche Programme auch in Sachsen und wie werden diese finanziert?

Im Freistaat Sachsen sind bereits solche Systeme in Betrieb. Dynamische Wegweisungen mit integrierter Stauinformation (dWiSta-Tafeln) existieren auf dem Autobahnring A9/A14/A38 rund um Leipzig. Mit dem Lückenschluss der Staatsstraße S 177 zwischen der Bundesautobahn A 17, AS Pirna, und der Bundesautobahn A 4, AS Pulsnitz, sind verkehrsbeeinflussende Maßnahmen auf der sogenannten Ostumfahrung Dresden vorgesehen.

Darüber hinaus beteiligt sich Sachsen an dem „Länderübergreifenden Informations- und Strategiemanagement auf Autobahnen im Korridor Ost“. Dies beinhaltet weiträumige Netzalternativen im Autobahnnetz von Berlin bis Nürnberg bzw. von Dresden bis ins Ruhrgebiet.

V.6. Liegen der Staatsregierung Untersuchungen zur subjektiven und objektiven Sicherheit von Nutzer*innen des ÖPNV, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen in Sachsen bzw. zu sogenannten Angsträumen vor?

V.6.1. Wenn ja, welche Kenntnisse liegen der Staatsregierung vor, wie sich die subjektive und objektive Sicherheit zwischen Frauen und Männern sowie Generationen unterscheidet?

V.6.2. Welche Maßnahmen und Konzepte werden im Umgang mit städtischen und ländlichen Angsträumen verfolgt und durchgeführt, insbesondere in Bezug auf die Verkehrsanlagen- und Verkehrsraumgestaltung?

V.6.3. Gibt es entsprechende Empfehlungen oder Richtlinien für die Betreiber von ÖPNV-Dienstleistungen und wenn ja, welche?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen V.6. bis V.6.3.:

Der Staatsregierung liegen keine Erkenntnisse über Untersuchungen zur subjektiven und objektiven Sicherheit von Nutzern des ÖPNV, Radfahrern und Fußgängern bzw. zu sogenannten Angsträumen im Freistaat Sachsen vor.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat seine Mitgliedsunternehmen im Rahmen folgender VDV-Mitteilungen über Sicherheitsthemen informiert:

- VDV-Mitteilungen 3313 „Entwicklungen und Trends der Sicherheitstechnologien im Umfeld des ÖPNV“, Dezember 2005
- VDV-Mitteilungen 7018 „VDV-Sicherheitsleitfaden für ÖPNV-Unternehmen – Safety und Security“, Mai 2008
- VDV-Mitteilungen 7015 „Einsatz der Videotechnik im ÖPNV“, Februar 2010.

V.6.4. Welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten wurden in Fahrzeugen und Einrichtungen des Öffentlichen Personennahverkehrs in Sachsen begangen und wie hat sich die Anzahl der Delikte entwickelt (aufgeteilt seit 1990, Angabe nach Art und Anzahl der Delikte pro 1.000 Fahrgäste, unterteilt nach Verkehrsverbund, Tatort [Fahrzeug, Haltestelle etc.]?)

Von einer Beantwortung seitens der Staatsregierung wird abgesehen.

Gemäß Artikel 51 Absatz 1 Satz 1 der Verfassung des Freistaates Sachsen (SächsVerf) ist die Staatsregierung verpflichtet, Fragen einzelner Abgeordneter oder parlamentarische Anfragen nach bestem Wissen unverzüglich und vollständig zu beantworten. Nach dem Grundsatz der Verfassungsorgantreue ist jedes Verfassungsorgan verpflichtet, bei der Ausübung seiner Befugnisse den Funktionsbereich zu respektieren, den die hierdurch mitbetroffenen Verfassungsorgane in eigener Verantwortung wahrzunehmen haben.

Dieser Grundsatz gilt zwischen der Staatsregierung und dem Parlament sowie seinen einzelnen Abgeordneten, so dass das parlamentarische Fragerecht durch die Pflicht des Abgeordneten zur Rücksichtnahme auf die Funktions- und Arbeitsfähigkeit der Staatsregierung begrenzt wird. Die Staatsregierung muss nur das mitteilen, was innerhalb der Antwortfrist mit zumutbarem Aufwand in Erfahrung gebracht werden kann (vgl. SächsVerfGH, Urteil vom 16. April 1998, Vf. 14-1-97).

Daten auf Grundlage der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) stehen im Sachzusammenhang nicht zur Verfügung. Recherchiert werden kann im Polizeilichen Auskunftssystem Sachsen (PASS) bzw. der Integrierten Vorgangsbearbeitung (IVO) nach den Tatörtlichkeiten „Haltestelle/Taxistand“, „Bus“, „Straßenbahn“, „Fährschiff/Fahrgastschiff“, „Eisenbahn“, „Bahnhof“, „Bahnbetriebswerk/Lokschuppen“, „Sonstige Bahnanlage“, „Gleisanlage im öffentlichen Verkehrsraum“ oder „Bahngleis“. Aufgrund von Aussonderungs- und Löschfristen wäre zudem eine Beantwortung ausschließlich für das Jahr 2016 möglich. Um feststellen zu können, ob es sich um öffentlichen Personennahverkehr entsprechend der Fragestellung handelt, müssten zur vollständigen Beantwortung der Frage insofern ca. 17.000 in Frage kommende Ermittlungsverfahren händisch ausgewertet werden. Wenn man einen Zeiteinsatz von 15 Minuten für die Auswertung eines Ermittlungsverfahrens ansetzt, wären dies ca. 4.250 Stunden für die Auswertung aller Ermittlungsverfahren. Bei einer 40-Stunden-Woche wäre ein Sachbearbeiter über einhundert Wochen mit dieser Auswertung befasst. Noch nicht berücksichtigt sind dabei die angefragten Ordnungswidrigkeiten. Dieses Personal stünde dann für Kernaufgaben des Polizeivollzugsdienstes nicht bzw. nur sehr eingeschränkt zur Verfügung. Die Staatsregierung kam daher bei der vorzunehmenden Abwägung zwischen dem parlamentarischen Fragerecht einerseits und der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Staatsregierung sowie der ihr zugeordneten Polizeibehörden andererseits zu dem Ergebnis, dass eine Beantwortung der Frage auch unter Berücksichtigung des hohen Rangs des parlamentarischen Fragerechts unverhältnismäßig und ohne erhebliche Einschränkung der Funktionsfähigkeit der sächsischen Polizei nicht zu leisten ist.

Im Hinblick auf Straftaten in der Bahn oder in Bahnhöfen wird ebenfalls von einer Beantwortung durch die Staatsregierung abgesehen, da die in der Anfrage abgefragten Sachverhalte im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegen und gemäß Art. 50 SächsVerf die Staatsregierung nur verpflichtet ist, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Dieser Informationspflicht entspricht das Frage- und Auskunftsrecht der Abgeordneten gegenüber der Staatsregierung nach Art. 51 SächsVerf. Die Staatsregierung ist dem Landtag und den Abgeordneten nur für ihre Amtsführung im Sinne einer Rechenschafts- und Einstandspflicht für eigenes Handeln verantwortlich. Sie ist daher nur in solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die Vorgänge oder Umstände außerhalb ihres Verantwortungsbereichs betreffen (vgl. SachsAnhVerfG, Urteil vom 17. Januar 2000, NVwZ 2000, 671).

V.7. An welchen Verkehrsflächen wurden sogenannte Shared Space Projekte zur Verkehrsberuhigung umgesetzt und welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung bei diesen Maßnahmen vor?

Im Zusammenhang mit der Fragestellung wird auf die Antwort zu der Kleinen Anfrage (Drs.-Nr. 6/1923) verwiesen. In Sachsen sind keine Shared Space Projekte bekannt.

VI. Gesundheit

Vorbemerkung: Viele Verkehrsarten verursachen Lärm und andere gesundheitsschädliche Emissionen. Im Koalitionsvertrag heißt es „*Verkehrslärm gehört auch in Sachsen zu den am stärksten empfundenen Lärmbelastungen. Unser Ziel ist es, den Lärm direkt an seiner Quelle zu bekämpfen*“ sowie „*In den vergangenen Jahren haben wir Erfolge in der Luftreinhaltung, zum Beispiel beim Rückgang der Feinstaubbelastung, erzielt. Dennoch müssen vor allem in den großen Städten die beschlossenen Maßnahmen der Luftreinhaltepläne auf ihre Wirksamkeit im Einzelnen hin untersucht und fortgeschrieben werden.*“

VI.1. Welche Kommunen in Sachsen mussten 2012 einen Lärmaktionsplan vorlegen?

VI.1.1. Welche Kommunen haben bereits Lärmaktionspläne verabschiedet, welche Kommunen bereiten die Verabschiedung von Lärmaktionsplänen vor und welche Kommunen in Sachsen müssen 2017 einen Lärmaktionsplan vorlegen?

Aktuell haben in der zweiten Umsetzungsstufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2012/2013) folgende 18 Gemeinden in Sachsen einen Lärmaktionsplan erstellt und verabschiedet:

Bautzen	Lichtenau	Riesa
Chemnitz	Meißen	Schkeuditz
Coswig	Oschatz	Schneeberg
Dresden	Ottendorf-Okrilla	Wilsdruff
Görlitz	Pirna	Zittau
Hoyerswerda	Radeburg	Zwickau

Folgende 15 Gemeinden haben das LfULG über ihren Beschluss zur Erstellung eines LAP informiert, diesen jedoch noch nicht fertiggestellt:

Auerbach/Vogtl.	Heidenau	Radebeul
Crimmitschau	Leipzig	Tharandt
Flöha	Markranstädt	Wachau
Freiberg	Plauen	Werdau
Freital	Radeberg	Weinböhla

Nächster Stichtag für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist der 18. Juli 2018. Welche Gemeinden dieser Verpflichtung zur Aufstellung nachkommen müssen, ist abhängig von den Ergebnissen der Lärmkartierung, die bis zum 30. Juni 2017 vorzunehmen ist.

VI.1.2. Welches waren die Hauptlärmquellen in den 2012 erarbeiteten Lärmaktionskarten?

Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung 2012 ist abzuleiten, dass aufgrund der flächenhaften Belastung der Straßenverkehr die Hauptlärmquelle darstellt. Darüber hinaus ist punktuell der Eisenbahnverkehr eine weitere maßgebliche Lärmquelle.

VI.1.3. Welches ist die am häufigsten empfohlene Lärmschutzmaßnahme in den vorliegenden Lärmaktionsplänen sächsischer Kommunen?

Ein umfassender Überblick über alle Maßnahmen der in Sachsen beschlossenen Lärmaktionspläne liegt dem Freistaat Sachsen nicht vor. Die Lärmaktionsplanung erfolgt in Zuständigkeit der Kommunen. Aus der Begutachtung einzelner Planentwürfe durch das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) sind folgende Maßnahmen zu nennen, die sehr häufig in den LAP benannt werden:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an lärmbelasteten Brennpunkten (beispielsweise auf Tempo 30 innerorts),
- Einbau geräuschkindernder Deckschichten an stark lärmbelasteten Straßen bzw. Erneuerung schadhafter Straßenbeläge,
- Straßenneubau bzw. Umverlegung von Straßen mit Entlastung innerstädtischer Lärmbrennpunkte.

VI.1.4. Welches ist die am häufigsten umgesetzte Lärmschutzmaßnahme in den Lärmaktionsplänen sächsischer Kommunen?

Angaben zur Häufigkeit umgesetzter Lärmschutzmaßnahmen liegen der Staatsregierung nicht vor.

VI.1.5. Wie überprüft die Staatsregierung die Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen?

Die Umsetzung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen wird im Rahmen der turnusmäßigen Lärmaktionsplanung, die von den betroffenen Kommunen aller fünf Jahre durchzuführen ist, erfasst. Gemäß Anhang VI der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind der Kommission dabei auch Angaben über bereits umgesetzte Maßnahmen zu übermitteln.

Die Wirkung umgesetzter Lärmminderungsmaßnahmen kann im Rahmen der turnusmäßigen Lärmkartierung erfasst werden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen führen nach ihrer Realisierung zu einem Rückgang der im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Betroffenheit.

VI.1.6. In welchen Fällen wurde der Umsetzungsstand bzw. die eingeleiteten Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen in sächsischen Kommunen durch das Landesamt für Umwelt und Geologie als unzureichend eingestuft und welche Schlussfolgerungen wurden daraus gezogen? (bitte mit Angabe der jeweiligen Kommune)

Das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) hat keine Zuständigkeit für die Prüfung der Wirksamkeit und des Umsetzungsstandes von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen in sächsischen Kommunen. Die Beförderung der Umsetzung von Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung obliegt den Kommunen. Die praktische Umsetzung erfolgt durch die jeweils zuständige Behörde.

VI.1.7. Mit welchen konkreten Maßnahmen hat die Staatsregierung die Kommunen bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen unterstützt?

Die Staatsregierung unterstützt die Kommunen auf vielfältige Weise bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen:

- Im Jahr 2006 wurde eine ressortübergreifende Projektgruppe „Umgebungslärmrichtlinie“ eingerichtet, deren Leitung dem LfULG obliegt. Unter Mitwirkung des Verkehrs- und Innenressorts sowie von Vertretern aus Kommunen und dem Sächsischen Städte- und Gemeindetag werden in dieser Gruppe Lösungsansätze für grundsätzliche Probleme bei der Lärmkartierung und Aktionsplanung beraten.
- Das LfULG hat zudem die Aufgabe übernommen, die Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung fachlich anzuleiten und zu unterstützen. Hierzu wurde ein „Handlungsleitfaden für die Lärmaktionsplanung“ erstellt, der unter Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten in Sachsen die Herangehensweise an die Lärmaktionsplanung Schritt für Schritt beschreibt. Für die Lärmaktionsplanung 2018 wird der Handlungsleitfaden in einer dann dritten Auflage nochmals aktualisiert und überarbeitet.
- Weiterhin nimmt das LfULG auf Anfrage Stellung zu Entwürfen von Lärmaktionsplänen und berät Gemeinden im Einzelfall zu konkreten Fragen und Problemen. Unter Federführung des LfULG finden zudem regelmäßige Workshops und Informationsveranstaltungen für die betroffenen Gemeinden statt. Die nächste Veranstaltung ist für den 29. November 2017 in Dresden terminiert.
- Darüber hinaus wurde durch das LfULG in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro eine Broschüre „Positivbeispiele Lärmaktionsplanung“ erarbeitet. In dieser Broschüre werden den Gemeinden erfolgreich realisierte Lärminderungsmaßnahmen und weitere Beispiele aus der Planungspraxis vorgestellt. Auch hier ist im Herbst 2017 ausgehend von den Erfahrungen der letzten Planungsrunde eine aktualisierte Neuauflage geplant.

VI.1.8. Mit welchen konkreten Maßnahmen hat sich die Staatsregierung für die Umsetzung von Lärmaktionsplänen in den sächsischen Kommunen eingesetzt und mit welchem Erfolg?

Turnusmäßig finden zwischen dem Umwelt- und dem Verkehrsressort Abstimmungen statt, um die Rahmenbedingungen für die kommunale Lärmaktionsplanung zu verbessern. Seit der Neufassung der „Richtlinie des SMWA für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL KStB)“ besteht für Kommunen im Rahmen einer Experimentierklausel die Möglichkeit der Förderung des Einbaus spezieller geräuschemindernder Deckschichten innerorts. Zudem wurden im Rahmen des „Konjunkturpaketes II“ im Jahr 2010 und im Rahmen des Infrastrukturprogrammes „Brücken in die Zukunft“ im Jahr 2016 für die Kommunen die Möglichkeit zur Förderung bestimmter Lärmschutzmaßnahmen aus der Aktionsplanung geschaffen, so beispielsweise der Einbau neuer Deckschichten. Das LfULG beauftragte wiederholt Projekte mit Bezug zur kommunalen Lärmaktionsplanung, um die Wirkung konkreter Lärminderungsmaßnahmen zu untersuchen und zu belegen. Aktuell beteiligt sich das LfULG an der Untersuchung der langfristigen Wirksamkeit mehrerer geräuschemindernder Deckschichten im direkten Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrbahnbelag.

VI.2. Welche Maßnahmen kommen für den Lärmschutz an Autobahnen in Sachsen grundsätzlich in Frage und wo wurden in der laufenden Legislaturperiode Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt bzw. wo und wodurch sind diese geplant?

Beim Lärmschutz wird unterschieden zwischen der gesetzlich geregelten Lärmvorsorge an neugebauten oder wesentlich geänderten Straßen sowie der Lärmsanierung an bestehenden Straßen als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen.

Zur Einhaltung der in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegten Lärmvorsorge-Grenzwerte oder der für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes geltenden Lärmsanierungs-Auslösewerte kommen an Bundesautobahnen in Sachsen grundsätzlich folgende aktiven Schallschutzmaßnahmen (Maßnahmen an der Schallquelle) in Frage:

- Abschränkeinrichtungen (Wälle und Wände)
- Einschnitts- und Troglagen
- Teil- oder Vollabdeckungen, Einhausungen und Tunnel
- lärmindernde Fahrbahnoberflächen mit einem Korrekturwert von - 2 dB (A) (Splitt-Mastix-Asphalt, Asphaltbeton, Waschbeton, lärmarmes Gussasphalt)
- lärmindernde Fahrbahnoberflächen mit einem Korrekturwert von - 5 dB (A) (offenporiger Asphalt)
- lärmgeminderte Fahrbahnübergangskonstruktionen an Brückenbauwerken.

Zur Kompensation verbleibender Überschreitungen der Lärmvorsorge-Grenzwerte oder der Lärmsanierungs-Auslösewerte kommen an Bundesautobahnen in Sachsen grundsätzlich folgende passiven Schallschutzmaßnahmen (Maßnahmen am Einwirkungsort) in Frage:

- Verbesserungen der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume in Gebäuden (z. B. Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer)
- Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen oder in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen.

In der laufenden Legislaturperiode wurden im Rahmen des Neubaus der Bundesautobahn A 72 zwischen der Anschlussstelle (AS) Borna-Nord und der AS Rötha (Bauabschnitt 5.1) sowie zwischen der AS Rötha und dem Autobahnkreuz (AK) Leipzig (Bauabschnitt 5.2) Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge umgesetzt, da der Lärmschutz beim Neubau öffentlicher Straßen durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die Verkehrslärmschutzverordnung gesetzlich geregelt ist. Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen sind verbindlich in den am 26. Juni 2012 und am 29. November 2013 von der Landesdirektion Sachsen erlassenen Planfeststellungsbeschlüssen zur Herstellung des Baurechtes für die genannten Straßenbauvorhaben festgelegt. Der gesamte Abschnitt 5 zwischen der AS Borna-Nord und dem AK Leipzig befindet sich derzeit im Bau, so dass die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen noch nicht abgeschlossen ist.

VI.2.1. Welche Lärmschutzmaßnahmen an Autobahnen in Sachsen wurden in den letzten 10 Jahren umgesetzt (bitte mit Angabe Jahr und Maßnahme)?

Die in den letzten zehn Jahren an Bauabschnitten (BA) der Bundesautobahnen A 4, A 14 und A 72 umgesetzten Schallschutzmaßnahmen sowie die Umsetzungszeiträume sind der beigelegten Tabelle (Anlage zu VI.2.1) zu entnehmen.

VI.3. An welchen Straßenabschnitten wurden in der laufenden Legislaturperiode Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen empfohlen, genehmigt oder veranlasst? (Bitte Straßennamen, Ort, Jahr und Art der Geschwindigkeitsbeschränkung angeben.)

VI.3.1. Welche davon wurden aus welchen Gründen in welchen Kommunen nicht bewilligt?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen VI.3. und VI.3.1.:

Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Straßen aus Lärmschutzgründen gemäß § 45 Abs. 1 und 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bedarf grundsätzlich einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde.

Auf Bundesautobahnen im Freistaat Sachsen wurden in der laufenden Legislaturperiode keine Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen von der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV), angeordnet.

Über Empfehlungen, Genehmigungen oder Veranlassungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen an den anderen Straßen werden keine Statistiken geführt.

Einer zusätzlichen Genehmigung bedarf jedoch die verkehrsrechtliche Anordnung zur Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf weniger als 60 km/h (im Regelfall die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h) auf Bundesstraßen gemäß der VwV StVO, Rdnr. 8 zu § 45 Abs. 1 bis 1e der Zustimmung durch die oberste Landesverkehrsbehörde bzw. durch die von ihr bestimmte Stelle. Nach der VwV StVO-Zustimmungspflichten (Verwaltungsvorschrift des SMWA über Zustimmungspflichten für die Anordnung zur Anbringung und Entfernung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie über die nicht im Katalog der Verkehrszeichen enthaltenen zugelassenen Zusatzzeichen vom 2. März 2012) ist seit 1. März 2012 das LASuV als höhere Verkehrsbehörde für die Genehmigung zuständig.

In der laufenden Legislaturperiode hat das LASuV folgenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesstraßen aus Gründen des Lärmschutzes zugestimmt oder sie abgelehnt:

- 2014: B 87 und B 186, Ortsdurchfahrt Stadt Markranstädt, Zustimmung zur Tempo 30-Anordnung (befristet bis zum 31. Dezember 2018 auf Grund der laufenden Lärmsanierung mit passiven Maßnahmen)
- 2014: B 92, Ortsdurchfahrt Stadt Adorf/Vogtland, Ablehnung der Tempo 30-Anordnung, Gründe: Fahrbahnerneuerung 2013, umfassende Lärmsanierung mit passiven Maßnahmen, rückläufiges Verkehrsaufkommen
- 2015: B 2, Ortsdurchfahrt Hohenossig (Gemeinde Krostitz), Ablehnung der Tempo 30-Anordnung, Gründe: laufende Lärmsanierung mit passiven Maßnahmen, Fahrbahnerneuerung 2016, Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens
- 2015: B 183, Ortsdurchfahrt Großwig (Gemeinde Dreiheide), Ablehnung der Tempo 30-Anordnung, Gründe: grundhafter Straßenausbau 2010, geringes Verkehrsaufkommen, Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht erreicht
- 2015/2016: B 2, Ortsdurchfahrt Wellaune (Stadt Bad Düben), Ablehnung der Tempo 30-Anordnung, Gründe: umfassende Lärmsanierung mit passiven Maßnahmen, keine Mängel im Fahrbahnbelag, rückläufiges Verkehrsaufkommen, Planfeststellungsverfahren für Ortsumgehung in Vorbereitung, Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens
- 2017: B 174, Ortsdurchfahrt Reitzenhain (Stadt Marienberg), Zustimmung zur Tempo 30-Anordnung

- 2017: B 181, Ortsdurchfahrt Dölzig (Stadt Schkeuditz), Zustimmung zur Tempo 30-Anordnung.

VI.3.2. Welche Verfahren zum Monitoring und zur Evaluation von Lärminderungsmaßnahmen sind im Einzelnen vorgesehen?

Aus verkehrsrechtlicher Sicht gibt es keine besonderen Verfahren zum Monitoring und zur Evaluation von Lärminderungsmaßnahmen. Im Rahmen von regelmäßigen oder situationsbedingten Verkehrsschauen und ggf. der Straßenverkehrszählungen werden generell alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf Notwendigkeit überprüft, so auch Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes.

VI.4. Welche Möglichkeiten gibt es für kommunale Ordnungsbehörden in Sachsen Lärm durch Pkw und Lkw laut Bußgeldkatalog zu bestrafen und in welchem Umfang wird davon Gebrauch gemacht?

In der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) sind die Sanktionen der Verkehrsordnungswidrigkeiten bundeseinheitlich verbindlich geregelt. Für die Ahndung von unnötigem und unzulässigem Lärm bzw. übermäßiger Geräuscentwicklung sind im bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog mehrere Tatbestände vorgesehen. Die Feststellung derartiger Verstöße im öffentlichen Verkehrsraum erfordert in der Regel ein Anhalten der Kraftfahrzeuge. Das Anhalterecht steht gemäß VwV Verkehrsüberwachung des Freistaates Sachsen nur Polizeivollzugsbeamten zu, dem Gemeindlichen Vollzugsdienst ist ein Eingriff in den fließenden Verkehr nicht gestattet. Die Anzeige dieser Ordnungswidrigkeiten erfolgt daher grundsätzlich durch den Polizeivollzugsdienst. Der Umfang der durch die kommunalen Ordnungsbehörden verfolgten relevanten Verstöße richtet sich insoweit nach der Anzahl der durch den Polizeivollzugsdienst übermittelten Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeigen. Eine differenzierte statistische Erfassung einzelner Tatbestände erfolgt in der verkehrspolizeilichen Statistik nicht. Insoweit können keine Angaben zur Anzahl der im Zusammenhang mit Lärm durch PKW oder LKW durch den Polizeivollzugsdienst zur Anzeige gebrachten Verstöße gemacht werden.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Verkehrskontrollen durch den Polizeivollzugsdienst grundsätzlich auch der technische Zustand des Fahrzeuges, mithin auch Anhaltspunkte für eine Verschlechterung des Abgas- und Geräuschverhaltens geprüft wird. Bei relevanten Feststellungen werden, in Abhängigkeit ob ein Defekt, Verschleiß oder bauliche Veränderungen ursächlich sind, entsprechende Maßnahmen getroffen und Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeigen gefertigt. Soweit notwendig, werden durch den Polizeivollzugsdienst zur Verdachtsbestätigung sowohl vor Ort Standgeräuschemessungen durchgeführt, als auch eine Begutachtung durch eine amtlich anerkannte Prüforganisation zur Beweismittelsicherung veranlasst. Bauliche Veränderungen an Kraftfahrzeugen, durch welche das Abgas- und Geräuschverhalten verschlechtert wird, führen grundsätzlich zum Erlöschen der Betriebserlaubnis.

Betroffene Fahrzeughalter erhalten bei Mängelfeststellung einen Mängelschein, die örtlich zuständige Kfz-Zulassungsstelle als sachlich zuständige Verwaltungsbehörde erhält hierüber eine Mitteilung. Der Fahrzeughalter hat den Mangel innerhalb einer Frist abzustellen und dies der Kfz-Zulassungsbehörde nachzuweisen. Erfolgt dies nicht, werden verwaltungsrechtliche Maßnahmen erlassen, die bis zur Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges führen können. Bei schwerwiegenden Verstößen kann auf Weisung der Verwaltungsbehörde auch eine sofortige Außerbetriebsetzung bereits am Kontrollort durch den Polizeivollzugsdienst erfolgen.

VI.5. An welchen Schienenstrecken in Sachsen, insbesondere entlang des Elbtals, sind welche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden und welche sind in den nächsten Jahren geplant und welche Minderungswirkungen in dB werden dabei prognostiziert (Bitte Angabe nach Jahr und Art der Maßnahme)?

Es liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine belastbaren Statistiken über Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnstrecken vor. Es wird darauf verwiesen, dass bei den Neubaustrecken aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Projektrealisierung durchgeführt werden. Bei den Projekten zum Neu- und Ausbau von Eisenbahnstrecken handelt es sich um Maßnahmen unter Projekträgerschaft der Deutschen Bahn AG, welche mit Bundesmitteln, ggf. auch mit EU-Mitteln finanziert werden. Der Freistaat ist hierbei in der Regel nicht einbezogen.

Nach Auskunft der DB AG können zu Lärmschutzmaßnahmen im Elbtal folgende Angaben gemacht werden:

Der Lärmsanierungsabschnitt zwischen Dresden und Reinhardtsdorf - Schöna entlang der Strecke 6240 wurde bereits fertiggestellt. Weitere Maßnahmen sind im Lärmsanierungsprogramm derzeit nicht vorgesehen. Der Einbau von Schienenstegdämpfern und der Ausbau von Isolierstößen erfolgte im oberen Elbtal bereits vor 2015 (2011 und 2013). Im Rahmen der LufV sind zur Erhaltung des Bestandes Baumaßnahmen im Abschnitt Pirna - Grenze im Zeitraum 2017 - 2021 geplant. Die Kriterien der Lärmvorsorge gem. der 16. BImSchV werden in der Vorbereitung der Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren berücksichtigt. Im Rechtskreis der Lärmvorsorge erfolgte in 2016 in Weinböhla (VDE 9), Strecke 6248, eine Verlängerung der Lärmschutzwände von km 17,635 - km 18,740 bahnrechts und einer Höhe von 3,0 m sowie von km 17,635 - km 17,800 bahnlinks und einer Höhe von 3,0 m.

Gegenwärtig befindet sich eine Machbarkeitsuntersuchung zur Lärmsanierung entlang der Eisenbahnstrecke im Oberen Elbtal zwischen der Bundesgrenze bei Schmilka und Dresden sowie in den Orten Coswig und Weinböhla in der Endphase. Die Realisierung erfolgt zusätzlich zu den Maßnahmen der DB AG und jenen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Es ist das erste Vorhaben im Freistaat Sachsen, bei dem Landesmittel für Lärmsanierungsmaßnahmen an Eisenbahnstrecken eingesetzt werden sollen. Seitens des Freistaates gibt es eine Finanzierungszusage, dass 18 % der zuwendungsfähigen Baukosten als maximaler Zuschuss in das Projekt fließen sollen. Über Baukosten und Realisierungszeiträume können noch keine Aussagen gemacht werden. Gegenwärtig befindet sich das Projekt in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Machbarkeitsuntersuchung Elbtal legt für das gesamte Untersuchungsgebiet Grenzwerte von 67 dB (A) tagsüber / 57 dB (A) nachts zugrunde. Abweichend von den Vorgaben des freiwilligen Lärmvorsorgeprogramms des Bundes wird dieser Grenzwert auch bei Mischgebieten zugrunde gelegt.

Alle in Zukunft geplanten Maßnahmen in Sachsen werden nach den neuen Grenzwerten der Lärmsanierung 57 dB(A) saniert.

VI.6. Finanziert der Freistaat Sachsen Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen mit eigenen Haushaltsmitteln (Bitte an welchen Maßnahmen in welcher Höhe auflisten)?

VI.6.1. Wenn nicht, ist die Staatsregierung dazu bereit, sich an der Finanzierung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen zu beteiligen (Antwort bitte begründen)?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen VI.6 und VI.6.1.:

Der Freistaat Sachsen kann einen Anteil von 18 % der zuwendungsfähigen Baukosten an die DB AG als Baukostenzuschuss leisten. Diese Praxis ist mit dem BMVI abgestimmt und wird bereits in anderen Bundesländern praktiziert. Gegenwärtig wird dieser bei den Lärmsanierungsvorhaben Mittelrheintal und Innthal von den dort betroffenen Bundesländern geleistet. Bei Neu- und Ausbauvorhaben sind keine Baukostenzuschüsse vorgesehen. Gegenwärtig sind im Doppelhaushalt 2017/2018 jährlich 4,0 Mio. € im Titel 0704/891 10 eingestellt. Die Mittel stehen auch für die Kofinanzierung von Lärmsanierungsprogrammen zur Verfügung. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt stehen der genaue Finanzbedarf und der Zeitraum für die Verwendung der Mittel noch nicht fest.

VI.7. Welches Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrsaufkommen ist in Sachsen im Zeitraum bis zum Jahre 2025 entsprechend der Prognosen zu erwarten? (Bitte streckenkonkret darstellen.)

Der Staatsregierung liegen keine streckenkonkreten Prognosen zur Entwicklung des Schienengüter- und -personenverkehrsaufkommens bis 2025 vor.

VI.7.1. Welche Auswirkungen hat dieses Verkehrsaufkommen auf die Lärmbelastung entlang der Strecken, insbesondere hinsichtlich möglicher Lärmgrenzwertüberschreitungen und notwendiger Lärmschutzmaßnahmen?

Es wird auf die Antwort zur Frage VI.7 verwiesen.

Eine denkbare Zunahme des Verkehrs würde jedoch nicht zwangsläufig auch die Erhöhung des Umgebungslärms bedeuten. Maßgebend für aktuelle Maßnahmen im Bereich Lärmschutz ist das Ziel der Bundesregierung, mit dem sogenannten 3-Punkte Programm „Fördern – Ertüchtigen – Regulieren“ den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren.

Dabei stehen

- die Förderung der Entwicklung leiser Güterwagen sowie eines lärmabhängigen Trassenpreissystems,
- das Vorantreiben von Investitionen in die Infrastruktur für Lärmsanierung und
- das Verbot lauter Güterwagen

im Vordergrund. Die Verantwortung für Lärmschutzmaßnahmen an der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur liegt beim BMVI und der Deutschen Bahn AG und wird, beispielsweise im Rahmen der Lärmsanierung Elbtal, von der Staatsregierung ausdrücklich begrüßt und unterstützt.

VI.8. Wie viele Kilometer Schallschutzwände wurden im Rahmen des Investitionsprogramms „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ in Sachsen bisher errichtet (Bitte nach Jahren und Streckenabschnitten aufschlüsseln)?

Die zur Beantwortung dieser Frage bei der Deutschen Bahn AG verfügbaren Angaben sind als Anlage zu VI_8 beigelegt.

VI.8.1. Wie viele Kilometer stehen nach der Prioritätenliste des Sanierungsprogramms noch aus (Bitte Kilometerzahl und Streckenabschnitte nennen)?

Folgende in der Prioritätenliste enthaltene Abschnitte stehen gegenwärtig noch aus:

Nr. des Sanierungsabschnitts	Bundesland	Sanierungsbereich	Länge in km
138	SN	Niederau-Jessen - Dresden-Neustadt	29,3
137	SN	Machern-Riesa-Priestewitz-Böhla, Zeithain - Röderau	16,3
135	SN	Mosel - Werdau ges. - Crimmitschau	11,6
115	SN	Taucha - Eilenburg - Beilrode	10,8

VI.9. Wie ist abgesichert, dass die unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erarbeiteten Inhalte von Lärmaktionsplänen im Bereich des Schienenverkehrs bei den Lärmsanierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG berücksichtigt werden?

Die Berücksichtigung der Inhalte von Lärmaktionsplänen bei den Lärmsanierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG obliegt nicht der Staatsregierung.

VI.10. Wann ist mit der Bekanntgabe der Ergebnisse zur Lärmsituation an sächsischen Haupteisenbahnstrecken zu rechnen, die auf Grundlage der alle fünf Jahre durch das Eisenbahn-Bundesamt durchgeführten Lärmkartierung ermittelt werden?

Die Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes erfolgt deutschlandweit in Verantwortung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Der gesetzliche Fertigstellungstermin ist der 30. Juni 2017.

VI.11. Ist beim Bundesverkehrsministerium im Rahmen der BVWP-Anmeldung durch den Freistaat Sachsen in den Meldeunterlagen zur Neubaustrecke Dresden-Prag eine Sperrung der Alttrasse durch das Elbtal für den Schienengüterverkehr nach Eröffnung der Neubaustrecke als Projekt- oder Variantenbestandteil eingereicht worden?

Im Rahmen der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden nur Projekte angemeldet. Insofern war die Frage nach dem Umgang mit der Altstrecke nicht gestellt. Inwieweit sich zu einem späteren Zeitpunkt weitere Maßnahmen als notwendig erweisen, obliegt dem Bund als Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur und kann nicht im Rahmen der Anmeldung durch die Länder erfolgen.

VI.12. Welchen Kenntnisstand hat die Staatsregierung über die Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen aus den Luftreinhalteplänen sächsischer Kommunen?

VI.12.1. Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über den Anteil des Verkehrs an der Stickstoffbelastung im Boden bzw. zum Zusammenhang von Stickstoffoxid-Emissionen aus Kraftfahrzeugen und der Stickstoffkonzentration im Boden in Sachsen?

Der Anteil des Verkehrs an der Stickstoffbelastung ist Gegenstand der Ursachenanalyse in den kommunalen Luftreinhalteplänen, die sich zurzeit in Überarbeitung befinden. Zur Stickstoffkonzentration im Boden wird auf die Antwort zu Frage 2 der Kleinen Anfrage (Drs.-Nr. 6/8452) verwiesen.

VI.12.2. In welchen Fällen wurde der Umsetzungsstand oder die eingeleiteten Maßnahmen aus Luftreinhalteplänen in sächsischen Kommunen als unzureichend eingestuft und welche Schlussfolgerungen wurden daraus gezogen? (bitte mit Angabe der jeweiligen Kommune)

Die bisherigen Maßnahmen haben nicht zu Einhaltung der Grenzwerte von Stickstoffdioxid geführt. Daher ist eine Fortschreibung der Luftreinhaltepläne für die Städte Dresden und Leipzig erforderlich.

VI.12.3. Welchen Kenntnisstand hat die Staatsregierung über die Fortschreibung oder Neuaufstellung der Luftreinhaltepläne sächsischer Kommunen?

Die Städte Dresden und Leipzig wurden zur Fortschreibung der Luftreinhaltepläne aufgefordert. Mit einem Entwurf wird im 1. Halbjahr 2017 gerechnet.

VI.12.4. Plant die Staatsregierung die Einführung neuer Schadstoffklassen in Umweltzonen einzuführen, wie vom Bundesumweltministerium angedacht (bitte mit Begründung angeben)?

Die Einführung neuer Schadstoffklassen in Umweltzonen erfolgt im Rahmen der Novellierung der 35. BImSchV und obliegt ausschließlich dem Bundesgesetzgeber.

VII. Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge

Vorbemerkung: Durch den demografischen Wandel kommt und kam es in vielen Regionen zu stark sinkenden Bevölkerungszahlen und damit zu sinkenden Angeboten der sozialen Daseinsvorsorge. Im Koalitionsvertrag heißt es *„Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Sachsen muss mit dem Ziel der wirksamen Anbindung des ländlichen Raums an die Ballungszentren weiterentwickelt werden. Die Erschließung einer Region ist Aufgabe der Daseinsvorsorge und darf nicht allein aus wirtschaftlicher Perspektive bewertet werden.“*

VII.1. Welche Mobilitätserhebungen führt der Freistaat Sachsen durch bzw. welche hat er beauftragt?

VII.1.1. Aus welchen Gründen nimmt der Freistaat Sachsen im Gegensatz zu den meisten anderen Bundesländern nicht an der aktuellen Erhebung „Mobilität in Deutschland“ teil?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen VII.1. und VII.1.1.:

Der Freistaat arbeitet derzeit im Bereich der Straßen in Baulast des Bundes und des Freistaates mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2015. Die aktuell bekannten Strukturdaten von Bund und Land sowie deren Entwicklung sind Grundlage für die konzeptionelle Arbeit der Straßenbauverwaltung. Im Bereich Öffentlicher Personennahverkehr wurde eine Strategiekommission eingesetzt, in der u. a. alle Landtagsfraktionen vertreten sind. Ergebnisse und Vorschläge sollen 2018 vorliegen. Des Weiteren ermittelt die TU Dresden unter der Bezeichnung „Mobilität in Städten – SrV (System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen)“ Mobilitätskennwerte der städtischen Wohnbevölkerung für ausgewählte Städte in Sachsen. Über den Umfang der vom Bund beauftragten Mobilitätsstudie MiD hinausgehende Untersuchungen durch den Freistaat sind auf Grund der vorliegenden bzw. noch zu erarbeitenden Unterlagen nicht erforderlich. Die Staatsregierung hat mehrfach an der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ teilgenommen.

2016 wurde aufgrund der Untersuchungen und Aktivitäten der ÖPNV-Strategiekommission und der laufenden Erfassungen für die Fortschreibung des Landesverkehrsplans nicht teilgenommen.

VII.2. Wie hat sich die durchschnittliche Wegelänge (in km pro mobiler Person und Tag) und die durchschnittliche Gesamtreisezeit, also die Zeit für Fahrt, Zugang und Warten, (in Minuten pro mobiler Person und Tag) für Wege zur Bildungs- oder Ausbildungsstätte in Sachsen entwickelt?

Eine Statistik im Sinne der Fragstellung liegt der Staatsregierung nicht vor.

VII.3. Nach ständiger Rechtsprechung des Obergerichts Bautzen ist eine Schulwegdauer von bis zu 60 Minuten zumutbar (eine Richtung). Welche Vorkehrungen und Maßnahmen werden getroffen, um den Zeitaufwand für diese Wege zu reduzieren und wo werden die geforderten 60 Minuten überschritten?

Nach dem Landesentwicklungsplan 2013 (S. 164 ff.) soll der Zugang zu gleichwertigen und leistungsfähigen Bildungsangeboten überall in zumutbarer Erreichbarkeit gewährleistet werden. Insbesondere bei den Schulen soll eine enge standörtliche Ausrichtung auf die zentralen Orte nach dem öffentlichen Bedürfnis gesichert bleiben. Grundschulen sollen in allen zentralen Orten vorhanden sein, wenn hierfür ein öffentliches Bedürfnis besteht. Oberschulen und Gymnasien sollen in Ober- und Mittelzentren sowie bei tragfähigem Einzugsbereich in Grundzentren sowie in den Gemeinden mit besonderer Funktion im Bildungsbereich zur Verfügung stehen.

Durch die Organisation des ÖPNV sollen die Träger der Schülerbeförderung gewährleisten, dass zumutbare Schulwege zu der jeweils nächstgelegenen aufnahmefähigen öffentlichen Schule der jeweiligen Schulart erreicht werden. Hierzu sollen auch die Unterrichtszeiten (Beginn und Ende des Unterrichts) bzw. Betreuungszeiten (Beginn und Ende der Hortbetreuung) und die Fahrplankontaktzeiten unter Berücksichtigung schulorganisatorischer Belange eng miteinander abgestimmt werden. Als Orientierungen für die Organisation des ÖPNV gelten maximale Fahrzeiten (reine Fahrzeit einschließlich eventueller Umsteigezeiten, ohne Wartezeiten vor und nach dem Unterricht bzw. der Hortbetreuung, einfache Strecke) von 30 Minuten für Grundschulen sowie 45 Minuten für Oberschulen und Gymnasien. Unter Berücksichtigung der Zeiten zur und von der Haltestelle hat die Rechtsprechung für Schüler ab der Klassenstufe 5 eine Gesamtwegezeit von maximal 60 Minuten entwickelt (so z. B. SächsOVG vom 16. September 2009).

Dem SMK und der Sächsischen Bildungsagentur obliegt als Schulaufsichtsbehörden eine Rechtsaufsicht über die Wahrnehmung dieser Aufgabe (§§ 58 Abs. 2 Satz 2, 59 SchulG). Die Aufsicht umfasst die Einhaltung der Satzungen der Schülerbeförderungsträger sowie die Beachtung der zum Schülerbeförderungsericht ergangenen Rechtsprechung.

Es besteht jedoch keine Fachaufsicht. Dies bedeutet, dass die Schulaufsichtsbehörden nicht befugt sind, den Trägern der Schülerbeförderung Weisungen zu erteilen. Es besteht keine Möglichkeit, auf organisatorische Entscheidungen der Beförderungsträger, wie beispielsweise auf Liniennetze und Fahrpläne, Einfluss zu nehmen.

Derzeit sind der Staatsregierung keine Fälle bekannt, in denen die zumutbare Schulwegezeit überschritten würde.

VII.4. Werden bei den aktuell durch die Aufgabenträger für den Schülerverkehr als zumutbar eingestuften Gesamtreisezeiten in Sachsen der Zeitaufwand für Zu- und Abgang (i.d.R. zu-Fuß-Etappen) zum/von ÖPNV-Haltestellen und insbesondere Wartezeiten (v.a. nach Schulschluss) mit einberechnet? Wenn nein, liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, wie hoch der Zeitaufwand für Zu- und Abgang von Haltestellen und insbesondere die Wartezeiten tagsüber für Schülerinnen und Schüler in Sachsen sind (bitte Wortlaut beifügen)?

Bei den von den Aufgabenträgern als zumutbar eingestuften Gesamtreisezeiten wird der Zeitaufwand für Zu- und Abgänge mit einberechnet. Die Aufgabenträger legen die dazu ergangene Rechtsprechung des Sächsischen Obergerichtes zugrunde, die auf eine Gesamtdauer zwischen Wohnung und Schule abstellt (so z. B. SächsOVG vom 16. April 2009). Wartezeiten nach Schulschluss werden nicht mit einberechnet. Zu den Wartezeiten der Schüler in Sachsen liegen der Staatsregierung keine Informationen vor.

VII.5. Wie viele Minuten beträgt die durchschnittliche und wie viele Minuten die längste (Höchstwerte) Gesamtreisezeit der Bürgerinnen und Bürger für Arbeitswege in Sachsen (Bitte nach Landkreisen aufschlüsseln)?

VII.6. Wie viele Minuten beträgt die durchschnittliche und wie viele Minuten die längste Gesamtreisezeit für das Erreichen medizinischer Infrastruktur in Sachsen (Bitte nach Landkreisen und Form der Infrastruktur, beispielsweise Haus- und Fachärzte, Krankenhäuser, Apotheken, aufschlüsseln)?

VII.7. Wie haben sich die realen Gesamtreisezeiten nach den Fragen 3, 4, 5 und 6 in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (Bitte mit Jahreswerten und wenn möglich nach Landkreisen gegliedert angeben)?

VII.8. Welche Schlussfolgerungen zieht die Staatsregierung aus der Entwicklung der Reisezeit oder Fahrtzeit zu medizinischen und sozialen Einrichtungen?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen VII.5. bis VII.8.:

Statistiken im Sinne der Fragestellung werden nicht geführt und liegen der Staatsregierung somit nicht vor.

VII.9. Mit welchen konkreten Vorkehrungen und Maßnahmen wird die Erreichbarkeit von medizinischer und sozialer Infrastruktur, insbesondere im ländlichen Raum, sichergestellt?

Durch die Staatsregierung werden diesbezüglich keine gesonderten Vorkehrungen und Maßnahmen veranlasst. Die Erreichbarkeit von medizinischer und sozialer Infrastruktur, insbesondere im ländlichen Raum, wird im Rahmen der allgemeinen Entwicklung der Verkehrsangebote sichergestellt. Aufgabenträger des Öffentlichen Nahverkehrs sind die Landkreise und kreisfreien Städte.

VII.10. Wie hat sich die Verkehrsfläche in Sachsen seit 1990 entwickelt (in km² pro Jahr)?

Zahlen und Daten zu Verkehrsflächen des Straßennetzes liegen der Staatsregierung nicht oder nur einzelfallbezogen vor. Insoweit ist eine Ausweisung der gesamten Verkehrsfläche in Sachsen nicht möglich.

VII.10.1. Wie hat sich die Länge des Straßennetzes in Sachsen seit 1990 entwickelt (bitte nach Jahreswerten in Kilometern und Straßenkategorien unterteilen)?

Es wird auf die Anlage zu VII_10.1 verwiesen.

VII.10.2. Wie hat sich die Länge des Schienennetzes in Sachsen seit 1990 entwickelt (bitte nach Jahreswerten in Kilometern unterteilen)?

Die Länge des öffentlichen Schienennetzes im Freistaat Sachsen beträgt derzeit 2642 km. Eine Statistik über einzelne Jahreswerte nach Kilometern wird nicht geführt und liegt der Staatsregierung somit nicht vor.

VII.10.3. Wie haben sich die Anzahl und die Länge der Linien im Betrieb mit Bussen und Bahnen in Sachsen seit 1990 entwickelt (Bitte pro Jahr und getrennt nach Omnibussen und Straßenbahnen angeben)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Durch Änderung der statistischen Erfassung beim Statistischen Landesamt liegen solche Daten erst ab 2004 vor und werden im Rahmen der Totalerhebung nur aller 5 Jahre erfasst. Für den Zeitraum ab 2004 hat sich der Verkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen wie folgt entwickelt:

	Verkehr mit Straßenbahnen		Verkehr mit Omnibussen	
	Linienanzahl	Betriebs- Linienlänge (in km)	Linienanzahl	Betriebs- Linienlänge (in km)
2004	49	551	1.395	37.063
2009	42	529	1.323	32.395
2014	46	546	1.527	38.545

(Quelle: Statistisches Landesamt)

VIII. Gesellschaft und Arbeitsmarkt

Im Landesverkehrsplan 2025 für den Freistaat Sachsen heißt es: **„Mobilität ist ein Bürgerrecht und ein entscheidender Faktor für die Wirtschaftskraft und die Lebensqualität“**. Mobilitätsansprüche werden demnach von Bürger*innen an den Freistaat gerichtet. Diese Ansprüche können zur Entstehung von Mobilitätsangeboten und in Folge zur Entstehung von Wirtschaftszweigen führen. Aber auch umgedreht werden Mobilitätsansprüche an Menschen gerichtet. In bestimmten Fällen können Menschen dem geforderten Mobilitätsniveau eventuell nicht gerecht werden.

VIII.1. Welche öffentlichen Forschungseinrichtungen in Sachsen beschäftigen sich mit der sozialen Exklusion von Menschen durch Infrastrukturentwicklung, Mobilität-, Verkehrs- und Raumplanung als auch Anforderungen des Arbeitsmarktes?

1. Das Leibniz Institut für Länderkunde hat eine Fallstudie zum Thema „Dasein und Mobilität in peripheren ländlichen Räumen“ erarbeitet. Eine weitere Fallstudie mit dem Namen „Demografische Untersuchung und Entwicklung einer Zukunftsstrategie für Nordsachsen“ im Auftrag des Landkreises Nordsachsen ist derzeit in Arbeit.
2. Die Universität Leipzig beschäftigt sich in einem Forschungsprojekt mit der Gewährleistung medizinischer Infrastruktur in benachteiligten (vor allem ländlichen) Räumen. Das Projekt ist international vergleichend angelegt. Sachsen wird nicht konkret untersucht.
3. An der Technischen Universität Dresden wird zu dem Thema von verschiedenen Professoren geforscht. Zu benennen sind die Professur für Verkehrsökologie, Prof. Udo Becker; die Professur für integrierte Verkehrsplanung und Straßen sowie Verkehrstechnik, Prof. Regine Gerike; die Professur für Gebäudelehre und Entwerfen: Sozial- und Gesundheitsbauten, Prof. Dr. Gesine Marquardt; die Professur für Landschaftsbau, Prof. Irene Lohaus sowie das Centrum für Demographie und Diversity und das Zentrum für Integrationsstudien.
4. Am Institut für Transformation, Wohnen und soziale Raumentwicklung (TRAWOS, An-Institut der Hochschule Zittau/Görlitz, HSZGr) werden im Rahmen des Forschungsprojekts „Verbesserung der Verbleibchancen junger Frauen im Landkreis Görlitz“ Erhebungen und Analysen durchgeführt, die Hinweise auf die Rolle und Effekte von Mobilität in Sachsen geben.

VIII.1.1. Zu welchen Ergebnissen sind die jeweiligen Forschungseinrichtungen bisher gekommen und welche Schlussfolgerungen zieht die Staatsregierung daraus?

Das Projekt „Dasein und Mobilität in peripheren ländlichen Räumen“ untersucht exemplarisch am Landkreis Leipzig in Sachsen die Ausgangssituation der Verfügbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen sowie die gegebene Erreichbarkeit aller Orte im ländlichen Raum. Die Ergebnisse und Publikationen sind derzeit noch nicht verfügbar.

Auch das Projekt „Demografische Untersuchung und Entwicklung einer Zukunftsstrategie für Nordsachsen“ befindet sich derzeit in der Datenerhebungs- und Analysephase. Veröffentlichungen und konkrete Ergebnisse liegen daher ebenfalls noch nicht vor.

Aufgrund der allgemein gehaltenen Fragestellung war der TU Dresden bei der Vielzahl der Professuren und Forschungsschwerpunkte eine sachgerechte Beantwortung nicht möglich. Bei vertiefenden Fragen stellt die TU Dresden gern einen Kontakt zu den Wissenschaftlern her.

Das TRAWOS-Institut kam zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

1. Öffentliche Infrastrukturen, darunter auch und in hohem Maße Mobilitätsinfrastrukturen, sind als Standortfaktoren der Region (Oberlausitz) für junge qualifizierte Menschen außerordentlich wichtig. Etwa die Hälfte der Befragten führt Mobilitätsinfrastrukturen als einer der wichtigsten vier Attraktivitätsfaktoren der Region an.
2. Dabei ist gerade jungen Frauen der ÖPNV wichtig (für diese Gruppe sind Mobilität und ÖPNV in ihrer Bedeutung fast deckungsgleich).
3. In der Einschätzung der gegenwärtigen Lage beurteilen zwischen 25 % und 30 % der befragten jungen Menschen (Repräsentativbefragung von Gymnasiast*innen im Landkreis und Studierenden an der HSZG) den ÖPNV in der Region als gut. Dabei sind es grundsätzlich mehr junge Frauen, die den ÖPNV schlechter bewerten. Umgekehrt bedeutet das, dass es fast 75 % der befragten jungen Menschen im Landkreis Görlitz sind, die mit dem ÖPNV nicht zufrieden sind.

Welche Schlussfolgerungen die Staatsregierung zieht ist auf eine Bewertung gerichtet. Zur Abgabe einer Bewertung ist die Staatsregierung nicht verpflichtet.

Gemäß Artikel 50 der Verfassung des Freistaates Sachsen (SächsVerf) ist die Staatsregierung verpflichtet, über ihre Tätigkeit den Landtag insoweit zu informieren, als dies zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Dieser Informationspflicht der Staatsregierung nach Artikel 50 SächsVerf entspricht das Frage- und Auskunftsrecht der Abgeordneten gegenüber der Staatsregierung nach Artikel 51 SächsVerf. Das Fragerecht kann jedoch nicht dazu dienen, die Staatsregierung zu einer Bewertung anzuhalten, die der Abgeordnete für geboten hält, sondern nur dazu, den Abgeordneten Informationen zu verschaffen (SächsVerfGH, Urteil vom 22. April 2004 – Vf. 44-I-03).

Vorbemerkung zu den Fragen VIII.2. und VIII.3.

Die Beantwortung der Fragen VIII.2. und VIII.3. basiert auf Informationen der Regionaldirektion Sachsen der Bundesagentur für Arbeit (BA).

In der Statistik der BA stehen Angaben zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ) ab Berichtsjahr 1993 zur Verfügung. Die Systematik der WZ wurde jedoch in den vergangenen Jahren mehrmals geändert, so dass die wirtschaftliche Gliederung im Betrachtungszeitraum nicht vergleichbar ist. Informationen zur Klassifikation der WZ können folgender Website entnommen werden:

<https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Grundlagen/Klassifikation-der-Wirtschaftszweige/Klassifikation-der-Wirtschaftszweige-Nav.html>

Des Weiteren basieren die Daten im Betrachtungszeitraum auf unterschiedlichen Datenbanksystemen, was die Vergleichbarkeit zusätzlich einschränkt. Bei der im Jahr 2014 durchgeführten Revision wurden Daten rückwirkend bis 1999 korrigiert. Die Werte davor entsprechen dem „alten“ Datenstand. Angaben zur sv-pflichtigen Beschäftigung vor 1998 können nur jeweils zum 30. Juni ausgewertet werden. Um diesbezüglich Vergleichbarkeit herzustellen, werden alle Daten zur Jahresmitte betrachtet.

Die Auswahl der einzelnen Wirtschaftsabteilungen, -gruppen oder -klassen (Kennziffern) wurde nach bestem Wissen und Gewissen getroffen. Es gibt in der Klassifikation der WZ keine offizielle Erfassung, bei der Angaben für Branchen zusammengefasst werden. Erfahrungswerte, beispielsweise in Bezug auf die in der Frage VIII.3. genannten Bereiche Straßenbau, PKW-, Schienenfahrzeug-, Omnibus-Konstruktion und Fahrradbau, liegen nicht vor. Daher wurde entsprechend dieser Stichpunkte recherchiert und, so diese in der Klassifikation der WZ existieren, ausgewertet. Es wird jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Angaben für Verkehrsverbände werden nicht erfasst.

VIII.2. Wie viele Menschen sind in Sachsen im Personenverkehr mit Bussen und Bahnen erwerbstätig und wie hat sich die Zahl der Beschäftigten entwickelt (bitte nach Verkehrsverbänden aufteilen und wenn mgl. in Jahreswerten ab dem Jahre 1990)?

Zum 30. Juni 2016 waren in Sachsen 16.491 Personen im Eisenbahnfernverkehr und in der Personenbeförderung auf dem Landweg tätig. Seit 2008 (letzte vergleichbare Angabe) hat sich die Zahl der sv-pflichtig Beschäftigten in der Personenbeförderung nur wenig erhöht (+105 Personen).

Weitere statistische Angaben können der Anlage zu VIII_2 entnommen werden.

VIII.3. Wie viele Menschen sind in Sachsen in den Bereichen Straßenbau, Pkw-, Schienenfahrzeug-, Omnibus-Konstruktion sowie im Fahrradbau tätig (wenn mgl. nach Jahreswerten seit 1990 unterteilt nach Bereichen)?

Statistische Angaben für die Jahre 1993 bis 2016 zur sv-pflichtigen Beschäftigung im Straßenbau, PKW-, Schienenfahrzeug-, Omnibus-Konstruktion sowie im Fahrradbau können der Anlage zu VIII_3 entnommen werden.

VIII.4. Wie viele Fahrgastbeiräte gibt es in Sachsen und welche grundlegenden Modelle stehen dahinter?

Eine Übersicht über Fahrgastbeiräte und ihre grundlegenden Modelle in Sachsen liegt der Staatsregierung nicht vor.

VIII.5. Welche Beteiligungsmöglichkeiten gibt es für die Bürgerinnen und Bürger bei Verkehrsplanungen oder der Erstellung von Mobilitätsdienstleistungen in Sachsen und was plant die Staatsregierung in diesem Bereich?

Zu Verkehrsplanungen von Bund und Land wird auf das „Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ (<http://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Oeffentlichkeitsbeteiligung/oeffentlichkeitsbeteiligung.html>) sowie die „Broschüre zu den Möglichkeiten demokratischer Mitwirkung in Sachsen“ (<https://www.dialog.sachsen.de/beteiligung-im-freistaat-sachsen-3995.html>) verwiesen.

Zusätzlich zur öffentlichen Beteiligung im Planfeststellungsverfahren erfolgen in den vorlaufenden Planungsphasen regelmäßig freiwillige Anhörungen der Kommunen und ihrer Bürger. Daran wird auch künftig festgehalten.

VIII.6. Welche Fahrt-, Reise- oder Pendelzeiten sind für Menschen zumutbar, die Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch beziehen?

Für die Bezieher von Arbeitslosengeld nach § 137 Drittes Buch Sozialgesetzbuch (SGB III) ist die Zumutbarkeit von Pendelzeiten in § 140 Abs. 4 SGB III geregelt. Als Pendelzeit gilt dabei der tägliche Zeitaufwand vom Verlassen der Wohnung bis zum Erreichen des Arbeitsplatzes. Ist die Pendelzeit unverhältnismäßig lang, kann die Beschäftigung der Person nicht zugemutet werden (Satz 1). Nach Satz 2 sind Beschäftigungen dabei im Regelfall unzumutbar, wenn die tägliche Pendelzeit mehr als zweieinhalb Stunden bei einer Arbeitszeit von über sechs Stunden und mehr als zwei Stunden bei einer Arbeitszeit von bis zu sechs Stunden umfasst. Eine geringfügige Überschreitung der Pendelzeit bedeutet jedoch nicht generell, dass die Beschäftigung nicht zugemutet werden kann. Auch kann vom Regelfall der Unzumutbarkeit bereits abgewichen werden, wenn ein personenbezogener Grund bereits bei einem geringeren Zeitaufwand gegeben ist. So können kürzere tägliche Pendelzeiten der Zumutbarkeit einer Beschäftigung entgegenstehen, wenn zum Beispiel eine bestimmte Strecke nur zu Fuß zurückgelegt werden kann, dieses jedoch aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich ist und ein Pkw nicht zur Verfügung steht.

Auch können die Betreuung von Kindern oder die persönliche Pflege von nahen Angehörigen kürzere Pendelzeiten erfordern. Unverhältnismäßig lang ist die Pendelzeit hingegen nicht, wenn sie in der Region üblich ist (Satz 3). Diese Regelung hat den Hintergrund, dass arbeitslose Personen nicht gegenüber denjenigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern bevorzugt werden sollen, die aufgrund ihres Wohnortes üblicherweise längere tägliche Pendelzeiten bewältigen.

Für erwerbsfähige Leistungsberechtigte in der Grundsicherung für Arbeitssuchende nach dem SGB II ist die zumutbare Entfernung zum Beschäftigungsort in § 10 Absatz 2 Nummer 3 SGB II geregelt. Eine Arbeitsaufnahme ist danach nicht allein deshalb unzumutbar, weil der Beschäftigungsort vom Wohnort der arbeitssuchenden Person weiter entfernt ist als ein vormaliger Beschäftigungs- oder Ausbildungsort. Da von vornherein im Rechtskreis des SGB II eine größere räumliche Mobilität zur Überwindung der Hilfebedürftigkeit verlangt wird, ist ein vorangehendes Ausschöpfen erfolgloser Vermittlungsbemühungen mit Beschränkung auf den Wohnort oder den Ort der letzten Beschäftigung nicht erforderlich.

Hinsichtlich der Frage nach einer Unzumutbarkeitsgrenze ist in Bezug auf die Dauer von täglichen Pendelzeiten eine Orientierung im Rechtskreis nach SGB II am § 140 Absatz 4 Satz 2 und 3 SGB III sinnvoll und geboten.

Eine vorübergehend getrennte Haushaltsführung zur Aufnahme einer Beschäftigung ist insoweit zumutbar, dass die hierdurch entstehenden Mehraufwendungen in angemessener Höhe vom Träger der Grundsicherung übernommen beziehungsweise erstattet werden. Ein Wochenendpendeln vom Ort der Beschäftigung zum Wohnort ist darüber hinaus insbesondere bei befristeten Phasen einer Einarbeitung in die Beschäftigung in anderen Betriebsteilen außerhalb des Wohnorts und des Tagespendelbereichs oder bei hinreichender Montagetätigkeit an weit entfernten Einsatzorten zumutbar.

Ein Umzug zur Aufnahme einer Beschäftigung außerhalb des Tagespendelbereichs ist verheirateten Personen und bei nicht ehelichen Erziehungsgemeinschaften aufgrund des besonderen Schutzes von Ehe und Familie nach Artikel 6 des Grundgesetzes in der Regel nicht zumutbar. Bei ledigen beziehungsweise allein erziehenden Eltern sind dann erhöhte Anforderungen zu stellen, sofern diese den Aufenthaltsort ihrer Kinder allein bestimmen können. Persönliche Umstände wie die Pflege eines Angehörigen oder biografische Entwurzelung sind im Einzelfall zur Würdigung der Zumutbarkeitsfrage einzubeziehen. Die Vermittlungsmöglichkeiten innerhalb des bestehenden Tagespendelbereichs sind zunächst auszuschöpfen.

VIII.6.1. Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über die Anzahl der Fälle in Sachsen, in denen Personen Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch verweigert wurden, nach denen diese den Antritt einer Maßnahme ablehnten, unter dem Verweis darauf, dass die Anfahrt oder Verkehrsverbindung nicht möglich wäre oder mit hohem Aufwand verbunden bzw. die Reisezeit zu hoch sei?

Eigene statistische Erhebungen hierzu liegen der Staatsregierung nicht vor. Die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit ermöglichen eine Auswertung zu Leistungseinschränkungen (Sperrzeiten) aufgrund einer Verweigerung einer Maßnahme bzw. Arbeitsstelle. Die Gründe einer Verweigerung werden nicht erfasst.

Die Anzahl der neu festgestellten Sanktionen wird für den Rechtskreis des SGB II nach dem Bewegungskonzept als Zugänge von Sanktionen ausgewertet. Es wird nicht die Person, sondern die neu festgestellte Sanktion ausgewertet. Für das Jahr 2016 (gleitende Jahressumme der Berichtsmonate Dezember 2015 bis November 2016) weist die Statistik der Bundesagentur für Arbeit insgesamt 6.041 Sanktionen aufgrund von Weigerung der Aufnahme oder Fortführung einer Arbeit, Ausbildung, AGH oder Maßnahme und 1.050 Sanktionen aufgrund von Abbruch bzw. Anlass zum Abbruch einer Maßnahme aus (siehe Anlage zu VIII_6.1.).

VIII.7. Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über die Anzahl der Fälle in Sachsen, in denen Personen eine Berufsausbildung nicht angetreten haben mit der Begründung, die Anfahrt oder Verkehrsverbindung zur Ausbildungsstätte oder Berufsschule sei mit zu hohem Aufwand verbunden?

Der Staatsregierung liegen keine Kenntnisse zur Zahl der Personen vor, die eine Berufsausbildung wegen zu großem Aufwand bei der Anfahrt zur Ausbildungsstätte abgelehnt bzw. nicht angetreten haben.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Personen, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben und keinen Führerschein besitzen, eine Ausbildung in der Regel nur dann aufnehmen können, wenn sowohl Ausbildungsbetrieb als auch Berufsschule mit öffentlichen Verkehrsmitteln in angemessener Zeit erreichbar oder entsprechende Internatskapazitäten am Zielort vorhanden sind.

VIII.8. Welche Verwaltungsvorschriften, Förderrichtlinien und Empfehlungen hat die Staatsregierung eingeführt, um die Erreichbarkeit touristischer Ziele in Sachsen explizit für die Zielgruppe der Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit zu verbessern und welche touristischen Akteure waren Empfänger dieser Angebote und Vorschriften und welche Verkehrsmittel oder Mobilitätsformen wurden dabei berücksichtigt?

Im SMUL gibt es keine Verwaltungsvorschriften, Förderrichtlinien oder Empfehlungen, die unmittelbar Vorgaben oder explizit die Zielstellung zur Verbesserung der Erreichbarkeit touristischer Ziele enthalten.

Das SMWA fügt im Weiteren an, dass es grundsätzlich zur Servicefunktion von touristischen Einrichtungen gehört, dass diese den Gästen Anregungen und Hinweise zur Erreichbarkeit touristischer Ziele, auch ohne Pkw, geben. Es gibt jedoch keine Verwaltungsvorschriften, Förderrichtlinien und Empfehlungen, um die Erreichbarkeit touristischer Ziele in Sachsen explizit für die Zielgruppe der Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit zu verbessern.

IX. Mobilitätsbildung

Vorbemerkung: In der Antwort auf die Kleine Anfrage Drs.-Nr. 6/2910 gibt die Staatsregierung Hinweise zur Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere an Grundschulen. Die folgenden Fragen beziehen sich nicht nur auf Angebote zur Verkehrssicherheit, sondern Mobilitätsbildung allgemein (u.a. Nutzung ÖPNV) und auf alle Bildungsträger/-einrichtungen.

Vorbemerkung zum Fragekomplex IX:

Die Staatsregierung versteht unter dem Begriff der Mobilitätsbildung die Vermittlung von Kenntnissen über die Möglichkeiten und Auswirkungen des Mobilitätsverhaltens. Mit dem Begriff ist somit sowohl die Mobilitätserziehung, als auch die Verkehrserziehung gemeint. Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung umfasst dabei Aspekte von Sicherheitserziehung und Sozialerziehung sowie von Umweltbildung und Gesundheitsförderung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr.

IX.1. Welche Angebote zur Mobilitätsbildung in Kindereinrichtungen gibt es in Sachsen und wie groß ist die Nachfrage?

IX.1.1. Für welche Maßnahmen ist die Staatsregierung federführend zuständig und wie hat sich die Nachfrage in den vergangenen 10 Jahren in Kindereinrichtungen entwickelt? (Bitte nach jeweiligen Maßnahmen, Anzahl der Teilnehmenden und Jahren aufgeschlüsselt darstellen.)

IX.1.2. Wie unterstützt die Staatsregierung die Angebote zur Mobilitätsbildung in sächsischen Kindereinrichtungen?

IX.1.3. Wer hat die Aufsicht über die angebotenen Mobilitätsmaßnahmen in Kindereinrichtungen und wer führt diese Angebote durch?

Zusammenfassende Antwort zum Fragenkomplex IX.1.:

Der Sächsische Bildungsplan ist die Grundlage für die Gestaltung der pädagogischen Arbeit in den Kindertageseinrichtungen und in der Kindertagespflege. Er ist nicht wie ein Lehrplan zu verstehen und eignet sich daher nicht für das Abarbeiten von Themen und Projekten in zeitlicher Abfolge. Die sechs formulierten Bildungsbereiche sind ganzheitlich zu betrachten und orientieren sich an den Erfahrungswelten der Kinder. Die Mobilitätsbildung ist im Sächsischen Bildungsplan nicht als eigenständiger Bildungsbereich aufgeführt, findet sich jedoch im pädagogischen Alltag und in vielfältigen anregenden Lernumgebungen wieder. Aufgabe der pädagogischen Fachkräfte ist es, durch einen erlebnisorientierten Bewegungsraum die Aktivität des Kindes anzuregen und es darin zu unterstützen die eigenen Stärken zu erkennen. Vor allem durch selbstständige Aktivität im Spiel erwerben Kinder in Bildungs- und Bewegungsangeboten wichtige Basiskompetenzen in personaler und sozialer Hinsicht sowie bei der Ausbildung motorischer Fähigkeiten wie Reaktionsfähigkeit, Gleichgewichts- und Orientierungsvermögen.

Es obliegt der Fachkompetenz der pädagogischen Fachkräfte, die Themen altersgemäß und zu einem angemessenen Zeitpunkt in einer geeigneten Lernumgebung vorzubereiten. Konkrete diesbezügliche Vorgaben macht der Sächsische Bildungsplan nicht, daher ist eine Aufschlüsselung im Sinne der Fragen nicht möglich.

IX.2. Welche Angebote zur Mobilitätsbildung in sächsischen Schulen gibt es und wie hat sich die Nachfrage in den letzten 10 Jahren gestaltet? (Bitte nach Maßnahmen, Anzahl der Teilnehmenden und Jahren aufgeschlüsselt darstellen.)

IX.2.1. Wie unterstützt die Staatsregierung die Angebote zur Mobilitätsbildung in Schulen?

IX.2.2. Wer hat die Aufsicht über die angebotenen Mobilitätsbildungsmaßnahmen in Schulen und wer führt diese Angebote durch?

IX.3. Welche Angebote zur Mobilitätsbildung in sächsischen Berufsschulen gibt es?

IX.3.1. Wie unterstützt die Staatsregierung die Angebote zur Mobilitätsbildung in Berufsschulen?

IX.3.2. Wie hat sich die Nachfrage nach Mobilitätsbildungsangeboten in Berufsschulen in den letzten 10 Jahren entwickelt? (Bitte nach Maßnahmen, Anzahl der Teilnehmenden und Jahren aufgeschlüsselt darstellen.)

IX.3.3. Wer hat die Aufsicht über die angebotenen Mobilitätsbildungsmaßnahmen in Berufsschulen und wer führt diese Angebote durch?

Zusammenfassende Antwort zu den Fragenkomplexen IX.2. und IX.3.:

Es wird davon ausgegangen, dass mit dem Begriff der „Mobilitätsbildung“ die in den sächsischen Schulen durchgeführte „Verkehrserziehung gemeint ist. Dazu gibt es vielfältige Angebote, wobei die Schulen von unterschiedlichen Partnern unterstützt werden. Exemplarisch sind als wichtigste Partner der ADAC Sachsen e. V. und die Landesverkehrswacht Sachsen e. V. zu benennen, die Angebote für die allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen unterbreiten (siehe Anlagen zu IX_2 bis IX_3.3). Darüber hinaus gibt es weitere Anbieter, die in der Regel auch dem vom SMWA einberufenen Lenkungsausschuss „Verkehrssicherheit in Sachsen“ angehören.

Von der Staatsregierung werden Verkehrssicherheitsprojekte/Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung der Landesverkehrswacht Sachsen e. V. für Schülerinnen und Schüler an den Grundschulen und an den berufsbildenden Schulen bis zu einem Alter von 25 Jahren finanziert. Die Aufsicht über die angebotenen Maßnahmen an den Schulen haben immer die Lehrkräfte. Vorbereitung und Durchführung obliegen dem jeweiligen Anbieter, beispielsweise den Moderatorinnen und Moderatoren des ADAC Sachsen e. V. bzw. den ehrenamtlich tätigen Mitgliedern der Landesverkehrswacht Sachsen e. V.

IX.4. Welche Angebote zur Mobilitätsbildung in Sächsischen Hochschulen gibt es?

Die Universität Leipzig und die Technische Universität Dresden bieten Angebote zur Mobilitätsbildung an.

Mobilitätsbildung ist Thema in Lehrveranstaltungen an der Erziehungswissenschaftlichen Fakultät der Universität Leipzig, insbesondere in Lehrveranstaltungen der Grundschuldidaktik Sachunterricht. Außerdem werden in einigen Lehrveranstaltungen fächerübergreifende Themen der Mobilität behandelt. Beispielsweise in Lehrveranstaltungen zum Geometrie-Unterricht der Grundschuldidaktik Mathematik oder in Lehrveranstaltungen zum fachübergreifenden und fächerverbindenden Lernen in inklusionsorientierten Bildungssettings aus dem Bereich der Allgemeinen Sonder- und Inklusionspädagogik. Konkrete Themen sind die nachhaltige Entwicklung, Stadt und Natur, Umweltbildung und -erziehung.

Eine hauptverantwortliche Person für diesen Themenbereich gibt es an der Erziehungswissenschaftlichen Fakultät bzw. an der Universität Leipzig nicht. Verantwortlich sind die Hochschullehrer in Zusammenarbeit mit den hauptamtlichen Mitarbeitenden und oft in Kooperation mit Schülern vor Ort.

Auch an der Technischen Universität Dresden gibt es Lehrveranstaltungen zum Thema Mobilitätsbildung. Diese werden vom Lehrstuhl für Verkehrsökologie und vom Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung angeboten. Es handelt sich dabei um die Lehrveranstaltungen Umwelt und Verkehr, Verkehrsökologie I+II, Verfahren der Verkehrsökologie, Modelle der Verkehrsökologie und Lehrveranstaltungen zum Thema Sustainable Mobility.

Am Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden gibt es u. a. auf dem Gebiet Mobilitätsbildung in Lehre und Forschung Betätigungen, u. a. mit Untersuchungen zur Mobilität in Städten.

Im Rahmen der Tätigkeit der studentischen Initiativen TUUWI (TU Umwelt Initiative, <https://tuuwi.de/>) sowie von Aktionen studentischer Fachgruppen und des Studentenrates und in Kooperation mit der Lokale Agenda 21 e. V. finden zu diversen Mobilitätsthemen Veranstaltungen statt, z. B. der Dresdner Energiedialog, der sich auch Mobilitätsfragen zuwendet.

Außerdem bietet der Studentenrat der Technischen Universität Dresden in Kooperation mit den Dresdner Verkehrsbetrieben Zugänge zu deren Mobilitätsangeboten an. Damit bildet sich Erfahrungswissen über die verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten bei den Nutzern. Geplant ist, zum Wintersemester 2017/18 das SZ-Bike allen Studierenden über einen Code zugänglich zu machen. Ebenso gibt es Vergünstigungen für Studierende bei teilAuto-Carsharing und eine entsprechende Station auf dem Campus. Auch der betriebsärztliche Dienst wirbt z. B. beim Tag der Gesundheit für mehr Bewegung auf dem Arbeitsweg (Radfahren, Laufen) und stellt entsprechende Optionen vor.

IX.4.1. Wie unterstützt die Staatsregierung die Angebote zur Mobilitätsbildung in sächsischen Hochschulen?

Der Freistaat Sachsen stattet sächsische Hochschulen mit weitreichenden Freiheiten und auskömmlichen Ressourcen aus, um ihre Aufgabenerfüllung sicherzustellen und ihre Entwicklungspotentiale zu stärken. Im Rahmen der grundrechtlich geschützten Wissenschaftsfreiheit obliegt das Studienangebot den Hochschulen in eigener Verantwortung. Sie entscheiden somit eigenständig, ob Angebote zur Mobilitätsbildung angeboten werden sollen.

IX.4.2. Wer hat die Aufsicht über die angebotenen Mobilitätsbildungsmaßnahmen in Hochschulen und wer führt diese Angebote durch?

Die Angebote unterliegen der Freiheit von Forschung und Lehre. Sie erfolgen im Rahmen der durch die Hochschulstruktur gegebenen Verantwortlichkeiten der Fakultäten und werden sämtlich durch Hochschullehrer begleitet. Ausgenommen davon sind lediglich die Tätigkeiten des betriebsärztlichen Dienstes.

IX.5. Welche Angebote zur Mobilitätsbildung in sächsischen Unternehmen gibt es, wer führt sie durch und wie unterstützt die Staatsregierung diese Angebote?

IX.5.1. Wie hat sich die Nachfrage nach Mobilitätsbildungsangeboten in sächsischen Unternehmen in den letzten 10 Jahren entwickelt?

Eine vollständige Statistik über Angebote der Mobilitätsbildung in den sächsischen Unternehmen und deren Nachfrage in den letzten zehn Jahren wird nicht geführt. Insofern kann die Staatsregierung dazu keine Aussagen treffen.

IX.6. Wie unterstützt die Staatsregierung Angebote und Schulungselemente sächsischer Fahrschulen, die über die klassische Vermittlung von Pkw-Fahrkenntnissen hinausgehen, also auch die Nutzung des sogenannten Umweltverbundes adressieren (bspw. die Nutzung von Carsharing)?

Eine vollständige Statistik über Angebote und Schulungselemente sächsischer Fahrschulen wird nicht geführt. Insofern kann die Staatsregierung dazu keine Aussagen treffen.

IX.7. Welche Mobilitätsbildungsangebote bietet der Freistaat Sachsen Bürgerinnen und Bürgern mit Mobilitätseinschränkung, insbesondere älteren Menschen an?

Der Freistaat Sachsen bietet keine speziellen Mobilitätsbildungsangebote für ältere Menschen an. Jedoch stehen älteren Menschen im Freistaat Sachsen u. a. Alltagsbegleiter und niedrigschwellige Betreuungs- und Entlastungsangebote zur Verfügung.

Alltagsbegleiter stehen betagten Menschen, die nicht pflegebedürftig sind, im Alltag in ihrer eigenen Häuslichkeit unterstützend zur Seite. Sie helfen beim gemeinsamen Einkauf und begleiten Senioren bei Behördengängen, bei Arztbesuchen oder wöchentlichen Seniorentreffen. Bei der gemeinsamen Freizeitgestaltung steht das Spaziergehen oder Vorlesen von Büchern genauso im Mittelpunkt wie der Besuch von Veranstaltungen oder Versammlungen in der Gemeinde. Ziel ist, durch eine regelmäßige Begleitung und Unterstützung im täglichen Leben einer sozialen Isolierung vorzubeugen und den Verbleib im eigenen Wohnraum zu verlängern.

Zweck der Alltagsbegleitung:

- Verbesserung der Lebensqualität,
- Erhaltung der Selbständigkeit,
- Ermöglichung der Teilhabe am sozialen Leben.

Den Alltagsbegleiter gibt es nicht vor dem Hintergrund Mobilitätsbildungsangebote anzubieten. Es kann sich jedoch aus der Begleitung des Seniors als positiver Nebeneffekt ergeben, dass durch die Alltagsbegleitung die Mobilität gebildet wird.

Pflegebedürftige Menschen, die zu Hause gepflegt werden, können Betreuungs- und Entlastungsleistungen in Anspruch nehmen. Diese sollen die Pflegebedürftigen und die Angehörigen unterstützen, zum Beispiel zur Sicherstellung einer Betreuung im Alltag, zur Unterstützung bei der hauswirtschaftlichen Versorgung oder der Organisation des Pflegealltags. Die Mobilität ist im Rahmen der Angebote zur Unterstützung im Alltag ein wichtiges Thema und wird mit unterschiedlichen Ausrichtungen und Ausprägungen praktiziert. Es ist allerdings nicht bekannt, ob einer der Anbieter Mobilitätsbildungsangebote anbietet.

Darüber hinaus ist in den Rahmenverträgen nach § 75 Abs. 1 Sozialgesetzbuch Elftes Buch - Soziale Pflegeversicherung (SGB XI) zur vollstationären, zur teilstationären und ambulanten pflegerischen Versorgung geregelt, dass Pflegeleistungen auch Hilfen bei der Mobilität beinhalten. Mobilität umfasst danach z. B. auch ein An- und Ausziehtraining. Eine weitere Form der Hilfe ist die Anleitung zur richtigen Nutzung der überlassenen Hilfsmittel. Hierbei handelt es sich aber nicht um Leistungen des Freistaates Sachsen, sondern der Pflegeeinrichtungen bzw. der Pflegeversicherung.

X. Verkehrsfinanzierung

Viele Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag haben direkte Auswirkungen auf die Verteilung von Finanzen im Verkehrs-, Mobilitäts- bzw. Infrastruktursektor. Im Koalitionsvertrag wurde u.a. vereinbart, dass in der 6. Legislatur der „[...] *Schwerpunkt auf Erhalt der Straßen* [...]“ *liegen wird, dass* „[...] *Modellprojekte* [...] *für den Fußgänger- und Radverkehr* [...]“, sowie eine „[...] *Erhaltungsstrategie* [...] *für Staatstraßen*“ angedacht sind. Des Weiteren gab es auf Bundesebene und in Sachsen intensive Debatten über die Höhe der Zuwendungen für den SPNV, welche Auswirkungen auf die aktuelle und künftige Angebotslage haben.

X.1. Mit welchen Preisentwicklungen rechnet die Staatsregierung im Straßengüterverkehrsgewerbe in den nächsten Jahren, insbesondere vor dem Hintergrund der Zulassung von Lang-Lkw durch das Bundesverkehrsministerium?

Es wird mit einer Kostenentwicklung im Rahmen der allgemeinen Inflationsrate gerechnet.

X.1.1. Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung bei der Bereitstellung der nötigen Infrastruktur für die Nutzung der Lang-Lkw (bitte nach Art der Umrüstungsmaßnahmen und Kosten aufteilen)?

Der Freistaat Sachsen plant keine gesonderte Infrastruktur für Lang-Lkw.

X.1.2. Sind die Preisentwicklungen im Straßengüterverkehrsgewerbe insbesondere durch die Zulassung von Lang-Lkw und deren Wirkungen auf die Verkehrsbelastung bei den Kalkulationen zu der Neubaustrecke Dresden- Prag im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr berücksichtigt worden, und wenn ja, welche konkreten Preisentwicklungen wurden angenommen?

Im Rahmen der Kostenkalkulation durch den Freistaat Sachsen sind Planungs- und Baukosten eingeschätzt worden. Die für die Dringlichkeitseinstufung verbindliche Nutzen-Kosten-Bewertung wird durch den Bund vorgenommen. Inwieweit darin Auswirkungen durch die Zulassungen von Lang-LKW berücksichtigt werden, ist der Staatsregierung nicht bekannt.

X.2. Welche Fernbuslinien gibt es in Sachsen (bitte die angefahrenen Stationen und entsprechenden Strecken angeben)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Staatsregierung verfügt nur über Informationen zu Fernbuslinien, welche die Zuständigkeit des hiesigen Landesamtes für Straßenbau und Verkehr betreffen. Eine entsprechende Übersicht ist als Anlage zu X_2. beigefügt.

X.2.1. An welchen Stationen müssen Fernbusbetreiber Stationsentgelte oder andere Zahlungen an wen für die Haltepunkte zahlen (bitte die Station und Höhe der Gebühren angeben)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Einrichtung, Betrieb und Finanzierung von Fernbusterminals bzw. Fernbushaltepunkten liegen nicht im Verantwortungsbereich der Staatsregierung.

X.2.2. Plant die Staatsregierung die Einführung einer Fernbusmaut auf deutschen und damit auch sächsischen Autobahnen im Bundesrat zu unterstützen bzw. zu beantragen?

Seitens der Staatsregierung sind derzeit keine entsprechenden Initiativen geplant.

X.3. Welche Kosten entstehen beim Bau der Neubaustrecke Dresden-Prag im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, welche Kosten sind bereits angefallen, von denen welcher Anteil jeweils auf welcher Rechtsgrundlage von wem zu tragen ist?

Nach den derzeit vorliegenden Untersuchungen wird von Planungs- und Baukosten in Höhe von etwa 2,1 Mrd. € für das grenzüberschreitende Vorhaben zwischen Heidenau und Ústí nad Labem ausgegangen. Davon entfallen etwa 1,2 Mrd. € auf die deutsche Seite.

Grundsätzlich ist die bundeseigene Schieneninfrastruktur durch den Bund als Infrastruktureigentümer zu finanzieren. Die Bundesländer können sich an der Finanzierung oder Vorfinanzierung beteiligen. Darüber hinaus sind entsprechend den noch bis 2020 geltenden Finanzierungssätzen der Europäischen Union grenzüberschreitende Infrastrukturvorhaben mit 40 – 50 % seitens der EU kofinanzierbar, sofern ein entsprechender Projektantrag bestätigt wird.

Für vorbereitende Untersuchungen (Studien) zur Trassenfindung sind auf sächsischer Seite seit 2014 rund 513 T€ Netto angefallen, von den 50 % durch die EU kofinanziert werden.

X.4. Wie haben sich die Trassenpreise und Stationsentgelte für den Schienenverkehr zusammenfassend in den letzten 15 Jahren in Sachsen entwickelt (bitte nach Jahr, Schienengüterverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr auflisten)?

Der Staatsregierung liegen keine spezifischen Angaben zur Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte der letzten 15 Jahre für den Freistaat Sachsen vor. Für Angaben zur bundesweiten Entwicklung wird auf die Marktuntersuchung Eisenbahnen der Bundesnetzagentur verwiesen. Der Bericht für 2016 ist unter folgendem Link abrufbar: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2016.pdf?__blob=publicationFile&v=5.

X.5. In welcher Höhe werden sich gemäß nächster ÖPNV-FinVO die Zuweisungen der Regionalisierungsmittel des Bundes in welcher Weise auf die jeweiligen Zweckverbände aufteilen?

Zur Vorbereitung der Kabinettsbefassung (Freigabe zur Anhörung) wird der Entwurf zur Änderung der ÖPNVFinVO zurzeit zwischen den beteiligten Ressorts der Staatsregierung abgestimmt. Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Auskunft über die Aufteilung der Zuweisungen auf die Zweckverbände nach 2018 erteilt werden. Gemäß Doppelhaushalt 2017/2018 betragen die Zuweisungen an die Zweckverbände wie folgt:

Zweckverband	2017	2018
ZVON	49.982.714,00 €	50.882.403,00 €
ZVV	38.648.991,00 €	39.344.673,00 €
ZVNL	130.388.116,00 €	133.661.560,00 €
ZVMS	110.996.761,00 €	114.053.508,00 €
ZVOE	117.906.910,00 €	119.543.963,00 €

- X.6. In welcher Höhe konnten und können die jeweiligen Zweckverbände die ihnen zustehenden Mittel für die Finanzierung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (insbes. SPNV) nutzen (realer Mitteleinsatz seit 2010 bzw. geplanter ab 2017 angeben, unterteilt nach Verwendungsart: Abdeckung verbundbedingter Aufwendungen bei Verkehrskooperationen; Fortschreibung von Nahverkehrsplänen; Beteiligungen an Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr; sonstige Leistungen)?**

In der Anlage zu X_6 sind die der Staatsregierung vorliegenden Nachweise der ÖPNV-Zweckverbände über die Mittelverwendung im Zeitraum 2010 bis 2016 zusammengefasst. Eine hinreichend autorisierte Aussage zum geplanten Mitteleinsatz ab 2017 seitens der Staatsregierung ist nicht möglich. Über die Verwendung der nach ÖPNVFinVO zugewiesenen Mittel entscheiden die ÖPNV-Zweckverbände eigenverantwortlich.

- X.7. Wann ist mit der notwendigen Aktualisierung der ÖPNV-FinVO zu rechnen?**

Das SMWA hat den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der ÖPNVFinVO erstellt, mit dem die ÖPNVFinVO rückwirkend zum 1. Januar 2017 aktualisiert werden soll. Dieser Verordnungsentwurf wird derzeit mit den anderen Ressorts der Staatsregierung zur Vorbereitung einer Kabinettsbefassung (Freigabe zur Anhörung) abgestimmt. Die Abstimmung ist noch nicht abgeschlossen. Nach entsprechendem Kabinettsbeschluss werden die fünf ÖPNV-Zweckverbände und die kommunalen Spitzenverbände angehört. Nach Auswertung des Anhörungsergebnisses wird das Kabinett abschließend mit dem eventuell geänderten Verordnungsentwurf befasst. Erst nach Billigung durch das Kabinett kann die Verordnung im Sächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht werden. Da über den Zeitpunkt des Abschlusses der Ressortabstimmung und damit auch der nachfolgenden Schritte derzeit keine Angaben gemacht werden können, kann der Zeitpunkt der Aktualisierung der ÖPNVFinVO derzeit nicht benannt werden.

- X.8. Aus welchen Gründen dürfen die ÖPNV-Zweckverbände mögliche Überschüsse aus den Zuweisungen nicht für Folgejahre ansparen um bspw. Kostenintensivere Strukturmaßnahmen finanzieren zu können?**

Das unbegrenzte Ansparen von Überschüssen für die Folgejahre widerspräche der geltenden ÖPNVFinVO. Grundsätzlich sind die Mittel im Jahr der Ausreichung auszugeben. Unter den Voraussetzungen des § 3 Absatz 3 ÖPNVFinVO können Mittel auf Antrag der Zweckverbände auch noch im Folgejahr verwandt werden.

X.9. Welche SPNV-Strecken wurden in Sachsen seit 1996 durch öffentliche Ausschreibung von den SPNV-Aufgabenträgern an welche SPNV-Anbieter vergeben (bitte auflisten welche(r) Anbieter, welche Strecken, über welche Vertragszeiträume betrieben hat, inkl. Beschreibung der Basisleistung und der Begründung für eine etwaige Direktvergabe)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Staatsregierung ist dem Landtag nur für ihre Amtsführung verantwortlich. Sie ist daher lediglich in Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die außerhalb ihres Verantwortungsbereichs liegen. Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sind gemäß ÖPNV-Gesetz Aufgaben der Landkreise und Kreisfreien Städte sowie deren Zusammenschlüsse. Die Durchführung von öffentlichen Ausschreibungen von SPNV-Leistungen und deren konkrete Leistungsbeschreibung erfolgen allein durch die SPNV-Zweckverbände. Der Freistaat Sachsen ist hieran nicht beteiligt.

X.10. Welche Kenntnisse hat die Staatsregierung über den Reinvestitionsbedarf für Haltestellen und Infrastrukturmaßnahmen im Aufgabengebiet der Zweckverbände und für Fahrzeuge, welche für die bestellte ÖPNV-Leistung durch Verkehrsunternehmen eingesetzt werden (bitte Kostenschätzung für die kommenden 10 Jahre nach Art des Reinvestitionsbedarfs angeben, zusammengefasst für die 5 Zweckverbandsgebiete)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Die Staatsregierung unterstützt die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger und die hiesigen Verkehrsunternehmen aktiv im Rahmen der ÖPNV-Investitionsförderung. Im Rahmen der jährlich aufgelegten ÖPNV-Landesinvestitionsprogramme wird auch der Investitionsbedarf der nachfolgenden vier Jahre abgefragt.

Bis Juni 2017 soll die Arbeitsgruppe „Infrastruktur und Fahrzeuge“ der von der Staatsregierung ins Leben gerufenen ÖPNV-Strategiekommission zur Thematik Reinvestitionsbedarf im ÖPNV einen so genannten Steckbrief erstellen. Es ist davon auszugehen, dass hierzu konkrete Aussagen im auch im Rahmen der Handlungsempfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission getroffen werden, die Ende 2017 den Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt werden sollen.

X.11. Welche Fördermöglichkeiten stehen für die in X.10 genannten Investitionen zur Verfügung (bitte nach Jahr, Art und Höhe der Fördermöglichkeiten der Staatsregierung und Haushaltstitel aufteilen)?

Der Freistaat Sachsen fördert Vorhaben für die Verbesserung der Bedingungen im straßen- und schienengebundenen ÖPNV auf Grundlage der Richtlinie des SMWA zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (RL Verkehrsinfrastruktur) sowie der Richtlinie des SMWA über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV).

X.11.1. In welcher Höhe sind die Mittel insgesamt für Investitionen abgeflossen (bitte Gesamtbetrag, aufgeteilt nach Jahr und Verkehrsverbundsraum)?

Im Zeitraum von 2009 bis 2015 flossen investive Finanzhilfen in Höhe von 984,7 Mio. € ab. Diese Mittel verteilen sich auf die fünf sächsischen Nahverkehrsräume wie folgt:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	in Tsd. €						
VVO	30.946,2	27.027,9	31.639,6	30.242,0	55.511,1	45.190,1	38.831,6
ZVNL	157.727,7	71.183,6	81.693,6	51.190,4	50.510,5	47.094,9	39.377,5
ZVMS	19.265,5	15.874,0	17.343,7	25.866,1	24.135,8	19.203,4	49.570,4
ZVV	4.621,5	4.422,6	1.163,4	5.155,1	8.760,7	3.595,3	6.113,3
ZVON	6.410,9	724,5	2.537,0	2.935,5	3.545,9	2.237,2	3.037,3
	218.971,8	119.232,6	134.377,3	115.389,1	142.464,0	117.320,9	136.930,1

Anmerkungen:

* neben der originären ÖPNV-Fördermitteln wurden auch die Zuschüsse für den Bau des City-Tunnels in Leipzig und den Wiederaufbau der Weißeritztalbahn berücksichtigt

* dem Nahverkehrsraum Oberlausitz-Niederschlesien wurde bei der Mittelverteilung der gesamte Landkreis Bautzen zugeordnet

X.12. Welche Bau- und Finanzierungsverträge bestehen zwischen dem Freistaat Sachsen bzw. den jeweiligen Zweckverbänden mit welchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen seit 1990, welche werden bereits erfüllt und welche werden in Zukunft in Kraft treten (bitte auflisten nach Jahr, Art des Bau- und Finanzierungsvertrag mit dem jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Höhe der zu zahlenden Leistungen, Höhe der möglicherweise zu vertraglich erzielenden Trassen- und Stationsentgelten [und welche konkreten Aufwendungen an die Zweckverbände daraus resultieren])?

Der Staatsregierung liegen keine hinreichend detaillierten und autorisierten Daten im Sinne der Fragestellung vor.

Die durch den Freistaat Sachsen abgeschlossenen Bau- und Finanzierungsverträge sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet. Auf die Darstellung der Höhe der zu zahlenden Leistungen wird verzichtet, da es aufgrund der differenzierten Vertragsgestaltungen, der daraus resultierenden verschiedenen Bezugsgrößen und der sich über die Dauer der Vertragslaufzeiten ändernden Preisstände nicht möglich ist, eine seriöse Aufschlüsselung vorzunehmen. Zur Höhe der vertraglich zu erzielenden Infrastrukturnutzungsentgelte liegen keine Informationen vor.

Strecke/Abschnitt	KBS	BuFV/RuFV
City-Tunnel Leipzig inkl. netzergänzende Maßnahmen	div.	BuFV zwischen SN und DB AG von 3/2003
S-Bahn Halle - Leipzig	505.10	BuFV zwischen SN, ST und DB AG von 12/1996, Ergänzungsvertrag von 11 u. 12/2000
S-Bahn Pirna - Dresden Hbf	241.1	BuFV zwischen SN und DB AG von 4/1996
S-Bahn Dresden Hbf - Dresden-Neustadt	241.1	BuFV zwischen SN und DB AG von 8/2001
S-Bahn Dresden Neustadt - Meißen Triebischtal	241.1	BuFV zwischen SN und DB AG von 2/2009
Leipzig Hbf - Bad Lausick - Geithain - Chemnitz Hbf	525	BuFV zwischen SN und DB AG von 4, 5 u. 7/2002
Heidenau - Altenberg	246	Vertrag zwischen SN und DB AG von 10/1999
Reichenbach - Hof (Elektrifizierung)	544	RuFV zwischen SN und DB AG von 7/2010
Chemnitz Süd - Aue	524	BuFV "im Bereich der Erzgebirgsbahn" zwischen SN, DB Regio und ZVMS von 3/2003
Flöha - Annaberg-Buchholz - Cranzahl - Bärenstein	517	
Flöha - Pockau-Lengefeld - Olbernhau	519	
Zwickau - Johanngeorgenstadt	535	
Knappenrode - Abzw Särichen	220	RuFV zwischen SN und DB AG von 6/2012
Weißeritztalbahn, II. BA Dippoldiswalde - Kipsdorf	513	BuFV zwischen SN und SDG von 7/2012

X.13. Was versteht die Staatsregierung unter „Regiekosten“ der einzelnen ÖPNV- Zweckverbände?

Zu den Regiekosten der ÖPNV-Zweckverbände gehören nach Verständnis der Staatsregierung die für den Managementaufwand erforderlichen Ausgaben. Dazu zählen z. B. die Aufwendungen für:

- Organisations- und Verwaltungsaufgaben,
- Marketing,
- Fahrgastinformation (Mobilitätszentralen, Infotelefone, Beschwerdemanagement, Fahrplanbücher, Liniennetzpläne, ...)
- Weiterentwicklung der Verbundtarife,
- wettbewerbliche Vergabe von ÖPNV-Leistungen,
- grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Polen und Tschechien und benachbarten Bundesländern,
- Gutachten,
- Planungskosten.

X.13.1. Wie haben sie die Regiekosten der einzelnen Zweckverbände seit 1990 entwickelt (bitte angeben Jahren in absoluten Zahlen und prozentualen Verhältnissen der Gesamtausgaben)?

Die Staatsregierung verfügt nicht über hinreichend umfassende, differenzierte und autorisierte Informationen im Sinne der Fragestellung. Der Staatsregierung stehen folgende Datensätze zur Verfügung:

	2002		2015	
	Managementaufwand	Anteil Management	Managementaufwand	Anteil Management
ZVNL	911.733,39 €	0,9 %	1.944.688,68 €	1,7 %
ZVMS	2.311.922,00 €	2,5 %	3.230.129,56 €	2,7 %
ZVOE	2.207.625,87 €	2,3 %	5.020.606,52 €	4,6 %
ZVON	772.949,50 €	1,8 %	1.940.976,21 €	3,6 %
ZVV	134.500,00 €	0,4 %	20.354,50 €	0,1 %
Durchschnitt		1,7 %		2,8 %

X.13.2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Staatsregierung daraus?

Die Antwort auf die Frage bedarf insofern einer vertieften Interpretation, dass sich die fünf Zweckverbände sehr stark in ihren jeweiligen Leistungsprofilen unterscheiden. Während sich der ZVNL nach wie vor weitgehend mit Aufgaben des SPNV befasst, haben die vier anderen Zweckverbände zwischenzeitlich in unterschiedlicher Quantität und Qualität auch Aufgaben des straßengebundenen ÖPNV bzw. des Schülerverkehrs übernommen.

Dies spiegelt sich in einem erhöhten Managementaufwand wider. Die Staatsregierung geht davon aus, dass die sächsischen Zweckverbände effizient arbeiten. Auf Grundlage der kommunalen Aufgabenträgerschaft hat sich in Sachsen ein kundenfreundlicher, wirtschaftlicher und innovativer ÖPNV entwickelt. Fragen der Organisation und des Managements im ÖPNV werden zurzeit intensiv und mit großer Fachlichkeit in der Arbeitsgruppe „Organisation“ der von der Staatsregierung ins Leben gerufenen ÖPNV-Strategiekommision behandelt. Die ÖPNV-Strategiekommision soll Ende 2017 ihren Abschlussbericht übergeben, in dem konkrete Handlungsempfehlungen enthalten sein werden.

X.14. Wie und in welcher Höhe wurde ein Finanzbedarf beim Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur für Radwege an Bundesstraßen seit 2015 für Neubauprojekte bzw. Erhaltungsmaßnahmen angemeldet und in welcher Höhe wurden diese Mittel bewilligt und welche Projekte wurden damit finanziert?

Im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts für das Folgejahr werden die Länder im Frühjahr des Vorjahres seitens des BMVI gebeten, den Entwurf zum Straßenbauplan des Folgejahres fortzuschreiben und zu aktualisieren. Zu diesem Zeitpunkt melden die Länder ihren Bedarf u. a. für Radwege für das Folgejahr an. Auf Grundlage des Kabinettsbeschlusses zum Haushaltsentwurf für das Folgejahr und in Abstimmung mit den Fachreferaten des BMVI werden die Bundesmittel am Anfang jeden Jahres in Form eines titelgenauen Verfügungsrahmens direkt an die Obersten Straßenbaubehörden der Bundesländer zur Bewirtschaftung ausgereicht. Die Radwegemittel unterliegen der Zweckbindung und sind zunächst von der Deckungsfähigkeit mit anderen Titeln ausgenommen. Im Laufe eines Haushaltsjahres ist es den Ländern dennoch möglich, ihren Mehr- bzw. Minderbedarf dem BMVI anzuzeigen. Während Rückgaben jederzeit zulässig sind, wird dem Mehrbedarf der Länder entsprechend der finanziellen Möglichkeiten im Rahmen eines Mittelausgleichs bzw. durch die Inanspruchnahme der Deckungsfähigkeit anderer Titel entsprochen.

Eine Übersicht zu den angemeldeten Mitteln, der Zuweisung der Mittel sowie Ist/Soll der Jahre 2015 – 2017 sind beigefügter Übersicht zu entnehmen (in Tsd. Euro):

	Ist 2015	Ist 2016	Soll 2017
Angemeldeter Bedarf beim BMVI	5.680	4.011	5.800
- Neubau	5.530	4.011	5.800
- Erhaltung	150		
Erstzuweisung	5.040	4.100	5.800
Endgültige Zuweisung zum Jahresabschluss	5.540	4.100	
Ist	5.142,4	5.178,2	

Um die Ist-Ausgaben der Jahre 2015 – 2017 vollständig zu untersetzen, wurden in beigefügter Anlage zu X_14 alle Radwege-Maßnahmen einzeln erfasst, für die in diesen Jahren Ausgaben/Einnahmen geleistet wurden.

X.15. Wie und in welcher Höhe fördert der Freistaat Sachsen die Erstellung von Mobilitäts- und Verkehrskonzepten sowie Fuß- und Radverkehrskonzepten?

Auf der Grundlage der Richtlinie des SMI zur Förderung der Regionalentwicklung, SächsABl. 2013 Nr. 20 S. 475 (FR-Regio) können Strategie- und Handlungskonzeptionen, insbesondere unter Berücksichtigung der Erfordernisse des demografischen Wandels und gebietlicher Neuordnungen gefördert werden. Dazu zählen auch Fuß- und Radverkehrskonzepte.

X.15.1. Welche Kommunen haben in Sachsen in der laufenden Legislaturperiode Mobilitäts- und Verkehrskonzepte sowie Fuß- und Radverkehrskonzepte erstellt und dafür eine Förderung des Freistaates Sachsen erhalten? (Bitte die jeweilige Kommune, die Höhe der Förderung und die Art des Konzepts angeben.)

Seit 2014 sind insgesamt 14 Maßnahmen von kommunalen Antragstellern gefördert worden (darunter waren neun Radverkehrskonzeptionen und drei Modellprojekte für innovative ÖPNV-Konzepte). Die beiden übrigen Fördermaßnahmen bezogen sich auf Wanderwege und Elektromobilität. Einzelheiten können der beigelegten Anlage zu X_15.1 entnommen werden.

X.16. Welchen Inhalt hat der aktuelle Entwurf der Netzkonzeption für die Straßen, insbesondere Staatstraßen in Sachsen (bitte im Wortlaut anfügen)?

X.16.1. Wenn der Entwurf noch nicht vorliegt, bis wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen (bitte mit Angabe des Termins)?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen X.16. und X.16.1.:

Der Entwurf der Netzkonzeption von 2013 ist auf Grundlage der Ergebnisse des Bundesverkehrswegeplanes, aktueller Verkehrszählungen und einer neuen Landesverkehrsprognose fortzuschreiben. Da noch erhebliche Vorleistungen erforderlich sind, kann derzeit kein Fertigstellungstermin benannt werden.

X.16.2. Welche strategischen Konzepte und Programme zum Straßenerhalt in Sachsen liegen aktuell vor (bitte in Wortlaut anfügen)?

Derzeit wird eine Ausbau- und Erhaltungsstrategie für die Staatsstraßen erarbeitet. Die Ermittlung des Ausbaubedarfs sowie die Erarbeitung eines methodischen Ansatzes zur systematischen Erhaltungsplanung sind dabei wesentliche Bausteine der zukünftigen Ausbau- und Erhaltungsstrategie.

Der Arbeitsstand wird derzeit in Gesprächen den Landkreisen vorgestellt. Die Ausbau- und Erhaltungsstrategie soll Ende 2017 eingeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Dulig