

1 Resolution des Landesparteitags von Bündnis 90/Die Grünen Saarland

2 Antragssteller: Landesvorstand

3

## 4 **Mobilität auch im Saarland neu denken**

### 5 ***Zukunft braucht starken Öffentlichen Personenverkehr***

6

7 Der Öffentliche Personenverkehr hat für ein zukunftsfähiges Saarland eine zentrale  
8 Bedeutung. Hinzu kommt, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in den letzten  
9 Jahren signifikant verändert haben. Das eigene Auto hat für viele insbesondere junge  
10 Menschen nicht mehr den Status wie noch vor 20 Jahren. Der demographische Wandel wird  
11 zudem die Mobilitätsanforderungen der älteren Menschen grundlegend verändern. Das muss  
12 die Landesregierung endlich erkennen und einer nachhaltigen Verkehrspolitik höchste  
13 Priorität einräumen. Der ÖPNV der Zukunft ist multimodal, vernetzt Bahn, Bus und Car-  
14 Sharing mit privaten Verkehrsmitteln wie Auto und Fahrrad und erschließt das Land einfach,  
15 bequem und preiswert. Er nimmt eine Schlüsselfunktion auf dem Weg zur Verkehrswende,  
16 bei der Gestaltung des demographischen Wandels und nicht zuletzt für die wirtschaftliche  
17 Prosperität unserer Region ein.

18

### 19 **Öffentlicher Personenverkehr als Schlüsselfaktor für den Wirtschaftsstandort**

20

21 Ein starker ÖPNV bedeutet für die Wirtschaft und den Tourismus im Saarland einen  
22 wichtigen Standortvorteil und sichert die Wettbewerbsfähigkeit. Attraktive  
23 Wirtschaftsstandorte verfügen zugleich auch immer über ein attraktives öffentliches  
24 Verkehrsangebot. Unternehmen und Tourismus benötigen einen guten Personenfernverkehr  
25 zur schnellen und flexiblen Erreichbarkeit. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren von  
26 guten Verbindungen zwischen dem Wohn- und Arbeitsort. In Zeiten aufziehenden  
27 Fachkräftemangels ist dies ein nicht zu unterschätzender Attraktivitätsfaktor für die Region.

28

### 29 **Öffentlicher Personenverkehr ermöglicht soziale Teilhabe**

30

31 Ein multimodaler ÖPNV der Zukunft gewährleistet die Mobilität aller Bürger und ermöglicht  
32 auf diese Weise soziale Teilhabe. Die Attraktivität des ländlichen Raumes als  
33 Lebensmittelpunkt wird gerade im Saarland entscheidend davon abhängen, wie der ÖPNV in  
34 der Zukunft ausgestaltet sein wird.

35

36 Das Saarland ist vom demographischen Wandel früher und stärker betroffen als andere  
37 Bundesländer. Folge des Bevölkerungsrückgangs ist eine zunehmende Konzentration von  
38 Versorgungs- und Dienstleistungsstandorten wie Schulen, Ärzte oder Einkaufsmöglichkeiten.  
39 Ein zukunftsfähiger ÖPNV muss dieser Entwicklung Rechnung tragen und gewährleisten,  
40 dass die Erreichbarkeit von Versorgungs- und Dienstleistungsstandorten für alle gesichert  
41 ist.

42

### 43 **Öffentlicher Personenverkehr als aktiver Klimaschutz**

44

45 Der Verkehr ist nach der Energiewirtschaft der zweitgrößte Verursacher von  
46 energiebedingten Treibhausgasemissionen in Deutschland. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen je  
47 Einwohner sind im Saarland doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt (Stand 2010).

48

49 Wegen seiner Wirtschaftsstruktur und des großen Anteils der stromintensiven Industrie liegt  
50 das Saarland hier auf einem hohen Niveau. Nicht zuletzt ist das Saarland sowohl bei der

51 PKW-Ausstattung als auch in der PKW-Nutzung Spitzenreiter. Umso notwendiger ist es, den  
52 ÖPNV zukunftsfest zu machen und dadurch Klimaschutzpotentiale des öffentlichen  
53 Personenverkehrs bestmöglich auszunutzen.  
54  
55

## 56 **Nahverkehr: Neue Mobilität fördern, Chancen nutzen**

---

57  
58 Der ÖPNV im Saarland bleibt deutlich hinter seinen Möglichkeiten zurück. Der größte Teil  
59 der Bevölkerung ist nach wie vor fast ausschließlich auf die Nutzung des privaten PKW  
60 angewiesen. Die geringe Nutzung des ÖPNV lässt sich auch nicht mit der geringen  
61 Einwohnerdichte begründen. Denn Regionen mit annähernd gleicher Einwohnerdichte und  
62 ähnlich ländlicher Struktur kommen bei gleichem Mitteleinsatz auf das doppelte der ÖPNV-  
63 Nutzung. Das Saarland bringt es im Vergleich zur Region Karlsruhe bspw. auf nur gut die  
64 Hälfte an ÖPNV Fahrten bei annähernd gleicher Einwohnerzahl pro Quadratkilometer.  
65

### 66 ***Unattraktives ÖPNV-Angebot***

67  
68 Der ÖPNV im Saarland geht an den Bedarfen der Bevölkerung vorbei. Er ist geprägt von  
69 unabgestimmten Taktungen, einem unsystematischen Wabensystem und einem  
70 vergleichsweise hohen Preisniveau. Die Fahrpreise des saarVV sind in den letzten 10  
71 Jahren um die Hälfte gestiegen. Teilweise sind Fahrten in den nächsten Ort teurer als  
72 solche in den übernächsten Ort. Gersheim, Herbitzheim und Bliesdalheim liegen  
73 chronologisch an einer Landstraße, die der Bus durchfährt. Die Fahrt nach Herbitzheim ist  
74 jedoch teurer als die längere Fahrt nach Bliesdalheim.  
75

76 Flächendeckende Lösungen zur intermodalen Nutzung der Verkehrsträger wie die  
77 Fahrradmitnahme im Regionalverkehr, Abstellmöglichkeiten oder Park und Ride Modelle  
78 fehlen. Viele neu entstandene Gewerbegebiete sind heute nicht an den ÖPNV angebunden  
79 und daher für Pendlerinnen und Pendler oft nur mit dem Auto zu erreichen.  
80

### 81 ***Kompetenzdschungel***

82  
83 Die Organisation des ÖPNV im Saarland ist zerklüftet. Zuständigkeiten, Finanzmittel und  
84 Kompetenzen liegen jeweils an unterschiedlicher Stelle. Aufgabenträger sind das Land für  
85 den SPNV, die Landkreise, der Zweckverband im Regionalverband Saarbrücken sowie die  
86 Stadt Neunkirchen für den übrigen ÖPNV. Die Landkreise sind überwiegend zuständig für  
87 den ÖPNV, haben aber keine eigenen Fachkompetenzen und verfügen nur über geringe  
88 Finanzmittel. Das Land verfügt über einen großen Umfang an finanziellen Mitteln, obwohl es  
89 nur für einen geringen Anteil am ÖPNV im Land zuständig ist. Und die Verkehrsmanagement  
90 Gesellschaft Saar (VGS), die die notwendigen Fachkompetenzen hat, ist lediglich für  
91 Managementaufgaben zuständig. In diesem Kompetenzdschungel kommt das Land seiner  
92 Aufgabe zur übergeordneten Planung nicht nach.  
93

### 94 ***Keine Ausschöpfung des Wettbewerbs***

95  
96 Effizienzsteigerungen durch eine verbesserte Ausnutzung des Wettbewerbes bleiben nach  
97 wie vor ungenutzt. Eine intransparente Verteilungssystematik der Mittel führt dazu, dass  
98 wettbewerbskonforme Ausschreibungen und Vergaben in der Praxis nicht möglich sind. Die  
99 Höhe der Förderung steht bei Ausschreibung nicht fest und kann somit nicht einkalkuliert  
100 werden. Ein Beispiel hierfür sind die Ausgleichsleistungen nach § 45a  
101 Personenbeförderungsgesetz in Höhe von jährlich 17,5 Mio. Euro. Die Verteilung dieser  
102 Mittel geschieht auf Grundlage eines Verteilungsschlüssels aus dem Jahr 2005 – und zwar  
103 unter den bestehenden Verkehrsunternehmen. Tritt ein neues Verkehrsunternehmen hinzu,

104 muss es seinen Anteil an diesen 17,5 Mio. Euro mit den Altunternehmen aushandeln. Der  
105 Aufgabenträger weiß damit beim Zeitpunkt der Ausschreibung nicht, wie viele der §45a-Mittel  
106 das Verkehrsunternehmen bei Erbringung der Leistung erhalten wird. Ähnlich gelagerte  
107 Probleme finden sich bei der Verteilung der Erlöse aus dem Semesterticket und den Erlösen  
108 aus der Fahrzeugförderung.

109  
110 Die fehlende Elektrifizierung von Teilstrecken stellt einen weiteren Wettbewerbsnachteil für  
111 den saarländischen Regionalverkehr dar, da Umwege in Kauf genommen werden müssen  
112 und sich die Betriebskosten erhöhen. Derzeit müssen dieselbetriebene Triebwagen nach  
113 Zweibrücken, Lebach-Jabach und Niedaltdorf fahren sowie insbesondere von Saarbrücken  
114 über die Nahstrecke nach Frankfurt, da diese Strecke ab Neubrücke nicht mehr elektrifiziert  
115 ist.

116  
117

## 118 **Grüne Forderungen für einen starken Nahverkehr**

---

119

### 120 **1. ÖPNV aus einem Guss – Mobilitätsverbund statt Tarifverbund**

121

122 Wir fordern eine **neue gesetzliche Grundlage für den ÖPNV im Saarland**. Andere  
123 Bundesländer haben ihre Gesetze inzwischen erfolgreich den neuen Rahmenbedingungen  
124 angepasst und umfassend geändert. Das hat das Saarland bis heute nicht getan. Wir Grüne  
125 wollen den ÖPNV im Saarland komplett neu strukturieren – der bestehende  
126 Kompetenzdschungel muss aufgelöst werden, die Zuständigkeiten, Kompetenzen und  
127 finanziellen Mittel müssen gebündelt werden.

128

129 Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV mit landesweiter Bedeutung soll der Zweckverband  
130 Personennahverkehr Saarland (ZPS) übernehmen. Das heißt, er soll sowohl für den SPNV  
131 als auch für den übrigen ÖPNV mit landesweiter Bedeutung zuständig sein. In diesem  
132 Zweckverband schließen sich die Aufgabenträger zusammen. Auch das Land soll Mitglied  
133 des Zweckverbandes sein. Die Verkehrsgesellschaft Saarland wollen wir Grüne in den  
134 Zweckverband integrieren. Der ZPS ist damit zum einen Aufgabenträger für den ÖPNV (mit  
135 landesweiter Bedeutung), zum anderen kann er für die kommunalen Aufgabenträger und für  
136 das Land Management- und Planungsleistungen erbringen.

137

138 Wir Grüne wollen außerdem, dass der saarVV von einem Unternehmensverbund zu einem  
139 Aufgabenträgerverbund umgewandelt wird, dessen Träger der ZPS sein soll. Er soll dann  
140 auch die Funktionen eines echten Verkehrsverbundes übernehmen, d.h. auch für eine  
141 zentrale Fahrgastinformation und ein zentrales Marketing sorgen.

142

143 Zur Erfüllung seiner Aufgaben sollen dem Zweckverband ausreichend finanzielle Mittel zur  
144 Verfügung stehen. Gemäß der Handhabung in anderen Bundesländern soll er eine  
145 Pauschale erhalten. Die Regionalisierungsmittel werden momentan noch vollständig vom  
146 Land vereinnahmt. Infolge der Änderung bei der Aufgabenträgerschaft wollen wir Grüne,  
147 dass das Land die Regionalisierungsmittel vollständig weiterleitet. Der ZPS soll 95% dieser  
148 Mittel erhalten. Darüber hinaus soll er pauschal 60% der Mittel aus dem Entflechtungsgesetz  
149 zur Förderung von Investitionen erhalten.

150

151 Der ZPS vereint damit Zuständigkeiten, Kompetenzen und Finanzmittel unter einem Dach.  
152 Durch ihn soll ein ÖPNV-Angebot aus einem Guss gewährleistet werden. Statt eines reinen  
153 Tarifverbundes, wie er derzeit besteht, wollen wir Grüne damit einen echten  
154 Verkehrsverbund schaffen.

155

156

157 **2. Aufgabenträger finanziell stärken**  
158

159 Die Aufgabenträgerschaft für die lokalen Verkehre soll bei den Landkreisen verbleiben, die  
160 diese nach wie vor an die Kommunen abgeben können.  
161

162 Wir Grüne wollen die **kommunalen Aufgabenträger finanziell stärken**, um ihnen  
163 Möglichkeiten zu eröffnen, das Angebot attraktiver gestalten zu können. Hierzu wollen wir  
164 ihnen pauschal 5 Prozent der Regionalisierungsmittel zur Verfügung stellen. Die Pauschale  
165 soll unter den Aufgabenträger nach einem Schlüssel aufgeteilt werden, der einen Bezug zu  
166 der Einwohneranzahl und der Fläche herstellt.  
167

168 **3. Zukunftsfähige Finanzierung – Mittel wettbewerbskonform verteilen**  
169

170 Für uns Grüne ist und bleibt der ÖPNV Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Das bedeutet  
171 für uns allerdings nicht, dass ÖPNV-Leistungen nicht auch privat bereitgestellt werden  
172 können. Wir wollen mehr Wettbewerb bei der Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen.  
173 Wettbewerb ist für uns kein Selbstzweck. Wettbewerb soll gewährleisten, dass mit den  
174 knappen Mitteln das bestmögliche Ergebnis erzielt wird – in einem klaren Rahmen, den der  
175 Staat setzt.  
176

177 Voraussetzung hierfür ist die Möglichkeit zur **Durchführung eines wettbewerblichen**  
178 **Vergabeverfahrens**. Aus den oben beschriebenen Gründen gestaltet sich dies im Saarland  
179 für die Aufgabenträger schwierig. Folge ist, dass die meisten Aufträge direkt vergeben  
180 werden. Wir Grüne wollen die Aufgabenträger in die Lage versetzen, ihre Aufträge  
181 wettbewerblich ausschreiben und vergeben zu können. Hierfür müssen die Aufgabenträger  
182 in die Lage versetzt werden, die Erlösmöglichkeiten für die Verkehrsunternehmen umfassend  
183 beschreiben zu können.  
184

185 Es bedarf zudem **klarer Ausschreibungskriterien**, die das Fahrtenangebot, aber genauso  
186 den gewünschten Fahrzeugeinsatz mit allen erforderlichen Ausstattungsdetails regeln. Ein  
187 verlässliches Fahrtenangebot und einheitliche mit den erforderlichen Ausstattungen  
188 versehene Fahrzeuge sind Voraussetzung für ein attraktives ÖPNV-Angebot im Saarland.  
189

190 Wir Grüne wollen daher **transparente Verteilungsmechanismen der**  
191 **Ausgleichsleistungen** für den Ausbildungsverkehr, der Einnahmen aus dem Semesterticket  
192 und der Fahrzeugförderung schaffen. So wie dies in anderen Bundesländern praktiziert wird,  
193 sollen die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr (§45a-Mittel) und die Einnahmen  
194 aus dem Semesterticket nach einem Schlüssel auf die Aufgabenträger verteilt werden, der  
195 direkt an die Zahl der beförderten Schüler bzw. Studenten anknüpft.  
196

197 Die Fahrzeugförderung finden wir weder geeignet noch erforderlich für ein attraktives  
198 Verkehrsangebot. Vielmehr führt die Fahrzeugförderung zur Fuhrparkerneuerung von  
199 Busunternehmen auf Staatskosten. Deshalb wollen wir Grüne die kostspielige  
200 Fahrzeugförderung auslaufen lassen. Die frei werdenden Mittel sollen nach einem  
201 festzulegenden Schlüssel über den ZPS an die Aufgabenträger weitergeleitet werden.  
202

203 Eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs wird auf längere Sicht zu  
204 einer **Verbesserung der Fahrgeldeinnahmen** führen. Dadurch ließe sich der  
205 Kostendeckungsgrad der einzelnen Verkehrsunternehmen erhöhen. Verlässliche  
206 Fahrgeldeinnahmen sind zudem ein wichtige Säule zur Finanzierung des ÖPNV. Immer  
207 wieder sind Linienbusse ohne Fahrkartendrucker unterwegs. Im Interesse der  
208 Aufgabenträger und auch aller Fahrgäste muss der Fahrkartenverkauf regelmäßig überprüft  
209 und sichergestellt sein. Der Bedarf öffentlicher Zuwendungen könnte reduziert werden.  
210

211 **4. Wabensystem nutzerfreundlicher gestalten**

212

213 Das **Wabensystem muss dringend im Interesse der Nutzerinnen und Nutzer**

214 **überarbeitet werden.** Das Prinzip „eine Kommune, eine Wabe“ ist Grundvoraussetzung für  
215 ein attraktives und transparentes Preissystem. Reine Zählwaben gehören abgeschafft,  
216 ebenso dürfen Nutzerinnen und Nutzer nicht mehr durch falsch dargestellte Infrastruktur, die  
217 in der Realität nicht existiert, getäuscht werden. Analog zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar  
218 sollte das Wabensystem die Möglichkeit bieten, bestimmte Bahnhöfe und Haltestellen auf  
219 eine Wabengrenze zu legen, um die Anfahrt von zwei oder mehreren Waben heraus zu  
220 ermöglichen.

221

222 **5. Tarifsystem neu ausrichten**

223

224 Das Angebot für Jugendliche und junge Erwachsene ist unzureichend oder existiert gar  
225 nicht. Analog zum Senienticket brauchen wir **ein landesweites Ticket für Jugendliche,**  
226 aber insbesondere auch für junge Erwachsene. Gerade junge Erwachsene dürfen nicht  
227 durch das hohe Preisniveau zum motorisierten Individualverkehr gedrängt werden. Wir  
228 Grüne sehen die jungen Erwachsenen ebenso als Nutzerinnen und Nutzer der Zukunft.

229

230 Im Gegensatz zu vielen anderen Verkehrsverbänden sind **Fahrtunterbrechungen** bei  
231 Einzelfahrten im saarVV nicht gestattet. Dadurch verliert der öffentliche Personennahverkehr  
232 deutlich an Attraktivität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, bei dem man ohne  
233 zusätzliche Kosten auf der Wegstrecke für Erledigungen anhalten kann.

234

235 Die Bahncard der Deutschen Bahn hat sich seit vielen Jahren etabliert. Die **Anerkennung**  
236 **der Bahncard zu ihrer jeweiligen Ermäßigungsstufe** sollte auch im saarVV  
237 selbstverständlich sein. Ebenso sollte der saarVV mit dem Angebot von Online- und  
238 Handytickets den Fahrkartenerwerb im Interesse der Nutzerinnen und Nutzer vereinfachen.

239

240 **6. Mobilitätsbedürfnisse ernst nehmen - Übergangstarife anbieten**

241

242 Eine gute **Anbindung der kleineren und größeren Industrie- und Gewerbegebiete** im  
243 Saarland ist im Sinne eines attraktiven Angebots für Pendlerinnen und Pendler dringend  
244 notwendig. Dazu gehören auch umsteigefreie Schnellbusverbindungen für Pendlerinnen und  
245 Pendler zu ihren Arbeitsplätzen. Insbesondere muss das Angebot durchgehender  
246 **Schnellbusverbindungen aus dem saarländischen Umland in die Saarbrücker**  
247 **Innenstadt deutlich verbessert** werden.

248

249 Viele Verkehrsverbände bieten für ihre Nutzerinnen und Nutzer über die Verbundgrenzen  
250 hinaus Übergangstarife an. Im saarVV existiert lediglich ein Übergangstarif

251 „Westpfalz/östliches Saarland“ mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar, der zumindest die  
252 Landkreise St. Wendel, Saarpfalz und Neunkirchen einbezieht.

253 Zum Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund sowie zum Verkehrsverbund Region Trier existiert  
254 hingegen kein Übergangstarif. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden. Ebenso sind  
255 die Übergangstarife aus dem Saarland heraus nach Luxemburg und Frankreich deutlich  
256 ausbau- und verbesserungsbedürftig.

257

258 **7. Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund**

259

260 Wir Grünen fordern **mehr multimodale Lösungen**, so dass die Nutzung des öffentlichen  
261 Personenverkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr deutlich attraktiver wird.  
262 Dieses Angebot muss niedrighschwellig sein, d.h. **ohne große Hürden buch-, zahl- und**  
263 **nutzbar** sein. Die unterschiedlichen Verkehrsträger wie Bahn, Auto, Fahrrad oder  
264 Carsharing-Angebote müssen über einfache Informations- und Kommunikationstechnologie

265 miteinander verknüpft werden. Dass das keine Zukunftsmusik ist, machen uns andere  
266 Regionen und Städte bereits vor. Wir wollen **den saarländischen Verkehrsverbund**  
267 **deshalb zu einem Mobilitätsverbund weiterentwickeln.**

268  
269 Neben attraktiven Takten, Strecken und Tarifen gehören **Serviceeinrichtungen wie**  
270 **abschließbare Fahrradboxen an den Bahnhöfen und zentrale Bushaltestellen** für uns  
271 genauso zu einem attraktiven Mobilitätsverbund wie Fahrgastinformationssysteme,  
272 Toilettenanlagen und eine **durchgehende Barrierefreiheit.**

273  
274 Wir Grüne wollen die **Menschen aktiv in die Gestaltung des Mobilitätsverbundes**  
275 **miteinbeziehen.** Die Fahrplanentwürfe wollen wir deshalb vor ihrer Umsetzung öffentlich  
276 zugänglich machen und die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger mit einfließen lassen.

## 277 278 **8. Alternative Mobilitätsangebote fördern**

279  
280 Die **intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel** kann dazu beitragen,  
281 dass der öffentliche Personennahverkehr auch auf dem ländlichen Raum trotz  
282 Bevölkerungsrückgangs eine Säule der Mobilität darstellt.

283  
284 Für den ländlichen Raum müssen wir aber auch über neue Mobilitätsangebote nachdenken.  
285 Hierzu zählen neue Formen des bedarfsgesteuerten ÖPNV mit Rufbussen und  
286 Bürgerbussen, aber auch Mitnahmeverkehre.

287  
288

## 289 **Fernverkehr: Ankoppeln statt Abkoppeln**

---

290  
291 Das Saarland wird immer weiter vom Fernverkehr abgekoppelt. Die Anbindung des  
292 Saarlandes an die Metropolregionen Rhein-Main, Rhein-Neckar und Rhein-Ruhr sind  
293 äußerst schlecht. Neben dem Fernverkehr Paris-Mannheim-Frankfurt existiert nur noch je ein  
294 einzelner Zug nach Frankfurt, Stuttgart, Heidelberg, Leipzig und Graz. Die wichtige  
295 Saarstrecke mit den Städten Völklingen, Saarlouis, Dillingen, Merzig in Richtung Köln ist  
296 ganz vom Fernverkehr abgeschnitten, ganz zu schweigen von der Nahetalbahn oder der  
297 ehemals wichtigen Verbindung über Zweibrücken/Landau in den süddeutschen Raum.  
298 Verbindungen in die Metropolregion Rhein-Ruhr und weiter in den Benelux-Raum sind nur  
299 mit Regionalzügen bzw. dem Fernbus oder mit einem beträchtlichen Umweg über die  
300 Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main möglich.

301  
302 Der Bahnhof Homburg wird nur noch von IC/EC-Zügen und dem Leipzig-ICE bedient. Durch  
303 den Wegfall der ICE-Halte der wichtigen Paris-Frankfurt-Relation muss annähernd die Hälfte  
304 der saarländischen Fahrgäste – neben der Saarpfalz-Region betrifft dies auch den Raum St.  
305 Wendel und Neunkirchen bis ins mittlere Saarland – einen Umweg über Saarbrücken in Kauf  
306 nehmen.

307  
308 Auch die Fernverkehrsverbindungen in die Großregion und ins übrige Europa sind  
309 mangelhaft oder gar nicht vorhanden. Alle Züge außerhalb der Paris-Frankfurt-Relationen  
310 enden in Saarbrücken und stehen dort bis zu ihrem nächsten Einsatz nutzlos herum.  
311 Saarbrücken ist bereits seit einiger Zeit kein Nachtzughalt mehr, der Nachtzug von Paris  
312 nach Berlin fährt bis Dezember noch jeden Abend durch Saarbrücken oder wird über  
313 Straßburg geleitet. Während beispielsweise die Österreichische Bundesbahn gerade 46  
314 Millionen Euro in neue Schlafwagen investiert, wird der Nachtzugverkehr in Deutschland mit  
315 dem Fahrplanwechsel weiter reduziert.

316  
317

## 318 **Grüne Forderungen für einen starken Fernverkehr**

---

319

320 Wir brauchen eine Garantie für die Anbindung des Saarlandes an den Fernverkehr über das  
321 kommende Jahr hinaus sowie eine echte Perspektive für die dauerhafte und verbesserte  
322 Anbindung des Saarlandes an den bundesweiten, aber auch internationalen  
323 Eisenbahnfernverkehr. Dazu gehört auch eine kluge tarifliche Vernetzung von Nah- und  
324 Fernverkehr sowie attraktive Nachtzugangebote. Wir brauchen eine intelligente Abstimmung  
325 von Nah- und Fernverkehr.

326

### 327 **1. Bund muss seiner Pflicht nach einer Mindestbedienung nachkommen**

328

329 Dafür braucht es allerdings vor allem politische Weichenstellungen auf Bundesebene: Der  
330 Bund muss eine **Mindestbedienung im Eisenbahnfernverkehr sicherstellen** und endlich  
331 seiner in Artikel 87e des Grundgesetzes formulierten Verpflichtung nachkommen.

332

333 Ein kleiner Schritt zu einem verbesserten Fernverkehrsangebot wäre die **Verlängerung der**  
334 **Fernverkehrszüge**, die in Saarbrücken enden und dann dort nutzlos herumstehen. Eine  
335 Verlängerung dieser Fernverkehrszüge über Völklingen und Saarlouis nach Merzig zur  
336 Erschließung des westlichen Saarlandes ist überfällig. Wichtig wäre zudem eine  
337 Verlängerung von Zügen nach Metz.

338

### 339 **2. Gesetzliche Sicherstellung des Fernverkehrs**

340

341 Wir Grüne fordern seit langem die gesetzliche Sicherstellung des Fernverkehrs über ein so  
342 genanntes **Fernverkehrssicherstellungsgesetz**, das die Abkopplung ganzer Regionen vom  
343 eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr der Bahn verhindern soll. Die saarländische  
344 Landesregierung hat sich dieser Forderung jetzt endlich angeschlossen. Wir erwarten, dass  
345 die Landesregierung schnellstmöglich einen neuen Anlauf dafür im Bundesrat unternimmt.

346

### 347 **3. Integrationsmodell als Zwischenlösung**

348

349 Solange der Bund seiner Pflicht einer Mindestbedienung nicht nachkommt, muss das  
350 Saarland nach dem Vorbild anderer Länder aus einem Eigeninteresse gemeinsam mit dem  
351 Unternehmen Deutsche Bahn Lösungen entwickeln. Attraktiver gestaltete  
352 Nahverkehrsverbindungen, wie es sie ab Mitte Dezember ab Mannheim geben wird,  
353 entbinden die Bahn aber nicht davon, das Saarland an den Fernverkehr anzubinden. Eine für  
354 das Saarland wie auch für die Bahn akzeptable Möglichkeit wäre ein **Integrationsmodell**  
355 **zwischen Fern- und Nahverkehr**: Fern- und Nahverkehrszüge wechseln sich stündlich auf  
356 der wichtigen Strecke nach Mannheim sowie auf der Nahe- und Saarstrecke ab, wobei diese  
357 Fernverkehrszüge durch die Mitfinanzierung des Saarlandes gleichzeitig auch  
358 Nahverkehrsaufgaben erfüllen. Klar ist aber auch: Das Integrationskonzept kann nicht alles  
359 retten, was der Bund mit seiner Tatenlosigkeit im Fernverkehr verursacht.

360

### 361 **4. Attraktives Nachtzugangebot notwendig**

362

363 Das Saarland braucht zudem **ein attraktives Nachtzugangebot**. Während ein  
364 Fernbusanbieter gerade einen Nachtbus von Saarbrücken nach Berlin eingerichtet hat,  
365 streicht die Deutsche Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember den Nachtzug aus  
366 Frankreich kommend nach Berlin statt ihn durch einen Halt in Saarbrücken aufzuwerten.