

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 CO₂-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 Der NachtBus im Saarland ist wichtiger Bestandteil des ÖPNV. Es sorgt seit einigen Jahren
259 äußerst erfolgreich dafür, dass Nachtschwärmer sicher und zu erschwinglichen Kosten nach
260 Hause kommen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzt sich für die Sicherung und den weiteren
261 Ausbau des NachtBusnetzes im Saarland sowohl auf der Landes-, als auch auf den
262 Landkreisebenen ein.

263

264

265 **7. Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund**

266

267 Wir Grünen fordern **mehr multimodale Lösungen**, so dass die Nutzung des öffentlichen
268 Personenverkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr deutlich attraktiver wird.
269 Dieses Angebot muss niedrigschwellig sein, d.h. **ohne große Hürden buch-, zahl- und**
270 **nutzbar** sein. Die unterschiedlichen Verkehrsträger wie Bahn, Auto, Fahrrad oder
271 Carsharing-Angebote müssen über einfache Informations- und Kommunikationstechnologie
272 miteinander verknüpft werden. Dass das keine Zukunftsmusik ist, machen uns andere
273 Regionen und Städte bereits vor. Wir wollen **den saarländischen Verkehrsverbund**
274 **deshalb zu einem Mobilitätsverbund weiterentwickeln.**

275

276 „Neben attraktiven Takten, Strecken und Tarifen gehört eine gut ausgestattete, zeitgemäße,
277 leicht erreichbar, engmaschige und in Stand gehaltene Infrastruktur zu einem
278 zukunftsfähigen Mobilitätsverbund. Die Fahrgäste müssen sich in **durchgehend**
279 **barrierefreien**, sauberen, **gut beleuchteten** und mit Fahrgastinformationssystemen
280 ausgerüsteten Einrichtungen sicher und informiert fühlen können. Bahnhöfe und zentrale
281 Bushaltestellen sind außerdem mit Toilettenanlagen und darüber hinaus zur
282 Attraktivitätssteigerung mit **Serviceeinrichtungen wie abschließbaren Fahrradboxen**
283 auszustatten um den Anforderungen einer modernen Mobilität gerecht zu werden.“

284

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

288

289 **8. Alternative Mobilitätsangebote fördern**

290

291 Die **intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel** kann dazu beitragen,
292 dass der öffentliche Personennahverkehr auch auf dem ländlichen Raum trotz
293 Bevölkerungsrückgangs eine Säule der Mobilität darstellt.

294

295 Für den ländlichen Raum müssen wir aber auch über neue Mobilitätsangebote nachdenken.
296 Hierzu zählen neue Formen des bedarfsgesteuerten ÖPNV mit Rufbussen und
297 Bürgerbussen, aber auch Mitnahmeverkehre.

298

299

300 **Fernverkehr: Ankoppeln statt Abkoppeln**

301

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

312

313 Der Bahnhof Homburg wird nur noch von IC/EC-Zügen und dem Leipzig-ICE bedient. Durch
314 den Wegfall der ICE-Halte der wichtigen Paris-Frankfurt-Relation muss annähernd die Hälfte
315 der saarländischen Fahrgäste – neben der Saarpfalz-Region betrifft dies auch den Raum St.
316 Wendel und Neunkirchen bis ins mittlere Saarland – einen Umweg über Saarbrücken in Kauf
317 nehmen. Zur Stärkung des Verkehrsknotenpunktes Homburg wird die Reaktivierung der S-

318 Bahn-Strecke Homburg-Zweibrücken unterstützt. Die finanzielle Beteiligung des Landes
319 Rheinland-Pfalz (Investitionen und Betriebskosten) soll sich dabei an der Nutzung der S-
320 Bahnverlängerung orientieren.

321

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

330

331

332 **Grüne Forderungen für einen starken Fernverkehr**

333

334 Wir brauchen eine Garantie für die Anbindung des Saarlandes an den Fernverkehr über das
335 kommende Jahr hinaus sowie eine echte Perspektive für die dauerhafte und verbesserte
336 Anbindung des Saarlandes an den bundesweiten, aber auch internationalen
337 Eisenbahnfernverkehr. Dazu gehört auch eine kluge tarifliche Vernetzung von Nah- und
338 Fernverkehr sowie attraktive Nachtzugangebote. Wir brauchen eine intelligente Abstimmung
339 von Nah- und Fernverkehr.

340

341 **1. Bund muss seiner Pflicht nach einer Mindestbedienung nachkommen**

342

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

346

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

352

353 **2. Gesetzliche Sicherstellung des Fernverkehrs**

354

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

360

361 **3. Integrationsmodell als Zwischenlösung**

362

363 Solange der Bund seiner Pflicht einer Mindestbedienung nicht nachkommt, muss das
364 Saarland nach dem Vorbild anderer Länder aus einem Eigeninteresse gemeinsam mit dem
365 Unternehmen Deutsche Bahn Lösungen entwickeln. Attraktiver gestaltete
366 Nahverkehrsverbindungen, wie es sie ab Mitte Dezember ab Mannheim geben wird,
367 entbinden die Bahn aber nicht davon, das Saarland an den Fernverkehr anzubinden. Eine für
368 das Saarland wie auch für die Bahn akzeptable Möglichkeit wäre ein **Integrationsmodell**
369 **zwischen Fern- und Nahverkehr**: Fern- und Nahverkehrszüge wechseln sich stündlich auf
370 der wichtigen Strecke nach Mannheim sowie auf der Nahe- und Saarstrecke ab, wobei diese
371 Fernverkehrszüge durch die Mitfinanzierung des Saarlandes gleichzeitig auch

372 Nahverkehrsaufgaben erfüllen. Klar ist aber auch: Das Integrationskonzept kann nicht alles
373 retten, was der Bund mit seiner Tatenlosigkeit im Fernverkehr verursacht.

374

375 **4. Attraktives Nachtzugangebot notwendig**

376

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