

1 Resolution des Landesparteitags von Bündnis90/Die Grünen Saarland

2 Antragsteller: Landesvorstand

3

4

5 **Damit das Land nicht stillsteht:**

6 **Infrastruktur erhalten - Neue Mobilität ermöglichen**

7

8 Die Qualität der öffentlichen Infrastruktur ist entscheidend für eine moderne und gerechte
9 Gesellschaft, vor allem aber für eine prosperierende Wirtschaft und die Ermöglichung von
10 Chancengleichheit. Ein wichtiges Element der öffentlichen Infrastruktur ist die
11 Verkehrsinfrastruktur. Die Sperrung der Fechinger Talbrücke hat aktuell deutlich vor Augen
12 geführt, welche Folgen der Ausfall von Verkehrsinfrastruktur für das Land haben kann. Die
13 Fechinger Talbrücke hat 2014 vom Bund die Zustandsnote 3.0 bekommen. Es gab aber laut
14 Auskunft der Bundesregierung rund 30 Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen mit einer
15 schlechteren Note und rund 20 Brücken, die ebenfalls eine 3.0 hatten. Die Fechinger
16 Talbrücke ist deshalb nur ein Beispiel von vielen. Sie zeigt aber exemplarisch: Das Saarland
17 ist zu einem Hotspot der Infrastrukturkrise geworden.

18

19 Ob Straßen- und Eisenbahnbrücken, Bahnstrecken oder Wasserstraßen, überall herrscht
20 Sanierungsstau. Gleichzeitig hat das Land in den letzten 4 Jahren vor allem aufgrund
21 fehlender personeller Ressourcen rund 26 Millionen Euro Bundesmittel für den Erhalt der
22 Bundesverkehrswege im Saarland und mehrere hunderttausend Euro für den Bau von
23 Fahrradwegen nicht abgerufen - Geld, das für die Verkehrsinfrastruktur in unserem Land
24 verloren ist. Nicht zuletzt aufgrund der ökonomischen Bedeutung unserer Verkehrswege
25 brauchen wir schnellstmöglich einen Masterplan, wie wir dieser Infrastrukturkrise begegnen.

26

27 Hinzu kommt, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in den vergangenen Jahren
28 signifikant verändert haben. Das Auto hat für viele junge Menschen nicht mehr den Status
29 wie vor zwanzig Jahren. Überdies ist angesichts des demographischen Wandels auch der
30 grundlegenden Veränderung der Mobilitätsanforderungen der älteren Menschen Rechnung
31 zu tragen.

32 Der öffentliche Personenverkehr und der Fahrradverkehr bleiben im Saarland im Gegensatz
33 zu anderen Regionen in Deutschland deutlich hinter ihren Möglichkeiten zurück. Ebenso
34 verhält es sich mit dem Güterverkehr auf der Schiene. Aufgrund von Fehlentwicklungen im
35 saarländischen ÖPNV und weil schlicht bequem nutzbare Alternativen fehlen, ist der
36 überwiegende Teil der Bevölkerung und der Wirtschaft nach wie vor ausschließlich auf die
37 Nutzung des motorisierten Individualverkehrs angewiesen.

38

39 Ein zukunftsfähiges Land braucht eine moderne Verkehrsinfrastruktur, die die kluge
40 Vernetzung verschiedener Verkehrsträger zulässt, eine gute und bequeme Anbindung
41 gewährleistet, die Mobilitäts- und Logistikanforderungen der Wirtschaft bedient und
42 gleichzeitig Ressourcen schont.

43

44 Die saarländischen Grünen fordern eine neue Mobilitätspolitik für das Saarland, die den
45 qualitativ hochwertigen Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und die Ermöglichung
46 neuer Mobilitätsformen bzw. die kluge Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger zum
47 Ziel haben muss.

48

49

50 **Grüne Forderungen für eine neue Infrastruktur- und Mobilitätspolitik**

51

52 **1. Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sicherstellen**

53

54 Der Erhalt des Straßen- und Schienennetzes gehört zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Das
55 Planungs- und Finanzierungssystem hat seinen Ursprung jedoch noch in einer Zeit, als nicht

56 der Erhalt von Straßen, sondern vor allem deren Neubau relevant war. Wir brauchen deshalb
57 ein neues Planungs- und Finanzierungssystem, das vor allem den Erhalt der bestehenden
58 Infrastruktur in den Fokus nimmt. Das Saarland ist als Haushaltsnotlageland auch aufgrund
59 mangelnder Personalisierung offenbar nicht in der Lage, die Planung und Projektsteuerung
60 notwendiger Erhaltungsmaßnahmen mit dem nötigen Nachdruck voranzutreiben. Hinzu
61 kommt, dass der Bund zwar Eigentümer und Finanzier von Autobahnen, Bundes- und
62 Wasserstraßen ist, die Länder aber die technische und personelle Bewirtschaftung vor Ort
63 übernehmen.

64

65 **Die saarländischen Grünen fordern daher:**

66

- 67 • ein transparentes Planungs- und Finanzierungssystem, das den Erhalt der
- 68 bestehenden Verkehrsinfrastruktur auf einem hohen qualitativen Niveau garantiert,
- 69 • ein transparentes Monitoring des Zustandes zentraler Bauwerke für die
- 70 Gewährleistung des Verkehrsflusses,
- 71 • den Beitritt des Saarlandes zur Projektmanagementgesellschaft des Bundes und 12
- 72 weiterer Bundesländer, DEGES, zur Entlastung und Unterstützung landeseigener
- 73 Kapazitäten in der Planung und Projektsteuerung,
- 74 • Haushaltsmittel, gleich ob von Bund oder Land, prioritär für den Erhalt statt für den
- 75 Neubau von Straßen und Straßenbauwerken einzusetzen,
- 76 • Ausschöpfen der Fördermittel auf EU-Ebene und im Bereich GVFG zur Sicherung
- 77 und Fortentwicklung der Schienenwege,
- 78 • Bündelung der landesinternen Zuständigkeiten bei einer zentralen, verantwortlichen
- 79 Stelle für die Planung, Sicherung und Weiterentwicklung des Schienen- und
- 80 Straßenverkehrs unter Integration landesplanerischer und ökologischer Belange,
- 81 • Neubauprojekte nur auf Grundlage eines parlamentarisch beschlossenen Netzplanes
- 82 und ausschließlich zur Beseitigung von anerkannten Kapazitätsengpässen in Angriff
- 83 zu nehmen,
- 84 • die Bündelung der Zuständigkeiten für Bau- und Erhalt aller Verkehrswege im
- 85 Bundeseigentum in einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft in öffentlich-rechtlicher
- 86 Trägerschaft.

87

88

89 **2. ÖPNV aus einem Guss – Mobilitätsverbund dringend notwendig**

90

91 Der ÖPNV im Saarland bleibt deutlich hinter seinen Möglichkeiten zurück. Der größte Teil der
92 Bevölkerung ist nach wie vor fast ausschließlich auf die Nutzung des privaten PKW
93 angewiesen. Dabei ist ein nutzerfreundlicher und preiswerter öffentlicher Nahverkehr ein
94 nicht zu unterschätzender Standortfaktor und ein wichtiger Beitrag zu einer
95 seniorenfreundlichen Gesellschaft. Der saarländische ÖPNV braucht einen
96 Attraktivitätsschub, der die rückläufigen Nutzerzahlen wieder wachsen lässt und damit nicht
97 nur einen Beitrag zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes im Land leistet, sondern auch
98 einen Beitrag zu guter Lebensqualität und dem Schutz von Umwelt und Klima.

99

100 **Die saarländischen Grünen fordern daher:**

101

- 102 • eine neue gesetzliche Grundlage für den ÖPNV im Saarland, die im Gegensatz zur
- 103 Gesetzesnovelle der Landesregierung eine echte Strukturreform hin zu einem
- 104 wirklichen Mobilitätsverbund beinhalten muss,
- 105 • die kommunalen Aufgabenträger finanziell zu stärken, um ihnen Möglichkeiten zu
- 106 eröffnen, das Angebot attraktiver gestalten zu können,
- 107 • die Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, ihre Aufträge wettbewerblich mit klaren
- 108 Ausschreibungskriterien ausschreiben und vergeben zu können,
- 109 • transparente Verteilungsmechanismen der Ausgleichleistungen, z. B. für den
- 110 Ausbildungsverkehr, zu schaffen,
- 111 • die kostspielige Fahrzeugförderung auslaufen zu lassen und die frei werdenden Mittel

- 112 an die Aufgabenträger zu verteilen,
113 • das Tarifsyst \ddot{u} m neu auszurichten, das Wabensystem fairer und nutzerfreundlicher zu
114 gestalten und damit einhergehend ein landesweites Ticket f \ddot{u} r Jugendliche und junge
115 Erwachsene einzuf \ddot{u} hren, Fahrtunterbrechungen bei Einzelfahrkarten zu erm \ddot{o} glichen
116 und die Anerkennung der Bahncards in ihrer jeweiligen Erm \ddot{a} ßigungsstufe sowie den
117 Service beispielsweise durch Fahrradboxen und Fahrgastinformationssysteme zu
118 verbessern,
119 • \dd{U} bergangstarife in die Nachbarverb \dd{u} nde einzuf \ddot{u} hren bzw. zu intensivieren,
120 • die Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten an den Nahverkehr,
121 • die Reaktivierungspotenziale saarl \dd{a} ndischer Bahnstrecken, vorrangig der
122 Bliestalstrecke zwischen Homburg und Zweibr \dd{u} cken, aber auch der linken
123 Saartalstrecke und der Primstalstrecke zwischen Dillingen und Lebach
124 auszusch \dd{o} pfen,
125 • die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, z. B. die Verkn \dd{u} pfung unterschiedlicher
126 Verkehrsmittel, Angebote multimodaler L \dd{o} sungen f \dd{u} r die Fahrg \dd{a} ste, Einbeziehung
127 der Fahrg \dd{a} ste in die Gestaltung des Mobilit \dd{a} tsverbundes und
128 • eine durchgehende Barrierefreiheit herzustellen.

129
130

131 **3. Ankoppeln statt abkoppeln – das Saarland braucht mehr Schienenfernverkehr**

132

133 Das Saarland wird immer weiter vom Eisenbahnverkehr abgekoppelt. Die Verbindungen in
134 die Metropolregionen Rhein-Main, Rhein-Neckar und Rhein-Ruhr und insbesondere in die
135 Nachbarzentren Metz und Stra \dd{u} ßburg wurden immer weiter abgebaut. Umsteigefreie
136 Fernverbindungen gibt es nur noch in Saarbr \dd{u} cken und ganz vereinzelt in Homburg. Um als
137 Wirtschaftsstandort nicht den Anschluss zu verlieren, braucht das Saarland jedoch die
138 dauerhafte und deutlich verbesserte Anbindung an den nationalen und internationalen
139 Eisenbahnfernverkehr. Grenzüberschreitende Angebote mit Direktverbindungen in die
140 Nachbarzentren der Gro \dd{z} region sind von besonderer Bedeutung f \dd{u} r die Attraktivit \dd{a} t und
141 \dd{U} berlebensf \dd{a} higkeit als Wirtschaftsstandort und im Tourismus.

142

143 **Die saarl \dd{a} ndischen Gr \dd{u} nen fordern daher:**

144

- 145 • den Bund auf, seiner grundgesetzlichen Verpflichtung nachzukommen und eine
- 146 Mindestbedienung im Eisenbahnfernverkehr sicherzustellen,
- 147 • die Sicherstellung des Fernverkehrs durch ein Fernverkehrssicherstellungsgesetz,
- 148 • das Land auf, im Rahmen eines Integrationsmodells zwischen Fern- und Nahverkehr
- 149 schon vor 2029 neue Fernz \dd{u} ge von und nach Berlin und S \dd{u} ddeutschland zu
- 150 erm \dd{o} glichen,
- 151 • die Wiedereinrichtung eines internationalen Nachtzugangebots,
- 152 • die Ausweitung des grenzüberschreitenden Angebots, insbesondere die Realisierung
- 153 einer Stadtbahnverbindung nach Forbach und \dd{u} ber die linke Saarstrecke,
- 154 • Direktverbindungen im Taktverkehr nach Metz und Stra \dd{u} ßburg wieder herzustellen,
- 155 • die Schieneninfrastruktur durch Elektrifizierung der Nahetalstrecke und
- 156 Wiederherstellung der grenzüberschreitenden Verbindung bei \dd{U} berherrn
- 157 aufzuwerten.

158

159

160 **4. Radverkehr im Land endlich voranbringen**

161

162 Zwischen den Jahren 2012 und 2015 hat die Landesregierung das touristische Radwegenetz
163 hierzulande um lediglich acht, das Alltagsradwegenetz sogar nur um sechs Kilometer
164 ausgebaut. Geplant waren laut dem unter gr \dd{u} ner Regierungsverantwortung 2011
165 aufgestellten Radverkehrsplan 500 Kilometer bis 2020. Gerade die Nutzungszahlen im
166 Alltagsradverkehr sind deshalb sehr gering: W \dd{a} hrend im Bundesdurchschnitt zehn Prozent
167 der Menschen das Rad im Alltag nutzen, sind es im Saarland gerade einmal zwei Prozent.

168 Das Fahrrad als Verkehrsträger boomt wie nie, gleichzeitig tut das Saarland nichts, um an
169 diesem Boom teilzuhaben: Im Jahre 2015 hat das Saarland keinen Cent der zur Verfügung
170 stehenden Fördermittel des Bundes für den Radverkehr abgerufen. Dabei ist der
171 Fahrradverkehr eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV und dem Auto.

172

173 **Die saarländischen Grünen fordern daher:**

174

175 • die nachhaltige Umsetzung des im Jahr 2011 von der Vorgängerregierung
176 vorgestellten Radverkehrsplanes, der ein Konzept für den Ausbau des Wegenetzes
177 beinhaltet und

178 • Investitionen in die Förderung des Alltagsradverkehrs, wie beispielsweise einer
179 umfassenden Überlandbeschilderung und insbesondere von Radschnellwegen, z. B.
180 den Kaiserradweg zwischen Homburg und Saarbrücken

181 • konsequenten Abruf der Fördermittel des Bundes zum Ausbau der
182 Fahrradinfrastruktur,

183 • eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger durch sichere Abstellmöglichkeiten an
184 Bahnhöfen und Knotenpunkten in den Zentren sowie Mitnahmemöglichkeiten für
185 Fahrräder in Bussen und Bahnen in Zeiten des Berufsverkehrs.

186

187

188

189 **5. Mehr Güterverkehr auf der Schiene ermöglichen**

190

191 Bis zum Jahr 2030 soll in Deutschland der Güterverkehr auf der Schiene um 38 Prozent im
192 Vergleich zum Jahr 2010 steigen. So lautete noch im Jahr 2014 die Verkehrsprognose des
193 Bundes. Den Güterverkehr von der Straße mehr auf die Schiene zu verlagern, ist ein
194 wichtiger Schritt, um die Verkehrsbelastung generell und vor allem die Umweltbelastung
195 durch den Schwerlastverkehr zu senken. Die Sperrung der Fechinger Talbrücke hat die
196 Belastung durch den Schwerlastverkehr auf der Straße offensichtlich gemacht. Die Bahn
197 beabsichtigt offenbar, 215 Güterbahnhöfe bundesweit zu schließen, darunter auch 14
198 Güterbahnhöfe im Saarland. Wir brauchen mehr und nicht weniger Güterverkehr auf der
199 Schiene.

200

201 **Deshalb fordern die saarländischen Grünen:**

202

203 • den nachdrücklichen Einsatz der Landesregierung beim Bund für den Erhalt einer
204 wirtschaftsnahen Anbindung an den schienenengebundenen Güterverkehr,

205 • eine Informationskampagne zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene,

206 • die Förderung dezentraler Umschlagstellen im intermodalen Verkehr (Container) mit
207 Railports in ausgewählten Standorten, z. B. Kirkel-Limbach, Überherrn, Beckingen

208 • die Förderung der E-Mobilität durch Schließung relevanter Elektrifizierungslücken im
209 Bahnnetz insbesondere auf der Achse Bettembourg-Strasbourg, z. B. Niedtalbahn,
210 Bisttalbahn aber auch der Nahetalbahn

211

212

213