



10-Punkte- Sofortprogramm für attraktivere Busse und Bahnen im Saarland

Hohe und ungerechte Fahrpreise sowie schlechte und aufeinander nicht abgestimmte Bus- und Bahnverbindungen kennzeichnen vielerorts das Bus- und Bahnangebot im Saarland. Hinzu kommen massive Defizite bei der intermodalen Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern bis hin zu immer noch nicht ergriffenen Chancen im Rahmen der Digitalisierung.

Bis heute fehlt ein echter Mobilitätsverbund im Saarland, der alles unter einem Dach vereint und ein ÖPNV-Angebot aus einem Guss gewährleistet. Immer noch sind die meisten Menschen auf die Nutzung des Autos angewiesen. Während andere Bundesländer ihren ÖPNV entschieden nach vorne gebracht haben, vernachlässigt die Große Koalition im Saarland diesen seit Jahren massiv und legt den Fokus ihrer Verkehrspolitik lieber auf den motorisierten Individualverkehr.

Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass eine Hiobsbotschaft die nächste jagt und die Liste der Probleme nicht abreißen mag: Vernichtende Ergebnisse bei der kürzlich vorgestellten ÖPNV-Umfrage, Busfahrmangel und Notfahrplan in Saarbrücken, fehlender Schienenersatzverkehr bei der Saarbahn auf Grund des SNCF-Streiks, ungerechte Schülerfahrpreise im Landkreis St. Wendel, heruntergekommene Bahnhöfe wie in Friedrichsthal und vieles mehr.

Folglich bleiben auch die Fahrgastzahlen im Saarland weit hinter denjenigen in vergleichbaren Regionen zurück. Deutlich wird dies im Vergleich mit der Region Karlsruhe, die bezüglich Bevölkerungsdichte und ländlicher Struktur dem Saarland ähnelt. Während jährlich rund 172 Millionen Fahrgäste den Karlsruher Verkehrsverbund (ca. 1,38 Millionen Einwohner) nutzen, sind es im SaarVV nur 71,5 Millionen Fahrgäste (ca. eine Million Einwohner) – also ungefähr gerade einmal die Hälfte.

Fahrgastzahlenvergleich

Region Karlsruhe

1,38 Mio. Einwohner

172 Mio. Fahrgäste (Karlsruher Verkehrsverbund)

Saarland

1 Mio. Einwohner

71,5 Mio. Fahrgäste (SaarVV)

NOTWENDIG IST DAHER EIN SOFORTPROGRAMM MIT PRAKTISCHEN MASSNAHMEN, UM BUSSE UND BAHNEN SCHNELLSTMÖGLICH WIEDER ATTRAKTIVER ZU MACHEN:

1

PREISSPIRALE STOPPEN

So regelmäßig wie Weihnachten kam in den vergangenen Jahren auch die Preiserhöhung beim SaarVV zu Neujahr, so auch dieses Jahr. Unter den regelmäßigen Preiserhöhungen leidet die Attraktivität der Busse und Bahnen enorm. Deshalb muss sich niemand wundern, wenn die Fahrgastzahlen im Saarland deutlich hinter denen in vergleichbaren Regionen Deutschlands zurückbleiben. Andernorts gibt es sogar mitunter Preissenkungen. Gäbe es zum neuen Jahr 2019 wieder eine Preiserhöhung, ist das Saarland auf dem besten Weg, den ÖPNV endgültig aufs Abstellgleis zu befördern. Unter die regelmäßigen Preiserhöhungen der letzten Jahre muss endlich ein Schlussstrich gezogen werden. Nur so können die Saarländerinnen und Saarländer in Bus und Bahn eine echte Alternative zum Individualverkehr finden. Angemessene Fahrpreise bedeuten letztlich auch einen gut ausgelasteten ÖPNV und somit mehr Fahrgeldeinnahmen.

2

LUFTLINIENTARIF EINRICHTEN – WABENSYSTEM RADIKAL VEREINFACHEN

Das kleinteilige und ungerechte Wabensystem muss endlich umfassend reformiert werden. Im Saarland gibt es immer noch rund 140 Waben, darunter sogar reine Zählwaben ohne Haltestellen, die lediglich da sind, um den Fahrpreis hochzutreiben. Außerdem sind die Waben teilweise so angelegt, dass es günstiger ist eine Haltestelle mehr zu fahren, als eine weniger. Das ist völlig absurd, unfair und teuer. Eine radikale Vereinfachung ist dringend geboten. Für mehr Gerechtigkeit benötigen wir ergänzend dazu auch einen Luftlinientarif, wie ihn der benachbarte Verkehrsverbund Rhein-Neckar erfolgreich eingerichtet hat.

3

FAHRKARTENANGEBOTE VERBESSERN

Handytickets bzw. Onlinetickets sind bei der Deutschen Bahn und in vielen Verkehrsverbänden nicht mehr wegzudenken und haben sich etabliert. Der SaarVV hinkt dieser Entwicklung weit hinterher, hier muss dringend etwas passieren – die Vorteile dieses Vertriebsweges liegen für beide Seiten auf der Hand. Zugleich braucht es auch attraktivere Fahrkartenangebote wie 24-Stunden-Tickets als Ergänzung zum Tagesticket oder eine landesweite Gültigkeit von Abo-Fahrkarten an Wochenenden.



4 MOBILITÄTSGARANTIE EINFÜHREN

Verspätungen und Ausfälle von Bussen und Bahnen sind im Saarland keine Seltenheit. Immer wieder verpassen Fahrgäste deshalb wichtige Termine oder kommen im Extremfall abends gar nicht mehr nach Hause. Gesetzliche Fahrgastrechte wie im Eisenbahnverkehr gibt es bei Bussen und Straßenbahnen im Nahverkehr gar nicht. Bei Verspätungen und Ausfällen sind die Fahrgäste weitestgehend rechtlos und bleiben auf der Strecke. Wir brauchen auch im Saarland dringend eine Mobilitätsgarantie. Ein Vorbild kann Nordrhein-Westfalen sein. Wenn sich Bus oder Bahn dort mindestens 20 Minuten verspäten, können sich die Fahrgäste ein Taxi nehmen und bekommen die Kosten erstattet. Wer mehr Fahrgäste für Busse und Bahnen will, muss auch Verlässlichkeit bieten.

5 ÖPNV-TARIF FÜR DIE GROSSREGION

Wer zwischen den einzelnen Regionen innerhalb der Großregion den öffentlichen Personennahverkehr nutzen möchte, braucht immer noch bis zu drei Fahrkarten. Besonders hart trifft dies die steigende Anzahl von Grenzpendlerinnen und -pendler in der Großregion, für die Bus- und Bahn dadurch fast nicht zu finanzieren sind. Die Menschen werden geradezu zum Auto getrieben. Wer beispielsweise mit dem Zug von Idar-Oberstein nach St. Wendel pendelt und im Vor- und Nachlauf auf den Bus angewiesen ist, braucht derzeit drei Abonnements – eines davon für den Grenzübertritt zwischen Rheinland-Pfalz und dem Saarland. Wir brauchen daher einen gemeinsamen ÖPNV-Tarif für die Großregion. Kurzfristig benötigen wir Übergangstarife, insbesondere mit Rheinland-Pfalz. So müssen endlich mit dem Verkehrsverbund Region Trier und dem Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund entsprechende Regelungen vereinbart werden. Auch der bestehende Übergangstarif mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar sollte zumindest bis Saarbrücken gelten.



6 FAHRGASTINFORMATION VERBESSERN

Wir brauchen mehr und bessere digitale Lösungen, die eine flexible und einfache Nutzung von Bussen und Bahnen ermöglichen, idealerweise auch verknüpft mit anderen Verkehrsträgern. Das Saarland hinkt dieser Entwicklung im Bundesländervergleich weit hinterher. Landesweit existieren noch viel zu wenige elektronische Fahrgastinformationssysteme an den Bahnhöfen, Haltestellen und in den Fahrzeugen.

7 WLAN IN ALLEN BAHNEN UND BUSSEN

Kostenfreies WLAN in allen Bussen und Bahnen, nicht nur im SÜWEX – dessen tägliches Datenvolumen von gerade einmal 50 MB für eine zeitgemäße Internetnutzung zudem völlig unzureichend ist – muss endlich auch im Saarland selbstverständlich werden. Andernorts ist mobiles Internet in Bahnen und Bussen bereits nicht mehr wegzudenken. Wer mehr Fahrgäste für den öffentlichen Personennahverkehr begeistern will, muss auch ein attraktives und zeitgemäßes Angebot bieten.

8 BARRIEREN ZÜGIGER ABBAUEN

Im Saarland gibt es einen massiven Nachholbedarf bei der Barrierefreiheit von Bahnhöfen und Bushaltestellen. In Deutschland sind bereits mehr als 75 Prozent der Bahnhöfe barrierefrei, im Saarland aber bestenfalls die Hälfte. Hier muss das Land dringend eigenes Geld in die Hand nehmen und den barrierefreien Umbau forcieren. Zur Barrierefreiheit gehören neben Aufzügen auch die Beseitigung alter Schotterbahnsteige sowie Blindenleitsysteme.



9

KOSTENLOSE FAHRRADMITNAHME GANZTÄGIG

Immer mehr Pendlerinnen und Pendler möchten ihren Arbeitsweg gerne per Zug und Fahrrad realisieren. Die im Saarland zusätzlich anfallenden Kosten für das sogenannte „Fahrradticket“ im morgendlichen Berufsverkehr bewirken jedoch, dass weiterhin lieber das Auto anstelle eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels benutzt wird. In Thüringen, Sachsen-Anhalt und selbst im Ballungsgebiet Rhein-Main ist die Fahrradmitnahme seit langem bereits ganztägig kostenfrei möglich. Auch im Saarland ist die kostenfreie Fahrradmitnahme in den Regionalzügen wochentags auch vor 9 Uhr ein zentraler Aspekt für die Verbesserung des Alltagsradverkehrs. Statt an starren Ausschlusszeiten festzuhalten, müssen die entsprechenden Kapazitäten zur Fahrradmitnahme geschaffen werden.

10

FAHRRADPARKEN AN BAHNHÖFEN UND BUSBAHNHÖFEN VORANBRINGEN

Die Stadt Trier macht es mit seiner nagelneuen Fahrradgarage am Hauptbahnhof vor, wie kostengünstiges, trockenes und sicheres Fahrradparken für Pendlerinnen und Pendler geht. Zudem gibt es in Trier Boxen für besonders hochwertige Fahrräder und auch Schließfächer mit integrierter Lademöglichkeit für E-Bike-Akkus. Im Saarland hingegen wird Fahrradparken vielerorts noch stiefmütterlich behandelt, es gibt viel zu wenige gute und sichere Abstellmöglichkeiten. An den Bahnhöfen und Busbahnhöfen benötigen wir daher dringend mehr und vor allem auch zeitgemäße Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Größere Bahnhöfe, insbesondere Saarbrücken, Homburg, Neunkirchen und Saarlouis brauchen auch bewirtschaftete Fahrradgaragen nach Trierer Vorbild.

Bündnis 90/Die Grünen
LV Saarland
Eisenbahnstraße 39
66117 Saarbrücken

Tel. 0681-389 700
Fax 0681-389 7070
E-Mail: lgs@gruene-saar.de
www.gruene-saar.de

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

LANDESVERBAND
SAARLAND