

A N T R A G

der B90/Grüne-Landtagsfraktion

betr.: Bahnverkehr im Saarland stärken – Zukunftsinvestitionen sichern – regionalen Bahngipfel einberufen!

Der Landtag wolle beschließen:

Der Bahnverkehr im Saarland muss gestärkt werden. Im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes und eines breiten Verkehrsangebots für die Saarländerinnen und Saarländer ist er als wichtiger Sektor des Öffentlichen Verkehrs weiter auszubauen. Hierfür ist es erforderlich, die Investitionen in Bahnhöfe, Lärmsanierung, Gleisnetz und Qualität für die kommenden Jahre sicherzustellen. Das Saarland braucht Verlässlichkeit bei der Finanzierung der Schieneninfrastruktur, eines guten Service und des Personals! Hierfür sind klare Zusagen von Seiten des Bahnvorstands notwendig. Ein zeitnaher regionaler Bahngipfel – wie er zuletzt im Jahr 2010 im Saarland stattfand – ist unerlässlich, um dem Bahnvorstand die saarländischen Interessen umfassend darzulegen und die Zukunftsinvestitionen im Saarland sicherzustellen!

Zu den zentralen Anliegen gehört, dass bis zum kommenden Jahr die stündliche Anbindung an den Bahnknotenpunkt Mannheim mit Regionalexpress-Zügen zu realisieren ist, die in St. Ingbert, Homburg, Kaiserslautern und Neustadt halten. Außerdem muss die Zahl der Schienenschnellverbindungen auf der Strecke Paris-Saarbrücken-Mannheim-Frankfurt (POS Nord) erhöht und die Reisezeit auf dieser Strecke verbessert werden. Das Land darf nicht riskieren, vom Süd-Ast über Straßburg perspektivisch abgehängt zu werden!

Auch die direkte Zugverbindung zwischen Saarbrücken und Straßburg darf nicht infolge neuer, jedoch nicht in Deutschland einsetzbarer Fahrzeuge 2014 wegfallen. Sonst ist ab Ende des Jahres die Fahrt in Saargemünd vorbei und die Fahrgäste müssen umsteigen. Das kann nicht im Sinne der Pendlerinnen und Pendler sein und es wäre ein katastrophales Signal für den grenzüberschreitenden Personennahverkehr! Zur Stärkung des Grenzverkehrs gehört aber auch, dass sich das Land an den Kosten für die vom Eurodistrict SaarMoselle geplante Machbarkeitsstudie über die Weiterführung der Saarbahnlinie nach Forbach beteiligt, die zu zwei Dritteln und damit zu mehr als 60.000 Euro von der französischen Seite getragen werden. Es wäre ein Armutszeugnis für die grenzüberschreitende Verkehrspolitik, wenn die französische „Tram-Train“ bis an die Goldenen Bremsen ausgebaut würde und Fahrgäste dann in Busse Richtung Saarbrücken umsteigen müssten.

Ausgegeben: 22.08.2013

Für die weitere Verbesserung der Attraktivität und Barrierefreiheit der Bahnhöfe ist das Bahnhofsausbau- und Sanierungsprogramm aufzustocken und die Barrierefreiheit sukzessive umzusetzen. Denn Bahnpolitik für alle bedeutet Barrierefreiheit von Zügen, Bahnhöfen, Informationen, Vertriebswegen und organisatorischen Abläufen zu gewährleisten.

Angesichts der Ankündigung von Bahnchef Grube im Herbst letzten Jahres, in den kommenden Jahren bundesweit 80.000 neue Mitarbeiter einzustellen, muss auch der Bahnstandort Saar gestärkt und die Zahl der Beschäftigten deutlich aufgestockt werden. Dazu gehört auch, dass das Saarland von den 600 neuen Fahrdienstleitern, die die DB nach dem Bahnchaos in Mainz angekündigt hat, profitiert. Wie bei den Nahverkehrsstrecken in Rheinland-Pfalz und Teilen des Saarlandes ab 2014 beauftragt, ist auch für die weiteren Verbindungen eine Personalaufstockung erforderlich, um verkürzte Intervalle in der Reinigung der Züge und die durchgehende Begleitung durch Zugpersonal auf allen Zügen zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund der Vergabeverfahren im Schienenverkehr sind Beschäftigungssicherungsvereinbarungen zudem unerlässlich!

Da ein Großteil der Schienengütertransporte zwischen Deutschland und Frankreich über Forbach-Saarbrücken verkehrt, muss Saarbrücken im internationalen Verkehr mit Frankreich als Standort auch für den Güterverkehr ausgebaut werden. Alle Prognosen gehen zudem davon aus, dass der Güterverkehr auf absehbare Zeit weiter steigen wird. Da die Hauptlast dieses Verkehrs auf Schienen und Wasserwege gehört, muss der Schienengütertransport im Saarland weiterentwickelt und entsprechend finanziell und personell ausgestattet sein.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

- den im April abgesagten und für September angekündigten Bahngipfel nicht wieder zu verschieben, sondern die saarländischen Interessen umfassend mit dem Bahnvorstand hier im Saarland zu erörtern und klare Bekenntnisse und Finanzierungszusagen für die Verbesserung des Schienenverkehrs und der Personalsituation im Saarland einzufordern,
- sich für den Erhalt bzw. Ausbau der Verbindungen über die Grenzen hinweg einzusetzen; dazu zählt im Besonderen der Erhalt der grenzübergreifenden Schienenverbindung zwischen Saarbrücken und Straßburg, aber auch die Unterstützung der Überlegungen des Eurodistricts SaarMoselle, die Saarbahnlinie grenzüberschreitend nach Forbach weiter zu führen. Das Land muss sich an den Kosten der Machbarkeitsstudie für diese Strecke beteiligen, die zu zwei Dritteln und damit zu mehr als 60.000 Euro von der französischen Seite getragen werden,
- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass der Bund als Eigentümer der Bahn auf einen Teil der Dividende verzichtet und damit der Beschluss der schwarz-gelben Koalition zurückgenommen wird, nach dem der DB-Konzern von 2011 bis 2014 jeweils ca. 500 Millionen Euro Dividende an den Bund ausschütten soll. Für das Jahr 2012 zahlte die Deutsche Bahn AG eine Ausschüttung von 525 Millionen Euro an den Bund. Die Rendite darf nicht aus dem Unternehmen abgezogen werden, sondern muss in Personal, Service und Infrastruktur re-investiert werden,

- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass eine von der Bundesregierung erneut ins Gespräch gebrachte Privatisierung keine Realität wird. Zwar wurde der Börsengang der Bahn abgesagt, doch noch heute leiden Personal und Kunden unter der Maxime der Gewinnmaximierung. Statt eines Bahn-Börsengangs braucht es wieder mehr staatlichen Einfluss auf Bahnhöfe und das Eisenbahnnetz. Die Gewinne der Bahn müssen in Service und Belegschaft fließen,
- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass der neue Bundesverkehrswegeplan 2015 weniger zweifelhafte Prestigeprojekte fördert, sondern dass sich die Auswahl von Infrastrukturprojekten künftig stärker an Klima- und Naturschutzbelangen und der demographischen Entwicklung orientiert. Bei der Schiene soll ein langfristiges Zielnetz 2050 entwickelt werden, das auf einen deutschlandweiten Taktplan ausgelegt ist,
- sich auf Bundesebene für die Idee des Deutschlandtakts einzusetzen, denn ein integraler Taktfahrplan verkürzt Wartezeiten durch passgenaue Anschlussmöglichkeiten und bringt damit Fahrgäste schneller an ihr Ziel. Gleichzeitig schafft er feste Trassen und damit bessere Planbarkeit für den Güterverkehr,
- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die Regionalisierungsmittel für die Finanzierung eines guten und verlässlichen Schienenpersonennahverkehrs aufgestockt werden,
- sich auf Bundesebene für bessere Fahrgastrechte einzusetzen. Die Erfahrungen von Mainz haben nochmals deutlich gemacht, dass Fahrgäste der Bahn besser entschädigt werden müssen. Deshalb sollen alle Pendler schon ab 30 Minuten Verspätung Anspruch auf eine Erstattung erhalten,
- sich auf Bundesebene für die Trennung von Infrastruktur und Transport einzusetzen. Die Infrastruktur muss in das unmittelbare Eigentum der öffentlichen Hand oder in einen gemeinwohlorientierten, unabhängigen Infrastruktur-Konzern überführt werden. Nur durch diese Trennung kann eine (Teil-)Privatisierung des Schienennetzes dauerhaft ausgeschlossen und die Themen Energie, Bahnhöfe, Verlade-Terminals und Fahrkartenverkauf einheitlich behandelt werden, damit die Kundinnen und Kunden einen Ansprechpartner haben, egal, mit welchem Bahn-Unternehmen sie fahren,
- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass der Lärmschutz verbessert wird und ab 2020 keine lauten Güterwagen mehr verkehren. Die Umrüstung auf Züge mit lärmarmen Verbundstoffbremsen soll auf hoch frequentierten Strecken bereits vor 2020 beginnen. Die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise, die die Vermeidung lauter Züge zum Ziel hat, sowie die Streichung des Schienenbonus in der Nacht und eine Absenkung der Lärmsanierungsgrenzwerte an Schienenwegen sind ebenfalls voranzubringen,
- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass Bahnstrom bundesweit grün wird und bis 2030 eine Umstellung auf 100 Prozent Erneuerbare Energien erfolgt, um die Schiene zum Nullemissionsverkehr zu machen.

B e g r ü n d u n g :

Erfolgt mündlich.