

Anhang zum VEP ÖPNV

Teil A – Analysen

A1 Normativer Rahmen des VEP ÖPNV	4
A2 Verkehrsleistungen und Netzbildungen im Landesnetz	11
A3 Verkehrsverflechtungen und Erreichbarkeiten der Mittelzentren	13
A4 Umsetzung des VEP ÖPNV Saarland 1998	24
A5 Gutachten zur Entwicklung des SPNV und ÖPNV im Saarland.....	28
A6 Touristische Ziele	38
A7 Infrastruktur im Schienenverkehr.....	52
A8 Fahrzeugeinsatz im SPNV	55
A9 Tarif und Vertrieb	58
A10 Verkehrssicherheit im ÖPNV	61
A11 Ergebnisse der repräsentativen Befragung von Nutzern und Nichtnutzern	64
A12 Ergebnisse der systematischen Erfassung und Bewertung der Qualität der Stationen	68
A13 Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Potenziale und Ausbaubedarfe	79
A14 Herleitung der Bedienungsstandards für das Landesnetz.....	84

Teil B – Beteiligung

B1 Beteiligungsprozess	88
B2 Dokumentationen der Öffentlichkeitsbeteiligungen	91

Teil C – Methodenbeschreibung zur Bewertung von Veränderungen des ÖPNV-Netzes im Saarland

C1 Vorgehensweise zur Streckenbewertung.....	149
C2 Verkehrsmodell	150
C3 Methodik der Erstbewertung der Schienenstrecken (1. Bewertungsschritt)	152
C4 Methodik der vertieften Untersuchung (2. Bewertungsschritt)	157
C5 Zusammensetzung der Investitionskosten in den Szenarien.....	162

Teil D – Vorprüfungen zu Umweltwirkungen des VEP ÖPNV

D1 Untersuchungsrahmen und -tiefe.....	164
D2 Untersuchte Schutzgüter und Umweltziele.....	165
D3 Summative Umweltwirkungen des VEP ÖPNV	167
D4 Umweltwirkungen der räumlich konkreten Einzelprojekte im VEP ÖPNV	168

Anhang A - Analysen zum VEP ÖPNV

A1 Normativer Rahmen des VEP ÖPNV

Verordnung EG 1370/2007

Diese Verordnung dient der Marktregulierung im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs. Ziel der Verordnung ist es, Beihilfen für Leistungen des öffentlichen Personenverkehrs gemeinschaftsrechtskonform mithilfe transparenter und fairer Vergabeverfahren zu gewährleisten. Daher werden insbesondere Vorgaben zur Vergabe von Dienstleistungsaufträgen für gemeinwirtschaftliche Leistungen des öffentlichen Personenverkehrs getroffen. Hierunter fallen in Deutschland Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), des kommunalen Schienenverkehrs (U-, Stadt- und Stadtbahnen) sowie des Busverkehrs. Leistungen des Schienenpersonenfernverkehrs erfolgen in Deutschland bisher eigenwirtschaftlich ohne Beihilfe aus öffentlichen Geldern und fallen dementsprechend nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung.

Verkehrsleistungen, die zur Erfüllung eines ausreichenden Verkehrsangebots, durch öffentliche Gelder mitfinanziert werden, gelten als gemeinwirtschaftlich und sind mittels öffentlicher Dienstleistungsaufträge an Verkehrsunternehmen zu vergeben. Diese können über einen Zeitraum von maximal zehn Jahren im Busverkehr bzw. 15 Jahre im schienengebundenen Verkehr geschlossen werden.

Zur Gewährleistung einer transparenten und fairen Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags definiert Artikel 5 der Verordnung EG 1370/2007 mögliche Vergabeverfahren:

- Europaweite Ausschreibung
- Direkte Vergabe an einen internen Betreiber von Verkehrsleistungen (Inhouse-Vergabe)
- Direkte Vergabe an dritte Verkehrsunternehmen
- Direkte Vergabe von SPNV-Dienstleistungen
- Direkte Vergabe oder Auferlegung als Notmaßnahme

Die europaweite Ausschreibung ist für alle Vergabeverfahren anwendbar, während an die beiden Formen der Direktvergabe besondere Anforderungen gestellt werden. Eine Inhouse-Vergabe ist immer dann möglich, wenn ein öffentlicher Aufgabenträger als Auftraggeber über das Verkehrsunternehmen eine Kontrolle ausübt wie über eine eigene Stelle. Hierbei sind Faktoren wie bspw. die Vertretung der auftraggebenden Stelle in Verwaltungs-, Aufsichts- oder Leitungsgremien. Die zu vergebenden Verkehrsleistungen müssen jeweils im Gebiet der auftraggebenden Stelle erbracht werden. Im Falle der Vergabe durch eine Behördengruppe ist diese Voraussetzung durch mindestens eine der beteiligten Behörden einzuhalten. Schwellenwerte bezüglich des Auftragswertes oder des Umfangs der Verkehrsleistungen sind hierbei nicht einzuhalten. Für das betraute Verkehrsunternehmen geht jedoch mit einer Inhouse-Vergabe einher, dass sich dieses für den Zeitraum der direkten Betrauung nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren beteiligen darf.

Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen an Dritte sind Schwellenwerte bezüglich des Auftragsumfangs und der Unternehmensgröße einzuhalten. Aufträge mit einem geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1 Mio. Euro bzw. einer jährlichen Verkehrsleistung von weniger als 300.000 km können direkt an ein Drittunternehmen vergeben werden. Zum besonderen Schutz von kleinen und mittelständischen Unternehmen gelten für Unternehmen mit maximal 23 Fahrzeugen die doppelten Schwellenwerte (Auftragswert max. 2 Mio. Euro bzw. max. Verkehrsleistung weniger als 600.000 km). Werden die genannten Schwellenwerte unterschritten, ist eine Vergabe an ein drittes Verkehrsunternehmen ohne europaweite Ausschreibung gemäß den Voraussetzungen einer Unterschwellenvergabe möglich.

Für Vergaben von Eisenbahnverkehrsleistungen im SPNV können Aufgabenträger auf Grundlage der EU-Verordnung ohne Einhaltung von Schwellenwerten, Auftragsumfang oder Unternehmensgrößen grundsätzlich direkt vergeben. Diese Möglichkeit wird jedoch im nationalen Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (§ 131 GWB) deutlich eingeschränkt

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass ein Aufgabenträger eine Direktvergabe oder Auferlegung als Notmaßnahme vornimmt, wenn die Erbringung einer Verkehrsleistung unterbrochen ist oder die Gefahr einer Unterbrechung besteht. Diese direkte Vergabe oder Auferlegung ist für einen Zeitraum von längstens 2 Jahren zulässig.

Bei allen Dienstleistungsaufträgen, die nach den Regelungen der Verordnung EG 1370/2007 erteilt werden, haben die beauftragten Verkehrsunternehmen einen bedeutenden Teil der Verkehrsleistungen selbst zu erbringen und nicht an Unterauftragnehmer weiterzugeben. Bisher gibt es jedoch noch keine einheitliche, quantitative Definition dieses Begriffs. Im Allgemeinen wird hier ein Wert von rund 30 % der Verkehrsleistungen angesetzt. Bei der Inhouse-Vergabe werden diesbezüglich strengere Regeln angesetzt, so dass hier verlangt wird, dass der überwiegende Teil vom Verkehrsunternehmen selbst zu erbringen ist. Auch gibt es bisher hierzu keine einheitliche Definition zur quantitativen Auslegung. Im Allgemeinen wird hierbei jedoch der Wert von 50 % der Verkehrsleistungen angesetzt.

Mindestens ein Jahr vor Einleitung des Vergabeverfahrens (Ausschreibung/Direktvergabe) muss entsprechend Art. 7 der Verordnung im Rahmen einer Vorabbekanntmachung die geplante Vergabe der Verkehrsleistung einschließlich der geplanten Art des Vergabeverfahrens im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden.

Verordnung EG 1073/2009

Durch die grenznahe Lage des Saarlands zu Frankreich kommt grenzüberschreitenden Verkehren eine hohe Bedeutung zu. Zur einheitlichen Regelung und Harmonisierung unterschiedlicher, nationaler Bestimmungen bezüglich der Erteilung von Liniengenehmigungen wurde durch die Europäische Union die Verordnung EG 1073/2009 als Bestandteil des EU-Road Package erlassen. Diese findet Anwendung auf grenzüberschreitende Verkehre mit Omnibussen.

Grenzüberschreitende Linienverkehre mit Bussen sind genehmigungspflichtig. In den Genehmigungen sind mindestens die folgenden Festlegungen zu treffen:

- Art des Verkehrsdienstes (Linienverkehr/Gelegenheitsverkehr)
- Linienführung, insbesondere Start- und Ziel der Linie
- Gültigkeitsdauer der Genehmigung
- bediente Haltestellen und Fahrplan

Liniengenehmigungen auf Grundlage dieser Verordnung werden für einen maximalen Zeitraum von fünf Jahren ausgegeben. Die Erbringung der Verkehrsleistungen durch Subunternehmer ist mit Zustimmung der zuständigen Behörde des Mitgliedsstaats möglich. Dabei sind die eingesetzten Unterauftragnehmer in der Genehmigung zu benennen.

Die Liniengenehmigungen sind bei der zuständigen Genehmigungsbehörde zu beantragen. Die Liniengenehmigungen werden im Benehmen aller Mitgliedsstaaten erteilt, durch deren Gebiet die beantragte Linie führen soll.

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) regelt Zugang und Planung von Eisenbahnstrecken sowie Anforderungen an die Erbringung von Personenverkehrsleistungen auf Eisenbahnstrecken. Als Eisenbahn gelten im Sinne dieses Gesetzes sämtliche öffentliche Einrichtungen oder private Unternehmen, die entweder Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

In Bezug auf den VEP ÖPNV fallen hier thematisierte Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) unter den Anwendungsbereich des AEG. SPNV ist diesem Kontext definiert als „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“ (§ 2 Abs. 5 AEG). Leistungen des SPNV können, sofern sie gemeinwirtschaftlich erbracht werden, von nach Landesrecht benannten Behörden vergeben bzw. auferlegt werden. Dies ist entsprechend des ÖPNV-Gesetzes des Saarlandes das Land. Zur Vergabe gemeinwirtschaftlicher Eisenbahnverkehrsleistungen sind die Regelungen der Verordnung EG 1370/2007 maßgeblich.

Darüber regelt das AEG (§ 14) die Zugangsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur: Zugangsberechtigt zur Eisenbahninfrastruktur sind dabei u. a. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland sowie die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs. Alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der jeweiligen Schieneninfrastruktur sicherzustellen. Damit einher geht, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Nutzungs- und Serviceentgelte anhand der entstehenden Kosten für die Benutzung einschließlich einer marktüblichen Rendite bemessen müssen.

Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die zentrale Grundlage für die Gestaltung des straßengebundenen, öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Das PBefG findet damit Anwendung auf alle Busverkehre sowie auf schienengebundene Verkehre, die als Straßenbahn verkehren. Entsprechend findet das PBefG im Rahmen des VEP ÖPNV Anwendung auf das landesweite Regionalbus-Netz und Nachtbus-Netz sowie auf Straßenbahnstrecken erbrachten Verkehrsleistungen der Saarbahn.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung fordert der Gesetzgeber, dass die Aufgabenträger Anforderungen an den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebotes definieren. Hierbei sind auch Anforderungen an die Umweltqualität sowie an die Integration verkehrsmittelübergreifender Verkehrsangebote zu treffen (§ 8 (3) PBefG). Das zentrale Instrument hierzu bildet in der Regel der durch den Aufgabenträger zu erarbeitende Nahverkehrsplan.

Ferner formuliert das PBefG seit dem Jahr 2013 die Zielsetzung, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖPSV) zu erreichen. Aussagen über zeitlichen Umsetzungshorizonte und erforderliche Maßnahmen sind in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger zu treffen. Gleichzeitig können im Nahverkehrsplan begründete Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit definiert werden (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Ebenso wurden im Jahr 2013 Vorgaben der Verordnung EG 1370/2007 der Europäischen Union ins nationale Recht implementiert. Im Grundsatz sind hierbei eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen zu unterscheiden. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind grundsätzlich zu priorisieren, soweit sie die Anforderungen der ausreichenden Bedienung erfüllen (§ 8 (4), 8a (1)). Kann die ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich erfüllt werden, sind die Verkehrsleistungen mit einem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu vergeben. Hierbei gelten die Anforderungen des Art. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (s.o.).

Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, so ist sie im Vorhinein zu einer Vorabkennzeichnung im Amtsblatt der Europäischen Union verpflichtet. In der Vorabkennzeichnung sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden. Hierbei kann auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans verwiesen werden (§ 8 a Abs. 2 PBefG).

Für das PBefG werden aktuell mehrere Anpassungen diskutiert. Ein Schwerpunkt liegt dabei bei den flexiblen Bedienungsangeboten, welche durch die Digitalisierung weiter an Bedeutung gewinnen. Hierzu gehören die Genehmigungspflicht von digitalen Angeboten zur Vermittlung von Fahrten, digitale Erfassung von Beförderungsaufträgen im Mietwagenverkehr, öffentliche Bedienungsangebote durch Ride-Pooling als Linienverkehr einzustufen und die Aufhebung des Pooling-Verbots mit Entfall der Rückkehrpflicht beim Einsatz von Mietwagen.

Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr Saarland

Das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) definiert Ziele und Anforderungen sowie Zuständigkeiten für Planung und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs im Saarland. Zum 30. November 2016 ist eine grundlegende Novellierung des ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG) des Saarlands in Kraft getreten und hat die bisherige Fassung aus dem Jahr 1995 ersetzt.

Zum öffentlichen Personennahverkehr gehören gemäß § 2 ÖPNVG der Schienenpersonennahverkehr sowie der Straßenpersonennahverkehr. Als Schienenpersonennahverkehr wird sowohl das öffentliche Nahverkehrsangebot auf einer Eisenbahninfrastruktur sowie der Straßenbahnverkehr bezeichnet. Aufgabenträger für die Verkehre auf Eisenbahnstrecken ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (§ 5 (1) ÖPNVG). Für Straßenbahn- und Busverkehre obliegt die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen bzw. dem Regionalverband Saarbrücken (§ 5 (2) ÖPNVG).

Durch die Novellierung des ÖPNVG wird eine intensivere Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen und verschiedenen Aufgabenträgern angestrebt (§ 6f. ÖPNVG). Dabei sind sowohl Verkehrsunternehmen als auch Aufgabenträger in jeweils eigenen Verbänden (SNS GmbH mit der Dachmarke saarVV für Verkehrsunternehmen, Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) für Aufgabenträger) zusammengeschlossen. Dabei sieht das Gesetz die gegenseitige Abstimmung beider Verbände vor.

Die Planung des ÖPNV im Saarland erfolgt in einer zweistufigen Planungshierarchie. Der VEP ÖPNV wird vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr aufgestellt und umfasst strategische-konzeptionelle Leitbilder und Ziele für den gesamten ÖPNV im Saarland sowie Planungen für den Schienenpersonennahverkehr (Eisen- und Straßenbahn) sowie andere bedeutsame Maßnahmen für den ÖPNV, insbesondere im regionalen Busverkehr. Die Ausgestaltung des lokalen Nahverkehrs obliegt den Aufgabenträgern, die hierzu einen Nahverkehrsplan aufstellen. Hierin hat die Definition eines Nahverkehrsangebots für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers zu erfolgen, der sowohl die Vorgaben des VEP ÖPNV und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, aber auch weitere definierte Anforderungen beachten muss.

Beide Planwerke sollen gemeinsam auf die im ÖPNVG definierten Ziele (§ 3 ÖPNVG) und Anforderungen (§ 4 ÖPNVG) hinwirken und diese konkretisieren bzw. zu einem Maßnahmenkonzept im jeweiligen Zuständigkeitsbereich weiterentwickeln. Hierzu gehören u. a. die Sicherstellung eines ausreichenden Verkehrsangebots, die Weiterentwicklung und Abstimmung des Verkehrs nach Rheinland-Pfalz, Frankreich und Luxemburg, die Integration von Schienen- und Straßenverkehr in einem integralen Taktfahrplan, eine hohe Betriebsqualität, eine angemessene Erreichbarkeit von Arbeitsstätten, Versorgungs- und Leistungszentren, die Integration von freigestellten Linienverkehren in das reguläre ÖPNV-Angebot sowie die Förderung von Verknüpfungen mit individuellen Verkehrsmitteln (Intermodalität).

UN-Behindertenrechtskonvention

Die UN-Behindertenrechtskonvention schützt die Rechte von Menschen mit Behinderung und verbietet Benachteiligung. Viele Menschen mit Behinderung sind in ihrer körperlichen Beweglichkeit und/oder ihren Sinnen (Hören, Sehen) eingeschränkt. Weitere Zielgruppen sind Menschen mit geistigen Behinderungen bzw. psychischer Erkrankung.

Das Gesetz drückt den Anspruch aller Menschen auf Gleichbehandlung, Teilhabe und Selbstbestimmung aus und formuliert keine Sonderrechte. So müssen unter anderem nach Artikel 20 wirksame Maßnahmen getroffen werden, um Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit zu sichern.

Außer den in Artikel 20 genannten Maßnahmen, dient dem vor allem die unter Nr. 4 (Artikel 9) angesprochene barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes. Damit verbunden ist die Forderung öffentliche Verkehrsmittel barrierefrei zu gestalten. Hierzu gehört auch die Bereitstellung von Informationen in geeigneten Formaten.

Verordnung EG 1300/2014

Auf Ebene der Europäischen Union sieht die Verordnung EG 1300/2014 eine möglichst einfache Nutzung des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen bzw. eingeschränkte Mobilität vor. Die Verordnung basiert auch der Richtlinie 2008/57/EG, welche die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems als grundlegende Anforderung umfasst.

Die Verordnung umfasst technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Diese richtet sich an die Teilbereiche Infrastruktur, Verkehrsbetrieb- und Steuerung, Telematikanwendungen und Fahrzeuge. Mit dem Artikel 8 ist eine schrittweise Beseitigung von Barrieren vorgesehen. Hierzu haben die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, Umsetzungskonzepte zu entwickeln. Diese Umsetzungspläne sind dabei regelmäßig zu aktualisieren, um neu (technologische) Entwicklungen berücksichtigen zu können. Für diese Pläne ist eine Laufzeit von mindestens zehn Jahren vorgesehen. Mindestens alle fünf Jahre soll eine Aktualisierung erfolgen.

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BBG) ist ein Rahmengesetz des Bundes, welches allgemeine Regelungen zum Ausgleich von Nachteilen für Menschen mit Behinderungen trifft. Diese allgemeinen Regelungen werden in Fachgesetzen wie dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für den entsprechenden Anwendungszweck konkretisiert.

Nach Artikel 1 Abs. 1 des BGG ist die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie die Teilhabe am öffentlichen Leben zu gewährleisten. Als barrierefrei gelten Verkehrsmittel im Sinne dieses Gesetzes, wenn sie „für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingter Hilfsmittel zulässig“ (§ 4 BGG). Als Menschen mit Behinderungen gelten dabei Menschen, die über einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten über körperliche, seelische, geistige Einschränkungen oder Sinnesbeeinträchtigun-

gen haben. Mit der Umsetzung des BBG können gleichzeitig weitere Zielgruppen profitieren, die keine gesundheitliche und/oder geistige Mobilitätseinschränkung haben. So profitieren von einem barrierefreien ÖPNV auch zum Beispiel Fahrgäste mit Gepäck bzw. Kinderwagen.

Während für den Bus- und Straßenbahnverkehr die Konkretisierung der Ausführungen des BGG im PBefG nationalrechtlich erfolgt, treffen die Eisenbahngesetze in Bezug auf das SPNV-Angebot hierzu keine Aussagen. Daher sind für die Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr die in der Verordnung (EU) 1300/2014 (TSI PRM) festgelegten Spezifikationen unmittelbar gültig.

A2 Verkehrsleistungen und Netzbildungen im Landesnetz

Netzbildungen im SPNV

Ein Großteil der Verkehrsleistungen im SPNV werden zu Netzen bzw. Teilnetzen zusammengefasst. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Netzbildungen mit Stand Dezember 2020. Während die Vergabe des E-Netzes Saar durch das MWAEV organisiert wird, erfolgen die weiteren Vergaben federführend aus Rheinland-Pfalz oder Baden-Württemberg.

Insbesondere die Betriebsaufnahme neuer Verkehrsverträge ermöglicht es, umfassende Angebotsveränderungen durch die Maßnahmen des VEP ÖPNV vorzunehmen.

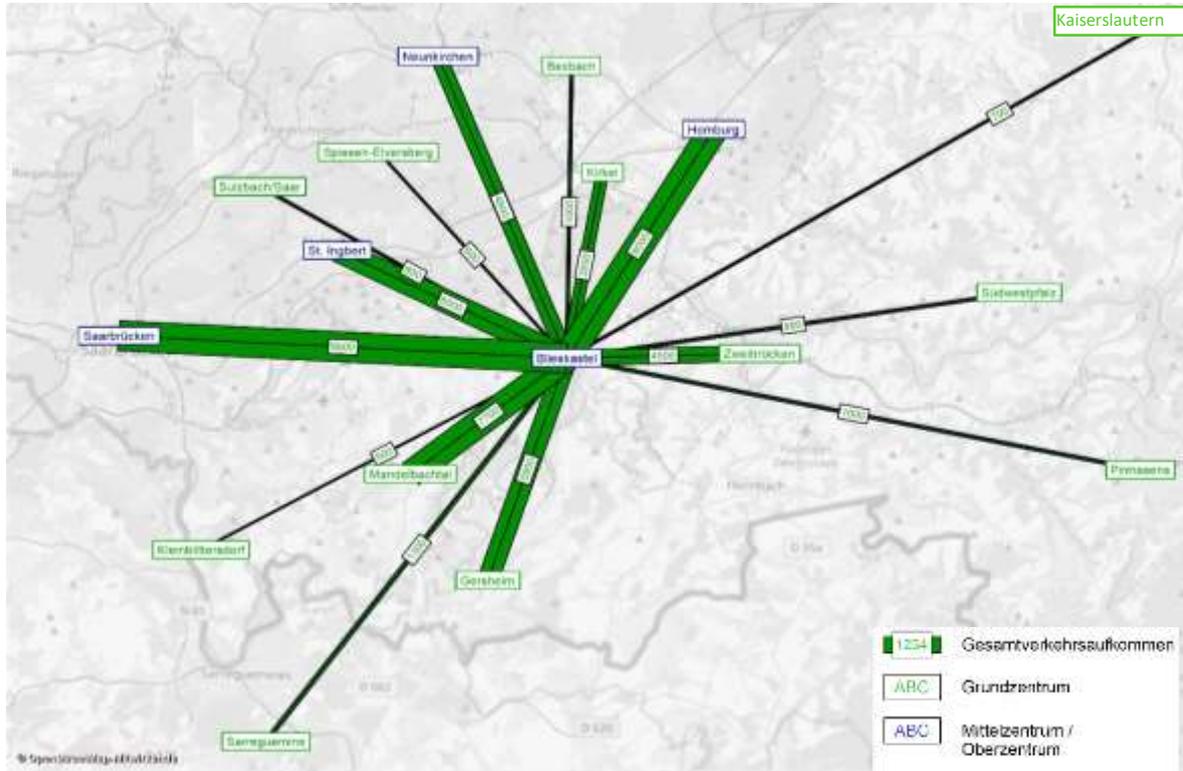
Linien	Vergabenetz	derzeitiger Betreiber	nächste Vergabe
RE 1	SÜWEX	DB Regio	Dezember 2029
RE 3	Dieselnetz Südwest – Los 2	vlexx	Juni 2037
RE 16	Direktvergabe DB Regio	DB Regio (in Frankreich: SNCF)	Dezember 2024
RE 18	Direktvergabe DB Regio	DB Regio (in Frankreich: SNCF)	Dezember 2021
RE 19	Direktvergabe DB Regio	DB Regio (in Frankreich: SNCF)	Dezember 2024
RB 68	West- und Südpfalznetz	DB Regio	Dezember 2025 (Interimsvertrag 2023 – 2025)
RB 70	E-Netz Saar RB – Los 1	DB Regio	Dezember 2034
RB 71	E-Netz Saar RB – Los 1	DB Regio	Dezember 2034
RB 72	E-Netz Saar RB – Los 2	vlexx	Dezember 2034
RB 73	E-Netz Saar RB – Los 2	vlexx	Dezember 2034
RB 74	E-Netz Saar RB – Los 2	vlexx	Dezember 2034
RB 76	E-Netz Saar RB – Los 2	vlexx	Dezember 2034
RB 77	Niedtalbahn	DB Regio	Dezember 2026
RB 82	Moselstrecke	DB Regio	Dezember 2024
S 1 (S-Bahn Rhein-Neckar)	S-Bahn Rhein-Neckar – Los 1	DB Regio	2033
S 1 (Saarbahn)	Inhouse-Vergabe Stadt Saarbrücken	Saarbahn	2029

Netzbildungen im RegioBus-Verkehr

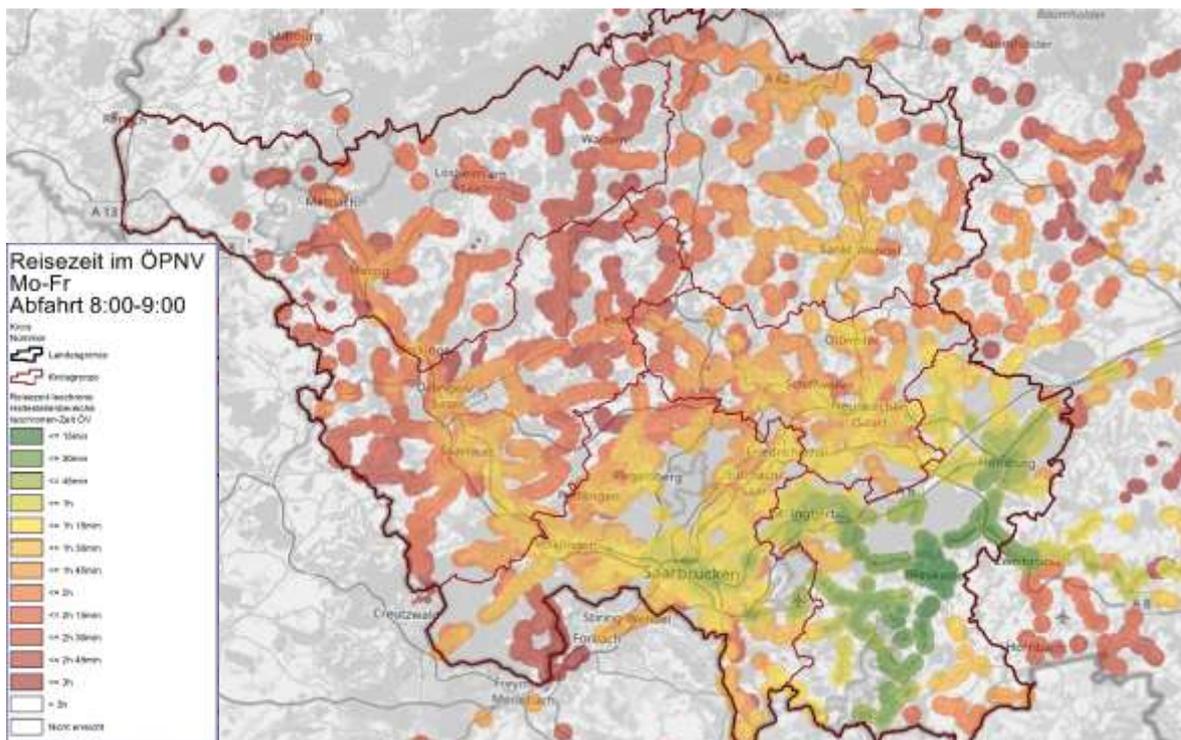
Auch im Busverkehr werden Verkehre als Linienbündel in Vergabeverfahren an Verkehrsunternehmen vergeben. Hier sind im Vergleich zu den Netzen im SPNV die Laufzeiten der Liniengenehmigungen und Verkehrsverträge deutlich kürzer. Aufgrund der mittelfristigen Ausrichtung des VEP ÖPNV verbunden mit den kürzeren Laufzeiten der Verkehrsverträge und flexibleren Zuordnung von Linien zu Linienbündeln wird der gegenwärtige Sachstand der Linienbündel im Busverkehr nicht dargestellt. Eine vollständige und aktuelle Übersicht der Liniengenehmigungen führt die Genehmigungsbehörde des Saarlandes (Referat D/6 im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr).

A3 Verkehrsverflechtungen und Erreichbarkeiten der Mittelzentren

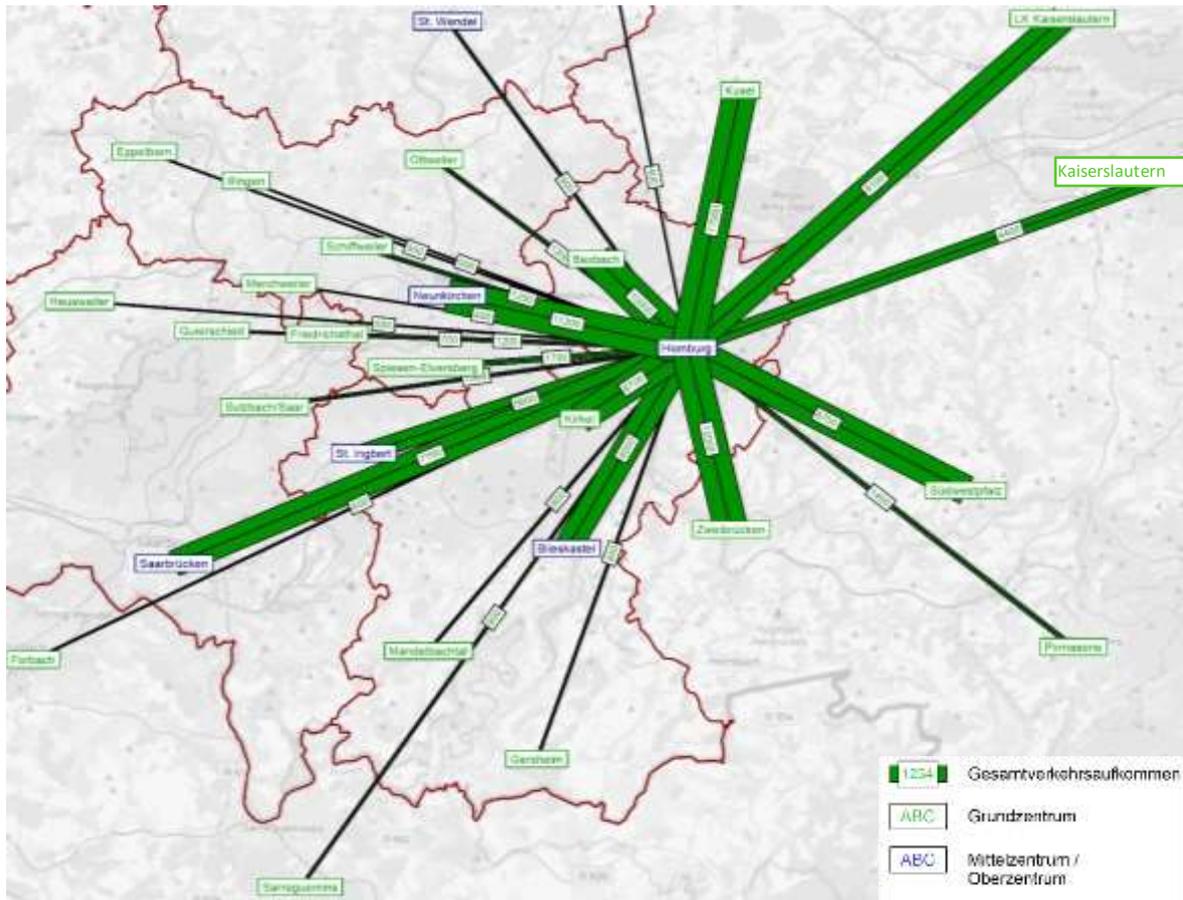
Blieskastel Verflechtungen



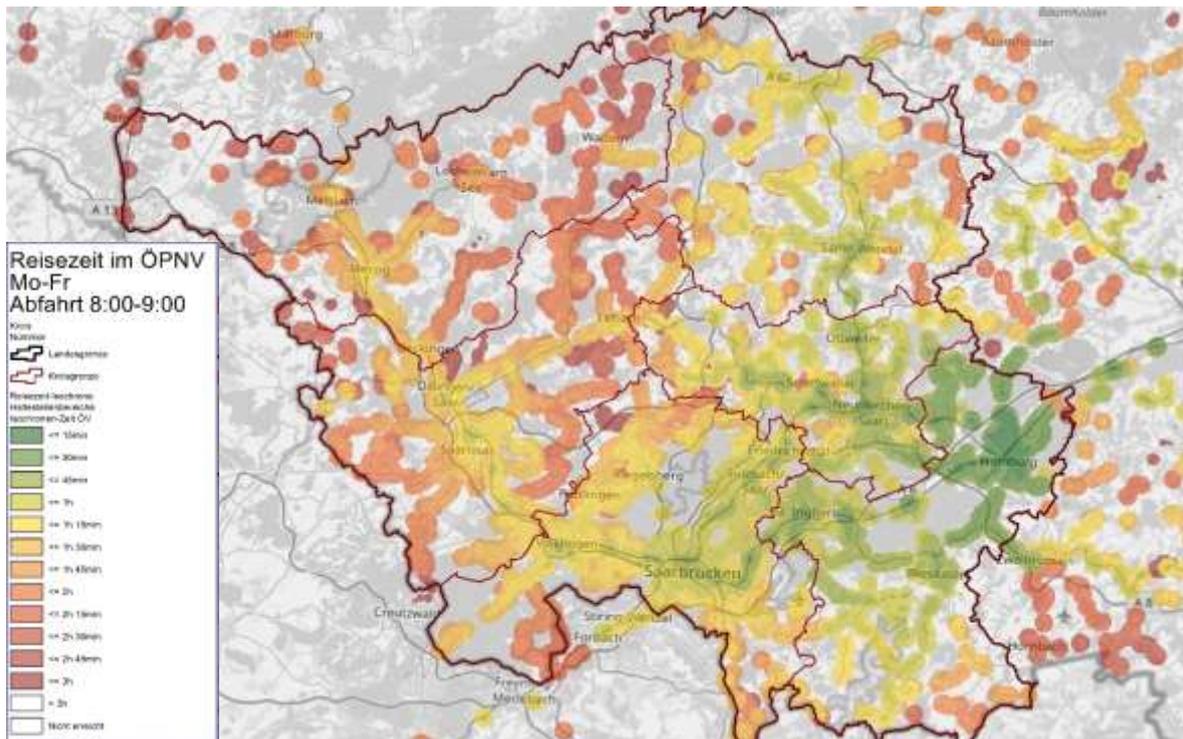
Erreichbarkeiten



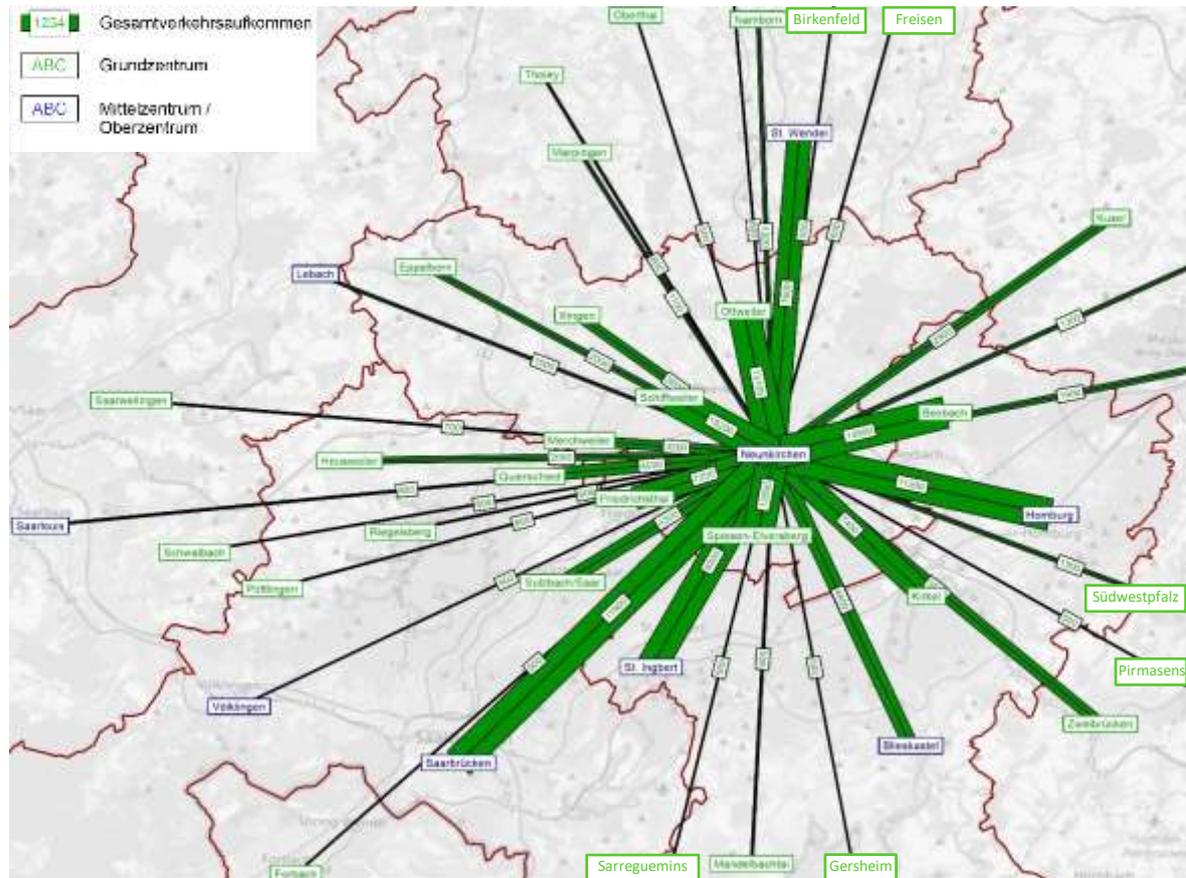
Homburg Verflechtungen



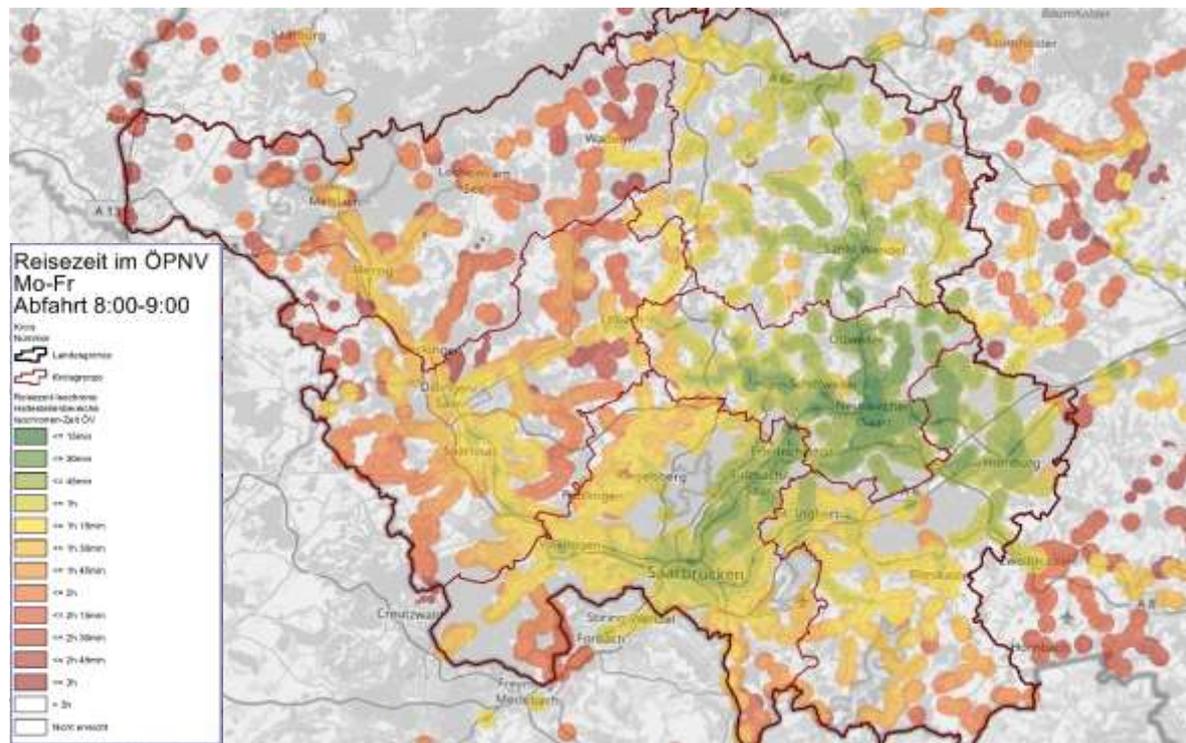
Erreichbarkeiten



Neunkirchen Verflechtungen

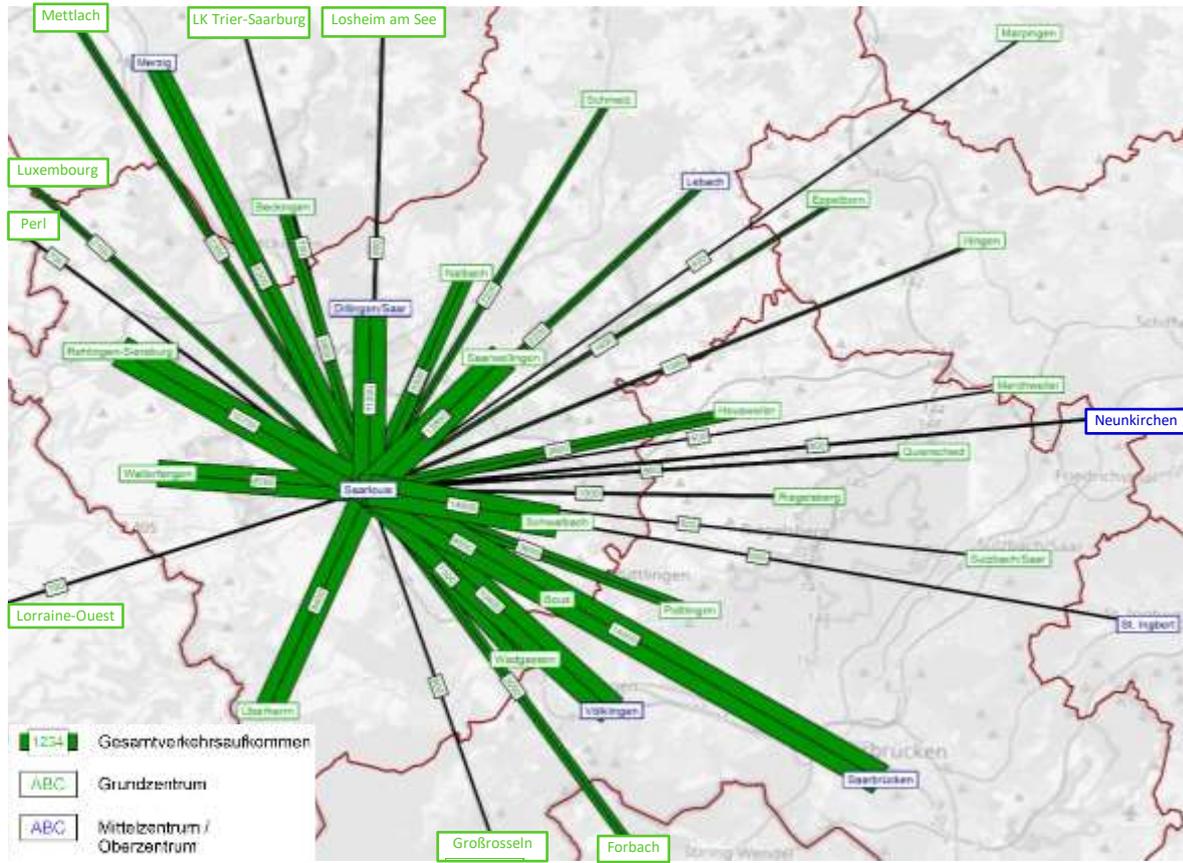


Erreichbarkeiten

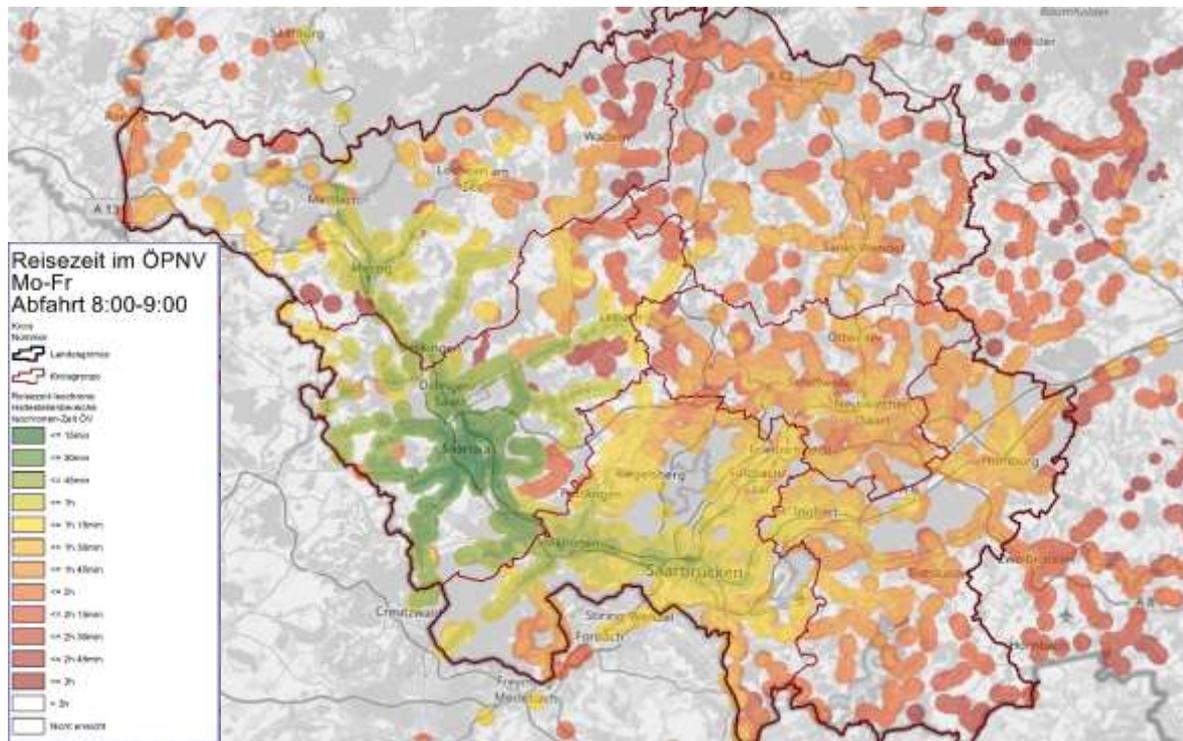


Saarlouis

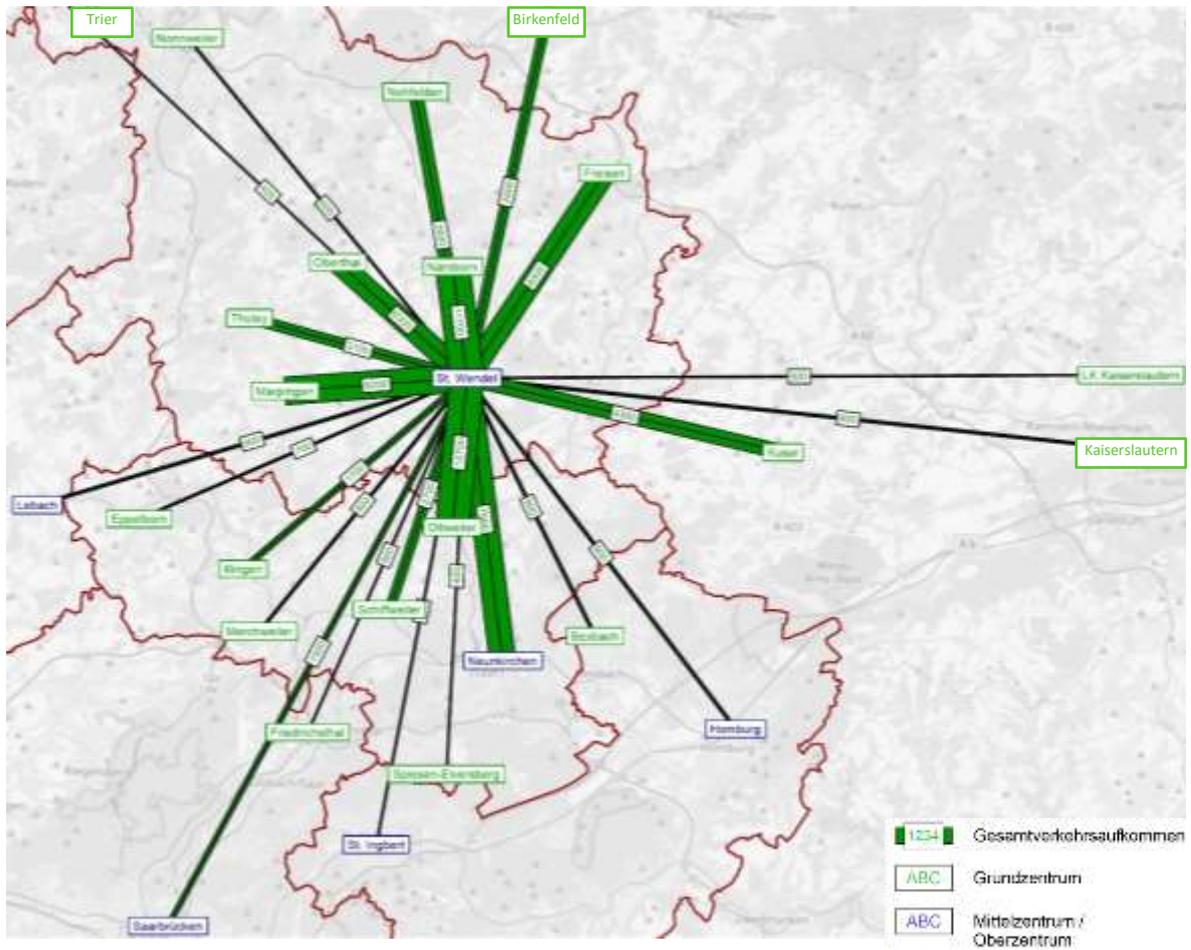
Verflechtungen



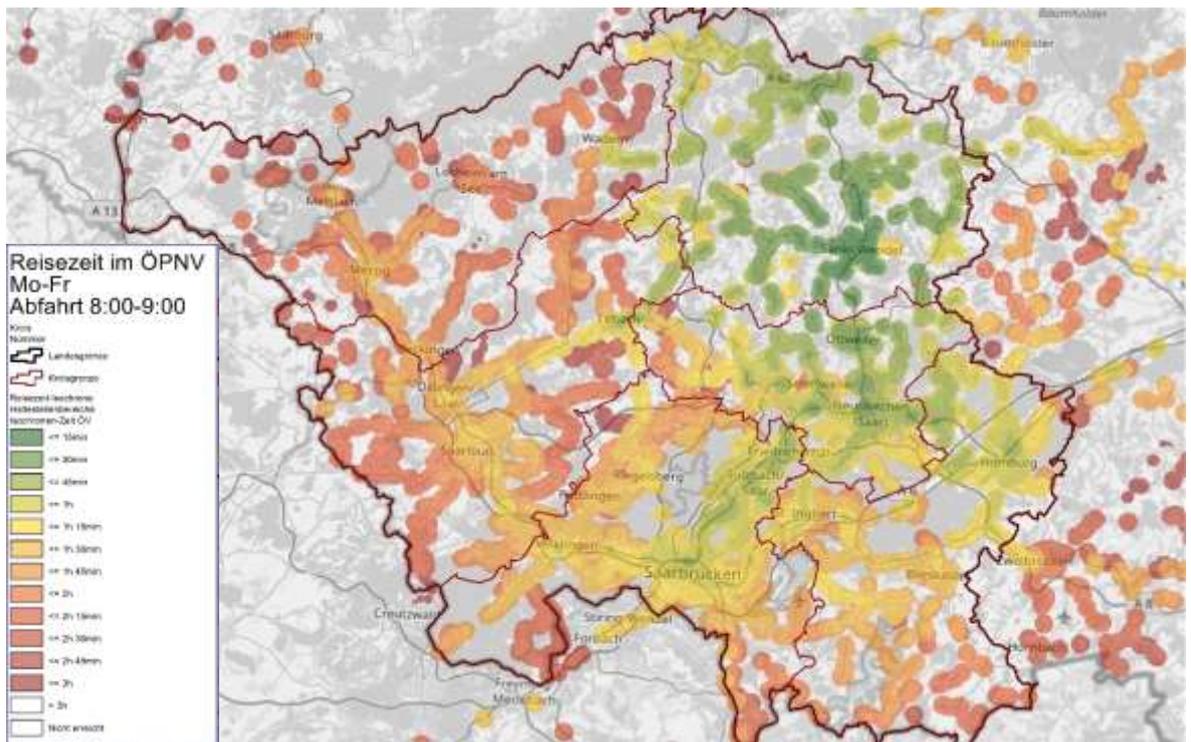
Erreichbarkeiten



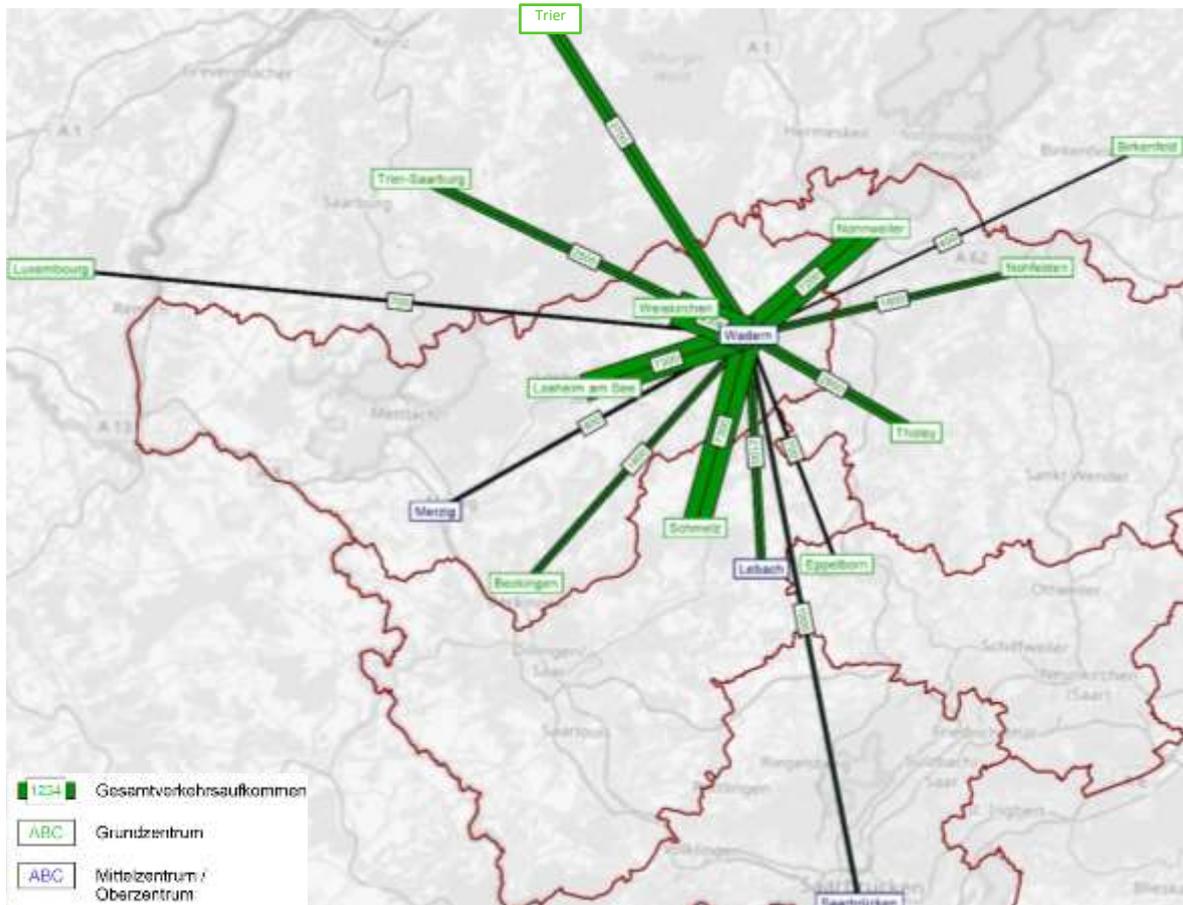
St. Wendel Verflechtungen



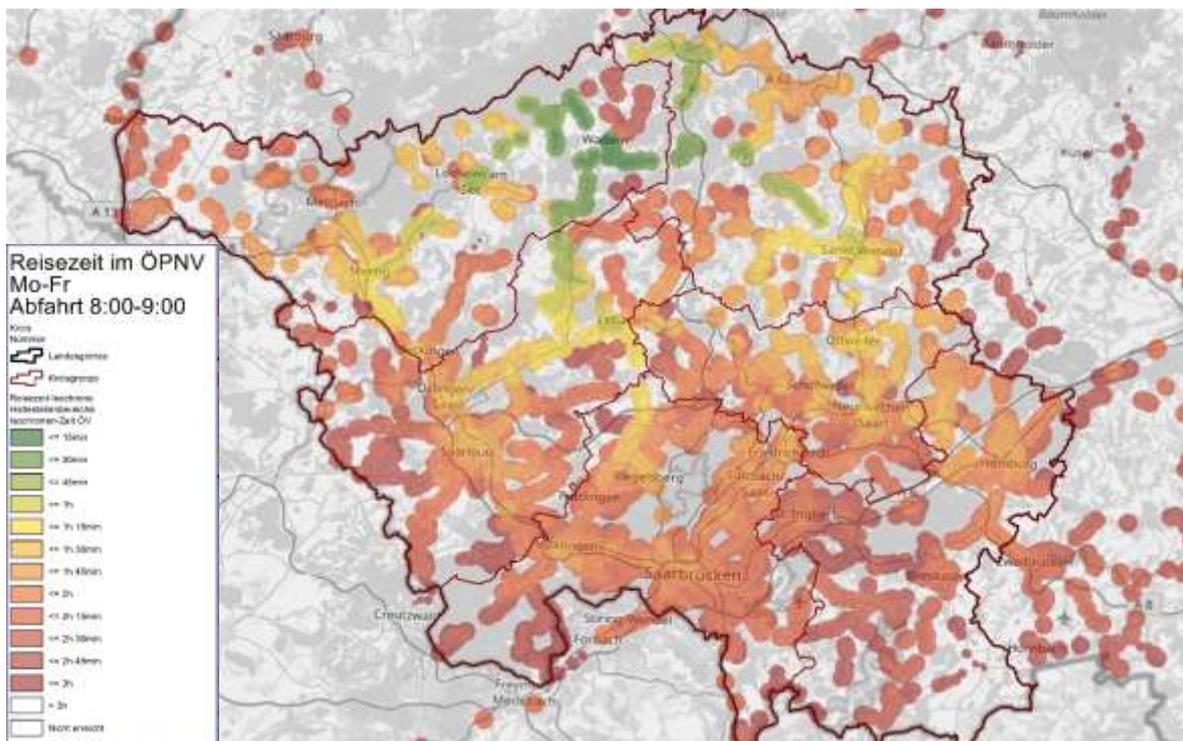
Erreichbarkeiten



Wadern Verflechtungen



Erreichbarkeiten



A4 Umsetzung des VEP ÖPNV Saarland 1998

Die Aufstellung des ersten VEP ÖPNV Saarland ist im Jahr 1998 abgeschlossen worden. Diese Fassung ist seither gültig. Die Maßnahmen für die RE- und RB-Linien wurden weitestgehend umgesetzt. Deutliche Unterschiede ergeben sich beim Konzept der Saarbahn. Die Erweiterung der Saarbahn erfolgte in mehreren Schritten in Richtung Norden bis in die Stadt Lebach. Eine durchgehende Saarbahn-Trasse zwischen Saargemünd, Saarbrücken und Lebach wurde im Oktober 2014 eröffnet.

Zusätzlich zum Schienenverkehr waren neun Maßnahmen für ein Busnetz in den Zwischenräumen vorgesehen. Dies umfasste Achsen zwischen zwei Bahnstrecken wie Lebach – Dillingen und die Anbindung der Stadt Wadern an den Schienenverkehr über die Bahnhöfe der Städte Merzig, Lebach und St. Wendel. Diese Maßnahmen wurden alle umgesetzt.

Ergänzend zum Schienenverkehr und zum Busnetz umfasst der VEP ÖPNV von 1998 weitere Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge, Tarif und Außendarstellung. Hier konnte ein Teil der Maßnahmen umgesetzt werden. Teilweise sind die Maßnahmen auf Grund geänderter Rahmenbedingungen in der damals vorgesehenen Form nicht mehr relevant. Eine der für das gesamte Saarland relevanten Maßnahmen wurde mit der Einführung eines landesweiten Tarifs umgesetzt.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen den Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem VEP ÖPNV aus dem Jahr 1998. Diese Evaluation ist in die Bereiche Schienenverkehr, Busverkehr, Infrastruktur, Fahrzeuge, Tarif und Außendarstellung gegliedert. Die Bewertung der Umsetzung erfolgt zusammenfassend über drei Kategorien:

- vollständig oder weitestgehend umgesetzt
- unvollständig umgesetzt
- nicht oder weitestgehend nicht umgesetzt

Maßnahmen im Angebot des Schienenpersonenverkehrs

Linie	Maßnahme		Anmerkung
RE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbrücken – Kaiserslautern ▪ Takt 60 	■	Teil der Linie RE 1, Takt 60 mit Taktlücken
RE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbrücken – Pirmasens ▪ Takt 60, Verstärkern in HVZ 	■	Linie RB 68
RE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbrücken – Frankfurt (Main) über Mainz ▪ Takt 60 	■	Linie RE 3, Mainz – Frankfurt (Main) nur Takt 120
RE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbrücken – Merzig ▪ Takt 60 ▪ ab Merzig als RB weiter bis Trier 	■	Teil der Linie RB 71, komplett als RB, außerdem RE 1 Saarbrücken – Trier – Koblenz

Linie	Maßnahme		Anmerkung
RE	<ul style="list-style-type: none"> Saarbrücken – Köln über Trier Takt 120 	■	keine Direktverbindung, Umstieg Trier Hbf erforderlich
RB	<ul style="list-style-type: none"> Saarbrücken – Kaiserslautern Takt 60 	■	Teil der Linie RB 70, bedient nicht alle Stationen
RB	<ul style="list-style-type: none"> Dillingen – Niedaltdorf Takt 60, Verstärker in HVZ 	■	Linie RB 77
Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none"> Saarbrücken (Mitte, Universität) – Neunkirchen (Saar) – Nohfelden Saarbrücken – Neunkirchen (Saar) in HVZ/NVZ Takt 15, SVZ Takt 30 Neunkirchen (Saar) – Sankt Wendel in HVZ/NVZ Takt 30, SVZ Takt 30 Sankt Wendel – Nohfelden in HVZ/NVZ Takt 60, SVZ Takt 60 	■	Teil der Linie RE 3 und RB 73, keine Stadtbahn, keine Erschließung der Universität im Schienenverkehr
Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none"> Strecke: Saarbrücken – Lebach über Illingen (Saar) HVZ/NVZ: Takt 30, SVZ Takt 60 	■	Linie RB 72, keine Stadtbahn kein Takt 30, aber Verstärker in HVZ
Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none"> Homburg – Illingen (Saar) Homburg – Neunkirchen (Saar) in HVZ/NVZ Takt 15, SVZ Takt 30 Neunkirchen (Saar) – Illingen (Saar) in HVZ/NVZ Takt 30, SVZ Takt 30 	■	Linie RB 74, keine Stadtbahn Homburg – Neunkirchen (Saar) mit zwei Fahrten/Stunde, Neunkirchen (Saar) – Illingen (Saar) mit Takt 60 und HVZ-Verstärker morgens
Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none"> Saarbrücken – Saarlouis – Mettlach Saarbrücken – Dillingen in HVZ/NVZ Takt 15, SVZ Takt 30 Dillingen – Mettlach in HVZ/NVZ Takt 30, SVZ Takt 30 	■	Linien RE 1 und RB 71, keine Stadtbahn Saarbrücken – Dillingen 3 Fahrten/Stunde, Dillingen – Mettlach 2 Fahrten/Stunde
Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none"> Lebach – Saargemünd über Heusweiler und Saarbrücken Lebach – Saarbrücken-Brebach in HVZ Takt 15, zwischen Heusweiler und Saarbrücken als RE mit nur einem Zwischenhalt Heusweiler – Saargemünd in HVZ/NVZ Takt 15, SVZ Takt 30 	■	Linie S1 abweichendes Bedienungskonzept, Anbindung Saargemünd Takt 30 bis 60
Stadtbahn	<ul style="list-style-type: none"> Saarbrücken – Forbach HVZ/NVZ Takt 30, SVZ Takt 60 	■	Teil der Linie RE 18 Montag bis Freitag stündlich, am Wochenende 6 Fahrten pro Richtung, kein Takt

Maßnahmen im Busverkehrsangebot

Linie	Maßnahme		Anmerkung
Buslinie	<ul style="list-style-type: none"> Merzig – Wadern Merzig – Losheim am See von Betriebsbeginn bis ca. 19:00 Uhr Takt 30, sonst Takt 60 Losheim am See – Wadern Takt 60 SVZ Takt 120 möglich 	■	Linie R 1

Linie	Maßnahme		Anmerkung
Buslinie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lebach – Dillingen ▪ Takt 60, SVZ Takt 120 möglich 	■	Teil der Linie R 5
Buslinie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lebach – Wadern ▪ Takt 60, SVZ Takt 120 möglich 	■	Linie R 3
Buslinie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lebach – Sankt Wendel ▪ Takt 60, SVZ Takt 120 möglich 	■	Linie R 4
Buslinie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sankt Wendel – Wadern ▪ Takt 60, SVZ Takt 120 möglich 	■	Linie R 2
Buslinie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Homburg – Kusel ▪ Takt 60, SVZ Takt 120 möglich 	■	Linie R 8
Buslinie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Homburg – Zweibrücken ▪ bis ca. 19:00 Uhr Takt 30, sonst Takt 60 ▪ SVZ Takt 120 möglich 	■	Linie R 7
Buslinie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neunkirchen (Saar) – Sankt Ingbert ▪ bis ca. 19:00 Uhr Takt 30, sonst Takt 60 ▪ SVZ Takt 120 möglich 	■	Linie R 6
Bedarfslinie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung von Bedarfssystemen zu Zeiten geringer Nachfrage und im Freizeitverkehr 	■	-

Infrastrukturmaßnahmen für den Schienenverkehr

Maßnahme		Anmerkung
Streckenneu- und -ausbau im Schienenverkehr		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubaustrecke Wemmetsweiler Kurve für Fahrten zwischen Saarbrücken und Lebach über Illingen (Saar) 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2-gleisige Strecke westlich Illingen (Saar) Bf. 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbahnstrecke Innenstadt Saarlouis als Straßenbahn 	■	kein Saarbahnbetrieb bis Saarlouis
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbahnstrecke parallel zur Bahnstrecke zwischen Saarbrücken Hbf – Völklingen-Luisenthal 	■	kein Saarbahnbetrieb bis Völklingen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbahnstrecke Saarbrücken (Mitte, Universität) – Sulzbach 	■	kein Saarbahnbetrieb bis Sulzbach
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbahnstrecke Saarbrücken (Mitte, Rastpfuhl) – Heusweiler – Lebach 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elektrifizierung der Strecke zwischen Lebach und Wemmetsweiler 	■	für Ausschreibung <i>E-Netz Saar RB</i> ab 2021 vorgesehen, wird aber vsl. nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infrastrukturanpassung für Saarbahn nach Fürstenthausen 	■	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infrastrukturanpassung für Saarbahn nach Forbach 	■	kein Saarbahnbetrieb bis Forbach
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infrastrukturanpassung für Saarbahn nach Saargemünd 	■	-

Maßnahme		Anmerkung
<ul style="list-style-type: none"> Anpassung bestehender Eisenbahnstrecken für den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik nach Trier und Mainz 	■	kein Einsatz von Neigetechnikzügen mehr
Bahnhöfe, Haltepunkte und Bushaltestellen		
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau Bahnhof Mettlach 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau Bahnhof Illingen (Saar) 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> Verlegung Bahnhof Friedrichstal 	■	statt Verlegung Zusatzhalt Friedrichsthal Mitte
<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von dynamischer Fahrgastinformation an Verknüpfungspunkten 	■	-

Maßnahmen im Hinblick auf Fahrzeuge im saarländischen ÖPNV

Maßnahme		Anmerkung
Schienenverkehr		
<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Zügen mit Neigetechnik in Richtung Frankfurt (Main) und Trier 	■	auf beiden Strecken inzwischen kein Betrieb mit Zügen mit Neigetechnik mehr
<ul style="list-style-type: none"> Niederflurfahrzeuge für Stadtbahn 	■	
Busverkehr		
<ul style="list-style-type: none"> Niederflurfahrzeuge 	■	teilweise auch Low-Entry-Fahrzeuge
<ul style="list-style-type: none"> Ausstattung mit Datenfunkgeräten 	■	-

Maßnahmen im Handlungsfeld Tarif

Maßnahme		Anmerkung
<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsberatung 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> JobTicket 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> KombiTicket 	■	nicht saarVV einheitlich
<ul style="list-style-type: none"> neues landesweites Tarifsysteem 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> Tarife für die Fahrradmitnahme 	■	-

Maßnahmen im Handlungsfeld Marketing und Kommunikation

Maßnahme		Anmerkung
<ul style="list-style-type: none"> Herausarbeitung des Produkts Saarbahn 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> Nummernschema für Schienen- und Busverkehr 	■	-
<ul style="list-style-type: none"> Vermarktung Saar-Takt mit einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen für Taschen- und Aushangfahrpläne, usw. 	■	nicht im Schienenverkehr, nicht alle R-Linien
<ul style="list-style-type: none"> Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen in einem abgestimmten Design 	■	nicht alle Haltestellen

A5 Gutachten zur Entwicklung des SPNV und ÖPNV im Saarland

Grundlage für die Bearbeitung des VEP ÖPNV sind auch in anderen Zusammenhängen entstandene Gutachten für die Weiterentwicklung des SPNV und ÖPNV. Die für die Erarbeitung des VEP ÖPNV vorliegenden und berücksichtigten Gutachten sind nachfolgend zusammengefasst dargestellt.

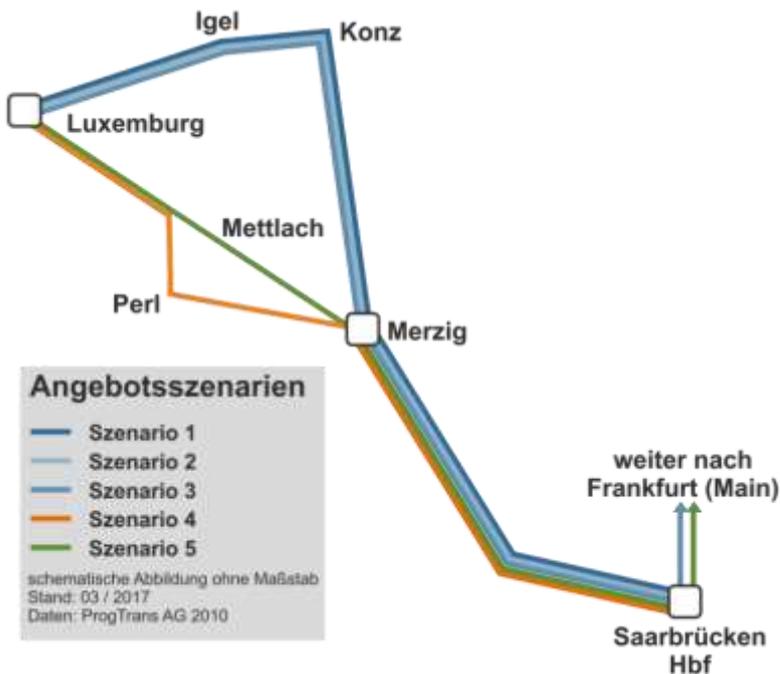
Schiendirektverbindung Saarbrücken – Merzig – Luxemburg

Das Gutachten zur Anbindung zwischen den Städten Saarbrücken und Luxemburg wurde im Jahr 2010 vom Verkehrsministerium des Großherzogtums Luxemburg, des Ministeriums für Wirtschaft und Wissenschaft des Saarlands sowie der Kreisverwaltung Merzig-Wadern und der Stadt Merzig unter Federführung der Verkehrsmanagement-Gesellschaft-Saar (VGS) beauftragt. Anlass für die Untersuchung war die fehlende Attraktivität von Verbindungen im öffentlichen Personenverkehr, während die Verflechtungen zwischen Luxemburg und dem Saarland durch eine positive Wirtschaftsentwicklung in Luxemburg und Wohnraumknappheit stetig intensiver werden. Anhand der jeweiligen Reisezeiten und Reisekosten wurden die Potenziale mit fünf verschiedenen Szenarien für ein Angebot im Schienenverkehr zwischen Saarbrücken und Luxemburg überprüft.

Die Szenarien 1 bis 3 stellen verschiedene Angebotskonzepte auf der bestehenden Schieneninfrastruktur dar, so dass die Züge dieser drei Angebotsszenarien jeweils von Saarbrücken Hbf über Merzig und Konz nach Luxemburg verkehren. Die Unterschiede der drei Szenarien bestehen im Fahrplankonzept. Während das Szenario 1 einen direkten Verkehr mit einer Regionalbahn vorsieht, wird im Szenario 2 eine beschleunigte Verbindung mit weniger Halten als RE- oder IC-Verbindung zwischen Saarbrücken und Luxemburg geprüft. Im Szenario 3 ist hingegen eine direkte ICE-Verbindung zwischen Frankfurt über Mannheim und Saarbrücken nach Luxemburg vorgesehen, die sich jedoch in der Anzahl der Halte zwischen Saarbrücken und Luxemburg nicht von Szenario 2 unterscheidet.

In den Szenarien 4 und 5 wäre jeweils eine Neubaustrecke erforderlich. Das Szenario 4 würde dabei als RE-Verbindung geplant und die bestehende Obermoselstrecke einbeziehen, so dass der Neubaufwand geringer ausfiele. Im Szenario 5 würden direkte ICE-Züge zwischen Frankfurt und Luxemburg verkehren, die ab Merzig eine direkt geführte Neubaustrecke nach Luxemburg nutzen.

Überprüfte Angebotsvarianten Saarbrücken – Luxemburg



Quelle: ProgTrans (2010), eigene Darstellung

Nach der Wirtschaftlichkeitsbewertung kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass die ermittelten Potenziale einen Bahnverkehr wirtschaftlich nicht rechtfertigen. Jedoch sind in den Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit nur Neuverkehre mit öffentlichen Verkehrsmitteln eingegangen, so dass Verlagerungen von anderen Angeboten (z. B. auf der Teilstrecke Saarbrücken – Merzig) nicht berücksichtigt wurden. Zudem konnten die Fernverkehrspotenziale nicht vollumfänglich berücksichtigt werden. Aus diesem Grund kommt das Gutachten zu der Empfehlung, das Szenario 2 vertieft zu untersuchen und testweise während der Hauptverkehrszeit einzuführen. Sollte sich das Szenario 2 bewähren, wird empfohlen, Szenario 5 weiterzuerfolgen, um insbesondere Erreichbarkeitsvorteile auch über das Saarland hinaus zu generieren. Diese Empfehlungen werden ausschließlich aufgrund des verkehrlichen Nutzens, nicht jedoch aufgrund der Wirtschaftlichkeit der Varianten ausgesprochen.

Potenzialanalyse zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Merzig - Losheim

Das Gutachten zur Anbindung der Gemeinde Losheim am See wurde im Jahr 2011 vom Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlandes unter Federführung der Verkehrsmanagement Gesellschaft Saar mbH (VGS) beauftragt. Anlass für diese Untersuchung waren die Kapazitätsengpässe auf der Landesstraße L 157 vor allem im Stadtbereich der Stadt Merzig zu den Zeiten des Berufsverkehrs. Hinzukommt die intensive Nutzung der Buslinie R 1 sowie die Bedeutung der Hochwaldregion für den Tourismus. Die Untersuchung berücksichtigt daher die Potenziale für die Fahrtzwecke Beruf, Ausbildung und Freizeit. Nach Möglichkeit wurden auch Umsteiger am Bahnhof Merzig in Richtung Saarbrücken und Trier berücksichtigt. Zum Zeitpunkt der Potenzialuntersuchung bestanden auf der Strecke ein Güterverkehr bis zum Firmenanschluss Homanit (zwischen Niederlos-

heim und Nunkirchen) und ein Museumsverkehr mit bis zu zwei touristischen Fahrten pro Monat (zwischen Merzig Ost und Losheim).

Der Planfall mit Reaktivierung der Bahnstrecke Merzig – Losheim geht von einem unveränderten Landesstraßennetz sowie einer Qualifizierung von Lichtsignalanlagen entlang der Straße L 157 zur Verringerung von Zeitverlusten im ÖPNV aus. Das untersuchte Angebotskonzept auf der Eisenbahnstrecke umfasst eine SPNV-Linie mit einem Angebot zwischen 06:00 Uhr und 21:00 Uhr im Stundentakt mit bis zu 70km/h und fünf Haltepunkten: Merzig Hbf, Merzig Ost, Brotdorf, Bachem und Losheim. In diesem Fall bleibt das Busverkehrsangebot unverändert bei einem Halbstundentakt, so dass sich an Werktagen tagsüber 3 Fahrten pro Stunde ergeben (2 Fahrten per Bus und eine Fahrt per Bahn). Im Planfall „Bus“ wird zum Vergleich ein ausgeweitetes Busangebot der Linie R 1 in Form eines 20-Minuten-Takts an Werktagen tagsüber und integrierten Schülerverkehren unterstellt.

Das Gutachten stellt am Ende mit einem zusätzlichen alternativen Konzept ohne Reaktivierung der Bahnstrecke und mit Verdichtung der Buslinie R 1 zwischen Merzig und Losheim zum 20-Minuten-Takt zwei alternative Konzepte zur Erhöhung der Potenzialabschöpfung gegenüber, ohne dass eine konkrete Handlungsempfehlung zugunsten eines der beiden Konzepte genannt wird.

Unterschiede in den Konzepten Bahn und Konzepten Bus

Konzept Bahn	Konzept Bus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine parallele Bedienung von Zug und Bus zwischen Losheim und Merzig ▪ Busverkehr zwischen Losheim und Merzig nur zu Nachfragespitzen und Spätverbindungen ▪ Bahnlinie mindestens im Takt 30 ▪ Anschluss in Merzig nach Saarbrücken und falls möglich auch nach Mettlach ▪ P+R-Angebote an den Haltepunkten Brotdorf, Bachem und Losheim ▪ Prüfung eines weiteren Haltepunkts zwischen Merzig Hbf und Merzig Ost 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personenverkehr ▪ Verdichtung von Takt 30 auf Takt 20 ▪ bestmögliche Integration der Fahrten im Schulverkehr ▪ Anschluss in Merzig nach Saarbrücken und falls möglich auch nach Mettlach ▪ Vollendung des Um- und Ausbaus der L 173 und L 175 im Merziger Stadtgebiet

Nutzen/Kosten-Untersuchung S-Bahn Homburg – Zweibrücken

Die Kosten/Nutzen-Untersuchung zur Einrichtung eines S-Bahnverkehrs zwischen den Städten Homburg und Zweibrücken wurde im Jahr 2014 durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar, das Ministerium des Innern für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz sowie des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlands beauftragt. Das Gutachten bewertete auf Basis eines Verkehrsmodells zwei Planungsvarianten für die Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken. Beide Varianten betrachteten die Verlängerung der heutigen S-Bahn-Linie S 1 Mannheim – Kaiserslautern – Homburg bis Zweibrücken im Stundentakt. In der ersten Planungsvariante wurde ein Anschluss in Einöd aus Richtung Blieskastel Richtung Homburg hergestellt, wodurch

der Bau einer zusätzlichen Bahnsteigkante erforderlich wäre. In der zweiten Planungsvariante wurde auf den Anschluss und somit auf den Bau der zusätzlichen Bahnsteigkante verzichtet.

Weiterhin wurde zur Vermeidung von Parallelverkehren von einer Anpassung der regionalen Buslinie R 7 ausgegangen. Diese sollte in Homburg zur Verbesserung der Erschließung über die Uni-Kliniken geführt und die Fahrtenhäufigkeit auf einen 60-Minuten-Takt reduziert werden.

Im Ergebnis wurde für die Planungsvariante 1 (Anschluss Homburg – Blieskastel) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,24 ermittelt. Die zweiten Planungsvariante ohne Anschluss von der S 1 aus Homburg/Kaiserslautern/Mannheim Richtung Blieskastel und Pirmasens erreichte ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,99. Somit ist die Planungsvariante 1 trotz höherer Investitionskosten wirtschaftlicher. Das regionale Busangebot würde auch nach Reaktivierung der Bahnstrecke eine hohe Bedeutung für Verkehre zwischen Zweibrücken und Homburg auf, so dass ein Erhalt der Buslinie mit der o. g. Reduzierung des Leistungsangebotes empfehlenswert ist.

Bewertung von Ausbaumaßnahmen der Saarbahn

Die Bewertung von Ausbaumaßnahmen der Saarbahn wurde im Jahr 2002 durch das Ministerium für Wirtschaft des Saarlands beauftragt. Die Entscheidung für dieses Gutachten erfolgte parallel zur Entscheidung der Stadt Saarbrücken, eine Mehrsystem-Stadtbahn (heutiger Name: Saarbahn) zwischen Lebach, Saarbrücken und Saargemünd einzurichten. Ziel dieses Gutachtens war es, weitere Strecken zu identifizieren, um die seitens der Stadt Saarbrücken geplante Stadtbahnlinie in ein landesweites Nahverkehrssystem zu integrieren. Die Auswahl der relevanten Strecken bildet dabei gleichzeitig die Grundlage für eine Bewertung für die Fortschreibung des VEP ÖPNV. Das Gutachten bewertete die Ausbaumöglichkeiten für ein landesweites Saarbahnnetz und legte dazu eine Prioritätenreihenfolge für die Umsetzung fest. Grundlage für die Bewertung waren verkehrliche (z. B. Abschätzung der Nachfrage) und wirtschaftliche (z. B. Investitions- und Betriebskosten) Kriterien. Insgesamt wurden sieben Kriterien und 24 Indikatoren zur Bewertung genutzt. Durch die Einordnung der Ergebnisse anhand von verkehrlichem und wirtschaftlichem Nutzwert erfolgte die Einordnung in drei Nutzwertgruppen mit Priorität I bis Priorität III.

Es wurden insgesamt 19 Ausbaumöglichkeiten untersucht. Diese umfassten den Betrieb von Saarbahnlinien auf bestehenden Strecken (z. B. Saarbrücken – Völklingen) und abgebauten Bahnstrecken (z. B. Völklingen – Riegelsberg). Die untersuchten Ausbaumöglichkeiten umfassten vereinzelt auch unterschiedliche Varianten für dieselbe Relation (z. B. Völklingen – Dillingen über Saarlouis Hbf oder Saarlouis Innenstadt).

Im Ergebnis weist das Gutachten drei Prioritäten für den weiteren möglichen Ausbau eines Saarbahnnetzes aus. Alle drei Prioritäten umfassen sieben Strecken. Hiervon wurde in der Priorität I die Verlängerung der Saarbrücker Saarbahnstrecke von Riegelsberg über Heusweiler bis Lebach im Jahr 2014 umgesetzt.

Prioritäten für einen möglichen Saarbahnusbau

Priorität I	Priorität II	Priorität III
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbrücken – Riegelsberg – Heusweiler – Lebach* ▪ Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis** – Dillingen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbrücken – Sankt Ingbert über Saarbrücken-Scheidt ▪ Saarbrücken – Völklingen-Fürstenhausen über Saarbrücken Messe ▪ Völklingen – Riegelsberg mit Anschluss an die Strecke zwischen Saarbrücken – Riegelsberg – Heusweiler – Lebach (Priorität I) ▪ Völklingen – Überherrn 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbrücken innerstädtisch zwischen Mitte, Universität und Dudweiler ▪ Anbindung Ford-Werke über Saarlouis bzw. Dillingen ▪ Völklingen-Fürstenhausen – Großrosseln als Verlängerung der Strecke Saarbrücken – Völklingen-Fürstenhausen (Priorität II) ▪ Völklingen-Fürstenhausen – Überherrn als Verlängerung der Strecke Saarbrücken – Völklingen-Fürstenhausen (Priorität II)

* umgesetzt, Teil der Saarbahn-Linie S 1 (Lebach – Saarbrücken – Saargemünd)

** Linienweg abweichend von der Eisenbahnstrecke über Saarlouis Innenstadt

Quelle: Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes (2002)

Machbarkeit grenzüberschreitender Stadtbahnverbindungen

Die Machbarkeitsstudie zu grenzüberschreitenden Verbindungen mit der Saarbahn wurde im Jahr 2015 durch den Eurodistrict SaarMoselle beauftragt. Wesentlicher Grund für die Untersuchung war die Zunahme der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen zwischen dem Saarland und Frankreich sowie die steigende Bedeutung eines grenzüberschreitenden Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Ziel dieser vertiefenden Machbarkeitsstudie war die beste Trassenführung für eine Erweiterung der Saarbahn zu finden und die in Frage kommenden Varianten bzgl. der technischen Umsetzbarkeit und groben Kostenschätzung zu bewerten. Schwerpunkt war hierzu die Verbindung zwischen den Städten Forbach und Saarbrücken, welche auch die kleine französische Kommune Stiring-Wendel umfasst. Die groben Kostenabschätzungen umfassen nur die Infrastrukturmaßnahmen.

Für die Anbindung zwischen diesen Kommunen wurden zwei Varianten konkreter untersucht. Beide Varianten sind auch Bestandteil der *Kleinen Schleife* und *Großen Schleife* (siehe nachfolgend). Für den Abschnitt zwischen den Städten Forbach und Saarbrücken wurden mehrere Anregungen bei der Auswahl der zu untersuchenden Varianten berücksichtigt:

- möglichst Einsystemfahrzeuge mit Einsatzmöglichkeit im Straßenbahnbereich der Stadt Saarbrücken, sonst nur Zweisystemfahrzeuge für den Einsatz im Straßenbahnnetz Saarbrücken sowie Eisenbahnnetz der Deutschen Bahn
- keine neuen Kreuzungen mit der Eisenbahnstrecke Forbacher Bahn
- Integration bestehender Saarbahnstrecken am rechten Saarufer

- Anbindung nach Forbach über Trasse nördlich des Hauptfriedhofs Saarbrücken und durch das Viertel Habsterdick oder entlang der RD 603

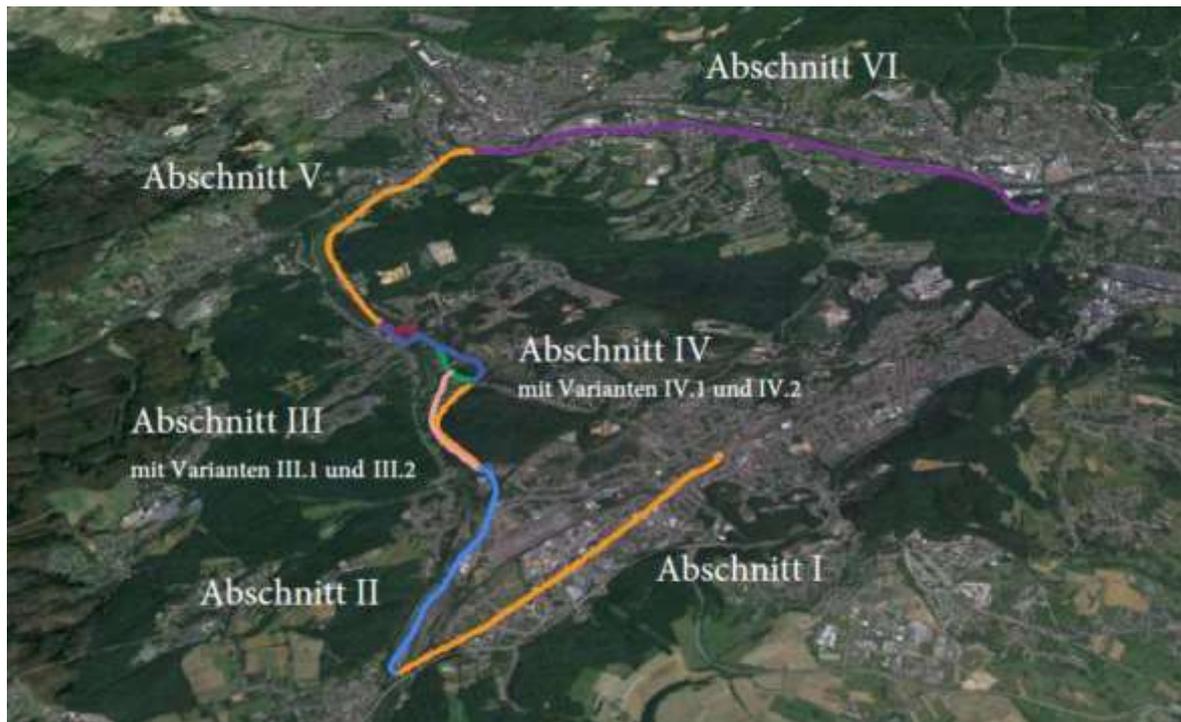
Die *Grundvariante DB* umfasst die Streckenführung vom Saarbrücker Hauptbahnhof über Hauptfriedhof und Route Nationale 3 bis zum Bahnhof Forbach. Die *Auswahlvariante*, welche sich aus einer Vielzahl möglicher Streckenführungen in Abstimmung mit einem Lenkungsausschuss ergab, umfasst eine Streckenführung vom Saarbrücker Hauptbahnhof über die Innenstadt, das Deutschmühlental, die Folsterhöhe und Route Nationale 3 bis zum Bahnhof Forbach. Für die Auswahlvariante wurde ergänzend der Einsatz einer Busbahn statt eines schienengebundenen Fahrzeugs geprüft. Wesentliches Merkmal ist hier, dass die Busse auf eigenen Trassen auch abseits des bestehenden Straßennetzes eingesetzt werden. Hierzu haben die Busse meist kleine technische Anpassungen gegenüber Fahrzeugen im Straßennetz (z. B. Führungsrollen). Diese Alternative entfällt bei der Untersuchung der *Kleinen Schleife* und *Großen Schleife* (siehe nachfolgend), da hier der Einsatz von schienengebundenen Fahrzeugen erforderlich ist.

Kleine Schleife

Die Variante umfasst eine Ringstrecke, welche in mehrere Abschnitte unterteilt wurde. Einzelne Abschnitte umfassen mehrere Varianten. Die *Kleine Schleife* startet bzw. endet am Saarbrücker Hauptbahnhof. Bis Forbach Bahnhof erfolgt die Streckenführung wahlweise über die oben dargestellte *Grundvariante DB* oder die *Auswahlvariante*. Abschnitt I führt weiter über die Route Nationale 3 bis Morsbach. Dort erfolgt der Übergang auf Güterzuggleise bis an das Ende des nördlichen Siedlungsgebiets (Abschnitt II). Der Abschnitt III enthält drei Varianten zur Fortführung der Strecke in die Kommune Petite-Rosselle. Der Übergang in die deutsche Kommune Großrosseln mit Anschluss an die Rosseltalbahn (Abschnitt IV) enthält vier Varianten. Von hier führt die Strecke über die Rosseltalbahn bis Saarbrücken. Diese Streckenführung ist unterteilt in die Abschnitte V (Großrosseln – Völklingen-Fürstenhausen) und VI (Völklingen-Fürstenhausen – Saarbrücken Hauptbahnhof). Beide Abschnitte enthalten keine weiteren Varianten.

Der alternative Einsatz einer Busbahn entfällt. Im Gegensatz zur *Großen Schleife* sind bei der *Kleinen Schleife* die deutsche Kommune Wadgassen sowie die französischen Kommunen Falck, Creutzwald, L'Hôpital und Freyming-Merlebach nicht angebunden.

Streckenführung Kleine Schleife



Varianten zwischen Forbach und Saarbrücken sind nicht dargestellt.

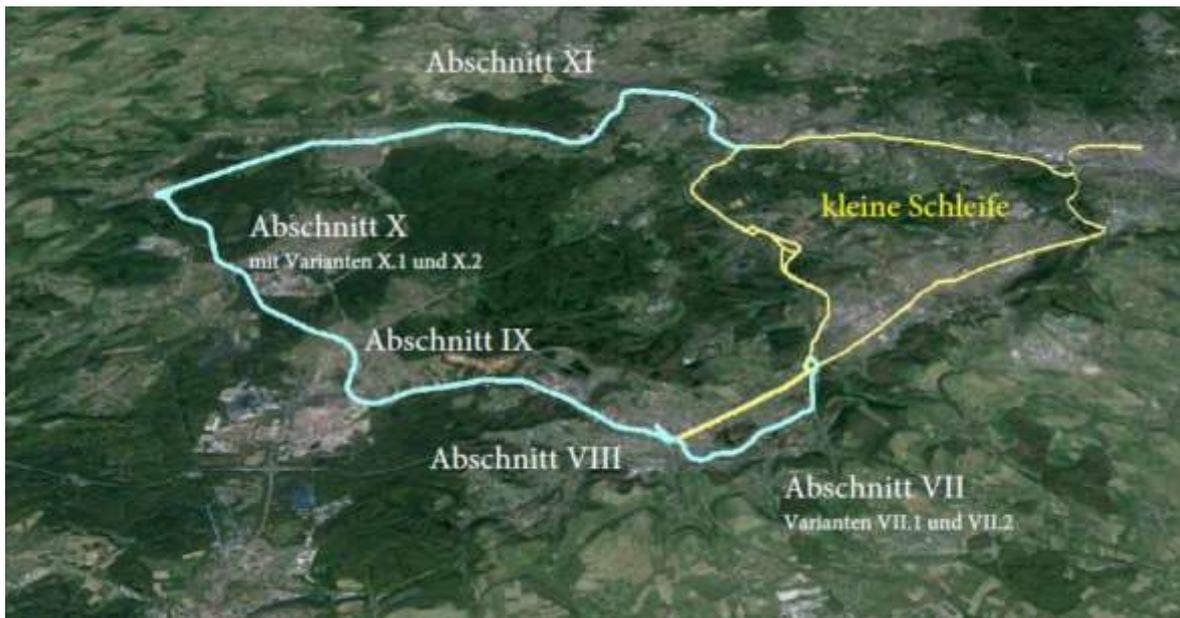
Quelle: Drees & Sommer (2015)

Große Schleife

Die zweite Variante umfasst ebenfalls eine Ringstrecke, welche in beide Richtungen befahren wird und am Saarbrücker Hauptbahnhof beginnt/endet. Analog der *Kleinen Schleife* führt die Strecke über die *Grundvariante DB* oder *Auswahlvariante* nach Forbach Bahnhof und weiter über die Route Nationale 3 bis zur westlichen Stadtgrenze von Morsbach (Abschnitt I). Der sich anschließende Abschnitt VII umfasst die Streckenführung nach Freyming-Merlebach mit drei Varianten über die Bahngleise oder der Fortführung auf der Route Nationale 3. Die Anbindung der Kommunen L'Hôpital über die Straße D 26 (Abschnitt VIII) und Creutzwald parallel zur Bahnstrecke (Abschnitt IX) erfolgt ohne Varianten. Die Strecke führt weiter bis in die Kommune Falck (Abschnitt X) und geht in zwei Varianten auf die Bahnstrecke Völklingen – Thionville in Richtung deutsche Grenze über. Die Führung in Richtung Deutschland (Abschnitt XI) nutzt die bestehende Bahnstrecke über Überherrn und Wadgassen bis Völklingen-Fürstenhausen. Es bestehen keine Varianten. In Völklingen-Fürstenhausen geht die Strecke auf den Abschnitt VI der *Kleinen Schleife* über (Nutzung der Rosseltalbahn bis Saarbrücken Hauptbahnhof).

Der alternative Einsatz einer Busbahn ist auch bei der *Großen Schleife* nicht möglich. Im Gegensatz zur *Kleinen Schleife* sind u.a. die deutsche Kommune Großrosseln und die französische Kommune Petite-Rosselle nicht angebunden.

Streckenführung Große Schleife



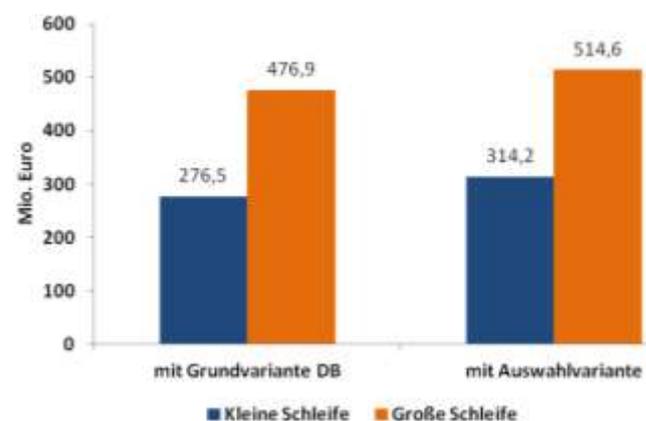
Quelle: Drees & Sommer (2015)

Ergebniszusammenfassung

Die gesonderte Untersuchung des Streckenabschnitts zwischen Saarbrücken und Forbach ist in allen drei Varianten umsetzbar. Die *Auswahlvariante* im Schienenverkehr wird mit 170 Mio. Euro am teuersten abgeschätzt. Es folgen die *Grundvariante DB* mit 133 Mio. Euro und die Auswahlvariante mit Busbahn-Betrieb mit 103 Mio. Euro. Beim Vergleich der weiteren Kriterien wie Erschließungswirkung, Erschließungseffektivität, Erschließungseffizienz, Nutzen-Kosten-Verhältnis und nicht monetäre Faktoren schneidet die *Auswahlvariante* immer und teils deutlich besser ab, als die *Grundvariante DB*. Unterschiede bei diesen Kriterien zwischen der *Auswahlvariante* im Schienenverkehr oder mit einem Busbahn-Betrieb bestehen nicht. Hieraus ergibt sich, dass ein System Busbahn auf der Streckenführung der *Auswahlvariante* am besten geeignet wäre, um die Städte Saarbrücken, Stiring-Wendel und Forbach miteinander zu verbinden.

Bei der *Kleinen Schleife* und *Großen Schleifen* lässt sich bei den Abschnitten mit mehreren Varianten immer eine Variante baulich realisieren. In beiden Fällen scheidet der Einsatz einer Busbahn aus, da der Schienenverkehr auch über die *Auswahlvariante* zwischen den Städten Forbach und Saarbrücken erfolgen würde. Die Kosten liegen zwischen 276,5 Mio. Euro bis 514,6 Mio. Euro.

Kosten der Saarbahnvarianten



Quelle: Drees & Sommer (2015)

Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière (SMOT-Studie)

Das luxemburgische Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen (Abteilung Transport), das saarländische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr und das rheinland-pfälzische Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur haben zwischen 2014 und 2016 gemeinsam ein grenzüberschreitendes Mobilitätskonzept entwickeln lassen. Auf Grundlage einer Bestandsanalyse sowie von Bevölkerungsvorausrechnungen sowie Verflechtungsprognosen wurden Maßnahmen für den grenzüberschreitenden Verkehr entwickelt, die das Ziel verfolgen, mehr Verkehre auf den Umweltverbund zu verlagern. Dabei wurden neben Anpassungen des Leistungsangebots auch tarifliche Maßnahmen und Verknüpfungen an Park-and-Ride-Plätzen sowie weiche Maßnahmen im Bereich Marketing und Kommunikation berücksichtigt.

Ein zentrales Thema der SMOT-Studie ist die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Tarifs. Dieser soll bei freier Verkehrsmittelwahl (Bus oder Bahn) im gesamten, grenzüberschreitenden Nahverkehr in Luxemburg und auf regionalen Linienbändern im Saarland und Rheinland-Pfalz zur Anwendung kommen. Neben der Einführung eines eigenen Tarifs wird auch Handlungsbedarf zur Optimierung bestehender Tarifstrukturen gesehen. So soll beispielsweise die tarifliche Lücke zwischen Wasserbillig und Igel geschlossen werden, damit die Gesamtstrecke Trier – Luxemburg von Verbundtarifen abgedeckt ist.

Bezogen auf das Leistungsangebot empfiehlt das Gutachten eine Optimierung des grenzüberschreitenden Busverkehrs zwischen dem Saarland und Luxemburg. Das betrifft den Saarbrücken-Luxemburg-Express, der einen zusätzlichen Halt entweder in Dillingen oder Merzig bekommen soll. Darüber hinaus sollen die Buslinien 155, 156 und 159 angepasst werden. Ergänzend mit Relevanz für das Saarland ist eine Angebotsverbesserung auf der Verbindung zwischen Trier und Luxemburg auf einen 15-Minuten-Takt vorgesehen.

Um eine Beschleunigung von Reisezeiten zu ermöglichen, wurde die verbesserte Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrsangebotes zu Fuß, per Fahrrad und per Pkw als Zielsetzung formuliert. Für den Grenzverkehr zwischen dem Saarland und Luxemburg wird das Anlegen zusätzlicher Park-and-Ride-Plätze vorgeschlagen, die vor allem durch die o. g. optimierten Buslinien bedient werden.

Maßnahmen der SMOT-Studie

Maßnahme	Anmerkung
Tarif	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung eines einheitlichen Tarifs „Tarif international“ für grenzüberschreitende Verbindungen 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integration grenznaher Orte in Luxemburg in begründeten Einzelfällen in den saarVV-Tarif integrieren 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzung grenzüberschreitender Buslinien des landesweiten, luxemburgischen Regionalbusnetzes in begründeten Einzelfällen mit saarVV-Tarif 	-
Angebot	

Maßnahme	Anmerkung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung Buslinie 155: Saarlouis – Dillingen – Merzig – Luxemburg 	Umsetzung als Schnellbuslinie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung Buslinie 156: Merzig – Perl – Besch – Nennig-Zoll – Luxemburg 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung Buslinie 159: Losheim – Mettlach – Orscholz – Sinz – Nennig-Zoll – Luxemburg 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusätzliche Haltestelle in Dillingen oder Merzig 	-
Informationen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau des Internetportals mobiregio.lu zu einer Mobilitätsplattform für die Großregion 	-
Kooperation	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enge Kooperation der Verkehrsverbände 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gründung von themenbezogenen Arbeitsgruppen 	-
Infrastruktur	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau P&R Nennig-Zoll 	Bedienung durch Busverkehr
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau P&R Saarwiesenring – Merzig 	Bedienung durch Busverkehr
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau P&R Anschlussstelle Dillingen Mitte 	Bedienung durch Busverkehr

Quelle: Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière (2016)

Neben den Maßnahmen in den Handlungsfeldern Tarif, Angebot und Infrastruktur sind auch weiche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation und der Zusammenarbeit zwischen relevanten Akteuren vorgesehen. So soll das bereits bestehende Internetportal mobiregio.lu zu einer ganzheitlichen Mobilitätsplattform für den Grenzverkehr der Großregion erweitert werden. Durch engere Kooperationen zwischen den Verkehrsverbänden in Luxemburg, Saarland und Rheinland-Pfalz sowie durch themenbezogene Arbeitsgruppen soll die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen forciert und weitere Optimierungen erarbeitet werden.

A6 Touristische Ziele

Der ZPS hat eine umfassende Analyse der von der Tourismuszentrale Saarland (TZS) gemeldeten Sehenswürdigkeiten und Unterkünfte auf deren ÖPNV-Erreichbarkeit erarbeitet. Untersucht wurden 156 von der TZS gemeldete Sehenswürdigkeiten sowie 127 verschiedene Unterkünfte hin auf die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Eisenbahn, Stadtbahn, Anruf-Linien-Verkehre und Rufbus). Dabei wurde der im März 2020 aktuell gültige Fahrplan hinterlegt (Fahrplan Schule und Ferien ohne pandemiebedingte Einschränkungen) vorgenommen.

Dabei werden Fußwege unter 15 Minuten als direkte Anbindung des Ziels an den ÖPNV gewertet. Fußwege unter 10 Minuten wurden nicht erfasst, da hier die Situation der Erreichbarkeit mit dem Auto vergleichbar ist (Fußweg vom nächstgelegenen Parkplatz etc.). Müssen Fußwege über 15 Minuten zurückgelegt werden, wird die Erreichbarkeit anders bewertet. Ist in fußläufiger, in der Regel höchstens halbstündiger Entfernung eine gut angebundene ÖPNV-Station zusätzlich erreichbar, wurde dies mitbewertet.

Die Bewertung der ÖPNV-Anbindung erfolgte aus der Sicht der Touristen, wobei Anbindungen in den Abendstunden und an den Wochenenden besonders berücksichtigt wurden. Es wurde zwischen den Tagestypen Montag – Freitag, Samstag und Sonn- / Feiertag sowie Anbindung jeweils vor und nach 20 Uhr, also sechs zeitlichen Kategorien, unterschieden.

Als touristisch uneingeschränkt nutzbar wurde ein ÖPNV-Angebot bewertet, wenn es mindestens einen Stundentakt aufweist. Dabei werden einzelne Lücken oder Sprünge nicht beachtet, sondern das Gesamtangebot über den Tagesverlauf hinweg betrachtet. An Wochenenden oder in den Abendstunden wurde auch ein reduziertes Angebot bis zu einem 2-Stunden-Takt als gut bzw. ausreichend bewertet. Als touristisch eingeschränkt nutzbar werden ÖPNV-Angebote bewertet, die nur zu bestimmten Zeiten verkehren (etwa Saisonverkehre) oder nur einzelne, nicht vertaktete Fahrten aufweisen. Auch Rufbusse oder Anruf-Linien-Verkehre, die eine Vorbestellung erfordern, wurden als eingeschränkt nutzbar bewertet. Als touristisch nicht relevant bewertet wurden Schulverstärker- oder Schichtwechselverkehre, weil sie in ihrer Angebots- und Nutzerstruktur nicht für den Tourismus- und Freizeitverkehr geeignet sind.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die überwiegende Zahl der touristischen Ziele und Unterkünfte und damit ein großer Teil des touristisch implizierten Verkehrs über den ÖPNV abzuwickeln wäre. Die Gründe, warum dies nicht ausreichend stattfindet, mögen an anderen Faktoren wie Tarif, Qualität, Reisezeitverhältnis oder Umstiege auf dem Gesamtweg der einzelnen Nutzer liegen. Auf jeden Fall kann ein verbessertes und deutlich sichtbares Marketing das oft gute Angebot den Kunden und touristischen Leistungsträgern näherbringen.

Leider ist ebenso festzustellen, dass einige der Ziele mit eingeschränkter oder schlechter ÖPNV -Erreichbarkeit einen hohen touristischen Bekanntheitsgrad haben (z. B. Saarschlei-

fe, Peterberg, Wildpark Rappweiler), was bezüglich des Potenzials der zu befördernden Personen eine Verschiebung hin zum MIV zur Folge hat.

Folgende grundsätzliche Angebotsmängel im ÖPNV konnten ermittelt werden:

- Nördlicher Saargau / Saar-Mosel-Gau: Bahnanbindung nur Richtung Trier, Busanbindung oft nur in der Saison, durchgängiges Grundangebot abends und an den Wochenenden fehlt.
- Dreisbach als Jugendherbergsstandort liegt abseits der ÖPNV-Achsen und hat kein adäquates Angebot.
- Hochwald: Eine Anbindung zu den Schwachlastzeiten ist nur über die RegioBus-Linie R 1 gegeben.
- Landkreis Saarlouis, Stadt Völklingen, Warndt: Die Buslinien verkehren Sonntagvormittags nicht.
- Stadt St. Ingbert: Der Stadtbus „Ingo“ stellt seinen Verkehr samstags gegen 16 Uhr ein und fehlt an Sonntagen.
- Stadt Homburg: Der Stadtbus „Bussi“ verkehrt an Sonntagen erst ab ca. 14 Uhr.
- Landkreis St. Wendel: in weiten Teilen (z. B. Gemeinde Freisen) gibt es sonntags kein Angebot.
- In allen Fällen sollten die jeweiligen Aufgaben- bzw. Kostenträger des ÖPNV prüfen, im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung die Mängel in Zukunft zu beheben (z. B. denkt der Landkreis St. Wendel derzeit über ein Rufbus-System sowie die Verbesserung der Anbindung des Schaumbergplateaus und des Bostalsees an den Wochenenden nach).

Die nachfolgenden Seiten zeigen die detaillierten Untersuchungsergebnisse zu einzelnen Zielen, differenziert nach Points of Interest und Übernachtungsbetrieben.

Points of Interest

Kat. Legende:

Kat.	Legende:	Sehenswürdigkeit / Bewertung	Ort	Bemerkungen	
A	touristisch nutzbares Angebot vorhanden; vertakteter Verkehr und unmittelbare räumliche Anbindung an den ÖPNV				80
B	touristisch nutzbares Angebot eingeschränkt vorhanden, aber mit Fußweg über 15 Min. bessere Anbindung erreichbar (z.B. Bahnhof in der Nähe)				14
C	touristisch nutzbares Angebot eingeschränkt vorhanden; Angebot in der Schwachlastzeit mangelhaft oder nicht vorhanden				34
D	Ziel abgelegen, touristisch nutzbares Angebot durch Fußweg über 15 Min. erreichbar				15
E	Ziel abgelegen, touristisch eingeschränkt nutzbares Angebot durch Fußweg über 15 Min. erreichbar				10
F	touristisch nicht nutzbares Angebot oder in nicht zumutbarer Entfernung				3
1	Archäologiepark Römische Villa Borg	Perl-Borg		nur bedarfsorientiert und Saisonverkehr	
2	B-(Panzer-)Werk	Merzig-Besseringen		am Wochenende nur Saisonverkehr	
3	Barockgarten	Perl		Zugverbindung nur nach Trier	
4	Baumwipfelpfad Saarschleife	Mettlach-Orscholz		am Wochenende nur Saisonverkehr	
5	Bietzener Heilquelle	Merzig-Bietzen			
6	Bildhauersymposium "Steine an der Grenze"	Merzig			
7	Burg Montclair	Mettlach		über Wanderung zu erreichen	
8	Cloef-Bad in der Johannesbad Fachklinik Saarschleife	Mettlach-Orscholz		am Wochenende nur Saisonverkehr	
9	Das Bad	Merzig			
10	Erlebnisbahnhof Losheim	Losheim			
11	Erlebniszentrum Villeroy & Boch, Alte Abtei	Mettlach			
12	Feinmechanisches Museum Fellenbergmühle	Merzig			
13	Fußballgolf am Saargarten	Beckingen			
14	Gallo-rom. Monumentalgrabhügel	Wadern-Oberlöstern		nur Einzelfahrten und ALT	
15	Garten der Begegnung	Merzig-Hilbringen			
16	Garten der Sinne	Merzig			
17	Golfclub Weiherhof	Wadern-Nunkirchen			
18	Historisches Kupferbergwerk	Beckingen-Düppenweiler			
19	Kirche St. Peter mit Pfarrgarten	Merzig			
20	Kletterhafen Merzig	Merzig			
21	Maisalm	Merzig			
22	Minigolfanlage Weiskirchen	Weiskirchen		POI an sich zu hinterfragen	
23	Museum Schloss Fellenberg	Merzig			
24	Museumsbahn Merzig-Losheim	Losheim			
25	Natur- und Waldfreibad	Weiskirchen			
26	Natuschutzgebiet Wolferskopf	Beckingen / Merzig			
27	Noswendeler See	Wadern-Noswendel			
28	Perlbad	Perl		Zugverbindung nur nach Trier	
29	Römisches Mosaik	Perl-Nennig		Zugverbindung nur nach Trier	
30	Saargarten	Beckingen			
31	Saarschleife	Mettlach-Orscholz		am Wochenende nur Saisonverkehr	
32	Schloss Berg	Perl-Nennig		Zugverbindung nur nach Trier	
33	Schloss Dagstuhl mit Schlossgarten	Wadern-Dagstuhl			
34	SeeGarten mit Minigolfanlage und Wasserspielplatz	Losheim			
35	Staudengarten	Weiskirchen			
36	Stausee Losheim	Losheim			
37	Vitalis - Centrum für Freizeit und Rehabilitation	Weiskirchen			
38	Weingut Ökonomierat Herber	Perl		Zugverbindung nur nach Trier	
39	Weinwanderung Restaurant Maimühle	Perl		Zugverbindung nur nach Trier	
40	Wild- und Wanderpark Weiskirchen	Weiskirchen-Rappweiler		über Wanderung zu erreichen	
41	Wolfspark Werner Freund mit Expeditionsmuseum	Merzig			
42	Altes HüttenAreal Neunkirchen mit Gebläsehalle, Stummscher Reithof	Neunkirchen			
43	Burg Kerpen	Illingen			
44	Erlebnisort Reden (Führung)	Landsw.-Reden			
45	Freizeitzentrum Finkenrech	Eppelborn-Dirmingen		über Wanderung zu erreichen	
46	GONDWANA - das Praehistorium	Landsw.-Reden			
47	Hist. Altstadt Ottweiler (Stadtführung)	Ottweiler			
48	Museumsbahn Ostertalbahn	Ottweiler			
49	Naherholungsraum Itzenplitz	Schiffweiler-Heiligenwald			
50	Ölmühle Wern	Ottweiler-Fürth			
51	Rosengarten	Merchweiler-Wemmetsweiler			
52	Saarländisches Schulmuseum	Ottweiler			
53	Schloss Buseck	Bubach-Calmesweiler			
54	Zoologischer Garten Neunkirchen	Neunkirchen		kein Verkehr Sonntag morgens	
55	Basilika St. Johann	Saarbrücken			
56	Calypto Bade-, Sauna- & Wellnessparadies	Saarbrücken			
57	Deutsch-Französischer Garten	Saarbrücken			
58	Erlebnisbergwerk Velsen	Saarbrücken-Klarenthal		kein Verkehr Sonntag morgens	
59	Erlebnispark Bliesgau	Kleinblittersdorf-Rilchingen			
60	Espresso Kessler	Völklingen-Luisenthal		POI an sich zu hinterfragen	

61	Forstgarten und Jagdschloss Karlsbrunn	Großrosseln-Karlsbrunn	kein Verkehr Sonntag morgens
62	Freibad Kleinblittersdorf	Kleinblittersdorf	
63	Fruchteria	Saarbrücken	POI an sich zu hinterfragen
64	Glas- und Heimatmuseum Warndt	Völklingen-Ludweiler	kein Verkehr Sonntag morgens
65	Golfclub Saarbrücken	Wallerfangen	
66	Historische Salzhäuser	Sulzbach	
67	Historisches Museum Saar mit Kasematten	Saarbrücken	
68	Ludwigskirche	Saarbrücken	
69	Moderne Galerie	Saarbrücken	
70	Museum für Vor- und Frühgeschichte und Alte Sammlung	Saarbrücken	
71	Museum in der Schlosskirche	Saarbrücken	
72	Rathaus Saarbrücken (Stadtführung)	Saarbrücken	
73	Saar-Alpaka	Saarbrücken	
74	Saarbrücker Personenschiffahrt	Saarbrücken	
75	Saarbrücker Schloss	Saarbrücken	
76	Saarland Therme	Kleinblittersdorf-Rilchingen	
77	Saarländ. Uhrenmuseum / Uhrmachers Haus	Püttlingen-Köllerbach	
78	Saarländisches Staatstheater	Saarbrücken	
79	Schwarzenbergturm	Saarbrücken	über Wanderung zu erreichen
80	St. Johanner Markt	Saarbrücken	
81	Stadtgalerie Saarbrücken	Saarbrücken	
82	Stiftskirche St. Arnual	Saarbrücken	
83	Urwald vor den Toren der Stadt	Saarbrücken	
84	Weltkulturerbe Völklinger Hütte	Völklingen	
85	Wintringer Hof mit Kapelle	Kleinblittersdorf	
86	Zoologischer Garten Saarbrücken	Saarbrücken	
87	Aqualouis	Saarlouis	kaum Verkehr Sonntag morgens
88	Bäuerlicher Lehr- und Schaugarten Kulturzentrum Bettinger Mühle	Schmelz	
89	Bergehalde Ens Dorf mit Saarpolygon	Ens Dorf	kein Verkehr Sonntag morgens, kleiner
90	Burg Siersberg	Rehlingen-Siersburg	
91	Deutsches Zeitungsmuseum	Wadgassen	kein Verkehr Sonntag morgens
92	Duft- und Würzgarten am Haus Saargau	Wallerfangen-Gisingen	
93	Emilianusstollen	Wallerfangen-St. Barbara	
94	Erlebniswelt L'itermont mit Adventure Golf	Nalbach	kein Verkehr Sonntag morgens
95	Festung Saarlouis	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
96	Haus Saargau	Wallerfangen-Gisingen	
97	Historischer Gutshof Ünslemot	Überherrn	
98	Indoor Kartbahn	Bous	
99	Museum Haus Ludwig	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
100	Parkbad Wadgassen	Wadgassen	kein Verkehr Sonntag morgens
101	Römisches Quellheiligtum Sudelfels	Wallerfangen-Ihn	nur Rufbus / ALT
102	SAM Sports and More	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
103	Saunalandschaft Differten	Wadgassen-Differten	
104	Stahlsymposium Dillingen	Dillingen	
105	Teufelsburg	Überherrn-Felsberg	
106	Torhaus Scharfeneck	Überherrn-Berus	kein Verkehr Sonntag morgens
107	Tourist-Information Saarlouis (Stadtführung)	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
108	Vauban-Insel	Saarlouis	kein Verkehr Sonntag morgens
109	Wallfahrtskapelle St. Oranna	Überherrn-Berus	kein Verkehr Sonntag morgens
110	Barocke Altstadt Blieskastel (Stadtführung)	Blieskastel	
111	Besucherbergwerk Rischbachstollen	St. Ingbert	kein Verkehr Sa.-Nachmittag und Sonn
112	Burg Kirkel	Kirkel	
113	Das Blau	St. Ingbert	
114	Europäischer Kulturpark Bliesbruck-Reinheim	Gersheim-Reinheim	
115	Festungsanlage auf dem Schlossberg	Homburg	
116	Fun Forest Abenteuer Park	Homburg-Jägersburg	
117	Glashütter Weiher	St. Ingbert-Rorhbach	kein Verkehr Sa.-Nachmittag und Sonn
118	Gollenstein	Blieskastel	
119	Großer Stiefel	St. Ingbert	kein Verkehr Sa.-Nachmittag und Sonn
120	KOI Wasserwelt	Homburg	kein Verkehr So.-Vormittag
121	Kulturlandschaftszentrum Haus Lochfeld	Mandelbachtal-Wittersheim	
122	Museum für dörfliche Alltagskultur	Gersheim-Rubenheim	Sa.-Abend und So. nur ALT
123	Näherholungsgebiet Jägersburg mit Bootsverleih	Homburg-Jägersburg	
124	Naturbühne Gräfinthal	Mandelbachtal - Bliesmengen-Bolchen	
125	Ommersheimer Weiher	Mandelbachtal-Ommersheim	
126	Orchideengebiet	Gersheim	
127	Römermuseum Homburg-Schwarzenacker	Homburg-Schwarzenacker	
128	Saarländisches Bergbaumuseum Bexbach	Bexbach	
129	Schlossberghöhlen Homburg	Homburg	

130	Uhrenmuseum La Pendule	Blieskastel	
131	Waldpark Schloss-Karlsberg	Homburg	kein Verkehr So.-Vormittag
132	Würzbacher Weiher	Blieskastel-Niederwürzbach	
133	Zoilmuseum Habkirchen	Mandelbachtal-Habkirchen	
134	Benediktinerabtei Tholey	Tholey	
135	Bogenschieß-Parcous	Marpingen-Berschweiler	
136	Burg Nohfelden	Nohfelden	
137	Freizeitzentrum Bostalsee mit Fußballgolf	Nohfelden-Bosen	abends nur Saisonverkehr
138	Freizeitzentrum Petersberg	Nonnweiler-Braunshausen	nur sehr lokale Anbindung Mo. - Fr.
139	Golfclub Bostalsee	Nohfelden - Eisen	
140	Hist. Altstadt mit Wendelinusbasilika (Stadtführung)	St. Wendel	
141	Hist. Museum Theulegium	Tholey	
142	Hofgut Imsbach	Theley	
143	Johann Adams Mühle	Theley	
144	Keltischer Ringwall und Keltenpark	Nonnweiler-Otzenhausen	
145	Marienverehrungsstätte Härtelwald	Marpingen	
146	Mia-Münster-Haus mit Stadtmuseum und Bibliothek	Sankt Wendel	
147	Minitrampolin Training / Segway Touren //Modern Mobility Concept	Nohfelden-Bosen	abends nur Saisonverkehr
148	Naturwildpark Freisen	Freisen	
149	Römischer Vicus Wareswald	Tholey	
150	Schaumbergturm	Tholey	
151	Schaumbergbad / 3D Bogensportparcours	Tholey	
152	Straße der Skulpturen	Sankt Wendel	
153	Talsperre Nonnweiler	Nonnweiler	
154	Valentinskapelle, Guter Brunnen und Steinerner Kreuzweg	Oberthal-Güdesweiler	
155	Weltraum-Atelier	Nohfelden-Mosbach-Richweiler	
156	Wendelinus Freizeitpark	St. Wendel	

Sehenswürdigkeiten gemäß "Sehenswertes" Auflage 2020 und Leistungspartner der Saarland Card (Stand März 2020)

- touristisch nutzbares Angebot vorhanden
- touristisch nutzbares Angebot eingeschränkt vorhanden
- Ziel bei nutzbarer Anbindung nur über Fußweg > 15 Min. erreichbar
- Ziel bei eingeschränkter nutzbarer Anbindung nur über Fußweg > 15 Min. erreichbar
- kein touristisch nutzbares Angebot vorhanden

- EF Einzelfahrten
- Season Saisonaler Verkehr
- 30 Grundtaktung z.B. 30 Minuten
- ALT Anruf-Linien-Taxi

- divers Anbindung durch mehrere Linien aus untersch. Richtungen
- * Verkehr nur bis Nachmittags
- ** kein Verkehr an Vormittagen

Name	Ort	Landkreis	Saar hist. / BL	relevante Linie(n)	Mo.-Fr. vor 20 h	Sa. vor 20 h	So. vor 20 h	Mo.-Fr. nach 20h	Sa nach 20h	So. nach 20h	Gesamt-bewertung
1 Archäologipark Römische Villa Borg	Perl-Borg	Merzig-Wadern	X	Borg Villa Borg	EF	Season	Season				
2 B-Panzer-Werk	Merzig-Besseringen	Merzig-Wadern		Merzig Gewerbegebiet Seebad	60	Season	Season				
3 Barockgarten	Perl	Merzig-Wadern		Perl Kindergarten	60	EF					
4 Baumwipfelzoo Saarschleife	Mettlach-Orscholz	Merzig-Wadern		Perl Bahnhof (20 Min. Fußweg)	60	60	60	EF	EF	EF	
5 Biezener Heilquelle	Merzig	Merzig-Wadern		Orscholz Cloef	60	Season	Season				
6 Bildhausensymposium "Steine an der Grenze"	Merzig	Merzig-Wadern		Fremersdorf Bahnhof (10 Min. Fußweg)	30	60	60	60	60	60	60
7 Burg Montclair	Mettlach	Merzig-Wadern		Welligen B&B (15 Min. Fußweg)	60	EF					
7 Cloef-Bad in der Johannerbad Fachklinik Saarschleife	Mettlach-Orscholz	Merzig-Wadern	X	Besseringen Bahnhof (ca. 1 Std. Fußweg)	60	60	60	60	60	60	60
8 Das Bad	Merzig	Merzig-Wadern	X	Mettlach Haardt / Burg Montclair (1 Std. Fußweg)	60	Season	Season				
9 Erlebnisbahnhof Lotheim	Lotheim	Merzig-Wadern	X	Orscholz Rehaklinik	60						
10 Erlebniszentrum Villeroy & Boch, Alte Abtei	Mettlach	Merzig-Wadern		Merzig Das Bad	>30	>30	>30	30	30	30	30
11 Feinmechanisches Museum Feilenbergstraße	Merzig	Merzig-Wadern	X	Merzig Bahnhof (20 Min. Fußweg)	30	30-60	60	120	120	120	120
12 Fußballgolf am Saargarten	Beckingen	Merzig-Wadern	X	Lotheim Bahnhof	>10	30	30	60	60	60	60
13 Gallo-röm. Monumentalgräberfeld	Wadern-Oberbörsen	Merzig-Wadern		Mettlach Bahnhof	30	30-60	60	120	120	120	120
13 Garten der Begegnung	Merzig-Hilbringen	Merzig-Wadern	X	Merzig VSE	>10	<60	60	60	60	60	60
15 Garten der Sinne	Merzig	Merzig-Wadern	X	Beckingen Bahnhof	EF	ALT	ALT				
16 Golfclub Weiskirchen	Wadern-Kunkirchen	Merzig-Wadern	X	Hilbringen Post	>60	EF					
17 Historisches Kupferbergwerk	Beckingen-Duppenweiler	Merzig-Wadern	X	Merzig Stauffmitze (30 Min. Fußweg)	60	60	60	60	60	60	60
18 Kirche St. Peter mit Pfarrgarten	Merzig	Merzig-Wadern	X	Nunkirchen Kirche (20 Min. Fußweg)	60	120	120	EF	EF	120	EF
19 Kletterhafen Merzig	Merzig	Merzig-Wadern	X	Duppenweiler Lohwiese	60	EF	EF				
20 Marsalm	Merzig	Merzig-Wadern	X	Merzig VSE	30	30-60	60	120	120	120	120
21 Mingolfanlage Weiskirchen	Weiskirchen	Merzig-Wadern	X	Merzig Das Bad	60						
22 Museum Schloss Fellenberg	Merzig	Merzig-Wadern	X	Merzig Bahnhof (20 Min. Fußweg)	>30	>30	>30	30	30	30	30
23 Museumsbahn Merzig-Lotheim	Lotheim	Merzig-Wadern	X	Merzig Bahnhof (20 Min. Fußweg)	>10	>10	>10	30	30	30	30
24 Natur- und Waldfreibad	Weiskirchen	Merzig-Wadern	X	Weiskirchen Abzw. Komfeld	60	60	120	120	120	120	120
25 Naturschutzgebiet Wolferskopf	Beckingen / Merzig	Merzig-Wadern	X	Merzig Torstraße	30	30-60	60	120	120	120	120
26 Nowendeler See	Wadern-Nowendel	Merzig-Wadern	X	Lotheim Bahnhof	30	30-60	60	120	120	120	120
27 Perlbad	Perl	Merzig-Wadern		Hausstadt Schule	00	EF	ALT				
28 Römisches Mosaik	Perl-Nennig	Merzig-Wadern	X	Nowendel Kirche	>60	120	120	EF	120	EF	
29 Saargarten	Beckingen	Merzig-Wadern	X	Perl Einkaufsmarkt / Schengen-Lyzeum	60	EF					
30 Saarschleife	Mettlach-Orscholz	Merzig-Wadern	X	Perl Einkaufsmarkt / Schengen-Lyzeum	60	EF					
31 Schloss Burg	Perl-Nennig	Merzig-Wadern		Nennig Römische Villa	60	60	60	60	60	60	60
32 Schloss Dagstuhl mit Schlossgarten	Wadern-Dagstuhl	Merzig-Wadern	X	Nennig Bahnhof (20 Min. Fußweg)	60	60,Season	60,Season	EF	EF	EF	EF
33 SeeGarten mit Mingolfanlage und Wasserspielplatz	Lotheim	Merzig-Wadern	X	Beckingen Bahnhof	>30	<60	60	60	60	60	60
34 Staudengarten	Weiskirchen	Merzig-Wadern	X	Orscholz Cloef	60	Season	Season				
35 Stausee Lotheim	Lotheim	Merzig-Wadern	X	Nennig Martinusstraße	60	EF					
36 Vitalis - Centrum für Freizeit und Rehabilitation	Weiskirchen	Merzig-Wadern	X	Nennig Bahnhof (20 Min. Fußweg)	>60	60-120	>120	120	120	120	120
				Dagstuhl Bahnhofstraße (10 Min. Fußweg)	EF	120	120				
				Lotheim Globus (25 Min. Fußweg)	60	60	120	120	120	120	120
				Weiskirchen Kirche	30	60	120	120	120	120	120
				Lotheim Stausee Park	EF	120	120				
				Weiskirchen Kirche	30	60	120	120	120	120	120
				Lotheim Stausee Park / Infostand	EF	120	120				
				Lotheim Globus (25 Min. Fußweg)	60	60	120	120	120	120	120
				Weiskirchen Abzw. Komfeld	60	60	120	120	120	120	120

Unterkünfte

Kat.	Legende:		
A	touristisch nutzbares Angebot vorhanden; verfacteter Verkehr und unmittelbar	räumliche Anbindung an den ÖPNV	76
B	touristisch nutzbares Angebot eingeschränkt vorhanden, aber mit Fußweg über	15 Min. bessere Anbindung erreichbar	10
C	touristisch nutzbares Angebot eingeschränkt vorhanden: Angebot in der Schwachlastzeit mangelhaft oder nicht vorhanden		26
D	Ziel abgelegen, touristisch nutzbares Angebot durch Fußweg über 15 Min. erreichbar		6
E	Ziel abgelegen, touristisch eingeschränkt nutzbares Angebot durch Fußweg über	15 Min. erreichbar	4
F	touristisch nicht nutzbares Angebot oder in nicht zumutbarer Entfernung		5
	Hotel / Unterkunft	Ort	Bemerkungen
1	Alfa Hotel	St. Ingbert-Sengscheid	kein Verkehr Sa.-Nachmittag und Sonntag
2	Angel's - das hotel am fruchtmarkt	St. Wendel	
3	Angel's - das hotel am golfpark	St. Wendel	
4	Annahof Residenzhotel	Blieskastel-Niederwürzbach	
5	Apado Hotel	Homburg	
6	Appartement Bellevue, Saarbrücken	Saarbrücken	
7	Appartement Stephanie Schwarz	St. Ingbert	
8	Appartements Weiherhof	Wadern-Nunkirchen	
9	Appartment am Bostalsee, Nohfelden	Nohfelden-Eckelhausen	abends nur Saisonverkehr
10	Bahnhof-Hotel Saarlouis	Saarlouis	
11	B&B Hotel Saarbrücken	Saarbrücken-Rodenhof	
12	Best Western Victor's Residenz-Hotel Rodenhof, Saarbrücken	Saarbrücken-Rodenhof	
13	City-Hotel Kaiserhof	Saarbrücken	
14	Dagstuhler Hof	Wadern	
15	Domaine / Domicil Leidinger	Saarbrücken	
16	Espanade	Saarbrücken	
17	Ferienwohnung Am Bahnhof	Saarbrücken-Scheidt	
18	Ferienwohnung am Hochose, St. Ingbert	St. Ingbert-Oberwürzbach	kein Verkehr Sa.-Nachmittag und Sonntag
19	Ferienwohnung Annedore	Eppelborn	
20	Ferienwohnung Haus Alt	Illingen-Uchtelfangen	
21	Ferienwohnung Haus Charlotte	Neunkirchen-Wiebelskirchen	
22	Ferienwohnung Helga Kleisen	Saarbrücken-Jägersfreude	
23	Ferienwohnung Katja	Blieskastel - Mimbach	
24	Ferienwohnung Kirsch, St. Wendel	St. Wendel-Winterbach	
25	Ferienwohnung My Suite Home	Illingen	
26	Ferienwohnung My Suite Home 2	Illingen	
27	Ferienwohnung Nahequelle, Nohfelden-Selbach	Nohfelden-Selbach	
28	Ferienwohnung Rick, Tholey	St. Wendel	
29	Ferienwohnung Ronja	Beckingen-Saarfels	
30	Ferienwohnung Wolkenfrei und Wolkenlos	Nohfelden-Walhausen	
31	Fourside Hotel, Saarbrücken	Saarbrücken	
32	Gästehaus Braunshausen	Nonnweiler-Braunshausen	nur lokale Erschließung Mo.-Fr. tagsüber
33	Gästehaus Neumühle, Mandelbachtal	Mandelbachtal-Ormesheim	
34	Gästehaus Schloss Saareck	Mettlach	
35	Gasthof Alter Markt	Losheim am See	
36	Glamping Resort	Kleinblittersdorf-Hanweiler-Rilchingen	
37	Grunder Gästehaus	Kirkel-Limbach	
38	Haus Seerose	Nohfelden-Gonnesweiler	
39	Haus Alicia, Mandelbachtal-Ormesheim	Mandelbachtal-Ormesheim	
40	Haus am Berg	Neunkirchen	
41	Holiday Inn Express Merzig	Merzig-Hilbringen	
42	Holiday Inn Express Saarbrücken	Saarbrücken-Malstatt	
43	Hofgut Dösterhof	Wadern-Altland	
44	Hostellerie Bacher	Neunkirchen-Kohlhof	
45	Hotel & Auberge le Journal	St. Wendel	
46	Hotel Alter Zoll, Kleinblittersdorf	Kleinblittersdorf	
47	Hotel Am Lütremont	Nalbach	
48	Hotel Am Triller, Saarbrücken	Saarbrücken	
49	Hotel am Zoo	Neunkirchen	
50	Hotel Bawelsberger Hof	Dillingen-Diefflen	
51	Hotel Brünler	Homburg-Einöd	
52	Hotel Chapeau Noir	Überherrn	
53	Hotel Crystal	Saarbrücken	
54	Hotel Goldener Stern	St. Ingbert	
55	Hotel Hammes	Perl	Zugverbindung nur nach Trier
56	Hotel Kleiner Markt	Saarlouis	So.-vormittag kaum ÖPNV
57	Hotel Haus Krone	Bexbach	
58	Hotel Haus Schons	Mettlach	
59	Hotel L'Adresse	Heusweiler	
60	Hotel Landhaus Rabenhorst	Homburg	
61	Hotel Madeleine	Saarbrücken	
62	Hotel Maurer	Saarwellingen	
63	Hotel Meilchen	Dillingen	
64	Hotel Meran	Saarbrücken	
65	Hotel Mühlenthal	Schwalbach-Knausholz	
66	Hotel Restaurant Laux	Merzig-Weiler	
67	Hotel Sonnenhof	Merzig-Besseringen	
68	Hostellerie Waldesruh	Wallerfangen-Oberlimberg	
69	Hotel-Restaurant Angelo	Saarbrücken-Bübingen	
70	Hotel-Restaurant Eppelborner Hof	Eppelborn	
71	Hotel-Restaurant Hochwiesmühle	Bexbach-Hochwiesmühle	

72	Hotel-Restaurant Kurachböschchen	St. Wendel	
73	Hotel-Restaurant La Fontana	St. Ingbert	
74	Hotel-Restaurant Landhaus Mörsdorf	Nohfelden-Neunkirchen Nahe	
75	Hotel-Restaurant Lothringer Hof	Saarlouis	
76	Hotel-Restaurant Maimühle	Perl	Zugverbindung nur nach Trier
77	Hotel-Restaurant Residenzhaus Hof	Wadern-Reidelbach	nur Schüler-ÖPNV
78	Hotel-Restaurant Scheidberg	Wallerfangen-Kerlingen	
79	Hotel-Restaurant Schweizerstuben	Homburg	
80	Hotel-Restaurant Struppshof	Perl-Hellendorf	
81	Hotel-Restaurant Waldstube	Saarwellingen	
82	Hotel-Restaurant Warndtperle, Völklingen-Ludweiler	Völklingen-Ludweiler	
83	Hotel-Restaurant Zum Schlossberg	Wadern-Büschfeld	
84	Hotel Stadt Püttlingen	Püttlingen	
85	Hotel Zum Schwan	Mettlach	
86	Hotel zur Linde	Saarlouis	
87	Hubertushof Born	Blieskastel - Niederwürzbach	
88	ibis Saarbrücken City	Saarbrücken	
89	Jugendherberge Dreisbach	Mettlach-Dreisbach	nur Schüler- & Pendler-ÖPNV
90	Jugendherberge Homburg	Homburg	
91	Jugendherberge Saarbrücken	Saarbrücken	
92	Jugendherberge Tholey	Tholey-Theley	
93	Jugendherberge Weiskirchen	Weiskirchen	
94	Kardinal-Wendel-Haus	Homburg	
95	La Maison Hotel GmbH & Co. KG	Saarlouis	
96	Landhaus & Hotel Sonnenhof	Perl-Hellendorf	
97	Landhaus Rath	Homburg	
98	Landhotel Saarschleife	Mettlach-Orscholz	Sa. / So. nur Saisonverkehr
99	Lorth's Inn, Kleinblittersdorf	Kleinblittersdorf-Auersmacher	
100	Margaretenhof Hotel & Restaurant	Überherrn-Berus	
101	Merker's Bostal-Hotel, Nohfelden	Nohfelden-Bosen	abends nur Saisonverkehr
102	Mercure Hotel Saarbrücken Süd	Saarbrücken-Süd	
103	Mercure Hotel Saarbrücken City	Saarbrücken	
104	Motel One Saarbrücken	Saarbrücken	
105	Niedmühle Land & Genuss Hotel	Rehlingen-Siersburg	
106	Hotel Hofgut Jmsbach	Tholey-Theley	
107	Hochwälder Wohlfühlhotel	Losheim am See	
108	Onkel Toms Hütte, Marpingen	Marpingen-Alsweiler	
109	Parkhotel Weiskirchen	Weiskirchen	
110	Parkhotel Völklingen	Völklingen	So.-vormittag und abends kein ÖPNV
111	Parkschenke Simon	Nonnweiler	
112	PETERS Hotel & Spa	Homburg-Jägersburg	
113	Reissmann's Residence	Kirkel	
114	Ringhotel Altes Pfarrhaus	Saarlouis-Beaumarais	
115	Ringhotel Park	Saarlouis	
116	Ringhotel Posthof	Saarlouis	
117	Romantik Hotel Linslerhof	Überherrn-Linslerhof	bis Dez.2020 nur Schüler- & Pendler-ÖPNV
118	Rosenthal Scherer	Schiffweiler	
119	Schmidt's Eppelborner Ferienwohnung	Eppelborn	
120	Seehotel Losheim	Losheim am See	
121	Seezeitlodge Hotel, Bostalsee	Nohfelden-Gonnesweiler	
122	Sengscheider Hof	St. Ingbert-Sengscheid	kein Verkehr Sa.-Nachmittag und Sonntag
123	Schlossberg Hotel	Homburg	
124	Victor's Residenz-Hotel Saarbrücken	Saarbrücken	
125	Victor's Residenz-Hotel Saarlouis	Saarlouis-Roden	
126	Victor's Residenz-Hotel Schloss Berg	Perl-Nennig	Zugverbindung nur nach Trier
127	Victor's Seehotel Weingärtner, Nohfelden	Nohfelden-Bosen	abends nur Saisonverkehr

Unterkunftsbetriebe mit mehr als 10 Zimmern aus der Datenbank der T2S bzw. Partner der Saarland Card

- touristisch nutzbares Angebot vorhanden
- touristisch nutzbares Angebot eingeschränkt vorhanden
- Ziel bei nutzbarer Anbindung nur über Fußweg > 15 Min. erreichbar
- Ziel bei eingeschränkter nutzbarer Anbindung nur über Fußweg > 15 Min. erreichbar
- kein touristisch nutzbares Angebot vorhanden

- EF Einzelfahrten
- Saison/Saisonaler Verkehr
- 30 Grundtaktung z.B. 30 Minuten
- ALT Anruf-Linien-Taxi

divers | vollständige Anbindung durch zahlreiche Linien aus unterschiedlichen Richtun
 * Verkehr nur bis Nachmittags
 ** im Vormittag kein Verkehr

Name	Adresse	Landkreis	Saarl. Hst. / Bf.	relevante Linien(n)	Mo-Fr. vor 20h	So vor 20h	Mo-Fr. nach 20h	So nach 20h	Gesamt- bewertung
1 Alts Hotel	Zum Ensheimer Göltsch 2, 66386 St. Ingbert-Sengsches/Saarpfalz Kreis	Saarpfalz Kreis	St. Ingbert Abzw. Sengsches	S04, S35/S36	30-60	10-50** ALT	EF	ALT	divers
2 Angel's - das hotel am fruchtmarkt	Am Fruchtmarkt 5-9, 66606 St. Wendel	Saarl. Wendel	Saarl. Wendel	RE3, RB73, R2, R4, R12 u.a.	divers	divers	divers	divers	divers
3 Angel's - das hotel am golfpark	Golfparkallee 1, 66606 St. Wendel	Saarl. Wendel	St. Wendel Wendelmark (13 Min. Fußweg)	RE3, R4, R12, 610	>30	>60	>120	60-120	60 EF
4 Annahof Residenzhotel	Annahof, 66440 Birkelatel-Niederwurzbach	Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	Wurzbach Bf. / Niederwurzbach Abzw. Bf.	>60	>60	EF	EF	EF
5 Aquado Hotel	Zweibrücker Str. 44-48, 66424 Homburg	Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	Homburg Amtsgericht	30	30-60	170	60	60 120
6 Appartement Bellevue, Saarbrücken	Späthenerbergstr. 102a, 66119 Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken Alter Grab	>30	>30	>60	>60	>60
7 Appartement Stephanie Schwarz	Albert-Weigeltstr.-Allee 44, 66386 St. Ingbert	Saarpfalz-Kreis	St. Ingbert	St. Ingbert Anstatter. / Ensheimer Str.	>30	10-60** ALT	ALT	EF	ALT
8 Apartments Wehrhof	In den Wehmen 21, 66687 Wadern-Nunkirchen	Merzig-Wadern	Merzig-Wadern	St. Ingbert Bahnhof (10 Min. Fußweg)	60	120	120	EF	divers
9 Apartment am Bostalsee, Nohfelden	Bauleit 11, 66625 Nohfelden-Eckelhausen	Saarl. Wendel	Saarl. Wendel	Nunkirchen Kirche (20 Min. Fußweg)	R3				EF
10 Bahnhof-Hotel Saarouis	Dr. Manfred-Hemrich-Platz 4, 66740 Saarouis	Saarlouis	Saarlouis	St. Ingbert Hauptbahnhof	RE1, RB70/71, R5, 401 u.a.	divers	divers	divers	Saison
11 888 hotel Saarbrücken	Euroquellstr. 14, 66113 Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken	Saarlouis Hauptbahnhof	RE, R8, Stb1, R10, 102 u.v.	divers	divers	divers	divers
12 Best Western Victor's Residenz-Hotel Roders Kilmünster	Kilmünsterstr. 47-5, 66113 Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken	Rodertshof Kilmünsterstraße	105, 125	15-30	30	30	30
13 City-Hotel Kaiserhof	Richard-Wagner-Str. 67, 66111 Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken Haus der Zukunft	101, 104, 106, 107, 122 u.a.	divers	divers	divers	divers
14 Dagstüberhof	Poststr. 2, 66687 Wadern	Merzig-Wadern	Merzig-Wadern	Wadern ZOB	R1, R2, R3, 201	30	60-120	>120	>120
15 Domäne / Domini Leidinger	Manzer Str. 10, 66111 Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken Landwehrplatz / St. Johannes M-Stb1, R10, 109, 126, 128 u.	divers	divers	divers	divers	divers
16 Eppigade	Näusesstraße 5, 66113 Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken Landwehrplatz / St. Johannes M-Stb1, R10, 109, 126, 128 u.	divers	divers	divers	divers	divers
17 Ferienwohnung Am Bahnhof	Auf dem Mühlen 13, 66113 Saarbrücken-Scheidt	Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	Scheidt Bahnhof	>30	>30	>30	>30	30
18 Ferienwohnung am Roderscheid, St. Ingbert	Hochscheidstraße 91, 66386 St. Ingbert-Oberwurzbach	Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	Beichenborn in der Brunnenwiese	>60	>60** ALT	80	ALT	>60
19 Ferienwohnung Anwehre	Mattenberg 41a, 66571 Eppelborn	Nunkirchen	Nunkirchen	Eppelborn Europaplatz / Bahnhof	R872, 314	>60	>60	>60	>60
20 Ferienwohnung Haus Ab	Wiesbachtend 36, 66557 Illingen-Döhrflangern	Nunkirchen	Nunkirchen	Döhrflangern Göltsch	314	>120	180	EF	80 EF
21 Ferienwohnung Haus Charlotte	Gardelweg 1, 66540 Nunkirchen-Wieboldsgraben	Nunkirchen	Nunkirchen	Wieboldsgraben Lessingstraße	302, 304	>30	>30	30	30
22 Ferienwohnung Heiga Klesen	Schulstraße 7, 66125 Saarbrücken-Iggenstraße	Saarbrücken	Saarbrücken	Iggenstraße Bahnhof	RB73	30	60	60	60
23 Ferienwohnung Kapo	Mendelssohnstr. 10, 66440 Birkelatel - Mimbach	Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	Mimbach Auf der Acht	RB501, 577	60-120	120	120	EF
24 Ferienwohnung Kircho, St. Wendel	Fichtenstraße 14, 66606 St. Wendel-Winterbach	Saarl. Wendel	Saarl. Wendel	Winterbach Lärzack	RE, R12, 610	>30	>60	>120	60-120
25 Ferienwohnung My Suite Home	Neuwäcker Str. 18, 66557 Illingen	Nunkirchen	Nunkirchen	Hüttgeweiher Apotheke	350	>60	>120	>180	EF
26 Ferienwohnung My Suite Home 2	Gymnasialstr. 32, 66557 Illingen	Nunkirchen	Nunkirchen	Illingen Friedhof	308	60	60*		
27 Ferienwohnung Nahaquelle, Nohfelden-Seib	Blumenstr. 29, 66625 Nohfelden-Schbach	Saarl. Wendel	Saarl. Wendel	Illingen Bahnhof (10 Min. Fußweg)	RB72, RB74, 314	>60	>60	>60	>60
28 Ferienwohnung Rick, Tholey	Tholeyer Str. 28, 66606 St. Wendel	Saarl. Wendel	Saarl. Wendel	Seibach Am Seigert	R2, R11	>60	>60-120	>120**	120
29 Ferienwohnung Rocja	Im steinigen Weg 34, 66701 Beckingen	Merzig-Wadern	Merzig-Wadern	St. Wendel Globus	RE3, RB73, R2, R4, R12 u.a.	60	EF*		divers
30 Ferienwohnung Wolkentreue und Wellenbö	Brunnenstraße 16, 66625 Nohfelden	Saarl. Wendel	Saarl. Wendel	Saarl. Bahnhof / ZOB (10 Min. Fußweg)	230				divers
31 Fourade Hotel, Saarbrücken	Fakultätsstr. 2, 66111 Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken	Saarl. Post	RE, RB, Stb1, R10, 102 u.v.	divers	divers	divers	divers
32 Gästehaus Braunkhausen	Peterbelstraße 40, 66620 Nonnweiler	Saarl. Wendel	Saarl. Wendel	Walhausen Bahnhof	RE, RB, Stb1, R10, 102 u.v.	divers	divers	divers	divers
33 Gästehaus Neumühle, Mandelbachtal	Neumühle 6, 66559 Mandelbachtal-Ormesheim	Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	Braunkhausen Sommerfeldbahn	629	120			divers
34 Gästehaus Schloss Starock	Saarl. Str. 6, 66579 Lorchheim am See	Merzig-Wadern	Merzig-Wadern	Ormesheim Neumühle	120	60	60	60	60
35 Gasthof Alter Markt	Mertzger Str. 6, 66579 Lorchheim am See	Merzig-Wadern	Merzig-Wadern	Mettlach Bahnhof (20 Min. Fußweg)	RE1, RB71, 290, 295	>30	30	30	60
36 Glamping Resort	Zum Bergwald 6, 66271 Kleinbitterdorf	Saarbrücken	Saarbrücken	Lothar Bahnhof / Mertzger Straße	R1, R24, R25, 230	30	30-60	60	120
37 Erwinde-Gästehaus	Könrad-Zupis-Str.-B, 66459 Erthal	Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	Richtigen-Hanneleer Therme	R14	120	EF	EF	EF
38 Haus Seeros	Schaudammstr. 5, 66625 Nohfelden	Saarl. Wendel	Saarl. Wendel	Hanneleer Bahnhof (20 Min. Fußweg)	501	30-60	30-60	60	60
39 Haus Alcia, Mandelbachtal-Ormesheim	Mozartstr. 27, 66399 Mandelbachtal-Ormesheim	Saarpfalz-Kreis	Saarpfalz-Kreis	Limbach R&B / Eichenweg (20 Min. Fußweg)	588	60	ALT	ALT	ALT
40 Haus am Berg	Kuchenbergstr. 226, 66540 Neunkirchen	Nunkirchen	Nunkirchen	Limbach Bahnhof (25 Min. Fußweg)	RB70, RB71, 508	30	30	30	60
41 Holiday Inn Express Merzig	Saarwiesweg 4, 66643 Merzig	Merzig-Wadern	Merzig-Wadern	Gammelsweiler Oberdorf	R11	120	120	120	Saison
42 Holiday Inn Express Saarbrücken	Klausenerstr. 4-6, 66115 Saarbrücken	Saarbrücken	Saarbrücken	Ormesheim Rathaus (10 Min. Fußweg)	R14, 210, 507	>30	>60	>60	60
43 Hofgut Dörschhof	Dörschhof 1, 66687 Wadern-Altland	Merzig-Wadern	Merzig-Wadern	Neunkirchen Kuchenberg	302, 304	>30	>30	10	30
				Merzig-Daa-Bad	244	60			30
				Saarbrücken Triener Straße	501f, 102f, 108f, 122f u.a.	divers	divers	divers	divers
				Lockweiler Altdorf	209	EF			divers
				Lockweiler Inst (50 Min. Fußweg)	R2	60	120	120**	120

A7 Infrastruktur im Schienenverkehr

Elektrifizierung

Der Mehrheit der Bahnstrecken im Saarland ist elektrifiziert. Hierbei kommen neben der deutschlandweit verwendeten Stromversorgung (15 kV/16,7 Hz Wechselstrom) mit der Saarbahn ein weiteres System hinzu (750 V Gleichstrom). An der Grenze zu Frankreich wechselt die Stromversorgung auf 25 kV/50 Hz Wechselstrom. Für den grenzüberschreitenden Verkehr müssen daher Mehrsystem-Elektrotriebwagen oder Dieseltriebwagen eingesetzt werden. Eine Übersicht zu den unterschiedlichen Stromsystemen kann dem Anhang entnommen werden.

Komplett nicht elektrifiziert ist nur die Bahnlinie RB 77 (Dillingen – Niedaltdorf). Bei weiteren Linien ist der Einsatz von Dieseltriebwagen erforderlich, weil einzelne Streckenabschnitte – teilweise auch außerhalb des Saarlands – nicht elektrifiziert sind. Hiervon betroffen sind die Linie RE 3 in Rheinland-Pfalz (zwischen Neubrücke (Nahe) und Gau-Algesheim), die Linie RB 68 zwischen Rohrbach und Pirmasens und die Linie RB 72 zwischen Illingen und Lebach.

Zudem werden alle grenzüberschreitenden Verkehre auf den RE-Linien (RE 16, RE 18, RE 19) mit Dieseltriebwagen durchgeführt. Hier besteht aktuell kein zugelassener Elektrotriebwagen als Mehrsystemfahrzeug im Nahverkehr. Zudem besteht auf der Linie RE 19 ein nicht elektrifizierter Abschnitt in Frankreich zwischen Saargemünd und Mommenheim

Streckenausbau und Sicherungssysteme

Die Hauptstrecken in Richtung Trier, Mainz und Kaiserslautern sind mindestens zweigleisig. Eingleisige Abschnitte bestehen vor allem auf Strecken der RB-Linien. Der Begegnung der Züge erfolgt dann an Bahnhöfen wie zum Beispiel Eppelborn (Linie RB 72). Die eingleisigen Strecken sind gleichzeitig anfälliger bei Störungen. Hier übertragen sich Verspätungen in die eine Fahrtrichtung auf ursprünglich pünktliche Abfahrten der Gegenrichtung.

Zur Steigerung der Reisegeschwindigkeit auf kurvigen Strecken wurden in der Vergangenheit drei Strecken im Saarland für Züge mit Neigetechnik nachgerüstet. Dies sind ausgehend vom Saarbrücker Hauptbahnhof die drei Hauptstrecken in Richtung Trier, Mainz und Kaiserslautern. In Richtung Kaiserslautern kann das aktuelle System ZUB 262 (Eurobalisen), auf den beiden anderen Strecken das ältere System ZUB 122 (Gleiskoppelpulen) genutzt werden. Allerdings werden derzeit auf keiner Strecke Fahrzeuge mit Neigetechnik eingesetzt.

Die Strecke Saarbrücken – Mannheim wird derzeit mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet. Dieses soll 2025 in Betrieb gehen und damit an die bereits mit ETCS ausgerüstete französische Strecke zwischen Saarbrücken und Paris anknüpfen.

A8 Fahrzeugeinsatz im SPNV

Je nach Linie werden Elektro- oder Dieseltriebwagen eingesetzt. Alle Fahrzeuge haben einen Mehrzweckbereich, längere Fahrzeuge wie Stadler Flirt haben mehrere Mehrzweckbereiche. An mindestens einer Tür befindet sich eine Einstieghilfe für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Mit Ausnahme der Saarbahn haben alle Fahrzeuge mindestens eine Toilette, die auch behindertengerecht ist. Einen durchgehend barrierefreien Innenraum zwischen der ersten und letzten Fahrzeugsür haben die Modelle Stadler Flirt, Alstom Coradia A TER, DB-Baureihe 425/426 und Alstom Coradia Continental. Für den Fahrkomfort besteht in allen Fahrzeugen eine akustische und optische Fahrgastinformation. Die Ansage der nächsten Station erfolgt bei der Saarbahn auf Deutsch und Französisch. Zur weiteren Komfortausstattung gehört bei allen Fahrzeugen außer der Saarbahn eine Klimatisierung. In den Fahrzeugen der Linie RE 1, RB 70, RB71 und RB72 steht ein freier Zugang ins mobile Internet zur Verfügung. Dies soll bald auch bei den Linien RB 73, RB 75 und RB 75 möglich sein.

Übersicht der eingesetzten Fahrzeuge im Nahverkehr auf der Schiene

<p>Stadler Flirt RE 1</p> 	<p>Alstom Coradia LINT RE 3</p> 	<p>Alstom Coradia A TER RE 16, RE 18, RE 19</p> 
<p>Siemens Desiro Classic RB 68, RB 72, RB 77</p> 	<p>DB-Baureihe 425/426 S 1</p> 	<p>Alstom Coradia Continental RB 70, RB 71</p> 
<p>Bombardier Talent 2 RB 82</p> 	<p>Bombardier Talent 3 RB 73, RB 74, RB 76</p> 	<p>Bombardier Flexity Link Saarbahn</p> 

Quelle: eigene Aufnahmen (2017), Wikipedia (2020), Länderbahn|vlexx (2020)

Bei den Buslinien des Landesnetzes kommen unterschiedliche Fahrzeuge je nach konzessioniertem Verkehrsunternehmen zum Einsatz. Alle Fahrzeuge müssen den Qualitätsstandards entsprechen, welcher der Zweckverband Personennahverkehr mit der Ausschreibung von Verkehrsleistungen vorgibt.

Alle Fahrzeuge sind barrierefrei. Es werden überwiegend Niederflurfahrzeuge eingesetzt, in kleinerem Umfang auch Low-Entry-Fahrzeuge. Für eine barrierefreie Beförderung haben alle Fahrzeuge einen Mehrzweckbereich an der zweiten Tür, an der sich auch eine Klapprampe befindet. Über die Kneeling-Funktion kann der Fahrzeugboden zur Haltestellenseite abgesenkt werden. In den Fahrzeugen besteht eine optische und akustische Fahrgastinformation.

Beispiel der eingesetzten Fahrzeuge im Landesbusliniennetz



Quelle: Zweckverband Personennahverkehr Saarland (2018)

Im Saarland stehen für den Nahverkehr auf der Schiene 111 Stationen zur Verfügung. Hiervon liegen 77 Stationen in der Zuständigkeit der Deutschen Bahn (DB Station & Service), die weiteren Stationen in Zuständigkeit der Saarbahn. Inzwischen sind 83 Stationen über mindestens einem Zugang stufenlos erreichbar, was rund 75 % entspricht. Sofern dies nicht ebenerdig erfolgt, wurden Rampen oder Aufzüge nachgerüstet. Hierbei wurde über das regelmäßige Stationsmonitoring noch nicht erfasst, inwieweit die Vorgaben für barrierefreies Bauen (vgl. DIN EN 18024) erfüllt werden.

Größere Defizite bestehen bei der Nachrüstung von taktilen Leitsystemen vom Zugang bis zur Bahnsteigkante. Über ein vollständig taktilen Leitsystem wie zum Beispiel am Saarbrücker Hauptbahnhof verfügen nur 24 Stationen (rund 22 %). Das größte Defizit besteht bei dem taktilen Leitsystem in der Anbindung der Zugänge. Wird nur der Bahnsteig berücksichtigt, haben bereits 65 Stationen ein taktilen Leitsystem (rund 59 %). Eine Übersicht zum aktuellen Stand der Barrierefreiheit an den Stationen des Schienenverkehrs kann dem Anhang entnommen werden.

Unabhängig von Art und Umfang der Barrierefreiheit einer Station im Schienenverkehr ist zu beachten, dass die Qualität der Barrierefreiheit auch von den Fahrzeugen abhängt. Die durchgehende barrierefreie Beförderung wird erst möglich, wenn die Bahnsteige die richtige Höhe in Abstimmung mit der Bodenhöhe der Fahrzeuge haben. Ebenso dürfen keine zu großen Spalten zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugtüren entstehen.

A9 Tarif und Vertrieb

saarVV-Tarif innerhalb des Saarlandes

Im Saarland gelten die Tarife des saarVV. Die Fahrpreise werden über ein Wabensystem ermittelt. Aus der Anzahl der durchfahrenen Waben wird eine Preisstufe ermittelt. Es besteht ein Fahrkartenangebot für Gelegenheitskunden (zum Beispiel Einzel- und Tagesfahrkarten) und regelmäßige Nutzer (zum Beispiel allgemeine Zeitfahrkarten, Senioren- und JobTickets). Eine detaillierte Analyse der Tarifstruktur des saarVV erfolgt im Tarifgutachten (vgl. Probst & Consorten 2019). Eine Betrachtung von Übergangstarifen sowie von Vertriebsstrukturen erfolgt dort nicht und wird deshalb in den nachfolgenden Abschnitten dargestellt.

Vertrieb von Fahrschein im saarVV

Der Fahrscheinvertrieb im saarVV erfolgt im Vorverkauf entweder an personenbedienten Verkaufsstellen oder an Fahrscheinautomaten. Im Bus ist zusätzlich der Erwerb von Fahrscheinen beim Fahrpersonal möglich. Im SPNV ist ein Verkauf von Fahrscheinen nach Antritt nicht vorgesehen.

Schwierig kann der Erwerb von Fahrscheinen im Saarland sein, wenn dies über einen Fahrkartenautomaten erfolgt. Hier entfällt die Möglichkeit eines persönlichen Kontakts zur Klärung von Verständnisfragen. Entsprechend hoch kann hier die Verunsicherung von Gelegenheits- und Neukunden sein, was zu einer Meidung von Bahn- und Busangeboten führt. Bisher erfordert der Kauf von Fahrscheinen an Automaten zum Teil größere Vorkenntnisse, die bei Gelegenheits- und Neukunden nicht vorausgesetzt werden können. Dies gilt insbesondere, wenn für eine Relation mehrere Verbindungen über verschiedene Wege möglich sind (zum Beispiel zwischen Saarbrücken und Wadern). Für solche Verbindungen muss bereits bei der Auswahl bekannt sein, über welchen Bahnhof der Umstieg erfolgt.

Tarfermittlung am Fahrkartenautomaten



Quelle: eigene Fotos (2016)

Hier kommt zur Gewinnung neuer Kunden erschwerend hinzu, dass für das Saarland nahezu keine Kombi-Angebote gibt. Diese umfassen zusätzlich zum Eintritt zu einer Veran-

staltung oder Einrichtung bereits die die Hin- und Rückfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln und erfordert damit auch keine Tarifenkenntnisse.

Tarifübergang auf Fahrten zwischen dem Saarland und Rheinland-Pfalz

Für Verbindungen zwischen dem Saarland und Rheinland-Pfalz bestehen sowohl Sonderregelungen als auch ein Übergangstarif. Sonderregelungen bestehen für Verbindungen vom Saarland in Richtung Norden: im Schienenverkehr der Streckenpreis, für die Linie R 200 ein Haustarif. Für Verbindungen zwischen dem östlichen Saarland und der Westpfalz können durch einen erweiterten Geltungsbereich des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar Tickets des VRN-Tarifs genutzt werden.

Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland



Quelle: saarVV (2020)

Tarifübergang auf Fahrten zwischen dem Saarland und dem Großherzogtum Luxemburg

Für Busfahrten zwischen dem Saarland und dem Großherzogtum Luxemburg (Saarbrücken-Luxemburg-Express und Buslinien zwischen Luxemburg und den Raum Perl/Merzig; Linien 155 bis 159) gilt der RegioTarif. Dieser knüpft an der letzten Haltestelle im Großherzogtum Luxemburg an den kostenfreien ÖPNV zur grenzüberschreitenden Weiterfahrt an. Dieser gilt dann jedoch nur auf den grenzüberschreitend verkehrenden Buslinien bis zum Ziel. Für die Weiterfahrt innerhalb des Saarlandes ist ein neues saarVV-Ticket zu erwerben. Bei den Linien mit mehreren Haltestellen im Saarland (Linien 155 bis 159) wird für inner-saarländische Verbindungen seit dem Januar 2020 der saarVV-Tarif nicht mehr anerkannt. Für Fahrten mit dem Zug über Trier gelten Sondertarife. Diese gelten jedoch auch nur auf dem betreffenden grenzüberschreitend verkehrenden Zug. Für die Weiterfahrt ab Trier ins Saarland ist dann ein Anschlussfahrausweis zu erwerben.

Fahrten zwischen dem Saarland und Frankreich (Region Grand Est)

Noch spezieller und damit auch weniger verständlicher sind die einzelnen (Haus-)Tarife der Linien zwischen dem Saarland und Frankreich (Region Grand Est) einzustufen. Zwar ist die Endhaltestelle Saargemünd für die Saarbahn in den Verbundtarif des saarVV integriert, auf allen weiteren grenzüberschreitenden Verbindungen bestehen jedoch individuelle Einzellösungen. Dies reicht von Haustarifen je Buslinie (Linien MS, MS 2 und 30) bis zur Anwendung des Kilometertarifs der Deutschen Bahn (Linien RE 16, RE 18 und RE 19). Dadurch können für dieselben Relationen unterschiedliche Preise entstehen, was besonders deutlich für Verbindungen zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken und Forbach

wird. Zusätzlich werden für den Schienenverkehr weitere grenzüberschreitende Fahrkarten mit Schwerpunkt Freizeitverkehr angeboten. Mit den angestrebten Angebotsverbesserungen im Zugverkehr auf den Linien RE 16, RE 18 und RE 19 ab Dezember 2024 wird auch eine Novellierung und Vereinfachung der grenzüberschreitenden Tarife angestrebt.

Tarife zwischen Saarland und Frankreich

Geltungsbereich/Relation	Verkehrsmittel	Anmerkung
Saar-Lor-Lux-Ticket		
Saarland/Luxemburg/Lothringen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nahverkehrszügen ▪ IC/EC-Nutzung tariflich möglich 	nur am Wochenende verfügbar; IC/EC-Angebot besteht derzeit nicht
Saar-Elsass-Ticket		
Saarland – Straßburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nahverkehrszüge 	Fahrten müssen über Hanweiler Grenze führen
Saar-Lorraine-Tarif		
Saarland und ausgewählte Bahnhöfe in Lothringen (u.a. Metz und Verdun)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nahverkehrszüge 	Einzel-, Wochen- und Monatsfahrkarten
Streckentarif Deutsche Bahn		
Saarland – Forbach bzw. Saargemünd	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nahverkehrszüge 	von/nach Forbach abweichende Tarife zu den Angeboten der Linie 30 und MS von/nach Saargemünd abweichende Tarif zum Angebot saarVV mit Saarbahn
Haustarif Buslinie 30		
Saarbrücken – Forbach	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nur Buslinie 30 und städtische Buslinien in Saarbrücken und Forbach 	-
Haustarif Buslinie MS		
Saarbrücken – Saint-Avold	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nur Buslinie MS 	-
saarVV		
Saarland – Saargemünd	<ul style="list-style-type: none"> ▪ alle Nahverkehrslinien außer RE 19 zwischen Saarbrücken und Saargemünd 	-

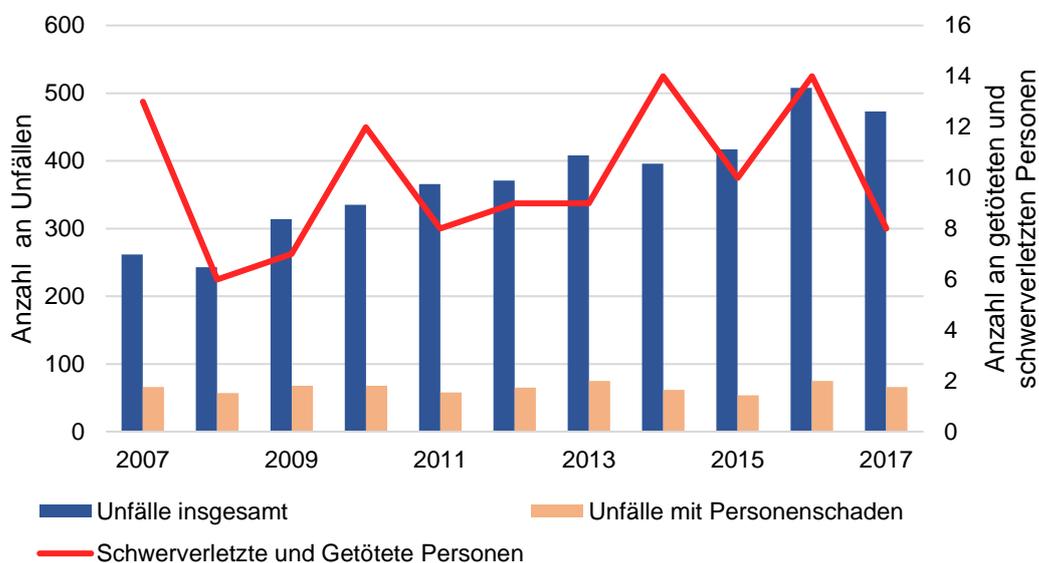
Quelle: eigene Recherche (2017)

A10 Verkehrssicherheit im ÖPNV

Grundsätzlich erreicht die Verkehrssicherheit im ÖPNV höhere Werte als im (motorisierten) Individualverkehr, d. h. bei Fahrten mit dem ÖPNV ist die Wahrscheinlichkeit geringer, in einen Unfall verwickelt zu sein als bei der Fahrt mit dem Pkw. Dennoch unterscheidet sich die Unfallhäufigkeit auch zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV. Die Unfallhäufigkeiten der einzelnen Verkehrsmittel des ÖPNV sind in den folgenden Abschnitten dargestellt.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Linienbussen

Im Zeitverlauf zwischen 2007 und 2017 variiert die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Linienbussen zwischen 243 und 508 Unfällen, davon zwischen 54 und 75 Unfällen mit Personenschaden. Im Zehnjahres-Mittel bedeutet dies, dass rund 17 % aller Unfälle mit Personenschaden passieren.



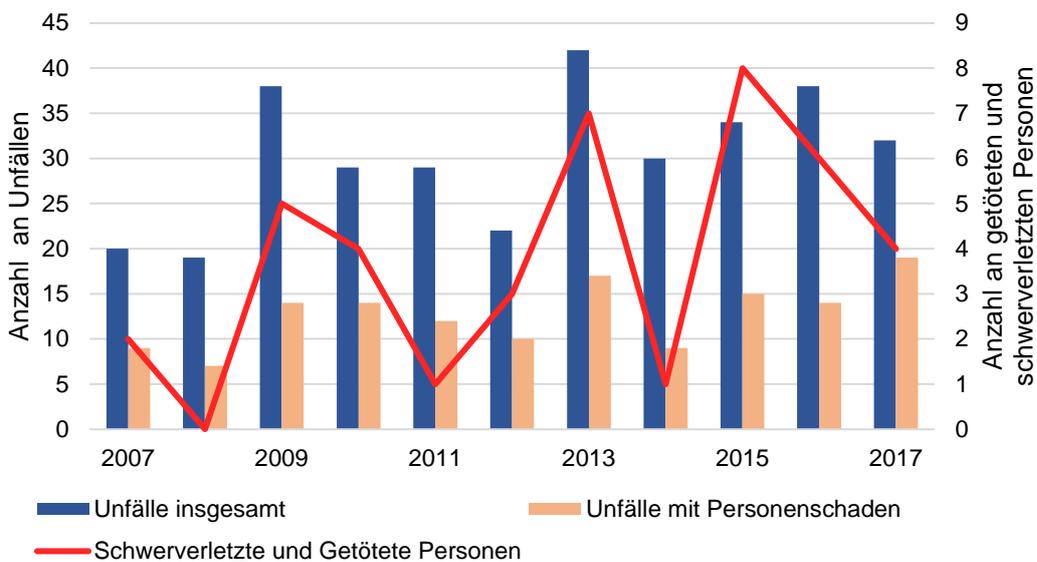
Die Anzahl der schwerverletzten und getöteten Personen ist über alle Jahre mit Werten zwischen 6 und 14 Personen gering. Hinzukommt, dass es nur in drei der zehn betrachteten Jahre getötete Personen gibt. Insofern kann konstatiert werden, dass das Risiko bei einem Unfall verletzt zu werden, gering einzuschätzen ist. Auch das Risiko von einem Unfall überhaupt zu betroffen zu sein, ist bei Nutzung von Linienbussen sehr gering. So lässt sich für das Jahr 2017 näherungsweise eine Unfallrate von 12,5 Unfällen pro 1 Mio. Nutzkilometer für den Linienbus-Verkehr ermitteln. Insbesondere die Anzahl der verunglückten Personen pro 1 Mio. Personenkilometer zeigt mit einem Wert von 0,43, dass die Wahrscheinlichkeit als Fahrgast in einem Linienbus zu verunglücken, sehr gering ist.

Die geringen Unfallraten im Linienbusverkehr sind zumindest teilweise auf die höhere Masse zum Schutz der Fahrgäste sowie die Steuerung durch Berufskraftfahrer zurückzuführen. Somit ist der Linienbus insgesamt als Verkehrsmittel einem sehr hohen Sicherheitsniveau zuzurechnen.

Das größte Gefährdungspotential für Fahrgäste im Linienbus liegt auf dem Fußweg von und zur Haltestelle; dies ist allerdings in den Statistiken nicht besonders erfasst.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung der Saarbahn (auf Straßenbahn-Abschnitten)

Die folgende Abbildung zeigt die absolute Beteiligung der Saarbahn an Verkehrsunfällen auf Straßenbahnabschnitten in den Jahren 2007 bis 2017. Die Betrachtung der Unfallhäufigkeiten der Saarbahn auf Strecken, die dem rechtlich dem Eisenbahnverkehr angehören, fließen in die Eisenbahnunfallstatistik im nächsten Abschnitt ein. Aber auch bei der folgenden Auswertung der Straßenverkehrsstatistik ist nicht zu bestimmen, wer der Verursacher des Unfalls (Saarbahn oder anderer Verkehrsteilnehmer) und wer bei den Unfällen zu Schaden gekommen ist.



Quelle: eigene Auswertungen aus der amtlichen Unfallstatistik

Die Anzahl der Unfälle im Straßenverkehr mit Beteiligung von Saarbahn-Fahrzeugen variiert in den Jahren 2007 bis 2017 zwischen 19 und 42 Unfällen. Der Mittelwert beträgt 30 Unfälle pro Jahr. Dies sind zwar absolut deutlich weniger Unfälle als im Linienbusverkehr, aber bezogen auf die Fahrzeugkilometer liegt die Unfallrate der Saarbahn im Straßenraum mit rd. 17 Unfällen pro 1 Mio. Nutz-Kilometer höher. Auch der Anteil der verunglückten Personen je 1 Mio. Personenkilometer liegt mit einem Wert von 2,1 oberhalb des ermittelten Werts für den Linienbusverkehr.

Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Saarbahn auf den Straßenbahnabschnitten häufige Kreuzungen oder Überschneidungen mit dem übrigen Verkehr (Kfz, Radfahrer, Fußgänger), die nicht immer absolut gesichert sind. Insofern gibt es wesentlich häufigere Konfliktmöglichkeiten für potentielle Unfälle. Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsteilnehmern haben die Straßenbahnen durch die Schienengebundenheit dabei keine Möglichkeit, einem Unfall auszuweichen, und sie haben deutlich längere Bremswege. Bei einer Kollision haben sie in der Regel die weitaus größere Masse, wodurch zwar die Gefährdung für die Fahrgäste gering ist, allerdings die Gefahr von Verletzungen beim Unfallgegner hoch.

Unfälle im Eisenbahnverkehr

Die Unfälle im Eisenbahnverkehr gehen nicht in die allgemeine Unfallstatistik der Straßenverkehrsunfälle ein. Sie werden bei der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung gesondert erfasst und ausgewertet.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden alle dort erfassten Eisenbahnunfälle im Saarland für 8 Jahre rückwirkend ausgewertet. Diese Auswertung bestätigt nicht nur das beschriebene hohe Sicherheitsniveau, sondern bestätigt, dass Fahrgäste im Bahnverkehr in den Zügen praktisch nicht durch Unfälle gefährdet sind. Im betrachteten Zeitraum hat es keine verletzte Person während der Fahrt in der Eisenbahn gegeben.

Insgesamt sind der Statistik folgende durchschnittliche Zahlen von Personenschäden pro Jahr zu entnehmen:

- 1,1 schwere Personenschäden pro Jahr (Getötete und Schwerverletzte)
- 7 Leichtverletzte pro Jahr

Bezogen auf die Verkehrsleistung entspricht dies einer Rate von nahezu 0 verunglückten Personen je 1 Mio. Personen-Kilometer. Dabei gehen die schweren Personenschäden vor allem auf Personen zurück, die entgegen der Vorschriften Gleise betreten oder überquert haben und dabei vom Zug erfasst wurden, zum Teil aus ungeklärter Ursache (ein Getöteter vermutlich infolge Suizids).

Etwa 90 % der Personenunfälle im Bahnverkehr erfolgen durch Stürze beim Ein- oder Aussteigen aus bzw. in die Bahnen an den Stationen, dabei fast ausschließlich leichte Verletzungen. Auch wenn in der Regel die Ursachen hierfür Unachtsamkeit ist, gibt es dennoch Ansatzpunkte für weitere Verbesserungen, nämlich die Angleichung der Bahnsteighöhen sowie die Optimierung der Türen und Stufen und damit die Vereinfachung des Ein- und Ausstiegs, die auch aus Gründen der Barrierefreiheit ohnehin angestrebt wird.

Auch wenn die Zahlen sicherlich nicht direkt miteinander vergleichbar sind, so ist im Saarland das Risiko, gemessen an der Verkehrsleistung der verschiedenen Verkehrsmittel, im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden, etwa 30 bis 40 mal so hoch wie im Eisenbahnverkehr.

Da die meisten Eisenbahnfahrgäste nicht im unmittelbaren Umfeld der Haltepunkte wohnen und daher mit einem anderen Verkehrsmittel zum Bahnhof anreisen bzw. von diesem abreisen müssen, ist das größte Gefahrenpotential einer Reise mit dem Zug oft der Zu- und Abgang zur Station. Hierüber liegen allerdings keine gesonderten Unfalldaten vor, so dass zu der Dimension keine Aussage möglich ist. Diese Wege und auch die Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und anderen Verkehrsmitteln sind im Zuge der Optimierung der Sicherheit besonders in den Blick zu nehmen.

A11 Ergebnisse der repräsentativen Befragung von Nutzern und Nichtnutzern

Im Zuge der Anfertigung des Tarifgutachtens wurde eine repräsentative Befragung von Nutzern und Nichtnutzern durchgeführt. Insgesamt wurden 1.002 Personen im Saarland befragt, wobei eine Schichtung erfolgt ist, so dass 167 Personen je Landkreis bzw. aus dem Regionalverband Saarbrücken befragt wurden.

Der Pkw ist das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Rund 74 % der Befragten im Regionalverband Saarbrücken und 87 % der Befragten in den übrigen Landkreisen geben an, dass ihnen ein Pkw jederzeit zur Verfügung steht. Dabei geben insgesamt 81 % der Befragten an, den Pkw als Fahrer mindestens einmal pro Woche zu nutzen. Darüber hinaus geben 37 % der Befragten an, mindestens wöchentlich im Pkw als Mitfahrer unterwegs zu sein. Hingegen nutzen 57 % der Befragten den ÖPNV nie und weitere 21 % geben an, den ÖPNV seltener als monatlich zu nutzen. Besonders hoch ist die Nichtnutzer-Quote bei der Saarbahn; das am häufigsten genutzte öffentliche Verkehrsmittel im Saarland ist der Bus. Hier geben immerhin 11 % der Befragten an, mindestens einmal pro Woche mit dem Bus zu fahren.

Deutliche Unterschiede in der Nutzung von Bus und Bahn lässt sich zwischen den Erwerbsgruppen erkennen. Die regelmäßigste Nutzung des ÖPNV bei den Schülern, Auszubildenden und Erwerbslosen erkennbar. Erwerbstätige und Rentner nutzen Bus und Bahn im Vergleich nur selten.

Nutzungshäufigkeit des ÖV nach Erwerbsgruppen



Quelle: Probst & Consorten (2018)

Die am häufigsten genannten Gründen, weshalb das Auto von den Nichtnutzern vorgezogen wird, beziehen sich vor allem auf die Unabhängigkeit von einem Fahrplan, auf schnell-

lere Reisezeiten und einen schlechten Takt des öffentlichen Verkehrs. Für Personen, die Bus und Bahn mindestens gelegentlich nutzen, stehen günstigere Fahrpreise und ein dichterer Takt im Vordergrund ihrer Kritikpunkte zum saarländischen ÖPNV. Eine hohe Zufriedenheit hingegen erreicht das Sicherheitsgefühl in den Fahrzeugen, der Komfort der Fahrzeuge, die Sauberkeit bzw. der Zustand der Fahrzeuge, die Freundlichkeit des Personals und die Verständlichkeit des Fahrplanangebotes. Dabei sind die Stammkunden des ÖPNV zufriedener als die Gelegenheitsnutzer. Allerdings bleibt das Ranking der einzelnen Zufriedenheitskriterien zwischen Stammkunden und Gelegenheitsnutzern gleich. Am wenigsten zufrieden sind die Nutzer von Bus und Bahn mit der Sauberkeit der Haltestellen, den Fahrgastinformationen im Fahrzeug, der Verständlichkeit des Tarifangebotes sowie die Anschlüsse beim Umsteigen.

Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzer mit dem Bus- und Bahnangebot im Saarland

Zufriedenheit mit...	Zufriedenheitswert		
	Alle ÖPNV-Nutzer im Saarland	Nur (fast) tägliche Nutzer	Seltennutzer
Sicherheitsgefühl im Fahrzeug	85 %	88 %	84 %
Komfort Fahrzeuge	85 %	90 %	83 %
Sauberkeit/Zustand der Fahrzeuge	83 %	83 %	83 %
Freundlichkeit Personal	82 %	80 %	84 %
Verständlichkeit Fahrplanangebot	80 %	75 %	79 %
Bedienung	74 %	82 %	68 %
Pünktlichkeit	69 %	66 %	70 %
Sicherheitsgefühl an Haltestellen	66 %	62 %	70 %
Ausstattung an Haltestellen	66 %	59 %	70 %
Informationen im Internet	66 %	69 %	70 %
Fahrgastinformationen an Haltepunkten	62 %	64 %	63 %
Sauberkeit der Haltestellen	59 %	52 %	62 %
Fahrgastinformation im Fahrzeug	58 %	57 %	57 %
Verständlichkeit Tarifangebot	57 %	63 %	52 %
Anschlüsse beim Umsteigen	56 %	56 %	55 %

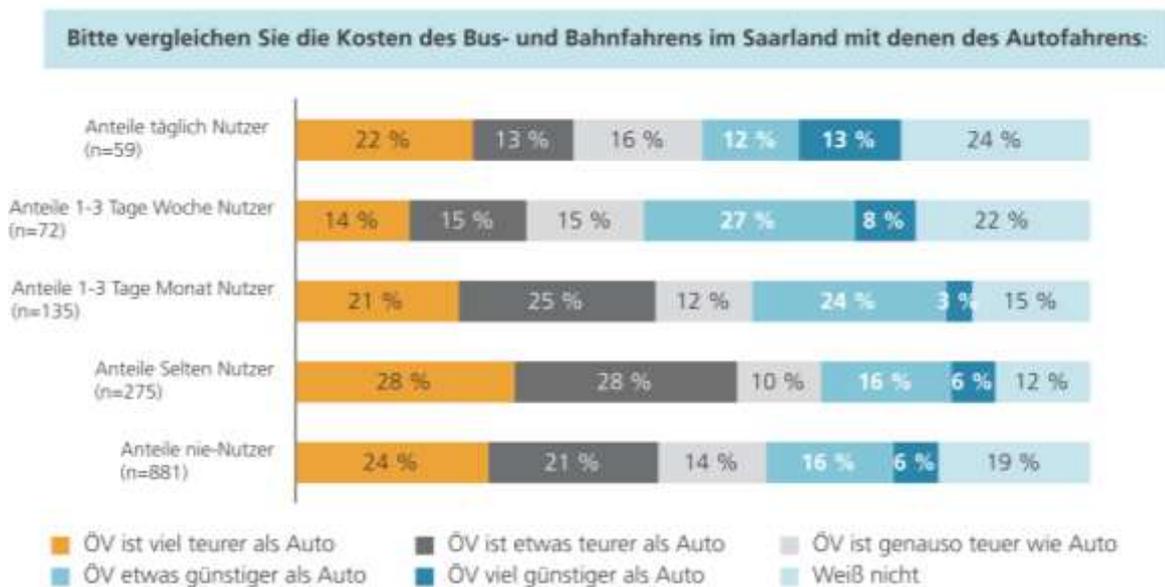
Quelle: Probst & Consorten (2018)

Nur geringe Unterschiede in der Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzer lassen sich aus den genutzten Verkehrsmitteln ablesen. So weisen Nutzer von Bussen, der Saarbahn und der Regionalzüge jeweils ähnliche Zufriedenheitswerte auf. Deutlichere Unterschiede in der Zufriedenheit mit dem Bus und Bahn-Angebot ergeben sich in einer räumlichen Differenzierung. Besonders zufrieden sind sowohl Nutzer als auch Nichtnutzer des ÖPNV im Regio-

nalverband Saarbrücken, im Saarpfalz-Kreis als auch im Landkreis Saarlouis. Die geringsten Zufriedenheitswerte erreicht der Landkreis Merzig-Wadern.

Obwohl die Verständlichkeit des Tarifsystems vergleichsweise geringe Zufriedenheitswerte erreicht und sich Gelegenheitskunden insbesondere günstigere Fahrpreise wünschen, bewerten fast alle (Nicht-)Nutzergruppen von Bus und Bahn, dass eine Fahrt mit Bus oder Bahn mindestens etwas günstiger ist als eine Fahrt mit dem Auto. Ausschließlich die Nutzer von Bus und Bahn, die seltener als monatlich unterwegs ist, hält die Kosten einer Autofahrt mehrheitlich für günstiger als eine Reise mit Bus und Bahn. Hieraus lässt sich schlussfolgern, dass nicht alle Nutzergruppen mit den Fahrpreisen unzufrieden sind, sondern dies vor allem Gelegenheitskunden betrifft, aber gleichzeitig auch die Übersichtlichkeit des Tarifsystems verbesserungswürdig bewertet wird. Dies zeigt sich auch daran, dass viele Saarländer spezifische Angebote nicht kennen. So etwa geben 43 % der Befragten an, die saarVV-Card nicht zu kennen.

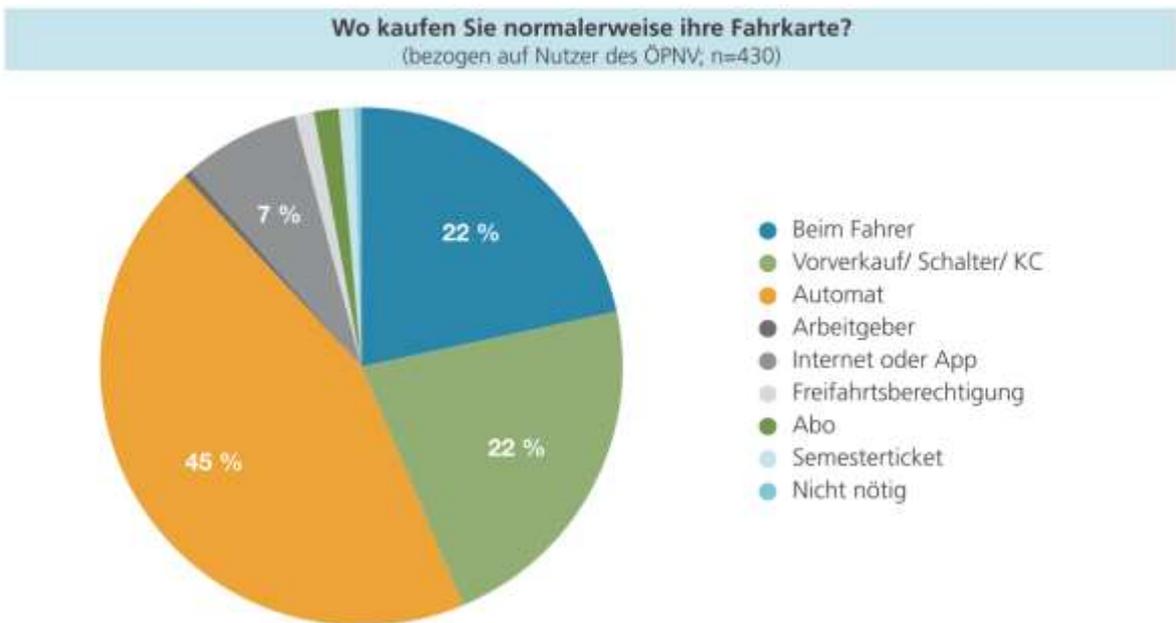
Kostenwahrnehmung von Bus- und Bahnfahrten im Vergleich zu Autofahrten



Quelle: Probst & Consorten (2018)

Für den Erwerb von Fahrscheinen greifen die meisten Nutzer des saarländischen ÖPNV auf Fahrkartenautomaten, den Verkauf beim Fahrer und beim Schalter zurück. Der Fahrscheinverkauf per App ist hingegen im Vergleich von eher untergeordneter Bedeutung. Dies spiegelt sich auch in den Präferenzen der Befragten wider. So wird ein Verkauf von Fahrscheinen durch den Fahrer von den Befragten als am wichtigsten bewertet. Ein Handyticket oder ein online Vertrieb hingegen erlangen die hinteren Plätze im Ranking der als wichtig oder sehr wichtig erachteten Kaufmöglichkeiten für Fahrscheine. Auch für Informationszwecke haben sich die digitalen Medien bei den ÖPNV-Nutzern im Saarland noch nicht durchgesetzt: Nur etwas mehr als jeder dritte ÖPNV-Nutzer (36 %) nutzt eine App zur Planung der Reise. Die am häufigsten genutzten Apps sind der DB Navigator (49 %) und der Saarfahrplan (42 %). Auch gibt die große Mehrheit der Befragten (82 %) an, dass die Möglichkeit eines Ticketkaufs per App im Saarland nicht dazu führen würde, Bus und Bahn häufiger zu nutzen.

Bezugsquellen der Fahrscheine



Quelle: Probst & Consorten (2018)

A12 Ergebnisse der systematischen Erfassung und Bewertung der Qualität der Stationen

Ziel und Methodik

Zu Beginn der Bearbeitung des VEP ÖPNV wurde eine systematische Analyse des ÖPNV durchgeführt. In diesem Rahmen wurde festgestellt, dass über den Zustand, die Ausstattung und die Qualitäten der Stationen kein bzw. keine systematischen Daten vorliegen, obwohl dies ein wesentlicher Aspekt für die Qualität und das Erscheinungsbild des ÖPNV ist und auch immer wieder Kritik und Beschwerden hierzu kommen.

So wurde beschlossen, im Jahr 2016 eine systematische Erfassung und Bewertung aller SPNV-Stationen des Saarlandes durchzuführen. Angelehnt wurde sich dabei an die Methodik, die bereits in anderen Bundesländern (insbesondere Nordrhein-Westfalen) entwickelt wurde und sich dort bewährt hat. Erweitert wurde diese Erfassung um die quantitative und qualitative Erfassung der P+R sowie B+R-Angebote und deren Auslastung an den Stationen. Nachdem diese Erfassung wertvolle Erkenntnisse gebracht hat und auch Defizite aufgezeigt hat, wurde im Rahmen des VEP ÖPNV festgelegt, dass diese Erfassung als Maßnahme der Qualitätssicherung sowie zur Überprüfung der Erfolge der durchgeführten Maßnahmen künftig regelmäßig alle zwei Jahre stattfinden soll. Daher wurde die Erfassung mit gleicher Methodik im Jahr 2018 wiederholt, erweitert um die wichtigsten Bushaltestellen und Verknüpfungspunkte im Regionalbusverkehr. Im Jahr 2020 wurde die Erfassung coronabedingt ausgesetzt, sie soll aber 2021 wieder erfolgen.

Die Ergebnisse der Bewertung wurden jeweils im Beirat des VEP ÖPNV vorgestellt und diskutiert sowie eingehend mit den Stationsbetreibern diskutiert, um daraus Maßnahmen für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Situation abzuleiten. Die Maßnahmen des VEP ÖPNV in diesem Bereich gründen auf den Daten und Erkenntnissen der Erfassung.

Die Erfassung wurde 2016 und 2018 jeweils durch das Ingenieurbüro Peter M. Moik (Düsseldorf) vorgenommen, das auch in anderen Ländern diesbezüglich aktiv ist. Die Daten sind in einer Datenbank abgelegt und können anlassbezogen ausgewertet werden.

Im Folgenden sind die zusammengefassten Ergebnisse der Erfassung 2018 dargestellt, zusätzlich findet sich der Vergleich 2018/2016 sowie die aus den Ergebnissen 2018 abgeleiteten Handlungsempfehlungen. Die detaillierten Werte der Stationsdaten und -bewertungen sowie die zur Erfassung und Bewertung eingesetzte Methodik sind in den jeweiligen Berichten zu finden:

- Peter M. Moik: Erfassung aller Verkehrsstationen des SPNV sowie der Verknüpfungspunkte der RegioBus-Linien im Saarland 2016
- Peter M. Moik: Erfassung aller Verkehrsstationen des SPNV sowie der wichtigen Verknüpfungspunkte der Buslinien im Saarland 2018
- Peter M. Moik: Analyse zum kurzfristig umsetzbaren infrastrukturellen Handlungsbedarf für die SPNV-Stationen und wichtigen Verknüpfungspunkte Bus/Bus im Saarland (Januar 2019)

Zusammengefasste Ergebnisse der Erfassung und Bewertung 2018

StationsID	Station	Betreiber	Stadtgebiet Saarbrücken	Rang	Gesamtbewertung	Funktionalität	Sauberkeit	Erscheinungsbild	Stufenfreiheit
1	Auersmacher	DB	Nein	55	88%	97%	89%	77%	vollständig
2	Baltersweiler	DB	Nein	51	89%	98%	85%	82%	vollständig
3	Beckingen (Saar)	DB	Nein	77	83%	86%	88%	73%	vollständig
4	Besch	DB	Nein	86	80%	70%	92%	78%	teilweise
5	Besseringen	DB	Nein	83	82%	82%	89%	73%	nein
6	Bexbach	DB	Nein	78	83%	100%	87%	63%	nein
7	Bierbach	DB	Nein	67	86%	88%	94%	75%	vollständig
8	Bildstock	DB	Nein	61	87%	95%	92%	75%	nein
9	Blieskastel-Lautkirchen	DB	Nein	50	89%	94%	88%	85%	vollständig
10	Bous (Saar)	DB	Nein	66	86%	100%	91%	69%	nein
11	Brebach	DB	Nein	31	92%	98%	89%	89%	vollständig
12	Bubach	DB	Nein	88	79%	95%	76%	69%	vollständig
13	Bübingen	DB	Nein	96	74%	86%	82%	56%	vollständig
14	Burbach Mitte	DB	Nein	57	87%	96%	87%	79%	vollständig
94	Cottbuser Platz	Saarbahn	Ja	31	92%	99%	86%	91%	vollständig
15	Dillingen (Saar)	DB	Nein	14	94%	100%	88%	94%	vollständig
16	Dirmingen	DB	Nein	81	82%	92%	91%	63%	vollständig
17	Dudweiler	DB	Nein	100	72%	94%	87%	38%	nein
18	Einöd (Saar)	DB	Nein	9	95%	99%	95%	91%	vollständig
113	Eiweiler	Saarbahn	Nein	16	94%	90%	93%	99%	vollständig
114	Eiweiler Nord	Saarbahn	Nein	12	95%	100%	91%	93%	vollständig
19	Ensdorf (Saar)	DB	Nein	98	73%	95%	87%	40%	nein
20	Eppelborn	DB	Nein	74	83%	75%	94%	81%	vollständig
21	Fischbach-Camphausen	DB	Nein	68	85%	88%	92%	74%	vollständig
22	Fremersdorf	DB	Nein	85	81%	99%	89%	53%	nein
23	Friedrichsthal (Saar)	DB	Nein	91	76%	99%	87%	45%	nein
24	Friedrichsthal Mitte	DB	Nein	72	84%	92%	90%	67%	vollständig
25	Gennweiler	DB	Nein	61	87%	99%	91%	70%	teilweise
105	Gisorsstraße	Saarbahn	Nein	20	94%	99%	90%	92%	vollständig
104	Güchenbach	Saarbahn	Nein	42	90%	98%	91%	82%	vollständig
26	Güdingen	DB	Nein	103	70%	84%	74%	55%	nein
27	Hanweiler-Bad Rülchingen	DB	Nein	105	67%	89%	65%	51%	vollständig
28	Hassel (Saar)	DB	Nein	87	80%	98%	79%	65%	nein
91	Hauptbahnhof	Saarbahn	Ja	4	96%	98%	94%	96%	vollständig
98	Heinrichshaus	Saarbahn	Ja	80	82%	93%	79%	75%	vollständig
86	Hellwigstraße	Saarbahn	Ja	64	87%	98%	86%	77%	vollständig
29	Hemmersdorf (Saar)	DB	Nein	33	92%	97%	93%	86%	vollständig
111	Heusweiler In der Hommersbach	Saarbahn	Nein	3	97%	100%	92%	99%	vollständig
112	Heusweiler Kirschhof	Saarbahn	Nein	4	96%	100%	90%	98%	vollständig
110	Heusweiler Markt	Saarbahn	Nein	48	89%	98%	85%	84%	vollständig
109	Heusweiler Schulzentrum	Saarbahn	Nein	44	90%	97%	87%	85%	vollständig
30	Hofeld	DB	Nein	47	90%	96%	89%	83%	vollständig
31	Homburg (Saar) Hbf	DB	Nein	2	98%	100%	97%	96%	vollständig
32	Illingen (Saar)	DB	Nein	44	90%	92%	91%	87%	vollständig
33	Jägersfreude	DB	Nein	92	75%	96%	86%	47%	nein
89	Johanneskirche	Saarbahn	Ja	41	91%	95%	89%	88%	vollständig
90	Kaiserstraße	Saarbahn	Ja	54	88%	91%	89%	84%	vollständig
85	Kieselhumes	Saarbahn	Ja	20	94%	97%	96%	88%	vollständig

StationsID	Station	Betreiber	Stadtgebiet Saarbrücken	Rang	Gesamtbewertung	Funktionalität	Sauberkeit	Erscheinungsbild	Stufenfreiheit
34	Kirkel	DB	Nein	83	82%	96%	80%	69%	nein
35	Kleinblittersdorf	DB	Nein	73	83%	92%	76%	83%	vollständig
116	Landsweiler Nord	Saarbahn	Nein	9	95%	100%	89%	96%	vollständig
115	Landsweiler Süd	Saarbahn	Nein	37	91%	100%	79%	96%	vollständig
36	Landsweiler-Reden	DB	Nein	99	72%	83%	77%	58%	nein
88	Landwehrplatz	Saarbahn	Ja	70	84%	96%	82%	76%	vollständig
37	Lebach	DB	Nein	38	91%	99%	84%	90%	vollständig
117	Lebach Süd	Saarbahn	Nein	74	83%	80%	87%	83%	vollständig
38	Lebach-Jabach	DB	Nein	81	82%	98%	81%	67%	vollständig
39	Limbach (b Homburg, Saar)	DB	Nein	96	74%	91%	81%	49%	vollständig
93	Ludwigstraße	Saarbahn	Ja	53	88%	96%	92%	78%	vollständig
40	Luisenthal (Saar)	DB	Nein	94	75%	84%	91%	52%	nein
41	Merchweiler	DB	Nein	107	67%	77%	82%	44%	nein
42	Merzig (Saar)	DB	Nein	8	95%	100%	93%	94%	vollständig
43	Merzig Stadtmitte	DB	Nein	60	87%	97%	87%	76%	vollständig
44	Mettlach	DB	Nein	24	93%	97%	93%	89%	vollständig
45	Namborn	DB	Nein	102	71%	83%	75%	54%	nein
46	Nennig	DB	Nein	58	87%	99%	90%	75%	nein
47	Neunkirchen (Saar) Hbf	DB	Nein	17	94%	97%	92%	93%	vollständig
48	Neunkirchen (Saar)-Wellesweiler	DB	Nein	100	72%	83%	87%	42%	teilweise
49	Niedaltdorf	DB	Nein	79	82%	88%	89%	71%	vollständig
50	Niederlinxweiler	DB	Nein	89	79%	85%	87%	63%	vollständig
51	Nohfelden	DB	Nein	13	94%	98%	93%	92%	vollständig
52	Oberlinxweiler	DB	Nein	93	75%	93%	78%	52%	vollständig
53	Ottweiler (Saar)	DB	Nein	49	89%	94%	88%	86%	teilweise
95	Pariser Platz - St. Paulus	Saarbahn	Ja	6	95%	99%	95%	93%	vollständig
54	Perl	DB	Nein	76	83%	93%	81%	76%	vollständig
55	Quierschied	DB	Nein	24	93%	97%	94%	89%	nein
96	Rastpfuhl	Saarbahn	Ja	11	95%	98%	93%	94%	vollständig
56	Rentrisch	DB	Nein	106	67%	86%	71%	46%	nein
102	Riegelsberg Post	Saarbahn	Nein	17	94%	99%	89%	94%	vollständig
101	Riegelsberg Rathaus	Saarbahn	Nein	23	93%	97%	91%	91%	vollständig
99	Riegelsberg Süd	Saarbahn	Nein	24	93%	95%	92%	93%	vollständig
103	Riegelsberghalle	Saarbahn	Nein	56	88%	95%	91%	76%	vollständig
57	Rohrbach (Saar)	DB	Nein	110	59%	81%	65%	31%	teilweise
84	Römerkastell	Saarbahn	Ja	58	87%	98%	84%	80%	vollständig
58	Saarbrücken Hbf	DB	Nein	1	99%	99%	99%	99%	vollständig
59	Saarbrücken Ost	DB	Nein	104	69%	93%	81%	36%	nein
60	Saarbrücken-Burbach	DB	Nein	64	87%	98%	88%	75%	vollständig
61	Saarlörsbach	DB	Nein	29	92%	100%	92%	86%	nein
62	Saarlouis Hbf	DB	Nein	20	94%	100%	87%	94%	vollständig
63	Schaffbrücke	DB	Nein	109	65%	87%	58%	51%	nein
64	Scheidt (Saar)	DB	Nein	108	65%	87%	87%	23%	nein
65	Schiffweiler	DB	Nein	94	75%	77%	89%	60%	nein
97	Siedlerheim	Saarbahn	Ja	28	93%	99%	90%	90%	vollständig
66	Siersburg	DB	Nein	51	89%	96%	90%	81%	vollständig
67	St. Ingbert	DB	Nein	36	92%	97%	91%	87%	vollständig
68	St. Wendel	DB	Nein	39	91%	92%	91%	90%	vollständig
69	Sulzbach (Saar)	DB	Nein	71	84%	100%	78%	76%	nein
70	Sulzbach (Saar) Altenwald	DB	Nein	90	78%	93%	83%	57%	teilweise
92	Trierer Straße	Saarbahn	Ja	17	94%	98%	94%	90%	vollständig
71	Türkismühle	DB	Nein	6	95%	97%	95%	94%	vollständig
87	Umlandstraße	Saarbahn	Ja	61	87%	97%	84%	79%	vollständig
72	Völklingen	DB	Nein	35	92%	95%	91%	89%	vollständig
73	Walhausen (Saar)	DB	Nein	40	91%	95%	91%	87%	vollständig
107	Walpershofen Mitte	Saarbahn	Nein	43	90%	99%	84%	87%	vollständig
108	Walpershofen Mühlenstraße	Saarbahn	Nein	46	90%	98%	89%	82%	vollständig
106	Walpershofen-Etzenhofen	Saarbahn	Nein	30	92%	94%	90%	92%	vollständig
74	Wemmetsweiler Rathaus	DB	Nein	69	85%	94%	84%	78%	vollständig
75	Wiebelskirchen	DB	Nein	111	57%	71%	83%	21%	nein
100	Wolfskaulstraße	Saarbahn	Nein	14	94%	97%	92%	94%	vollständig
76	Würzbach (Saar)	DB	Nein	33	92%	94%	93%	87%	vollständig
77	Wustweiler	DB	Nein	24	93%	98%	94%	86%	vollständig

Vergleich der Qualitäten zwischen den Erfassungen 2018 und 2016

Gegenstand der Bewertung	mittlere Bewertung 2018	mittlere Bewertung 2016	Veränderung	
Mobiliar				
Beschilderung	90,9%	94,4%	-3,5%	↘
Wetterschutz	77,8%	82,8%	-5,0%	↘
Sitzgelegenheiten	88,5%	91,8%	-3,3%	↘
Vitrinen	82,6%	86,9%	-6,3%	↘
Abfallbehälter	87,8%	91,6%	-3,8%	↘
Technische Einrichtungen				
Automaten	87,6%	87,0%	+0,6%	→
Aufzüge	94,6%	84,9%	+9,7%	↑
Rolltreppen	100,0%	95,8%	+4,2%	↗
Bauliche Anlagen				
Rampen	90,7%	91,1%	-0,4%	→
Boden	88,2%	89,5%	-1,3%	↘
Bauzustand	87,7%	84,8%	+2,9%	↗
Vandalismus				
Graffitifreiheit	70,8%	72,1%	-1,3%	↘
Sauberkeit Randbereiche				
Sauberkeit Zugang allgemein	85,9%	83,6%	+2,3%	↗
Grünanlagen	83,6%	92,8%	-9,2%	↘
Gleisbett	91,6%	85,1%	+6,5%	↑
Externe Anlagen				
Parken	84,2%	84,9%	-0,7%	→
Fahrradabstellplätze	82,6%	86,0%	-3,4%	↘
Busverknüpfungspunkte	88,8%	-	-	

Aus der Stationserfassung 2018 abgeleitete Handlungsempfehlungen (kurz- und mittelfristig)

Kategorie	Bedarf	Kriterium	Datenfilterung	Stationen
Sicherheit/ Vandalismus	Videokamera	„nicht vorhanden“ und fehlende Einsehbarkeit von außen	Graffitifreiheit 0%	Bexbach Bous (Saar) Dudweiler Ensdorf (Saar) Fischbach-Camphausen Fremersdorf Friedrichsthal (Saar) Jägersfreude Kirkel Merchweiler Namborn Nennig Oberlinxweiler Rentrish Rohrbach (Saar) Saarbrücken Ost Saarhölzbach
	Gehölzrückschnitt	Einsehbarkeit verbesserbar	-	Friedrichsthal Mitte Hassel Niedaltdorf
Fahrgastinformation	Dyn. Schriftanzeiger	Keine dynamische Fahrgastinfo	Kein DSA / ZZA od. Lautsprecher	Auersmacher Bübingen Güdingen Hanweiler-Bad Rilchingen
	Richtungsschild	Mehrere Gleise	Kein Richtungsschild/ZZA	Auersmacher Bous (Saar) Bübingen Dillingen (Saar) Dudweiler Ensdorf (Saar) Fremersdorf Gennweiler Güdingen Hanweiler-Bad Rilchingen Illingen (Saar) Limbach (b Homburg, Saar) Merzig (Saar) Nennig Ottweiler Quierschied Rohrbach (Saar) Saarbrücken-Burbach Sulzbach (Saar) Türkismühle

Kategorie	Bedarf	Kriterium	Datenfilterung	Stationen
	Zugzielanzei- ger	> 2 BS oder DB-Bf-Kat. 3	Kein ZZA	Neunkirchen (Saar) Hbf Saarlouis Hbf St. Wendel Völklingen
	Vitrinen er- gänzen	„nicht vor- handen“	Kein Fahrplan	Bexbach, BS 1/2 Hemmersdorf, BS 1 Jägersfreude, BS 1/2 Landsweiler-Reden, BS 1/2 Neunk.-Wellesweiler, BS 1 Oberlinxweiler, BS 1+2 Saarhölzbach, BS 33 Schiffweiler, BS 1/2
Wegeleit- system	Beschilde- rung RegioBus	Busanbin- dung, mehrere Ausgänge, unübersicht- lich	„nein“ / „minimal“,	Auersmacher Blieskastel-Lautzkirchen Einöd (Saar) Saarbrücken-Burbach Saarlouis Hbf St. Wendel
	Beschilde- rung P+R	P+R-Anlage. mehrere Ausgänge, unübersicht- lich	„nein“ / „minimal“	Bübingen Saarbrücken-Burbach Saarlouis Hbf St. Wendel
	Beschilde- rung Taxi	Taxistand, mehrere Ausgänge, unübersicht- lich	„nein“ / „minimal“	Heusweiler Markt Saarbrücken-Burbach St. Wendel
	Beschilde- rung Aus- gänge	mehrere Ausgänge, unübersicht- lich	„nein“	Beckingen (Saar) Blieskastel-Lautzkirchen Fischbach-Camphausen Heusweiler Markt Saarbrücken-Burbach Saarlouis Hbf St. Wendel
Ausstattung	Sitze ergän- zen	ohne	„nicht vorhanden“	Bubach, BS 1 Burbach Mitte, BS 1+2 Hemmersdorf (Saar), BS 1 Jägersfreude, BS 1/2 Oberlinxweiler, BS 1+2 Saarhölzbach, BS 33 Siersburg, BS 1
	Abfallbehäl- ter ergänzen	Funktionali- tät, ohne	0% „nicht vorhanden“	Auersmacher, BS 1

Kategorie	Bedarf	Kriterium	Datenfilterung	Stationen
Zuwegung	Zuwegung verbessern	Funktionalität Rampe	0% bzw. Ortsbesichtigung	Besch, BS2-Bushaltestelle Bübingen, BS1-Rampenzugang Hassel (Saar) Niedaltdorf Perl St. Wendel, BS3-Parkplatz (Haupteingang+ Nebeneing.)
	Zuwegung modernisieren, besser beleuchten	Nach Ortsbesichtigung, Recherche	-	Limbach (b Homburg, Saar) Namborn Nennig Rohrbach (Saar) Scheidt (Saar)
	Zuwegung ergänzen, neu ordnen	Nach Ortsbesichtigung, Recherche	-	Beckingen (Saar) Besch Limbach (b Homburg, Saar) Luisenthal (Saar) Rohrbach (Saar) Saarbrücken Ost Saarbrücken-Burbach Scheidt (Saar) Schiffweiler
Bahnsteigbelag	Bahnsteig erneuern	Funktionalität Boden	0%	Besch Neunkirchen (Saar)-Wellesweiler Rentrisch
Parkplätze	P+R erweitern	Auslastung	>90%	Baltersweiler Beckingen (Saar) Blieskastel-Lautzkirchen Bous (Saar) Brebach Dirmingen Einöd (Saar) Eiweiler Nord Sulzbach (Saar) Türkismühle Wiebelskirchen
	P+R erneuern	Zustand	0%	Baltersweiler Blieskastel-Lautzkirchen Niedaltdorf Perl Wustweiler
Fahrradabstellanlagen	Stellplätze erweitern	Auslastung	>90%	Einöd (Saar) Völklingen
	Stellplätze erneuern	Zustand	0%	Hassel (Saar) Illingen (Saar) Landsweiler-Reden Limbach (b Homburg, Saar) Lebach Süd Saarbrücken Ost

Angebot und Auslastung von Park-and-Ride (Stand 2018)

Name	Anlagen	Stellpl. gesamt.		Stellpl. Gebühr			belegt	Auslastung
Auersmacher	1	4	-	-	-	-	1	25,0%
Baltersweiler	1	17	-	-	-	-	11	64,7%
Beckingen (Saar)	3	70	-	-	2	-	62	88,6%
Besch	1	3	-	-	-	-	0	0,0%
Besseringen	0	-	-	-	-	-	-	-
Bexbach	2	24	-	-	2	2	9	37,5%
Bierbach	1	20	-	-	-	-	7	35,0%
Bildstock	1	20	20	-	-	-	6	30,0%
Blieskastel-Lautzkirchen	3	35	-	-	-	-	33	94,3%
Bous (Saar)	2	30	-	-	-	-	26	86,7%
Brebach	2	92	92	2	3	2	93	101,1%
Bubach	0	-	-	-	-	-	-	-
Bübingen	2	100	-	-	-	-	66	66,0%
Burbach Mitte	0	-	-	-	-	-	-	-
Dillingen (Saar)	2	186	-	152	-	-	81	43,5%
Dirmingen	2	32	-	-	2	-	27	84,4%
Dudweiler	1	9	-	-	-	-	6	66,7%
Einöd (Saar)	2	27	-	-	-	-	15	55,6%
Elweiler	1	15	-	-	-	-	1	6,7%
Elweiler Nord	1	29	29	-	2	-	27	93,1%
Ensdorf (Saar)	1	52	-	-	-	-	41	78,8%
Eppelborn	0	-	-	-	-	-	-	-
Fischbach-Camphausen	1	4	-	-	-	-	4	100,0%
Fremersdorf	1	13	-	-	-	-	2	15,4%
Friedrichsthal (Saar)	1	20	-	-	-	-	6	30,0%
Friedrichsthal Mitte	2	48	33	-	-	-	9	18,8%
Gennweiler	1	4	-	-	-	-	4	100,0%
Gisorsstraße	0	-	-	-	-	-	-	-
Güchenbach	2	11	5	-	1	-	10	90,9%
Güdingen	0	-	-	-	-	-	-	-
Hanweiler-Bad Rilchingen	1	20	-	-	2	-	10	50,0%
Hassel (Saar)	2	7	-	-	-	-	5	71,4%
Heinrichshaus	1	64	64	-	2	-	33	51,6%
Hemmersdorf (Saar)	1	25	-	-	-	-	9	36,0%
Heusweiler In der Hom.	0	-	-	-	-	-	-	-
Heusweiler Kirschhof	0	-	-	-	-	-	-	-
Heusweiler Markt	1	4	-	-	2	2	0	0,0%
Heusweiler Schulzentrum	1	66	-	-	3	-	47	71,2%
Hofeld	1	15	-	-	-	-	6	40,0%
Homburg (Saar) Hbf	4	233	-	209	4	2	155	66,5%
Illingen (Saar)	1	120	120	-	5	2	61	50,8%
Jägersfreude	1	15	-	-	-	-	10	66,7%
Kirkel	3	70	-	2	-	2	39	55,7%
Kleinblittersdorf	3	49	45	-	3	-	20	40,8%
Landsweiler Nord	1	5	-	-	-	-	0	0,0%
Landsweiler Süd	1	21	-	-	1	-	2	9,5%
Landsweiler-Reden	1	14	-	-	2	-	15	107,1%
Lebach	3	185	81	-	2	2	114	61,6%
Lebach Süd	0	-	-	-	-	-	-	-
Lebach-Jabach	0	-	-	-	-	-	-	-

Name	Anlagen	Sonst. Stellpl.	P+R	Stellpl. Gebühr			belegt	Auslastung
Limbach (b Homb., Saar)	3	31	-	-	-	-	16	51,6%
Luisenthal (Saar)	1	15	-	-	-	-	8	53,3%
Merchweiler	2	28	-	-	-	-	24	85,7%
Merzig (Saar)	2	77	-	77	4	2	62	80,5%
Merzig Stadtmitte	0	-	-	-	-	-	-	-
Mettlach	3	70	-	48	1	2	58	82,9%
Namborn	1	20	-	-	-	-	14	70,0%
Nennig	2	11	-	-	1	-	6	54,5%
Neunkirchen (Saar) Hbf	2	98	-	98	1	-	57	58,2%
Neunk. -Wellesweiler	1	9	-	-	-	-	3	33,3%
Niedaltdorf	1	6	-	-	-	-	0	0,0%
Niederlinxweiler	2	15	-	-	-	-	6	40,0%
Nohfelden	1	8	8	-	-	-	0	0,0%
Oberlinxweiler	1	51	-	-	-	-	38	74,5%
Ottweiler (Saar)	5	178	23	70	-	2	159	89,3%
Perl	2	47	-	-	-	-	12	25,5%
Quierschied	1	12	-	-	-	-	7	58,3%
Rentrisch	2	26	-	-	-	-	5	19,2%
Riegelsberg Post	0	-	-	-	-	-	-	-
Riegelsberg Rathaus	1	91	-	-	2	2	56	61,5%
Riegelsberg Süd	1	56	56	-	3	-	44	78,6%
Riegelsberghalle	0	-	-	-	-	-	-	-
Rohrbach (Saar)	3	34	-	-	-	-	23	67,6%
Saarbrücken Ost	1	7	-	-	-	-	4	57,1%
Saarbrücken-Burbach	2	28	-	-	-	-	8	28,6%
Saarlörsbach	1	21	82	-	-	-	6	28,6%
Saarlouis Hbf	4	155	-	-	3	-	153	98,7%
Schafbrücke	1	3	-	-	-	-	1	33,3%
Scheidt (Saar)	3	80	-	-	1	-	45	56,3%
Schiffweiler	1	12	-	-	2	-	2	16,7%
Siersburg	2	30	-	-	-	-	7	23,3%
St. Ingbert	2	60	60	60	-	-	40	66,7%
St. Wendel	3	183	110	72	1	-	113	61,7%
Sulzbach (Saar)	1	122	-	-	1	-	115	94,3%
Sulzbach (Saar) Altenwald	1	15	15	-	-	-	4	26,7%
Türkismühle	1	160	-	-	3	-	150	93,8%
Völklingen	2	43	-	43	1	-	18	41,9%
Walhausen (Saar)	2	45	-	-	3	-	4	8,9%
Walpershofen Mitte	1	8	-	-	-	-	4	50,0%
Walpershofen Mühlenstr.	0	-	-	-	-	-	-	-
Walpershofen-Etzenhofen	1	50	50	-	-	-	42	84,0%
Wemmetsweiler Rathaus	3	58	43	-	1	-	17	29,3%
Wiebelskirchen	2	12	-	-	-	-	12	100,0%
Wolfskaulstraße	0	-	-	-	-	-	-	-
Würzbach (Saar)	2	24	-	-	3	-	10	41,7%
Wustweiler	1	15	-	-	1	-	11	73,3%
SUMMEN	221	3792	949	833	70	22	2437	64,3%

Angebot und Auslastung von Bike-and-Ride (Stand 2018)

Name	F-Anlagen	F-Plätze	F-Belegt	Auslastung	F-Laden
Auersmacher	1	5	0	0,0%	0
Baltersweiler	0	-	-	-	-
Beckingen (Saar)	1	18	7	38,9%	0
Besch	0	-	-	-	-
Besseringen	0	-	-	-	-
Bexbach	1	12	8	66,7%	0
Bierbach	0	-	-	-	-
Bildstock	0	-	-	-	-
Blieskastel-Lautzkirchen	2	12	8	66,7%	0
Bous (Saar)	0	-	-	-	-
Brebach	2	50	2	4,0%	0
Bubach	0	-	-	-	-
Bübingen	1	18	2	11,1%	0
Burbach Mitte	0	-	-	-	-
Dillingen (Saar)	3	54	24	44,4%	0
Dirmingen	1	10	0	0,0%	0
Dudweiler	0	-	-	-	-
Einöd (Saar)	2	14	3	21,4%	0
Eiweller	1	2	0	0,0%	0
Eiweller Nord	1	8	0	0,0%	0
Ensdorf (Saar)	1	2	0	0,0%	0
Eppelborn	0	-	-	-	-
Fischbach-Camphausen	0	-	-	-	-
Fremersdorf	0	-	-	-	-
Friedrichsthal (Saar)	0	-	-	-	-
Friedrichsthal Mitte	1	10	0	0,0%	0
Gennweiler	0	-	-	-	-
Gisorsstraße	0	-	-	-	-
Güchenbach	0	-	-	-	-
Güdingen	1	8	0	0,0%	0
Hanweiler-Bad Rillchingen	1	5	0	0,0%	0
Hassel (Saar)	1	6	0	0,0%	0
Heinrichshaus	0	-	-	-	-
Hemmersdorf (Saar)	1	10	0	0,0%	0
Heusweiler in der Hom.	1	8	0	0,0%	0
Heusweiler Kirchhof	1	3	0	0,0%	0
Heusweiler Markt	0	-	-	-	-
Heusweiler Schulzentrum	1	98	2	2,0%	0
Hofeld	0	-	-	-	-
Homburg (Saar) Hbf	4	212	86	40,6%	0
Illingen (Saar)	1	20	0	0,0%	0
Jägersfreude	0	-	-	-	-
Kirkel	2	25	10	40,0%	0
Kleinblittersdorf	1	22	1	4,5%	0
Landsweiler Nord	1	8	0	0,0%	0
Landsweiler Süd	1	6	0	0,0%	0
Landsweiler-Reden	1	32	1	3,1%	0
Lebach	1	4	0	0,0%	0
Lebach Süd	1	6	0	0,0%	0
Lebach-Jabach	0	-	-	-	-

Name	F-Anlagen	F-Plätze	F-Belegt	Auslastung	Laden
Limbach (b Homburg, Saar)	1	14	5	35,7%	0
Luisenthal (Saar)	0	-	-	-	-
Merchweiler	0	-	-	-	-
Merzig (Saar)	2	104	17	16,3%	0
Merzig Stadtmitte	1	10	4	40,0%	0
Mettlach	0	-	-	-	-
Namborn	0	-	-	-	-
Nennig	1	19	0	0,0%	0
Neunkirchen (Saar) Hbf	1	2	1	50,0%	0
Neunk. (Saar)-Wellesweiler	0	-	-	-	-
Niedaltdorf	0	-	-	-	-
Niederlinxweiler	0	-	-	-	-
Nohfelden	0	-	-	-	-
Oberlinxweiler	1	20	1	5,0%	0
Ottweiler (Saar)	0	-	-	-	-
Perl	0	-	-	-	-
Quierschied	0	-	-	-	-
Rastpfuhl	0	-	-	-	-
Rentrisch	0	-	-	-	-
Riegelsberg Post	0	-	-	-	-
Riegelsberg Rathaus	0	-	-	-	-
Riegelsberg Süd	1	5	1	20,0%	0
Riegelsberghalle	0	-	-	-	-
Rohrbach (Saar)	2	37	8	21,6%	0
Saarbrücken Hbf	4	258	177	68,6%	0
Saarbrücken Ost	1	10	1	10,0%	0
Saarbrücken-Burbach	1	14	1	7,1%	0
Saarlörsbach	0	-	-	-	-
Saarlouis Hbf	3	82	33	40,2%	0
Schafbrücke	1	8	4	50,0%	0
Scheidt (Saar)	0	-	-	-	-
Schiffweiler	1	10	0	0,0%	0
Siersburg	0	-	-	-	-
St. Ingbert	5	79	28	35,4%	0
St. Wendel	1	36	4	11,1%	0
Sulzbach (Saar)	1	2	0	0,0%	0
Sulzbach (Saar) Altenwald	0	-	-	-	-
Trierer Straße	0	-	-	-	-
Türkismühle	1	32	14	43,8%	12
Völklingen	1	6	10	166,7%	0
Walhausen (Saar)	0	-	-	-	-
Walpershofen Mitte	1	3	1	33,3%	0
Walpershofen Mühlenstraße	0	-	-	-	-
Walpershofen-Etzenhofen	0	-	-	-	-
Wemmetsweiler Rathaus	1	4	0	0,0%	0
Wiebelskirchen	0	-	-	-	-
Wolfskaulstraße	0	-	-	-	-
Würzbach (Saar)	1	10	1	10,0%	0
Wustweiler	1	12	0	0,0%	0
SUMME	72	1465	465	31,7%	12

A13 Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Potenziale und Ausbaubedarfe

Quantitative Park-and-Ride-Potenziale und Ausbaubedarfe

Station	Stationserfassung 2018			Potenzial-analyse	Maßnahmenableitung		
	verfügbare P+R-Plätze	verfügbare Stellplätze insgesamt	ermittelte Auslastung	Stellplatz-potenzial P&R	Auslastung	Differenz Potenzial zu Status Quo	Priorität
Auersmacher	0	4	1	39	25%	30	mittelfristig
Beckingen	0	70	62	322	89%	250	kurzfristig
Bildstock	20	20	6	11	30%	-10	-
Bous	0	30	26	1511	87%	1480	kurzfristig
Bübingen	0	100	66	69	66%	-30	-
Burbach	0	28	8	931	29%	900	mittelfristig
Burbach Mitte	0	0	0	174	0%	170	mittelfristig
Dillingen	152	186	81	622	44%	440	mittelfristig
Dirmingen	0	32	27	106	84%	70	kurzfristig
Einöd	0	27	15	0	56%	-30	-
Eiweiler	0	15	1	33	7%	20	mittelfristig
Eiweiler Nord	29	29	27	9	93%	-20	-
Ensdorf	0	52	41	148	79%	100	mittelfristig
Fischbach-Camphausen	0	4	4	0	100%	0	kurzfristig
Fremersdorf	0	13	2	280	15%	270	mittelfristig
Friedrichsthal	0	20	6	211	30%	190	mittelfristig
Friedrichsthal Mitte	33	48	9	1	19%	-50	-
Gennweiler	0	4	4	299	100%	290	kurzfristig
Hanweiler	0	20	10	0	50%	-20	-
Hassel	0	7	5	44	71%	40	mittelfristig
Hemmersdorf	0	25	9	4	36%	-20	-
Heusweiler	0	4	0	22	0%	20	mittelfristig
Heusweiler Schulzentrum	0	66	47	4	71%	-60	-
Hofeld	0	15	6	7	40%	-10	-
Homburg Hbf	0	233	155	358	67%	130	mittelfristig
Illingen	120	120	61	246	51%	130	mittelfristig
Jägersfreude	0	15	10	24	67%	10	mittelfristig
Kirkel	0	70	39	184	56%	110	mittelfristig
Kirschhof	0	0	0	88	0%	90	mittelfristig
Landsweiler Süd	0	21	2	0	10%	-20	-
Lautzkirchen	0	35	33	55	94%	20	kurzfristig
Lebach	0	185	114	259	62%	70	mittelfristig
Lebach-Jabach	0	0	0	446	0%	450	mittelfristig
Limbach	0	31	16	11	52%	-20	-
Luisenthal	0	15	8	537	53%	520	mittelfristig
Merzig	0	77	62	160	81%	80	kurzfristig

Station	Stationserfassung 2018			Potenzial- analyse	Maßnahmenableitung		
	verfügbare P+R-Plätze	verfügbare Stellplätze insgesamt	ermittelte Auslastung	Stellplatz- potenzial P&R	Auslastung	Differenz Potenzial zu Status Qua	Priorität
Mettlach	0	70	58	321	83%	250	kurzfristig
Nennig	0	11	6	9	55%	0	mittelfristig
Neunkirchen Hbf	0	98	57	545	58%	450	mittelfristig
Niedaltdorf	0	6	0	4	0%	0	mittelfristig
Niederlinxweiler	0	15	6	0	40%	-10	-
Nohfelden	8	8	0	0	0%	-20	-
Oberlinxweiler	0	51	38	21	75%	-30	-
Ottweiler	23	178	159	719	89%	520	kurzfristig
Perl	0	47	12	42	26%	0	mittelfristig
Quierschied	0	12	7	1	58%	-10	-
Rentrisch	26	0	5	0	0%	0	mittelfristig
Rohrbach	0	34	23	526	68%	490	mittelfristig
Saarbrücken Ost	0	7	4	558	57%	550	mittelfristig
Saarlözbach	21	82	6	4	6%	-78	-
Saarlouis Hbf	0	155	153	433	99%	280	kurzfristig
SB-Dudweiler	0	9	6	437	67%	430	mittelfristig
SB-Güdingen	0	0	0	18	0%	20	mittelfristig
Schafbrücke	0	3	1	52	33%	50	mittelfristig
Scheidt	0	80	45	373	56%	290	mittelfristig
Siersburg	0	30	7	22	23%	-10	-
St. Ingbert	60	60	40	927	33%	870	mittelfristig
St. Wendel	110	183	113	636	62%	450	mittelfristig
Sulzbach	0	122	115	933	94%	810	kurzfristig
Sulzbach-Altenwald	15	15	4	165	27%	150	mittelfristig
Türkismühle	0	160	150	408	94%	250	kurzfristig
Völklingen	0	43	18	972	42%	930	mittelfristig
Walhausen	0	45	4	0	9%	-40	-
Walpershofen Mitte	8	0	4	5	0%	0	-
Walpershofen Mühlenstraße	0	0	0	116	0%	120	mittelfristig
Walpershofen- Etzenhofen	50	50	42	186	84%	140	mittelfristig
Wellesweiler	0	9	3	53	33%	40	mittelfristig
Würzbach	0	24	10	134	42%	110	mittelfristig
Wustweiler	0	15	11	79	73%	60	mittelfristig

Quantitative Bike-and-Ride-Potenziale und Ausbaubedarfe

Bahnhof	Stationserfassung 2018		Potenzialanalyse	Maßnahmenableitung		
	Abstellplätze	ermittelte Auslastung	Stellplatzpotenzial B&R	Auslastung	Differenz	Priorität
Auersmacher	5	0	140	0%	135	mittelfristig
Baltersweiler	0	0	40	0%	40	kurzfristig
Beckingen (Saar)	18	7	400	39%	382	mittelfristig
Besseringen	0	0	100	0%	100	kurzfristig
Bexbach	12	8	340	67%	328	kurzfristig
Bierbach	0	0	30	0%	30	kurzfristig
Bildstock	0	0	110	0%	110	kurzfristig
Bous	0	0	880	0%	880	kurzfristig
Brebach	50	2	290	4%	240	mittelfristig
Bubach	0	0	80	0%	80	kurzfristig
Bübingen	18	2	180	11%	162	mittelfristig
Burbach	14	1	1390	7%	1376	mittelfristig
Burbach Mitte	0	0	560	0%	560	kurzfristig
Dillingen	54	24	1010	44%	956	mittelfristig
Dirmingen	10	0	70	0%	60	mittelfristig
Einöd	14	3	80	21%	66	mittelfristig
Eiweiler	2	0	90	0%	88	kurzfristig
Eiweiler Nord	8	0	130	0%	122	mittelfristig
Ensdorf	2	0	760	0%	758	kurzfristig
Fischbach-Camphausen	0	0	110	0%	110	kurzfristig
Fremersdorf	0	0	170	0%	170	kurzfristig
Friedrichsthal	0	0	260	0%	260	kurzfristig
Friedrichsthal Mitte	10	0	300	0%	290	mittelfristig
Gennweiler	0	0	180	0%	180	kurzfristig
Hanweiler	5	0	140	0%	135	mittelfristig
Hassel	6	0	60	0%	54	mittelfristig
Hemmersdorf	10	0	50	0%	40	mittelfristig
Heusweiler	0	0	120	0%	120	kurzfristig
Heusweiler Schulzentrum	98	2	270	2%	172	mittelfristig
Hofeld	0	0	50	0%	50	kurzfristig
Homburg	212	86	1450	41%	1238	mittelfristig
Illingen	20	0	260	0%	240	mittelfristig
Jägersfreude	0	0	200	0%	200	kurzfristig
Kirkel	25	10	210	40%	185	mittelfristig
Kirschhof	3	0	30	0%	27	kurzfristig
Landsweiler Nord	8	0	60	0%	52	mittelfristig
Landsweiler Reden	32	1	230	3%	198	mittelfristig

Bahnhof	Stationserfassung 2018		Potenzialanalyse	Maßnahmenableitung		
	Abstellplätze	ermittelte Auslastung	Stellplatzpotenzial B&R	Auslastung	Differenz	Priorität
Landsweiler Süd	6	0	60	0%	54	mittelfristig
Lautzkirchen	12	8	150	67%	138	kurzfristig
Lebach	4	0	240	0%	236	kurzfristig
Lebach Süd	6	0	80	0%	74	mittelfristig
Lebach-Jabach	0	0	300	0%	300	kurzfristig
Limbach	14	5	280	36%	266	mittelfristig
Luisenthal	0	0	910	0%	910	kurzfristig
Merchweiler	0	0	140	0%	140	kurzfristig
Merzig (Saar)	104	17	160	16%	56	mittelfristig
Merzig Stadtmitte	10	4	220	40%	210	mittelfristig
Mettlach	0	0	140	0%	140	kurzfristig
Namborn	0	0	60	0%	60	kurzfristig
Nennig	19	0	20	0%	1	mittelfristig
Neunkirchen	2	1	990	50%	988	kurzfristig
Niederlinxweiler	0	0	110	0%	110	kurzfristig
Nohfelden	0	0	20	0%	20	kurzfristig
Oberlinxweiler	20	1	120	5%	100	mittelfristig
Ottweiler	0	0	470	0%	470	kurzfristig
Perl	0	0	60	0%	60	kurzfristig
Quierschied	0	0	190	0%	190	kurzfristig
Rentrisch	0	0	50	0%	50	kurzfristig
Rohrbach	37	8	340	22%	303	mittelfristig
Saarbrücken Hbf	258	177	300	69%	42	mittelfristig
Saarbrücken Ost	10	1	1590	10%	1580	mittelfristig
Saarhölzbach	0	0	40	0%	40	kurzfristig
Saarlouis Hbf	82	33	1420	40%	1338	mittelfristig
SB-Dudweiler	0	0	850	0%	850	kurzfristig
SB-Güdingen	8	0	340	0%	332	mittelfristig
Schafbrücke	8	4	240	50%	232	kurzfristig
Scheidt	0	0	190	0%	190	kurzfristig
Schiffweiler	10	0	150	0%	140	mittelfristig
Siersburg	0	0	110	0%	110	kurzfristig
St. Ingbert	79	28	1010	35%	931	mittelfristig
St. Wendel	36	4	470	11%	434	mittelfristig
Sulzbach	2	0	450	0%	448	kurzfristig
Sulzbach-Altenwald	0	0	210	0%	210	kurzfristig
Türkismühle	32	14	70	44%	38	mittelfristig
Völklingen	6	10	1410	167%	1404	kurzfristig

Bahnhof	Stationserfassung 2018		Potenzialanalyse	Maßnahmenableitung		
	Abstellplätze	ermittelte Auslastung	Stellplatzpotenzial B&R	Auslastung	Differenz	Priorität
Walpershofen Mitte	3	1	60	33%	57	kurzfristig
Walpershofen Mühlenstraße	0	0	40	0%	40	kurzfristig
Walpershofen-Etzenhofen	0	0	580	0%	580	kurzfristig
Wellesweiler	0	0	400	0%	400	kurzfristig
Wemmetsweiler Rathaus	4	0	170	0%	166	kurzfristig
Wiebelskirchen	0	0	410	0%	410	kurzfristig
Würzbach	10	1	100	10%	90	mittelfristig
Wustweiler	12	0	60	0%	48	mittelfristig

A14 Herleitung der Bedienungsstandards für das Landesnetz

Kategorie	Gesamtverkehrsnachfrage	Gesamtverkehrsnachfrage
A: Oberzentrum – Oberzentrum		
A1	unabhängig von der Verkehrsnachfrage	Saarbrücken - Kaiserslautern Saarbrücken - Trier Saarbrücken - Mainz Saarbrücken - Luxemburg Saarbrücken - Straßburg Saarbrücken - Metz
B: Mittelzentrum – Oberzentrum		
B1	mehr als ca. 10.000 Wege pro Werktag	Saarbrücken - Völklingen Saarbrücken - Neunkirchen Saarbrücken - Saarlouis Saarbrücken - St. Ingbert Saarbrücken - Dillingen Saarbrücken - Homburg Merzig - Luxemburg <i>(Einschätzung anhand der Pendlerzahlen)</i>
B2	ca. 5.000 bis ca. 10.000 Wege pro Werktag	Forbach - Saarbrücken <i>(Abwertung ggü. Verkehrsmodell wg. modelltechnisch nicht abbildbarer Arbeitsmarktbarrieren)</i> Sarreguemines - Saarbrücken <i>(Abwertung ggü. Verkehrsmodell wg. modelltechnisch nicht abbildbarer Arbeitsmarktbarrieren)</i>
B3	unter ca. 5.000 Wegen pro Werktag	Homburg - Kaiserslautern Saarbrücken - Merzig Saarbrücken - Blieskastel Saarbrücken - Wadern Saarbrücken - Lebach Saarbrücken - St. Wendel Saarbrücken - Zweibrücken
C: Mittelzentrum – Mittelzentrum		
C1	mehr als ca. 10.000 Wege pro Werktag	Völklingen - Saarlouis Neunkirchen - Homburg Neunkirchen - St. Ingbert Merzig - Dillingen Merzig - Saarlouis
C2	ca. 5.000 bis ca. 10.000 Wege pro Werktag	Homburg - Blieskastel Wadern - St. Wendel Homburg - Zweibrücken St. Wendel - Kusel

Kategorie	Gesamtverkehrsnachfrage	Gesamtverkehrsnachfrage
C3	ca. 1.000 bis ca. 5.000 Wege pro Werktag	Dillingen – Völklingen Wadern – Lebach Neunkirchen - Blieskastel Dillingen – Lebach Lebach – Saarlouis Merzig – Saarburg Wadern – Hermeskeil Homburg – Kusel Völklingen – Forbach / Freyming-Merlebach / St. Avold Saargemünd – Blieskastel Völklingen – Merzig Völklingen – Wadern Völklingen – Neunkirchen Völklingen – Lebach Völklingen – Blieskastel Völklingen – Homburg Völklingen – St. Ingbert Völklingen – St. Wendel Merzig – Wadern Merzig – Neunkirchen Merzig – Lebach Merzig – Blieskastel Merzig – Homburg Merzig – St. Ingbert Merzig – St. Wendel Wadern – Neunkirchen Wadern – Dillingen Wadern – Saarlouis Wadern – Blieskastel Wadern – Homburg Wadern – St. Ingbert Wadern – St. Wendel Neunkirchen – Dillingen Neunkirchen – Lebach Neunkirchen – Saarlouis Dillingen – Blieskastel Dillingen – Homburg Dillingen – St. Ingbert Dillingen – St. Wendel Lebach – Blieskastel Lebach – Homburg Lebach – St. Ingbert Lebach – St. Wendel Saarlouis – Blieskastel Saarlouis – Homburg Saarlouis – St. Ingbert Saarlouis – St. Wendel Homburg – St. Wendel St. Ingbert – St. Wendel
C	unter 1.000 Wegen pro Werktag (ohne Verkehrsangebot im Landesnetz)	Dillingen – Völklingen Wadern – Lebach Neunkirchen - Blieskastel Dillingen – Lebach Lebach – Saarlouis Merzig – Saarburg Wadern – Hermeskeil Homburg – Kusel Völklingen – Forbach / Freyming-Merlebach / St. Avold Saargemünd – Blieskastel Völklingen – Merzig Völklingen – Wadern Völklingen – Neunkirchen Völklingen – Lebach Völklingen – Blieskastel Völklingen – Homburg Völklingen – St. Ingbert Völklingen – St. Wendel Merzig – Wadern Merzig – Neunkirchen Merzig – Lebach Merzig – Blieskastel Merzig – Homburg Merzig – St. Ingbert Merzig – St. Wendel Wadern – Neunkirchen Wadern – Dillingen Wadern – Saarlouis Wadern – Blieskastel Wadern – Homburg Wadern – St. Ingbert Wadern – St. Wendel Neunkirchen – Dillingen Neunkirchen – Lebach Neunkirchen – Saarlouis Dillingen – Blieskastel Dillingen – Homburg Dillingen – St. Ingbert Dillingen – St. Wendel Lebach – Blieskastel Lebach – Homburg Lebach – St. Ingbert Lebach – St. Wendel Saarlouis – Blieskastel Saarlouis – Homburg Saarlouis – St. Ingbert Saarlouis – St. Wendel Homburg – St. Wendel St. Ingbert – St. Wendel

Kategorie	Gesamtverkehrsnachfrage	Gesamtverkehrsnachfrage
-----------	-------------------------	-------------------------

Z: relevante Verbindungen außerhalb des Saarlandes

Z	unabhängig von der Verkehrsnachfrage	Birkenfeld – Hermeskeil – Trier Zweibrücken – Pirmasens Kaiserslautern - Mannheim
---	--------------------------------------	---

Anhang B zum VEP ÖPNV – Beteiligung

B1 Beteiligungsprozess

Verschiedene Beteiligungsformate begleiteten den Aufstellungsprozess des VEP ÖPNV. Dabei wurden die jeweiligen Zielgruppen mit speziell auf sie zugeschnittenen Formaten am Aufstellungsprozess beteiligt.

Projektbeirat

Der Projektbeirat begleitete den Aufstellungsprozess von Beginn an. Aufgabe des Beirats war es, das Ministerium bei der Aufstellung zu beraten, Anregungen im Erstellungsprozess zu geben und insbesondere (Zwischen-)Ergebnisse während der einzelnen Arbeitsschritte, von den Analysen über die Ziele bis hin zu den Szenarien und Maßnahmen, methodisch und fachlich zu diskutieren.

Der Beirat setzte sich zusammen aus den einzelnen Aufgabenträgern sowie deren Zusammenschluss, der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS), die Zweckverbände SPNV Rheinland-Pfalz Süd bzw. Nord, die Verkehrsverbundgesellschaft der Verkehrsunternehmen im Saarland – die Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS), Verkehrsunternehmen (Saarbahn GmbH, DB Regio AG Region Mitte, Vlexx GmbH), die Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Saarbahn Netz GmbH, DB Netz AG und DB Station & Service AG), die Kammern (Industrie- und Handelskammer Saarland und Arbeitskammer des Saarlandes), Fahrgast- und Kundenbeiräte, Verkehrsverbände, das Ministerium für Inneres und Sport (Abteilung Landesentwicklung und Bauaufsicht), das Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (Abteilung Naturschutz, Forsten) sowie die Landesbeauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderungen.

Folgende thematische Projektbeiratssitzungen erfolgten im Erstellungsprozess:

- 10.10.2016 Auftakt und Konstituierung des Beirats
- 15.02.2017 Bestandsaufnahme, Analysen, Stationserfassung, Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
- 30.08.2017 Zielsystemdiskussion
- 28.05.2018 Endgültige Abstimmung Zielsystem und Qualitätsstandards
- 21.09.2018 Tarifanalyse, Vorbereitung Fokusgruppen, Vorschläge zur Gestaltung des Landesnetzes im Rahmen der Konzeptionsphase
- 10.12.2018 Ergebnisse Fokusgruppen, Landesnetz: Vorgaben und Handlungsbedarfe, weitere Infrastruktur, Stationen, Fahrzeuge, Organisation
- 15.05.2019 Tarifsysteem, Festlegung von Standards zum Landesnetz, Vorbereitung Öffentlichkeitsveranstaltung
- 14.06.2019 Ergebnisse 2. Stationserfassung, Ergebnisse zweiter Bürgerdialog Bewertungsverfahren zur Gestaltung des Streckennetzes

12.12.2019 Ergebnisse Nutzen-Kosten-Untersuchung Schiene, Weiterentwicklung landesweites Busnetz, Szenarien

Fokusgruppen (Expertinnen und Experten)

Bestimmte Themenfelder erforderten eine über den Projektbeirat hinaus noch weitergehende Beteiligung von Expertinnen und Experten. Hierzu gehören die Themen Barrierefreiheit, Ländlicher Raum, Digitalisierung und Information, Grenzüberschreitender Verkehr und Tarif (zu Tarif siehe Anhang Tarifgutachten). Die vier Handlungsfelder wurden mit den Beiratsmitgliedern und weiteren Expertinnen und Experten aus dem Saarland, anderen Bundesländern und dem benachbarten Ausland in speziellen Fokusgruppen an folgenden Terminen intensiv aufbereitet, diskutiert und letztendlich konkrete Handlungsergebnisse für den VEP ÖPNV abgeleitet. Die Ergebnisse wurden anschließend in den Öffentlichkeitsveranstaltungen präsentiert.

25.10.2018 Barrierefreiheit

09.11.2018 Ländlicher Raum

04.12.2018 Digitalisierung und Information

16.01.2019 Grenzüberschreitender Verkehr

Öffentlichkeitsveranstaltungen und Onlinedialog (Bürgerinnen und Bürger)

Die Bürgerinnen und Bürger des Saarlandes konnten sich aktiv in den Erstellungsprozess einbringen. Während des Aufstellungsprozesses des VEP ÖPNV fanden drei Öffentlichkeitsveranstaltungen statt, die nicht nur Informationen zum Aufstellungsprozess boten, sondern unter dem Motto „Dialog zwischen Bürgern und Experten“ zu drei wesentlichen Arbeitsständen im Erarbeitungsprozess Austausch und Anregung an extern moderierten Themenständen und Workshop-Runden ermöglichten. Folgende Veranstaltungen fanden statt:

01.12.2017 Auftaktveranstaltung, Ergebnisse Analyse und Marktstanddiskussionen und Erwartungen an den VEP ÖPNV

22.03.2019 Präsentation Arbeitsstand und Dialog mit Bürgern und Experten zu den Themen: Tarif, Handyticket und E-Ticketing, Barrierefreiheit an Haltestellen, Angebote im Ländlichen Raum – Bürgerbusse

08.02.2020 Präsentation Arbeitsstand und Dialog Bürger und Experten: Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes für Zug- und Saarbahnverkehr, Weiterentwicklung Eisenbahnnetzes zu einem integrierten S-Bahn-Verkehr, Optimierung des Landesbusnetzes und Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV

Dieses Angebot nutzten die Saarländerinnen und Saarländer intensiv und gaben zahlreiche Anregungen und Hinweise, die in den Erstellungsprozess einfließen.

Ebenso intensiv wurde die Beteiligungsmöglichkeit über den Onlinedialog genutzt. Ab dem 01.12.2017 bestand die Möglichkeit, über die Internetseite www.vep.saarland Anregungen und Vorschläge zum VEP ÖPNV zu geben und sich über den jeweils aktuellen Stand zu informieren. Insgesamt sind über diesen Weg 512 Einzelhinweise eingegangen. Wesentliche Erkenntnisse für die Maßnahmenentwicklung flossen darüber hinaus aus einer repräsentativen Befragung von 1.000 Bürgerinnen und Bürgern zum ÖPNV im Saarland zur Bewertung des ÖPNV und zu den Ansprüchen an das Bahn- und Busangebot ein, die im Rahmen des Tarifgutachtens im Juli 2018 durchgeführt wurde (vgl. Anhang A9).

Präsentationen in Gremien (Politik)

Zusätzlich fanden Präsentationen von Zwischenergebnissen in folgenden Gremien statt:

21.11.2019 ZPS-Verbandsversammlung

28.11.2019 Landtagsfraktionen

03.12.2019 Landespressekonferenz

22.01.2020 Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

B2 Dokumentationen der Öffentlichkeitsbeteiligungen

Nachfolgend sind die Abschlussdokumentationen der drei durchgeführten Bürgerdialoge dargestellt sowie eine zusammenfassende Auswertung des Onlinedialogs.

Dokumentation

Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

Bürgerdialog

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Ort: VHS-Zentrum am Schloss Saarbrücken

Datum: 01.02.2017

Uhrzeit: 16:00 bis 18:00

Programm

Uhrzeit	Programm
16:00	Begrüßung durch Herrn Staatssekretär Jürgen Barke (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr)
16:20	Vorstellung des Projektes und erste Ergebnisse der Bestandserfassung (Rolf Alexander, Planersocietät)
16:45	Gruppenaufteilung für den Marktplatz ÖPNV
	Marktplatz ÖPNV Diskussionen und Ihre Anregungen zum ÖPNV im Saarland an Themenständen in Kleingruppen
17:45	Kurzzusammenfassung der Ergebnisse der Themenstände (Moderatoren der Themenstände, Planersocietät) Ausblick und Verabschiedung (Frau Astrid Klug, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr)

Begrüßung und Einführung

Herr Staatssekretär Jürgen Barke begrüßt die Teilnehmer. Mit einem Rückblick auf den bisher einzigen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV aus dem Jahr 1997, erläutert Herr Barke den Entschluss einen neuen Verkehrsentwicklungsplan für den öffentlichen Personennahverkehr für das Saarland aufzustellen. Seit 1997 konnten viele Maßnahmen aus dem damaligen Verkehrsentwicklungsplan umgesetzt werden. Seit den knapp letzten 20 Jahren haben sich aber auch viele Rahmenbedingungen geändert. Diese sind auch Herausforderungen für den landesweiten öffentlichen Personennahverkehr auf vielen Ebenen wie dem Angebot, der Infrastruktur sowie der Organisation. Hierzu wurde mit der neuen Fassung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Saarland bereits ein wesentlicher Schritt unternommen. Weitere Strategien und auch konkrete einzelne Maßnahmen sollen nun mit dem neuen Verkehrsentwicklungsplan erfolgen. Hierzu betont Herr Staatssekretär Barke auch die wichtige Rolle von Verbänden, Trägern öffentlicher Belange und den Nutzern von Bahn und Bus. Sie bringen viel Hintergrundwissen auch durch die tägliche Nutzung der Bahn- und Buslinien mit, welches eine wichtige Diskussionsgrundlage für das weitere Verfahren im Projekt ist. Hierzu ist diese Auftaktveranstaltung nicht nur als Information zum Projekt, sondern auch das Angebot für Bürgerinnen und Bürger sich in die Aufstellung des neuen Verkehrsentwicklungsplans einzubringen, ein wichtiger Baustein im Beteiligungserfahren.



Foto: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (Fr. Collet)

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

Herr Alexander vom Verkehrsplanungsbüro Planersocietät stellt den Aufstellungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie erste Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme vor. Hierzu gehört, dass der VEP ÖPNV als Instrument für den regionalen Bahn- und Busverkehr genutzt werden soll. Dieser umfasst den Schienennahverkehr (RE-, RB-, S-Linien) und die regionalen, z. T. auch Grenzen überschreitenden, Buslinien (R- und MS-Linien, regionale Nachtbuslinien, Saarbrücken-Luxemburg-Express). Zur Verknüpfung zum lokalen Busverkehr sind Schnittstellen zu den Nahverkehrsplänen der lokalen Aufgabenträger (z. B. Landkreise) vorgesehen. Grundlagen

für die Bestandserfassung sind die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen wie z. B. Bevölkerungszahlen, Barrierefreiheit und Intermodalität. Der Verkehrsentwicklungsplan wird dazu neben Maßnahmen im Angebot auch auf weitere Themenfelder wie z. B. Infrastruktur, Tarif und Information eingehen. Nach der Bestandserfassung und -bewertung erfolgt



die Entwicklung von Strategien und Zielen. Diese sind die Grundlage für Maßnahmenfelder, welche auch konkrete Einzelmaßnahmen enthalten. Alle Maßnahmen werden hinsichtlich der Investitions- und Betriebskosten mithilfe eines Verkehrsmodells bewertet. Das Verkehrsmodell ermöglicht über die Landesgrenzen hinaus eine Abschätzung, wie sich Verkehrsströme durch eine Maßnahme im Angebot verändern. Ein weiterer wichtiger Baustein wird ein Evaluierungskonzept sein. Es soll sicherstellen, dass die geplanten Ziele mit den konkreten Einzelmaßnahmen nach der Umsetzung auch erreicht werden.

Ergänzend zur dieser Dokumentation kann auch die Präsentation auf der Internetseite zum Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland heruntergeladen werden: www.vep.saarland.

Marktplatz Öffentlicher Personennahverkehr Saarland

Der Marktplatz setzte sich aus drei Themenständen zusammen: Angebot, Barrierefreiheit sowie Service und Qualität. Jeder Stand umfasste drei Leitfragen, anhand derer die Gespräche mit den Teilnehmern erfolgten. Die Anregungen wurden gesammelt und werden im weiteren Verfahren für die weitere Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes ÖPNV ausgewertet. Nachfolgend sind die Diskussionen und Anregungen der Teilnehmenden an den einzelnen Themenständen zusammengefasst.



Welche Ziele sollte der VEP verfolgen?

Angebot

Wie bewerten Sie die aktuelle Situation?

Welche Anregungen haben Sie?



Welche Ziele sollte der VEP verfolgen?

Barrierefreiheit

Wie bewerten Sie die aktuelle Situation?

Welche Anregungen haben Sie?



Welche Ziele sollte der VEP verfolgen?

Service und Qualität

Wie bewerten Sie die aktuelle Situation?

Welche Anregungen haben Sie?

Marktstand Angebot

Am Themenstand Angebot sind viele Themen mit Bezug zur Angebotsqualität des ÖPNV im Saarland angesprochen und diskutiert worden.

Organisation

Bahn- und Buslinien sollen nicht an Grenzen enden. Was im VEP ÖPNV vor allem in Bezug auf die Landesgrenzen nach Rheinland-Pfalz, Luxemburg und Frankreich diskutiert wird, soll auch um die inner-saarländischen Landkreisgrenzen erweitert werden. Hierzu wurden auch Organisationsstrukturen wie



bei der Landesbahngesellschaft Baden-Württemberg vorgeschlagen. Besonders im Grenzverkehr nach Frankreich wird eine bessere Organisation und Abstimmung gewünscht, um weitere drohende Stilllegungen zu verhindern. Insgesamt soll der öffentliche Personennahverkehr im Saarland aus einer Hand organisiert werden, wozu ein verkehrsunternehmensunabhängiger Verkehrsverbund entstehen sollte.

Vielen Teilnehmern ist klar, dass im Hinblick auf die finanziellen Möglichkeiten auch Maßnahmen im Bestand eine zentrale Rolle zukommt. Handlungsbedarf sehen die Teilnehmer hier auch im Bereich Information und Verkehrspsychologie. Die subjektive Wahrnehmung und Information des bestehenden Angebots muss verbessert werden. Wichtiger Baustein sind hierfür Qualitätsstandards, die durchzusetzen sind. Diese umfassen neben dem Angebot (Bedienungszeiten, Takte) auch die Organisationsstrukturen (z. B. öffentliche und jährliche Qualitätsberichte mit Pünktlichkeitsauswertungen).

Für die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs bringen die Teilnehmer auch die Verantwortung Dritter ein. Hier es geht besonders um eine gemeinsame Entwicklung von öffentlichem Personennahverkehr und Siedlungsentwicklungen in den Städten und Landkreisen. Siedlungsentwicklungen sollen primär an attraktiven Achsen des bereits bestehenden Nahverkehrs erfolgen.

Bahn- und Buslinien

Schwerpunkt beim Bahn- und Busangebot ist die Vernetzung untereinander. Analog zum Schienenverkehr wurde dazu ein Netz aus schnellen und erschließenden Regionalbuslinien vorgeschlagen. Hierzu fehlt es bisher an klar strukturierten Taktfahrplänen, welche auch regelmäßige Anschlüsse von/zum Schienenverkehr über den ganzen Tag ermöglichen. Viele Linien weisen Taktlücken auf, die eine einfache Merkbarkeit und damit spontane Nutzung verhindern. Daher wird gewünscht, dass der Verkehrsentwicklungsplan hierzu eine Vorgabe trifft, bis wann abends auf allen Linien ein Taktfahrplan bestehen muss. In Abstimmung mit dem benachbarten Bundesland Rheinland-Pfalz soll der integrale Taktfahrplan für Bahn und Bus verbessert werden. Ergänzend zum Alltagsverkehr wünschen sich einzelne Teilnehmer auch ein stärkeres Engagement im Tourismusbereich bei Freizeit- und Museumsverkehren.

Für eine bessere Erschließung und regionale Anbindung werden zwei neue Ansätze eingebracht. Dies ist zum einen die Weiterentwicklung vor allem des RB-Linienangebots im Schienenverkehr hin zu einem saarlandweiten S-Bahnnetz. Dieses verbindet am Saarbrücker Hauptbahnhof endende Linien zu durchgehenden Angeboten und stellt auch Verbindungen in Städte außerhalb des Saarlands sicher. Hierzu muss parallel eine Weiterentwicklung des RE-Netzes einsetzen, was unter anderem eine umsteigefreie Anbindung zwischen Saarbrücken und Köln enthalten müsste. In den stark ländlichen Räumen wünschen sich die Teilnehmer mehr Engagement bei den flexiblen Bedarfsverkehren wie z. B. in Mecklenburg-Vorpommern. Dies setzt auch voraus, dass einheitliche Produkte mit wiedererkennbaren Produktmerkmalen (z. B. Takte, Bedienungszeiten) als Qualitätsstandards festgesetzt werden.

Die Mobilität im Saarland ist dazu auch so weiterzuentwickeln, dass klimafreundliche Angebote wie z. B. Carsharing, Taxi, Fahrrad oder Elektromobilität die Bahn- und Buslinien ergänzen. Hierzu ist neben einem Verkehrsentwicklungsplan für den öffentlichen Personennahverkehr auch ein Landesmobilitätskonzept sinnvoll.

Infrastruktur

Ebenso sehen die Teilnehmer einen Handlungsbedarf in der Infrastruktur. Hierbei geht es zum einen um die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und zum anderen um die Frage, welche Infrastrukturreserven erforderlich bzw. zu erhalten sind. Kritisch wird hier der Trend gesehen, die Infrastruktur nur nach dem aktuellen Angebot zu erhalten. Eine Infrastrukturvorhaltung auf Basis der bestellten Leistungen führt langfristig zu einer Verschlechterung des Bahn- und Busangebots. So können beispielsweise keine Kapazitätserweiterungen erfolgen, wenn bei Bahnsteiglängen keine Reserven für längere Züge eingeplant bzw. erhalten werden.

Tarif

Der bestehende saarVV-Tarif ist bei allen Teilnehmern am Marktstand ein Hauptgrund für die geringe Attraktivität des saarländischen Bahn- und Busangebots. Es fehlen nicht nur verständliche Angebote für Fahrten über das Saarland hinaus. Auch fehlt eine Preisgerech-

tigkeit, da Fahrten vor allem in den ländlichen Räumen überproportional teurer sind als in den Städten. Dazu werden auch Vorschläge eingebracht, mit der Digitalisierung die Hemmschwelle Tarif vollständig abzubauen, indem E-Tarife und Chipkarten-System wie im Verkehrsverbund Rhein-Neckar und den Niederlanden genutzt werden.

Marktstand Barrierefreiheit

Am Themenstand wurde differenziert über barrierefreie Infrastruktur, barrierefreie Fahrzeuge, aber auch barrierefreier Zugang zu Informationen diskutiert. Einig waren sich die Teilnehmenden darüber, dass ein barrierefreier ÖPNV die Grundlage einer sozialen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen bildet und damit ein wesentliches Ziel des VEP ÖPNV darstellen muss. Bezogen auf die aktuelle Situation wurde angemerkt, dass gegenüber den Städten die Defizite im ländlichen Raum hinsichtlich der Barrierefreiheit deutlich größer wären, aber auch im Busverkehr sind größere Probleme zu identifizieren als im Schienenverkehr. Die Aufhebung dieser Unterschiede soll als eine Zielsetzung im VEP ÖPNV Eingang finden.



Gleichzeitig wurde auf die Kosten der Barrierefreiheit hingewiesen und der Wunsch nach einem entsprechenden Etat geäußert bzw. einer transparenten Offenlegung von Kosten auf der einen Seite und den zur Verfügung stehenden Mitteln auf der anderen Seite.

Infrastruktur

Vor dem Hintergrund der finanziellen Belastungen, die ein flächendeckender Umbau aller Haltestellen und Bahnhöfe verursachen würde, haben die Teilnehmenden neben der Identifikation der Haltestellen mit Ausbaubedarf über eine Priorisierung, beispielsweise anhand Ein- und Aussteigerzahlen, nach Altersstruktur der Bewohnerinnen und Bewohner in Einzugsbereichen, Einrichtungen wie Krankenhäuser, Senioreneinrichtungen, diskutiert. Ziel sollte die Erarbeitung eines priorisierten Haltestellenkatalogs sein, der saarlandweit zumindest eine barrierefreie Regionalbus-Haltestelle pro Ort (beide Fahrtrichtungen) auch in den ländlichen Räumen vorsieht.

Konkrete Vorschläge zum Umbau der Haltestellen waren die flächendeckende Angleichung unterschiedlicher Bahnsteighöhen im Zugverkehr, die Anpassung der Bahnsteige an den eingesetzten Fahrzeugtyp sowie der Umbau wichtiger Stationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Im Busverkehr beziehen sich die Vorschläge darauf, die Einrichtung von Busbuchten zu vermeiden und bevorzugt Buskaps anzulegen.

Sowohl bei Haltestellen als auch bei Bahnstationen sind die Zuwegung bei der Barrierefreiheit zu berücksichtigen sowie Leitsysteme entsprechend der DIN-Vorschriften umzusetzen.

Fahrzeuge

Ein wesentlicher Wunsch der Themenstandbesucher war es, auch die fahrzeuggebundene Barrierefreiheit stärker im VEP ÖPNV zu berücksichtigen. Hier entstand eine Diskussion über die Notwendigkeit des „teuren“ Umbaus der Haltestellen, wenn doch die Fahrzeuge alle Voraussetzungen erfüllen würden (z. B. versenkbare Rampen). Angezweifelt wurde aber dann die Fahrplantreue auf den jeweiligen Linien. Letztendlich ginge es um ein passendes Zueinander von Infrastruktur und Fahrzeug. Als Qualitätsstandards für die Fahrzeuge wurden Außenansagen an den Fahrzeugen mit ihren Vor- und Nachteilen sowie alternativer Lösungen für Blinde und Seheingeschränkte genannt und diskutiert. Die Haltestellenansagen in den Fahrzeugen seien sicherzustellen.

Information und Service

Auch im Bereich Information kamen verschiedene Hinweise und Wünsche an den VEP ÖPNV. So soll ein barrierefreier Zugang zu allen Medien im Zusammenhang mit dem ÖPNV ermöglicht werden, Onlineinformationen über barrierefreie Zugänge und Fahrzeuge zur Verfügung stehen, Fahrplanmedien Hinweise auf die Barrierefreiheit von Stationen oder Haltestellen enthalten. Gewünscht wurde, dass einheitliche Regelungen für die Mitnahme von Scootern bzw. E-Rollstühlen definiert werden und Servicekräfte zur Begleitung mobilitätseingeschränkter Personen nach Anmeldung zur Verfügung gestellt werden. Fehlende kompetente Ansprechpartner an Telefon- bzw. Servicestellen wurden darüber hinaus genannt und das Verhalten von Fahrern gegenüber Personen mit Mobilitätseinschränkungen sei optimierbar durch bessere Fahrerschulungen.

Marktstand Service und Qualität

Schwerpunkt der Diskussionen am Themenstand *Service und Qualität* war die Gewährleistung einer bequemen, verlässlichen und einfachen Beförderung von Fahrgästen von Haustür zu Haustür. Hierzu sind verschiedene Zielsetzungen geäußert worden, die der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV verfolgen soll.

Anschlüsse

Um diese Zielsetzung zu erreichen, ist das Thema Anschlusssicherung für die Fahrgäste relevant. Hier sollte sichergestellt sein, dass Anschlüsse unabhängig vom Verkehrsunternehmen, gesichert werden können. In diesem Kontext wird betont, dass hier verlässliche Regelungen sowohl für Fahrgäste als auch für Fahrpersonal notwendig seien. So sollen keine Fahrgäste benachteiligt werden, die durch das Warten auf Anschlussfahrten weitere Anschlüsse verpassen. Für das Fahrpersonal hingegen müsse sichergestellt sein, dass das Warten auf Anschlüsse offiziell vorgesehen ist und damit keine arbeitsrechtlichen Konsequenzen zur Folge hat.

Information und Übersichtlichkeit

Ein Schritt zu einer höheren Verlässlichkeit kann durch eine kundennahe Fahrgastinformation gesichert werden. Hier wird gefordert, dass eine offensivere Kommunikation durch neue Medien wie etwa Facebook, Twitter oder WhatsApp betrieben wird. Hier halten nach Meinung der Teilnehmer aktuell viele Verkehrsunternehmen an konventionellen Kommunikationsmethoden fest. Mit neuen Kommunikationsmethoden könnten insbesondere die Fahrgastinformationen bei Unregelmäßigkeiten (z. B. bei Störungen / Verspätungen) verbessert werden. Neben der digitalen Kommunikation besteht aber auch Handlungsbedarf bei konventioneller Fahrgastinformation während der Reise. So sollte der Weg vom Bahnhof zur Bushaltestelle bereits am Bahnsteig ausgeschildert sein und Fahrpläne ausgehängt werden. Auch in öffentlichen Gebäuden und publikumsintensiven Einrichtungen sollten Fahrplanunterlagen ausgehängt werden. Auch vom Fahrpersonal wird erwartet, dass dieses über hinreichende Kenntnisse für eine ausreichende Information der Fahrgäste verfügt. Hier ist vor allem thematisiert worden, dass die Fahrer eine ausreichende Netzkenntnis aufweisen sollten, um über Anschlussbeziehungen zu informieren. Dies gilt insbesondere auch dann, wenn die Anschlussfahrten von anderen Unternehmen gefahren werden.

Weiterhin ist als Anregung genannt worden, dass alle Verkehrsunternehmen im Saarland, unabhängig ob im Schienenverkehr oder im Busverkehr, ein einheitliches Datum für Fahrplanwechsel festlegen sollen. Dies vereinfache für den Nutzer, die Information und Verständlichkeit des Angebotes. Als konkreter Vorschlag sind hier die europaweiten Termine für Fahrplanwechsel im Eisenbahnverkehr genannt worden.

Tarif

Als weiteres Themenfeld für die bequeme Nutzung von Bus und Bahn sehen die Teilnehmer ein verständliches und gerechtes Tarifsystem. Hier ist auf das Wabensystem hingewiesen worden, mit dem Fahrgäste benachteiligt werden, die mit Bussen und Bahnen im Saarland unterwegs sind, die Ziele auf Umwegen erreichen. Darüber hinaus ist geäußert worden, dass es für Fahrgäste ohne Kenntnisse des Tarifs und der Strecke eine Herausforderung darstellt, an Fahrscheinautomaten einen korrekten Fahrschein zu erwerben. Hier sollte einerseits das Thema e-Ticket vorangetrieben werden, aber auch gleichzeitig transparente, nutzerspezifische Angebote für Gelegenheitskunden geschaffen werden (z. B. Mehrfahrtenkarten mit 10 Fahrten oder Kurzstreckentickets). Ebenso muss das Augenmerk bei der Verbesserung des Tarifs auf Verbindungen liegen, die über das Saarland hinaus nach Rheinland-Pfalz, Luxemburg oder Frankreich führen. Hier sollte ein preislich angemessener und verständlicher Tarif geschaffen werden, z. B. durch Ausweitung des Verbundtarifs. Neben der Transparenz des Tarifsystems, ist auch die Höhe der Tarife von Bedeutung. Hier sollten die Preise in einem angemessenen Verhältnis zum Angebot stehen. Als Beispiel hierfür ist das Tarifsystem im benachbarten Luxemburg genannt worden, in dem Fahrten im Vergleich weitaus günstiger sind als im Saarland. Eine Alternative könnte auch ein fahrscheinloser und kostenfreier ÖPNV nach Auffassung einiger Teilnehmer darstellen.

Fahrradbeförderung

Weiterhin sehen Teilnehmer eine Verbesserung der Fahrradbeförderung als notwendig. So sei die Fahrradbeförderung auch in modernen Zügen nur unzureichend gelöst. Insbesondere, dass das Fahrrad über die gesamte Fahrt festgehalten werden muss, sei eine Einschränkung des Fahrkomforts. Abhilfe könnte hier der Einbau von Fahrradständern in Zügen bieten.

Subjektives Wohlbefinden

Neben objektiv messbaren Kriterien ist auch das Thema subjektives Wohlbefinden als Qualitätsmerkmal genannt worden. Einschränkend wirken hier beispielsweise Überfüllungen, aber auch die teilweise mangelhaft empfundene Sauberkeit und der ebenso empfundene Instandhaltungszustand von Stationen und Fahrzeug. Hier seien aber nicht nur die Verkehrsunternehmen gefragt, die Instandhaltungsintervalle zu verkürzen, sondern auch Aufmerksamkeitskampagnen, die sich an Fahrgäste richten. Hier kann beispielsweise gezielt darauf aufmerksam gemacht werden, keine Schuhe auf Sitzen abzulegen.

Aber auch die Gestaltung der Fahrzeuge, wie beispielsweise die Beleuchtung und Farben, werden im Zusammenhang mit dem subjektiven Wohlbefinden in Bus und Bahn als relevant gehalten. Neben diesen unmittelbar mit der Fahrt zusammenhängenden Anregungen, ist auch auf die Umfeldgestaltung hingewiesen worden. Insbesondere an Bahnhöfen spielt nicht nur die moderne Gestaltung der Verkehrsstation eine Rolle, sondern auch das Bahnhofsgebäude. Hier ist darauf hingewiesen worden, dass es hierzu keine systematische Er-

fassung gibt und es ist angeregt worden, dass Bahnhofsgebäude, die vom Verfall bedroht sind, systematisch erworben werden und instandgesetzt werden. Damit könne ein großer Beitrag dazu geleistet werden, diese Stationen und deren Umfeld wieder in Wert zu setzen.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (P+R / B+R)

Nicht nur das Angebot im Bus- und Bahnverkehr selbst ist maßgeblicher Bestandteil für ein hohes Qualitätsempfinden, sondern auch der Weg von und zur Haltestelle bzw. zum Bahnhof. Hier ist darauf hingewiesen worden, dass kostenpflichtige Park-and-Ride-Parkplätze eher eine Motivation darstellen, das Auto dort nicht abzustellen, sondern die Autofahrt bis zum Ziel fortzusetzen. Hier werden Lösungen gefordert, die für ÖPNV-Kunden ein kostenfreies Parken ermöglichen. Als Vorschlag ist hier die Lösung genannt worden, dass ein ÖPNV-Ticket in diesem Fall gleichzeitig als Parkschein gilt. Aber auch das Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen bzw. Haltestellen ist ein zentrales Thema. Hier wird kritisiert, dass es teilweise nicht ausreichend, sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gibt.

Organisation

Weiterhin ist ein Mobilitätsmanagement als Lösungsansatz vorgeschlagen worden, mit dem gezielte Anreize und Motivationen geschaffen werden, den ÖPNV zu nutzen. In diesem Kontext sind auch andere Akteure wie beispielsweise Betriebe von Bedeutung, die gezielt an Motivation zur Nutzung von Bus und Bahn mitwirken können.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass es für Nutzer von Bus und Bahn im Saarland auch im Themenfeld Service und Qualität relevant ist, dass die Maßnahmen aus dem neuen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV nach Erarbeitung des Plans schnellstmöglich umgesetzt werden.

Ausblick und Verabschiedung

Frau Klug, Leiterin der Abteilung für Energie und Verkehr im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr verabschiedet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und weist auf die weiteren Informationen und die Beteiligungsmöglichkeit im Internet hin.

Die Internetpräsenz zur Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV steht ab sofort unter der Internetadresse www.vep.saarland zur Verfügung. Auf dieser steht neben aktuellen Informationen zum Stand des Aufstellungsprozesses auch ein Beteiligungsformular zur Verfügung, über das weitere Anregungen und Vorschläge für den Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV abgegeben werden können.



Alle Fotos im Dokument: Planersocietät, soweit nicht anders angegeben

Dokumentation

Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

2. Bürgerdialog

Ort: VHS-Zentrum am Schloss Saarbrücken

Datum: 22.03.2019

Uhrzeit: 14:00 Uhr bis 17:00 Uhr

Programm

Begrüßung

Herr Barke, Staatssekretär

Einführung: Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV - Ziele und Verfahren

Herr Alexander, Büro Planersocietät

Präsentation der aktuellen Ergebnisse:

- Tarifsysteem: einfacher & günstiger
Herr Probst - Probst & Consorten
- Barrierefreiheit an Haltestellen
Herr Simson - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
- Digitalisierung: Handyticket und E-Ticketing
Frau Semar - Saarländische Nahverkehrs- und Service GmbH
- Angebote im ländlichen Raum: Bürgerbusse & Co.
Herr Simson - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Übergang zu den Marktständen

Marktplatz: Bürger und Experten im Dialog

Gemeinsame Bewertung und Diskussion der vorgestellten Ergebnisse in Arbeitsgruppen

Abschluss und Verabschiedung

Frau Klug, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Moderation

Herr Steinberg, Büro Planersocietät

Begrüßung

Der zweite Bürgerdialog wird von Staatssekretär Jürgen Barke eröffnet. Herr Barke dankt den Gästen für die Teilnahme am zweiten Bürgerdialog und lädt die Bürgerinnen und Bürger ein, im Anschluss an die Vorträge mit den Vertreterinnen und Vertretern des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr und den Gutachtern zu diskutieren.

Da der letzte Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland aus dem Jahr 1997 stammt, besteht inzwischen auf mehreren Ebenen ein Erneuerungsbedarf. So konnten viele Maßnahmen inzwischen umgesetzt werden. Parallel haben sich gesellschaftliche Strukturen und das Mobilitätverhalten der saarländischen Bevölkerung gewandelt. Es gilt daher nicht nur Antworten auf aktuelle Mobilitätsfragen zu finden, sondern auch perspektivische Entwicklungen im neuen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland zu berücksichtigen.

Der Planungsprozess soll dazu bewusst die Menschen berücksichtigen, welche regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel nutzen oder intermodal und klimafreundlich unterwegs sein wollen. Hierzu dient nicht nur der Projektbeirat, der sich aus vielen unterschiedlichen Akteuren wie Verbänden, Kammern und Verkehrsunternehmen zusammensetzt. Jeder Fahrgast kann seine ganz individuellen Erfahrungen zum öffentlichen Personennahverkehr im Saarland und über die Landesgrenze hinaus einbringen.

Der zweite Bürgerdialog bietet dafür nun den Raum, um auch einzelne Maßnahmen konkret zu diskutieren. Hierfür sind die vorab präsentierten Vorträge ein wertvoller Beitrag. Sie geben bereits durch einzelne konkrete Maßnahmen einen Einblick in die Handlungsfelder und Marktstände Tarif, Digitalisierung, Ländlicher Raum und Barrierefreiheit.



Foto: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

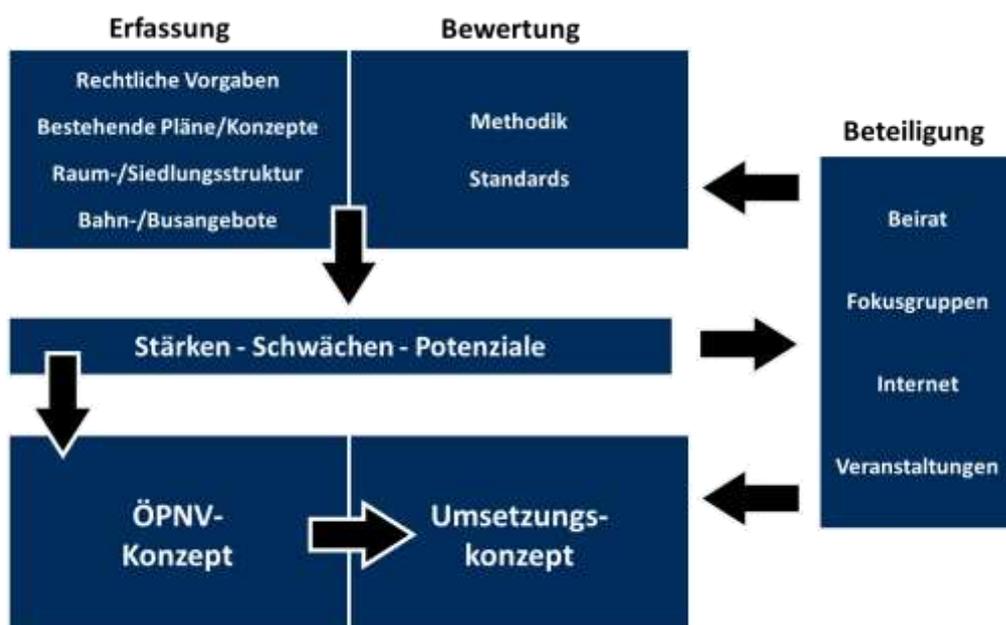
Einführung: Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV - Ziele und Verfahren

Herr Alexander von der Planersocietät gibt eine Einführung in das Projekt Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) Saarland, damit auch Gäste, welche zum ersten Mal an diesem Bürgerdialog teilnehmen, den Hintergrund dieses Projekts kennenlernen. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV erfolgt die Steuerung des landesweiten Angebots aus Bahnlinien (Regional-Express, Regionalbahn, S-Bahn und Saarbahn) sowie der Landesbuslinien (RegioBus, MoselleSaar und Nachtbus). Zusätzlich umfasst der landesweite Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV auch Vorgaben und einen Gestaltungsrahmen für die Nahverkehrspläne der lokalen Aufgabenträger des Saarlands. Das Spektrum der Themen erstreckt sich dabei auch auf die grenzüberschreitende Mobilität nach Rheinland-Pfalz, Luxemburg und Frankreich sowie weiteren Themenfeldern wie zum Beispiel Barrierefreiheit, Intermodalität und Digitalisierung.

Eine Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV Saarland ergibt sich aus mehreren Gründen. Der erste und bisher einzige Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV wurde im Jahr 1998 verabschiedet. Die damals vorgesehenen Maßnahmen sind überwiegend umgesetzt oder müssen auf Grund geänderter Rahmenbedingungen neu bewertet werden. Zu diesen Rahmenbedingungen gehören zum Beispiel gesellschaftliche Entwicklungen wie der demografische Wandel, Änderungen durch Gesetze wie das Personenbeförderungsgesetz und aktuelle Themen wie Elektromobilität und Digitalisierung.

Der neue Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV wird in einem mehrstufigen Prozess erstellt. Hierzu gehört neben den einzelnen Arbeitsphasen aus Erfassung, Bewertung und Aufbau eines ÖPNV-Konzepts auch eine vielfältige Beteiligung während des gesamten Projekts. Die Bürgerdialoge bilden davon einen Baustein.

- Die Präsentation kann auf der Internetseite www.vep.saarland heruntergeladen werden.



Verfahren zum neuen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

Präsentation der aktuellen Ergebnisse

Tarifsystem: einfacher & günstiger

Herr Probst - Probst & Consorten

Barrierefreiheit an Haltestellen

Herr Simson - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Digitalisierung: Handyticket und E-Ticketing

Frau Semar - Saarländische Nahverkehrs- und Service GmbH

Angebote im ländlichen Raum: Bürgerbusse & Co.

Herr Simson - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Marktplatz: Bürgerinnen und Bürger im Dialog mit Expertinnen und Experten

Die Vorträge zeigten einen Ausschnitt der Themen und Handlungsfelder, welche mit den Gästen des Bürgerdialogs an Marktständen diskutiert werden konnten. Dabei bestand auch die Möglichkeit über diese vier konkreten Themen hinaus mit den Teilnehmern seitens des Ministeriums und Gutachtern Schlüsselmaßnahmen zu diskutieren und neue Inhalte einzubringen. Hierfür konnte sich im Anschluss an die vier Präsentationen detailliert an den vier Marktständen informiert werden.



Marktstände beim 2. Bürgerdialog

Marktplatz Tarif

Die Vorstellung und Diskussion beim Marktstand Tarif erfolgte auf Basis des Tarifgutachtens, mit dem attraktivere Tarife für das Saarland angestrebt werden. Dies umfasst die heutigen Fahrgäste im Saarland genauso wie die Nicht- und Gelegenheitsnutzer. Neben der Möglichkeit, sich über die Ansätze für einen attraktiveren Tarif zu informieren, bot sich auch die Möglichkeit direkt mit den Gutachtern zu diskutieren.

Aus den Gesprächen mit den Gästen des Bürgerforums zeigte sich deutlich der Wunsch, das aktuelle Tarifsystem hin zu einem attraktiveren Angebot für das gesamte Saarland weiter zu entwickeln. Die damit verbundenen Diskussionen lassen sich in drei Blöcke einordnen: Wabensystem, Fahrkarten und Organisation.

Zusammenfassung zum Block *Wabensystem*:

- Die Verbesserungen im Tarif sind nicht weitreichend genug. So bleibt das als ungerecht eingeschätzte System aus Waben erhalten. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Fahrten in Saarlouis zwischen Bahnhof und Stadtzentrum zwei Waben umfassen. Das gesamte Wabensystem müsste mehr Haltestellen umfassen, welche sich direkt auf Wabengrenzen befinden.

Zusammenfassung zum Block *Fahrkarten*:

- Die Pauschalisierung von Tagesticket macht das Angebot deutlich übersichtlicher und damit auch transparenter. Gleiches trifft auch die Angebote Saarland-Abo und Seniorenticket zu.
- Es fehlen Mehrfahrkarten, wodurch Vorratskäufe mit Rabatten entfallen.
- Es fehlt ein Rabatt für Studierende beim Erwerb von Anschluss- und Tagestickets, obwohl hier eine große Schnittmenge besteht.

Zusammenfassung zum Block *Organisation*:

- Eine Umstellung des Tarifs muss auch die Bestandskunden berücksichtigen und angepasste Kündigungskonditionen umfassen.
- Preisaktionen sollen nicht nur für die Gewinnung von Neukunden durchgeführt werden. Eine Anerkennung langjähriger Kunden ist genauso wichtig.
- Bleibt ein Barverkauf in den Fahrzeugen langfristig erhalten, sollte für mehr Servicequalität und Flexibilität ein Verkauf unabhängig vom Fahrpersonal eingeführt werden.



Attraktivere Tarife für das Saarland

Einfacher für Nicht- und Gelegenheitsnutzer
Günstiger für alle Fahrgäste im Saarland



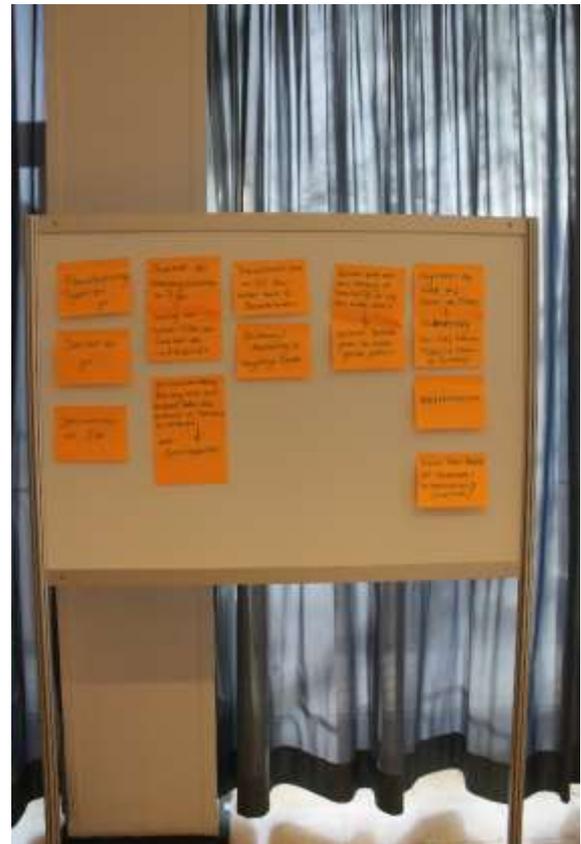
der saarVV-Tarif heute				Die saarVV-Tarifoffensive			
1	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
2	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
3	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
4	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500
5	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
6	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500	3,500
7	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
8	4,500	4,500	4,500	4,500	4,500	4,500	4,500
9	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
10	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500
11	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000
12	6,500	6,500	6,500	6,500	6,500	6,500	6,500
13	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000
14	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500
15	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000
16	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500	8,500
17	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000
18	9,500	9,500	9,500	9,500	9,500	9,500	9,500
19	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
20	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500	10,500
21	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000
22	11,500	11,500	11,500	11,500	11,500	11,500	11,500
23	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
24	12,500	12,500	12,500	12,500	12,500	12,500	12,500
25	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000
26	13,500	13,500	13,500	13,500	13,500	13,500	13,500
27	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000
28	14,500	14,500	14,500	14,500	14,500	14,500	14,500
29	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
30	15,500	15,500	15,500	15,500	15,500	15,500	15,500
31	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000
32	16,500	16,500	16,500	16,500	16,500	16,500	16,500
33	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000	17,000
34	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500
35	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000
36	18,500	18,500	18,500	18,500	18,500	18,500	18,500
37	19,000	19,000	19,000	19,000	19,000	19,000	19,000
38	19,500	19,500	19,500	19,500	19,500	19,500	19,500
39	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
40	20,500	20,500	20,500	20,500	20,500	20,500	20,500
41	21,000	21,000	21,000	21,000	21,000	21,000	21,000
42	21,500	21,500	21,500	21,500	21,500	21,500	21,500
43	22,000	22,000	22,000	22,000	22,000	22,000	22,000
44	22,500	22,500	22,500	22,500	22,500	22,500	22,500
45	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000
46	23,500	23,500	23,500	23,500	23,500	23,500	23,500
47	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
48	24,500	24,500	24,500	24,500	24,500	24,500	24,500
49	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000
50	25,500	25,500	25,500	25,500	25,500	25,500	25,500
51	26,000	26,000	26,000	26,000	26,000	26,000	26,000
52	26,500	26,500	26,500	26,500	26,500	26,500	26,500
53	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000	27,000
54	27,500	27,500	27,500	27,500	27,500	27,500	27,500
55	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000
56	28,500	28,500	28,500	28,500	28,500	28,500	28,500
57	29,000	29,000	29,000	29,000	29,000	29,000	29,000
58	29,500	29,500	29,500	29,500	29,500	29,500	29,500
59	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
60	30,500	30,500	30,500	30,500	30,500	30,500	30,500
61	31,000	31,000	31,000	31,000	31,000	31,000	31,000
62	31,500	31,500	31,500	31,500	31,500	31,500	31,500
63	32,000	32,000	32,000	32,000	32,000	32,000	32,000
64	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500	32,500
65	33,000	33,000	33,000	33,000	33,000	33,000	33,000
66	33,500	33,500	33,500	33,500	33,500	33,500	33,500
67	34,000	34,000	34,000	34,000	34,000	34,000	34,000
68	34,500	34,500	34,500	34,500	34,500	34,500	34,500
69	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000
70	35,500	35,500	35,500	35,500	35,500	35,500	35,500
71	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000	36,000
72	36,500	36,500	36,500	36,500	36,500	36,500	36,500
73	37,000	37,000	37,000	37,000	37,000	37,000	37,000
74	37,500	37,500	37,500	37,500	37,500	37,500	37,500
75	38,000	38,000	38,000	38,000	38,000	38,000	38,000
76	38,500	38,500	38,500	38,500	38,500	38,500	38,500
77	39,000	39,000	39,000	39,000	39,000	39,000	39,000
78	39,500	39,500	39,500	39,500	39,500	39,500	39,500
79	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000
80	40,500	40,500	40,500	40,500	40,500	40,500	40,500
81	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000
82	41,500	41,500	41,500	41,500	41,500	41,500	41,500
83	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000
84	42,500	42,500	42,500	42,500	42,500	42,500	42,500
85	43,000	43,000	43,000	43,000	43,000	43,000	43,000
86	43,500	43,500	43,500	43,500	43,500	43,500	43,500
87	44,000	44,000	44,000	44,000	44,000	44,000	44,000
88	44,500	44,500	44,500	44,500	44,500	44,500	44,500
89	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000
90	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500
91	46,000	46,000	46,000	46,000	46,000	46,000	46,000
92	46,500	46,500	46,500	46,500	46,500	46,500	46,500
93	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000	47,000
94	47,500	47,500	47,500	47,500	47,500	47,500	47,500
95	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
96	48,500	48,500	48,500	48,500	48,500	48,500	48,500
97	49,000	49,000	49,000	49,000	49,000	49,000	49,000
98	49,500	49,500	49,500	49,500	49,500	49,500	49,500
99	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000
100	50,500	50,500	50,500	50,500	50,500	50,500	50,500

Kofinanzierungsbedarf

Je nach den gewählten Preishöhen kann ein erster Schritt auch schon ohne öffentliche Kofinanzierung („Schwarze Null“) starten. Gerade die sozial- und bildungspolitischen Maßnahmenansätze erfordern intensive Zuschüsse, die aus verkehrspolitischen Gründen nicht unbedingt erforderlich wären.

Plakate am Marktstand Tarif

Resonanz aus der Diskussion am Marktstand Tarif



Marktplatz Digitalisierung

Mit dem Marktstand Digitalisierung konnten Möglichkeiten diskutiert werden, wie die Digitalisierung die Nutzung der Bahn- und Busangebote weiter vereinfachen kann. Hierzu wurden drei Schlüsselmaßnahmen (Integration von Fahrplandaten, ohne Tarifkenntnisse Bahn und Bus nutzen und Aufbau einer Managementplattform) vorgestellt. Mit den Diskussionen am Stand hatten die Gäste des Bürgerdialogs darüber hinaus auch die Möglichkeit, weitere Anregungen einzubringen. Ein großer Teil der Diskussionen drehte sich dabei um die SaarVV-App und das Handyticket.



Digitalisierung

Mit den Möglichkeiten der Digitalisierung wird die Nutzung von Bahn- und Buslinien intuitiver gestaltet.

- OpenData-Strategie**
 - Daten zum Fahrplan und zu Haltestellen werden in offenen Datenformaten kontinuierlich zur Verfügung gestellt
 - Schaffung von Schnittstellen in der Programmierung, um Entwicklern einen Zugriff auf Echtzeitdaten zu ermöglichen
- Leichter informieren**
 - Alle Angebote im Bahn- und Busnetz liefern Echtzeitdaten für die Fahrplanauskunft
 - Integration aller Echtzeitdaten in den saarfährtplan, landesweite Angebote (zum Beispiel DB Navigator) und Suchmaschinen (zum Beispiel Google Maps)
 - Ausweitung von Tarifsystemen (zum Beispiel Örtze Werke) auf stauanfällige Straßenabschnitten
- Besser organisiert**
 - Zuweisung von Zuständigkeiten für eine kontinuierliche Datenpflege und Integration in Informationsangebote wie zum Beispiel für die Fahrplanauskünfte
 - Aufnahme, Verarbeitung und Weiterleitung von (Echtzeit-) Informationen auf einer saarlandweiten Datenstrategie
- Bezug zur Infrastruktur/ zu Fahrzeugen**
 - Fahrsuche im Bahn- und Busnetz senden kontinuierlich Echtzeitdaten
 - Saarlandweite Abdeckung durch das Mobilfunknetz
 - Mobilfunktransponder für Fahrsuche des Schienenverkehrs
 - Einsatz digitaler Systeme im gesamten Busnetz
 - Steigerung des Komforts an Stationen bzw. in Fahrzeugen durch kostenloses WLAN
- Digitale Mobilität**
 - Bahn und Bus als Rückgrat eines landesweiten Mobilitätservice unterschiedlicher Mobilitätsangebote
 - Fortführung des Projekts Terminal zur autonomen Mobilität im Busverkehr in der Großregion
 - Nutzung digitaler Möglichkeiten zur Disposition für alternative Mobilitätsangebote im ländlichen Raum wie Ride-Pooling



Digitalisierung Schlüsselmaßnahmen

- Integration von Fahrplandaten**

Fahrplanauskünfte sollen in Medien integriert werden, welche auch von Nicht-Nutzern des Bahn- und Busangebots regelmäßig genutzt werden. Ein wichtiger Baustein ist die Verbindungsauskunft von Google Maps.

 - Bahn- und Buslinien als Teil von Verbindungsauskünften
 - Möglichkeit adressenauer Fahrplanauskünfte inklusive Fußwege
 - Spezial im Schienenverkehr auch Förderung des Images
 - bei Anzeige von alternativen Alternativen im Straßennetz
 - Perspektive: Integration von Echtzeit- und Tarifdaten
- Ohne Tarifkenntnisse Bahn und Bus nutzen**

Auch ein einfaches Tarifsystem bleibt eine Barriere, da Informationen bereits vor Antritt erforderlich sind. Hierzu können weitere Hürden kommen, wie der Kauf von Fahrkarten an einem Automaten. In Zukunft soll die Nutzung von Bahn und Bus ohne Kenntnisse des Tarifsystems möglich sein.

 - Einführung von Apps als Mobilitätsbegleiter
 - Automatische Erstellung der Tarife nach Abschluss jeder Fahrt mit Bahn und Bus
 - Möglichkeit der Zusammenfassung aller Fahrten in einem Zeitraum (zum Beispiel Monat), um den bestmöglichen Preis automatisch berechnen zu können
 - eigene App-Lösungen oder Kooperation mit Apps von Drittanbietern
- Aufbau einer Managementplattform**

On-Demand-Systeme bieten auch neue Möglichkeiten für die Erschließung ländlicher Räume. Der Vorteil einer nachfrageorientierten Mobilität ist aber vor allem mit der Hürde einer Vorbestellung von Fahrten verbunden. Eine Managementplattform stellt hierfür eine sinnvolle Lösung dar.

 - Mehr Möglichkeiten in der Bestellung von Fahrten über Internet und App (und am die Uhr) und Telefon (zum Beispiel täglich zwischen 06:00 und 22:00 Uhr)
 - Automatisierte Buchung und Weiterleitung der Bestellungen an die Vertragspartner vor Ort (zum Beispiel Taxi-Unternehmen für Arriva-Bammel-Taxis)
 - Disposition und Bündelung von Nachfragen für eine effizientere Mobilität mit dem Ziel Werteskalen zwischen Fahrerwartung und -durchführung zu verringern
 - Einrichtung von Pilotregionen für On-Demand-Angebote in ländlichen Räumen

Plakate am Marktstand Digitalisierung

Die Schwerpunktdiskussion um die SaarVV-App und das Handyticket wurden durch weitere Anregungen der Gäste des Bürgerdialogs ergänzt. Diese lassen sich zu mehreren Blöcken zusammenfassen: Chipkarte, Echtzeit und OpenData.

Zusammenfassung zum Block SaarVV-App

- Die App muss barrierefrei gestaltet sein, wozu die individuelle Änderung von Farben und Schriftgrößen gehört. Ebenso sollte eine Vorlesefunktion ergänzt werden.
- Grundsätzlich sollte die App für einen akkusparenden Betrieb ausgelegt sein.
- Eine Lesefunktion von e-Tickets in der App wäre eine Rückfallebene, wenn die Chipkarte nicht funktioniert.
- Ein Kauf von Tickets per App ist bisher nicht intuitiv. So fehlt zum Beispiel eine Zurück-Funktion

Zusammenfassung zum Block *Chipkarte*:

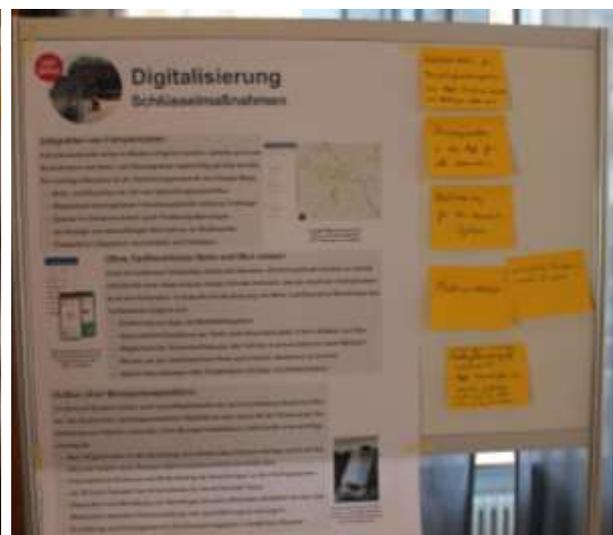
- Die Lesegeräte in den Fahrzeugen sind nicht ausgereift, da das Einlesen zu lange dauert oder es zu oft zu Fehlermeldungen kommt. Um Wartezeiten zu verringern wären zudem auch mehrere Lesegeräte im Türbereich sinnvoll.
- Diese Lesegeräte müssen den Vorgaben des Datenschutzes entsprechen. So dürfen auf den Bildschirmen keine persönlichen Daten angezeigt werden.
- Chipkarten und letztlich auch Apps müssen von Anfang an intermodal entwickelt werden.
- Ein weiterer Vorschlag, der über die Chipkarte des saarVV hinausgeht, ist, ein deutschlandweit-gültiges Ticket auf dem Personalausweis einzuführen.

Zusammenfassung zum Block *Echtzeitdaten*:

- Ein Ausbau der Fahrgastinformationssysteme mit Echtzeitdaten an Haltestellen und zentralen Punkten wäre sinnvoll, anstatt alles auf Smartphones auszulagern.
- Echtzeitdaten umfassen nicht nur Störungen im Bahn- und Busangebot. Auch Störungsmeldungen in der Infrastruktur (vor allem Aufzüge und Rolltreppen) müssen als Echtzeitdaten vorhanden sein.
- Echtzeitdaten nutzen nicht nur den Kunden, sondern auch den Verkehrsunternehmen, wie bei der Erfassung der Nachfrage in den Fahrzeugen.

Zusammenfassung zum Block *Open Data*:

- Echtzeitdaten müssen unabhängig vom Verkehrsunternehmen in alle Fahrgastinformationssysteme eingespeist werden.
- Auch für die Bereitstellung von OpenData müssen vorab Lizenzfragen abgestimmt sein bzw. es muss allen Akteuren klar sein, dass in den Unternehmen gewonnene Daten kostenlos zur Verfügung gestellt werden.



Resonanz aus der Diskussion am Marktstand Barrierefreiheit

Marktplatz Ländlicher Raum

Mit dem Marktstand Ländlicher Raum konnten Möglichkeiten diskutiert werden, wie der Ländliche Raum besser vor allem durch Busverkehre erschlossen wird. Hierzu wurden drei Schlüsselmaßnahmen (Reform Personenbeförderungsgesetz, Lückenschluss durch Bürgerbus und Aufbau einer Managementplattform) vorgestellt. Mit den Diskussionen am Stand hatten die Gäste des Bürgerdialogs darüber hinaus auch die Möglichkeit, weitere Anregungen einzubringen. Bei den Diskussionen am Marktstand zeigte sich, dass weitere Themen wie Barrierefreiheit auch hier wichtig sind.

Zusammenfassung zum Block *Barrierefreiheit*:

- Um den öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum für alle Personengruppen nutzbar zu machen, ist die barrierefreie Nutzung erforderlich.
- Senioren- und Behindertenbeauftragte sollen bei der Erstellung des Förderprogramms beteiligt werden.
- Eine Fördermittelvergabe sollte an eine durchgehende Barrierefreiheit gebunden sein (Fahrzeuge und Information)

Zusammenfassung zum Block *Träger*:

- Um mehr Träger zu mobilisieren, können Anreize geschaffen werden z. B. Pflegebudgets, Fahrdienste oder Fortbildung
- Pflęgeträger sollten für das Thema sensibilisiert werden
- Die Taxi-Innung soll als potenzieller Träger miteinbezogen werden.

Zusammenfassung zum Block *Organisation*:

- Um die Nutzung des ÖPNV im Saarland zu erleichtern, werden landesweite Vereinheitlichungen der Systeme gewünscht.
- Um die Bevölkerung des Ländlichen Raums für den ÖPNV zu interessieren, soll die Kommunikation verbessert werden und Vorzüge und Qualitäten hervorgehoben werden.
- Die Erschließung des Ländlichen Raums ist nicht nur für Saarländerinnen und Saarländer wichtig, sondern kann auch für den Tourismus von Bedeutung sein. Auch hier bieten sich beispielsweise autonome Shuttlebussysteme an.



Plakate am Marktstand Ländlicher Raum



Resonanz am Marktstand Ländlicher Raum

- Darüber hinaus gab es zahlreiche Anfragen zu weiteren Informationsangeboten zu Bürgerbussen.

Marktplatz Barrierefreiheit

Der Marktstand zum Handlungsfeld Barrierefreiheit umfasste den Grundsatz und drei Schlüsselmaßnahmen. Die drei Schlüsselmaßnahmen (Haltestellenkataster, Ausbau der Bahnhöfe und Auskunft ohne Barrieren) konnten dabei durch die Gäste des Bürgerdialogs erweitert und um neue Inhalte ergänzt werden. Dazu wurde beim Marktplatz Barrierefreiheit die Maßgabe verfolgt, dass Bahn- und Busangebote von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen möglichst einfach genutzt werden können.

Barrierefreiheit

Bahn- und Busangebote können von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen möglichst einfach genutzt werden.

Fahrzeuge im Bahn- und Busnetz

- Gestaltung der Fahrzeuge nach dem Prinzip 2 von 3 Sitzen
- Von den 3 Sitzen Ideen/Lehensfüßen werden immer 2 Sitze angeordnet
- Beteiligung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei abschließenden Neuanordnungen von Fahrzeugen

Spezielle Anforderungen für das Bahnnetz

- Neue Züge erfüllen Anforderungen der TSI PRM; bei Bestandsfahrzeugen ist ausreichend dimensionierter Mehrzweckbereich für Mobilitätseinschränkte vorhanden
- Behindertengerechte Toilette am Neckbereich bei allen Zügen (RE/RB/S-Bahn)
- Distanzgehöhen passen zu den Bahnsteighöhen

Spezielle Anforderungen für das Busnetz

- Nur Einsatz von Niederfler- oder LowEntry-Fahrzeugen mit Kneeling und Klapprampe
- Mehrzweckbereich an der zweiten Tür (Standardbus) und zusätzlich zweiter kleiner Mehrzweckbereich an der dritten Tür (Geländebus)

Halte im Bahn- und Busnetz

- Taktiles Leitsystem mit kontrastreicher Oberfläche
- Ausbau inklusive der Verbindungswegs zwischen Bahnsteig und Bushaltestelle

Spezielle Anforderungen im Bahnnetz

- Einsteigehöhen an vorhandensignalierten Bahnsteighöhen anpassen
- Alle Halte erhalten nach und nach einen barrierefreien Zugang: Aufzug oder Rampe

Spezielle Anforderungen im Busnetz

- Erhöhung der Bordstufen an den Haltestellen
- Erhebung des aktuellen Stands beim barrierefreien Ausbau zur Entwicklung eines landesweiten Ausbaukonzepts

- Schulung und Sensibilisierung aller Akteure im Umgang mit Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen durch gemeinsame Veranstaltungen
- Aushänge und Informationen kontrastreich gestalten
- Erfassung von Echtzeitinformationen (zum Beispiel zu Aufzügen) und Integration in die Fahrgastauskunft
- Kostenlose Bereitstellung von Daten, um Entwicklung zielgruppenspezifischer Informationsmöglichkeiten für barrierefreien Reisen zu erleichtern

Barrierefreiheit Schlüsselmaßnahmen

Stations- und Haltestellenkataster

Regelmäßige Erfassung der Stationen und Bushaltestellen über mehrere Kriterien

- Umfeld: Straßengeprägungen, Wegweisung, Qualität der Fußwege, ...
- Zugang: Aufzug, Rampe, ebenerdig, ...
- Auf dem Bahnsteig: Bahn-Bordstufenhöhe, taktiles Leitsystem, ...

Datenerfassung der Barrierefreiheit in Fahrgastauskunft integrieren - auch über Übergreifend wie möglich

Entwicklung eines Ausbaukonzepts im Busnetz mit Prioritäten für den weiteren Ausbau

- Nachfrage: Ein- und Aussteiger
- Verknüpfung: Umsteigendichtkeiten
- Lage: Öffentlich-rechtliche Einrichtungen, Nahversorgung, ...

Festlegung eines landesweiten Ausbaustandards für Bushaltestellen

Ausbau der Bahnhöfe

Anpassung der Bahnsteighöhen an die eingesetzten Fahrzeuge

- RE-Linie: 76 cm
- RB-Linie: 80/78 cm je nach Lage vor Ort und Abstimmung mit DB Station&Service
- S-Bahn (S): 76 cm
- Saarbahn: 36 cm

Konstellationen bei Bahnhöfen mit Halt von unterschiedlichen Linien

Durchgehende barrierefreie Führung von den Bahnsteigen bis zu den Ausgängen bzw. Umsteigemöglichkeiten mit Buslinien

Auskunft ohne Barrieren

- Integration von Echtzeitdaten für aktuelle barrierefreie Auskünfte wie Verfügbarkeit von Aufzügen
- Integration der Daten von Mobilbar auch in den Saartaktplan
- Suchung von (Lohn-) Services über Fahrgastauskunft: Telefon, Internet, App
- Integration von visuellen und akustischen Informationen während der Fahrt wie Angabe der Fahrtrichtung einer Buslinie an der Haltestelle

Plakate am Marktstand Barrierefreiheit

Hierbei zeigt sich schnell, dass die Möglichkeiten der Digitalisierung nicht ein eigenes Handlungsfeld im Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland bilden. Die Möglichkeiten der Digitalisierung sind gleichzeitig eine wichtige Chance die Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen weiter zu vereinfachen.

Die Diskussion, Ergänzungen und weitere Vorschläge zur Verbesserung der Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen lassen sich in vier Blöcke zusammenfassen: Allgemeines, Dienstleistung, Infrastruktur und Fahrzeuge. Dazu ist bei jedem der vier Blöcke wichtig, dass es sich bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nicht nur um Menschen mit Behinderungen handelt. Ebenso sind im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität zum Beispiel Menschen mit Fahrrädern zu berücksichtigen. Ebenso decken sich viele Anliegen der Gäste des Bürgerdialogs mit den Erkenntnissen aus der Fokusgruppe zur Barrierefreiheit sowie aus dem ersten Bürgerdialog.

Zusammenfassung zum Block Allgemeines:

- Barrierefreiheit berücksichtigt bisher zu wenig die Anforderungen von Menschen mit geistigen Behinderungen, welche ein stressfreies Reisen benötigen.
- Kampagnen sind erforderlich, welche für gegenseitigen Respekt und Hilfe werben.
- Die Bewertung von Haltestellen für den barrierefreien Ausbau muss alle Kriterien umfassen, welche auch für Menschen ohne Einschränkungen wichtig sind. Dies umfasst zum Beispiel auch touristische Ziele.
- Es gibt gute Ansätze im Informationsmanagement. Der Flyer der Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis ist hier eine gute Grundlage.
- Es ist ein Umdenken in der Planung erforderlich. Alltagstaugliche Barrierefreiheit in der Straßenraumgestaltung sollte eine selbstverständliche Planungsgrundlage sein. Hierzu gehören auch Mindestgehwegbreiten von etwa 2,5 m an Bushaltestellen.
- Bei dem bisherigen barrierefreien Ausbau werden zu oft Tatsachen ohne Abstimmung mit relevanten Gremien geschaffen. Das Ziel der Barrierefreiheit wird dabei trotz barrierefreien Ausbaus teilweise verfehlt.

Zusammenfassung zum Block Dienstleistung:

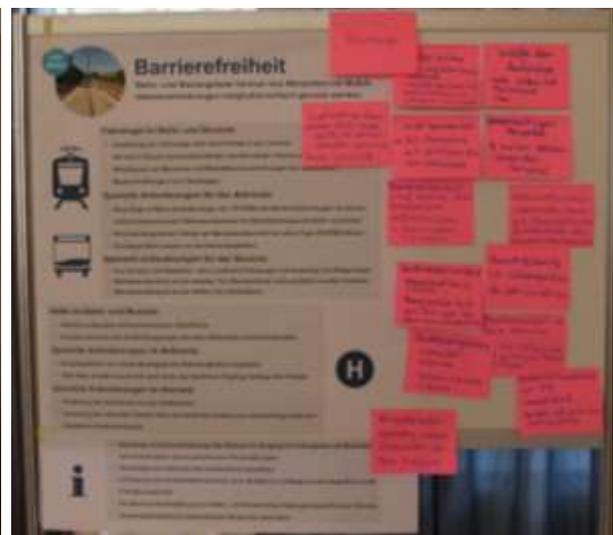
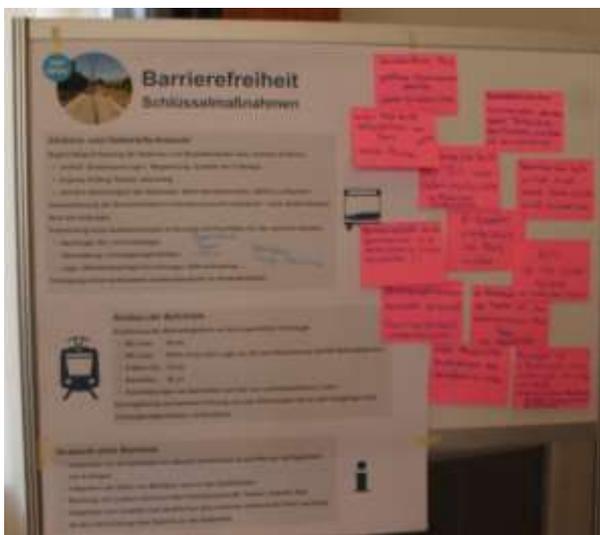
- Hilfen für Mobilitätseingeschränkte brauchen klare Zuständigkeiten, welche auch autorisiert sind, Entscheidungen zu treffen. So funktioniert zwar der Mobilitätsservice der Deutschen Bahn. Die Inanspruchnahme ist aber kompliziert, da die Entscheidungskompetenzen auf zu viele Personen verteilt sind.
- Busse können auch bei großen Mehrzweckbereichen nur eine eingeschränkte Anzahl mobilitätseingeschränkter Fahrgäste wie Rollstuhl, Kinderwagen und Rollator gleichzeitig mitnehmen. Daher sollte es eine garantierte Ersatzbeförderung zum Tarif des saarVV geben, falls eine Mitnahme der betroffenen Personengruppen aus Platzgründen nicht mehr möglich ist.
- Der Lotsenservice ist bisher für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wenig attraktiv. Dieser muss zeitlich umfassender sein und auch die ländlichen Räume des Saarlands berücksichtigen.
- Als Pilotprojekt sollte eine Begleitung durch ÖPNV-erfahrene Menschen mit Mobilitätseinschränkungen durchgeführt werden.
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind meist in der Koordination eingeschränkt, was schnell zu Verunsicherungen führt. Es wäre speziell abends daher wichtig mehr Sicherheitspersonal bereit zu stellen, welches vor allem deeskalierend wirken soll.
- Auch im Bereich der Dienstleistungen ist ehrenamtliches Engagement vorstellbar, wie Stationspaten, welche regelmäßig den Zustand der Bahnhöfe und Aufzüge prüfen, um Handlungsbedarf zu melden.

Zusammenfassung zum Block *Infrastruktur*:

- Barrierefreiheit im Sinne von Intermodalität erfordert die kurzfristige Nachrüstung aller nicht barrierefrei erreichbaren Bahnhöfe mit Schiebeschienen für Fahrräder und Pedelecs.
- Mobile Rampen von den Türen der Züge können bzw. dürfen nicht an allen Bahnhöfen eingesetzt werden.
- Aufzüge sind teilweise nicht geeignet für die Barrierefreiheit, weil diese bei einem hohen Gewicht (zum Beispiel E-Scooter) nicht mehr funktionieren oder für die Mitnahme eines Fahrrads zu klein sind.
- Die Reaktivierung von Bahnstrecken muss auch im Sinne von Barrierefreiheit diskutiert werden. Es können einfachere und barrierefreie Verbindungen als im Busverkehr entstehen. Dies gilt zum Beispiel für Landkreisgrenzen überschreitende Verbindungen wie zwischen den Städten Neunkirchen und Dillingen ohne Umstieg.
- Barrierefreiheit wirkt nicht, wenn barrierefrei ausgebaute Bushaltestellen nicht richtig von den Bussen angefahren werden. Erschwerend kommt hinzu, dass es in manchen Kommunen keinen geeigneten Platz für den barrierefreien Ausbau gibt.
- Aufzüge bleiben auch bei allen technischen Möglichkeiten ein Ausfallrisiko. Es muss daher perspektivisch für jeden Bahnsteig auch eine Alternative über eine Rampe geben. Der damit entstehende Umweg ist unerheblich, da eine Rampe ausfallsicher ist.

Zusammenfassung zum Block *Fahrzeuge*:

- Auch in neuen Fahrzeugen fehlen oft ausfahrbare Trittbretter oder diese sind zu kurz
- Für die Mitnahme von E-Scootern in Bussen müssen landesweit einheitliche Bedingungen festgelegt und aktiv kommuniziert werden
- Erweiterung der Mehrzweckbereiche, um mehr Rollstühle, Kinderwägen und Rollatoren gleichzeitig zu befördern. Ergänzend sollten diese Mehrzweckbereiche dann mehr Klappsitze haben



Resonanz aus der Diskussion am Marktstand Barrierefreiheit

Abschluss und Verabschiedung

Frau Klug bedankt sich im Namen des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr bei allen Gästen für die Teilnahme am zweiten Bürgerdialog. Die Diskussionen werden für die Ausarbeitung der Maßnahmen für den Verkehrsentwicklungsplan eine weitere wichtige Grundlage bilden. Zudem wird ein weiterer Bürgerdialog erfolgen. Dieser ist für den Sommer 2019 vorgesehen. Schwerpunkt werden dann die weiteren Bausteine für den neuen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland sein: ÖPNV-Konzept Bahn/Bus, grenzüberschreitender Verkehr, Leitlinien für lokale Angebote, Kommunikation und Marketing.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein wird im Anschluss an den dritten Bürgerdialog die Erstellung des Entwurfs des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV Saarland sein. Dies ist im Anschluss geplant und bildet gleichzeitig den Start für das formale Beteiligungsverfahren. Zusätzlich haben alle Gäste des Bürgerdialogs die Möglichkeit, sich über die projekteigene Internetseite www.vep.saarland über das weitere Vorgehen zu informieren. Hier besteht auch die Möglichkeit, sich in einen Newsletter einzutragen.

Dokumentation

Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

3. Bürgerdialog

Ort: Schloss Saarbrücken

Datum: 08.02.2020

Uhrzeit: 10:30 Uhr bis 14:00 Uhr

Programm

Begrüßung

Frau Rehlinger, Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Einführung: Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV - Ziele und Verfahren

Herr Scheer, Büro Planersocietät

Präsentation der aktuellen Ergebnisse:

- Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes für den Zug und Saarbahnverkehr
Herr Bohnet - Gertz Gutsche Rümenapp
- Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes zu einem attraktiven, integrierten S-Bahn-Verkehr im Saarland
Herr Scheer - Planersocietät
- Optimierung des Landesbusnetzes als passende Ergänzung des Schienenverkehrs
Herr Scheer - Planersocietät
- Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV: Kosten und Szenarien
Herr Scheer - Planersocietät

Übergang zu den Marktständen

Bürgerinnen und Bürger im Dialog mit Experten

Information und gemeinsame Gespräche zu den vorgestellten Ergebnissen

Abschluss und Verabschiedung

Frau Klug, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Moderation

Herr Alexander, Büro Planersocietät

Begrüßung

Verkehrsministerin Anke Rehlinger eröffnet den 3. Bürgerdialog im Saarbrücker Schloss. Sie dankt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die rege Teilnahme und sieht die große Bereitschaft auch als Zeichen eines großen Interesses an der Weiterentwicklung des ÖPNV im Saarland.



Der bislang letzte Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV für das Saarland ist inzwischen über 20 Jahre alt. Daher ergibt sich ein grundlegender Bedarf, das ÖPNV-Angebot auf Schiene und Straße sowie alle damit zusammenhängenden Rahmenbedingungen und Angebote grundlegend zu überprüfen, damit der saarländische ÖPNV auf zukünftige Herausforderungen ausgerichtet werden kann und gleichzeitig an Attraktivität sowohl für bisherige Nutzer als auch für gegenwärtige Nichtnutzer gewinnen kann. Busse und Bahnen sollen als wichtige Säule im Verkehrsmix des Saarlandes weiter gestärkt werden.

Mit dem dritten Bürgerdialog wird der Austausch mit der Öffentlichkeit fortgesetzt. Damit leistet der Bürgerdialog einen wichtigen Baustein in einem umfassenden Beteiligungsverfahren aus Projektbeirat, Fokusgruppen, Öffentlichkeitsbeteiligung und projektbegleitender Internetseite.

Neben Maßnahmen zum Verkehrsangebot und im Bereich der baulichen Infrastruktur (etwa im Hinblick auf die Reaktivierung von Schienenstrecken) ist parallel eine umfassende Tarifreform entwickelt worden. Diese wurde bereits vor einem Jahr im Bürgerdialog vorgestellt und diskutiert und befindet sich bereits auf dem Weg der Umsetzung. Sie wird eine deutliche Vereinfachung der Tarifstruktur mit vielen landesweiten Flatrate-Angeboten bringen sowie Preissenkungen in vielen Bereichen und soll dazu führen, dass die Nutzung des ÖPNV im Saarland wesentlich attraktiver wird und neue Fahrgäste gewonnen werden. Dies erfordert jedoch zusätzliches Geld im System. Um die Tarifreform zum 1.1.2021 umzusetzen, hat daher die Landesregierung zusätzliche Mittel für den ÖPNV bereitgestellt. Das Land ist bereit, diese Mehrkosten zu übernehmen sowie gleichzeitig die Kosten, um notwendige Tarifierhöhungen zu vermeiden. Frau Ministerin Rehlinger hat mit den Landräten und Bürgermeistern hierzu einen Pakt für einen attraktiven ÖPNV im Saarland vereinbart. Das Land ist bereit, die Mehrkosten der Tarifreform zu übernehmen, dafür erklären sich die übrigen Aufgabenträger des ÖPNV bereit, ihr Angebot im ÖPNV weiter zu verbessern oder mindestens auf dem bestehenden Niveau zu halten. Dies ist ein wichtiger Erfolg für einen nachhaltigen ÖPNV im Saarland. Insgesamt betont die Ministerin die Wichtigkeit, dass Angebotsverbesserungen und Tarifoptimierungen zusammenwirken, um gegenseitige Synergien zu erzeugen und eine möglichst hohe Wirkung zu bringen.

Die heute zu diskutierenden Maßnahmen, insbesondere auch der Ausbau des S-Bahn-Netzes und die Reaktivierung von Schienenstrecken werden trotz positiver Wirkung und positiver volkswirtschaftlicher Nutzen nicht zum Nulltarif erhältlich sein, sie erfordern teilweise hohe Investitionen und nicht unerhebliche laufende Betriebskosten. Die Maßnahmen sind daher nicht ohne zusätzliches Geld für den ÖPNV möglich sein. Die Ministe-

rin wird sich hierfür mit Nachdruck einsetzen. Wichtig ist dabei aber auch die breite Unterstützung aller Beteiligten und vor allem der Öffentlichkeit. Auch deswegen ist die breite Abstimmung im Bürgerdialog sehr wichtig.

Themenschwerpunkt des dritten Bürgerdialogs ist die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Schienenverkehr und des landesbedeutsamen Busnetzes. Hierzu bietet der Bürgerdialog den Raum, mit den Gutachtern des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV sowie den Vertreterinnen und Vertretern des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr ins Gespräch zu kommen; Ziel ist, Fragen von allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern zu beantworten und Anregungen für den weiteren Finalisierungsprozess des VEP ÖPNV auszutauschen.

Bevor die Diskussion zu den Themen eröffnet wird, wird eine inhaltliche Einführung zum Aufstellungsprozess und zu den Inhalten des Verkehrsentwicklungsplans durch die Gutachter gegeben.

Einführung: Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV - Ziele und Verfahren

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV wird aktuell neu aufgestellt und damit der vorherige Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV aus dem Jahr 1998 ersetzt. Seit dem Erarbeitungsprozess des vorherigen Verkehrsentwicklungsplans haben sich viele Rahmenbedingungen verändert: So haben sich umweltpolitische Erfordernisse verändert, demografische und räumliche Entwicklungen wirken sich auf die ÖPNV-Nachfrage aus, aber auch Veränderungen im gesetzlichen Rahmen – etwa der Novellierung des saarländischen ÖPNV-Gesetzes und das nationalen Personenbeförderungsrechts – geben den Anlass, einen vollständig neuen Verkehrsentwicklungsplan zu erarbeiten.

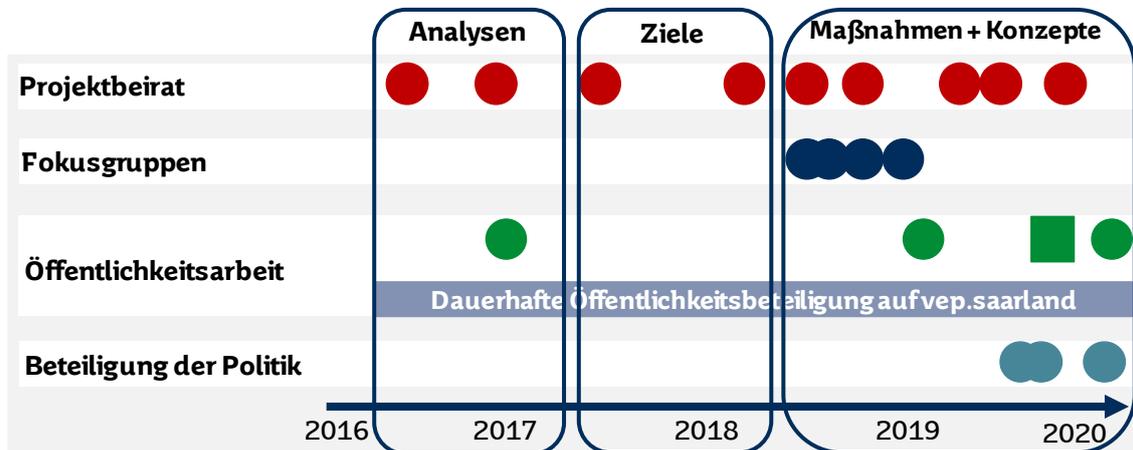
Mit dem neuen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV sollen die Rahmenvorgaben der ÖPNV-Entwicklung der nächsten 10 bis 20 Jahre formuliert werden. So ist es der Anspruch, dass der Verkehrsentwicklungsplan Entwicklungsrichtungen bestimmt, aber gleichzeitig auch ausreichende Spielräume für neue Technologien und Innovationen im ÖPNV beibehält. Ein wesentliches Ziel ist es, dass im Verkehrsentwicklungsplan nicht nur das ÖPNV-Angebot in Landeszuständigkeit (Eisenbahnverkehr und landesbedeutsame Buslinien) geplant wird, sondern dass das Planwerk ebenso einen Rahmen für den gesamten ÖPNV im Saarland vorgibt. Denn nur wenn alle Verkehrsangebote im ÖPNV-System aufeinander abgestimmt entwickelt werden, kann der saarländische ÖPNV dauerhaft erfolgreich sein.

Neben dem zukünftigen ÖPNV-Netz im Schienenpersonennahverkehr und im (Landes-)Busverkehr enthält der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV eine Reihe weiterer Handlungsfelder. Mit Maßnahmen in diesen Handlungsfeldern werden Zugangsbarrieren zum ÖPNV abgebaut, die virtuelle und räumliche Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln verbessert sowie die Zufriedenheit von bisherigen und zukünftigen ÖPNV-Nutzern durch weiche Faktoren wie höhere Sauberkeit, mehr Komfort und bessere Informationen erhöht.



Ein wesentliches Anliegen von Verkehrsministerin Rehlinger ist es, bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans möglichst viele Interessen zu berücksichtigen und daher einen dialogorientierten Planungsprozess durchzuführen. Vor diesem Hintergrund ist neben der

Durchführung von bisher drei Bürgerworkshops sowie der durchgehenden digitalen Beteiligungsmöglichkeit auf www.vep.saarland ein projektbegleitender Beirat initiiert worden, der mit bis jetzt 9 Sitzungen in allen Bearbeitungsphasen des Verkehrsentwicklungsplanes beteiligt wurde. Auch eine Rückkupplung der ersten Entwürfe für das zukünftige ÖPNV-Netz mit unterschiedlichen landespolitischen Gremien sowie auf kommunaler Ebene ist bereits erfolgt.



Unter Berücksichtigung der Rückmeldungen des 3. Bürgerdialogs sowie der bis zum 22. Februar 2020 eingegangenen Rückmeldungen auf der projektbegleitenden Internetseite wird im nächsten Schritt die finale Entwurfsfassung des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV erarbeitet. Diese wird im Anschluss mit allen relevanten Ministerien abgestimmt, bevor im Ministerrat beschlossen wird, das offizielle Beteiligungsverfahren zu eröffnen. Im Anschluss erfolgt dann die abschließende Beteiligung und Offenlegung.

Präsentation der aktuellen Ergebnisse

Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes für den Zug und Saarbahnverkehr

Herr Bohnet – Gertz Gutsche Rümenapp

Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes zu einem attraktiven, integrierten S-Bahn-Verkehr im Saarland

Herr Scheer – Planersocietät

Optimierung des Landesbusnetzes als passende Ergänzung des Schienenverkehrs

Herr Scheer – Planersocietät

Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV: Kosten und Szenarien

Herr Scheer – Planersocietät

Marktplatz: Bürgerinnen und Bürger im Dialog mit Expertinnen und Experten

Die Diskussionen zu den Themen des Bürgerdialogs erfolgt an drei Marktständen zu den unten dargestellten Themen. An den Marktständen sind die bisherigen Arbeitsergebnisse zu den jeweiligen Themen in Plakatform ausgestellt worden. Weiterhin stehen an allen Marktständen mindestens je eine Person der beauftragten Gutachterbüros sowie des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr zur Verfügung. Insgesamt bestand für die Teilnehmenden rund 1 ¼ Stunden Zeit, sich mit den Inhalten vertraut zu machen sowie Fragen zu stellen und Anregungen und Vorschläge zu formulieren.

Marktstände beim 3. Bürgerdialog



Reaktivierung von Bahnstrecken



Nahverkehr auf der Schiene



Landesbusnetz

Marktplatz Reaktivierung von Bahnstrecken



Reaktivierung von Bahnstrecken

Wo sind Reaktivierungen verkehrlich & volkswirtschaftlich sinnvoll?

Überprüfung erfolgte mit einem zweistufigen Bewertungsverfahren:

- 1. Grobprüfung mit standardisierten und anerkannten Kostensätzen
- 2. Vertiefte Überprüfung unter Zugrundelegung möglichst vollständiger Informationen zum Zustand und zur Ausarbeitung möglicher Betriebskonzepte

Bewertung in Anlehnung an Standardisierte Bewertung auf Basis des Verhältnisses zwischen dem volkswirtschaftlichen Nutzen und den voraussichtlich entstehenden Betriebskosten.



- Saarlouis - Schmelz (- Wadern)
bis Schmelz: 3,6 - bis Wadern: 1,2
- Saarbrücken - Großrosseln
als Saarbahn: 2,9 - als Diesellozug: 2,7
- Völklingen - Überherrn
1,3
- Dillingen - Lebach - Neunkirchen - Homburg
1,1
- Merzig - Losheim
1,1
- Saarbrücken - Forbach
als Saarbahn, deutscher Abschnitt 1,0
- Niedaltdorf - Bouzonville
0,2



Auf dem Marktplatz *Reaktivierung von Schienenstrecken* wurde grundsätzlich positiv hervorgehoben, dass sich der Verkehrsentwicklungsplan Saarland umfassend mit dem Thema Reaktivierungen von Schienenstrecken auseinandersetzt. Die Diskussion kann anhand von

drei Themen zusammengefasst werden: Prüfung weiterer Strecken, Umsetzungsstrategien für Reaktivierungen sowie grenzüberschreitende Verbindungen nach Frankreich und Luxemburg.

Sammlung der Anregungen und Kommentare

weitere Strecken

Neben den Strecken, die sich im VEP Saarland auf Basis der Nutzen-Kosten-Bewertung als erfolgsversprechend herausgestellt haben, wurde der Wunsch geäußert, auch folgende Strecken vertieft in die Betrachtung einzubeziehen:

- Reaktivierung/Verlängerung Saarbahn Etzenhofen -> Köllerbach – Püttlingen (bis Spielplatz Stadtmitte)
- Reaktivierung Bahn Völklingen – Heistock – Püttlingen (Ende vor dem alten Bahnhof, Industriegebiet)
- Reaktivierung der Ostertalbahn Ottweiler – Schwarzerden für Pendler aus dem Ostertal nach Saarbrücken und Neunkirchen mit Umstieg in Ottweiler
- Wiederaufbau Losheim-Wadern und Ringverkehr Schmelz – Wadern – Losheim – Merzig

Grenzüberschreitende Verbindungen

Für Pendler nach Luxemburg wurde die Forderung geäußert, zwischen dem Saarland und Luxemburg schnelle und zuverlässige Bahnverbindungen zu schaffen. Hierbei wurde genannt:

- Neubaustrecke Merzig-Perl/Nennig-Luxemburg
- Reaktivierung der Niedtalbahn von Niedaltdorf nach Bouzonville und weiter nach Thionville und Luxemburg

Der Gutachter erläuterte noch einmal wie die Bewertung der Strecke bis Bouzonville, die aufgrund der heute fehlenden Bahnverbindung Bouzonville – Thionville auf der Nutzenseite nur das Nachfragepotenzial aus dem Raum Bouzonville ins Saarland heben kann und für deren Reaktivierung eine Instandsetzung des Eisenbahnviadukts bei Niedaltdorf erforderlich ist. Es wurde die Forderung erhoben, bei der Bewertung der Strecke auch den Nutzen für den Güterverkehr zu berücksichtigen – auch vor dem Hintergrund als Ausweichstrecke über Dillingen – Lebach nach Homburg und die Strecke unter Annahme einer Bahnverbindung Béning – Bouzonville – Thionville nach Luxemburg neu zu bewerten. Frau Minister Rehlinger sagte zu, hierüber Gespräche mit der Region Grand-Est zu führen, mit dem Ziel, gemeinsames Angebot in Richtung Frankreich und Luxemburg zu schaffen. Zudem sollte der „Kleine Ring“ Großrosseln – Forbach berücksichtigt werden.

Im VEP (Präsentation Folie 23) sollte bei den Strecken nach Forbach und nach Bouzonville eine Fußnote aufgenommen werden, dass diese Strecken als grenzüberschreitender Verkehr gesondert bewertet werden müssen.

Umsetzung der Reaktivierungen

Es wurde diskutiert, wie die Reaktivierungen tatsächlich und zeitnah umgesetzt werden können. Dabei wurde deutlich, dass die Umsetzung schrittweise und mit Priorisierungen erfolgen muss. Es wurde angeregt, die baulich einfach umsetzbaren Strecken nach Großrosseln und ins Primstal zuerst zu realisieren und hierbei auch die Synergien zwischen den Investitionen für den Güterverkehr und den Personenverkehr zu nutzen. Eine Bewertung einer Zwischenstufe der Primstalbahn sollte auch noch einmal bis Wadern-Büschfeld erfolgen.

Die Achse Homburg-Lebach-Dillingen-Frankreich sollte durchgehend für Personen- und Güterverkehr hergerichtet werden, um auch hier Synergien zu nutzen. Für die Reaktivierung der Strecke nach Überherrn wurde angeregt, die Kosten zu senken, indem im Bahnhof Völklingen der Bahnsteig 3 genutzt wird. Der Gutachter schlug vor, dies im Rahmen einer Betriebssimulation für das S-Bahnnetz untersuchen zu lassen, um zu prüfen, ob die drei Bahnsteigkanten in Völklingen ausreichen oder ob auch der Bahnsteig 4/5 barrierefrei hergerichtet werden sollte, um einen stabilen Bahnbetrieb sicherzustellen.

Bei der Umsetzung sind die kürzlich auf Bundesebene beschlossenen Gesetzesnovellen im VEP Saarland zu berücksichtigen (Erhöhung Bundesmittel GVFG, Planungsbeschleunigung, Eisenbahnkreuzungsgesetz). Es wurde deutlich, dass durch die Finanzmittel auf Bundesebene die Realisierungschancen für Reaktivierungen steigen, das Saarland aber dennoch einen Eigenanteil von 30-40 % zu tragen hat. Insgesamt sollten Verbesserungen auch intensiv vermarktet werden.

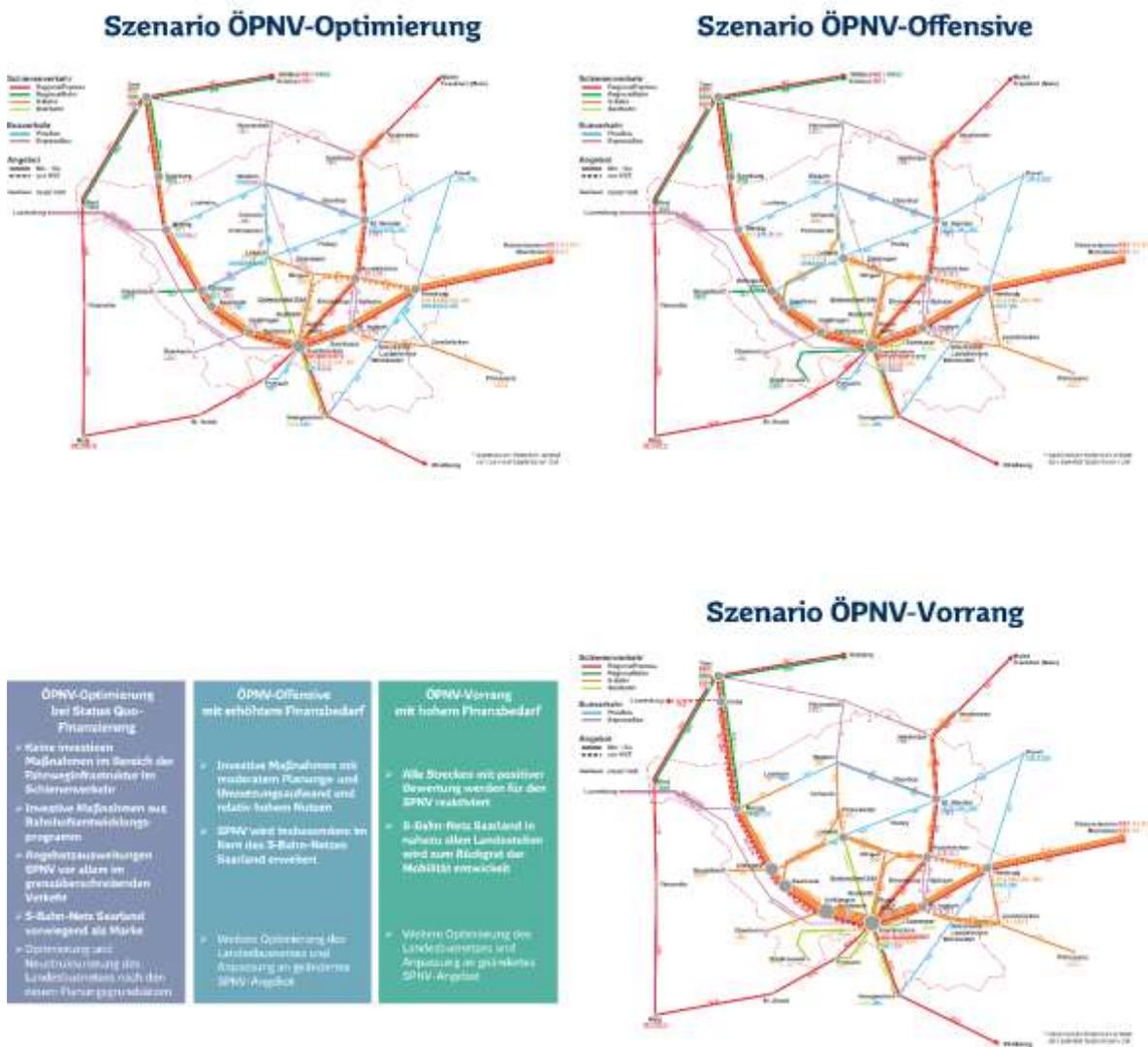
Marktplatz Nahverkehr auf der Schiene

Plakate am Marktstand *Nahverkehr auf der Schiene*



Nahverkehr auf der Schiene

Drei Entwicklungsszenarien für den Nahverkehr auf der Schiene im Saarland





Nahverkehr auf der Schiene - S-Bahn Saarland -

**Ausbau und Verknüpfung aller Schienenstrecken zu
einem attraktiven und leistungsfähigen S-Bahn-System**



S-Bahn Saarland

- Neues Markenzeichen S-Bahn Saarland mit neuen durchgehenden Linien
- Bessere Vertaktung und Verknüpfung der bestehenden Schienenverbindungen, Einbindung aller Stichstrecken (auch der ggf. neuen Schienenstrecken)
- Für Herstellung eines echten Taktes auf Stammstrecke Bau eines zusätzlichen S-Bahn-Gleises zwischen Burbach und Rohrbach (ca. 23 Mio. €)
=> ermöglicht Überholung RE1 – S-Bahn
- Neue Haltepunkte zur besseren Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten (auf Basis Nachfrage des Verkehrsmodells), Summe Kosten ca. 16 Mio. €:
=> SB-Rotenbühl (Ersatz für SB-Ost, der barrierefrei ausgebaut werden müsste)

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland strukturiert den Nahverkehr auf der Schiene neu. Für die regionalen Verbindungen über das Saarland hinaus sind weiterhin schnelle Regional-Express-Linien mit wenigen Zwischenhalten vorgesehen. Neues Element ist ein landesweites S-Bahn-Netz als Weiterentwicklung des aktuellen Angebots an Regionalbahn-Linien. Zusätzlich wird es weiterhin auf einzelnen Strecken ein Angebot an Regionalbahn-Linien geben. Art und Umfang des S-Bahn-Netzes Saarland ist dabei auch abhängig von der Reaktivierung von Bahnstrecken (vgl. Marktplatz *Reaktivierung von Bahnstrecken*).

Das neue Konzept zum Nahverkehr auf der Schiene wird von den Gästen am Marktstand positiv bewertet. Hierzu trägt auch bei, dass für das S-Bahn-Netz am Wochenende ein Angebot bis ca. 02:00 Uhr nachts empfohlen wird. Die Anregungen und Hinweise aus den Gesprächen lassen sich vier Kategorien zuordnen: *Allgemein; Nahverkehr auf der Schiene; Regional-Express, Regionalbahn, S-Bahn; Infrastruktur und tarifliche Aspekte*.

Aus dem Dialog heraus lassen sich mehrere Schwerpunkte ableiten. Hierzu gehört der Wunsch nach einer detaillierten Bearbeitung zum Thema Haltepunkte (neue und verlangte Standorte), Änderungen bei den Linienwegen im S-Bahn-Netz und die Steigerung der Nachfrage über Maßnahmen im Tarif.

Allgemein

- Wenn Bürgerinnen und Bürger umsteigen sollen, müssen die zuständigen Aufgabenträger bereit sein, in Vorleistung zu gehen. Erst muss das Angebot verbessert werden, um damit Menschen von einem Umstieg überzeugen zu können.
- Neben den finanziellen Herausforderungen gilt es für die Verkehrswende, auch auf der planerischen Ebene die Voraussetzungen für ein besseres Bahn- und Busangebot im Saarland zu schaffen. Dafür brauchen die Aufgabenträger, Kommunen usw. auch ausreichendes Personal.
- Es stehen jährlich Fördermittel zur Verfügung, die nicht komplett abgerufen werden. Hier sollte es mehr Engagement geben, diese für Projekte im Saarland noch abzurufen.
- Verkehrswende umfasst auch den Güterverkehr. Dies gilt es im Verkehrsentwicklungsplan zu berücksichtigen. Es sind nicht nur Herausforderungen, sondern auch Synergien zu prüfen.
- Der Verkehrsentwicklungsplan gibt eine Angebotsstruktur und einen Rahmen für Bahn und Bus im gesamten Saarland vor. Hierzu gilt es auch, die lokalen Verkehrsentwicklungspläne mitzudenken (zum Beispiel mit dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Saarbrücken).
- Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV braucht eine zeitliche Priorisierung. Eine Nennung konkreter Jahreszahlen ist wünschenswert.

- Der Verkehrsentwicklungsplan definiert ein Netz im Landesinteresse aus Bahn- und Buslinien. Dieses öffentliche Mobilitätsangebot braucht dafür einen öffentlichen und landesweiten Verkehrsverbund.
- Die Relationen und Linien im neuen Netz müssen auch im Abgleich mit Wissenschaftsstandorten erfolgen. Dies sollte sich daher auch in der Nutzen-Kosten-Ermittlung von Reaktivierungen und neuen Haltepunkten widerspiegeln.

Nahverkehr auf der Schiene: Regional-Express, Regionalbahn, S-Bahn

- Eine RE-Linie zwischen Saarbrücken, Konz und Luxemburg sollte bereits Teil von Szenario 1 (Angebotsoptimierung) sein.
- Die Stadt Neunkirchen braucht eine Durchbindung von Zügen bis nach Kaiserslautern, um hier einen Anschluss des östlichen Saarlands an ICE/TGV-Fahrten zu ermöglichen.
- Die Saarbahn-Verlängerung bis zum Saarbasar stellt eine sinnvolle Netzerweiterung dar. Ziel sollte aber nicht eine Endstation am Saarbasar mit Umstieg auf das S-Bahn-Netz sein, sondern eine Verlängerung auf der Bahntrasse. Dies biete eine attraktivere Anbindung der Universität (über Bahnhof Scheidt/Saar) und St. Ingbert.
- Linie S 13 hat zwischen Saarbrücken und Neunkirchen das Potenzial für rund drei weitere Haltepunkte. Aus diesem Potenzial kann sich der Bedarf nach zusätzlichen Fahrten über die definierten Standards hinaus ergeben.
- Linie S 17 sollte ebenfalls die Strecke südlich der Saar nutzen (u.a. mit Rosseltalbahn). Diese Trasse hat ausreichend freie Kapazitäten auch bei der Umsetzung einer weiteren Linie nach Großrosseln. Ebenso könnte zwischen beiden Linien eine weitere Umsteigemöglichkeit realisiert werden.

Infrastruktur

- Das aktuelle Konzept berücksichtigt zu wenig das Potenzial durch neue Stationen, die im Rahmen des S-Bahn-Netzes eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Dies sollte auch in Abstimmung mit den Vorschlägen aus dem Verkehrsentwicklungsplan mit der Stadt Saarbrücken erfolgen.
- Der Haltepunkt Völklingen-Heidstock sollte weiter in Richtung Völklingen Mitte verschoben werden. Damit ergäbe sich eine bessere Erschließung der Berufsschule.
- Der Haltepunkt Saarbrücken Ost übernimmt eine wichtige Erschließungsfunktion. Eine ersetzende Station Saarbrücken-Rotenbühl kann diesen Haltepunkt nicht ersetzen.

- Die Erschließung durch den Schienenverkehr umfasst auch einzelne schwach nachgefragt Stationen. Es sollte über eine Bedienung als Bedarfshalt (wie es bereits in anderen Teilen Deutschland erfolgt) nachgedacht werden.

Tarifliche Aspekte

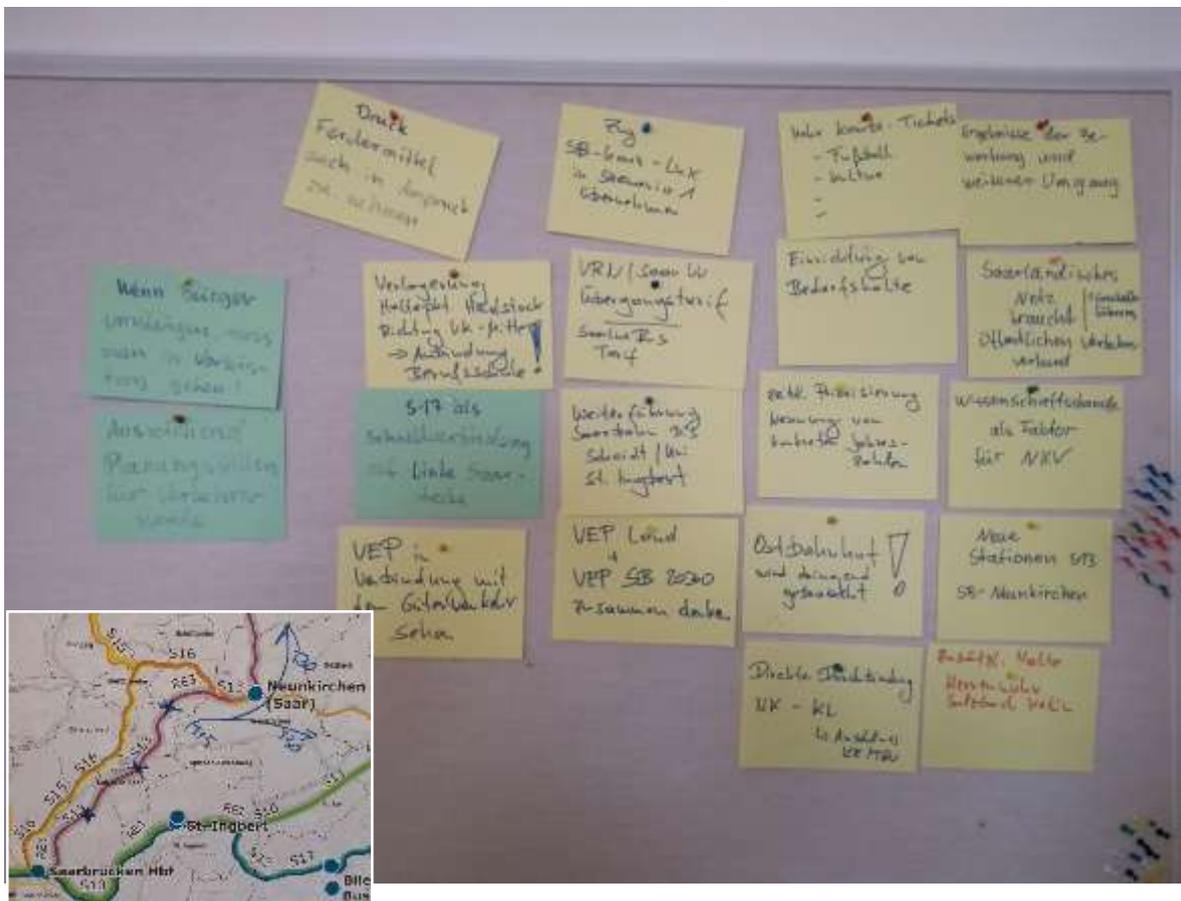
- Es gibt nach wie vor zu viele Herausforderungen und Unklarheiten zu Tarifen bei grenzüberschreitenden Verbindungen. Dies ist unabhängig von Verbindungen nach Rheinland-Pfalz, Frankreich (Region Grand Est) und Luxemburg.

Hinweis: Mit der Umsetzung des Tarifgutachtens zum Frühjahr 2021 sollen Verbesserungen für eine einfachere Nutzung erfolgen.

- Das Bahn- und Busnetz muss auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten attraktiv sein. Speziell für den Freizeitverkehr (vor allem am Wochenende) fehlt es an tariflichen Anreizen durch Kombitickets.

Hinweis: Es existieren bereits einzelne Kombitickets. Ein weiteres ist in Kooperation mit dem 1. FC Saarbrücken mit Abschluss des Stadionumbaus vorgesehen. Eine weitere Ausweitung dieser Angebote ist abhängig von der Kooperation privater Akteure, ist aber auch ein Baustein im Tarifgutachten.

Sammlung der Anregungen und Kommentare



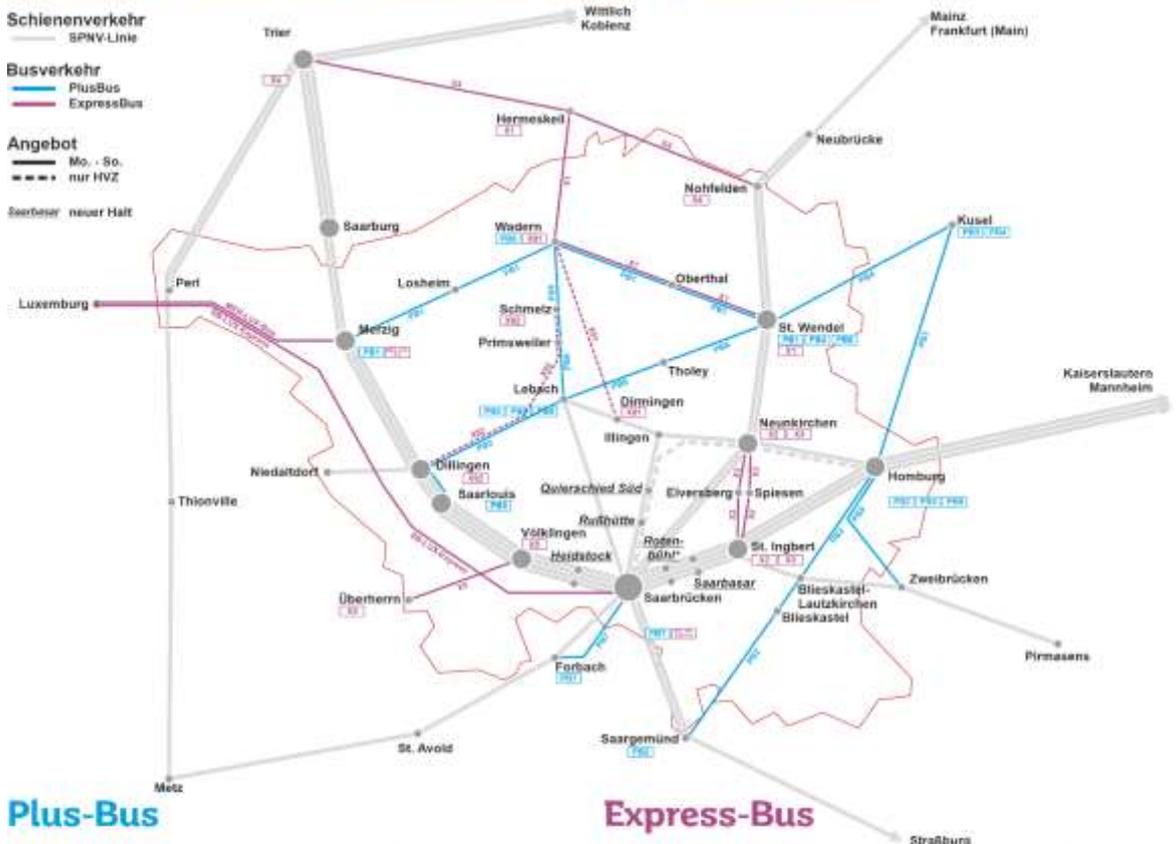
Marktplatz Landesbusliniennetz

Plakat am Marktstand *Landesbusliniennetz*



Landesbusnetz

Optimierung des landesweiten Busnetzes durch die zwei neuen Produkte Plus-Bus und Express-Bus



Plus-Bus

- regionale Verbindungen zwischen Zentren auf direkten Linienwegen und im Taktfahrplan
- Bedienung aller Haltestellen entlang des Linienwegs ohne Umwege für feinere Erschließung
- Grundtakt alle 60 Minuten, abweichende Takte abhängig von der Nachfrage möglich
- Bedienzeiten

Mo. - Fr.	05:00 Uhr bis 23:00 Uhr
Sa.	06:00 Uhr bis 23:00 Uhr
So.	08:00 Uhr bis 22:00 Uhr

Express-Bus

- schnelle Verbindungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten zum Auto auf nachfragestarken Verbindungen im Saarland
- direkte Führung auch über Schnellstraßen und Autobahnen
- Bedienzeiten ergeben sich aus der Nachfrage (zum Beispiel im Berufsverkehr)
- als regionales Grundangebot oder auch als Ergänzung bestehender Grundangebote möglich

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV verfolgt neue, objektive Planungsgrundsätze für das Landesbusnetz. Schwerpunkt ist die Gewährleistung von Verbindungen zwischen landesbedeutsamen zentralen Orten, d. h. insbesondere Mittel- und Oberzentren. Auf diesen Strecken ergänzt das Landesbusnetz den Schienenverkehr in den Landesteilen, die nicht durch Schienenstrecken mit Nahverkehrsangeboten erschlossen werden.

Die Busverkehrsangebote werden in Plus-Busse und Express-Busse unterscheiden. Die Plus-Busse fahren täglich im Grundtakt mit gleichen Abfahrtsminuten; sie verkehren auch in den Abendstunden und am Wochenende. Ziel ist es, die Plus-Busse in Anschlussbeziehungen mit dem Schienenverkehr zu integrieren und hiermit weite Teile des Saarlandes an die Verbindungen des Schienenverkehrs anzubinden. Die Express-Busse sollen eine zum Pkw-Verkehr konkurrenzfähige Reisezeit aufweisen; sie können entweder, wie die Plus-Bus-Linien, ein tägliches Grundangebot darstellen oder gezielt Verkehrsbeziehungen im Berufsverkehr verstärken und hier attraktive Fahrtenalternativen zum eigenen Auto herstellen.

Die Anpassung des Landesbus-Netzes muss sukzessive erfolgen und immer in Abstimmung mit der Weiterentwicklung im Schienenverkehr, um jederzeit eine integrierte Netzabstimmung und dahingehend für die Nutzer funktionierende Anschlussbeziehungen zu gewährleisten. Im Vergleich zu Maßnahmen im Schienenverkehr, die teilweise umfangreiche Maßnahmen zur Instandsetzung und Wiederherstellung von Bahnstrecken mit langen Planungs- und Bauzeiten erfordern, sind Maßnahmen im Busverkehr kurzfristiger umzusetzen. Auch hier sind jedoch bestehende Verkehrsverträge des bisherigen Liniennetzes im Landesbusnetz (R-Linien) sowie weiterer Busverkehre von den saarländischen Kommunen, zu denen das veränderte Landesbusnetz möglicherweise in Konkurrenz steht, zu berücksichtigen und die Änderungen entsprechend abzustimmen.

Im Dialog mit den Teilnehmenden sind viele Fragen zu den geplanten Landesbuslinien, den Produkten Plus-Bus und Express-Bus sowie die aktuellen Aktivitäten des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr gestellt worden. Daraus sind folgende Anregungen formuliert und aufgenommen worden.

Netzgestaltung

- Wichtige Ziele neben den Zentren der zentralen Orte sind in der Netzgestaltung bisher nicht berücksichtigt. Hierzu zählen u. a. landesbedeutsame touristische Ziele wie die Saarschleife oder der Nationalpark Hunsrück-Hochwald, aber auch landesbedeutsame Bildungseinrichtungen wie die Universität Saarbrücken
- Weitere Express-Busse sollten den nicht im Schienenverkehr erschlossenen Korridor entlang der A 1 erschließen und eine schnelle Direktverbindung in die Landeshauptstadt Saarbrücken herstellen

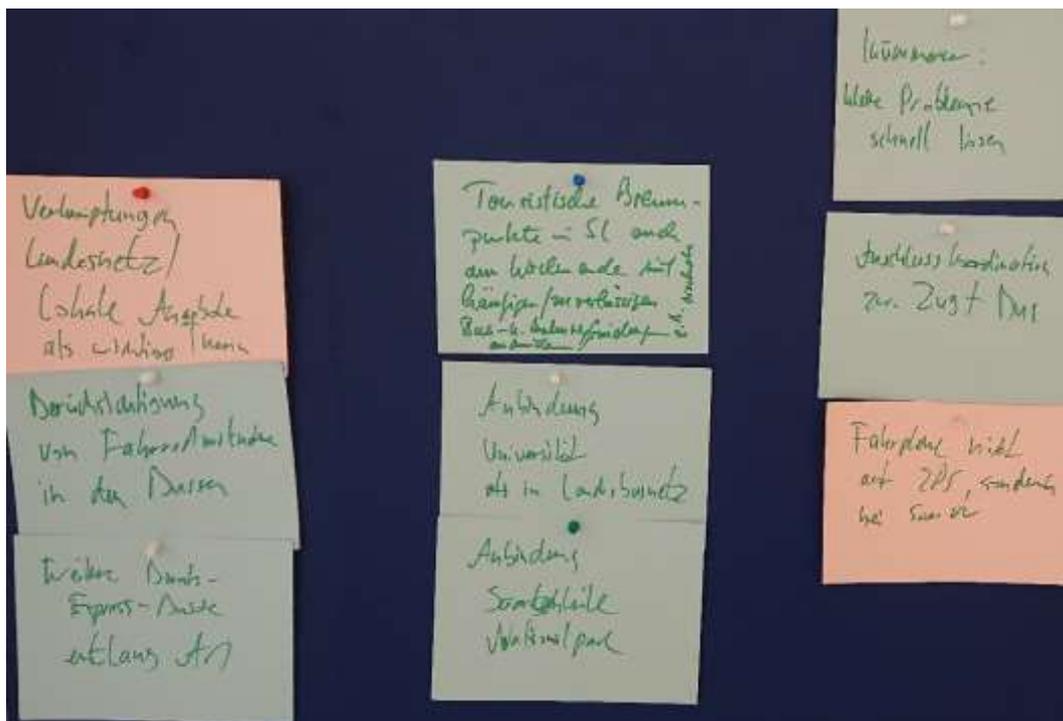
Anschlüsse und Verknüpfungen

- Eine Verknüpfung zwischen den Linien des Landesnetzes und den lokalen Angeboten muss unbedingt im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt werden.
- Eine Anschlusskoordination zwischen Zug und Bus muss möglich werden, sodass in den Tagesrandstunden auch Busse auf verspätete Züge warten können
- Im Verkehrsentwicklungsplan sollte die Fahrradmitnahme in den Bussen berücksichtigt werden.

Kommunikation und Organisation

- Die Fahrpläne der Landesbuslinien sollten nicht nur auf der Homepage des ZPS bereitgestellt werden, sondern vor allem auch auf der Homepage des SaarVV
- Es sollte einen „Kümmerer“ geben, der sich auch um kleinere, betriebliche Alltagsprobleme schnell und unbürokratisch kümmert

Sammlung der Anregungen und Kommentare



Abschluss und Verabschiedung

Frau Klug bedankt sich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die rege Teilnahme am Bürgerdialog zum Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV sowie die intensiven Diskussionen und Anregungen für den weiteren Arbeitsprozess.

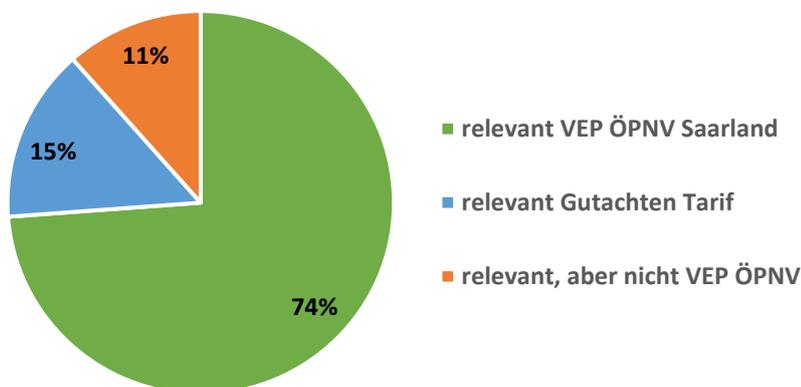
Besonders verweist sie noch auf die projektbegleitende Homepage zum Verkehrsentwicklungsplan www.vep.saarland. Hier verweist sie insbesondere darauf, dass noch bis zum 22. Februar hierüber die Möglichkeit besteht, Anregungen zum Verkehrsentwicklungsplan sowie Rückmeldungen zur Bürgerveranstaltung zu formulieren.

Onlinedialog

Ab dem 01.12.2017 bestand die Möglichkeit, über die Internetseite www.vep.saarland Anregungen und Vorschläge zum VEP ÖPNV zu geben und sich über den jeweils aktuellen Stand zu informieren. Bis zum Abschluss des Onlinebeteiligungsverfahrens im Oktober 2020 waren insgesamt 210 E-Mails und Briefe eingegangen, aus denen sich 512 Einzelhinweise ableiten ließen.

Bei 74 % dieser Anregungen handelt es sich um Themen, die den VEP ÖPNV unmittelbar betreffen und daher in der Konzeptionsphase berücksichtigt wurden.

Übersicht aller relevanten Anregungen (n=512)



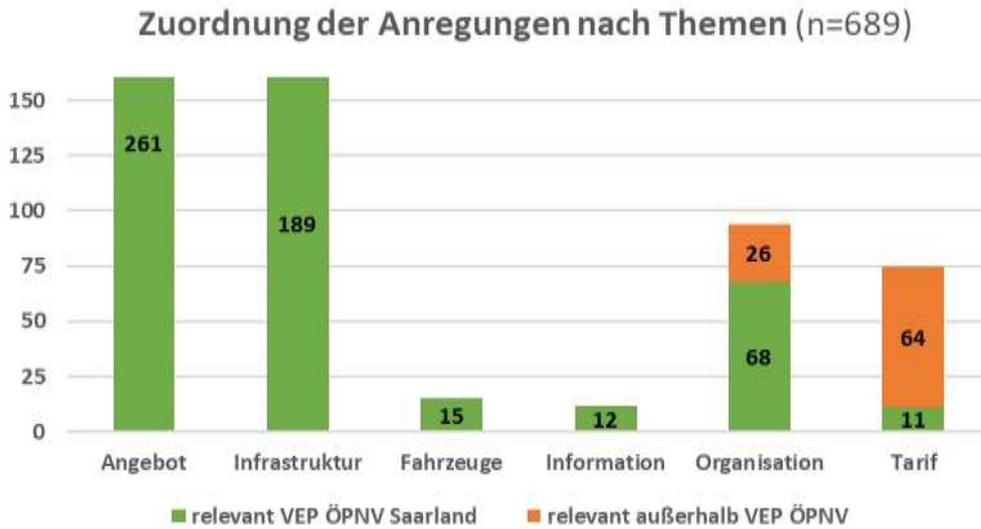
Anregungen zum Tarif wurden unmittelbar in das Tarifgutachten eingebracht. Anregungen zu ausschließlich lokalen Themen konnten im landesweiten VEP ÖPNV nicht weiter betrachtet werden und wurden an die jeweiligen zuständigen Stellen weitergeleitet.

Themenfelder der Anregungen

Die Anregungen betrafen das gesamte Themenspektrum des ÖPNV zu unter anderem folgenden Themen:

- Reaktivierung von Bahnstrecken für den regionalen Zugverkehr
- beschleunigte Linienführungen im regionalen Busverkehr / Schnellbusse
- dichtere Takte
- Wochenendbedienung
- Barrierefreiheit
- mehr Komfort
- Anschlusssicherung an Umsteigepunkten sowie Abstimmung der Fahrpläne aufeinander
- Verbesserung der Fahrgastinformation
- Verbesserung der Fahrradmitnahme

Quantitativ betrafen die meisten Anregungen (Einzelanregungen konnten mehreren Themen zugeordnet werden) das Themenfeld Fahrtenangebot (43 %), gefolgt vom Themenfeld Infrastruktur (Stationen, Haltestellen, Bahnstrecken) mit 28 %. Als weiteres Schwerpunktthema ließ sich das Handlungsfeld Organisation (14 %) identifizieren.

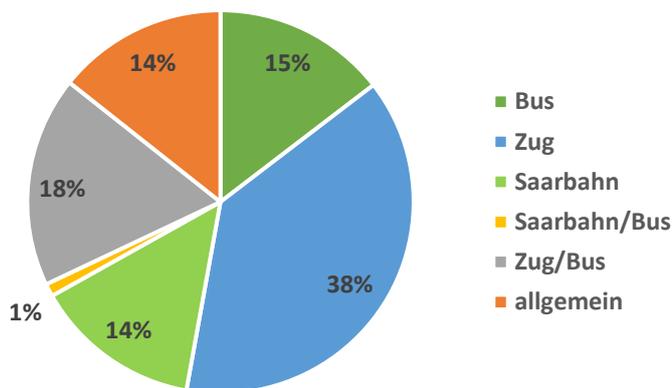


Mehrfachzuordnung möglich

Anregungen differenziert nach Verkehrsmitteln

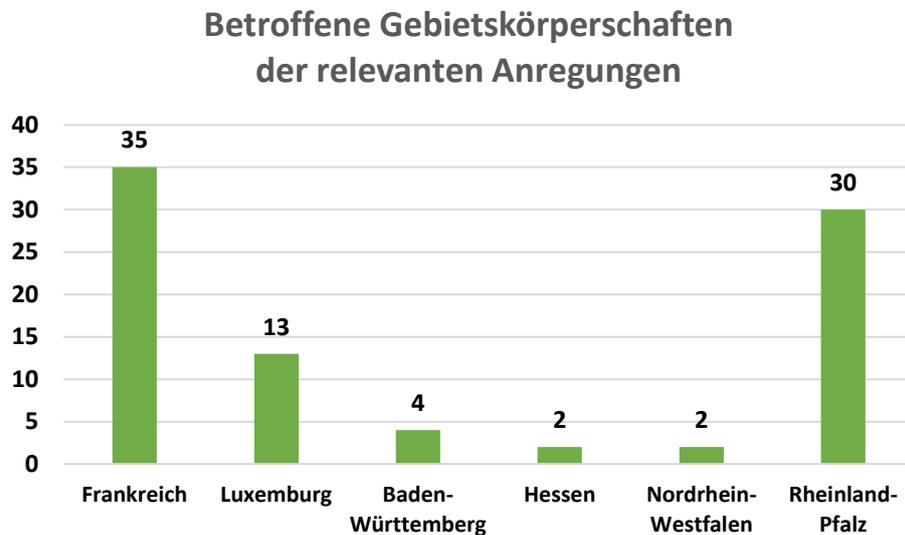
Differenziert nach Verkehrsmitteln betrafen die meisten Anregungen den Zug und die Saarbahn.

Verkehrsmittel bei relevanten Anregungen (n= 371)



Grenzüberschreitende Verkehre

Der VEP ÖPNV betrachtet selbstverständlich auch grenzüberschreitende Verkehre. Hierzu gab es 86 Anregungen, die sich folgendermaßen verteilten:



Den Schwerpunkt bildete das ÖPNV-Angebot nach Frankreich mit knapp 10 % aller relevanten Anregungen zum VEP ÖPNV sowie Rheinland-Pfalz mit 8 %. Dem grenzüberschreitenden Verkehr war im Rahmen der Erstellung des VEP ÖPNV eine eigene Fokusgruppe gewidmet.

Anhang C: Methodenbeschreibung zur Bewertung von Veränderungen des ÖPNV-Netzes im Saarland

C1 Vorgehensweise zur Streckenbewertung

Die Prüfung, inwieweit Streckenreaktivierungen oder der Neubau von Streckenabschnitten verkehrlich und volkswirtschaftlich sinnvoll sind, erfolgt anhand eines zweistufigen Bewertungsverfahrens. In einer ersten Grobprüfung werden alle ermittelten bestehenden sowie ehemaligen Trassen im Saarland, die nicht im SPNV bedient werden, anhand standardisierter Kostensätze überprüft. Die Trassen, die nach dieser Erstbewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1 bzw. rund um 1 erwarten lassen, werden einer vertieften Prüfung, mit detaillierteren Analysen zum Streckenzustand sowie der Ausarbeitung möglicher Betriebskonzepte unterzogen, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis einer Inbetriebnahme für den SPNV genauer zu ermitteln. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Nutzen die Investitionskosten rechtfertigt und Fördermittel vom Bund grundsätzlich in Anspruch genommen werden könnten, womit die Weiterverfolgung der Maßnahme gerechtfertigt ist.

Wichtige in die Bewertung einfließende Daten und Informationen sind die Nachfrageströme und -potenziale, die die Strecke abdeckt, die Vor- und Nachteile gegenüber dem Bus in Bezug auf Fahrzeit, Komfort, Anschlüsse und damit die Konkurrenzfähigkeit zum Individualverkehr sowie die Frage, welche betrieblichen Konzepte realisiert werden können und welche Kosten (Investitions- und Betriebskosten) welchen Erlösen gegenüberstehen.

C2 Verkehrsmodell

Für die Bewertung des Landesnetzes wurde ein landesweites Verkehrsmodell für den VEP ÖPNV erstellt. Basis war das Kfz-Verkehrsmodell des Landesbetriebs für Straßenbau (LfS), welches das Saarland und die umliegenden Regionen in Rheinland-Pfalz, Frankreich und Luxemburg in 2.393 Verkehrszellen abbildet. Für diese Verkehrszellen sind Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten, Schul- und Hochschulplätze) als wichtige Quellen und Ziele des Verkehrs hinterlegt. Aus dem Modell des LfS wurden die Reisezeiten im Kfz-Verkehr zwischen den 2.393 Verkehrszellen übernommen sowie die Gesamtverkehrsnachfrage mit allen Verkehrsmitteln (MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) berechnet. Diese Gesamtverkehrsnachfrage wurde anhand weiterer Datenquellen (Querschnittsbelastungen im Straßennetz, Pendlerverflechtungen nach den Daten der Bundesanstalt für Arbeit validiert).

Für den VEP ÖPNV wurde dann das ÖPNV-Angebot an Werktagen, Samstagen und Sonntagen mit Fahrplanstand 2018 in das Modell integriert. Dabei wurden die Linienwege auf das Straßen- und Schienennetz geroutet, um genaue Betriebskilometer-Leistungen berechnen zu können. Die Verkehrszellen wurden unter Berücksichtigung mittlerer Gehzeiten zu den nächstgelegenen Bushaltestellen, und – wo vorhanden – auch an etwas weiter entfernte Bahnhöfe und Bushaltestellen mit einem hochwertigeren Bedienungsangebot angebunden.

Anschließend wurde ein Verkehrsmittelwahlmodell nach der Verfahrensanweisung der Standardisierten Bewertung für ÖPNV-Investitionen implementiert, das für jede Verkehrsrelation zwischen zwei Verkehrszellen die Verkehrsmittelwahl zwischen MIV und ÖPNV abbildet. Gemäß der Verfahrensanweisung der Standardisierten Bewertung wird dabei die gesamte motorisierte Verkehrsnachfrage (MIV + ÖV) auf den MIV und ÖPNV aufgeteilt.

Das Nachfragemodell wurde anhand der vorliegenden Daten von ÖPNV-Fahrgastzählungen validiert. Hierzu wurden im Modell Zählraten der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Zählraten des ZPS für die Busverkehrsangebote hinterlegt.

C3 Methodik der Erstbewertung der Schienenstrecken

(1. Bewertungsschritt)

In einem ersten Bewertungsschritt werden alle ermittelten bestehenden sowie ehemaligen Trassen im Saarland, die nicht im SPNV bedient werden anhand standardisierter Kostensätze dahingehend untersucht, ob eine Reaktivierung bzw. ein Wiederaufbau ehemaliger Trassen ein hinreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten lässt. Darüber hinaus wurden auch Neubaustrecken auf nachfragestarken Relationen untersucht, auf denen keine Eisenbahninfrastruktur existiert(e).

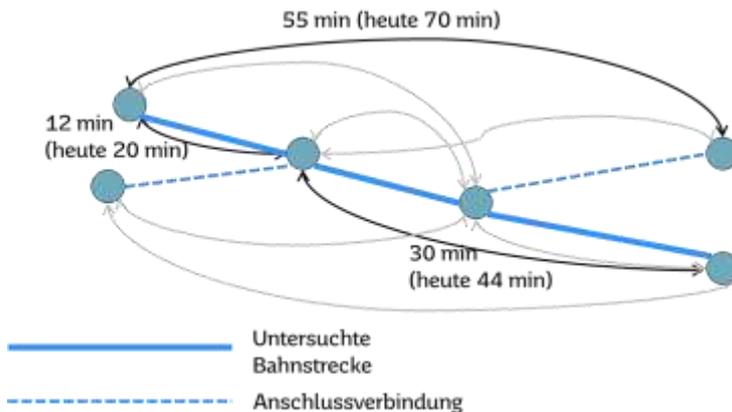
Die Erstbewertung der Reaktivierung von Schienenstrecken im Saarland erfolgt grundsätzlich nach vergleichbaren Kriterien wie die in einem nächsten Schritt durchgeführte vertiefte Bewertung, allerdings auf Basis vereinfachter Annahmen. Die Bewertung erfolgt dabei anhand von nutzenseitigen Bewertungskriterien (Erreichbarkeit/Reisezeiten, Nachfragepotenzial/Erschließungswirkung) sowie kostenseitigen Kriterien (Infrastrukturaufwand, Betriebsaufwand), die sich am Verfahren der Standardisierten Bewertung orientieren und diese grob nachbilden.

Während die Erschließungswirkung und der Infrastrukturaufwand sich auf bestimmte Strecken bzw. Streckenabschnitte beziehen, sind Erreichbarkeiten/Reisezeiten, das Nachfragepotenzial und der Betriebsaufwand nur im Kontext von konkreten Bedienungsangeboten zu bewerten, für die die Strecken genutzt werden können. Daher wurden verschiedene Varianten von Bedienkonzepten entwickelt, die die betroffenen Korridore und Relationen abdecken. Hierbei werden die schienengebundenen Angebote heutigen oder potenziell optimierten Buskonzepten gegenübergestellt.

Erreichbarkeit und Reisezeiten

Für relevante Verkehrsbeziehungen in den betroffenen Korridoren (insbesondere die Verbindungen von Mittelzentren und Oberzentren bzw. zwischen Mittelzentren) werden die Reisezeiten und die Umsteigehäufigkeiten der verschiedenen Bedienkonzepte ermittelt. Dabei wurden die Bedienkonzepte im Hinblick auf einen Integralen Taktfahrplan im Saarland mit optimierten Anschlussbeziehungen an den relevanten Knoten und im Hinblick auf die Optimierung des Betriebsaufwands (Minimierung des Fahrzeugbedarfs) erstellt und ausgewählt. Fahrzeiten wurden dabei mit einem vereinfachten Fahrzeitrechner unter Berücksichtigung von Streckenhöchstgeschwindigkeiten, Beschleunigungen und Abbremsvorgängen sowie Fahrgastwechselzeiten ermittelt. Dabei wurde unterstellt, dass die Strecken in Zukunft mit einem elektrischen Antrieb mit einsprechenden Beschleunigungswerten betrieben werden können. Entweder durch eine Elektrifizierung der Strecken oder durch die Bedienung von nicht elektrifizierten Teilabschnitten mit Akku-Triebwagen, die Elektrifizierungslücken überbrücken können. Da die Untersuchung von SPNV-Maßnahmen alle mittel- bis langfristige Projekte darstellt, wird unterstellt, dass bis zu einer potenziellen Betriebsaufnahme entsprechende Fahrzeuge (Stadtbahnen, Triebfahrzeuge für den Regionalverkehr) serienreif verfügbar sind.

Exemplarische Reisezeiten auf verschiedenen Relationen



Investitionskosten

Die Investitionskosten werden über die Streckenlänge sowie die erforderlichen zusätzlichen Kostenkomponenten (Ingenieurbauwerke) grob abgeschätzt und prozentual davon die jährlichen Kapital- und Unterhaltskosten der ortsfesten Infrastruktur abgeschätzt.

Betriebskosten

Die Betriebskosten werden auf Basis einer ersten Fahrzeitermittlung und der darauf aufsetzenden Ermittlung der Umläufe und der Personalkosten sowie der Betriebs-Kilometer-Leistungen abgeschätzt. Berücksichtigt wird ein grob abgeschätztes Einsparpotenzial an Bus-Kilometer-Leistungen.

Erschließungswirkung

Für jede Strecke wird das Einwohnerpotenzial im fußläufigen Einzugsbereich (1.000 m-Radius um die potenziellen Stationen) und im Bike+Ride-Einzugsbereich (3.000 m) ermittelt. Dabei werden nur die Einwohner berücksichtigt, die durch eine neue Strecke oder einen neuen Haltepunkt zusätzlich an den SPNV angebunden werden. Darüber hinaus wird die Anzahl der erschlossenen Arbeitsplätze ausgewertet. Da die Arbeitsplätze nur auf Verkehrszellenebene vorliegen und dies nicht überall eine differenzierte Auswertung nach Arbeitsplätzen innerhalb und außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs ermöglicht, werden hier die Arbeitsplätze der an die potenziellen Stationen angebotenen Haltestellen ausgewertet. Auf französischer Seite liegen die Einwohnerdaten auf der Ebene der IRIS-Gebiete (Ortsteile) und die Arbeitsplätze nur auf Gemeindeebene vor. Hier sind die Ergebnisse daher weniger genau, aber für eine Erstbewertung des erschlossenen Einwohnerpotenzials ausreichend.

Zudem wird die Erschließungsdichte der Strecke als Quotient aus der Anzahl von Einwohnern und Arbeitsplätzen im 1.000 m-Radius durch die Streckenlänge ermittelt, um das Nachfragepotenzial in Relation zum Infrastrukturaufwand zu setzen.

Nachfragepotenziale

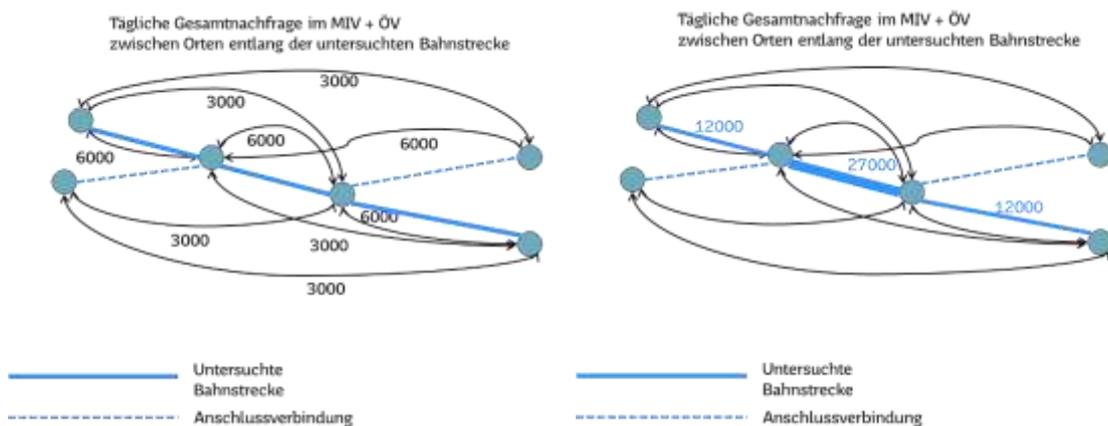
Für die Erst-Abschätzung der Nachfragepotenziale wird in einem ersten Schritt die Gesamtnachfrage im motorisierten Verkehr (MIV-Fahrer + MIV-Mitfahrer + ÖPNV) ab 3 km

Wegelänge auf ein Zielliniennetz umgelegt, das das heutige ÖPNV-Angebot sowie alle zu untersuchenden Schienenstrecken enthielt. Hierfür werden in das Netzmodell alle zu bewertenden Bahnstrecken eingepflegt und basierend auf den Bedienkonzepten betrieblich sinnvolle Bedienkonzepte für einzelne Linien als Fahrplanraster hinterlegt. Die Auswahl der eingepflegten Bedienkonzepte erfolgt dabei auch im Hinblick auf wirtschaftliche Betriebskonzepte und Anschlüsse.

Ausgenommen sind dabei Strecken, bei denen bei der Erstbewertung der Erschließungswirkung ein so geringes Einwohnerpotenzial in Relation zu den Investitionskosten ermittelt wurde, dass ein volkswirtschaftlicher Nutzen einer Reaktivierung unmöglich ist.

Somit kann ermittelt werden, welche Gesamtverkehrsnachfrage sich im hypothetischen Fall auf einer Strecke bündeln ließe, wenn alle Pkw-Fahrer auf den ÖPNV umsteigen würden. In einem nächsten Schritt wird dann ein bei einem sehr attraktiven ÖPNV-Angebot erreichbarer ÖPNV-Anteil angesetzt und so ein maximales Nachfragepotenzial für jede Strecke ermittelt. Auf dieser Basis wird ein maximales Verlagerungspotenzial gegenüber der heutigen ÖV-Nachfrage ermittelt. Zudem wird durch eine Analyse der Verkehrsströme, die über eine Strecke laufen könnten, eine mittlere Fahrtweite abgeschätzt und auf dieser Basis die verlagerten MIV-Kilometer ermittelt.

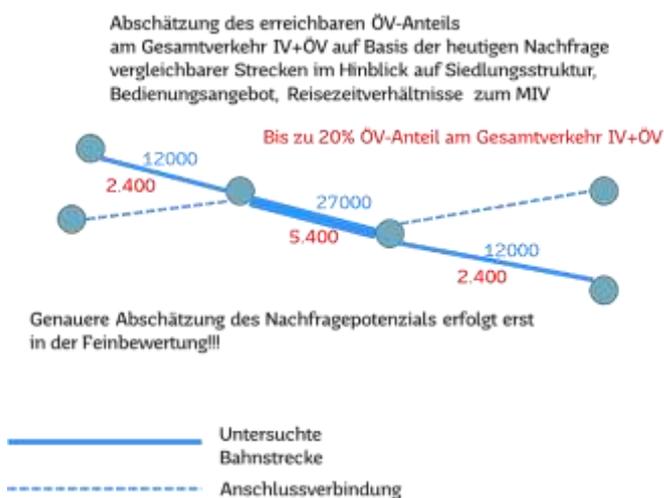
Exemplarische Gesamtverkehrsnachfrage MIV+ÖV und Umlegung auf einen Korridor



Das Busangebot entspricht dem heutigen Linienangebot und Fahrplan. Anpassungen des Busangebots (Abbau von Parallelverkehren) erfolgt in diesem Arbeitsschritt bewusst noch nicht, um zugleich abschätzen zu können, auf welchen Strecken das heutige Busangebot die Verkehrsnachfrage aufgrund der Erschließungswirkung besser bedient. Darüber hinaus werden in das Netzmodell einige zusätzliche Busangebote eingepflegt, um die Nachfragewirkungen von alternativen Verbesserungen im Busverkehr berücksichtigen zu können. Dies dient zugleich zur Vorprüfung von Maßnahmen im Regionalbusverkehr, um Achsen für potenzielle zusätzliche Landesbuslinien (R-Linien) identifizieren zu können bzw. die Bewertung der vorhandenen Einstufung von Linien als Landesbuslinien diskutieren zu können.

Das Gesamtverkehrsbedürfnis (Summe aus MIV+ÖV-Nachfrage) in einem Korridor wird dann mit einem ÖV-Anteil multipliziert. Dieser wird aus der Analyse von Korridoren einem guten SPNV-Angebot abgeleitet und liegt zwischen 5 % und 20 % der motorisierten Gesamtverkehrsnachfrage. Je besser das Reisezeitverhältnis gegenüber dem MIV und je besser die Bahnstrecke die Verkehrsnachfrage in einem Korridor bündeln kann, desto höhere ÖV-Anteile werden angenommen.

Erreichbare ÖV-Nachfrage in einem Beispielnetz



Nutzen aus Reisezeitersparnissen und eingesparten Pkw-Kilometern

Die Reisezeiteinsparungen werden basierend auf dem ÖV-Nachfragepotenzial und den mittleren Reisezeitersparnissen der Fahrgäste abgeschätzt. Für die Erstbewertung kann diese mittlere Reisezeiterparnis zunächst nur grob unter Berücksichtigung der Anteile der Relationen an der Gesamtnachfrage im ÖV ermittelt werden. Wenn von 2.000 Fahrgästen beispielsweise 1.000 Fahrgäste 15 Minuten Reisezeitgewinn erzielen und 1.000 Fahrgäste 5 Minuten, dann ergibt dies eine mittlere Reisezeiterparnis von 10 Minuten.

Nicht alle Fahrgäste einer Linie sind Neu-Fahrgäste des ÖPNV. Ein Teil der potenziellen Fahrgäste nutzt heute schon den ÖV. Für die eingesparten Pkw-Fahrleistungen sind nur die auf den ÖPNV verlagerten MIV-Fahrten relevant. Dieser Anteil wird auf Basis der heutigen ÖPNV-Nutzung im Korridor, den Verbesserungen der Reisezeiten durch die Maßnahme sowie die Erschließungswirkung abgeschätzt.

Die verlagerten MIV-Fahrten werden mit der geschätzten mittleren Reiseweite multipliziert, um die eingesparten MIV-km zu ermitteln. Auch hier wird ein gewichteter Mittelwert über die Relationen gewählt. Sowohl die Reisezeitgewinne als auch die verlagerten MIV-km müssen in der Feinbewertung mit dem Verkehrsmodell genauer berechnet werden.

In der Methodik der standardisierten Bewertung für SPNV-Vorhaben werden die Reisezeiteffekte sowie die mit den verlagerten MIV-km verbundene Wirkungen (eingesparte Pkw-Betriebskosten, vermiedene CO₂-Emissionen und Unfallkosten etc.) differenziert monetarisiert. Für diese Erstbewertung erfolgt diese Monetarisierung mit pauschalen Kennwerten von 7,10 € je eingesparter Stunde Fahrzeit und 0,28 € je eingespartem MIV-km. Diese Kos-

tensätze wurden als Mittelwert aus mehreren anderen NKU-Bewertungen als mittlere Kennwerte je Stunde bzw. MIV-km abgeleitet.

Mit diesen Kenngrößen wird eine vereinfachte Monetarisierung der Verlagerungswirkungen vorgenommen, die den Nutzen der MIV-Betriebskosteneinsparungen, der CO₂-Minderung und der Unfall- und Luftschadstoff-Emissionsreduzierung zusammenfasst.

Grobeinschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird gebildet als Quotient von Nutzen zu den Kapitalkosten der Infrastruktur.

Der Nutzen setzt sich dabei zusammen aus:

Monetarisierter Nutzen aus Reisezeitersparnissen

+ Monetarisierter Nutzen von verlagerten MIV-Fahrleistungen

- Betriebskosten SPNV (Fahrzeughalterkosten, Personalkosten, laufleistungsabhängige Kosten)

+ eingesparte Betriebskosten im Busverkehr

- Unterhaltskosten der ortsfesten Infrastruktur

Als Kapitalkosten der Infrastruktur werden in der Erstbewertung pauschal 5 % der geschätzten Investitionskosten angesetzt.

Im Ergebnis ergibt sich für jede Maßnahme eine Grobeinschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses. Diese wird wie folgt kategorisiert:

- Negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis < 0 : Die Maßnahme hat unabhängig von den Investitionskosten keinen volkswirtschaftlichen Nutzen, da schon die Betriebskosten und die Unterhaltskosten der Infrastruktur die übrigen Nutzenkomponenten überschreiten.
- Sehr geringes Nutzen-Kosten-Verhältnis zwischen 0 und 0,5: Die Investitionskosten sind mehr als doppelt so hoch wie der langfristige volkswirtschaftliche Nutzen. Die Maßnahme ist volkswirtschaftlich nicht sinnvoll und nicht förderfähig.
- Nutzen-Kosten-Verhältnis rund um 1,0: Auf Basis dieser Grobeinschätzung kann noch nicht eingeschätzt werden, ob die Maßnahme bei einer vertieften Betrachtung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis $> 1,0$ erreicht und damit grundsätzlich förderfähig wäre.
- Nutzen-Kosten-Verhältnis voraussichtlich deutlich $> 1,0$: Die Maßnahme ist auf Basis der Grobeinschätzung volkswirtschaftlich sinnvoll und grundsätzlich förderfähig. Dies sollte in einer vertieften Betrachtung näher validiert werden.

Mit dieser Grobeinschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses sind allerdings noch keine Aussagen hinsichtlich der Finanzierungsmöglichkeiten der Investitionskosten, der Erlöse und möglicher Betriebskostendefizite verbunden.

C4 Methodik der vertieften Untersuchung

(2. Bewertungsschritt)

Die Strecken, die in der Erstbewertung grundsätzlich positiv mit einem grob abgeschätzten Nutzen-Kosten-Verhältnis rund um 1,0 oder besser bewertet wurden, wurden in einem zweiten Schritt einer detaillierteren Bewertung unterzogen. Im VEP ÖPNV sind für diese Strecken die detaillierteren Bewertungsergebnisse dargestellt, für die übrigen Strecken die Ergebnisse der Erstbewertung. Im Folgenden wird die detailliertere Bewertungsmethodik erläutert.

Wirkungsabschätzungen von Angebotsänderungen

Basierend auf dem Analysefall als sogenannter Ohnefall wurden dann im VEP ÖPNV eine Vielzahl von Planfällen (Mitfällen) berechnet, bei denen das SPNV- und ÖPNV-Angebot verändert wurde, indem beispielsweise Streckenreaktivierungen in das Modell und veränderte Busangebote eingepflegt wurden.

Für jeden Mitfall wurden dann die Veränderungen der angebotsseitigen Kenngrößen und der Verkehrsnachfrage nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung berechnet. Die angebotsseitigen Kenngrößen wirken sich insbesondere auf die Betriebskosten des ÖPNV-Angebots aus und werden weiter unten im Kapitel „Kostenermittlung“ näher beschrieben. An dieser Stelle erfolgt zunächst die Erläuterung der Methodik der Nachfrageberechnung.

Nachfrageberechnung

Die Aufteilung der Gesamtverkehrsnachfrage im motorisierten Verkehr auf die Verkehrsmittel MIV und ÖPNV erfolgt für jede Verkehrsrelation zwischen den 2.393 Verkehrszellen anhand folgender Parameter:

Im MIV werden die Fahrzeiten im Kfz-Verkehr sowie die Parkplatzverfügbarkeit am Quell- und Zielort berücksichtigt. Hierfür wurde für jede Verkehrszelle ein Faktor der Parkplatzverfügbarkeit hinterlegt, der beispielsweise in der Saarbrücker Innenstadt 0,5 und in den meisten Verkehrszellen im ländlichen Raum 1,0 beträgt.

Im ÖPNV fließen gemäß der Verfahrensanweisung der Standardisierten Bewertung folgende Parameter in die Verkehrsmittelwahlentscheidung ein:

- Fahrzeit im Fahrzeug zwischen Ein- und Ausstiegshaltestelle
- Komfortparameter für die Fahrzeit auf Verkehrsmitteln auf eigener Trasse (Schienenbonus)
- Zugangszeit zur Starthaltestelle und Abgangszeit von der Zielhaltestelle
- Gehzeit bei Umsteigen zwischen verschiedenen Haltestellenbereichen
- Umsteigewartezeit
- Unannehmlichkeit beim Umsteigen („Umsteigewiderstand“)
- Startwartezeit, die auf Basis der Bedienungshäufigkeit pro Tag ermittelt wird

Das Verfahren der Standardisierten Bewertung unterschätzt die Effekte eines Integralen Taktfahrplans, wie er mit der S-Bahn Saarland und dem abgestimmten, vertakteten Busangebot im VEP ÖPNV vorgesehen ist, da nur die Anzahl der Fahrten pro Tag, aber nicht die genaue Fahrplanlage bewertet werden. So wird ein reiner 30-Minuten-Takt mit Abfahrten zu den Minuten :00 und :30 nicht besser bewertet als zwei Fahrten pro Stunde zu den Minuten :00 und :05, obwohl die mittlere Wartezeit der Fahrgäste im zweiten Fall deutlich länger ist. Zudem sind Merkbarekeit und Transparenz des Angebots bei einem einheitlichen Takt deutlich besser.

Verfahrenskonform werden die Fahrtkosten in der Standardisierten Bewertung explizit nicht berücksichtigt, da dieses Verfahren für die Bewertung von infrastrukturellen Maßnahmen entwickelt wurde und bei der Bewertung unterstellt wird, dass die Fahrtkosten im Ohnefall und im Mitfall konstant bleiben.

Das Nachfragemodell ermittelt nun für jede Verkehrsrelation die verlagerten Fahrgäste vom MIV auf den ÖPNV durch die Angebotsveränderungen (bzw. bei Angebotsverschlechterungen auf einer Relation die Anzahl der verlagerten Fahrgäste vom ÖPNV auf den MIV). Hinzu kommt ein (kleinerer Anteil) von Neufahrgästen (induzierter Verkehr), die aufgrund der verbesserten Mobilitätsmöglichkeiten (Erreichbarkeit) mit dem ÖPNV zusätzliche Fahrten zurücklegen.

Für jede Verkehrsrelation werden die Anzahl der verlagerten und induzierten Fahrten mit der Reiseweite multipliziert und so die eingesparten MIV-Kilometer und die zusätzliche Verkehrsleistung im ÖPNV (ÖPNV-Personenkilometer) berechnet.

Die eingesparten MIV-Kilometer haben eine Reihe von volkswirtschaftlich positiven Effekten (eingesparte Betriebskosten der Autofahrer, geringere Unfallkosten sowie Reduktion von CO₂-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen). Diese Einsparungen werden gemäß den Kostenansätzen der Standardisierten Bewertung monetarisiert und in einen jährlichen volkswirtschaftlichen Nutzen umgerechnet.

Für die Nachfrage in den jeweiligen Mitfällen wurde dann die Verkehrsumlegung durchgeführt (Routenwahl zwischen allen Verkehrsbezirken), so dass die Gesamtnachfrage der neuen Verkehrsangebote ermittelt werden konnte. Diese setzt sich zusammen aus bisherigen ÖV-Nutzern, die bislang andere Bus- oder Bahnlinien genutzt haben und den Neufahrgästen (vom MIV verlagerter und induzierter Verkehr).

Kostenermittlung

Die Kosten für die untersuchten Infrastrukturmaßnahmen setzen sich zusammen aus den Investitions- und Betriebskosten. In die Investitionskosten fließen ein:

- Ertüchtigung/Neubau der Trasse, Gleise, Weichen, Brücken, Bahnübergängen
- Barrierefreiheit von Bahnhöfen/Haltepunkten
- Sicherung von Bahnübergängen, Signaltechnik
- Elektrifizierung
- Planungskosten

Im Rahmen des VEP ÖPNV kann keine detaillierte Kostenermittlung vorgenommen werden. Daher beruhen alle angegebenen Kosten auf einer Grobkostenschätzung basierend auf einem Mengengerüst (Kilometer Streckenlänge und Anzahl Bahnübergänge/Haltepunkte) und entsprechenden Einheitskostensätzen. Zudem werden – wo vorliegend – weitere Kostenangaben z. B. über die Instandsetzungskosten von Brücken einbezogen.

Folgende Kostensätze werden angesetzt:

Gewerk	Einheit	Kostensatz
Instandsetzung und Ertüchtigung vorhandener eingleisiger Bahnstrecke	Je km	750.000 €
Wiederaufbau abgebauter eingleisiger Strecke auf vorhandenem Planum	Je km	3.000.000 €
Neubau eingleisige Bahnstrecke außerorts mit Neutrassierung und Unterbau	Je km	10.000.000 €
Neubau zweigleisige Stadtbahnstrecke innerorts	Je km	10.000.000 €
Oberleitung	Je km	750.000 €
Weichen	Je Stück	250.000 €
Haltepunkte in Seitenlage (Außenbahnsteige, einfache Bauverhältnisse)	Je Stück	500.000 €
Haltepunkte in Mittellage inkl. barrierefreiem Zugang	Je Stück	2.000.000 €
Technische Sicherung von Bahnübergängen	Je Stück	300.000 €
Instandsetzung von Brücken, Durchlässen etc.	Je Stück	Nach Angaben der DB

Aus diesen Gesamtkosten werden die jährlichen Kapitalkosten und die Unterhaltskosten ermittelt. Hierbei werden pauschal 4 % der Investitionskosten als Kapitalkosten wie 2,5 % der Investitionskosten als Unterhaltskosten angesetzt. Diese Werte stellen einen Mittelwert über die verschiedenen Kostenkomponenten (Unterbau, Überbau, Oberleitungen, Bahnsteige etc.) dar und müssen im Rahmen einer detaillierten Kostenermittlung in der standardisierten Bewertung differenzierter betrachtet werden.

Die Betriebskosten setzen sich zusammen aus:

- Personalkosten
- Energiekosten

- Fahrzeugkosten (Fixkosten und km-abhängige Kosten)
- Unterhaltskosten der Infrastruktur

Als Personalkosten wird der Kostensatz der standardisierten Bewertung 2016 von 42 € / Stunde für das Fahrpersonal angesetzt. Als laufleistungsabhängige Energie- und Betriebskosten sowie als fixe Fahrzeugvorhaltekosten werden angesetzt:

	Laufleistungsabhängige Kosten		Fixkosten
	Je Fahrzeug-Kilometer	Zusätzlich je Stationshalt	Fahrzeugvorhaltekosten / Jahr
Bus	0,77 €	-	27.840 €
Stadtbahn	1,35 €	0,30 €	128.400 €
SPNV	1,11 €	1,05 €	149.800 €

Die Unterhaltskosten der Infrastruktur werden pauschal mit 4 % der Baukosten angesetzt.

Trassen- und Stationsgebühren, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten hat (und damit indirekt durch das Land über die Besteller-Entgelte getragen werden müssen) werden in der Standardisierten Bewertung nicht explizit berücksichtigt, da die Standardisierte Bewertung eine volkswirtschaftliche Perspektive einnimmt. Die laufenden Infrastrukturkosten fließen vielmehr über die auf Basis der Investitionskostenschätzung ermittelten Unterhaltskosten der Infrastruktur ein. Wenn auf einer Strecke mehr Züge fahren, diese also effizienter genutzt wird, fallen aus volkswirtschaftlicher Sicht keine zusätzlichen Infrastrukturkosten an. Dennoch müssen für die Angebotsverdichtung zusätzliche Trassen- und Stationsgebühren über die Besteller-Entgelte des Landes getragen werden. Daher werden die Trassen- und Stationsgebühren separat ausgewiesen.

Monetarisierung des volkswirtschaftlichen Nutzens

Aus der Nachfrageabschätzung lassen sich die in das Nutzen-Kosten-Verhältnis einfließenden Nutzenkomponenten ermitteln:

- Eingesparte Betriebskosten MIV
- Eingesparte Unfallkosten MIV
- Eingesparte CO₂-Emissionen MIV und Bus
- Eingesparte Schadstoffemissionen MIV und Bus
- Reisezeiteinsparungen bisherige Fahrgäste
- Nutzen durch zusätzliche Mobilitätsmöglichkeiten

Abzüglich der Veränderungen der ÖPNV-Betriebskosten sowie der Unterhaltskosten der ÖPNV-Infrastruktur ergibt sich daraus der Gesamtnutzen pro Jahr. Wird dieser ins Verhält-

nis gesetzt zu den jährlichen Kapitalkosten für die Infrastruktur, ergibt sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die jeweiligen Strecken.

Die sowohl in der Grob- als auch in der vertiefenden Analyse ermittelten Strecken mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis fließen in die Szenarien für das zukünftige Landesnetz Saarland ein.

Die Neufahrgäste setzen sich zusammen aus den vom MIV verlagerten Fahrgästen sowie Neufahrgästen, die aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit zusätzliche Fahrten mit dem ÖPNV zurücklegen (induzierter Verkehr).

Die vom MIV verlagerten Fahrgäste fahren weniger Kilometer mit dem Pkw. Hieraus ergeben sich volkswirtschaftliche Einsparungen an Pkw-Betriebskosten (geringerer Benzinverbrauch und Werkstattkosten) sowie geringere Unfallkosten, CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen. Nach den Vorgaben der Standardisierten Bewertung 2016 werden diese Einsparungen wie folgt monetarisiert:

Eingesparte MIV-Betriebskosten	22 ct / Pkw-km
Eingesparte Unfallkosten	8,5 ct / Pkw-km
Eingesparte Schadstoffemissionen	0,4 ct / Pkw-km
Eingesparte CO ₂ -Emissionen (129 g / Pkw-km, 149 € / to)	1,89 ct / Pkw-km

Neben den Neufahrgästen profitieren in der Regel auch die bisherigen ÖPNV-Fahrgäste von einem neuen SPNV-Angebot, da sie schneller an ihr Ziel kommen und so Reisezeit einsparen. Diese Reisezeiteinsparungen werden in der standardisierten Bewertung mit 7,1 € / Stunde als volkswirtschaftlicher Nutzen monetarisiert. Dabei werden kleine Reisezeitgewinne von unter 5 Minuten nur zur Hälfte angerechnet. Der volkswirtschaftliche Nutzen der verlagerten Fahrgäste sowie der zusätzlichen Mobilitätsmöglichkeiten (induzierter Verkehr) wird gemäß den Vorgaben der Standardisierten Bewertung mit 50 % der Reisezeiteinsparungen angerechnet. Hinzu kommen die zusätzlichen Fahrgelderlöse aus dem induzierten Verkehr, die volkswirtschaftlich als Zusatznutzen mit 73 ct je induzierter Fahrt zzgl. 5 ct / induziertem Personen-Kilometer angerechnet werden.

C5 Zusammensetzung der Investitionskosten in den Szenarien

Investitionsbaustein	Kosten	Angebots- Optimierung	ÖPNV- Offensive	ÖPNV-Vorrang- entwicklung
Haltepunkte	17 Mio. EUR	17 Mio. EUR	17 Mio. EUR	17 Mio. EUR
Ladeinfrastruktur für Akkutriebwagen	2,5 Mio. EUR	2,5 Mio. EUR	2,5 Mio. EUR	2,5 Mio. EUR
S-Bahn-Stammstrecke	22 Mio. EUR		22 Mio. EUR	22 Mio. EUR
Reaktivierung Homburg - Zweibrücken	35 Mio. EUR		35 Mio. EUR	35 Mio. EUR
Reaktivierung Saarbrücken - Großrosseln (Saarbahn)	41 Mio. EUR		41 Mio. EUR	41 Mio. EUR
Reaktivierung Saarlouis - Schmelz	18 Mio. EUR		18 Mio. EUR	18 Mio. EUR
Saarbahn zum Saarba- sar (ohne Verknüp- fungspunkt zur S-Bahn)	8 Mio. EUR		8 Mio. EUR	8 Mio. EUR
Reaktivierung Merzig - Losheim	28 Mio. EUR			28 Mio. EUR
Reaktivierung Schmelz - Wadern	50 Mio. EUR			50 Mio. EUR
Reaktivierung Blieskastel Lautzkirchen - Abzw. Schwarzenacker (n. Homburg)	10,5 Mio. EUR			10,5 Mio. EUR
Saarbahnstrecke Saarbrücken - Forbach	77 Mio. EUR			77 Mio. EUR
Fürstenhausen - Über- herrn	32 Mio. EUR			32 Mio. EUR
Körprich/Primsweiler - Lebach-Jabach	13 Mio. EUR			13 Mio. EUR
Summe		19,5 Mio. EUR	143,5 Mio. EUR	354 Mio. EUR

Anhang D: Vorprüfung zu Umweltwirkungen des VEP ÖPNV

D1 Untersuchungsrahmen und -tiefe

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV (VEP ÖPNV) stellt einen landesweiten Rahmenplan zur Entwicklung des ÖPNV in den nächsten 10 bis 20 Jahren dar. Die Auswirkungen auf Umweltaspekte sind in zwei Bereiche zu differenzieren: Zum einen formuliert der VEP ÖPNV Maßnahmen im Hinblick auf Änderungen des Verkehrsangebotes im ÖPNV; zum anderen formuliert der VEP ÖPNV bauliche Infrastrukturmaßnahmen. Während von den Angebotsmaßnahmen vor allem Auswirkungen im Hinblick auf den verkehrsbedingten Schadstoffausstoß und die Lärmemissionen ausgehen, können durch bauliche Infrastrukturmaßnahmen deutlich weitergehende Auswirkungen entstehen. Die Maßnahmen sind jeweils in den drei Szenarien zusammengefasst:

- ÖPNV-Optimierung bei Status-Quo-Finanzierung
- ÖPNV-Offensive mit erhöhtem Finanzbedarf
- ÖPNV-Vorrangentwicklung mit hohem Finanzbedarf

Der VEP ÖPNV ist nach §10 ÖPNVG i. V. m. §2 SUVGP (Saarländisches Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) und Anlage 2 zum SUVPG ein Planwerk, das einer SUP-Pflicht unterliegt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der VEP ÖPNV als Rahmenplan eine Vielzahl von Maßnahmen ausweist, die bei ihrer Umsetzung zwar eine Wirkung auf die Schutzgüter entfalten, aber zum derzeitigen Planungsstand ein geringes Konkretisierungsniveau haben, so dass in der Folge auch die Umweltwirkungen nur grob abgeschätzt werden können, was allerdings auch dem Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung entspricht. Die Abschätzung erfolgt auf Grundlage öffentlich verfügbare Daten aus dem Geoportal Saarland.

Die unterschiedliche Wirkungsweise der Maßnahmen auf die Umweltaspekte wird in zwei Schritten untersucht. Im ersten Schritt wird eine summative Darstellung der Umweltwirkungen im Hinblick auf die Schadstoff- und Lärmemissionen anhand der Ergebnisse des Verkehrsnachfragemodells unter Berücksichtigung der Verlagerungswirkungen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr abgeschätzt. Im zweiten Schritt werden die baulichen Infrastrukturmaßnahmen im Hinblick auf die zu erwartenden Umweltwirkungen jeweils separat dargestellt, da für diese Maßnahmen in der Umsetzung jeweils einzelne Planverfahren mit Planfeststellungsbeschluss erforderlich werden.

Der VEP ÖPNV weist als Rahmenplan eine Vielzahl von Maßnahmen aus, die in ihrer Umsetzung eine mittelbare Umweltrelevanz entfalten können. Jedoch haben die meisten Maßnahmen ein geringes Konkretisierungsniveau, so dass auch die Umweltwirkungen nur grob abgeschätzt werden können. Somit findet mit dieser Voruntersuchung möglicher Umweltwirkungen der Maßnahmen ein erster Schritt der Umweltprüfung statt. Die Untersuchungstiefe ist mit jedem weiteren Planungsschritt weiter zu konkretisieren.

D2 Untersuchte Schutzgüter und Umweltziele

In der nachfolgenden Tabelle werden die im Rahmen der Vorprüfung möglicher Umweltwirkungen des VEP ÖPNV zu untersuchende Schutzgüter mit ihren Definitionen und möglichen Auswirkungen der Infrastrukturmaßnahmen aufgezeigt.

Schutzgut	Umweltziele	Indikatoren	Mögliche Umweltrisiken durch VEP ÖPNV
Mensch und Gesundheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutz der Menschen vor Lärm und Schadstoffemissionen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menschen im Umfeld der Trassen der zu reaktivierenden Bahnstrecken 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch Reaktivierung von Bahnstrecken werden im Umfeld dieser Trassen lebende Menschen zusätzlich von Schienenlärm sowie Schadstoffemissionen betroffen
Kultur und Sachgüter	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt von kulturellem Erbe und sonstigen Sachgütern 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Boden- und Baudenkmäler, die von möglichen Trassen tangiert oder geschnitten werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trassen(aus-)baumaßnahmen für neue oder reaktivierte Bahnstrecken könnten Abriss geschützter Boden- oder Baudenkmäler erfordern
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt von schützenswerten Landschaftsbildern ▪ Schutz vor Zerschneidung zusammenhängender Landschaftsräume 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landschaftsschutzgebiete und Nationale Naturlandschaften, die von Trassen berührt werden oder im unmittelbaren Umfeld der Trassen liegen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Trassen für Bahnstrecken können Landschaftsräume zerschneiden ▪ Ausbaumaßnahmen (z. B. Oberleitungen) können Landschaftsbilder nachhaltig verändern
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arten- und Biotopschutzprogramm 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorkommen von besonders schützenswerten Tier- und Pflanzenarten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte Zerstörung der Pflanzen ▪ Zerstörung von Lebensraum der Tier- und Pflanzenarten
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Natur- und Artenschutz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorkommen von besonders schützenswerten Tier- und Pflanzenarten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkte Zerstörung der Pflanzen ▪ Zerstörung von Lebensraum der Tier- und Pflanzenarten

Schutzgut	Umweltziele	Indikatoren	Mögliche Umweltrisiken durch VEP ÖPNV
Boden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhalt von schützenswerten Böden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seltene Bodentypen, die von den Trassen geschnitten oder berührt werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seltene Bodentypen können durch neue Trassen verunreinigt werden.
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutz der Wasserschutzgebiete, Schutzzone II 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wasserschutzzonen II die von den Trassen berührt oder geschnitten werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diese Zone ist besonders vor Belastungen durch pathogene Keime und Parasiten zu schützen, da diese in die Förderanlage gelangen können
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutz der Wasserschutzgebiete, Schutzzone III 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wasserschutzzonen III die von den Trassen berührt oder geschnitten werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verunreinigungen durch langlebige chemische Stoffe innerhalb dieses Gebietes können im Laufe der Zeit in die Förderanlage gelangen, so dass besondere Schutzmaßnahmen gegen das Eindringen dieser Stoffe erforderlich sind
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hochwasserschutz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlagen der Hochwasserschutzes, die von den Trassengeschnitten werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Trasse für Bahnstrecken könnte die Hochwasserschutzgebiete verkleinern oder zerstören
Klima und Luft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Offenhaltung der Flächen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauwerke in Zusammenhang mit neuen Bahnstrecken können klimatisch bedeutsame Nutzflächen verbauen.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luftqualität 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Messwerte NO_x, PM 2.5, PM 10, Ozon 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusätzlicher Schadstoffausstoß durch Zugverkehr

D3 Summative Umweltwirkungen des VEP ÖPNV

Mit Umsetzung der Maßnahmen aus dem VEP ÖPNV kommt es in der summativen Darstellung insbesondere zu positiven Auswirkungen auf die Lärm- und Luftbelastung für das Schutzgut Mensch. Diese unterscheiden sich zwischen den definierten Szenarien.

	ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrangentwicklung
CO ₂ -Einsparungen	3.800 t / Jahr	7.500 t / Jahr	9.500 t / Jahr
Verlagerte Fahrzeug-Kilometer pro Jahr	ca. 40 Mio. Fzg.-Km. / Jahr	ca. 60 Mio. Fzg.-Km. / Jahr	ca. 80 Mio. Fzg.-Km. / Jahr

Durch die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV wird in allen Szenarien ein erheblicher Beitrag zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes und damit eine Entlastungswirkung auf die Betroffenheit durch Schadstoffemissionen geleistet. Auch wird an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen die Lärmbelastung durch die Verlagerung von Kfz-Fahrten zurückgehen. Ebenso wird entlang stark belasteter Straßenachsen die Lärmbetroffenheit reduziert. Insofern lässt sich resümieren, dass die Umsetzung des VEP ÖPNV im Hinblick auf die hier genannten Umweltwirkungen positive Wirkungen haben wird. Auf dem Planungsniveau des VEP ÖPNV sind ausschließlich Trassenvorschläge für Schienenstrecken als räumlich konkret verortete Maßnahmen enthalten. Diese sind nachfolgend im Einzelnen auf ihre Umweltrisiken untersucht worden.

D4 Umweltwirkungen der räumlich konkreten Einzelprojekte im VEP ÖPNV

Mit der Umsetzung baulicher Maßnahmen gehen in der Regel Eingriffe in den Boden, die Landschaft und damit auch in Natur und Umwelt einher. Bereits im frühzeitigen Stadium der Konzeptplanung gilt es im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zu ermitteln, ob dabei Eingriffe in schützenswerte Natur-, Umwelt und Landschaftsbestandteile zu erwarten sind. Maßgeblich in der Beurteilung sind die Schutzgüter gemäß Bundesnaturschutzgesetz.

Für alle Strecken wird zunächst der räumliche Verlauf dargestellt sowie angegeben, in welchen Szenarien der VEP ÖPNV eine Umsetzung der Strecken vorgesehen ist (vgl. Hauptbericht zum VEP ÖPNV: Kap. 7, 9). Weiterhin wird jeweils dargestellt, ob die vorgesehenen Strecken (abschnittsweise) eisenbahnrechtlich als Bestandsstrecke gelten oder ob die Reaktivierung auf einer vorhandenen, aktuell nicht für andere Zwecke genutzten Trasse erfolgen kann oder eine Errichtung von Neubauabschnitten auf neuer Trasse erforderlich ist. Im Streckenverlauf können auch mehrere Umsetzungsformen abschnittsweise kombiniert werden; in diesem Fall sind dann alle Umsetzungsformen markiert.

Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken

Die Strecke Homburg – Zweibrücken ist derzeit zwischen Homburg und Einöd stillgelegt und soll auf bestehender Trasse reaktiviert werden. Die Gesamtstrecke zwischen Homburg und Einöd muss zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes mit einer Oberleitung elektrifiziert werden. Der Verlauf der Trasse kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden.

Kartendarstellung



Szenarien	ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrang
Umsetzung von Trassenabschnitten	Bestandsstrecke Zweibrücken – Einöd	Neue Strecke auf vorhandener Trasse Einöd – Homburg	Strecke auf neuer Trasse

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Mensch und Gesundheit	<u>Lärm und Luftschadstoffe:</u> Wohnbebauung im direkten Umfeld der Trasse. Bisher geringe Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen. Hohe Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen in Trassennähe.	Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur leichten Erhöhung der Lärmbelastung (Elektrofahrzeuge mit 2 Fahrten pro Stunde) führen. Durch den vorgesehenen Fahrplan mit Betriebszeiten bis nach 22 Uhr wird es auch zusätzliche Lärmbelastungen in den Nachtstunden geben. Gleichzeitig führt die Reaktivierung der Bahnstrecke zur Verlagerung von Fahrten mit dem Auto auf den Schienenverkehr, so dass mit einer Lärmreduzierung auf den parallelen Hauptverkehrsstraßen zu rechnen ist.	neutral (im unmittelbaren Streckenumfeld auch teils negative Auswirkungen möglich)
Kultur- und Sachgüter	<u>Baudenkmale:</u> Bahnmeisterei der Pfälzischen Ludwigsbahn mit Wohnhaus	Zur Kenntnisnahme: Bei Erarbeitung der Ausbauplanungen ist Erhalt der Baudenkmäler zu beachten.	nicht bewertet
Landschaft	<u>Landschaftsschutzgebiete:</u> Grenzt an das Landschaftsschutzgebiet bei Einöd	Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.	neutral
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	<u>Arten- und Biotopschutzprogramm:</u> Grenzt an ein Gebiet zwischen Einöd und Blieskastel, welches aufgrund der Größe saarlandweit und wohl auch darüber hinaus ein einmaliger Standort ist; Vorkommen von Wiesenbrütern: Kiebitz, Schafstelze, Wiesenpieper, Braunkehlchen, Rohrammer, Eisvogel, Conocephalus dorsalis; Pflanzen: Peucedanum palustre, Calamagrostis canesc mit örtlicher Bedeutung.	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
	Grenzt an ein Gebiet bei Einöd Vorkommen von Wiesenpieper und Kiebitz mit überörtlicher Priorität.	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
Boden	<u>Schützenswerter Boden:</u> Gley- und Moorkommen in Trassenumgebung bei Blies.	Durch die Reaktivierung besteht keine Gefährdung des Bodens, da sich dieser nicht in Unmittelbarer Nähe zur Trasse, sondern nur in Sichtweite befindet.	neutral
Wasser	<u>Wasserschutzgebiete:</u> Schneidet die Wasserschutzzone III zwischen Hombach und Blies, sowie in der Stadt Homburg; Nutzungsbeschränkungen, da u.a. das Ablagern von Schutt verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Grenzt an die Wasserschutzzone III zwischen Homburg und Blies. Nutzungsbeschränkungen, da u.a. das Ablagern von Schutt verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	<u>Hochwasserschutz:</u> grenzt an Gebiete des Hochwasserschutzes	Keinen Einfluss auf die Flächen des Hochwasserschutzes, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird.	neutral
Klima und Luft	<u>Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen:</u> Grenzt bei Erbach an Nutzflächen, welche aus Klimagründen offengehalten werden sollen.	Die Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen wird durch die Reaktivierung nicht beeinflusst.	neutral

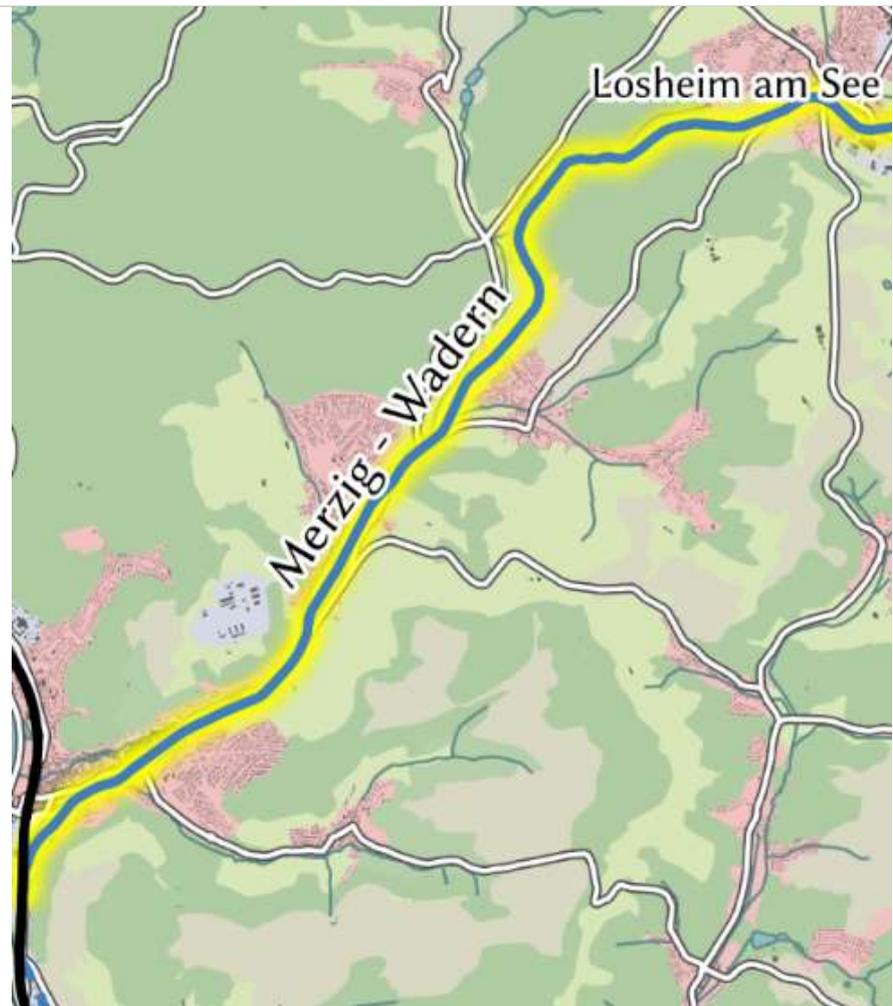
Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
	<u>Luftqualität:</u> Ausgangslage nicht bekannt, da keine Messstation im Umfeld der Trasse vorhanden	Strecke wird lokal emissionsfrei mit Elektrofahrzeugen befahren und gleichzeitig entstehen Verlagerungswirkungen vom Autoverkehr.	positiv

Stand: Herbst 2020

Bahnstrecke Merzig – Losheim

Der zur Reaktivierung im SPNV vorgeschlagene Streckenabschnitt zwischen Merzig und Losheim ist Bestandteil der ehemaligen Strecke zwischen Merzig und Büschfeld. Die Strecke wird zwischen Merzig Ost und Losheim (sowie darüber hinaus bis zur Dellborner Mühle) bereits heute durch Museumszüge an mehreren Tagen im Jahr befahren. Mit einer Wiederaufnahme des täglichen Personenverkehrs gehen Ausbaumaßnahmen zur Ertüchtigung der Streckenbeschaffenheit sowie eine grundlegende Instandsetzung und Elektrifizierung der Strecke mit Oberleitung einher. Die Strecke wird vollständig auf der bestehenden Trasse hergerichtet, wobei durch die Elektrifizierung eine geringfügige Erhöhung der Trassenbreite notwendig sein kann.

Kartendarstellung



Szenarien	ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrang
Umsetzung von Trassenabschnitten	betriebsbereite Strecke: Museumsbetrieb Merzig Ost - Losheim	Neue Strecke auf vorhandener Trasse übrige Streckenabschnitte	Strecke auf neuer Trasse

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Mensch und Gesundheit	<p><u>Lärm und Luftschadstoffe:</u> Wohnbebauung im direkten Umfeld der Trasse. Bisher geringe Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen. Hohe Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen in Trassennähe.</p>	<p>Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur leichten Erhöhung der Lärmbelastung (Elektrofahrzeuge mit 2 Fahrten pro Stunde) führen. Gleichzeitig kommt es zu einer Umlagerung des Verkehrs und zu einer Entlastung der Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen.</p>	<p>neutral (im unmittelbaren Streckenumfeld auch teils negative Auswirkungen möglich)</p>
	<p><u>Erholung:</u> Liegt im Naturpark Saar-Hunsrück: Im Naturpark soll die zur Erholung der Bevölkerung und für naturverbundenen Tourismus hervorragend geeignete Mittelgebirgslandschaft mit ihren die Landschaft prägenden Merkmalen, wie ausgedehnte Laubmischwälder, vielfältig strukturierte Agrarlandschaften mit Grünland in den Auen, naturnahen Bachläufen und lebendigen Dörfern und Siedlungen erhalten, gepflegt und entwickelt werden.</p>	<p>Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur Erhöhung der Lärmbelastung führen, wodurch sich die Erholungsfunktion der Gebiete reduziert. Dies wird sich jedoch auf das unmittelbare Streckenumfeld konzentrieren. Im Gegenzug sind Entlastungswirkungen auf parallel laufenden Straßen zu erwarten.</p>	<p>neutral</p>
Kultur- und Sachgüter	<p><u>Baudenkmale:</u> Ensemble Merzig-Büschfelder Eisenbahn - Kleinbahntrasse Gleisanlagen, Gebäude, Werkstätten, Schuppen, Rampen, Eisenbahnlokomotiven und -wagen, von 1901-1903</p>	<p>Baudenkmäler sind auch nach Reaktivierung zu erhalten. Erhalt des Ensembles Merzig-Büschfelder Eisenbahn bei regelmäßigem Zugverkehr ist zu beachten.</p>	<p>nicht bewertet</p>
Landschaft	<p>Keine Berührungspunkte mit dem Schutzgut Landschaft.</p>	<p>Die Reaktivierung hat keinen Einfluss auf Kultur- und Sachgüter</p>	<p>keine</p>

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	<p><u>Arten- und Biotopschutzprogramm:</u></p> <p>Grenzt an ein Gebiet mit Vorkommen von hochwertigen Pilzarten; vor allem im Gehölzsaum am Auenrand; Vorkommen des Schwarzkehlchens; Vorkommen der Kurzflügeligen Schwertschrecke (<i>Conocephalus dorsalis</i>) nördlich von Bachem mit regionaler Bedeutung.</p>	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
	Grenzt an ein Gebiet mit Vorkommen von <i>Gagea pratensis</i> westlich von Bachem mit regionaler Priorität.	Durch die Reaktivierung besteht kein Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Schneidet ein Gebiet mit Vorkommen von <i>Bunium bulbocastanum</i> auf kalkarmen Sanden nördlich von Bachem mit landesweiter Priorität.	Durch die Reaktivierung besteht kein direkter Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Eine Einzelfallprüfung, ob die genannten Pflanzen im Gleisbett wachsen, sollte durchgeführt werden. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	negativ
	Grenzt an ein Gebiet mit Vorkommen der Feldgrille südwestlich von Losheim mit landesweiter Bedeutung.	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
	<p><u>Natur- und Artenschutz:</u></p> <p>Die Strecke schneidet keine Natur- und Vogelschutzgebiete, Naturwaldzellen, Gebiete des Urwaldes Saarland und Natura 2000 Flächen.</p>	Betroffenheit schützenswerter Natur und Arten durch die Streckenreaktivierung nicht bekannt.	neutral

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Boden	<p><u>Schützenswerte Böden:</u></p> <p>Gleye mit Begleitboden Niedermoor (nord-östlich von Merzig, Brotdorf, nord-östlich von Brotdorf), geschützt nach dem Landschaftsprogramm Saarland.</p>	<p>Durch die Reaktivierung besteht keine Gefährdung des Bodens, da sich dieser nicht in unmittelbarer Nähe zur Trasse, sondern nur in Sichtweite befindet.</p>	neutral
Wasser	<p><u>Wasserschutzgebiete:</u></p> <p>Schneidet das Wasserschutzgebiet Heimlingertal, Seffersbachtal, Franzenbach und Besseringen Wasserschutzzone II.</p> <p>Nutzungsbeschränkungen, da die Verletzung der Deckschicht verboten ist.</p>	<p>Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.</p>	neutral
	<p>Schneidet das Wasserschutzgebiet Heimlingertal, Seffersbachtal, Franzenbach und Besseringen Wasserschutzzone III.</p> <p>Nutzungsbeschränkungen, da u.a. das Ablagern von Schutt verboten ist.</p>	<p>Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.</p>	neutral
Klima und Luft	<p><u>Luftqualität:</u></p> <p>Ausgangslage nicht bekannt, da keine Messstation im Umfeld der Trasse vorhanden</p>	<p>Strecke soll lokal emissionsfrei mit Elektrofahrzeugen befahren werden und gleichzeitig entstehen Verlagerungswirkungen vom Autoverkehr.</p>	positiv

Stand: Herbst 2020

Bahnstrecke Dillingen – Lebach

Mit der Reaktivierung des Abschnitts der Primstalbahn zwischen Lebach-Jabach und Dillingen erfolgt ein Lückenschluss zwischen dem heutigen Ende der Primstalbahn in Schmelz-Limbach und der Saarstrecke in Dillingen. Die Strecke ist im Abschnitt zwischen Dillingen Schmelz-Limbach aktuell noch in Betrieb und im Güterverkehr befahren. Zwischen Primweiler und Lebach-Jabach ist die Trasse noch vorhanden, die ehemaligen Gleise jedoch zurückgebaut. Entsprechend ist in diesem Abschnitt der Errichtung neuer Gleisanlagen notwendig.

Kartendarstellung			
Szenarien	ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrang
Umsetzung von Trassenabschnitten	betriebsbereite Strecke: Dillingen – Primweiler	Neue Strecke auf vorhandener Trasse Primweiler – Lebach-Jabach	Strecke auf neuer Trasse

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Mensch und Gesundheit	<u>Lärm und Luftschadstoffe:</u> Wohnbebauung im direkten Umfeld der Trasse. Bisher geringe Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen. Umliegende Hauptverkehrsstraßen weisen bereits hohe Lärmbelastung auf.	Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur leichten Erhöhung der Lärmbelastung (Elektrofahrzeuge mit voraussichtlich 2 Fahrten pro Stunde in beide Richtungen) führen. Gleichzeitig kommt es zu einer Umlagerung des Verkehrs und zu einer Entlastung der Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen.	neutral

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Kultur- und Sachgüter	Baudenkmale: Stellwerk Jabacher Straße von 1910-1911 in direkter Nähe zur Trasse	Baudenkmäler sind auch nach Reaktivierung zu erhalten. Erhalt des Stellwerks bei regelmäßigem Zugverkehr ist zu prüfen.	nicht bewertet
Landschaft	Landschaftsschutzgebiete: Die Trasse grenzt an das Landschaftsschutzgebiet Saarwellingen und Nalbach	Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.	neutral
	Die Trasse grenzt an das Landschaftsschutzgebiet "Primswiesen bei Bilsdorf"	Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.	neutral
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	<u>Arten- und Biotopschutzprogramm:</u> Grenzt an ein Gebiet mit Vorkommen zahlreicher seltener Arten der Sandrasen und Silbergrasfluren <i>Filago vulgaris</i> , <i>Filago lutescens</i> , <i>Filago minima</i> , <i>Veronica polita</i> <i>Omocestus ventralis</i> , <i>Chorthippus mollis</i> (Brachen nördlich Saarlouis-Roden) mit regionaler Bedeutung	Durch die Reaktivierung besteht kein Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Grenzt an ein Gebiet mit Vorkommen zahlreicher seltener Arten Pflanzen: <i>Typha angustifolia</i> , <i>Veronica anagallis-aquatica</i> Tiere: Wechselkröte, Gelbbauchunke; Libellen: <i>Erythromma najas</i> (Primsaue südlich Diefflen) mit überörtlicher Bedeutung	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
	Grenzt an ein Gebiet mit Vorkommen von <i>Cordulia aenea</i> , <i>Erythromma najas</i> (Teich- und Weiheranlagen südlich Piesbach) Überörtliche Bedeutung	Durch die Reaktivierung besteht kein Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
	Grenzt an extensive Grünlandnutzung (Grünlandkomplex südlich Nalbach) mit landesweiter Bedeutung	Durch die Reaktivierung besteht kein Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Grenzt an einzigartigen Wiesenkomplex mit Glatt- haferwiesen und Nasswiesen. Eine der letzten repräsentativen Wiesen-Lebensräume im Mittleren Saartal. (Wiesen bei Bilsdorf) Örtliche Bedeutung	Durch die Reaktivierung besteht kein Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	Schneidet einen naturnahen Flussabschnitt mit ausgedehnten, leicht flächigen Gehölzsäumen, Schotterbänken und verlandeten Altarmen; Vorkommen der charakteristischen Pflanzen <i>Dipsacus pilosus</i> und <i>Corydalis solida</i> (Körprich); regionale Bedeutung	Durch die Reaktivierung besteht kein direkter Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Eine Einzelfallprüfung, ob die genannten Pflanzen im Gleisbett wachsen, sollte durchgeführt werden. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral/negativ
	Grenzt an einen naturnahen Flussabschnitt (westlich Lebach) mit landesweiter Bedeutung	Durch die Reaktivierung besteht kein Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Grenzt an eine Entwicklungsfläche für auentypische Vegetationskomplexe (westlich von Lebach) mit überörtlicher Bedeutung	Durch die Reaktivierung besteht kein Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Grenzt an einen durch das Vorkommen des Sumpflappenfarns besonders bedeutenden Feuchtbrachekomplex (im Naturschutzgebiet (Knorscheider Mühle) mit regionaler Bedeutung	Durch die Reaktivierung besteht kein Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral

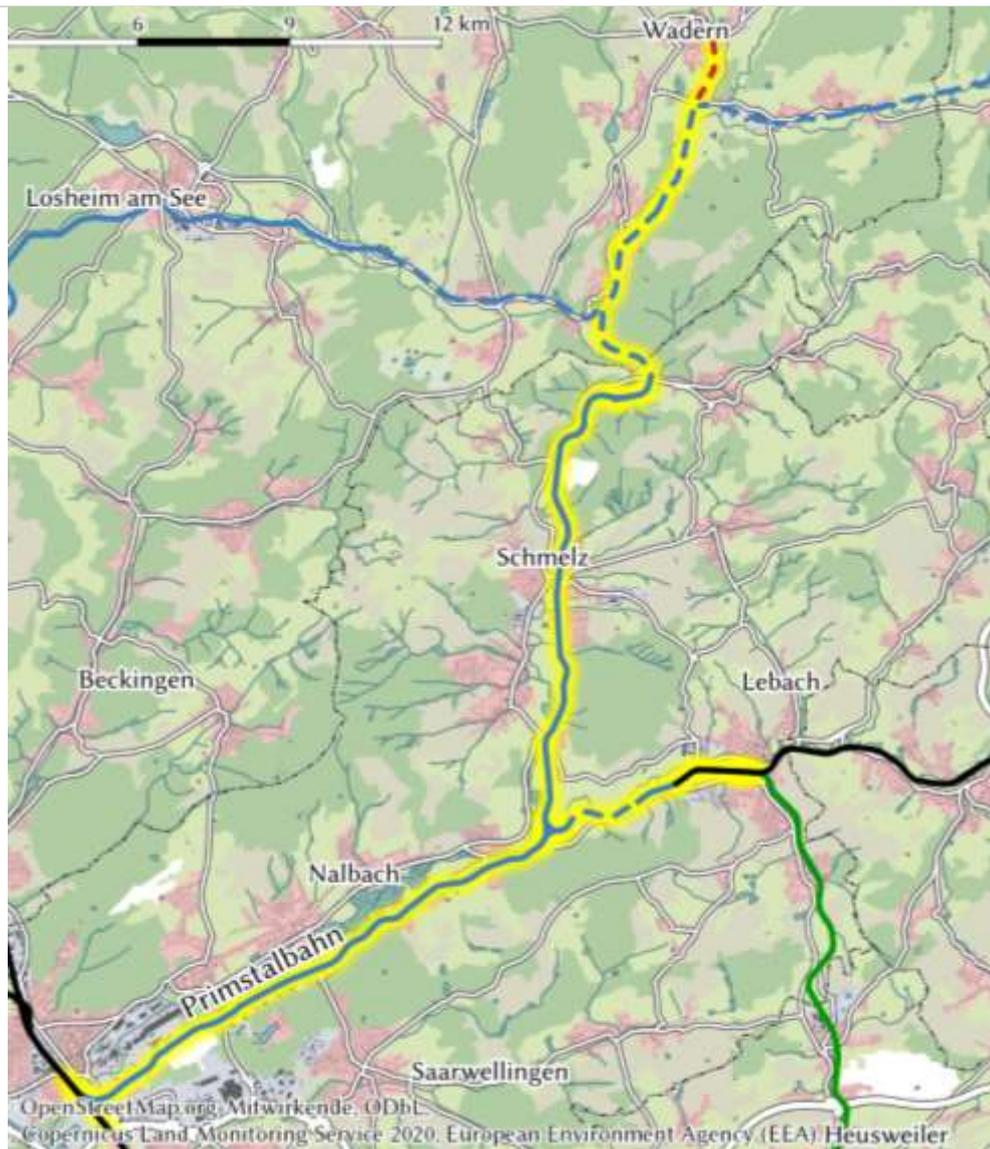
Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
	Schneidet Vorkommen der Blauflügeligen Sandschrecke und anderer wärmeliebender Arten von bodenoffenen Ödflächen (nordöstlich von Körprich) Örtliche Bedeutung	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
	<u>Naturschutzgebiete:</u> Grenzt an das Naturschutzgebiet "Bei der Knorscheider Mühle"	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
Boden	In der Umgebung der Reaktivierungsstrecke befinden sich keine seltenen Böden	Die Reaktivierung hat keinen Einfluss auf die aus umwelttechnischer Sicht relevanten Böden.	keine
Wasser	<u>Wasserschutzgebiete:</u> Schneidet das Wasserschutzgebiet Lebach – Ost in der Wasserschutzzone II sehr nah an der Wasserschutzzone I; Nutzungsbeschränkungen, da die Verletzung der Deckschicht verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	negativ
	Schneidet das Wasserschutzgebiet Lebach - Ost in der Wasserschutzzone III; Nutzungsbeschränkungen, da u.a. das Ablagern von Schutt verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
Wasser	Schneidet das Wasserschutzgebiet Lebach – West in der Wasserschutzzone II sehr nah an der Wasserschutzzone I; Nutzungsbeschränkungen, da die Verletzung der Deckschicht verboten ist.	Keinen Einfluss auf den Boden, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Umbauarbeiten zu beachten.	neutral

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
	Schneidet das Wasserschutzgebiet Lebach – West in der Wasserschutzzone III; Nutzungsbeschränkungen, da u. a. das Ablagern von Schutt verboten ist.	Keinen Einfluss auf den Boden, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Umbauarbeiten zu beachten.	neutral
Klima und Luft	<u>Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen:</u> In der Trassenumgebung befindet sich eine Fläche zur Offenhaltung klimatisch Bedeutsamer Nutzflächen (bei Nalbach)	Die Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen wird durch die Reaktivierung nicht beeinflusst.	neutral
	<u>Luftqualität:</u> Orte mit Stellenweise PM ₁₀ und NO ₂ -Überschreitungen an Straßen in Trassennähe	Strecke wird lokal emissionsfrei mit Elektrofahrzeugen befahren und gleichzeitig entstehen Verlagerungswirkungen vom Autoverkehr.	positiv

Stand: Herbst 2020

Bahnstrecke Dillingen – Schmelz (– Wadern)

Die Primstalbahn zwischen Dillingen und Schmelz sowie in der Fortführung bis Wadern unterscheidet sich in ihrem Zustand abschnittsweise deutlich. Der Streckenabschnitt zwischen Dillingen über Schmelz nach Limbach wird aktuell noch im Güterverkehr befahren, der im Abschnitt zwischen Primsweiler und Limbach als Anschlussbahn in privater Hand betrieben sind. Der daran anschließende Streckenabschnitt zwischen Limbach und Wadern ist rückgebaut und wird derzeit in Abschnitten als Radweg genutzt. Im Bereich zwischen Dagstuhl und Wadern Mitte ist dabei rd. 1 km Neubaustrecke mit geänderter Trasse vorgesehen, um eine verbesserte Erschließung des Zentrums der Stadt Wadern zu ermöglichen. Aber auch im ersten Streckenabschnitt zwischen Dillingen und Schmelz sind für einen regelmäßigen Personenverkehr umfangreiche Instandsetzungen und Ausbaumaßnahmen notwendig.

Karten-
dar-
stellung

Szenarien	ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrang ¹⁾
Umsetzung von Trassenabschnitten	betriebsbereite Strecke Dillingen – Primswweiler – Schmelz – Limbach	Neue Strecke auf vorhandener Trasse Limbach – Ortseingang Wadern	Strecke auf neuer Trasse Wadern (innerörtliche Führung)
	1) Abschnitt zwischen Schmelz und Wadern nur im ÖPNV-Vorrangsszenario.		

Umweltrisiken der Bahnstrecke Dillingen (Saar) - Wadern

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Mensch und Gesundheit	<p><u>Lärm und Luftschadstoffe:</u> Wohnbebauung im direkten Umfeld der Trasse. Bisher geringe Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen. Hohe Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen in Trassennähe.</p>	<p>Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur leichten Erhöhung der Lärmbelastung (Elektrofahrzeuge mit 2 bis 4 Fahrten pro Stunde) führen. Gleichzeitig kommt es zu einer Umlagerung des Verkehrs und zu einer Entlastung der Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen.</p>	<p>neutral (im unmittelbaren Streckenumfeld auch teils negative Auswirkungen möglich)</p>
	<p><u>Erholung:</u> Liegt im Naturpark Saar-Hunsrück. Im Naturpark soll die zur Erholung der Bevölkerung und für naturverbundenen Tourismus hervorragend geeignete Mittelgebirgslandschaft mit ihren die Landschaft prägenden Merkmalen, wie ausgedehnte Laubmischwälder, vielfältig strukturierte Agrarlandschaften mit Grünland in den Auen, naturnahen Bachläufen und lebendigen Dörfern und Siedlungen erhalten, gepflegt und entwickelt werden.</p>	<p>Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur Erhöhung der Lärmbelastung führen, wodurch die Erholung in den Gebieten nachlässt. Dies betrifft vor allem das direkte Streckenumfeld; hingegen sind auch Entlastungswirkungen auf parallel führenden Straßen und dadurch reduzierte Lärmwirkungen zu erwarten.</p>	<p>neutral (im unmittelbaren Streckenumfeld auch teils negative Auswirkungen möglich)</p>
Kultur- und Sachgüter	<p>Keine Berührungspunkte mit Kultur- und Sachgütern</p>	<p>Die Reaktivierung hat keinen Einfluss auf Kultur- und Sachgüter</p>	<p>keine</p>
Landschaft	<p><u>Landschaftsschutzgebiete:</u> Grenzt an Landschaftsschutzgebiete im Landkreis Saarlouis - im Bereich der Gemeinden Lebach, Nalbach, Saarwellingen und Schmelz</p>	<p>Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.</p>	<p>neutral</p>
	<p>Grenzt an das Landschaftsschutzgebiet "Prims" (Zuweisung durch Natura 2000)</p>	<p>Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.</p>	<p>neutral</p>

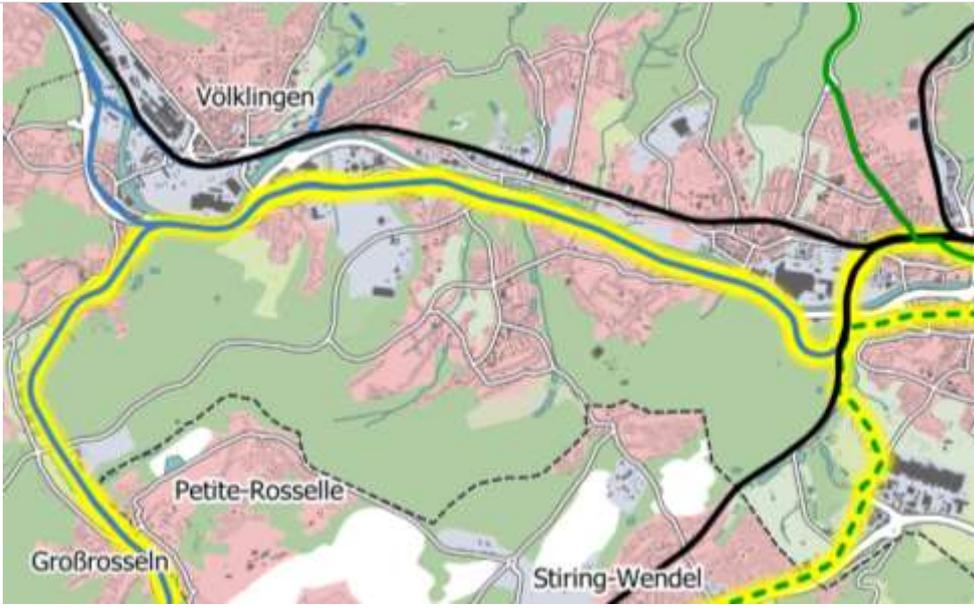
Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
	<p><u>Extensive Grünlandnutzung:</u> Schneidet zwei Entwicklungsgebiete zur extensiven Grünlandnutzung mit Potential (im südlichen Wadem)</p>	Keinen Einfluss auf die Gebiete, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Umbauarbeiten zu beachten.	neutral
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	<p><u>Natur- und Vogelschutzgebiete:</u> Schneidet das Naturschutzgebiet „Prims“, größtenteils auch Vogelschutzgebiet und Bodenschutzwald (von Schmelz-Goldbach bis Wadem-Büschfeld)</p>	Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke kann zu Ruhestörungen von Vogelarten mit besonderen Schutzbedürfnissen führen.	negativ
	<p><u>Naturwaldzellen:</u> Grenzt an die Naturwaldzelle bei Schmelz-Schattertriesch</p>	Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur Erhöhung der Lärmbelastung führen.	negativ
	<p><u>Flora Fauna Habitat Gebiet:</u> schneidet FFH-Schutzgebiet: Wiesenkomplex mit Glatthaferwiesen und Nasswiesen in der weiten Talaue des Unteren Primstals, überregional bedeutsam durch das Vorkommen des Aufgeblasenen Fuchsschwanzgrases (bei Bilsdorf)</p>	Durch die Reaktivierung besteht kein direkter Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Eine Einzelfallprüfung, ob die genannten Pflanzen im Gleisbett wachsen sollte durchgeführt werden. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	negativ
Boden	<p><u>Seltene Böden:</u> Grenzt an Vorkommen von Gleye bei Schmelz-Schattertriesch</p>	Durch die Reaktivierung besteht keine Gefährdung des Bodens, da sich dieser nicht in Unmittelbarer Nähe zur Trasse, sondern nur in Sichtweite befindet.	neutral
	Grenzt an andesithaltige Böden im Bereich des Michelbacher Forstes.	Durch die Reaktivierung besteht keine Gefährdung des Bodens, da sich dieser nicht in Unmittelbarer Nähe zur Trasse, sondern nur in Sichtweite befindet.	neutral

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Wasser	<u>Wasserschutzgebiete:</u> Schneidet das Wasserschutzgebiet Hüttersdorf / Bettingen in der Wasserschutzzone II sehr nah an der Wasserschutzzone I; Nutzungsbeschränkungen, da die Verletzung der Deckschicht verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Schneidet das Wasserschutzgebiet Hüttersdorf / Bettingen in der Wasserschutzzone III; Nutzungsbeschränkungen, da u.a. das Ablagern von Schutt verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
Klima und Luft	<u>Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen:</u> In der Trassenumgebung befindet sich eine Fläche zur Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen bei Nalbach.	Die Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen wird durch die Reaktivierung nicht beeinflusst.	neutral
	<u>Luftqualität:</u> Orte mit Stellenweise PM ₁₀ und NO ₂ -Überschreitungen an Straßen in Trassennähe	Strecke wird lokal emissionsfrei mit Elektrofahrzeugen befahren und gleichzeitig entstehen Verlagerungswirkungen vom Autoverkehr.	positiv

Stand: Herbst 2020

Bahnstrecke Saarbrücken – Fürstenhausen – Großrosseln

Die linke Saarstrecke im Abschnitt zwischen Saarbrücken und Fürstenhausen sowie die anschließende Rosseltalbahn nach Großrosseln sind noch vollständig vorhanden und müssen auf der bestehenden Trasse instandgesetzt werden. Der Abschnitt der Rosseltalbahn zwischen Fürstenhausen und Großrosseln muss für den Betrieb mit Saarbahn-Fahrzeugen zusätzlich elektrifiziert werden. Hierfür könnten marginale Verbreiterungen der bestehenden Trasse erforderlich werden.

Karten- darstellung			
Szenarien	ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrang
Umsetzung von Trassen- abschnitten	betriebsbereite Strecke	Neue Strecke auf vorhandener Trasse	Strecke auf neuer Trasse

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Mensch und Gesundheit	<p><u>Lärm und Luftschadstoffe:</u></p> <p>Wohnbebauung im direkten Umfeld der Trasse. Bisher geringe Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen.</p>	<p>Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur leichten Erhöhung der Lärmbelastung (Elektrofahrzeuge mit bis zu 4 Fahrten pro Stunde in beide Richtungen) führen. Gleichzeitig kommt es zu einer Umlagerung des Verkehrs und zu einer Entlastung der Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen.</p>	<p>neutral (im unmittelbaren Streckenumfeld auch teils negative Auswirkungen möglich)</p>
Kultur- und Sachgüter	<p><u>Baudenkmale:</u></p> <p>Ensemble Grube Velsen in direkter Trassenumgebung: Alte Grube Velsen und Alte Grube Velsen 1</p> <p>Torhaus, Lampenkaue, Pferdestall, Zechenhaus von 1908-1911 mit Waschkaue und Verlesesaal,</p> <p>Verwaltungstrakt, Fördermaschinenhaus I einschl. Fördermaschine, Fördergerüst am Gustavschacht</p> <p>Fördermaschinenhaus II von 1915, verstärkt 1939, Werkstatt, Zwillingsdampfmaschine von 1916-1917</p>	<p>Baudenkmäler sind auch nach Reaktivierung zu erhalten. Erhalt des Ensemble Grube Velsen bei regelmäßigem Zugverkehr ist zu überprüfen.</p>	<p>nicht bewertet</p>
	<p>Ludweilerstraße, Bahnhofsempfangsgebäude des Bahnhofs Geislautern, 1906 (Einzeldenkmal)</p>	<p>zu beachten</p>	<p>nicht bewertet</p>
Landschaft	<p><u>Landschaftsschutzgebiete:</u></p> <p>Grenzt an Landschaftsschutzgebiet Hirzeck bei Geislautern</p>	<p>Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.</p>	<p>neutral</p>

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	<u>Arten- und Biotopschutzprogramm:</u> Vorkommen von Carex paniculata, Centaurium pulchellum, Hypericum tetrapterum zwischen Fürstenhausen und Geislautern mit landesweiter Priorität.	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	Grenzt an ein Gebiet mit Vorkommen von Acrocephalus scirpaceus, Aegithalos caudatus, Dendrocopus minor, Emberiza schoeniclus, Jynx torquilla, Luscinia megarhynchos, Phoenicurus phoenicurus, Rallus aquaticus, Ringelnatter zwischen Großrosseln und Geislautern mit örtlicher Bedeutung.	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
	Schneidet eine Rosselaue in Großrosseln mit örtlicher Bedeutung.	Durch die Reaktivierung besteht kein direkter Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Eine Einzelfallprüfung, ob die genannten Pflanzen im Gleisbett wachsen sollte durchgeführt werden. Bei Um- und Ausbaurbeiten zu beachten.	neutral
Boden	In der Umgebung der Reaktivierungsstrecke befinden sich keine seltenen Böden	Die Reaktivierung hat keinen Einfluss auf die aus umwelttechnischer Sicht relevanten Böden.	neutral
Wasser	<u>Hochwasserschutz:</u> grenzt an Gebiete des Hochwasserschutzes	Keinen Einfluss auf die Flächen des Hochwasserschutzes, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird.	neutral

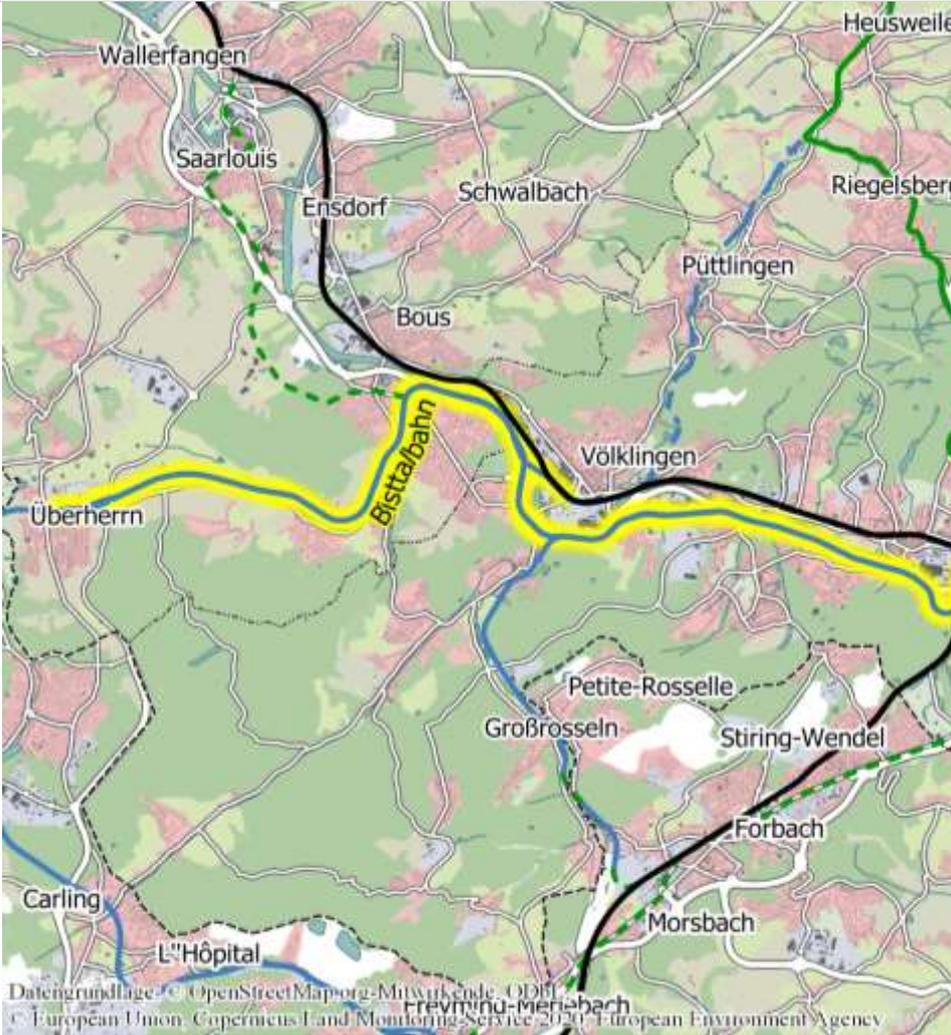
Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Klima und Luft	<p><u>Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen:</u></p> <p>Grenzt bei Großrosseln an Flächen, welche aus Klimagründen offengehalten werden sollen.</p>	Die Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen wird durch die Reaktivierung nicht beeinflusst.	neutral
	<p><u>Luftqualität:</u></p> <p>Ausgangslage nicht bekannt, da keine Messstation im Umfeld der Trasse vorhanden</p>	Strecke wird lokal emissionsfrei mit Elektrofahrzeugen befahren und gleichzeitig entstehen Verlagerungswirkungen vom Autoverkehr.	positiv

Stand: Herbst 2020

Bahnstrecke Fürstenhausen – Überherrn

Die Bisttalbahn zwischen Fürstenhausen und Überherrn schließt in Fürstenhausen an die aus Richtung Saarbrücken führende linke Saarstrecke an. Die Strecke ist im ÖPNV-VorrangszENARIO zur Reaktivierung und zum Ausbau als Saarbahnstrecke vorgesehen. Die Strecke ist derzeit grundsätzlich betriebsbereit und muss für einen regelmäßigen Personenverkehr auf bestehender Trasse grundlegend saniert werden. Weiter müssen neue Haltepunkte im Streckenverlauf sowie Oberleitungsanlagen für die Saarbahnfahrzeuge errichtet werden, wodurch sich die bestehende Trasse punktuell verbreitern kann.

Karten- darstellung			
Sze-narien			
Umsetzung von Trassenabschnitten	betriebsbereite Strecke	Neue Strecke auf vorhandener Trasse	Neue Strecke auf vorhandener Trasse



Sze-narien	ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrang
Umsetzung von Trassenabschnitten	betriebsbereite Strecke	Neue Strecke auf vorhandener Trasse	Neue Strecke auf vorhandener Trasse

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Mensch und Gesundheit	<u>Lärm und Luftschadstoffe:</u> Wohnbebauung im direkten Umfeld der Trasse. Bisher geringe Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen. Hohe Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen in Trassennähe.	Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur leichten Erhöhung der Lärmbelastung (Elektrofahrzeuge mit 2 Fahrten pro Stunde) führen. Gleichzeitig kann es zu einer Umlagerung des Verkehrs und zu einer Entlastung der Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen kommen.	neutral (im unmittelbaren Streckenumfeld auch teils negative Auswirkungen möglich)
Kultur- und Sachgüter	<u>Baudenkmale:</u> Das ehemalige Bahnhofsempfangsgebäude Wadgassen steht unter Denkmalschutz.	Keinen Einfluss auf die Reaktivierung der Strecke. Bei Umbauarbeiten des Bahnhofs Wadgassen zu beachten.	neutral
	Das Spuker Haus (Herberge und Wirtshaus der Abtei Wadgassen) steht in direkter Trassennähe	zu beachten	nicht bewertet
	Die Kath. Pfarrkirche Herz Jesu (von 1923 mit Glockenturm von 1954) befindet sich in direkter Trassenumgebung.	zu beachten	nicht bewertet
Landschaft	<u>Landschaftsschutzgebiete:</u> Schneidet die Landschaftsschutzgebiete der Gemeinden Überherrn und Wadgassen.	Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.	neutral
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	<u>Flora und Fauna Habitate:</u> Grenzt an das Naturschutzgebiet "Eulenmühle/Welschwies" östlich von Überherrn.	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
	<u>Arten- und Biotopschutzprogramm:</u> Schneidet Waldreste in Hostenbach mit Vorkommen von: Blindschleiche, Bufo viridis, Chorthippus mollis, Oedipoda caerulea und Zauneidechse mit landesweiter Bedeutung.	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
	Schneidet ein Haldengelände bei Hostenbach mit Vorkommen von <i>Badister meridionalis</i> , <i>Blindschleiche</i> , <i>Bufo viridis</i> , <i>Leistus rufomarginatus</i> , <i>Notiophilus germinyi</i> , <i>Oedipoda caerulescens</i> , <i>Ringelnatter</i> , <i>Sphingonotus caerulans</i> , <i>Vulpia bromoides</i> , und <i>Zauneidechse</i> mit Landesweiter Bedeutung.	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ
	Schneidet ein Bistau in Differten mit Vorkommen von <i>Aeshna mixta</i> , <i>Calopteryx splendens</i> , <i>Calopteryx virgo</i> , <i>Gagea villosa</i> (M.Bieb.) Duby, <i>Libellula fulva</i> , <i>Triturus alpestris</i> , <i>Triturus cristatus</i> und <i>Triturus helveticus</i> mit regionaler Bedeutung.	Durch die Reaktivierung besteht kein direkter Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Eine Einzelprüfung, ob die genannten Pflanzen im Gleisbett wachsen sollte durchgeführt werden. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	negativ
	Schneidet eine Bistau bei Hostenbach mit regionaler Bedeutung.	Durch die Reaktivierung besteht kein direkter Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Eine Einzelprüfung, ob die genannten Pflanzen im Gleisbett wachsen sollte durchgeführt werden. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	negativ
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	Grenzt an eine Aue zwischen Differten und Schaffhausen mit großem Bestand von <i>Potamogeton berchtoldii</i> und <i>Igelkolben</i> , sowie Vorkommen von <i>Conocephalus dorsalis</i> und <i>Gryllus campestris</i> mit regionaler Bedeutung	Durch die Reaktivierung besteht kein Einfluss auf das Pflanzenwachstum. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
Boden	<u>Schützenswerte Böden:</u> Schneidet Niedermoor und Gleyevorkommen zwischen Überherrn und Wadgassen.	Durch die Reaktivierung besteht keine Gefährdung des Bodens, da sich dieser nicht in unmittelbarer Nähe zur Trasse, sondern nur in Sichtweite befindet.	neutral
Wasser	<u>Wasserschutzgebiete:</u> Schneidet das Wasserschutzgebiet Bisttal in der Wasserschutzzone II sehr nah an der Wasserschutzzone I; Nutzungsbeschränkungen, da die Verletzung der Deckschicht verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral

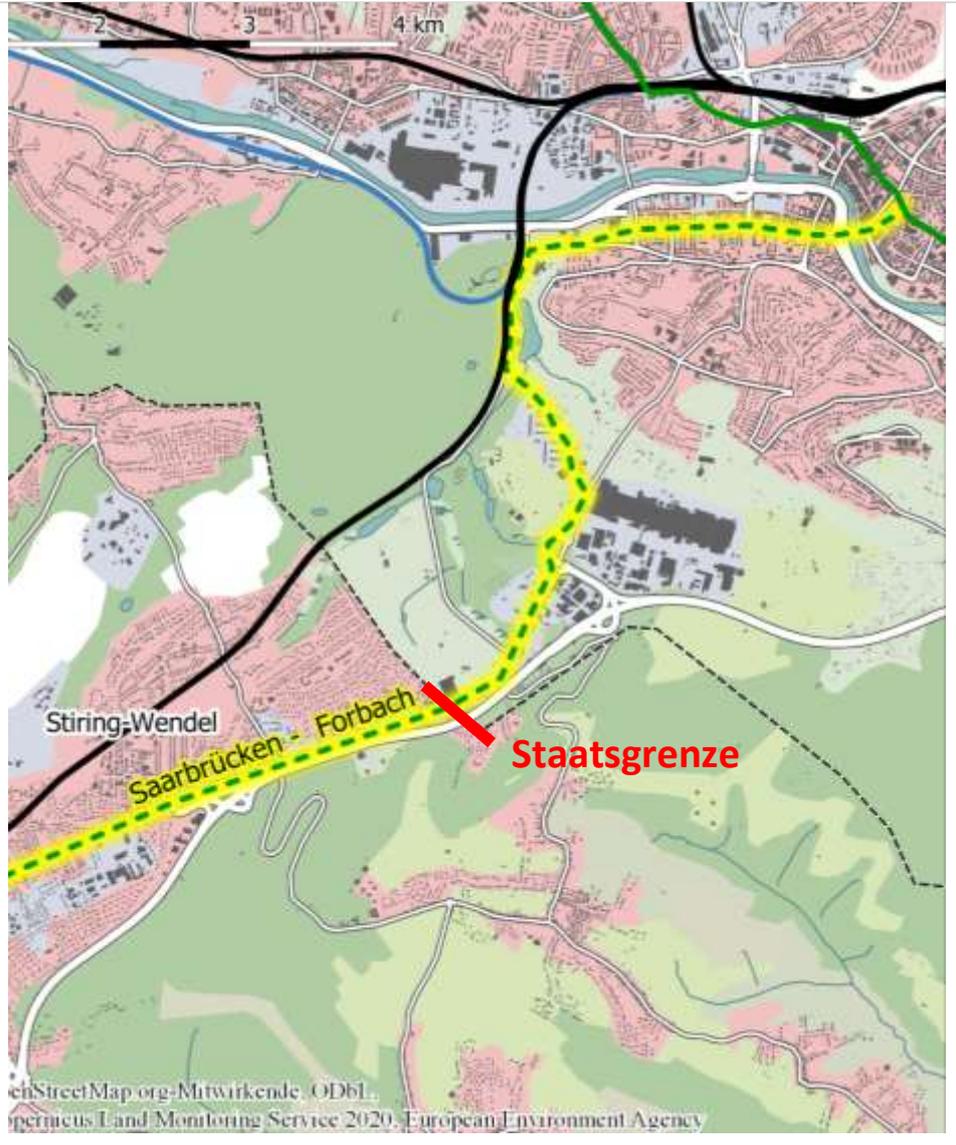
Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
	Schneidet das Wasserschutzgebiet Bisttal in der Wasserschutzzone III; Nutzungsbeschränkungen, da u.a. das Ablagern von Schutt verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Schneidet das Wasserschutzgebiet Hufengebiet in der Wasserschutzzone II sehr nah an der Wasserschutzzone I; Nutzungsbeschränkungen, da die Verletzung der Deckschicht verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Schneidet das Wasserschutzgebiet Hufengebiet in der Wasserschutzzone III; Nutzungsbeschränkungen, da u.a. das Ablagern von Schutt verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	<u>Hochwasserschutz:</u> Verläuft nahezu durchgängig entlang von Hochwasserschutzgebieten.	Keinen Einfluss auf den Hochwasserschutz, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Umbauarbeiten zu beachten.	neutral
Klima und Luft	<u>Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen:</u> In der Trassenumgebung befindet sich eine Fläche zur Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen (bei Wadgassen)	Die Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen wird durch die Reaktivierung nicht beeinflusst.	neutral
	<u>Luftqualität:</u> Die Messwerte der Messstellen am Bahnhof Völklingen und in Wadgassen-Differten sind im Normbereich.	Strecke wird lokal emissionsfrei mit Elektrofahrzeugen befahren und gleichzeitig entstehen Verlagerungswirkungen vom Autoverkehr.	positiv

Stand: Herbst 2020

Saarbahn-Strecke Saarbrücken – Staatsgrenze Frankreich (– Forbach)

Die Saarbahnstrecke zwischen Saarbrücken und Forbach wird im Rahmen der Zuständigkeiten im VEP ÖPNV im Abschnitt Saarbrücken bis zur deutsch-französischen Staatsgrenze betrachtet. Hier wird die angedachte Streckenführung als Straßenbahnstrecke von der Haltestelle Johanneskirche über die Metzger Straße durch das Deutschmühlental und vorbei am Gewerbegebiet Goldene Bremm bis zur Staatsgrenze geführt. Die Saarbahnstrecke wird als Neubaustrecke in Seitenlage oder im Straßenraum geführt. Insoweit sind zumindest in Teilen Erweiterungen des Straßenraums und damit der Trasse zu erwarten. Die konkrete Linienbestimmung ist jedoch noch in einer vertieften Machbarkeitsstudie vorzunehmen.

Karten-
darstellung



Sze-narien	ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrang
Umsetzung von Trassenabschnitten	betriebsbereite Strecke	Neue Strecke auf vorhandener Trasse	Strecke auf neuer Trasse Umsetzung als Straßenbahnstrecke mit teilweiser Integration in den

			Straßenraum
--	--	--	-------------

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Mensch und Gesundheit	<p><u>Lärm und Luftschadstoffe:</u></p> <p>Wohnbebauung im direkten Umfeld der Trasse. Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen ist durch den Straßenverkehr bereits erhöht.</p>	Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur leichten Erhöhung der Lärmbelastung (Elektrofahrzeuge mit 2 Fahrten pro Stunde) führen. Gleichzeitig kommt es zu einer Verlagerung des Verkehrs und zu einer Entlastung der Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen.	neutral (im unmittelbaren Streckenumfeld auch teils negative Auswirkungen möglich)
Kultur- und Sachgüter	<p><u>Baudenkmale:</u></p> <p>Katholische Pfarrkirche St. Jakob (Saarbrücken) von 1887 liegt direkt an der Trasse.</p>	zu beachten	Nicht bewertet
	<p>Trasse liegt direkt am Mehrfamilienwohnhaus für Bedienstete der Friedhofsverwaltung, 1929-1930 von Walther Kruspe und P. Schmidt (Ensemblebestandteile im Ensemble Hauptfriedhof)</p>	zu beachten	Nicht bewertet
Landschaft	<p><u>Landschaftsschutzgebiete:</u></p> <p>Schneidet das Landschaftsschutzgebiet Deutschmühlenweiher mit Mockental, Ehrental und Glockenwäldchen</p>	Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.	neutral
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	<p><u>Arten- und Biotopschutzprogramm:</u></p> <p>Grenzt an ein Gebiet mit Vorkommen von Eisvogel und Libellen: Brachytron pratense, Erythromma najas Bolboschoenus maritimus im südwesten von Saarbrücken mit regionaler Bedeutung.</p>	Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken	negativ

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Boden	In der Umgebung der Reaktivierungsstrecke befinden sich keine seltenen Böden	Die Reaktivierung hat keinen Einfluss auf die aus umwelttechnischer Sicht relevanten Böden.	keine
Wasser	<u>Wasserschutzgebiete:</u> Schneidet die Wasserschutzzone III des Wasserschutzgebietes St. Arnual; Nutzungsbeschränkungen, da u.a. das Ablagern von Schutt verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
Klima und Luft	<u>Luftqualität:</u> Ausgangslage nicht bekannt, da keine Messstation im Umfeld der Trasse vorhanden	Strecke wird lokal emissionsfrei mit Elektrofahrzeugen befahren und gleichzeitig entstehen Verlagerungswirkungen vom Autoverkehr.	positiv

Stand: Herbst 2020

Bahnstrecke Blieskastel – Schwarzenacker

Die Bahnstrecke zwischen Blieskastel und Schwarzenacker wird auf dem ehemaligen Verlauf wiederhergestellt. Für den durchgehenden Verkehr von Blieskastel und Homburg knüpft diese Strecke dort an die ebenfalls zu reaktivierende Strecke zwischen Zweibrücken und Homburg (s. Kap. 0) an. Im Abschnitt zwischen Blieskastel Mitte und dem Stadtteil Lautzkirchen verläuft auf der vorgesehenen Trasse aktuell ein Radweg. Dieser muss bei Reaktivierung der Strecke verlegt werden.

Kartendarstellung			
Szenarien	ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrang
Umsetzung von Trassenabschnitten	betriebsbereite Strecke	Neue Strecke auf vorhandener Trasse Schwarzenacker - Abzw. Lautzkirchen	Strecke auf neuer Trasse Abzw. Lautzkirchen - Blieskastel Mitte

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Mensch und Gesundheit	<p><u>Lärm und Luftschadstoffe:</u> Wohnbebauung im direkten Umfeld der Trasse. Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen ist durch den Straßenverkehr bereits erhöht.</p>	<p>Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke wird zur leichten Erhöhung der Lärmbelastung (Elektrofahrzeuge mit 2 Fahrten pro Stunde) führen. Gleichzeitig kommt es zu einer Umlagerung des Verkehrs und zu einer Entlastung der Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen.</p>	<p>neutral (im unmittelbaren Streckenumfeld auch teils negative Auswirkungen möglich)</p>
Kultur- und Sachgüter	<p><u>Baudenkmale:</u> Trasse grenzt an den Westwallbunker (1938).</p>	<p>zu beachten</p>	<p>nicht bewertet</p>
Landschaft	<p><u>Landschaftsschutzgebiete:</u> Schneidet das Landschaftsschutzgebiet nördlich Blieskastel.</p>	<p>Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.</p>	<p>neutral</p>
	<p>Grenzt an das Landschaftsschutzgebiet Blies.</p>	<p>Ohne Erweiterung der Trassenfläche ohne Auswirkung auf das Landschaftsschutzgebiet.</p>	<p>neutral</p>
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	<p><u>Arten- und Biotopschutzprogramm:</u> Grenzt an ein Gebiet zwischen Einöd und Blieskastel Bliesau zwischen Einöd-Ingweiler und Blieskastel mit Vorkommen von Wiesenbrütern: Kiebitz, Schafstelze, Wiesenpieper, Braunkehlchen, Rohrammer, Eisvogel, Conocephalus dorsalis; Pflanzen: Peucedanum palustre, Calamagrostis canescens; ; großflächige Aubereiche; relativ lückiger Saum; frei mäandrierende Blies aufgrund der Flächengröße saarlandweit und wohl auch darüber hinaus einmaliger Standort;</p>	<p>Regelmäßiger Zugverkehr kann den Erhalt der Arten einschränken. Erstellung eines Nutzungs- und Pflegekonzept notwendig (Zielart Weißstorch).</p>	<p>negativ</p>

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
	<u>Vogelschutzgebiete:</u> Grenzt an das LSG Blies, welches gleichzeitig Vogelschutzgebiet ist	Regelmäßiger Zugverkehr auf der Strecke kann zu Ruhestörungen von Vogelarten mit besonderen Schutzbedürfnissen führen.	negativ
Boden	<u>Schützenswerte Böden:</u> Schneidet Moor- und Gleyvorkommen zwischen Schwarzenacker und Blieskastel.	Durch die Reaktivierung besteht keine Gefährdung des Bodens, da sich dieser nicht in unmittelbarer Nähe zur Trasse, sondern nur in Sichtweite befindet.	neutral
Wasser	<u>Wasserschutzgebiete:</u> Schneidet das Wasserschutzgebiet Bliestal in der Wasserschutzzone II sehr nah an der Wasserschutzzone I; Nutzungsbeschränkungen, da die Verletzung der Deckschicht verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	Schneidet das Wasserschutzgebiet Bliestal in der Wasserschutzzone III; Nutzungsbeschränkungen, da u.a. das Ablagern von Schutt verboten ist.	Keinen Einfluss auf das Wasserschutzgebiet, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Um- und Ausbauarbeiten zu beachten.	neutral
	<u>Hochwasserschutz:</u> Verläuft von nahezu durchgängig entlang von Hochwasserschutzgebieten.	Keinen Einfluss auf den Hochwasserschutz, da Strecke auf vorhandener Trasse modernisiert und befahren wird. Bei Umbauarbeiten zu beachten.	neutral

Schutzgut	Bestand/Bemerkung	Einfluss der Reaktivierung der Bahntrasse	Einfluss der Maßnahme auf das Schutzgut
Klima und Luft	<u>Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen:</u> In der Trassenumgebung befindet sich eine Fläche zur Offenhaltung klimatisch Bedeutsamer Nutzflächen (bei Blieskastel)	Die Offenhaltung klimatisch bedeutsamer Nutzflächen wird durch die Reaktivierung nicht beeinflusst.	neutral
	<u>Luftqualität:</u> Ausgangslage nicht bekannt, da keine Messstation im Umfeld der Trasse vorhanden	Strecke wird lokal emissionsfrei mit Elektrofahrzeugen befahren und gleichzeitig entstehen Verlagerungswirkungen vom Autoverkehr.	positiv

Stand: Herbst 2020