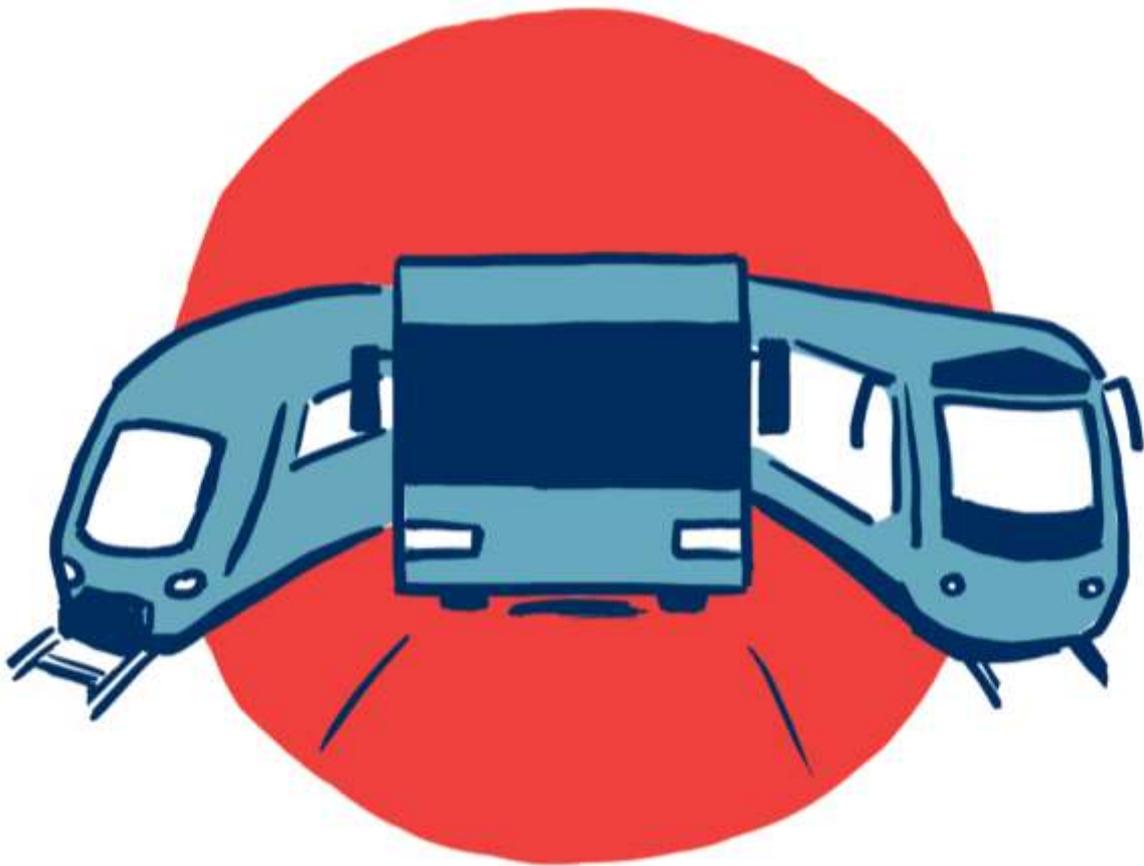




Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV (VEP ÖPNV) Saarland



Impressum

Herausgeber

Saarland
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
Abteilung D: Verkehr
Franz-Josef-Röder-Straße 17
66119 Saarbrücken



Bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV Saarland und den zugrundeliegenden Erhebungen, Berechnungen und Planungen haben folgende Gutachter als Auftragnehmer des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr maßgeblich mitgewirkt:

Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund



Gertz, Gutsche, Rümenapp

Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg



Saarbrücken, im Juli 2021

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter gleichermaßen zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV Saarland werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis.....	7
Tabellenverzeichnis	10
Abkürzungsverzeichnis.....	11
Vorwort.....	13
1 Der neue Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland.....	14
Teil A Analyse und Ziele	18
2 Handlungsrahmen für den neuen VEP ÖPNV	19
3 Das aktuelle Landesnetz	29
4 Stärken und Schwächen	39
5 Ziele für die Entwicklung des ÖPNV	47
5.1 Einfacher Systemzugang	48
5.2 Gleichberechtigte Teilhabe für alle	49
5.3 Gute Erreichbarkeit	50
5.4 Vernetzter Umweltverbund	51
5.5 Hohe Umweltqualität	52
5.6 Effizienter Ressourceneinsatz	53
5.7 Hohe Nutzerinnen- und Nutzerzufriedenheit	54
5.8 Positives Image	55
5.9 Hohe Sicherheit	56
Teil B Qualitätsvorgaben und Potenzialermittlungen	58
6 Vorgaben und Standards für den ÖPNV im Saarland.....	59
6.1 Herleitung von Qualitätsvorgaben	59
6.2 Angebotsstandards für das Landesnetz Saarland	62
6.3 Fahrzeugstandards für das Landesnetz Saarland	64
6.4 Soziale Standards für das Landesnetz Saarland	67
6.5 Mittelstandsfreundlichkeit	67
6.6 Vorgaben für alle Nahverkehrsangebote	68
6.7 Produkte im Landesnetz	69
7 Potenziale für die Neugestaltung des Landesnetzes.....	74
7.1 Bewertungsmethodik	74
7.2 Ausbau des Schienennetzes im Saarland	77
7.2.1 Ausbau bestehender Infrastruktur für die S-Bahn Saarland	77
7.2.2 Weitere denkbare Haltepunkte im S-Bahn-Netz	97
7.2.3 Reaktivierung und Neubau von Schienenstrecken	131

7.3	Strecken links der Saar sowie nach Frankreich und Luxemburg	133
7.3.1	Rosseltalbahn (Saarbrücken – Großrosseln)	133
7.3.2	Bisttalbahn (Fürstenhausen – Überherrn)	139
7.3.3	Saarbrücken – Forbach	145
7.3.4	Saarbahn-Strecke durch Alt-Saarbrücken	149
7.3.5	Kleiner und Großer Ring	150
7.3.6	Saarbahn-Neubaustrecke Wadgassen – Saarlouis	151
7.3.7	Niedtalbahn (Dillingen – Niedaltdorf – Bouzonville)	153
7.3.8	Merzig – Hombourg-Budange	156
7.3.9	Verkehrsverbindungen Saarland – Luxemburg	157
7.4	Strecken rechts der Saar	162
7.4.1	Köllertalstrecke (Abschnitt Völklingen – Püttlingen – Walpershofen)	162
7.4.2	Merzig – Losheim – Wadern (ehemalige Merzig-Büschfelder-Eisenbahn – MBE)	166
7.4.3	Primstalbahn (Dillingen/Saarlouis – Schmelz – Wadern/Lebach-Jabach)	171
7.5	Bahnstrecken in den Landkreisen St. Wendel, Neunkirchen und Saarpfalz-Kreis	180
7.5.1	Hochwaldbahn (Türkismühle – Nonnweiler – Hermeskeil)	180
7.5.2	Primstalbahn (Abschnitt Wadern-Dagstuhl – Nonnweiler)	184
7.5.3	Ostertalbahn (Ottweiler – Schwarzerden)	185
7.5.4	Westrichbahn West (Abschnitt Türkismühle – Schwarzerden)	186
7.5.5	Westrichbahn Ost (Abschnitt Schwarzerden – Kusel)	189
7.5.6	Bahnstrecke St. Wendel – Tholey	191
7.5.7	Bahnstrecke Merchweiler – Bergwerk Göttelborn	193
7.5.8	Bahnstrecke Neunkirchen – Grube Heinitz	194
7.5.9	Glantalbahn (Abschnitt Homburg – Glan-Münchweiler)	196
7.5.10	Homburg – Zweibrücken	198
7.5.11	Hornbachbahn (Zweibrücken–Brenschelbach)	201
7.5.12	Blietalbahn (Homburg – Blieskastel – Saargemünd)	202
7.6	Weitere Schritte zum Ausbau des Schienenverkehrs	210
7.6.1	Zielnetz S-Bahn	210
7.6.2	Weitere Ausbauoptionen der Saarbahn im Bereich der Landeshauptstadt Saarbrücken	211
Teil C Handlungskonzept		212
8	Einleitung in das Handlungskonzept	213
9	Das künftige Landesnetz des Saarlandes	216
9.1	Szenarien für das künftige Landesnetz des Saarlandes	217
9.2	Zielzustand Landesnetz Saarland	221
9.3	Maßnahmen zur Umsetzung der S-Bahn Saarland	230
9.4	Reaktivierung von Strecken für den SPNV	232
9.5	Maßnahmen im Saarbahn-Netz	238

9.6	SPNV-Maßnahmen auf bestehenden Strecken	242
9.7	Maßnahmen im Landesbusnetz	246
9.8	Wirkungsabschätzung der Szenarien	248
9.9	Fördermöglichkeiten zur Umsetzung des Landesnetzes	249
10	Handlungsfeld Stationen und Haltestellen	251
10.1	Strategie zur Qualität von Stationen und Haltestellen	251
10.2	Maßnahmensteckbriefe	254
11	Handlungsfeld Barrierefreiheit	258
11.1	Strategie für Stationen und Haltestellen	258
11.2	Strategie für Fahrzeuge	260
11.3	Strategie für Fahrgastinformation	262
11.4	Maßnahmensteckbriefe	263
12	Handlungsfeld Vernetzte Mobilität	266
12.1	Vernetzte Mobilitätsebenen	266
12.2	Strategie für die intermodale Verknüpfung	267
12.3	Daseinsvorsorge durch vernetzte Mobilität	268
12.4	Potenzialanalyse für den Ausbau von Park-and-Ride	269
12.5	Potenzialanalyse für den Ausbau von Bike-and-Ride	272
12.6	Maßnahmensteckbriefe	274
13	Handlungsfeld Tourismus	283
13.1	Ergebnis der Analyse der ÖPNV-Anbindung touristischer Ziele	283
13.2	Empfehlungen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung touristischer Ziele	286
13.3	Maßnahmensteckbriefe	294
14	Handlungsfeld Klima und Umwelt	295
14.1	Strategie zur Elektrifizierung des SPNV	295
14.2	Strategie zur Förderung alternativer Antriebe	297
14.3	Maßnahmensteckbriefe	298
15	Handlungsfeld Digitalisierung	302
15.1	Strategie zur Datenbereitstellung und Datenorganisation	302
15.2	Strategie zur Entwicklung der digitalen Fahrgastinformation	303
15.3	Maßnahmensteckbriefe	304
16	Handlungsfeld Tarif und Vertrieb	310
16.1	Strategie zur Weiterentwicklung des saarVV-Tarifs	310
16.2	Maßnahmensteckbriefe	312
17	Handlungsfeld Marketing und Kommunikation	318
17.1	Strategie eines einheitlichen Markenauftritts	318
17.2	Maßnahmensteckbriefe	319

18 Handlungsfeld Sicherheit im ÖPNV	323
18.1 Verkehrssicherheitsstrategie für den ÖPNV	323
18.2 Strategie für ein hohes Sicherheitsempfinden im ÖPNV	323
18.3 Maßnahmensteckbrief	324
19 Umsetzung.....	329
20 Evaluation	329
Literaturverzeichnis	332

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Saarland in der Großregion.....	21
Abb. 2: Zentralörtliche Gliederung und Siedlungsachsen für das Saarland	22
Abb. 3: Raumkategorien im Saarland.....	23
Abb. 4: Prognose der Bevölkerungsstruktur des Saarlands	24
Abb. 5: Verkehrsverflechtungen Landeshauptstadt Saarbrücken bis 15 km.....	25
Abb. 6: Verkehrsverflechtungen Landeshauptstadt Saarbrücken zwischen 15 und 25 km	26
Abb. 7: Verkehrsverflechtungen Landeshauptstadt Saarbrücken über 25 km	27
Abb. 8: Linien des SPNV im Landesnetz Saarland.....	32
Abb. 9: Landesweites Regionalbusnetz am Tag.....	34
Abb. 10: Landesweites Nachtbus-Netz.....	35
Abb. 11: Erreichbarkeitsanalyse Saarbrücken Hbf (HVZ morgens: 8:00 Uhr bis 9:00 Uhr).....	37
Abb. 12: Aufbau des Zielsystems im VEP ÖPNV	47
Abb. 13: Verbindungen im Landesnetz Saarland	61
Abb. 14: Kernnetz der S-Bahn Saarland (nicht alle Halte dargestellt).....	78
Abb. 15: Prinzipskizze der erforderlichen Gleise für S-Bahn und RE-/Fernzüge zwischen Saarbasar und Burbach-Mitte.....	79
Abb. 16: Vorgeschlagener Gleisplan Burbach-Mitte	80
Abb. 17: Vorgeschlagene Gleisbelegung Burbach-Mitte.....	81
Abb. 18: Vorgeschlagene Gleisbelegung Burbach.....	82
Abb. 19: Vorgeschlagener Gleisplan Burbach	83
Abb. 20: Vorschlag für Gleisplan zwischen Saarbrücken-Burbach und Saarbrücken Hbf	83
Abb. 21: Vorgeschlagene Gleisbelegung westl. Saarbrücken Hbf.....	84
Abb. 22: Vorschlag für Gleisplan Saarbrücken Hbf.....	84
Abb. 23: Vorgeschlagene Gleisbelegung Saarbrücken Hbf.....	85
Abb. 24: Vorgeschlagener Gleisplan östlich von Saarbrücken Hbf	86
Abb. 25: Vorgeschlagener Gleisplan Saarbrücken-Ost	87
Abb. 26: Vorschlag für Gleisbelegung Saarbrücken-Ost.....	87
Abb. 27: Vorschlag für Gleisplan zwischen Saarbrücken-Ost und Saarbasar	88
Abb. 28: Einwohner im Einzugsgebiet von Saarbrücken-Rotenbühl, Saarbrücken-Ost und Saarbasar	89
Abb. 29: Vorgeschlagener Gleisplan im Bereich Saarbasar	90
Abb. 30: Gleisbelegung im Bereich Saarbasar.....	91
Abb. 31: Möglicher kombinierter Saarbahn- und S-Bahnhaltepunkt Saarbasar.....	92
Abb. 32: Saarbahn-Strecke Römerkastell–Saarbasar mit Anbindung des Betriebshofs	92
Abb. 33: Nachfragepotenzial der S 2 vom Römerkastell zum Saarbasar.....	94
Abb. 34: Nutzen-Kosten-Abschätzung der S 2 vom Römerkastell zum Saarbasar	95
Abb. 35: Potenzielle neue Haltepunkte im Bereich der künftigen S-Bahn-Stammstrecke	98
Abb. 36: Einwohner und Einwohner im Einzugsgebiet eines Haltepunkts St. Ingbert-Ost.....	99
Abb. 37: Einwohner im Einzugsgebiet von Rentrish (heutiger und möglicher neuer Standort) ...	100
Abb. 38: Einwohner im Einzugsgebiet von Scheidt (heutiger und möglicher neuer Standort)	101
Abb. 39: Einwohner im Einzugsgebiet eines Haltepunktes Rotenbühl.....	102
Abb. 40: Vorgeschlagener Gleisplan des S-Bahn-Haltepunkts Rotenbühl.....	103
Abb. 41: Einwohner im Einzugsgebiet vom Cottbusser Platz	104
Abb. 42: Luftbild Cottbusser Platz (Quelle: Geoportal Saarland).....	105
Abb. 43: Einwohner im Einzugsgebiet eines Haltepunkts Füllengarten	106
Abb. 44: Einwohner im Einzugsgebiet des Bahnhofs Luisenthal heute und bei Verlegung in Richtung Rockershausen	107
Abb. 45: Skizze des zusätzlichen Haltepunkts Heidstock	108
Abb. 46: Beispielfotos von Außenaufzügen in Bad Schandau, Bern und Baden.....	109
Abb. 47: Einwohner im Einzugsgebiet des Haltepunkts Völklingen-Ost.....	110
Abb. 48: Einwohner im Einzugsgebiet des Bahnhofs Ensdorf (heutiger und möglicher neuer Standort).....	111
Abb. 49: Potenzielle neue Haltepunkte an der Nahetalbahn	112
Abb. 50: Einwohner im Einzugsgebiet von möglichen Haltepunkten in Herrensohr und Dudweiler-Zentrum.....	113
Abb. 51: Einwohner im Einzugsgebiet des zusätzlichen Haltepunkts Mellinweg.....	114
Abb. 52: Einwohner im Einzugsgebiet des Haltepunkts Hammersberg	115

Abb. 53: Einwohner im Einzugsgebiet des Haltepunkts Landsweiler-Reden Mitte.....	116
Abb. 54: Einwohner im Einzugsgebiet des potenziellen Haltepunkts Saarbrücken-Rußhütte.....	118
Abb. 55: Skizze des potenziellen Haltepunkts Saarbrücken-Rußhütte.....	119
Abb. 56: Einwohner im Einzugsgebiet des potenziellen Haltepunkts Quierschied-Süd.....	120
Abb. 57: Skizze des potenziellen Haltepunkts Quierschied-Süd.....	121
Abb. 58: Einwohner im Einzugsgebiet des potenziellen Haltepunkts Uchtelfangen.....	122
Abb. 59: Einwohner im Einzugsgebiet des potenziellen Haltepunkts Neunkirchen-Biedersberg.....	123
Abb. 60: Potenzieller Haltepunkt Dillingen Marie-Curie-Straße.....	124
Abb. 61: Potenzieller Haltepunkt Rehlingen-Süd.....	125
Abb. 62: Potenzieller Haltepunkt Bübingen-Nord.....	126
Abb. 63: Potenzieller Haltepunkt Brebach-Süd.....	127
Abb. 64: Ergebnisse der Erstbewertung.....	132
Abb. 65: Legende zu den Streckenverläufen.....	132
Abb. 66: Streckenverlauf Rosseltalbahn.....	134
Abb. 67: Vorschlag für die Führung der Saarbahn über die Saar.....	136
Abb. 68: Nachfragepotenzial der S 3 Saarbrücken nach Großrosseln.....	137
Abb. 69: Nutzen-Kosten-Abschätzung der Saarbahn-Linie S 3 nach Großrosseln.....	138
Abb. 70: Streckenverlauf Bisttalbahn.....	139
Abb. 71: Angebotskonzept für die linke und rechte Saarstrecke.....	141
Abb. 72: Nachfragepotenzial der Linien S 31 nach Großrosseln und S 32 nach Überherrn.....	142
Abb. 73: Nutzen-Kosten-Abschätzung der Saarbahn-Linie S32 im Abschnitt Fürstenhausen – Überherrn.....	143
Abb. 74: Nutzen-Kosten-Abschätzung der Saarbahn-Linien S31/S32 nach Großrosseln und Überherrn.....	143
Abb. 75: Streckenverlauf Saarbrücken – Forbach.....	145
Abb. 76: Nachfragepotenzial einer Saarbahn-Strecke nach Forbach.....	147
Abb. 77: Nutzen-Kosten-Abschätzung einer Saarbahn-Strecke nach Forbach.....	148
Abb. 78: Nachfragepotenzial einer Stadtbahnstrecke durch Alt-Saarbrücken.....	149
Abb. 79: Streckenverlauf Kleiner Ring.....	150
Abb. 80: Streckenverlauf der Stadtbahnlinie nach Saarlouis.....	152
Abb. 81: Streckenverlauf Niedtalbahn.....	153
Abb. 82: Gleisplan Bahnhof Bouzonville.....	154
Abb. 83: Streckenverlauf Merzig – Hombourg-Budange.....	156
Abb. 84: Mögliche Trasse einer Neubaustrecke Merzig – Contern.....	158
Abb. 85: Liniennetz im Bereich Püttlingen.....	162
Abb. 86: Streckenverlauf ehemalige Köllertalbahn Abschnitt Völklingen – Walpershofen.....	163
Abb. 87: Streckenverlauf Merzig – Losheim – Wadern.....	167
Abb. 88: Nachfragepotenzial der Strecke Merzig – Losheim.....	169
Abb. 89: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Merzig – Losheim.....	170
Abb. 90: Streckenverlauf Primstalbahn.....	173
Abb. 91: Fußläufige Einzugsbereiche von Haltepunkten in Wadem-Dagstuhl und Wadem-Mitte.....	174
Abb. 92: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Saarlouis – Schmelz.....	177
Abb. 93: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Saarlouis – Schmelz – Wadern.....	178
Abb. 94: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Dillingen – Lebach.....	178
Abb. 95: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Saarlouis – Wadern und Dillingen – Lebach.....	179
Abb. 96: Streckenverlauf der ehemaligen Hochwaldbahn.....	181
Abb. 97: Streckenverlauf ehemalige Primstalbahn Wadern – Nonnweiler.....	184
Abb. 98: Streckenverlauf Ostertalbahn.....	185
Abb. 99: Streckenverlauf ehemalige Westrichbahn West (Türkismühle – Schwarzerden).....	187
Abb. 100: Streckenverlauf ehemalige Westrichbahn Ost (Kusel – Schwarzerden).....	189
Abb. 101: Streckenverlauf ehemalige Bahnstrecke St. Wendel – Tholey.....	191
Abb. 102: Streckenverlauf Merchweiler – Göttelborn Grube.....	194
Abb. 103: Streckenverlauf der ehemaligen Bahnstrecke Neunkirchen – Grube Heinitz.....	195
Abb. 104: Streckenverlauf ehemalige Glantalbahn.....	196
Abb. 105: Streckenverlauf Homburg – Zweibrücken.....	199
Abb. 106: Streckenverlauf ehemalige Hombachbahn.....	201
Abb. 107: Streckenverlauf der ehemaligen Bliestalbahn.....	202

Abb. 108: Nachfragepotenzial der Strecken von Homburg nach Zweibrücken und Blieskastel-Mitte	205
Abb. 109: Nutzen-Kosten-Abschätzung Homburg – Blieskastel-Mitte	206
Abb. 110: Nachfragepotenzial der Strecken von Homburg nach Zweibrücken und Blieskastel-Stadt.....	208
Abb. 111: Nutzen-Kosten-Abschätzung Homburg – Blieskastel-Lautzkirchen.....	209
Abb. 112: Zielnetz der S-Bahn Saarland	210
Abb. 113: Weitere Ausbauoptionen der Saarbahn	211
Abb. 114: Handlungsfelder des VEP ÖPNV	213
Abb. 115: Szenarien der ÖPNV-Entwicklung im Landesnetz Saarland	217
Abb. 116: Planungen für das Landesnetz im Szenario ÖPNV-Optimierung	222
Abb. 117: Planungen für das Landesnetz im Szenario ÖPNV-Offensive.....	225
Abb. 118: Planungen für das Landesnetz im Szenario ÖPNV-Vorrangentwicklung.....	228
Abb. 119: Wirkungsabschätzung zu den Szenarien	249
Abb. 120: Beispiel Intermodalität.....	267
Abb. 119: Beispiel für eine Mobilitätsstation in der Stadt Bremen	268
Abb. 122: Park-and-Ride-Potenziale im Saarland	271
Abb. 123: Bike-and-Ride-Potenziale im Saarland	273
Abb. 124: Elektrifizierungskonzept für alle potenziellen SPNV-Strecken.....	296

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Betreiber im Schienenverkehr im Saarland	31
Tab. 2: Angebote des SPNV im Nachtverkehr	36
Tab. 3: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Angebot Landesnetz	39
Tab. 4: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Stationen	40
Tab. 5: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Barrierefreiheit	41
Tab. 6: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Vernetzte Mobilität	41
Tab. 7: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Klima und Umwelt	42
Tab. 8: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Tourismus	43
Tab. 9: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Digitalisierung	44
Tab. 10: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Tarif und Vertrieb	44
Tab. 11: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Service und Komfort	45
Tab. 12: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Sicherheit und Sauberkeit	46
Tab. 13: Entwicklungsrichtungen der Indikatoren zur Messung der Oberziele	47
Tab. 14: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Einfacher Systemzugang	48
Tab. 15: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Gleichberechtigte Teilhabe	49
Tab. 16: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Gute Erreichbarkeit	51
Tab. 17: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Vernetzter Umweltverbund	52
Tab. 18: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Hohe Umweltqualität	53
Tab. 19: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Effizienter Ressourceneinsatz	54
Tab. 20: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Hohe Nutzerzufriedenheit	55
Tab. 21: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Positives Image	56
Tab. 22: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Hohe Sicherheit	57
Tab. 23: Verbindungsstufen der RIN	59
Tab. 24: Definition von Verbindungskategorien	60
Tab. 25: Anforderung an die ÖPNV-Qualität nach Verbindungskategorien	63
Tab. 26: Anforderungen an die Fahrzeuge im Landesnetz Saarland	64
Tab. 27: Produkte und Standards im Schienenverkehr	70
Tab. 28: Produkte und Standards im Busverkehr	72
Tab. 29: Fahrzeit von St. Ingbert zu verschiedenen Zielen in Saarbrücken	93
Tab. 30: Gesamtkosten S-Bahn-Stammstrecke	97
Tab. 31: Zusammenfassende Bewertung denkbarer Haltepunkte an bestehenden SPNV-Strecken	128
Tab. 32: Erstbewertungen einer Stadtbahn-Neubaustrecke Wadgassen – Saarlouis	151
Tab. 33: Erstbewertungen der Strecke Merzig – Hombourg-Budange	157
Tab. 34: Mögliche Verkehrsverbindungen zwischen dem Saarland und Luxemburg	160
Tab. 35: Takt der Saarbahn zwischen Saarbrücken und Lebach	162
Tab. 36: Erstbewertungen der Reaktivierung Völklingen – Püttlingen – Walpershofen	165
Tab. 37: Erstbewertungen der Reaktivierung Merzig – Losheim – Wadem	168
Tab. 38: Monetarisierter Nutzen der Reaktivierung der Primstalbahn	176
Tab. 39: Erstbewertungen der Reaktivierung Türkismühle – Hermeskeil	183
Tab. 42: Erstbewertungen der Strecke Wadem-Dagstuhl – Nonnweiler	184
Tab. 41: Erstbewertungen der Reaktivierung der Strecken Schwarzerden – Ottweiler/Türkismühle/Kusel	190
Tab. 44: Erstbewertungen der Reaktivierung St. Wendel – Tholey	192
Tab. 45: Erstbewertungen der Strecke Merchweiler – Göttelborn Grube	193
Tab. 44: Erstbewertungen der Strecke Neunkirchen – Grube Heinitz	195
Tab. 45: Erstbewertungen der Reaktivierung Homburg – Waldmohr – Schönenberg-Kübelberg	198
Tab. 46: Erstbewertungen der Strecke Zweibrücken – Brenschelbach	201
Tab. 47: Erstbewertungen der Strecke Homburg – Blieskastel – Gersheim – Saargemünd	204
Tab. 48: Maßnahmen in den Szenarien für das künftige Landesnetz des Saarlandes	219
Tab. 49: Bahnsteighöhenkonzept	260
Tab. 50: Angebotsformen für Feinschließungen in dünn besiedelten Räumen	269
Tab. 51: Empfehlungen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung einzelner touristischer Ziele	287

Abkürzungsverzeichnis

API	application programming interface (deutsch: Schnittstelle zur Programmierung von Anwendungen)
B+R	Bike-and-Ride
Bf	Bahnhof
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
Fg.	Fahrgäste
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
Hp	Haltepunkt
HTW	Hochschule für Wirtschaft und Technik
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integralen Taktfahrplanes
IV	Individualverkehr
kV	Kilovolt
LEP	Landesentwicklungsplan (des Saarlandes)
LfS	Landesbetrieb für Straßenbau
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und der Deutschen Bahn AG
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWAEV	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit Energie und Verkehr
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
P+R	Park-and-Ride
PB	PlusBus
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
R	RegioBus
RB	RegionalBahn
RE	Regionalexpress
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RNN	Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund
S	S-Bahn

SNS	Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STTG	Saarländisches Tariftrüegegesetz
TSI PRM	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
V	Volt
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP ÖPNV	Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Personennahverkehr
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VRT	Verkehrsverbund Region Trier
X	ExpressBus
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
ZPRS	Zweckverband Öffentlicher Nahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbands Saarbrücken
ZPS	Zweckverband Personennahverkehr Saarland

Vorwort

Liebe Saarländerinnen und Saarländer,

Bus- und Bahnfahren ist Bestandteil des Alltags vieler Menschen. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Saarland ist besser als es vielen bewusst ist. Allerdings kann er noch deutlich attraktiver werden, damit mehr Saarländerinnen und Saarländer ihn nutzen.

Zu einem modernen ÖPNV gehören ein leistungsfähiges und gut ausgebautes Schienennetz, übersichtliche und attraktive Fahrpläne, ein optimal darauf abgestimmtes Busliniennetz, ansprechend gestaltete und barrierefrei nutzbare Stationen und Haltestellen, Komfort und Sicherheit sowie ein günstiges und leicht nachvollziehbares Tarifsystem. All das möchten wir weiterentwickeln, damit der ÖPNV im Saarland noch attraktiver und von noch mehr Menschen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität genutzt wird.

Daher haben wir uns an die Arbeit gemacht, einen neuen Verkehrsentwicklungsplan für den ÖPNV im Saarland (VEP ÖPNV) zu erstellen. Nun liegt das Ergebnis dieser Arbeit vor: ein umfassendes Maßnahmenpaket, das u. a. die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken, die Ausweitung des Saarbahn-Angebots, eine grundlegend überarbeitete Tarifstruktur, die optimale Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln sowie die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit und der Digitalisierung vorsieht.

Die umfangreiche Arbeit zur Entwicklung dieses Plans haben wir allerdings nicht alleine geleistet. Viele Saarländerinnen und Saarländer haben daran mitgewirkt, allen voran die Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Kammern, Verbände und Partner. Zudem haben viele Bürgerinnen und Bürger unsere Arbeit in Fokusgruppen und Bürgerforen sowie unmittelbar durch Beteiligung im Internet begleitet und unterstützt. Ihnen allen gilt mein Dank für die vielen wertvollen Beiträge und Anregungen, ohne die dieser Plan nicht komplett wäre.

Mein Dank gilt aber auch den am VEP ÖPNV beteiligten Ingenieurbüros, die umfassend und kompetent die Daten erhoben und analysiert, Planungen und Konzepte erarbeitet sowie den Prozess moderiert haben.

Doch mit der Verabschiedung des Plans beginnt die Arbeit erst richtig: Die beabsichtigten Maßnahmen müssen umfänglich auf den Weg gebracht und im Detail umgesetzt werden. Die saarländische Landesregierung beabsichtigt, hierfür viel Geld in die Hand zu nehmen. Dies ist es uns wert, um den ÖPNV im Saarland nachhaltig zu fördern und die Mobilität konsequent umweltfreundlich auszurichten. Bitte unterstützen Sie uns auf diesem Weg und begleiten Sie die Umsetzung der Maßnahmen positiv. Und bitte nutzen Sie den ÖPNV, damit unsere Aktivitäten sich auch gelohnt haben.

Wir werden die Umsetzung des VEP ÖPNV laufend überprüfen, validieren und ggf. nachjustieren, um den nachhaltigen Erfolg sicherzustellen.

Ihre Anke Rehlinger



Ministerin für Wirtschaft, Arbeit Energie und Verkehr

1 Der neue Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) definiert die Ziele und Anforderungen sowie die Zuständigkeiten für die Planung und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Saarland. Das grundlegend novellierte ÖPNVG ist am 30. November 2016 in Kraft getreten und hat die alte Fassung aus dem Jahr 1995 ersetzt. Der Verkehrsentwicklungsplan für den Öffentlichen Personennahverkehr Saarland (VEP ÖPNV) ist darin definiert als zentrales Instrument für die mittelfristige Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV.

Die Planung des ÖPNV im Saarland erfolgt in einer zweistufigen Planungshierarchie. Der vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) aufgestellte VEP ÖPNV umfasst strategisch-konzeptionelle Leitbilder und Ziele für den gesamten ÖPNV im Saarland sowie konkrete Planungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und das landesweite Busliniennetz. Die Ausgestaltung des lokalen Nahverkehrs erfolgt durch die kommunalen Aufgabenträger, die hierzu einen Nahverkehrsplan aufstellen. Dieser definiert das Nahverkehrsangebot für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers. Der Nahverkehrsplan beinhaltet somit sowohl die Vorgaben des VEP ÖPNV sowie die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus als auch weitere definierte Anforderungen.

Der VEP ÖPNV und die kommunalen Nahverkehrspläne sollen gemeinsam auf die im ÖPNVG definierten Ziele und Anforderungen hinwirken und diese konkretisieren. Hierzu gehören u. a.

- die Sicherstellung eines ausreichenden Verkehrsangebots im ÖPNV, das einer umweltverträglichen Siedlungs- und Raumentwicklung sowie der Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen dient und als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung steht,
- die Schaffung leistungsstarker ÖPNV-Verbindungen zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität und der wirtschaftlichen Dynamik in der Region,
- die Integration von öffentlichem Schienen- und Straßenverkehr in einem integralen Taktfahrplan,
- eine hohe Betriebsqualität (Zuverlässigkeit, kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, kundenfreundliches Verhalten, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten),
- eine angemessene Erreichbarkeit von Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungszentren sowie von kulturellen und touristischen Angeboten,
- eine Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und eine Senkung bestehender Zugangshemmnisse
- die Förderung von Verknüpfungen mit individuellen Verkehrsmitteln (Intermodalität) sowie

- der Ausbau von Infrastruktur und Angebot, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich hinsichtlich der Nachfrage rechtfertigt.

Der bisher einzige VEP ÖPNV wurde im Jahr 1998 herausgegeben. Da dieser sowohl hinsichtlich der Rahmenbedingungen als auch der Ziele und Inhalte überholt war, hat das MWAEV im Sommer 2016 beschlossen, einen neuen VEP ÖPNV aufzustellen.

Aufbau und Methodik des neuen VEP ÖPNV

Ziel des neuen VEP ÖPNV ist die strategische Weiterentwicklung des landesweiten Bahn- und Busnetzes. Grundlage für den neuen VEP ÖPNV bildet eine Bestandserfassung im Saarland inklusive aller grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebote des Landesnetzes. Die Raum- und Siedlungsstruktur bedingt Verkehrsverflechtungen, die attraktive Angebote im ÖPNV benötigen. Gesetzliche Rahmenvorgaben bilden die Grundlage, innerhalb derer eine Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots im Saarland erfolgen kann. Die Bestandserfassung und -analyse stellt zudem alle seit dem ersten VEP ÖPNV 1998 durchgeführten Untersuchungen zu regional bedeutsamen Mobilitätsprojekten zusammen.

Der VEP ÖPNV setzt acht Oberziele mit jeweiligen Teilzielen, mit denen das Landesnetz aus Bahn- und Buslinien auch über die Grenzen des Saarlands hinaus weiter an Attraktivität gewinnt. Dies gilt für die gesamte Reisekette mit Vorab-Information, Stationserreichbarkeit und Verbindungsqualitäten, genauso wie für übergeordnete Herausforderungen zum effizienten Einsatz von Ressourcen und einem positiven Image des ÖPNV.

Basierend auf einer raumordnerischen Herleitung werden unterschiedliche Verbindungskategorien im Landesnetz und in die angrenzenden Räume definiert und – in Abhängigkeit der Bedeutung der Verbindungen aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktionen sowie ihren Vorgaben und Bedienungsstandards (Fahrtenhäufigkeit, Bedienungszeiträume, Umsteigehäufigkeiten sowie Reisezeitverhältnis zum Auto) – für das Landesnetz festgelegt. Die Fragestellungen lauten:

- Welche Verbindungen werden bereits heute im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) abgedeckt?
- Wo lassen sich das Eisenbahn-Netz und Saarbahn-Netz für den ÖPNV sinnvoll erweitern?
- Auf welchen landesbedeutsamen Verbindungen ergänzt das Landesbusliniennetz das SPNV-Netz und wie wird es weiterentwickelt?

Diese Fragestellungen bilden die Grundlage für die Erarbeitung des strategischen Entwicklungskonzepts anhand der definierten Standards und Vorgaben. Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Prüfung von Strecken zur verkehrlichen und volkswirtschaftlich sinnvollen Ergänzung des bestehenden SPNV-Netzes (einschließlich des Saarbahn-Netzes) in Anlehnung an die standardisierte Bewertung im ÖPNV. Die dabei ermittelten volkswirtschaftlich sinnvollen Netzergänzungen fließen in das Entwicklungskonzept ein.

In drei Szenarien zeigt das strategische Entwicklungskonzept auf, welche Möglichkeiten mit den jeweiligen finanziellen Herausforderungen für die Weiterentwicklung des landesweiten

Bahn- und Busangebots für das Saarland denkbar sind. Die jeweiligen Szenarien beinhalten in sich schlüssige Maßnahmenpakete mit unterschiedlich hohem Investitionsbedarf, der sich insbesondere bei den zu reaktivierenden Bahnstrecken widerspiegelt. Änderungen im finanziellen Gestaltungsspielraum können so jederzeit möglichen Szenarien zugeordnet werden. Darüber hinaus werden für die Szenarien jeweils die notwendigen Investitions- und Betriebskosten sowie die zu erwartende Zahl an Neufahrgästen, die Gesamtreiseweiten und die Auswirkungen für den Klimaschutz abgebildet.

Neben der Weiterentwicklung des Bahn- und Busangebots im Landesnetz deckt der VEP ÖPNV weitere Handlungsfelder zur Verbesserung des ÖPNV im Saarland ab. Sie bilden teilweise einen übergeordneten Rahmen für das Gesamtsystem (z. B. Tarif, Service, Komfort und Barrierefreiheit). Die Handlungsfelder sind mit Maßnahmensteckbriefen hinterlegt, die neben dem Bezug zum Zielsystem die Kosten und Wirkungen, die Zuständigkeiten und beteiligte Akteure darstellen.

Beteiligungsprozess

Verschiedene Beteiligungsformate begleiteten den Aufstellungsprozess des VEP ÖPNV. Ein speziell hierzu gegründeter **Projektbeirat** begleitete den gesamten 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. Mitglieder des Projektbeirats waren die einzelnen Aufgabenträger sowie ihr 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) –, die Verkehrsunternehmen Saarbahn GmbH, DB Regio AG Region Mitte und vlexx GmbH, die Eisenbahninfrastrukturbetreiber Saarbahn Netz GmbH, DB Netz AG und DB Station & Service AG, die Industrie- und Handelskammer Saarland und die Arbeitskammer des Saarlandes, Fahrgast- und Kundenbeiräte, Verkehrsverbände, das Ministerium für Inneres, Bauen und Sport (Abteilung Landes- und Stadtentwicklung, Bauaufsicht und Wohnungswesen), das Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (Abteilung Naturschutz, Forsten) sowie die Landesbeauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderungen. Der Beirat war maßgeblich an der Erarbeitung des Zielsystems und der Qualitätsstandards, an der Methodik zur Entwicklung, an den Vorschlägen zur Gestaltung des Landesnetzes und an den Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern beteiligt.

Sehr frühzeitig wurde im Aufstellungsprozess deutlich, dass bestimmte Themenfelder eine noch weitergehende Beteiligung von Expertinnen und Experten erfordern. Hierzu gehören die Themen *Barrierefreiheit*, *Ländlicher Raum*, *Digitalisierung und Information*, *Grenzüberschreitender Verkehr* und *Tarif*. Zum Handlungsfeld Tarif wurde 2018 ein eigenes Tarifgutachten separat in Auftrag gegeben. Die vier anderen Handlungsfelder wurden mit den Beiratsmitgliedern und weiteren Expertinnen und Experten aus dem Saarland, anderen Bundesländern und dem benachbarten Ausland in speziellen **Fokusgruppen** intensiv aufbereitet, diskutiert und konkrete Handlungsergebnisse für den VEP ÖPNV abgeleitet.

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 Austausch und Anregung an extern moderierten Themenständen und Workshop-Runden ermöglichten. Dieses Angebot nutzten die Saarländerinnen und Saarländer intensiv; zahlreiche Anregungen und Hinweise flossen sodann in den Erstellungsprozess ein. Ebenso intensiv wurde die Beteiligungsmöglichkeit über den **Onlinedialog** genutzt. Während des gesamten Erarbeitungsprozesses bestand die Möglichkeit, über die Webseite www.vep.saarland Anregungen und Vorschläge zum VEP ÖPNV zu geben und sich über den jeweils aktuellen Stand zu informieren (vgl. Anhang B1). Insgesamt sind über diesen Weg mehr als 230 Anregungen für den VEP ÖPNV 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.

Einordnung in die aktuelle Situation

Die gesamte Analyse, Konzeption und Abstimmung der Inhalte und Maßnahmen des VEP ÖPNV war im Februar 2020 weitestgehend abgeschlossen. Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie, die gerade auch im ÖPNV aktuell zu verzeichnen sind, wurden bewusst nicht in den VEP ÖPNV integriert, da derzeit weder die Dauer noch die langfristigen Wirkungen des Infektionsgeschehens absehbar sind. Zudem hätte die Analyse erneut vorgenommen und die Fertigstellung des VEP um Jahre aufgeschoben werden müssen.

Daher wurde entschieden, den VEP ÖPNV so schnell wie möglich zum Abschluss zu bringen und in Kraft zu setzen. Es wird dabei davon ausgegangen, dass die im VEP ÖPNV vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV unabhängig von der Pandemie sinnvoll sind. Da ohnehin eine kontinuierliche Evaluation des Umsetzungsprozesses des VEP ÖPNV vorgesehen ist, werden auch die Auswirkungen der Pandemie Berücksichtigung finden. Näheres zur Evaluation ist dem Kapitel 18 zu entnehmen.

Teil A

Analyse und Ziele

2 Handlungsrahmen für den neuen VEP ÖPNV

Organisation des ÖPNV im Saarland

Die Strukturen, der organisatorische Aufbau, die Planungs- und Organisationsprozesse sowie die Finanzierung des saarländischen ÖPNV regelt das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016, zuletzt geändert am 13. Februar 2019. Das Gesetz unterscheidet die Zuständigkeiten und Strukturen für die Planungs- und Finanzierungscompetenz auf der Grundlage von drei Angebotstypen:

- Schienenpersonennahverkehr (einschließlich Verkehre mit Straßenbahn-Fahrzeugen auf Eisenbahnstrecken)
- Buslinien als Ergänzung zum Schienenpersonennahverkehr im Landesnetz
- übriger öffentlicher Personennahverkehr

Der zuständige Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV). Dieses stellt damit die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung der Verkehrsleistungen auf Eisenbahnstrecken sicher. Dies schließt auch SPNV-Leistungen auf Eisenbahnstrecken ein, die mit Stadtbahn-Fahrzeugen betrieben werden (Saarbahn). Allerdings ist für die einzige heute bestehende Saarbahn-Linie S 1 die Aufgabenträgerschaft des Landes im Jahr 2018 auf Landeshauptstadt Saarbrücken übertragen worden.

Der übrige ÖPNV – hierunter zählen Leistungen im Busverkehr und die Straßenbahnverkehre außerhalb von Eisenbahnstrecken – wird in Zuständigkeit der Landkreise, der Städte mit kommunalem Naverkehrsunternehmen Saarbrücken Neunkirchen und Völklingen bzw. des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbands Saarbrücken (ZPRS) geplant, organisiert und finanziert.

Ausgenommen hiervon sind Busverkehre, die auf landesbedeutsamen Verbindungen ohne SPNV verkehren. Dies trifft dann zu, wenn die landesbedeutsamen Verkehrsbedürfnisse mangels vorhandener Eisenbahnstrecke nicht durch den SPNV erfüllt werden können oder auf bestehenden Bahnstrecken aus wirtschaftlichen oder technischen Gründen kein Angebot im SPNV aufrechterhalten werden kann. In diesen Fällen liegt die Aufgabenträgerschaft für die betreffenden Buslinien beim Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS).

Alle Aufgabenträger sind im ZPS zusammengeschlossen; sie nehmen ihre Aufgaben innerhalb dieses Zweckverbandes wahr. Die einzelnen Aufgabenträger übertragen dem ZPS die Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des im VEP ÖPNV definierten Landesbusnetzes. Der ZPS nimmt dabei die klassischen Aufgaben der Aufgabenträger wahr wie die Aufstellung von Nahverkehrsplänen, die Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren von Verkehrsleistungen sowie die Koordination von Planungen der verschiedenen Aufgabenträger.

Neben den Aufgabenträgern schließen sich die Verkehrsunternehmen zu einer gemeinsamen Verbundgesellschaft, der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS), zusam-

men. Die Zusammenarbeit erfolgt durch einen Gesellschafts- und Kooperationsvertrag, wobei alle Verkehrsunternehmen ihre rechtliche wie wirtschaftliche Selbstständigkeit behalten und jeweils Anteile an der SNS halten. Die Eigentümer stellen jeweils Mitglieder im Aufsichtsrat der Gesellschaft. In der SNS sind neben der operativen Umsetzung des Verbundtarifs des Saarländischen Verkehrsverbunds (saarVV) auch weitere organisatorische Gemeinschaftsaufgaben angesiedelt. Dies umfasst u. a. den Betrieb eines gemeinsamen Call- und Abo-Centers, die Koordination von Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen, die koordinierte Datenbereitstellung für den ZPS sowie die Außendarstellung und Vermarktung der Verkehrsleistungen im Verbund. Eine weitere wesentliche Aufgabe der SNS ist die Verteilung der Finanzmittel innerhalb des Unternehmensverbundes. Die SNS dient dabei auch als Schnittstelle zwischen Kunden (vorrangig unter der Marke saarVV), den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern. Neben den Kompetenzen der Aufgabenträger sind sowohl im Schienen- als auch im Straßenverkehr weitere Aufsichts- und Genehmigungsbehörden für den Betrieb von Infrastrukturen und Betriebsleistungen im ÖPNV relevant.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) ist die zuständige Genehmigungsbehörde für ÖPNV-Leistungen im Straßenpersonenverkehr (Bus) im Saarland, die sowohl die notwendigen Liniengenehmigungen nach dem nationalen Personenbeförderungsgesetz vergibt als auch für grenzüberschreitende Busverkehre in der Europäischen Union nach Verordnung (EG) 1073/2009 zuständig ist. Das MWAEV ist zudem die per Gesetz zuständige Behörde für die Aufsicht, den Bau und den Betrieb von Straßenbahnanlagen. Zuständige Behörde für die Aufsicht sowie den Bau und Betrieb von Eisenbahnstrecken der DB Netz AG ist bundesweit das Eisenbahnbundesamt. Für Eisenbahnstrecken außerhalb des Eigentums der DB Netz AG ist die Landeseisenbahnaufsicht zuständig. Diese Funktion übernimmt formal ebenfalls das MWAEV, wobei die Durchführung an das Eisenbahnbundesamt in der Funktion eines Beliehenen übertragen wurde.

Raum- und Siedlungsstrukturen

Das Saarland erstreckt sich auf einer Fläche von rund 2.600 km². Ende 2018 lebten rund 990.500 Menschen im Saarland, was einer Bevölkerungsdichte von 385 Einwohnerinnen und Einwohnern pro km² entspricht. Das Saarland grenzt im Norden und Osten an Rheinland-Pfalz, im Süden und Westen an Frankreich (Region Grand Est) sowie im Nordwesten auf Höhe der Gemeinde Perl an das Großherzogtum Luxemburg.

Das Saarland ist Teil der sog. Großregion. In diesem institutionellen Rahmen haben sich folgende Regionen zusammengeschlossen:

- Saarland (Deutschland)
- Rheinland-Pfalz (Deutschland)
- Großherzogtum Luxemburg
- Lothringen (Teil der Region Grand Est, Frankreich)
- Wallonien (Belgien)
- Fédération Wallonie-Bruxelles (Belgien)
- Deutschsprachige Gemeinschaft (Belgien)

Abb. 1 Saarland in der Großregion



Quelle: Tourismus Großregion

Ziel des Zusammenschlusses zur

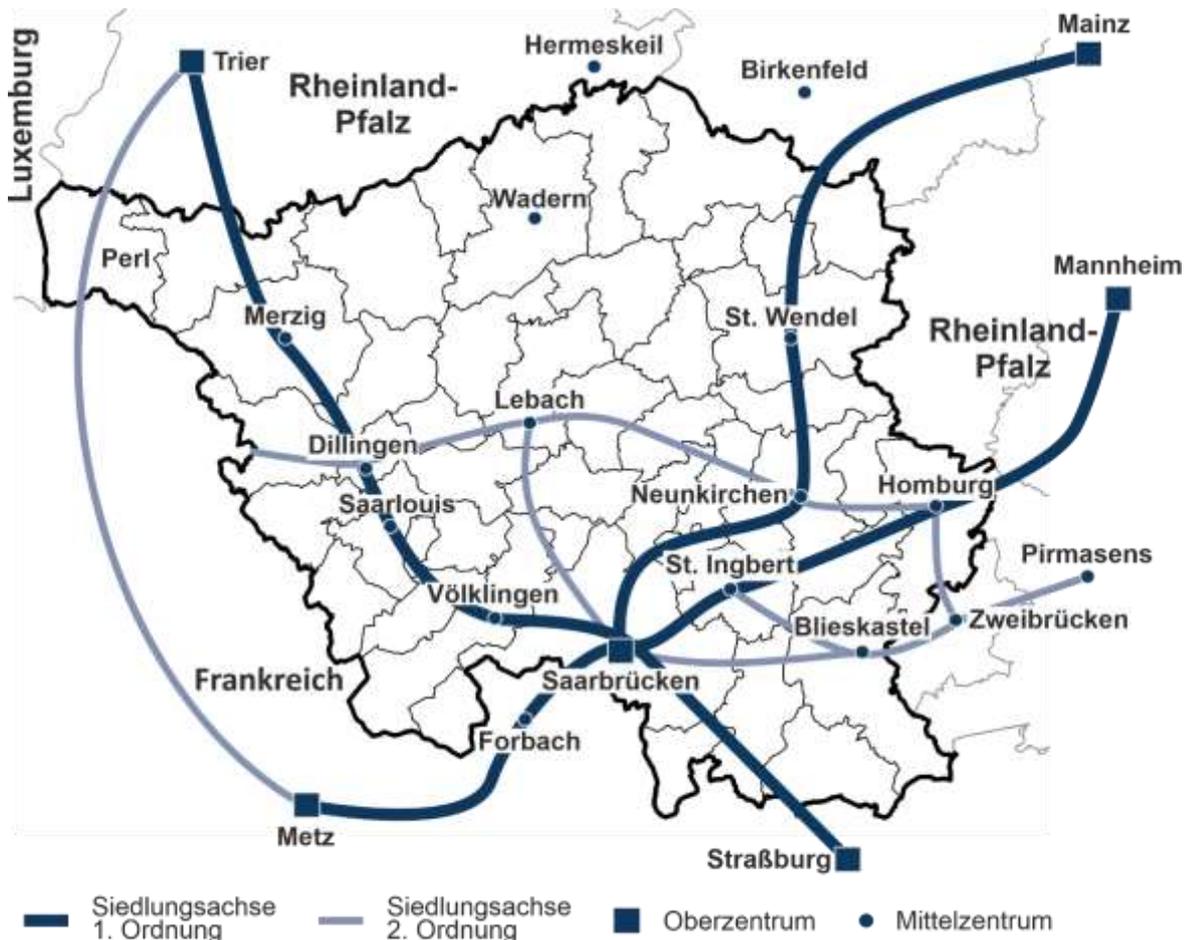
Großregion ist eine engere und grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Behörden und Institutionen. Schwerpunkte sind hierbei die Bereiche Wirtschaft, Kultur und Tourismus. Damit verbunden ist auch das Thema der grenzüberschreitenden Mobilität.

Die Raum- und Siedlungsstrukturen im Saarland werden durch den Landesentwicklungsplan von 2006 (Teilabschnitt Siedlung) skizziert. Hierzu gehört eine zentralörtliche Gliederung des Saarlands mit der Landeshauptstadt Saarbrücken als Oberzentrum und elf Mittelzentren. Außerhalb des Saarlands bestehen weitere relevante Zentren in Rheinland-Pfalz mit Trier und Kaiserslautern sowie im angrenzenden Ausland mit der Stadt Luxemburg und der Stadt Metz in Frankreich.

Aus der Siedlungsstruktur ergeben sich Siedlungsachsen 1. und 2. Ordnung. Diese reichen über das Saarland hinaus. Die Siedlungsachsen 1. Ordnung führen alle von der Landeshauptstadt Saarbrücken in Richtung der rheinland-pfälzischen Zentren Trier, Mainz und Kaiserslautern sowie in Richtung Straßburg und Metz in der französischen Region Grand Est.

Die Siedlungsachsen 2. Ordnung reichen zum einen von Saarbrücken über das Köllertal bis nach Lebach und von St. Ingbert über Blieskastel nach Rheinland-Pfalz (Zweibrücken und Pirmasens). Zum anderen führt eine große Siedlungsachse in West-Ost-Richtung durch die Mitte des Saarlands von Rehlingen-Siersburg über Dillingen, Lebach und Neunkirchen nach Homburg sowie ebenfalls weiter nach Rheinland-Pfalz (Zweibrücken und Pirmasens). Zudem hat das Saarland im Nordwesten im Bereich der Gemeinde Perl einen kleinen Anteil an der Siedlungsachse entlang der Mosel von Metz über Thionville nach Trier.

Abb. 2: Zentralörtliche Gliederung und Siedlungsachsen für das Saarland



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Ministerium für Umwelt des Saarlands (2006)

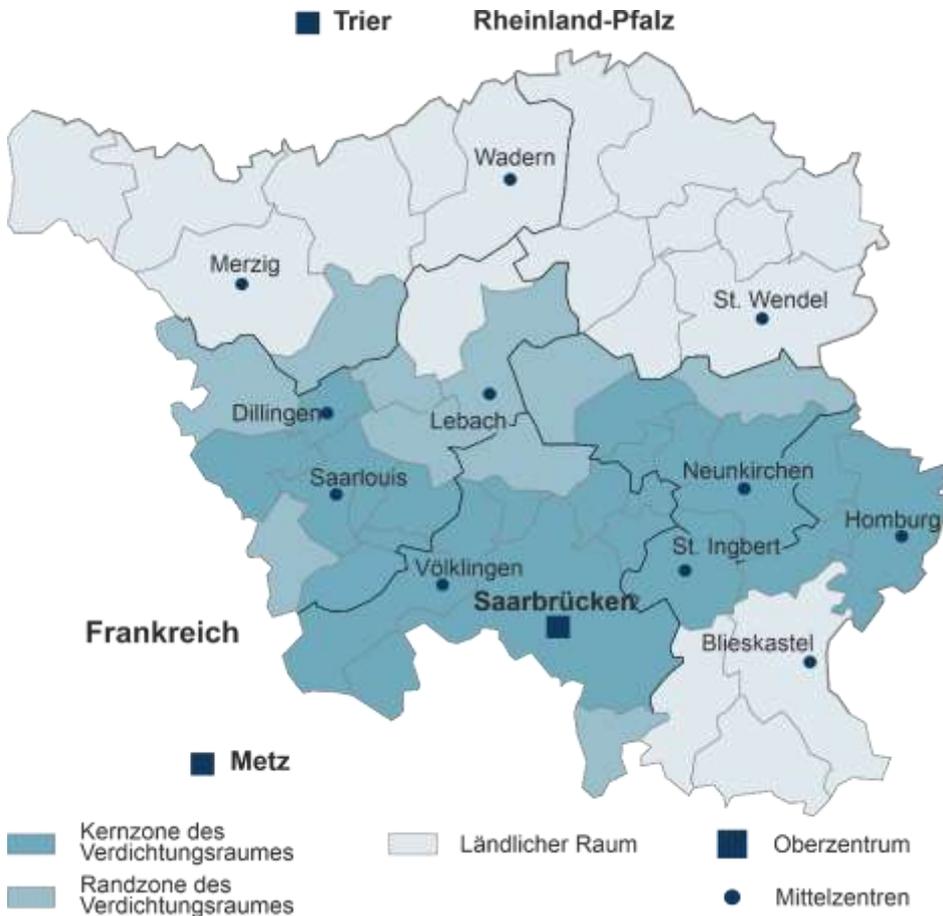
Die Landeshauptstadt Saarbrücken ist das einzige Oberzentrum des Saarlands. Sie hat rund 181.000 Einwohnerinnen und Einwohner und liegt im Süden des Saarlands an der Grenze zu Frankreich. Sie ist ein überregional bedeutsamer Standort für Arbeitsplätze, Bildung, Handel und Kultur.

Die Mittelzentren des Saarlands liegen entlang der Saar (Völklingen, Saarlouis, Dillingen und Merzig), im Osten (Neunkirchen, St. Ingbert, Blieskastel und Homburg) und im nördlichen Teil (Lebach, St. Wendel und Wadern). In den Ober- und Mittelzentren lebten 2018 rund 510.000 Einwohner, was etwa 51 % aller Einwohnerinnen und Einwohner des Saarlands entspricht. Weitere 49 % der Saarländerinnen und Saarländer verteilen sich auf 40 Grundzentren mit Bevölkerungszahlen zwischen 18.500 (Püttlingen) und 6.000 (Oberthal).

Aus dieser Siedlungsstruktur und Einwohnerverteilung ergeben sich nach dem Landesentwicklungsplan Siedlung drei Raumkategorien: Kernzone des Verdichtungsraums, Randzone des Verdichtungsraums und ländlicher Raum. Die Kernzone des Verdichtungsraums erstreckt sich entlang der einwohnerstarken Kommunen zwischen Dillingen, Saarbrücken und Homburg. Mit der Randzone des Verdichtungsraums erweitert sich die Kernzone vor allem von Saarbrücken in Richtung Norden bis Lebach, von Saarlouis und Völklingen bis an die

deutsch-französische Grenze sowie von der Landeshauptstadt Saarbrücken über Kleinblittersdorf ebenfalls an die deutsch-französische Grenze bei Saargemünd. Die verbleibenden Gebiete sind als ländlicher Raum des Saarlands eingestuft.

Abb. 3: Raumkategorien im Saarland



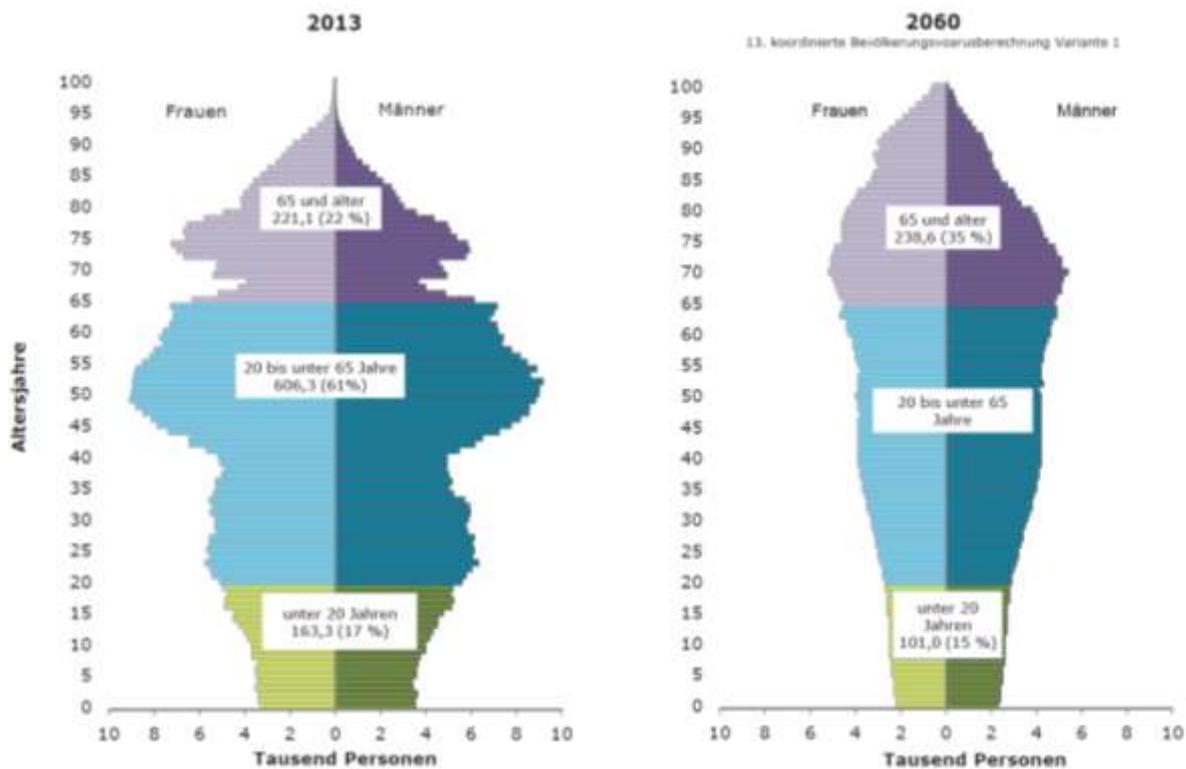
Quelle: eigene Darstellung auf Datengrundlage von Ministerium für Umwelt des Saarlands (2006)

Bevölkerungsentwicklung

Im Jahr 2013 bildete die mittlere Altersklasse der 20- bis 65-Jährigen den größten Anteil der saarländischen Bevölkerung (rund 60 %). Die Personengruppen der über 65-Jährigen und der bis 20-Jährigen waren damals noch annähernd gleich groß.

Der demografische Wandel wird in den kommenden 40 Jahren voraussichtlich zu deutlichen Verschiebungen zwischen den drei Altersklassen führen. So werden sich bis zum Prognosejahr 2060 die Altersgruppen der 20- bis 65-Jährigen sowie der über 65-Jährigen zahlenmäßig angleichen; gleichzeitig wird die Lebenserwartung kontinuierlich ansteigen. Die Anzahl der Menschen zwischen 20 und 65 Jahren wird bis 2060 deutlich zurückgehen (voraussichtlich um 11 %). Der Anteil der jüngeren Personen bis 20 Jahre wird vergleichsweise konstant bleiben (2013: 17 %, 2060: 15 %).

Abb. 4: Prognose der Bevölkerungsstruktur des Saarlands



Der hier abgebildeten Variante 1 der 13. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung liegt die Annahme der Bevölkerungsentwicklung mit einer schwächeren Zuwanderung zugrunde; sie wird vom Statistischen Amt des Saarlands als Hauptvariante betrachtet.

Quelle: Statistischer Bericht des Saarlands (2015)

Die demografische Entwicklung skizziert auch die künftigen Herausforderungen im ÖPNV: Mit einem zunehmenden Anteil älterer Menschen nimmt die Bedeutung der Barrierefreiheit zu. Zudem steigt mit der zahlenmäßig anwachsenden älteren Altersgruppe die Bedeutung des ÖPNV für den Freizeitverkehr, überwiegend in der Schwachverkehrszeit.

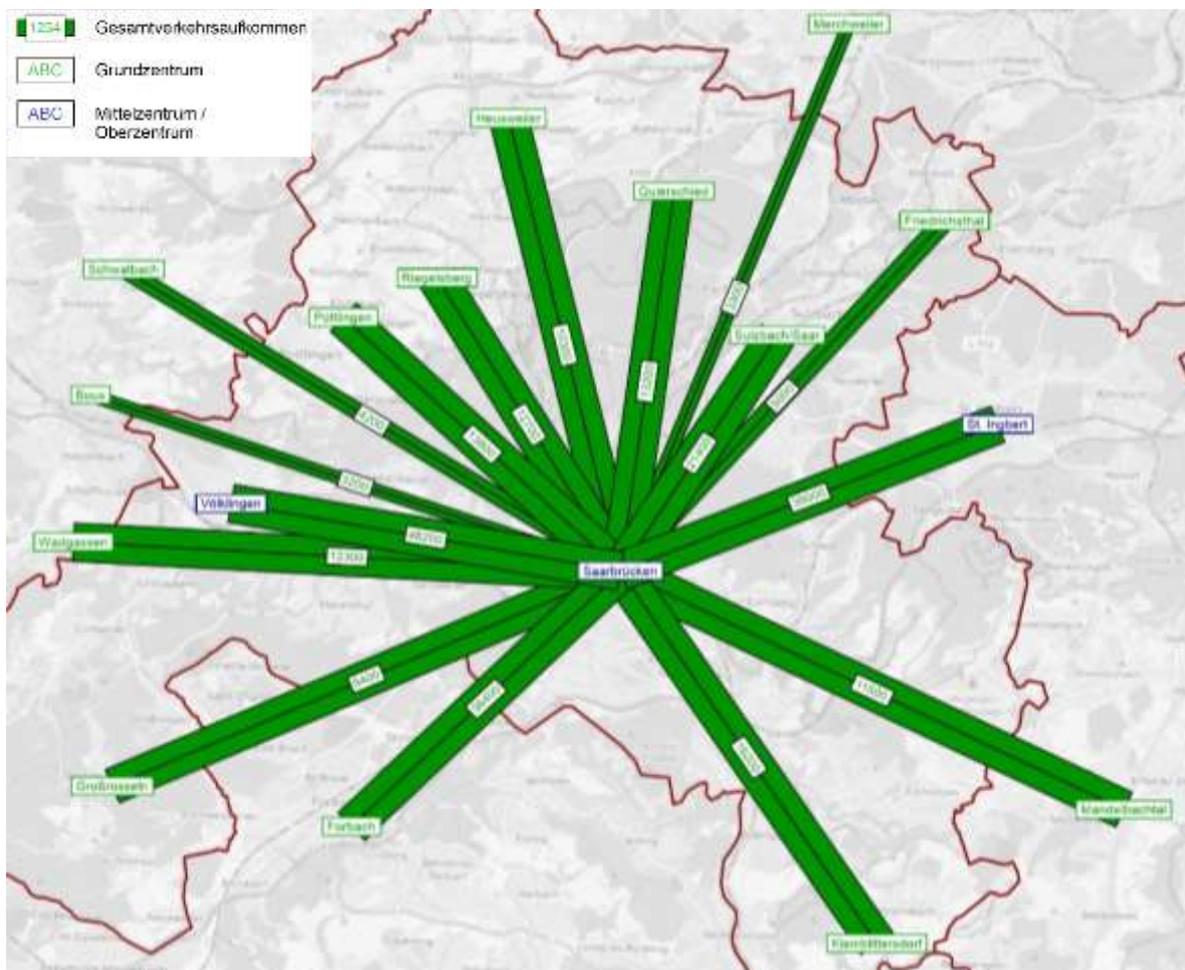
Verkehrsverflechtungen

Die Verkehrsverflechtungen (MIV und ÖPNV) werden nachfolgend auf Ebene der Kommunen dargestellt. Dies umfasst für jede Kommune das Zentrum sowie alle Ortsteile. Das Wegeaufkommen einer Relation ist die Summe aus beiden Richtungen. Dabei ist das Wegeaufkommen in kreisangehörige Kommunen außerhalb des Saarlandes dem jeweiligen Landkreis zugeordnet (z. B. Wege nach Hermeskeil und Saarburg jeweils dem Landkreis Trier-Saarburg). Die Daten basieren auf dem Verkehrsmodell ÖPNV (s. Kap. 7.1)

Die Landeshauptstadt Saarbrücken weist als Oberzentrum einer ganzen Region, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, enge Verkehrsverflechtungen in die Region und in die Zentren außerhalb des Saarlands auf. Exemplarisch werden daher nachfolgend die Verkehrsbeziehungen der Landeshauptstadt beschrieben. Die größten Verflechtungen mit über 40.000 Wegen pro Tag bestehen mit den Städten Völklingen (ca. 46.000 Wege pro Tag) und St. Ingbert (ca. 39.000 Wege pro Tag). Auch ins benachbarte Arrondissement Forbach-Boulay-Moselle (73 Gemeinden) bestehen mit mehr als 36.000 Wegen enge Verflechtungen mit der Landeshauptstadt Saarbrücken. Weitere große Verflechtungen (min. 10.000 Wege pro Tag)

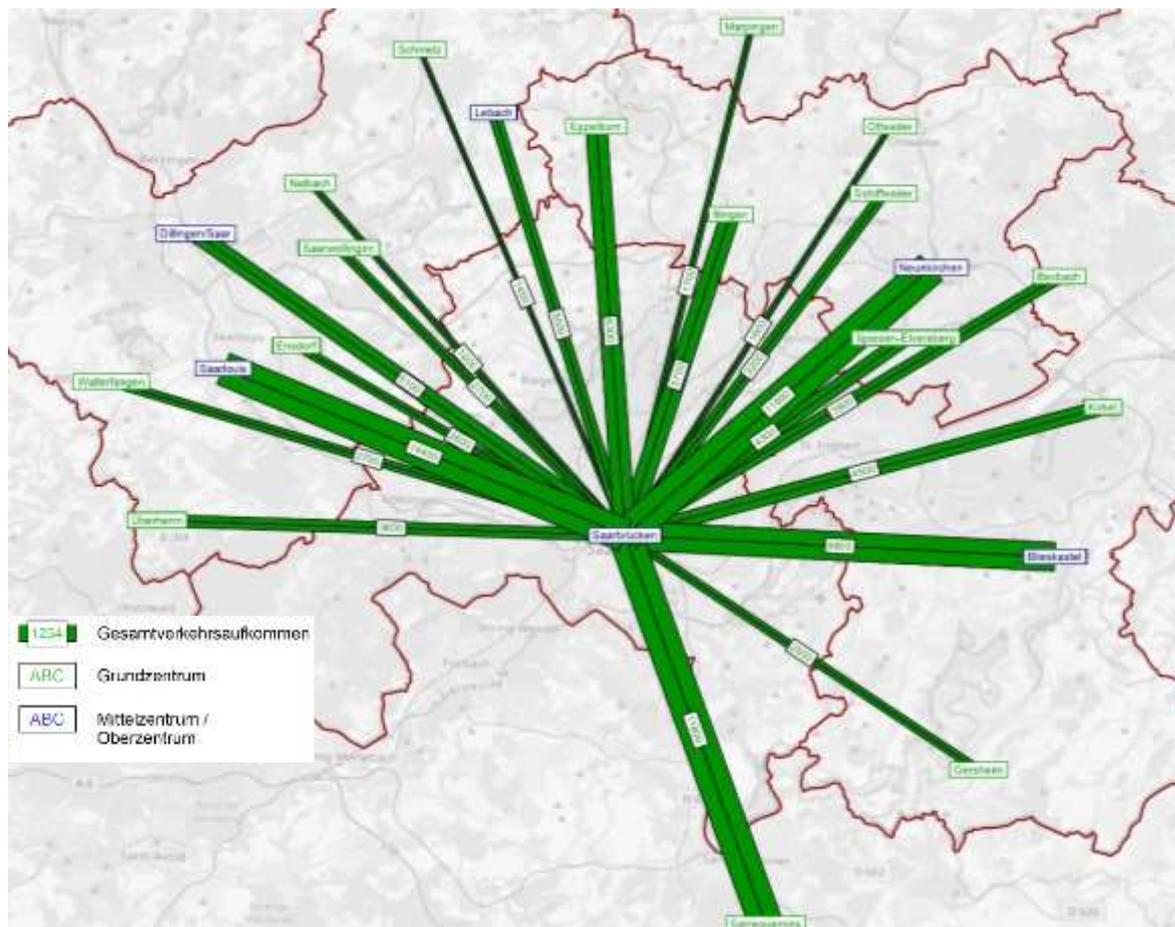
bestehen mit den Grundzentren im Umfeld sowie den Mittelzentren Saarlouis (ca. 14.000 Wege pro Tag) und Neunkirchen (ca. 12.000 Wege pro Tag).

Abb. 5: Verkehrsverflechtungen Landeshauptstadt Saarbrücken bis 15 km



Quelle: eigene Darstellung auf Datengrundlage des Verkehrsmodells VEP ÖPNV

Abb. 6: Verkehrsverflechtungen Landeshauptstadt Saarbrücken zwischen 15 und 25 km



Quelle: eigene Darstellung auf Datengrundlage des Verkehrsmodells VEP ÖPNV

Ein Abgleich mit den Siedlungsachsen und den bestehenden Schienenstrecken zeigt eine hohe Übereinstimmung mit den Verkehrsverflechtungen ab 10.000 Wegen pro Tag. Im Umkreis von bis zu 25 km um die Landeshauptstadt Saarbrücken sind dies die Relationen zwischen Saarlouis, Völklingen, Saarbrücken und St. Ingbert (Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien), zwischen Saarbrücken und Neunkirchen durch das Sulzbachtal (Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien) sowie zwischen Heusweiler, Riegelsberg, Saarbrücken und Kleinblittersdorf (Saarbahn).

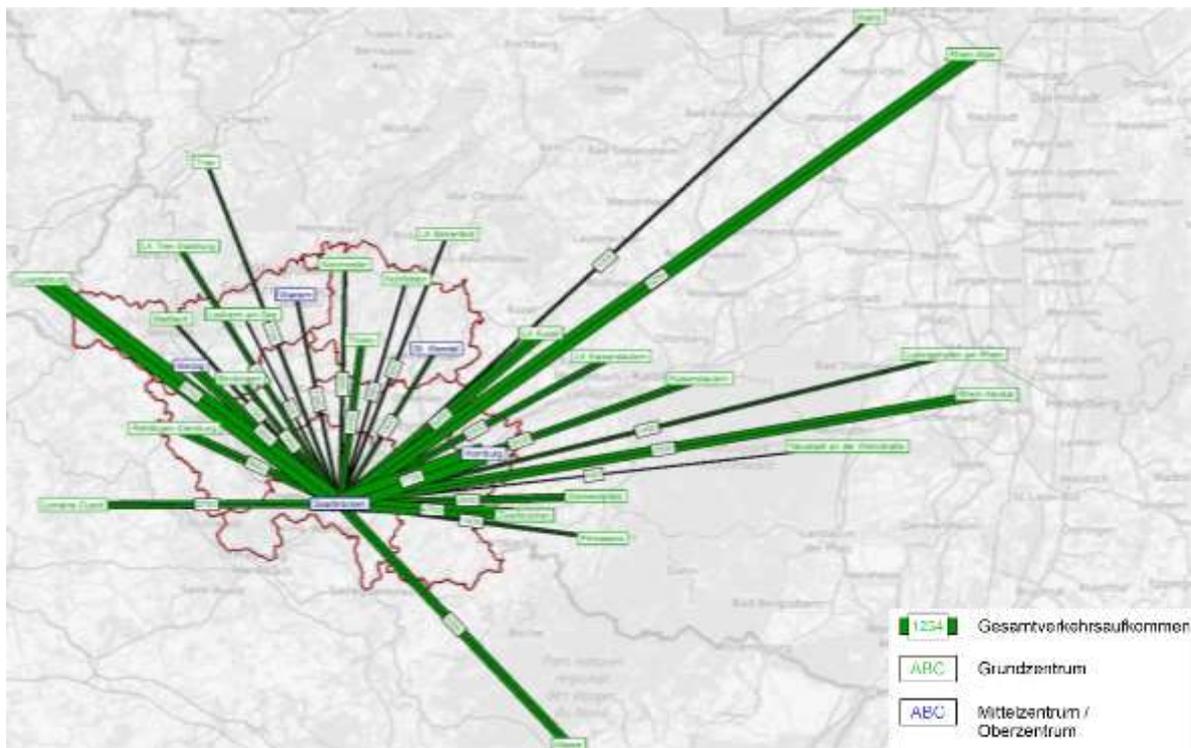
Die Verkehrsverflechtungen ab einer Entfernung von 25 km (vgl. Abb. 7) sind vom Aufkommen her schwächer. Die Mehrheit dieser Verflechtungen stimmt aber weiterhin mit den Siedlungsachsen und Schienenstrecken überein. Dies gilt besonders für die Achse von Saarbrücken über Saarlouis in Richtung Trier (über Dillingen, Merzig und Mettlach), die Achse von Saarbrücken über Neunkirchen in Richtung St. Wendel und die Achse von Homburg in Richtung Kaiserslautern.

Bei den skizzierten Verflechtungen stellt das Mittelzentrum Wadern im Norden des Saarlands eine Ausnahme dar. Mit rund 1.000 Wegen pro Tag bestehen mit der Landeshauptstadt Saarbrücken ähnlich starke Verflechtungen, die auf anderen Achsen über ein Angebot im Nahverkehr auf der Schiene abgedeckt werden. Als einziges Mittelzentrum im Saarland verfügt Wadern jedoch über keinen Anschluss an den Schienenverkehr. Bei Wadern handelt es sich allerdings um eine Flächenkommune mit 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern,

deren Stadtteile nur begrenzt ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet darstellen. Im zentralen Stadtteil Wadern (Ort) leben lediglich ca. 2.300 Menschen.

Die Verkehrsverflechtungen der Mittelzentren mit den Grundzentren werden stark von der zentralörtlichen Funktion dieser Städte geprägt. So liegt der Schwerpunkt der meisten Mittelzentren bei Verflechtungen mit den Grundzentren in der Umgebung. Zudem bestehen zwischen mehreren Mittelzentren größere Verkehrsverflechtungen. Dies gilt besonders für die beiden Mittelzentren Blieskastel (mit Homburg und St. Ingbert) und Dillingen (mit Merzig und Saarlouis). Dazu kann eine Übersicht zu den Verkehrsverflechtungen jedes Mittelzentrums dem Anhang entnommen werden (s. Anhang A3).

Abb. 7: Verkehrsverflechtungen Landeshauptstadt Saarbrücken über 25 km



Quelle: eigene Darstellung auf Datengrundlage des Verkehrsmodells VEP ÖPNV

Neuorganisation der Verkehre in Luxemburg

Parallel zur Erstellung des neuen VEP ÖPNV Saarland erfolgt eine Weiterentwicklung der öffentlichen Mobilitätsangebote in Luxemburg. Hierzu ist seitens des Großherzogtums ein neues Liniennetz in mehreren Umsetzungsschritten (von Mai 2020 bis September 2021) vorgesehen, das auch Auswirkungen auf den nordwestlichen Teil des Saarlands hat (sogenannte SaarLuxBus-Linien der Linien 155 bis 159 sowie 315). Schwerpunkt ist dabei ein auf den Pendlerverkehr mit Luxemburg ausgerichtetes Angebot. Das Großherzogtum räumt der Vernetzung mit den Bahn- und Busangeboten innerhalb des Saarlands dabei keine Priorität ein.

Luxemburg hat für den ÖPNV bereits eine Tarifreform umgesetzt. Schwerpunkt ist hier eine kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb des Großherzogtums und für Verkehre von außerhalb ab der ersten Haltestelle innerhalb der Landesgrenze. Für darüber hinausführende grenzüberschreitende Fahrten gelten vergleichsweise günstige Tarife.

Weitere Untersuchungen und Konzepte

Seit der Verabschiedung des bisherigen VEP ÖPNV im Jahr 1998 wurden auf unterschiedlichen Ebenen (landesweit, kommunal sowie in den angrenzenden Regionen) Untersuchungen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs, vor allem auf der Schiene, durchgeführt. Hierzu gehören auf Ebene des Saarlands etwa die ersten Konzeptionen für einen Masterplan sowie eine *Bewertung von Ausbaumaßnahmen der Saarbahn*.

Untersuchungen zur Verbesserung des ÖPNV mit den angrenzenden Regionen erfolgten ebenfalls unter Beteiligung des Saarlands. Auch hier lag der Schwerpunkt in der Verbesserung des Nahverkehrs auf der Schiene. Speziell für die Anbindung zwischen dem Saarland und dem Großherzogtum Luxemburg wurden auch Optimierungsmöglichkeiten für den grenzüberschreitenden Busverkehr untersucht (*Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière*). Weitere Untersuchungen und Konzepte sind die Prüfung einer *Schienendirektverbindung Saarbrücken – Merzig – Luxemburg*, die *Nutzen/Kosten-Untersuchung S-Bahn Homburg – Zweibrücken* und die *Machbarkeitsstudie grenzüberschreitender Stadtbahnverbindungen*.

Zudem wurden durch mehrere kommunale Aufgabenträger Nahverkehrspläne erstellt oder fortgeschrieben. Die Nahverkehrspläne für die Landeshauptstadt Saarbrücken, die Mittelstadt Völklingen und den Landkreis Saarlouis gelten seit dem Jahr 2018, für den Landkreis Merzig-Wadern seit dem Jahr 2017 sowie für Kreisstadt und Landkreis Neunkirchen seit 2015. Die Nahverkehrspläne für den Landkreis St. Wendel und den Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS) befinden sich in der Fortschreibung. Der Nahverkehrsplan für den Saarpfalz-Kreis wird erstmals aufgestellt. Ein Nahverkehrsplan für den Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) soll auf Grundlage des VEP ÖPNV erarbeitet werden.

Auch die Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger enthalten Aussagen mit Relevanz für die Inhalte des VEP ÖPNV. Diese werden bei der Umsetzung des VEP ÖPNV kontinuierlich berücksichtigt und die Ausgestaltung der Umsetzung in einem stetigen Dialog mit den kommunalen Aufgabenträgern vorgesehen.

Die Nahverkehrspläne werden auf kommunaler Ebene von Verkehrsentwicklungsplänen, Mobilitätskonzepten sowie in der Landeshauptstadt Saarbrücken um den Luftreinhalteplan 2012 ergänzt. Vor allem der Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Saarbrücken enthält dazu auch Maßnahmenvorschläge, die im Interesse der Landeshauptstadt über die eigenen Stadtgrenzen hinausgehen (u. a. Einrichtung eines landesweiten S-Bahn-Netzes und Erweiterungen des Saarbahn-Streckennetzes). Detailliertere Angaben zu den weiteren Untersuchungen und Konzepten können dem Anhang entnommen werden (vgl. Anhang A5).

3 Das aktuelle Landesnetz

Das Landesnetz für den ÖPNV setzt sich aus Bahn- und Buslinien für den Nahverkehr zusammen. Verkehrsangebote des Fernverkehrs auf der Schiene (ICE/TGV und IC/EC) und der Straße (Fernbus) sind kein Bestandteil des Landesnetzes.

Angebot auf der Schiene

Das im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betriebene Bahnstreckennetz ist vor allem auf die Landeshauptstadt Saarbrücken ausgerichtet. Vom Saarbrücker Hauptbahnhof führen radial mehrere Schienenstrecken in das Umland und weiter bis in die rheinland-pfälzischen Oberzentren (Mainz, Kaiserslautern, Ludwigshafen, Koblenz und Trier) sowie nach Zweibrücken/Pirmasens, in das baden-württembergische Oberzentrum Mannheim und nach Frankreich (Metz und Straßburg). Zusätzlich zu den Bahnstrecken mit Anbindung des Saarbrücker Hauptbahnhofs werden im SPNV weitere Bahnstrecken bedient, teilweise grenzüberschreitend mit Rheinland-Pfalz und Frankreich. Diese umfassen die Bahnstrecke von Homburg über Neunkirchen nach Illingen und von Dillingen nach Niedaltdorf. Im Nordwesten wird das Saarland zusätzlich von der Bahnstrecke zwischen Metz und Trier berührt, mit Haltepunkten im Bereich der Gemeinde Perl.

Eine direkte und umsteigefreie Verbindung mit dem Großherzogtum Luxemburg besteht auf der Schiene nicht. Zwischen den Städten Saarbrücken und Luxemburg verkehrt als Ersatz der *Saarbrücken-Luxemburg-Express*, ein Busangebot ohne weitere Zwischenhaltestellen (s. unten).

Im saarländischen SPNV werden derzeit die folgenden Produktkategorien unterschieden:

- Regionalexpress (RE): Schnelle Verbindungen innerhalb des Saarlands und über die Landesgrenzen hinaus zwischen Mittel- und Oberzentren sowie weiteren Stationen mit starker Bündelungsfunktion von Nachfrageströmen
- Regionalbahn (RB): Grundangebot auf den Bahnstrecken des Saarlands i. d. R. mit Bedienung aller Stationen entlang des Linienwegs
- Saarbahn (S): Regionalstadtbahn, die durch den Einsatz spezieller Fahrzeuge die Verknüpfung von kommunalen Straßenbahn- mit Eisenbahnstrecken des Landesnetzes herstellt (Bedienung aller Stationen entlang des Linienwegs)

Zusätzlich verkehrt aus Richtung Mannheim/Kaiserslautern bis Homburg die Linie S 1 der S-Bahn-Rhein-Neckar, die das Grundangebot im Ballungsraumverkehr der Metropolregion Rhein-Neckar darstellt.

Im Landesnetz Schiene werden derzeit die folgenden Linien betrieben:

RE 1	Mannheim – Homburg – St. Ingbert – Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis – Dillingen – Merzig – Trier – Koblenz
RE 3	Saarbrücken – Neunkirchen – Ottweiler – St. Wendel – Bad Kreuznach – Mainz – Frankfurt
RE 16	Trier – Perl – Thionville – Metz
RE 18	Saarbrücken – Forbach – Metz

RE 19	Saarbrücken – Saargemünd – Straßburg
RB 68	Pirmasens – Zweibrücken – Saarbrücken
RB 70	Kaiserslautern – Saarbrücken – Merzig
RB 71	Homburg – Saarbrücken – Trier
RB 72	Saarbrücken – Illingen – Lebach-Jabach
RB 73	Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel – Neubrücke
RB 74	Illingen – Neunkirchen – Homburg
RB 76	Saarbrücken – Quierschied – Neunkirchen – Homburg
RB 77	Dillingen – Niedaltdorf
RB 82	Perl – Trier (– Wittlich)
S 1 (S-Bahn Rhein-Neckar)	Osterburken – Mannheim – Kaiserslautern – Homburg
S 1 (Saarbahn)	Saargemünd – Kleinblittersdorf – Saarbrücken Hbf – Heusweiler – Lebach-Jabach

Zum Landesnetz gehören nur die auf Eisenbahnstrecken erbrachten Leistungen zwischen Saargemünd und Brebach sowie zwischen Walpershofen Mitte und Lebach-Jabach

Mit Ausnahme der grenzüberschreitenden RE-Linien (RE 16, RE 18 und RE 19) besteht auf den Bahnlinien ein regelmäßiges Angebot von mindestens einer Fahrt pro Stunde je Richtung. Auf den stärker nachgefragten Strecken wird dieses Angebot täglich (RB 70/RB 71 zwischen Saarbrücken und Homburg, RB 74 zwischen Homburg und Neunkirchen) oder montags bis freitags ganztägig (RB 70/RB 71 zwischen Saarbrücken und Merzig sowie RB 73 zwischen Saarbrücken und St. Wendel) auf 2 Fahrten pro Stunde ausgeweitet. Auf der Linie RB 72 erfolgen einzelne Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit morgens. Die Linie RB 76 stellt eine reine Verstärkungslinie zu den Hauptverkehrszeiten dar.

Im Verkehr mit Frankreich besteht auf der Linie RE 18 (Saarbrücken – Metz) zwar ein weitgehend stündliches Angebot; allerdings ist hier bis auf wenige Ausnahmen ein Umstieg in Forbach erforderlich. Eine umsteigefreie Verbindung ist ab dem Jahr 2024 geplant. Zwischen Saarbrücken und Straßburg muss derzeit – von 2 Direktverbindungen der Linie RE 19 abgesehen – ein gebrochener Verkehr aus Saarbahn auf dem Abschnitt Saarbrücken – Saargemünd und französischem Regionalzug auf dem Abschnitt Saargemünd – Straßburg in Kauf genommen werden. Die Linie RE 16 verkehrt derzeit nur im Freizeitverkehr mit jeweils 2 täglichen Fahrten am Wochenende. Das Angebot der Saarbahn erfolgt in einem reinen Taktfahrplan. Bei den weiteren Bahnlinien bestehen teilweise leichte Verschiebungen bei den Abfahrtsminuten. Auf der Linie RE 1 entfallen zwischen Saarbrücken, Kaiserslautern und Mannheim einzelne Fahrten zugunsten von Zügen des Fernverkehrs (ICE/TGV oder IC/EC).

Auf den nachfragestarken Streckenabschnitten überlagern sich eine schnelle RE-Linie und mindestens eine RB-Linie mit Halt an allen Zwischenstationen. Hierdurch haben alle Mittelzentren sowie einzelne Grundzentren (u. a. Ottweiler und Mettlach) mindestens 2 Abfahrten pro Stunde. Auf der Bahnstrecke durch die Kernzone des Verdichtungsraums (vgl. Abb. 3) überlagern sich weitere RB-Linien auf bis zu vier Fahrten pro Stunde. Hinzu kommen zusätz-

liche Fahrten im Berufsverkehr (z. B. Linie RB 76). Zudem erfolgen Verdichtungen beim Angebot der Saarbahn vor allem in der Kern- und der Randzone des Verdichtungsraums bis zu einem 7,5-Minuten-Takt innerhalb der Landeshauptstadt.

Die Bahnlinien verkehren mit wenigen Ausnahmen täglich. Ausnahmen sind die Linie RB 76 (nur montags bis freitags während der Hauptverkehrszeit) und die Linie RE 16 (nur am Wochenende).

Der Nahverkehr auf der Schiene im Saarland und mit Rheinland-Pfalz wird durch sieben Linien der DB Regio AG Region Mitte durchgeführt; weitere fünf Linien betreibt die vlexx GmbH. Im grenzüberschreitenden RE-Verkehr mit Frankreich erfolgen die Fahrten als Kooperation zwischen DB Regio und der französischen Staatsbahn SNCF. Die Fahrten auf der Linie S 1 werden auf der gesamten grenzüberschreitenden Strecke zwischen Lebach-Jabach und Saargemünd durch die Saarbahn GmbH durchgeführt.

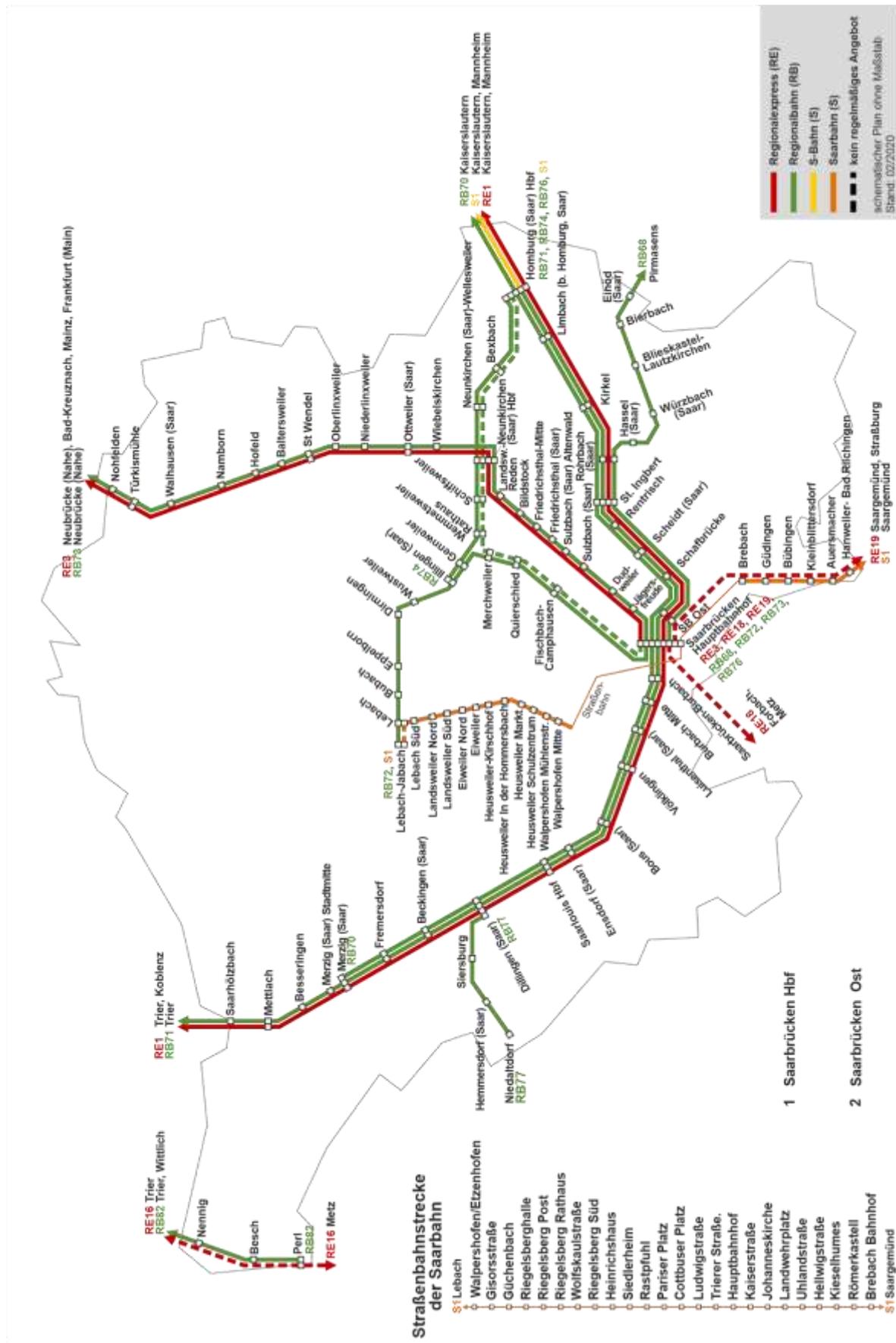
Tab. 1: Betreiber im Schienenverkehr im Saarland

Betreiber	Linien
DB Regio AG	RE 1, RB 68, RB 70, RB 71, RB 77, RB 82, S 1 (Homburg – Osterburken)
vlexx GmbH	RE 3, RB 72, RB 73, RB 74, RB 76
DB Regio AG mit SNCF TER Grand Est	RE 16*, RE 18*, RE 19*
Saarbahn GmbH	S 1 (Lebach-Jabach – Saargemünd)

* Die grenzüberschreitenden Linien nach Frankreich werden innerhalb des Saarlandes bis zur Staatsgrenze ebenfalls von DB Regio betrieben.

Stand: Frühjahr 2020

Abb. 8: Linien des SPNV im Landesnetz Saarland



Quelle: eigene Darstellung

Busnetz der landesbedeutsamen Verbindungen

Das landesweite Busnetz umfasst 14 Linien unter der Bezeichnung *RegioBus-Linie* (kurz: R). Drei R-Linien führen über die Grenze des Saarlands nach Rheinland-Pfalz. Davon beginnen zwei Linien in der Stadt Homburg und führen nach Zweibrücken (Linie R 7) und Kusel (Linie R 8). Die Linie R 200 führt von Nohfelden und Nonnweiler im Norden des Saarlands nach Hermeskeil und Trier.

In Ergänzung zu den R-Linien besteht ein weiteres Angebot in Form einer grenzüberschreitenden Linie mit der französischen Region Grand Est unter der Bezeichnung *Moselle Saar* (kurz MS). Die Linie MS verbindet die Landeshauptstadt Saarbrücken mit den Städten Forbach, Freyming-Merlebach und Hombourg-Haut.

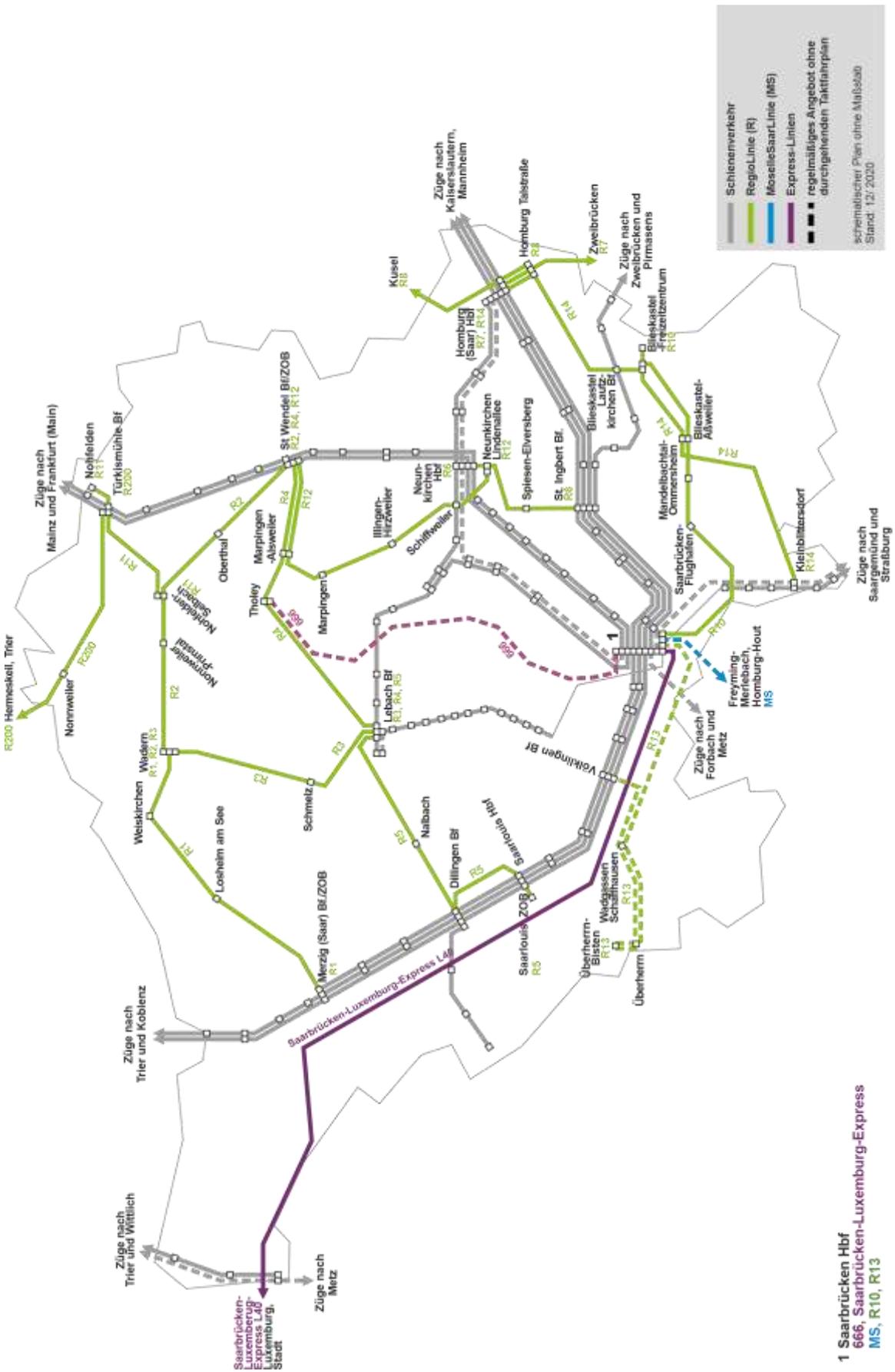
Hinzu kommen zwei Express-Linien, die sich vor allem durch schnelle Fahrzeiten unter Nutzung von Autobahnen kennzeichnen: die Linie 666 zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken und Tholey (über die A 1) und der *Saarbrücken-Luxemburg-Express* (L 40 nach Luxemburger Linienchema) zwischen Saarbrücken und der Stadt Luxemburg (über die A 8 und A 620).

Weitere Verbindungen zwischen dem Saarland und Luxemburg bestehen mit den sog. Saar-LuxBus-Linien im Bereich der Kommunen Perl, Mettlach, Merzig, Losheim, Dillingen und Saarlouis und (Linien 155 bis 159 sowie 315). Diese Linien werden in Zuständigkeit des Großherzogtums geplant, organisiert und finanziert.

Das landesweite Busnetz aus R-Linien wurde eingeführt, um Lücken im landesweiten ÖPNV-Netz und speziell im SPNV-Netz zu schließen. Hierzu gehören Verbindungen zwischen zentralen Orten auch über die Grenzen kommunaler Aufgabenträger hinaus sowie als Ersatz für stillgelegte Bahnstrecken. Mit der Einführung wurden gleichzeitig Qualitätskriterien festgelegt wie ein Taktfahrplan, die Bedienung während der Schwachverkehrszeit, Anschlusssicherung und Fahrzeugstandards. Unter Abwägung der finanziellen Rahmenbedingungen und verkehrlichen Erfordernisse ließen sich diese Kriterien jedoch nicht auf allen Linien vollständig umsetzen. Zudem wurden seit Einführung der R-Linien die Kriterien wie der regionale Charakter dieser Linien nicht überall konsequent eingehalten. Dies wird insbesondere bei der Linie R 11 deutlich, die ausschließlich innerhalb der Gemeinde Nohfelden verkehrt und damit einem lokalen Angebot entspricht.

Wesentliches Merkmal der meisten R-Linien ist aber weiterhin der durchgehende Stunden-takt, der mit Anschlüssen auf den Schienenverkehr ausgerichtet ist. Dieser Takt besteht überwiegend montags bis freitags. Auf einigen Linien wird auch auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet (Linien R 1: Abschnitt Merzig – Losheim, R 2: St. Wendel – Oberthal, R 4: St. Wendel – Tholey sowie R 6 und R 7 gesamte Strecke). Am Wochenende besteht meist ein Angebot im 120-Minuten-Takt oder von etwa 5 bis 10 Fahrten am Tag ohne durchgehenden Takt. Samstags erfolgt vor allem bis zum Nachmittag auf mehreren Linien ein Verkehr wie montags bis freitags (z. B. Linien R 1, R 6 und R 7). Ebenso bestehen für den Berufs- und Schülerverkehr zusätzliche Verstärkerfahrten morgens und nachmittags.

Abb. 9: Landesweites Regionalbusnetz am Tag



Quelle: eigene Darstellung

Landesweiter Nachtverkehr

In den Nachtstunden existiert ein landesweites Nachtbus-Netz mit den sieben Linien N 1 bis N 7. Hinzukommen einzelne Nachtfahrten auf einigen R-Linien. Zusätzlich bestehen weitere Nachtangebote innerhalb des Regionalverbandes Saarbrücken und in den einzelnen Landkreisen. Die Angebote an Nachtbus-Linien und Nacht-Taxis der kommunalen Aufgabenträger sind nicht Teil des Landesnetzes, wobei hier auch einzelne kreisgrenzüberschreitende Nachtangebote existieren.

Fahrten erfolgen auf allen Linien in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und in den Nächten auf Feiertage. Die zentrale Haltestelle befindet sich am Saarbrücker Rathaus, unweit der Ausgehviertel der Landeshauptstadt. Von hier aus verkehren die Linien N 1 bis N 5 in das Saarland. Hinzu kommen ab St. Wendel die Linien N 6 nach Lebach und N 7 nach Wadern. Nur die Linien N 3 (Saarbrücken – St. Wendel) und N 4 im Abschnitt Saarbrücken Rathaus – Saarbrücken Universität verkehren in beide Richtungen. Alle anderen Linien verkehren nur von Saarbrücken oder St. Wendel aus in die weiteren Kommunen des Saarlands.

An jedem Betriebstag wird eine Fahrt pro Nacht angeboten. Die Abfahrten erfolgen etwa zwischen 3:00 und 4:00 Uhr. Zusätzlich zu den umsteigefreien Verbindungen bestehen Anschlüsse zu weiteren lokalen Nachtbus-Linien (z. B. N 51: Eschringen – Bliesmengen-Bolchen, N 52: Blieskastel – Bierbach – Niederwürzbach oder N 62, N 66 und N 68 im nördlichen Saarland) und zu Bedarfsverkehren als Anruf-Sammel-Taxi (z. B. ab Saarlouis, ZOB mit Anruf-Sammel-Taxi nach Wallerfangen und Saarwellingen).

Abb. 10: Landesweites Nachtbus-Netz



Quelle: eigene Darstellung

Das explizit als Nachtverkehr ausgewiesene Nachtbus-Netz wird durch Fahrten im SPNV ergänzt, die jedoch nicht separat als Nachtverkehr gekennzeichnet sind. So verkehrt insbesondere im RB-Netz Saar auf den Linien RB 70, RB 73 und RB 76 in der Stunde zwischen 1:00 und 2:00 Uhr jeweils eine Fahrt für die Rückreise aus dem Oberzentrum Saarbrücken, die sogar täglich durchgeführt wird. Auch auf der RB 68 verkehrt eine einzelne Fahrt in den Nachtstunden zwischen Saarbrücken und Zweibrücken.

Von den Regionalexpress-Linien verkehrt der RE 3 mit 2 Fahrten in den Nachtstunden. Dieser dient dabei auch als früher Zubringer zum Frankfurter Flughafen. Auf der Linie RE 18 verkehrt an Samstagen eine durchgehende Fahrt in der Stunde zwischen 4:00 und 5:00 Uhr von Saarbrücken nach Metz. Diese ist jedoch mit einer derzeitigen Abfahrtszeit um 4:50 Uhr als geringfügig vorgezogener Beginn des Tagesverkehrs zu werten. Dass auf den übrigen RE-Linien keine Fahrten in den Nachtstunden angeboten werden, lässt sich zum einen mit einer in den Nachtstunden deutlich geringeren Gesamtverkehrsnachfrage und zum anderen nachts mit einer höheren Priorität der Feinerschließung gegenüber der Beförderungsgeschwindigkeit erklären.

Tab. 2: Angebote des SPNV im Nachtverkehr

Linie	Nächte auf Samstag					Nächte auf Sonn- und Feiertage				
	0 Uhr	1 Uhr	2 Uhr	3 Uhr	4 Uhr	0 Uhr	1 Uhr	2 Uhr	3 Uhr	4 Uhr
RE 1	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				
RE 3	-	-	-	■	■	-	-	-	■	■
RE 16	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				
RE 18	-	-	-	-	■	keine Fahrten in den Nachtstunden				
RE 19	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				
S 1 (Rhein-Neckar)	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				
RB 68 ¹⁾	■	-	-	-	-	■	-	-	-	-
RB 70 ²⁾	■	■	-	-	-	■	■	-	-	-
RB 71	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				
RB 72	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				
RB 73		■	-	-	-		■	-	-	-
RB 74	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				
RB 76	-	■	-	-	-	-	■	-	-	-
S 1 (Saarbahn)	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				
RB 77	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				
RB 82	keine Fahrten in den Nachtstunden					keine Fahrten in den Nachtstunden				

1) Fahrten in den Nachtstunden nur zwischen Saarbrücken und Zweibrücken

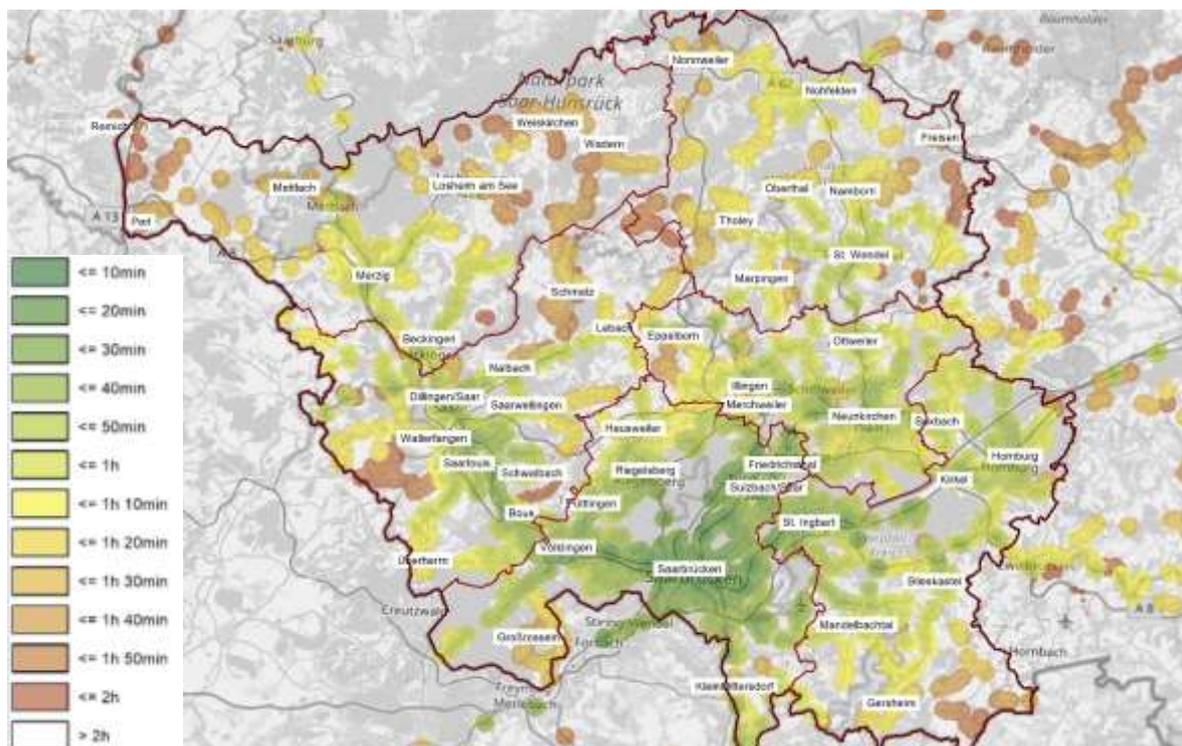
- 2) Fahrten in den Nachtstunden nur zwischen Homburg und Merzig
 Dargestellt sind die Abfahrzeiten mit Bezug zu einer Rückreise aus dem Oberzentrum Saarbrücken

Erreichbarkeit mit Bus und Bahn

Die Attraktivität einer Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ergibt sich zu einem wesentlichen Teil aus der benötigten Reisezeit. Dieser Wert umfasst den gesamten Zeitraum von der Abfahrt an der Starthaltestelle bis zur Ankunft an der Zielhaltestelle und berücksichtigt damit auch Umsteige- und Wartezeiten. Eine Auswertung der Erreichbarkeit ist in der nachfolgenden Abb. 11 am Beispiel der Landeshauptstadt Saarbrücken als Oberzentrum des Saarlandes sowie auch für einen Teil der benachbarten französischen Region Grand Est dargestellt. Diese zeigt die Erreichbarkeit für die Hauptverkehrszeit (HVZ) morgens zwischen 8:00 Uhr und 9:00 Uhr. Der gewählte Erreichbarkeitszeitraum liegt nach der stärksten Nachfrage im Schülerverkehr und deckt dennoch einen für den Alltagsverkehr relevanten Erreichbarkeitszeitraum (Arbeitsbeginn morgens) ab. Somit wird eine Verzerrung in der Darstellung der Erreichbarkeitsqualität durch die Berücksichtigung von zahlreichen auf den Schülerverkehr ausgerichteten Fahrten vermieden und gleichzeitig dennoch ein relevanter Erreichbarkeitszeitraum für den Alltagsverkehr gewählt.

Die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt ist dort besonders gut, wo schnelle Verbindungen ohne Umstiege bestehen. Mit den RE-Linien und teilweise auch den RB-Linien lassen sich z. B. die Stadtzentren von Merzig, St. Wendel, Homburg und Forbach in weniger als 30 Minuten erreichen. Ab dem Saarbrücker Hauptbahnhof entsteht bei einer maximalen Reisezeit von 60 Minuten eine Erschließungswirkung, die die gesamte Kern- und Randzone des saarländischen Verdichtungsraums (vgl. Abb. 3, Seite 23) umfasst.

Abb. 11: Erreichbarkeitsanalyse Saarbrücken Hbf (HVZ morgens: 8:00 Uhr bis 9:00 Uhr)



Quelle: eigene Berechnungen (Verkehrsmodell GGR) mit Kartengrundlage von OpenStreetMaps

Von längeren Reisezeiten ab einer Stunde sind vor allem die ländlichen Räume betroffen, wenn diese nicht durch einen Bahnhof erschlossen werden. Entsprechend lange Reisezeiten entstehen z. B. für Verbindungen zwischen Wadern und Saarbrücken mit 90 bis 120 Minuten je nach Verbindung.

Erreichbarkeit der Mittelzentren

Die Reisezeiten aus den Grundzentren in die zugeordneten Mittelzentren decken sich weitgehend mit den Richtwerten aus dem Landesentwicklungsplan (Teil Siedlung):

„Mittelzentren sollen von jedem zentralen Ort ihres Verflechtungsbereiches in ca. 30 Minuten durch den öffentlichen Personennahverkehr (Schiene, Bus) erreichbar sein. Der Mittelbereich umfasst mehrere zentrale Orte mit ihren Nahbereichen.“

(LEP Teil Siedlung 2006, Seite 18)

Dieser Richtwert wird für die Anbindung der meisten Mittelzentren aus den zugeordneten Grundzentren montags bis freitags eingehalten. Dies ist auch unabhängig vom Bestehen eines Nahverkehrsangebots auf der Schiene der Fall, da ein Großteil der Verbindungen durch Buslinien des Landesnetzes oder Linien der kommunalen Aufgabenträger sichergestellt wird. Defizite ergeben sich allerdings am Wochenende. Anders als im Nahverkehr auf der Schiene wird das Angebot im Busverkehr stärker reduziert (s. oben), was vor allem für samstagnachmittags und sonntags gilt. Entsprechend bleibt die Qualität in der Anbindung am Wochenende nur dort unverändert, wo zwischen Grund- und Mittelzentren ein Angebot im Nahverkehr auf der Schiene besteht. Dies gilt sowohl für die Fahrtenhäufigkeit als auch besonders für die Reisezeit. Reisezeiten verlängern sich hier vor allem am Wochenende, da auf einigen Linien kein oder nur ein unregelmäßiges Fahrtenangebot besteht und damit oft nur umwegige Verbindungen als Alternative bleiben.

Für das Grundzentrum Perl lässt sich ein Defizit an allen Wochentagen erkennen. Das der Gemeinde Perl zugeordnete Mittelzentrum Merzig ist im Schienenverkehr nur über einen Umstieg in Konz (Bahnhof Karthaus) oder durch Buslinien erreichbar. Im Schienenverkehr liegt die Fahrzeit aufgrund des Umwegs über Konz bei rund 90 Minuten, im Busverkehr bei rund 60 Minuten – Folge der langsameren Durchschnittsgeschwindigkeit. Die Vorgaben aus dem Landesentwicklungsplan können hier damit weder auf der Schiene noch auf der Straße erreicht werden.

Die Darstellung der Erreichbarkeitsanalysen für alle Mittelzentren des Saarlandes können dem Anhang entnommen werden (vgl. Anhang A3).

4 Stärken und Schwächen

Die Analyse der aktuellen Ausgangslage des Landesnetzes zeigt viele Stärken, aber auch viele Ansätze, um den ÖPNV weiterzuentwickeln. Dazu tragen auch das parallel erstellte Tarifgutachten und das regelmäßige Qualitätsmonitoring der Infrastruktur an den Bahnhöfen und ausgewählten Bushaltestellen bei. Hierzu wurde auch die qualitative und subjektive Wahrnehmung des ÖPNV von Nutzenden und Nicht-Nutzenden abgefragt. Entsprechend ergibt sich die Einordnung in Stärken und Schwächen aus vielfältigen Quellen sowie aus der Bestandsanalyse des VEP ÖPNV Saarland zum Angebot des aktuellen Landesnetzes (s. Kap. 3) und den weiteren Bausteinen für ein ganzheitliches ÖPNV-Angebot (vgl. Anhang A).

Die Analyse von Stärken und Schwächen erfolgt unter einer ganzheitlichen Betrachtung des ÖPNV im Saarland über das reine Angebot auf der Schiene und Straße hinaus. Es lassen sich zehn Handlungsfelder bilden, die auch die Grundlage für das Maßnahmenkonzept bilden (s. Kap. 7 ff.). Die Einordnung von Stärken und Schwächen weist gleichzeitig Schnittstellen zu weiteren Themen auf wie Klimaschutz oder gleichberechtigte Teilhabe.

Handlungsfeld Angebot Landesnetz

Das Landesnetz setzt sich aus dem Nahverkehr auf der Schiene und einem regionalen Busnetz zusammen, damit auch Räume ohne SPNV-Erschließung an Mittel- und Oberzentren angebunden werden. Hier variiert die Qualität der Angebote zwischen Bus und Bahn. Unterschiede ergeben sich vor allem im Vergleich des Angebotsumfangs zwischen Bahn- und Buslinien sowie bei grenzüberschreitenden Verbindungen in die französische Region Grand Est. Die Verbindungen im Nahverkehr auf der Schiene zwischen den Ober- und Mittelzentren im Saarland und mit Rheinland-Pfalz sind dabei eine große Stärke des Landesnetzes.

Tab. 3: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Angebot Landesnetz

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Schnelle und direkte Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren mit SPNV-Anschluss im Saarland 	<ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeiträume im Busnetz vor allem am Wochenende und abends deutlich geringer als im Schienenverkehr
<ul style="list-style-type: none"> + RE-Linien schaffen umsteigefreie Verbindungen weit über das Saarland hinaus (bis nach Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Überwiegend kein regelmäßiges Angebot zwischen dem Saarland und den Ober- und Mittelzentren in Frankreich (Region Grand Est)
<ul style="list-style-type: none"> + Abgestimmtes Angebot aus schnellen RE-Linien und ergänzenden RB-Linien auf den Hauptstrecken des SPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Transparenz der Angebote wird geschwächt durch wechselnde Abfahrtsminuten und Entfall von Fahrten zugunsten des Fernverkehrs

Quelle: eigene Darstellung

Handlungsfeld Stationen und Haltestellen

Stationen und Haltestellen bilden die Zugangspunkte zum ÖPNV. Die Qualität des ÖPNV-Angebots ist daher auch abhängig von der Qualität der Stationen und Haltestellen, die sowohl den allgemeinen Zustand als auch Anforderungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (vgl. Handlungsfeld Barrierefreiheit) umfasst. Stationen und Haltestellen außerhalb der Stadtzentren weisen i. d. R. eine schlechtere Qualität auf. Mängel bestehen etwa im Instandhaltungsmanagement und in der Zuverlässigkeit bzw. Instandsetzung technischer Anlagen. Die Stations- und Haltestellenerfassungen der Jahre 2016 und 2018 zeigen, dass sich die Qualitätsbewertung in der zweiten Erfassung durchschnittlich verschlechtert hat. Die Stationen der Saarbahn sind hiervon ausgenommen; sie weisen i. d. R. eine gute Qualität auf.

Tab. 4: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Stationen

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Fast alle Stationen der Saarbahn verfügen über einen hohen Qualitätsstandard und ein gutes Instandhaltungsmanagement. 	<ul style="list-style-type: none"> - Viele kleine Stationen außerhalb der Stadtzentren weisen Defizite im baulichen Zustand der Bahnsteige und Zugangsbereiche auf. Besonders problematisch ist die Verschmutzung durch Graffiti.
<ul style="list-style-type: none"> + Nachrüstung von Fahrgastinformationssystemen durch dynamische Schriftanzeigen 	<ul style="list-style-type: none"> - Teilweise haben die Bahnhöfe durch zu wenige Zugänge keine gute Erschließung in das Umfeld.
<ul style="list-style-type: none"> + Bahnhofsentwicklungsprogramm und Aktionsprogramm zur Behebung von Zustandsmängeln vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreiheit an vielen Stationen nur eingeschränkt oder nicht gewährleistet
<ul style="list-style-type: none"> + Stationsinspektoren-Programm zur Verbesserung des Erscheinungsbilds der Stationen durch schnell umsetzbare Instandsetzungsmaßnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> - Instandhaltungsmanagement und Zeitintervalle zur Instandsetzung baulicher und technischer Anlagen zu lang
	<ul style="list-style-type: none"> - Sukzessive Verschlechterung des Instandhaltungszustandes der Stationen erkennbar - Mangelhaftes Sicherheitsgefühl an den Haltestellen - Mangelhafte Ausschilderung von Umsteigebeziehungen und von wichtigen Zielen im Stations- bzw. Haltestellenumfeld; umgekehrt mangelhafte Ausschilderung der Stationen bzw. Haltestellen aus dem Umfeld

Quelle: eigene Darstellung

Handlungsfeld Barrierefreiheit

Der ÖPNV ist ein Teil der Daseinsvorsorge. Entsprechend wichtig ist die Einbindung der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Dies betrifft nicht nur Menschen mit geistigen und/oder körperlichen Einschränkungen, sondern auch ältere Personen mit Rollatoren sowie Fahrgäste mit Kinderwagen oder Fahrrad.

Für die Weiterentwicklung der Barrierefreiheit im Saarland ist das Zusammenspiel von Fahrzeugen und Infrastruktur die zentrale Herausforderung, denn eine durchgehend barrierefreie Beförderung ist erst möglich, wenn auch Umsteigewege und Barrieren wie Bahnsteighöhe und Türspalt optimal aufeinander abgestimmt sind.

Tab. 5: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Barrierefreiheit

Stärken	Schwächen
+ Alle Fahrzeuge im Landesnetz berücksichtigen Anforderungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.	- Gute Qualität der Fahrzeuge kommt aufgrund von Defiziten der Stationen nicht immer zur Geltung.
+ Bahnhofsentwicklungsprogramm mit Berücksichtigung des barrierefreien Ausbaus, insbesondere auch für Stationen mit bisheriger Bahnsteighöhe von 38 cm	- Fehlende Barrierefreiheit an vielen Bahnhöfen und Verknüpfungspunkten des Busverkehrs
+ Vollständige Erfassung der Barrierefreiheit der Stationen sowie der Umsteigewege erfolgt aktuell	- Informationsplattformen umfassen keine oder zu wenige Informationen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.
+ An Stationen mit technischen Hilfsmitteln zur Herstellung einer Stufenfreiheit (Aufzug, Rolltreppe, Rampe) sind diese überwiegend in gutem Zustand und funktionsfähig	- Belange von Menschen mit Sehbehinderungen bisher weniger stark berücksichtigt als von Menschen mit Gehbehinderungen

Quelle: eigene Darstellung

Handlungsfeld Vernetzte Mobilität

Möglichst viele Wege sollen ganz oder zumindest teilweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln klimaschonend zurückgelegt werden. Dies gelingt nur in einer vernetzten Mobilität, in der der ÖPNV die Grundlage bildet. Stationen und Haltestellen sind daher Anknüpfungspunkte für weitere Mobilitätsangebote und -dienstleistungen.

Tab. 6: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Vernetzte Mobilität

Stärken	Schwächen
+ Laut der Stationserfassung 2018 verfügen rund drei Viertel (73 %) aller Stationen über Park-and-Ride-Stellplätze.	- Kein landesweites Konzept zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten (Mobilitätsangebote bauen nicht systematisch aufeinander auf)
+ Teilweise hohe Nachfrage nach Park-and-Ride-Stellplätze	- Bisher keine Qualifizierung von Stationen zu Mobilitätsstationen

Stärken	Schwächen
	<ul style="list-style-type: none"> - Mit Ausnahme der elektronischen Fahrplanauskunft Saarfahrplan keine verkehrsmittel- und verkehrsunternehmensübergreifende Informationsplattform
	<ul style="list-style-type: none"> - Park-and-Ride-Kapazitäten an einigen Stationen nicht ausreichend
	<ul style="list-style-type: none"> - Park-and-Ride-Möglichkeiten an einigen Stationen kostenpflichtig
	<ul style="list-style-type: none"> - Bike-and-Ride an den meisten Stationen schlecht nachgefragt, wobei an einigen bedeutenden Stationen ohnehin ein geringes Angebot besteht
	<ul style="list-style-type: none"> - Zustand und Sauberkeit von Park-and-Ride und Bike-and-Ride verbesserungswürdig
	<ul style="list-style-type: none"> - Lademöglichkeiten für Elektroautos nur an einzelnen Stationen vorhanden
	<ul style="list-style-type: none"> - Vergleichsweise viele Bike-and-Ride-Anlagen ohne Überdachung
	<ul style="list-style-type: none"> - Keine unentgeltliche Fahrradmitnahme in Zügen vor 9:00 Uhr

Quelle: eigene Darstellung

Handlungsfeld Klima und Umwelt

Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr bilden öffentliche Mobilitätsangebote einen Beitrag zum Klimaschutz – umso mehr, wenn Fahrten gebündelt werden. Dies ist die Hauptstärke von Bahn- und Buslinien. Zusätzlich ist es sinnvoll, auch den Ausstoß von Schadstoffen öffentlicher Verkehrsmittel zu verringern. Dies ist im Saarland dort eine Herausforderung, wo derzeit noch auf elektrifizierten Bahnstrecken aufgrund von linienbedingter Verknüpfung elektrifizierter und nicht-elektrifizierter Streckenabschnitte Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen.

Tab. 7: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Klima und Umwelt

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Moderner Fahrzeugpark, der bei Dieseltriebwagen geringe Abgas- und Lärmemissionen bedingt 	<ul style="list-style-type: none"> - Auf mehreren elektrifizierten Bahnstreckenabschnitten ist derzeit noch der Einsatz von Dieseltriebwagen erforderlich.
<ul style="list-style-type: none"> + Hoher Anteil elektrifizierter Bahnstrecken 	<ul style="list-style-type: none"> - Bisher keine Umsetzung alternativer Antriebskonzepte für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Planungen zum Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge auf Strecken ohne durchgehende Elektrifizierung mit Oberleitung 	<ul style="list-style-type: none"> - Bisher kein Einsatz von Elektrobussen
<ul style="list-style-type: none"> + Kontinuierliche Steigerung der Abgasnorm bei Bussen 	

Quelle: eigene Darstellung

Handlungsfeld Tourismus

Die Bestandserfassung hat ergeben, dass die überwiegende Zahl der touristischen Ziele und Unterkünfte im Saarland mit dem ÖPNV erreichbar ist. Aufgrund von Faktoren wie Tarif, Qualität und Reisezeitverhältnis wird dieses Potenzial nicht ausgeschöpft. Hinzu kommt, dass insbesondere Ziele mit hohem touristischen Bekanntheitsgrad wie Saarschleife, Peterberg und Wildpark Rappweiler eine eingeschränkte bzw. schlechte Erreichbarkeit mit Bussen und Bahnen aufweisen.

Tab. 8: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Tourismus

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Mehr als die Hälfte der touristischen Ziele ist grundsätzlich mit regelmäßigen ÖPNV-Angeboten und einer Erschließung in unmittelbarer räumlicher Nähe vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Touristische Ziele mit hohem Bekanntheitsgrad (z. B. Saarschleife, römische Villa in Perl-Borg Peterberg, Wildpark Rappweiler) mit eingeschränkter oder schlechter ÖPNV-Erreichbarkeit
	<ul style="list-style-type: none"> - Qualität der ÖPNV-Anbindung von touristischen Zielen mit ähnlicher Bedeutung je nach zuständigem Aufgabenträger sehr unterschiedlich
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Bedienungszeiträume der per se vorhandenen Angebote sind teilweise nicht auf die touristischen Belange ausgerichtet.

Quelle: eigene Darstellung

Handlungsfeld Digitalisierung

Digitalisierung bietet die Möglichkeit, den ÖPNV in der Nutzung einfacher und damit intuitiver zu gestalten. Dazu gehören etwa die Schnelligkeit von Informationen für viele Informationskanäle (Echtzeitdaten) und der Aufbau automatisierter Systeme zur Tarifiermittlung. Digitalisierung bietet damit das Potenzial, Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV wie die Ermittlung des richtigen Tarifs und den Fahrkartenkauf an einem Automaten zu reduzieren. Sog. On-Demand-Verkehre (Mobilität auf Bestellung) können zudem durch die Digitalisierung vorangetrieben werden.

Tab. 9: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Digitalisierung

Stärken	Schwächen
+ Neuer Aufbau der Saarfahrplan-App	- Keine flächendeckende Bereitstellung von Echtzeitdaten im gesamten Busnetz
+ Ermittlung und Verteilung von Echtzeitdaten auf Anzeigen, Internetangeboten und Apps	- Mangel an Ressourcen zur Entwicklung digitaler Anwendungen rund um den ÖPNV im Saarland
	- Keine Ansätze für eine automatisierte Tarifermittlung nach einer Fahrt

Quelle: eigene Darstellung

Handlungsfeld Tarif und Vertrieb

Ein Tarifsysteem steht immer im Spannungsfeld zwischen *möglichst einfach* und *möglichst gerecht*. Tarifgerechtigkeit bedingt jedoch oft eine komplizierte Tarifstruktur, die potenzielle Fahrgäste trotz eines attraktiven Bedienungsangebots von der Nutzung des ÖPNV abhält. Zielführend ist daher der Ansatz einer vielfältigen Vertriebsstruktur, über die sich Kundinnen und Kunden beraten lassen können.

Der Stärke eines landesweit einheitlichen Tarifsystems im Saarland stehen zwei wesentliche Schwächen gegenüber: die überwiegend negative Wahrnehmung des Tarifsystems durch die (potenziellen) Nutzerinnen und Nutzer sowie das große Defizit der Integration grenzüberschreitender Verbindungen mit Zielen in der französischen Region Grand Est.

Tab. 10: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Tarif und Vertrieb

Stärken	Schwächen
+ Einheitliches Tarifsysteem im Saarland unabhängig von Verkehrsmitteln und Verkehrsunternehmen	- Tarifsysteem (Preise, Wabenstruktur) wird von vielen Nutzerinnen und Nutzern als unattraktiv und teilweise als ungerecht empfunden; hinzu kommt ein unübersichtliches Ticketsortiment
+ Übergangstarif mit Rheinland-Pfalz im Osten (Tarifkragen des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar) und Luxemburg	- Vergleichsweise geringer Anteil von Abokunden
+ Vielfältige Beratungsangebote über Internet, Telefon und Kundenzentren	- Keine einheitliche Lösung im Tarif für grenzüberschreitende Verkehre zwischen dem Saarland und Frankreich (Region Grand Est)
+ JobTicket nach Einführung mit hoher Akzeptanz	- Kaum attraktive Angebote für Gelegenheitsfahrer; keine Mehrfahrentickets und kaum Kombi-Tickets, um anlassbezogen öffentliche Verkehrsmittel als Alternative auszuprobieren
+ Hohe Marktanteile im Schülerinnen- und Schülerverkehr, obwohl es keine Schwegkostenfreiheit im Saarland gibt	- Teilweise hohes Preisniveau, insbesondere für Schülerinnen und Schüler, Familien sowie Seniorinnen und Senioren

Stärken	Schwächen
	<ul style="list-style-type: none"> - Rabattkarte (saarVV-Card) mit geringer Marktdurchdringung und geringerer Rabattierung im saarVV-Tarif als mit der Bahn-card <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - Nur Einzelfahrkarten für die Fahrradmitnahme vor 9:00 Uhr

Quelle: eigene Darstellung

Handlungsfeld Service und Komfort

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sollte bei den Kundinnen und Kunden eine positive emotionale Bindung erzeugen. Ein gutes Image des ÖPNV geht mit Komfort beim Bus- und Bahnfahren sowie mit dem Gefühl des Informiertseins einher. Im Saarland besteht zudem das Erfordernis, diesen Ansprüchen auch bei Nutzerinnen und Nutzern aus dem benachbarten Frankreich gerecht zu werden. Es gilt demnach, Sprachbarrieren abzubauen und im Service eine bilinguale oder multilinguale Kommunikation zu etablieren. Dies erzeugt besonders bei der Zielgruppe der Gelegenheits- und Neukundinnen und -kunden einen zusätzlichen Komfort.

Tab. 11: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Service und Komfort

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Hohe Zufriedenheit mit dem Komfort der Fahrzeuge und der Freundlichkeit des Personals 	<ul style="list-style-type: none"> - Internetzugang (WLAN-Hotspots) bisher nur in wenigen Bahnhöfen vorhanden
<ul style="list-style-type: none"> + Ansätze zur bilingualen Information bereits vorhanden (z. B. Saarbahn) 	<ul style="list-style-type: none"> - Informationen für Zielgruppen (z. B. Menschen mit Mobilitätseinschränkung) variieren in Art und Umfang je nach Verkehrsunternehmen
<ul style="list-style-type: none"> + Moderne Fahrzeuge mit zeitgemäßen Komfortmerkmalen (u. a. Klimatisierung, Mehrzweckbereichen) auf allen Linien des SPNV und den R-Linien 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Zufriedenheit mit der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen, an den Bahnhöfen und Haltestellen sowie im Internet
<ul style="list-style-type: none"> + Kostenloses WLAN in den Fahrzeugen des SPNV bereits weit verbreitet 	

Quelle: eigene Darstellung

Handlungsfeld Sicherheit und Sauberkeit

Das Handlungsfeld Sicherheit und Sauberkeit umfasst sowohl die tatsächliche, messbare Sicherheit („objektive Sicherheit“) im ÖPNV als auch die wahrgenommene Sicherheit („subjektive Sicherheit“), die auch eng mit dem Erhaltungszustand und der Sauberkeit von Fahrzeugen und Verkehrsanlagen des ÖPNV verbunden ist.

Im Saarland ist die Häufigkeit von Unfällen mit Linienbussen und Saarbahn-Fahrzeugen (im Bereich der Straßenbahn-Strecken) insgesamt gering. Auch die Zahl der schwerverletzten und getöteten Personen ist niedrig, wobei die Saarbahn aufgrund der höheren Verkehrsleistung etwas häufiger von Unfällen betroffen ist als der Busverkehr. Im Eisenbahnverkehr weisen die bei der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchungen für das Saarland erfassten Zahlen zu Unfällen geringe Zahlen aus. Insbesondere schwere Personenschäden (Getötete und Schwerverletzte) sind kaum zu verzeichnen. Allerdings häufen sich leichte Unfälle beim Ein- und Aussteigen an den Stationen.

Bei der Bewertung der subjektiven Sicherheit und den damit verbundenen Aspekten wie Sauberkeit und Erhaltungszustand ist zwischen den Fahrzeugen und Verkehrsstationen im Saarland klar zu differenzieren: Während die Sicherheit und Sauberkeit im Fahrzeug durchweg gut bis sehr gut wahrgenommen wird, fallen die Bewertungen für die Verkehrsstationen negativ aus.

Tab. 12: Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Sicherheit und Sauberkeit

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> + Im Verhältnis zur Verkehrsleistung und Zahl der beförderten Personen nur wenige Unfälle, insbesondere wenige Personenschäden 	<ul style="list-style-type: none"> - Negative Bewertung des Sicherheitsgefühl, der Sauberkeit und gesamten Aufenthaltsqualität an Verkehrsstationen
<ul style="list-style-type: none"> + Hohe Zufriedenheit mit dem Sicherheitsgefühl und der Sauberkeit in den Fahrzeugen 	<ul style="list-style-type: none"> - Häufung von leichten Personenschäden beim Ein- und Ausstieg an den Stationen
<ul style="list-style-type: none"> + Einsatz von Sicherheitspersonal abends; Durchführung eines Pilotprojekts mit verstärktem Einsatz von Sicherheitspersonal 	

Quelle: eigene Darstellung

5 Ziele für die Entwicklung des ÖPNV

Im Rahmen des Aufstellungsprozesses zum VEP ÖPNV wurde unter Beteiligung des Projektbeirats ein Zielsystem entwickelt, das die angestrebte Weiterentwicklung im ÖPNV darstellt. Das Zielsystem besteht aus zwei Ebenen, die sich in ihrem Abstraktionsniveau voneinander unterscheiden. Die übergeordnete Ebene umfasst die Oberziele, die grundsätzliche Anforderungen an den ÖPNV im Saarland definieren. Diese werden durch Teilziele konkretisiert, die die Oberziele mit der Maßnahmenebene verknüpft. Allen Oberzielen sind mehrere Teilziele untergeordnet.

Abb. 12: Aufbau des Zielsystems im VEP ÖPNV



In den folgenden Unterkapiteln werden die acht festgelegten Oberziele mit den zugehörigen Teilzielen dargestellt und erläutert. Dabei lässt es sich nicht vermeiden, dass in einem vernetzten Zielsystem Teilziele verschiedener Bereiche sich gegenseitig überlagern und ergänzen.

Zudem werden für alle Oberziele Kriterien definiert, die möglichst eine Quantifizierung erlauben und den Erfolg der Entwicklung des ÖPNV bzw. der Umsetzung des VEP ÖPNV künftig messen sollen. Hierfür diente auch eine 2018 durchgeführte repräsentative Befragung von Bürgerinnen und Bürgern zur Bewertung des ÖPNV und zu den Ansprüchen an das Bahn- und Busangebot im Saarland. Nach Inkraftsetzung des VEP ÖPNV sollen diese Maßzahlen, auch über Befragungen, regelmäßig überprüft werden. Für diese Kriterien werden die angestrebten Entwicklungsrichtungen dargestellt.

Tab. 13: Entwicklungsrichtungen der Indikatoren zur Messung der Oberziele

- ↑ Wert des jeweiligen Indikators soll deutlich steigen
- ↗ Wert des jeweiligen Indikators soll weiterhin steigende Tendenz haben
- Wert des jeweiligen Indikators soll auf bisherigem Niveau gehalten werden
- ↘ Wert des jeweiligen Indikators soll tendenziell sinken
- ↓ Wert des jeweiligen Indikators soll deutlich sinken

Bei der Interpretation der Symbolik ist zu beachten, dass die tatsächliche Entwicklungsrichtung des Werts der Indikatoren dargestellt ist: Je nach Indikator bedeutet eine Verbesserung entweder einen sinkenden Wert (↓) oder einen steigenden Wert (↑). Ein Halten auf dem heutigen Niveau (→) bedeutet nicht, dass es in diesem Bereich keine Aktivitäten gibt, sondern dass hier bereits ein positives Niveau erreicht ist, das beizubehalten ist.

5.1 Einfacher Systemzugang

Mit dem Oberziel „Einfacher Systemzugang“ wird insbesondere der Abbau von Nutzungsbarrieren für Menschen verfolgt, die bisher noch nicht mit dem ÖPNV (im Saarland) vertraut sind. Daher gilt es hier, vor allem ein leicht verständliches ÖPNV-System zu schaffen, in dem sich auch neue und gelegentliche Kundinnen und -kunden schnell orientieren und den richtigen Fahrschein erwerben können. Auch Grundkenntnisse über das ÖPNV-Angebot sollten auf diese Weise flächendeckend vermittelt werden.

Teilziele:

- Verständliches Angebot
- Landesweite Bekanntheit
- Verständliche Informationen
- Verständlicher Tarif
- Barrierefreies Reisen

Der einfache Systemzugang wird über die in der folgenden Tabelle dargestellten Indikatoren messbar. Deutliche Steigerungspotenziale lassen sich hinsichtlich der barrierefreien Zugänglichkeit, der Zufriedenheit mit der Fahrgastinformation und der Zufriedenheit mit dem Tarifangebot feststellen. Ein vergleichsweise gutes Ausgangsniveau wird hingegen bei der Verständlichkeit des Fahrplanangebots und bei der Umsteigehäufigkeit als Zugangshemmnis für bisherige Nicht-Kundinnen und -Kunden erreicht.

Tab. 14: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Einfacher Systemzugang

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustrebender Entwicklungstrend
Zufriedenheit mit der Verständlichkeit des Fahrplanangebots	80 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	↗
Zufriedenheit mit der Verständlichkeit des Tarifangebots	57 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	↑
Zu viele Umstiege als Hinderungsgrund für die ÖPNV-Nutzung	8 % (nur Nicht-ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	→
Zufriedenheit mit der Fahrgastinformation	Im Fahrzeug: 58 % An Haltestellen: 62 % Im Internet: 66 % Ø: 62 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	↑
Erschließungsdichte	Erreichbarkeit einer Haltestelle mit min. 20 Abfahrten pro Tag in 600 m (Bus) bzw. 1.200 m (Bahn): 96 %	Allianz pro Schiene (2019)	→

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustrebender Entwicklungstrend
Barrierefreie Zugänglichkeit	38 % der Reisenden im SPNV nutzen barrierefrei zugängliche Stationen	Eigene Auswertung aus Fahrgastzahlen (ZPS) und Stationserfassung Büro Moik (2016)	↑
Bekanntheit der ÖPNV-Angebote im Saarland	saarVV: 97 % Saarbahn: 98 % vlexx: 51 % SÜWEX: 43 %	Deutsche Bahn (2016)	→ / ↗

Quelle: eigene Darstellung

5.2 Gleichberechtigte Teilhabe für alle

Mobilität trägt zu einem selbstbestimmten gesellschaftlichen Leben bei, etwa um Versorgungs- und Kultureinrichtungen zu erreichen. Der ÖPNV weist in diesem Zusammenhang eine hohe Bedeutung auf, da er sowohl für eine umweltfreundliche, nachhaltige Mobilität als auch für Menschen, die aus gesundheitlichen, finanziellen oder ideellen Gründen nicht auf ein Auto zurückgreifen, unverzichtbar ist. Es gilt daher, den ÖPNV so weiterzuentwickeln, dass er möglichst vielen Menschen die Chance bietet, individuelle Entwicklungs- und Teilhabechancen wahrzunehmen.

Teilziele:

- Durchgehende Barrierefreiheit
- Verständliches Tarifsystem
- Flächendeckendes Angebot
- Günstige Tarife

Das Oberziel Gleichberechtigte Teilhabe kann durch vier einzelne Kriterien messbar gemacht werden, die in der folgenden Tab. 15 dargestellt sind. Deutliche Steigerungspotenziale liegen in der barrierefreien Zugänglichkeit und in der Zufriedenheit mit Fahrpreis und Verständlichkeit des Tarifs.

Tab. 15: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Gleichberechtigte Teilhabe

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustrebender Entwicklungstrend
Barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV	38 % der Reisenden im SPNV nutzen barrierefrei zugängliche Stationen	Eigene Auswertung aus Fahrgastzahlen (ZPS) und Stationserfassung Büro Moik (2016)	↑
Erschließungsdichte	Erreichbarkeit einer Haltestelle mit min. 20 Abfahrten pro Tag in max. 600 m (Bus) bzw. 1.200 m (Bahn): 96 %	Allianz pro Schiene (2019)	→

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustreben- der Entwick- lungstrend
Zufriedenheit mit dem Fahrpreis	50 % der ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer sowie 43 % der Nicht-ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer empfinden den ÖPNV teurer als das Autofahren	Probst & Consorten (2018)	↘
Zufriedenheit mit der Verständlichkeit des Tarifangebotes	57 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	↗

Quelle: eigene Darstellung

5.3 Gute Erreichbarkeit

Eine gute Erreichbarkeit von relevanten Zielen ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal eines hochwertigen ÖPNV-Systems. So ist eine mit dem Auto konkurrenzfähige Reisezeit zu Zielen, insbesondere für wahlfreie Kunden, die auch alternativ auf ein Auto zurückgreifen können, ein wesentliches Kriterium für eine Entscheidung für oder gegen den ÖPNV. Dabei gilt es auch, die ÖPNV-Erreichbarkeit von Zielen außerhalb des Saarlands zu sichern bzw. bestehende Erreichbarkeitsdefizite abzubauen.

Teilziele:

- Vernetzte Großregion
- Engmaschige Erschließung
- Erreichbare Points of Interest¹
- Konkurrenzfähige Verbindungen
- Komfortable Direktverbindungen
- Funktionierende Anschlüsse

Eine gute Erreichbarkeit lässt sich anhand der Kriterien in der folgenden Tabelle messen, wobei festzustellen ist, dass die Ausgangslage hinsichtlich der Erreichbarkeitsqualität auf zentralörtlich bedeutsamen Verbindungen bereits ein gutes Niveau erreicht hat. Verbesserungen sind vor allem auf grenzüberschreitenden Verbindungen in der Großregion im Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit zum Autoverkehr anzustreben. Aber auch die allgemeine Zufriedenheit mit dem Bedienungsangebot ist noch etwas steigerungsfähig, wenn berücksichtigt wird, dass der Wert von 74 % nur bei denjenigen erreicht wird, die den ÖPNV bereits nutzen.

¹ Points of Interest sind Ziele mit mindestens regionaler Bedeutung: Hierzu zählen u. a. Freizeitziele, spezialisierte Krankenhäuser und Kliniken, Flughäfen, Fernbahnhöfe und Bildungseinrichtungen

Tab. 16: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Gute Erreichbarkeit

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustrebender Entwicklungstrend
Durchschnittliches Reisezeitverhältnis auf zentralörtlich relevanten Verbindungen (ohne Nachfragegewichtung)	Mittelzentrum – Oberzentrum: 1,1 Oberzentrum – Oberzentrum: 1,2	Eigene Auswertung (Verkehrsmodell)	➔
Durchschnittliches Reisezeitverhältnis aus Saarbrücken und den Mittelzentren zu zentralörtlich relevanten Zielen in Frankreich und Luxemburg	Durchschnitt Saarbrücken – Mittelzentren (Forbach - Straßburg, Saargemünd, St. Avold, Metz, Thionville, Luxemburg): 2,1	Eigene Auswertung (Verkehrsmodell)	⬇
Durchschnittliche Umsteigehäufigkeit auf zentralörtlich relevanten Verbindungen	Mittelzentrum – Oberzentrum: 0,5 Oberzentrum – Oberzentrum: 0,5	Eigene Auswertung (Verkehrsmodell)	➔
Erschließungsdichte	Erreichbarkeit einer Haltestelle mit min. 20 Abfahrten pro Tag in max. 600 m (Bus) bzw. 1.200 m (Bahn): 96 %	Allianz pro Schiene (2019)	➔
Schnellere Erreichbarkeit von Zielen mit dem Auto als Nutzungshemmnis für den ÖPNV	18 % (nur Nicht-ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	⬇
Zu viele Umstiege als Hinderungsgrund für die ÖPNV-Nutzung	8 % (nur Nicht-ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	➔
Zufriedenheit mit dem Bedienungsangebot	74 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	⬆

Quelle: eigene Darstellung

5.4 Vernetzter Umweltverbund

Durch intelligente Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV; Radverkehr und Fußverkehr) kann der ÖPNV systembedingte Nachteile gegenüber individuellen Verkehrsmitteln wie dem eigenen Auto oder Fahrrad ausgleichen. So weist oft die erste und letzte Meile einer Fahrt, insbesondere in weniger dicht besiedelten Räumen, nur geringe Potenziale zur Bündelung der Verkehrsnachfrage auf. Diese ist aber erforderlich, um klassische ÖPNV-Angebote wirtschaftlich und attraktiv zu betreiben. Daher wird angestrebt, die klassischen ÖPNV-Angebote durch andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu ergänzen, um attraktive Mobilität von Haustür zu Haustür anbieten zu können – auch dann, wenn kein eigenes Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Digitalisierung wird künftig

einen wichtigen Beitrag leisten, um die Nutzung vernetzter Verkehrsmittel zu vereinfachen. Die Akzeptanz des ÖPNV insgesamt wird daher deutlich steigen.

Teilziele:

- Vielfältige Mobilitätsangebote
- Flexible, multimodale Angebote
- Flexible, intermodale Angebote
- Enge, räumliche Vernetzung
- Intuitive, digitale Vernetzung

Tab. 17: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Vernetzter Umweltverbund

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustreben- der Entwick- lungstrend
Verhältnis von Pkw-Fahrten zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ohne Fußwege) auf dem Weg zum Bahnhof	37 % Umweltverbund zu 63 % Pkw	Mobilität in Deutschland (2017)	↗ (Anteil Um- weltverbund)
Anzahl an Mobilitätsstationen mit min. einem anderen Mobilitätsangebot (neben ÖPNV)	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Anteil der SPNV-Stationen mit Park-and-Ride-Anlage	85 %	Stationserfassung Büro Moik (2018)	↗
Anteil der SPNV-Stationen mit Bike-and-Ride-Anlage	54 %	Stationserfassung Büro Moik (2018)	↑
App für die Vernetzung des ÖPNV mit anderen Mobilitätsangeboten	nein	eigene Recherche (qualitativ)	↑
Anzahl an Stationen von ergänzenden Mobilitätsangeboten im Saarland (Car-sharing, Leihfahrrad u. ä.)	<i>nicht erfasst</i>	-	-

Quelle: eigene Darstellung

5.5 Hohe Umweltqualität

Der ÖPNV kann einen bedeutsamen Beitrag zur Senkung der verkehrsbedingten Schadstoff- und Lärmemissionen leisten. Dies erfordert einerseits, Pkw-Fahrten auf den ÖPNV zu verlagern, und andererseits, verstärkt emissionsarme Technologien im Bus- und Schienenverkehr einzusetzen.

Aktuell sind nur wenige Daten zur Umweltqualität des ÖPNV im Saarland erfasst. Mit der kontinuierlichen Umsetzung des VEP ÖPNV ist jedoch die weitere Vervollständigung der Ausgangswerte im Hinblick auf die Umweltqualität geplant.

Teilziele:

- Klimaschonende Verkehrsverlagerung
- Emissionsarme Technologien

Tab. 18: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Hohe Umweltqualität

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustrebender Entwicklungstrend
Anteil des Umweltverbunds, insbesondere des ÖPNV, am Modal Split	Umweltverbund insgesamt: 29 % ÖPNV: 8 %	Mobilität in Deutschland (2017)	↑
Anteil der Beförderungsleistung im Saarland mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Durchschnittlicher CO ₂ -Ausstoß pro Nutz-Kilometer	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Anteil von Fahrzeugen mit Euro-6-Abgasnorm oder höher im landesweiten Busverkehr	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Anteil mit elektrischen Fahrzeugen erbrachter Nutz-Kilometer im SPNV	21 %	Eigene Auswertung (Verkehrsmodell)	↑

Quelle: eigene Darstellung

5.6 Effizienter Ressourceneinsatz

Der ÖPNV selbst ist bereits als wichtiger Baustein klimafreundlicher Mobilität anzusehen. Es sollte jedoch nicht nur der Anspruch sein, Fahrten auf klimafreundliche Mobilität zu verlagern, sondern auch die erforderlichen Ressourcen bestmöglich einzusetzen. Dies umfasst nicht nur technische Anforderungen wie energieeffiziente Antriebe. Auch muss es bei organisatorischen Aufgaben das Ziel sein, Ressourcen wie die zur Verfügung stehenden (Förder-)Mittel so einzusetzen, dass aus sozialer und volkswirtschaftlicher Sicht das beste Ergebnis für den ÖPNV erreicht werden kann.

Teilziele:

- Hoher sozialer Nutzen
- Hoher ökologischer Nutzen
- Hoher volkswirtschaftlicher Nutzen
- Effiziente Finanzierung
- Fairer Wettbewerb

Tab. 19: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Effizienter Ressourceneinsatz

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustreben- der Entwick- lungstrend
Öffentliche Betriebskostenzuschüsse in EUR pro Fahrgast	nur für neue Strecken erfasst (s. Kap. 7)	-	→ / ↘
Verhältnis der Entwicklung der Beförderungsleistung im Autoverkehr zur Entwicklung der Beförderungsleistung des ÖPNV	Verhältnis der Verkehrsleistung zwischen ÖPNV und Autoverkehr (einwohnerbezogen): 1 : 5,8	Mobilität in Deutschland (2017); eigene Berechnungen	↑
Neufahrgäste pro EUR Investitionskosten	nicht erfasst	-	↑
Schadstoffausstoß (CO ₂ , PM ₁₀ , NO _x) pro Personenkilometer	nicht erfasst	-	↘
Vom Autoverkehr verlagerte Personenkilometer pro EUR Investitionskosten	nicht erfasst	-	↑
Einhaltung der Vorgaben zur Tariftreue bei wettbewerblichen Vergaben (qualitative Aussage)	nicht erfasst	-	-

Quelle: eigene Darstellung

5.7 Hohe Nutzerinnen- und Nutzerzufriedenheit

Der ÖPNV im Saarland soll insbesondere neue und Gelegenheitsfahrgäste so überzeugen, dass sie Busse und Bahnen nach einer Fahrt erneut nutzen möchten. Zudem sollen alle Kundinnen und Kunden, die auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen, gehalten werden. Hierzu gilt es, sowohl den Zuverlässigkeits- und Komfortansprüchen der Nutzerinnen und Nutzer zu entsprechen als auch eine positive Wahrnehmung des Preis-Leistungs-Verhältnisses zu vermitteln. Gleichzeitig sind Fahrgäste immer aktuell und zielführend zu informieren, wenn Probleme oder Störungen bestehen.

Teilziele:

- Hohe Verlässlichkeit
- Gerechter Tarif
- Hoher Komfort
- Hohe Sauberkeit
- Digitaler Tarif
- Einheitliche Informationsvermittlung
- Aktuelle Informationen

Tab. 20: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Hohe Nutzerzufriedenheit

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustrebender Entwicklungstrend
Allgemeine Zufriedenheit mit dem ÖPNV	61 % der Nutzerinnen und Nutzer sind zufrieden 42 % der Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer sind zufrieden	Probst & Consorten (2018)	↑
Pünktlichkeit	96 % der Fahrten im SPNV sind weniger als 6 Minuten verspätet	VGS (2017)	→
Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit	69 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	↗
Zufriedenheit mit dem Komfort in den Fahrzeugen	85 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	→
Zufriedenheit mit der Sauberkeit der Fahrzeuge	83 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	↗
Zufriedenheit mit der Sauberkeit der Stationen und Haltestellen	59 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	↑
Fahrtenausfälle	<i>nicht erfasst</i>	-	-

Quelle: eigene Darstellung

5.8 Positives Image

Das Image öffentlicher Verkehrsmittel ist abhängig von tatsächlichen und gefühlten Bedingungen. Soll ein ÖPNV-System zukunftsfähig entwickelt werden, sind auch verkehrspsychologische Aspekte zu berücksichtigen, die bei der Imagebildung relevant sind. Es muss eine positive Wahrnehmung des ÖPNV in der Öffentlichkeit geschaffen werden, damit wahlfreie Nutzerinnen und Nutzer die Vorteile von Bussen und Bahnen gegenüber dem MIV wahrnehmen. Zudem gilt es, Busse und Bahnen als moderne Verkehrsmittel zu positionieren.

Teilziele:

- Corporate Design und Corporate Identity
- Betreuung von Kundinnen und Kunden
- Werben neuer Kundinnen und Kunden
- Modernes Image
- Gepflegtes Erscheinungsbild
- Starke Innovationskraft

Tab. 21: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Positives Image

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustreben-der Entwicklungstrend
Zufriedenheit mit der Sauberkeit der Fahrzeuge	83 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	↗
Zufriedenheit mit der Sauberkeit der Stationen und Haltestellen	59 % (nur ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	↑
Bevorzugtes Wohlbefinden im Pkw	8 % (nur Nicht-ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer)	Probst & Consorten (2018)	→
Bekanntheit der Marke saarVV	97 % kennen die Marke saarVV	Deutsche Bahn (2016)	→
Auftreten in modernen Farben und Schriftbildern (qualitative Einschätzung)	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Durchgeführte Kundengewinnungsaktionen pro Jahr	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Reinigungsturnus der Fahrzeuge und Stationen/Haltestellen	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Anzahl der Pilotprojekte für neue Angebote im ÖPNV	<i>nicht erfasst</i>	-	-

Quelle: eigene Darstellung

5.9 Hohe Sicherheit

Eine hohe Sicherheit ist ein wichtiges Oberziel der ÖPNV-Entwicklung. Dies betrifft die Verkehrssicherheit – Busse und Bahnen sollen möglichst wenig in Unfälle verwickelt sein. Bedeutsam ist aber auch der Schutz vor Kriminalität wie Übergriffen gegenüber den Fahrgästen und dem Personal. Im Hinblick auf die COVID-19-Pandemie und künftige Epi- bzw. Pandemien sollten öffentliche Verkehrsmittel zudem den Ansprüchen des Infektionsschutzes für Personal und Fahrgäste gerecht werden.

Teilziele:

- Wenige Unfälle
- Möglichst geringe Unfallschwere
- Geringe Kriminalitätsraten
- Hohes Sicherheitsgefühl für Fahrgäste
- Hohes Sicherheitsgefühl für Personal

Tab. 22: Bewertungskriterien zur Zielerreichung zum Oberziel Hohe Sicherheit

Indikator	Ausgangswert	Quelle	Anzustrebender Entwicklungstrend
Anzahl der Unfälle unter Beteiligung von ÖPNV-Fahrzeugen	Linienbusse: 12,5 Unfälle pro 1 Mio. Nutz-km (2017) Saarbahn: 17,1 Unfälle pro 1 Mio. Nutz-km	Polizei Saarland (2017); eigene Auswertung (Verkehrsmodell)	↘
Anzahl der verunglückten Personen pro Personenkilometer	Linienbusse: 0,43 verunglückte Personen pro 1 Mio. Personenkilometer	Eigene Berechnungen aus Polizei Saarland (2017); eigene Auswertung (Verkehrsmodell)	→
	Saarbahn: 2,1 verunglückte Personen pro 1 Mio. Personenkilometer		↘
	Eisenbahn: 0,0 verunglückte Personen pro 1 Mio. Personenkilometer	Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung VDV Statistik (2018)	→
Anzahl schwerverletzte und getötete Personen bei Unfällen unter Beteiligung des ÖPNV	12 schwerverletzte und getötete Personen pro Jahr (Linienbusse + Saarbahn) Durchschnittlich 1,1 schwerverletzte und getötete Personen pro Jahr (Eisenbahn)	Polizei Saarland (2017) Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung	↓
Zufriedenheit mit dem Sicherheitsgefühl im Fahrzeug	85 %	Probst & Consorten (2018)	↗
Zufriedenheit mit dem Sicherheitsgefühl an Haltestellen	66 %	Probst & Consorten (2018)	↑
Anzahl von Straftaten in Fahrzeugen des ÖPNV	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Anzahl von Straftaten an Verkehrsanlagen des ÖPNV	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Zufriedenheit des Personals mit dem Sicherheitsgefühl während des Aufenthalts in Fahrzeugen und Anlagen des ÖPNV	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Anteil der Busse mit Notbremsassistent	<i>nicht erfasst</i>	-	-
Anteil der Busse mit Abbiegeassistenten	<i>nicht erfasst</i>	-	-

Teil B

Qualitätsvorgaben und Potenzialermittlungen

6 Vorgaben und Standards für den ÖPNV im Saarland

Im Folgenden werden die laut VEP ÖPNV zu erreichenden Vorgaben und Standards für den ÖPNV im Saarland festgelegt. Diese basieren auf den Zielen für die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV und beziehen sich schwerpunktmäßig auf im VEP ÖPNV zu definierende Landesnetz aus Bahn- und Busverbindungen. Hierfür werden Bedienungsstandards (differenziert nach Verbindungstypen), Fahrzeugstandards und soziale Standards definiert. Vorgaben und Standards werden im Sinne einer landesweit integrierten und abgestimmten Netz- und Angebotsgestaltung auch für die Nahverkehrsangebote in Zuständigkeit der kommunalen Aufgabenträger formuliert.

Die Vorgaben und Standards sind als Planungsleitlinien zu verstehen, die bei künftigen Verkehrskonzepten und Verkehrsverträgen anzuwenden sind. Eine Umsetzung dieser Vorgaben erfolgt sukzessive im Rahmen der Fortschreibung oder Aufstellung von Nahverkehrsplänen, künftigen Vergabeverfahren von Verkehrsleistungen sowie neuen Fahrzeugbeschaffungen.

6.1 Herleitung von Qualitätsvorgaben

In einem ersten Schritt wurden in Anlehnung an die Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen verschiedene Verbindungsstufen aus Versorgungs- und Austauschbeziehungen der Raumordnung gemäß dem im Landesentwicklungsplan (Teilabschnitt Siedlung) definierten System der Zentralen Orte (vgl. LEP Teil Siedlung 2006) und dem bestehenden Wegeaufkommen (s. Kap. 1) zwischen diesen Zentralen Orten hergeleitet. Die hieraus ermittelten Verbindungen sind mit den definierten Qualitäten im ÖPNV mindestens sicherzustellen. Soweit diese nicht durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hergestellt werden können, da keine Eisenbahnstrecke existiert oder mit hinreichend nachweisbarer Wirtschaftlichkeit herzustellen ist, sind diese Verbindungen durch Busverkehre anzubieten.

Verbindungen zwischen gleichrangigen Zentren (z. B. Mittelzentrum – Mittelzentrum) erfüllen dabei eine Austauschfunktion. Die Anbindung von Orten an ein höherrangiges Zentrum erfüllt eine Versorgungsfunktion (z. B. Mittelzentrum – Oberzentrum). Die folgende Tabelle zeigt die Einordnung der Verbindungsstufen nach der RIN sowie die Zuständigkeit für diese, woraus sich die Relevanz für das Landesnetz Saarland ableiten lässt.

Tab. 23: Verbindungsstufen der RIN

Verbindungsstufe	Versorgungsfunktion	Austauschfunktion	Zuständigkeiten im VEP ÖPNV
0 (kontinental)	-	Metropolregion – Metropolregion	Keine Relevanz, da ausschließlich Fernverkehr
I (großräumig)	Oberzentrum – Metropolregion	Oberzentrum – Oberzentrum	Landesnetz Saarland, soweit kein ausreichendes Angebot im Fernverkehr besteht
II (überregional)	Mittelzentrum – Oberzentrum	Mittelzentrum – Mittelzentrum	Landesnetz Saarland

Verbindungsstufe	Versorgungsfunktion	Austauschfunktion	Zuständigkeiten im VEP ÖPNV
III (regional)	Grundzentrum – Mittelzentrum	Grundzentrum – Grundzentrum	Kommunale Aufgabenträger (mit Orientierung am Landesnetz Saarland)
IV (nahräumig)	Gemeinde(-teil) ohne zentralörtliche Funktion – Grundzentrum	Gemeinde(teil) ohne zentralörtliche Funktion – Gemeinde(teil) ohne zentralörtliche Funktion	Kommunale Aufgabenträger (mit Orientierung am Landesnetz Saarland)
V (kleinräumig)	Grundstück – Gemeinde(-teile) ohne zentralörtliche Funktion	-	Kommunale Aufgabenträger (keine Berücksichtigung im VEP ÖPNV)

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2018), eigene Ergänzung

Aus Tab. 23 und den Planungskompetenzen im VEP ÖPNV ergeben sich folgende Verbindungskategorien, die für die Gestaltung des Landesnetzes Saarland relevant sind:

- Verbindungskategorie A: Oberzentrum – Oberzentrum
- Verbindungskategorie B: Mittelzentrum – Oberzentrum
- Verbindungskategorie C: Mittelzentrum – Mittelzentrum

Um ein der jeweiligen Verkehrsnachfrage gerecht werdendes ÖPNV-Angebot zu schaffen, werden die Verbindungskategorien B und C zusätzlich anhand der vorliegenden Gesamtverkehrsnachfrage, d. h. sowohl im Individualverkehr (IV) als auch im ÖPNV, in Unterkategorien unterteilt. Hierdurch kann eine Netzgestaltung unabhängig von der heutigen Nachfrage im ÖPNV erreicht und die Möglichkeit geschaffen werden, bestehende Verlagerungspotenziale auf den ÖPNV besser zu erschließen. Die Gesamtverkehrsnachfrage wird mit insgesamt in beide Richtungen zurückgelegten Wegen pro Werktag definiert.

Tab. 24: Definition von Verbindungskategorien

Kategorie	Verbindungstyp	Gesamtverkehrsnachfrage
A: Oberzentrum – Oberzentrum		
A1	Oberzentrum – Oberzentrum	unabhängig von der Verkehrsnachfrage
B: Mittelzentrum – Oberzentrum		
B1	Mittelzentrum – Oberzentrum	mehr als ca.10.000 Wege pro Werktag
B2	Mittelzentrum – Oberzentrum	ca. 5.000 bis ca. 10.000 Wege pro Werktag
B3	Mittelzentrum – Oberzentrum	unter ca. 5.000 Wegen pro Werktag
C: Mittelzentrum – Mittelzentrum		
C1	Mittelzentrum – Mittelzentrum	mehr als ca. 10.000 Wege pro Werktag
C2	Mittelzentrum – Mittelzentrum	ca. 5.000 bis ca. 10.000 Wege pro Werktag
C3	Mittelzentrum – Mittelzentrum	ca. 1.000 bis ca. 5.000 Wege pro Werktag

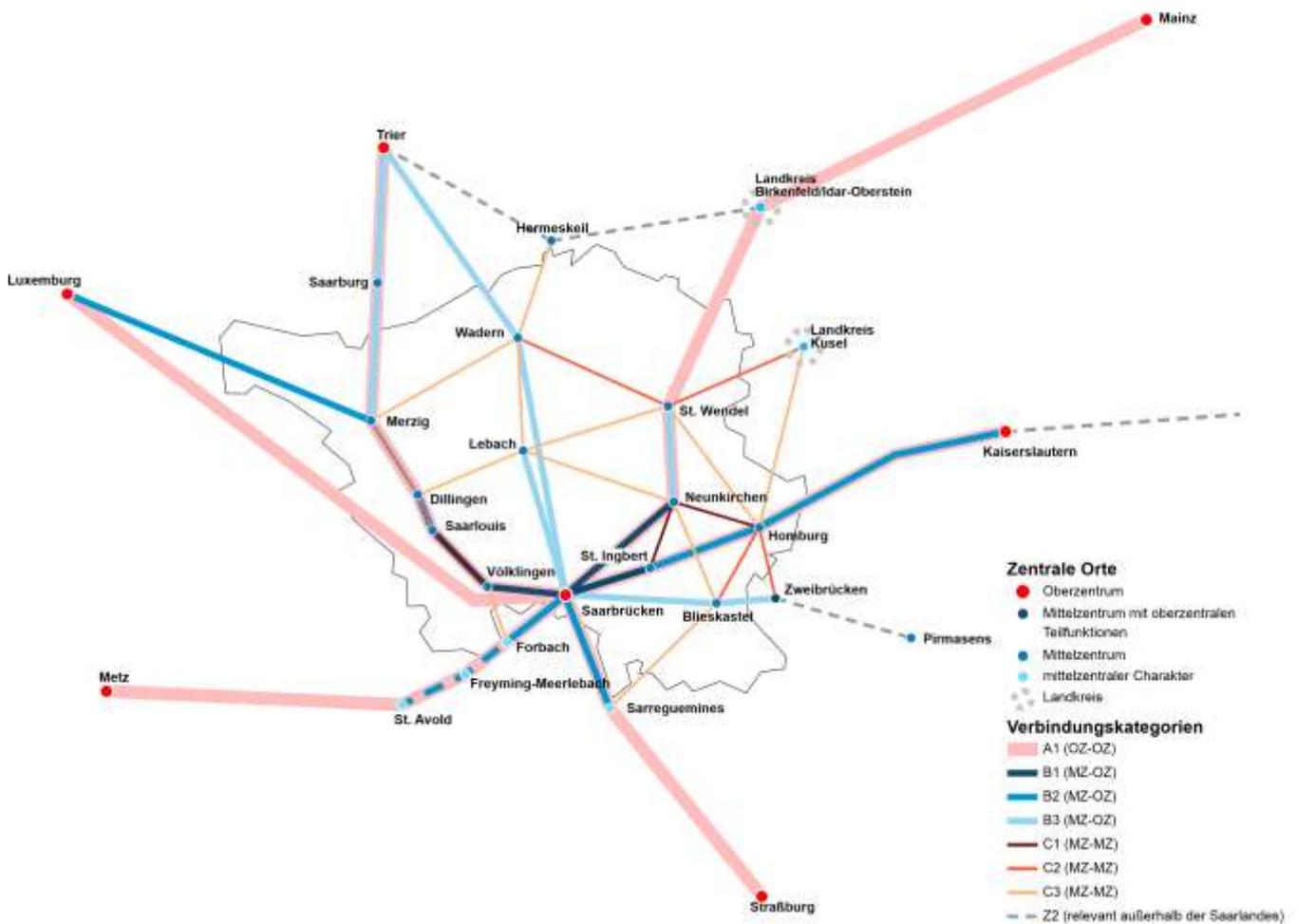
Z: relevante Verbindungen außerhalb des Saarlandes

Kategorie	Verbindungstyp	Gesamtverkehrsnachfrage
Z	Sicherstellung einer Versorgungsfunktion für das Saarland mit Verbindungen außerhalb des Saarlands	unabhängig von der Verkehrsnachfrage

Quelle: eigene Darstellung

Mit dieser Herangehensweise wird insbesondere den notwendigen Versorgungsfunktionen Rechnung getragen und unabhängig von der Gesamtverkehrsnachfrage ein Grundangebot im ÖPNV gewährleistet. Auf Verkehrsbeziehungen, die der Austauschfunktion zwischen Mittelzentren dienen, wird ein Mindestverkehrsaufkommen im Gesamtverkehr von 1.000 Wegen pro Werktag zugrunde gelegt. Hiermit wird sichergestellt, dass eine grundlegende Austauschbeziehung zwischen zwei Mittelzentren besteht. Abb. 13 zeigt die Zuordnung der relevanten Verbindungen zu den Verbindungskategorien. Eine vollständige tabellarische Zuordnung kann dem Anhang entnommen werden (vgl. Anhang A14).

Abb. 13: Verbindungen im Landesnetz Saarland



Quelle: eigene Darstellung

Die Definition der Zuständigkeiten entspricht der Zuordnung der Aufgabenträgerschaften gemäß ÖPNVG. Dabei werden im Folgenden konkrete Verbindungsstandards für die Verbindungen mit Planungs- und Finanzierungsrelevanz für das Land formuliert. Weiterhin werden Rahmenvorgaben für die Umsetzung der kleinräumigen Verbindungen getroffen, die

durch die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung entsprechend der Vorgabe aus § 11 ÖPNVG zu beachten sind.

6.2 Angebotsstandards für das Landesnetz Saarland

Jeder der im vorherigen Kapitel definierten Verbindungskategorie (A1 bis C3) werden Anforderungen an die Verbindungsqualität zugewiesen, um auf das Erreichen der festgelegten Ziele der ÖPNV-Entwicklung im Saarland (s. Kap. 5) hinzuwirken. Dabei werden je Verbindungskategorie unterschiedliche Anforderungen hinsichtlich des Fahrtenangebotes definiert. Es ist darauf hinzuweisen, dass die hier dargestellten Verbindungskategorien nicht identisch mit Linienverläufen sein müssen. So können, soweit nicht in den formulierten Anforderungen eingeschränkt, die Standards u. a. auch durch Umsteigeverbindungen zwischen zwei Linien erfüllt werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn durch einen Umstieg zwischen Bus und SPNV Qualitätsvorteile bei gleichzeitiger Vermeidung von Parallelverkehren erzielt werden.

Die in der nachfolgenden Tabelle festgelegten Anforderungen an die jeweilige ÖPNV-Qualität bildet die Grundlage für die Konzeption des neuen Landesnetzes.

Tab. 25: Anforderung an die ÖPNV-Qualität nach Verbindungskategorien

Kategorie	Fahrtenhäufigkeit	Bedienungszeitraum	max. Umstiege	Reisezeitverhältnis Auto/ÖPNV
Verbindungen Oberzentrum – Oberzentrum				
A1	60-Minuten-Takt	Erste Ankunft im Oberzentrum: vor 9 Uhr Letzte Abfahrt im Oberzentrum: nach 20 Uhr	Nur Direktverbindungen	1,5
Verbindungen Mittelzentrum – Oberzentrum				
B1	3 Fahrten pro Stunde <i>davon mindestens 2 Fahrten im 30-Minuten-Takt (6 – 22 Uhr)</i> 60-Minuten-Takt <i>alle anderen Zeiten</i>	Mo-Do: 5–23 Uhr Fr: 5–2 Uhr Sa: 6–2 Uhr So: 8–22 Uhr	Direktverbindungen, außer durch max. 1 Umstieg Bus/SPNV wird Reisezeit verkürzt	1,5
B2	30-Minuten-Takt <i>nachfragegerechte Verdichtung während Hauptverkehrszeiten</i> 60-Minuten-Takt <i>an Samstagen</i> 120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i>	Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–23 Uhr So: 8–22 Uhr	Direktverbindungen, außer durch max. 1 Umstieg Bus/SPNV wird Reisezeit verkürzt	1,5
B3	60-Minuten-Takt <i>nachfragegerechte Verdichtung während Hauptverkehrszeiten</i> 120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i>	Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–23 Uhr So: 8–22 Uhr	max. 1 Umstieg	1,5
Verbindungen Mittelzentrum – Mittelzentrum				
C1	30-Minuten-Takt <i>außer Tagesrandlagen</i> 120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i>	Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–22 Uhr So: 8–22 Uhr	Direktverbindungen, außer durch max. 1 Umstieg Bus/SPNV wird Reisezeit verkürzt	1,5
C2	30-Minuten-Takt <i>nur Mo-Fr 6–20 Uhr und Sa 9–20 Uhr</i> 60-Minuten-Takt <i>in den übrigen Zeiten</i> 120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i>	Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–22 Uhr So: 8–22 Uhr	Direktverbindungen, außer durch max. 1 Umstieg Bus/SPNV wird Reisezeit verkürzt	1,5
C3	60-Minuten-Takt 120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i>	Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–22 Uhr So: 8–22 Uhr	max. 1 Umstieg	1,5

Quelle: eigene Darstellung

6.3 Fahrzeugstandards für das Landesnetz Saarland

Ein hochwertiges und attraktives Angebot im ÖPNV wird nicht nur durch das Verkehrsangebot definiert, sondern auch durch den Komfort und die Gestaltung der eingesetzten Fahrzeuge. Aus diesem Grund definiert der VEP ÖPNV Vorgaben für die Fahrzeuge, die auf den Linien des Landesnetzes Saarland eingesetzt werden. Vor dem Hintergrund der abgestimmten Ziele der ÖPNV-Entwicklung (s. Kap. 5) ist der Einsatz hochwertig ausgestatteter Fahrzeuge auf den Linien des Landesnetzes Saarland anzustreben. Dies gilt insbesondere für Fahrzeuge, die auf Linien mit langen Verläufen und einer hohen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer verkehren. Hier können Fahrzeuge mit geringem Fahrgastkomfort eine Barriere für die Nutzung des ÖPNV darstellen.

Die Anforderungen unterscheiden sich nach Fahrzeugen auf der Schiene und der Straße. Jede dieser beiden Kategorien ist nach Produkten unterteilt. Dies umfasst im Schienenverkehr die Unterkategorien Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB), S-Bahn (S) und Saarbahn. Da die Unterschiede im Angebot zwischen Regionalbahn und S-Bahn gegenüber der Kategorie Regionalexpress vergleichsweise gering sind, sind diese in einer Kategorie zusammengefasst. Für die Fahrzeuge auf der Straße werden keine Unterscheidungen zwischen den Produkten PlusBus und ExpressBus vorgenommen.

Tab. 26: Anforderungen an die Fahrzeuge im Landesnetz Saarland

	Schiene			Straße
	RE	RB/S	Saarbahn	PlusBus/ ExpressBus
Anforderungen an die Barrierefreiheit				
Einstiegshöhe	Entsprechend Bahnsteighöhenkonzept für die jeweilige Einsatzstrecke		38 cm	NF-/LE ¹ -Fahrzeuge max. 34 cm
Einstieghilfen	Spaltüberbrückung Rollstuhlrampe bzw. -hublift	Spaltüberbrückung Rollstuhlrampe bzw. -hublift	Rollstuhlrampe	Rollstuhlrampe Kneeling ²
Rollstuhlplätze mit Begleitersitzen nach gesetzl. Vorgaben	■	■	■	■
Behindertengerechte Toilette	■	■	-	-
Haltewunschtaaste bzw. Informationssprechstelle am Rollstuhlstellplatz	■	■	■	■
Von jedem Sitzplatz erreichbare Haltewunschtaaste	-	-	■	■

	Schiene			Straße
	RE	RB/S	Saarbahn	PlusBus/ ExpressBus
Kontrastreiche Innen- gestaltung für Sehbe- hinderte nach DIN32975	■	■	■	■
Ohne Podest erreichbare Sitze	Die für Beförderung von gehbehinderten Menschen ausgewiesenen Sitzplätze sollen stufenlos und podestfrei erreichbar sein. Sie dürfen maximal auf einstufigen Podesten angeordnet werden.			
Anforderungen an den Klimaschutz				
Vorgabe zur Schadstoffemissions- klasse	vorzugsweise elektrische Antriebe	vorzugsweise elektrische Antriebe	vorzugsweise elektrische Antriebe	Euro VI bzw. elektrische Antriebe
(Lokal) emissionsfreie Antriebe / Einsatz regenerativer Energien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anforderung an die Fahrgastinformation				
Informationsdisplays mit Anzeige des nächs- ten Halts und des Fahrziels im Fahrzeug- inneren	■	■	■	■
Fahrzielanzeigen an Fahrzeugaußenseiten mit Angabe der Linien- nummer (bei Dunkel- heit erkennbar)	■	■	■	■
Automatische, akusti- sche Halteankündi- gung im Fahrzeug	■	■	■	■
Akustische Fahrzielan- kündigung von halten- den Fahrzeugen über Außenlautsprecher	■	■	■	■
Informationsdisplays mit Angabe von An- schlüssen in Echtzeit im Fahrzeuginneren	■	■	■	■
Technische Vorausset- zungen für die Bereit- stellung von Echtzeit- fahrplandaten der Fahrten in Auskunft- systemen	■	■	■	■
Anforderung an den Fahrgastkomfort				
Angebot an Sitzplätzen der 1. Klasse	■	<input type="checkbox"/>	-	-
Vollklimatisierung	■	■	■	■

	Schiene			Straße
	RE	RB/S	Saarbahn	PlusBus/ ExpressBus
Zu öffnende Fenster	min. 4 pro Wagen	min. 4 pro Wagen	min. 2 pro Fahrzeugteil	min. 4 pro Fahrzeug
Ausstattung mit WLAN	■	■	■	■
Steckdosen	220 V-Steckdose pro 2 Sitze USB-Steckdose pro 2 Sitze	220 V-Steckdose an ausgewählten Sitzen USB-Steckdose pro 2 Sitze	USB-Steckdose pro 2 Sitzgruppen (2-4 Sitze)	USB-Steckdose an min. 4 Sitzgruppen
Ablagetische an den Sitzplätzen	■	an ausgewählten Sitzplätzen	an ausgewählten Sitzplätzen	-
Armlehnen	innen und außen (klappbar)	außen (klappbar)	außen □	außen □
Sitzbeschaffenheit	Polstersitz	Polstersitz	Polstersitz	Polstersitz
Fahrradmitnahme	Jede Zugeinheit muss mit mindestens einem Mehrzweckbereich ausgerüstet sein, der die Fahrradmitnahme ermöglicht, bei drei- und mehrteiligen Einheiten mit mindestens zwei Mehrzweckbereichen ³			Mehrzweckbereich für die Fahrradmitnahme
Werbung	Fahrzeugwerbung ist mit Ausnahme der Seitenfensterfläche zulässig. Die Mindestfläche für das Anbringen eines Unternehmens- und saarVV-Logos ist freizuhalten. Auf den Seitenfenstern dürfen punkt- oder strichförmige Fortsetzungen der übrigen Fahrzeugwerbung angebracht werden, soweit nicht mehr als 5 % der Gesamtseitenfensterfläche beklebt wird.			

Äußeres Erscheinungsbild

saarVV-Logo am Fahrzeugäußeren	■	■	■	■
--------------------------------	---	---	---	---

■ obligatorisch

□ wünschenswert

- keine Vorgabe

¹ Niederflurfahrzeuge (NF) sind im Gang zwischen Front und Heck vollständig stufenlose Fahrzeuge, während es in Low-Entry-Fahrzeugen (LE) hinter der Tür 2 eine oder mehrere Stufen in den hinteren Teil des Fahrzeuges gibt.

² Unter Kneeling ist das seitliche Absenken des Fahrzeugs zur Türseite hin zu verstehen, um den Abstand und Höhenunterschied zwischen Haltestellenbord und Fahrzeug auszugleichen.

³ Die Anzahl der Fahrradstellplätze ist abhängig von verschiedenen regionalen Anforderungen wie Anteil der Radfahrenden, Haupt- oder Nebenstrecken, saisonalen Schwankungen.

Quelle: eigene Darstellung

6.4 Soziale Standards für das Landesnetz Saarland

Die saarländische Landesregierung legt Wert auf eine einheitliche und langfristig beständig gute Qualität der Verkehrsbedienung. Dies gilt gleichermaßen für die Nutzung von Bussen und Bahnen. Damit einher geht die Definition und Einhaltung von Sozialstandards.

Bei Erbringung von Verkehrsleistungen im saarländischen ÖPNV auf Schiene und Straße sind die Bestimmungen des Saarländischen Tarifreuegesetzes (STTG) in der jeweils geltenden Form durch die ausführenden Beförderungsunternehmen und ihre Nachunternehmen einzuhalten.

Bei der Vergabe von Verkehrsverträgen ist zu prüfen, ob ergänzend zu den Pflichten des STTG weitere Möglichkeiten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Sicherung von Sozialstandards für die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bestehen.

Für die Verkehre, die in der Aufgabenträgerschaft des Landes oder des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS) liegen, sind die Möglichkeiten zur Sicherung von Sozialstandards entsprechend der VO (EG) Nr. 1370/2007 ergänzend zu den Pflichten des STTG anzuwenden.

Damit will die saarländische Landesregierung gewährleisten, dass bei einem Betreiberwechsel eine verbindliche Personalübernahme gewährleistet ist. Die Personalübernahme hat unter Wahrung der jeweiligen Besitzstände zu erfolgen. Neubetreiber haben demnach ein Einstellungsangebot zu unterbreiten, das im Hinblick auf das Tätigkeitsfeld (z. B. Triebfahrzeugführer wird als Triebfahrzeugführer angestellt), die Höhe des Lohns, Sonderzahlungen (z. B. Urlaubs- und Weihnachtsgeld), vermögenswirksame Leistungen, Zuschlagsregelungen und Arbeitgeberleistungen zur Altersvorsorge den Bedingungen entspricht, die der Altbetreiber der jeweiligen Mitarbeiterin bzw. dem jeweiligen Mitarbeiter gewährt hat. Tariflich festgelegte Veränderungen bis zur Aufnahme der Tätigkeit beim Neubetreiber sind zu übernehmen, soweit es sich um reguläre Tarifsteigerungen handelt und diese nicht missbräuchlich sind.

6.5 Mittelstandsfreundlichkeit

Die wettbewerbliche Vergabe von Liniengenehmigungen ist gerade für mittelständische Unternehmen insofern eine große Herausforderung, dass ein Verlust von Verkehrsleitungen in erheblichem Umfang infolge des Wettbewerbs mitunter existenzbedrohend sein kann.

Zur Ermöglichung eines nachhaltig funktionierenden Wettbewerbs bei der Vergabe von Verkehrsleitungen im ÖPNV sind Ausschreibungen daher so zu gestalten, dass diese für mittelständische Unternehmen interessant und gut zu bewältigen sind. Die konkrete Ausgestaltung entsprechender Maßnahmen ist, je nach den spezifischen Voraussetzungen vor Ort wie der lokalen Marktstruktur, festzulegen.

Wichtige Stellschrauben, die es dabei zu beachten gilt, sind beispielsweise die Größe der in den Nahverkehrsplänen definierten Linienbündel sowie die Abwägung der Aufgabenträger, je nach Marktsituation, zwischen einer zeitlichen Staffelung der Neuvergaben oder etwa einer zeitgleichen losweisen Vergabe aller Bündel bei entsprechender Loslimitierung.

Auch ist auf eine ausreichende Verfahrensdauer der Vergabeverfahren mit ausreichenden Fristen für die Bieter zu achten.

6.6 Vorgaben für alle Nahverkehrsangebote

Der VEP ÖPNV strebt eine integrierte Netzgestaltung für den gesamten ÖPNV im Saarland an. Hierzu gehört neben der Konzeption und Ausgestaltung der Verkehrsbeziehungen, die Bestandteil des Landesnetzes sind, dass eine enge Abstimmung der landesweiten und lokalen Angebote erfolgt. Daher werden in diesem Kapitel Vorgaben für sämtliche Nahverkehrsangebote innerhalb des Saarlandes formuliert, die als öffentliches Verkehrsinteresse des Landes generell einzuhalten sind (auch wenn die Angebote in der Zuständigkeit kommunaler Aufgabenträger liegen).

Sicherstellung von Versorgungsfunktionen

Auf Verbindungen, die kein Bestandteil des Landesnetzes sind und für die folglich die Zuständigkeit bei den kommunalen Aufgabenträgern liegt, stellen diese durch ein ausreichendes ÖPNV-Angebot die Versorgungsfunktion sicher. Hierbei sind insbesondere die Grundzentren, auch außerhalb der Schulzeiten, regelmäßig an das per Landesentwicklungsplanung zugeordnete Mittelzentrum anzubinden. Anzustreben ist auf diesen Relationen mindestens eine Verbindung pro Stunde. Weiterhin sollten Ortsteile ohne zentralörtliche Versorgungsfunktionen an Werktagen möglichst eine regelmäßige Anbindung an einen Ortsteil mit Versorgungsbereichen aufweisen. Ausnahmen von diesen Vorgaben sind zu begründen.

Die Ausgestaltung der Sicherstellung der hiergenannten Versorgungsfunktionen obliegt den kommunalen Aufgabenträgern, während das Land die Sicherstellung der Verbindungen zur Anbindung von Mittelzentren an das jeweilige Oberzentrum sowie die Verbindungen zwischen benachbarten Oberzentren und benachbarten Mittelzentren übernimmt (s. Abschnitt 6.1).

Abstimmung auf die Angebote im Landesnetz ÖPNV

Ein ÖPNV-Netz ist nur dann attraktiv, wenn alle Angebote aufeinander abgestimmt sind. Alle Angebote im Landesnetz folgen dem Taktmuster 15/30/60/120. Um eine regelmäßige und transparente Verknüpfung zwischen den Angeboten des Landesnetzes und den kommunalen Angeboten zu ermöglichen, sind alle kommunalen ÖPNV-Angebote ebenfalls in diesem Taktmuster anzubieten.

Ausnahmsweise sind 20-Minuten-Takte in Stadtbus-Netzen zulässig, die eine hohe Binnenachfrage aufweisen sowie nur einzelne Verknüpfungen mit den regionalen Linien im SPNV- und Landesbus-Netz aufweisen. Mittelfristig sind auch hier Anpassungen an das landesweite Taktschema anzustreben. Angebote ohne Taktverkehre sind zu vermeiden – abgesehen von Fahrten, die ausschließlich auf die Belange des Schülerinnen- und Schülerverkehrs ausgerichtet sind.

An den Verknüpfungspunkten zum Landesnetz sollen die An- und Abfahrtszeitpunkte des lokalen Verkehrs möglichst auf das Landesnetz abgestimmt werden. Die Verknüpfungen sollen räumlich mit kurzen und attraktiven, möglichst barrierefreien Wegen erfolgen.

Fahrplangefüge

Während die meisten Angebote des SPNV aktuell bereits Bestandteil eines Integralen Taktfahrplanes (ITF) sind, ist dies sukzessive auch für die neuen Angebote im Landesbusnetz geplant. Auch für regionale Angebote von kommunalen Aufgabenträgern ist anzustreben, diese in das Fahrplangefüge des ITF zu integrieren.

Barrierefreiheit im ÖPNV

Das Saarland setzt sich für eine möglichst uneingeschränkte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für Menschen mit Behinderung ein. Somit gilt der Anspruch, im ÖPNV barrierefreie Reiseketten von Haustür zu Haustür anzubieten. Unabhängig von der jeweiligen Zuständigkeit ist Voraussetzung hierfür ein vollständig barrierefreier ÖPNV. Daher sind alle Nahverkehrsangebote im Saarland künftig mit barrierefrei zugänglichen Fahrzeugen anzubieten. Zudem sind Aufgabenträger und Baulastträger angehalten, den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Stationen voranzutreiben. Das Saarland bietet hierfür Fördermittel an.

Verzahnung von Flächenentwicklung und ÖPNV-Netz

Um auch bei den zu erwartenden demografischen und strukturellen Entwicklungen (z. B. Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete) den ÖPNV leistungsfähig zu erhalten und zu stärken, ist eine stärkere Verzahnung von Flächenentwicklung und ÖPNV-Netz anzustreben. So sollen neue Flächen insbesondere in Bereichen entwickelt werden, die bereits durch den ÖPNV erschlossen sind, um die Verkehrsnachfrage auf bestehenden Angeboten zu stärken. Bei der Ausweisung neuer Flächen sollen frühzeitig eine gute ÖPNV-Anbindung und -Erschließung geplant werden.

Soziale Standards

Die in Kapitel 6.4 für das Landesnetz definierten sozialen Standards für die Verkehrsleistungen des Landesnetzes sollen auch bei den Verkehrsleistungen der kommunalen Aufgabenträger im Saarland Anwendung finden. Dies trifft insbesondere auf die Regelungen der Tarifreue und der grundsätzlichen Regelung der Personalübernahme zu.

Mittelstandsfreundlichkeit

Die in Kapitel 6.5 für das Landesnetz definierte Berücksichtigung der Mittelstandsfreundlichkeit bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV soll auch bei den Verkehrsleistungen der kommunalen Aufgabenträger im Saarland Anwendung finden.

6.7 Produkte im Landesnetz

Die Festlegung von standardisierten Produkten ist ein wesentlicher Baustein eines für die Nutzerinnen und Nutzer verständlichen ÖPNV-Netzes. Daher werden für jedes definierte Produkt im SPNV und im Busverkehr einheitliche Qualitätsanforderungen definiert.

Produkte im SPNV

Im SPNV gibt es bereits mit Regionalexpress und Regionalbahn etablierte Produkte. Während der Regionalexpress unverändert fortbestehen soll, ist perspektivisch mit der Umset-

zung eines landesweiten S-Bahn-Netzes der weitgehende Ersatz der bestehenden Regionalbahnlinien durch das neue Produkt *S-Bahn Saarland* vorgesehen. Die Umwandlung von Regionalbahn- in S-Bahn-Linien soll nur dann erfolgen, wenn die spezifischen Produktmerkmale erfüllt sind. Die Umwandlung wird demnach ggf. sukzessive und möglicherweise nicht vollständig erfolgen.

Ziel der S-Bahn Saarland ist, die Qualität von SPNV-Linien über das Angebot eines engen Takts mit hoher Erschließungswirkung zu verbessern. Qualitätsstandards sollen die Nutzerinnen- und Nutzerfreundlichkeit der S-Bahn Saarland sicherstellen. Die S-Bahn Saarland soll nicht nur den landesweiten, sondern auch den innerörtlichen ÖPNV verbessern, besonders innerhalb von Saarbrücken.

Die im Ballungsraum der Landeshauptstadt etablierte Saarbahn – eine Regionalstadtbahn, die durch den Einsatz spezieller Fahrzeuge kommunale Straßenbahn- mit Eisenbahnstrecken des Landesnetzes verknüpft – ist bereits mit dem Linienkürzel S versehen und wird im Sinne einer integrierten Netzdarstellung und zur vereinfachten Kommunikation gegenüber den Fahrgästen in den Netzplan der S-Bahn Saarland integriert. Der Verlust der eigenständigen Marke Saarbahn ist damit nicht intendiert. Formal sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass das kommunale Angebot im Straßenbahnbereich (BOStrab) nicht Teil des Landesnetzes Saarland ist.

Tab. 27: Produkte und Standards im Schienenverkehr

Produkt	Beschreibung	Standards
<p>Regional- express</p> 	<p>Der Regionalexpress (RE) stellt schnelle Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren her. Die Halte erfolgen vor allem in Mittel- und Oberzentren sowie in weiteren Stationen mit starker Bündelungsfunktion von Nachfrageströmen.</p> <p>Ziel sind konkurrenzfähige Reisezeiten zum Auto für Verbindungen aus den Mittelzentren zum Oberzentrum.</p> <p>Da der Regionalexpress eine hohe Bündelungsfunktion der Verkehrsnachfrage aufweist, ist eine Integration in das Konzept eines integralen Taktfahrplans umso wichtiger.</p>	<p>Bedienungszeiten Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–23 Uhr So: 8–22 Uhr</p> <p>Fahrtenhäufigkeit alle 60 Minuten <i>Verstärkerfahrten während Hauptverkehrszeiten nachfrageorientiert</i></p> <p>Halte vor allem in zentralen Lagen der Mittel- und Oberzentren sowie bei Bedarf an weiteren Stationen</p>
<p>Regionalbahn</p> 	<p>Die Regionalbahn (RB) ist das Grundangebot auf den Bahnstrecken des Saarlands außerhalb der Strecken, auf denen S-Bahn-Verkehr vorgesehen ist (s. Kap. 9.2). Außerhalb dieser Bereiche erfolgt eine Bedienung aller Stationen entlang des Linienwegs.</p> <p>Ziel ist eine Mischung aus attraktiven Reisezeiten und einer guten Erschließung auch außerhalb des S-Bahn-Netzes.</p>	<p>Bedienungszeiten Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–23 Uhr So: 8–22 Uhr</p> <p>Fahrtenhäufigkeit alle 60 Minuten <i>Verstärkerfahrten während Hauptverkehrszeiten nachfrageorientiert</i></p>

Produkt	Beschreibung	Standards
		Halte alle Stationen entlang der Strecke <i>auf Abschnitten mit S-Bahn-Verkehr können bei Bedarf Stationen ausgelassen werden</i>
<p>S-Bahn Saarland</p> 	<p>Unter dem Produkt S-Bahn Saarland werden künftig die weiterentwickelten Angebote des RB-Netzes im Saarland und der Saarbahn zu einem integrierten regionalen Schnellverkehrsnetz zusammengefasst.</p> <p>Produktmerkmale der S-Bahn Saarland sind ein kurzer Haltepunktabstand und eine hohe Fahrtenhäufigkeit. Insbesondere im Kernbereich (Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken) des S-Bahn-Netzes soll an allen Stationen mindestens ein Halbstundentakt angeboten werden. Außerhalb dieses Kernbereichs und in Tagesrandzeiten soll auf den Linien der S-Bahn Saarland mindestens eine Verbindung pro Stunde angeboten werden.</p> <p>Überlagerungen mehrerer Linien sollen möglichst so vertaktet werden, dass sich für die Kunden merkbare Taktverdichtungen ergeben, z. B. 15-Minuten-Takt bei 4 Fahrten pro Stunde.</p> <p>Die Regionalstadtbahn Saarbahn wird im Sinne einer integrierten Netzdarstellung und zur vereinfachten Außendarstellung in das Produkt S-Bahn Saarland integriert. Daher gelten die nebenstehend genannten Standards ebenso für Saarbahn-Streckenabschnitte im Landesnetz (EBO-Netz). Die dichteren Angebote im kommunalen Zuständigkeitsbereich (BOStrab) werden separat festgelegt.</p>	Bedienungszeiten Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–23 Uhr So: 8–22 Uhr <i>Fr/Sa und vor Feiertagen bis 2 Uhr möglich</i> Fahrtenhäufigkeit Alle 30 Minuten in der Kernzone des Verdichtungsraums <i>durch eine Linie oder Überlappung mehrerer Linien, nachfragegerechte Verdichtungen</i> Alle 60 Minuten außerhalb der Kernzone des Verdichtungsraums <i>nachfragegerechte Verdichtungen möglich</i> Saarbahn <i>dichtere Angebote im kommunalen Zuständigkeitsbereich (BOStrab) werden separat festgelegt</i> Linienführungen alle Stationen entlang der Strecke

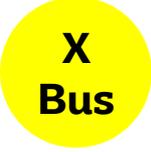
Quelle: eigene Darstellung

Produkte im Busverkehr

Im Busverkehr werden mit dem PlusBus und ExpressBus neue Produkte etabliert, die den Kundinnen und Kunden schon bei der Verbindungssuche und mit Blick auf den Fahrplan eine optimierte Angebotsqualität vermitteln. Im Gegensatz zum heutigen RegioBus können diese Produkte unabhängig vom zuständigen Aufgabenträger eingesetzt werden, wobei zur

Verwendung der Produkte die nachfolgend definierten Mindestqualitäten zu erfüllen sind. Die Verwendung der Produktbezeichnung ist durch die Genehmigungsbehörde für die Liniengenehmigung nach PBefG zu genehmigen, wobei das Benehmen mit dem Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) herzustellen ist.

Tab. 28: Produkte und Standards im Busverkehr

Produkt	Beschreibung	Standards
<p>PlusBus</p> 	<p>Der PlusBus zeichnet sich durch ein ganztägiges Angebot und eine direkte Linienführung ohne Umwege aus.</p> <p>Ziel des Produkts ist das Angebot regionaler und direkter Verbindungen zwischen zentralen Orten (Grundzentren, Mittelzentren und Oberzentren), die nicht im SPNV abgedeckt sind.</p>	<p>Bedienungszeiten Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–23 Uhr So: 8–22 Uhr</p> <p><i>Bei Bedarf Nachtverkehre am Wochenende möglich</i></p> <p>Fahrtenhäufigkeit Mo-Sa: min. alle 60 Min. So: min. alle 120 Min</p> <p>Linienführungen direkter Linienweg mit Bedienung aller Haltestellen entlang der Strecke <i>keine Umwegfahrten zur Gewährleistung von Feinerschließungen</i></p>
<p>Express-Bus</p> 	<p>Der ExpressBus stellt schnelle Verbindungen über längere Entfernungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten im Vergleich zum Pkw her. Der ExpressBus kann als regelmäßiges Angebot zur schnellen Verbindung zwischen zentralen Orten oder zur zeitweisen Bedienung auf nachfragestarken Verkehrsbeziehungen (vor allem im Berufsverkehr) eingesetzt werden.</p>	<p>Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit Ausgestaltung entsprechend der jeweiligen Verbindungsanforderungen <i>keine produktspezifischen Vorgaben</i></p> <p>Linienführungen direkter, schneller Linienweg mit Bedienung nachfragestarker Haltestellen an Siedlungsgebieten sowie von Verknüpfungspunkten. <i>Linienwege über Autobahnen und Schnellstraßen sind möglich</i></p>
<p>Nacht-Bus</p> 	<p>Der NachtBus ergänzt das landesweite Busverkehrsangebot in den Nachtstunden am Wochenende. Hauptaufgabe des Produkts NachtBus ist es, Rückfahrmöglichkeiten aus dem Oberzentrum Saarbrücken und anderen Zentren des Nachtlebens in weitere Landesteile anzubieten.</p>	<p>Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit Einzelne Fahrten in den Nächten auf Samstage sowie auf Sonn- und Feiertage</p> <p>Linienführungen</p>

Produkt	Beschreibung	Standards
	<p>Dabei kann der NachtBus auch entlang von Relationen verkehren, die tagsüber im Schienenverkehr bedient werden, bei denen jedoch in den Nachtstunden die Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs aufgrund der geringeren Verkehrsnachfrage nicht darstellbar ist.</p>	<p>Möglichst feine Erschließung entlang der relevanten Verkehrsbeziehungen unter Berücksichtigung betriebsplanerischer Randbedingungen</p>
<p>Übrige Buslinien</p> 	<p>Buslinien, die nicht die Anforderungen der beiden o. g. Produkte erfüllen, bleiben weiterhin bestehen und erhalten eine Liniennummer ohne Produktbezeichnung.</p>	<p>Bedienungszeiten, Fahrtenhäufigkeit und Linienführungen</p> <p>Die Ausgestaltung erfolgt nach den Vorgaben der zuständigen Nahverkehrspläne. Takte und Umsteigebeziehungen sollen möglichst auf das Landesnetz abgestimmt sein.</p>

Quelle: eigene Darstellung

7 Potenziale für die Neugestaltung des Landesnetzes

Ein wesentliches Ziel des VEP ÖPNV ist die strategische Weiterentwicklung des SPNV- und Landesbus-Netzes. Im Bereich des SPNV liegt der Schwerpunkt auf der Prüfung von Strecken zur verkehrlich und volkswirtschaftlich sinnvollen Ergänzung des bestehenden SPNV-Netzes (inklusive Saarbahn). Die dabei ermittelten volkswirtschaftlich sinnvollen Streckenergänzungen fließen in das Entwicklungskonzept für das künftige Landesnetz ein. Die diesbezüglichen Fragestellungen lauten:

- Welche Verbindungen werden bereits heute im SPNV abgedeckt?
- Wo lässt sich das SPNV-Netz sinnvoll erweitern?
- Auf welchen landesbedeutsamen Verbindungen ergänzt das Landesbusliniennetz das SPNV-Netz und wie wird es weiterentwickelt?

7.1 Bewertungsmethodik

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 derzeit nicht im Personenverkehr bedient werden, anhand standardisierter Kostensätze grob überprüft. Darüber hinaus werden auch Neubausrecken auf nachfragestarken Relationen untersucht, auf denen bisher keine Eisenbahninfrastruktur existiert(e).

Die Trassen, die nach dieser Erstbewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 bzw. rund um 1,0 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. Die Strecken, die in der Grobbewertung deutlich von einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis entfernt sind und somit auch bei einer vertieften Betrachtung kein ausreichendes Verhältnis über 1,0 erwarten lassen, scheiden aufgrund dieser Grobbetrachtung aus der weiteren Analyse aus.

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. Das hier vereinfacht ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis ist nicht gleichzusetzen mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis, das bei genauerer Streckenplanung im Rahmen der sog. „Standardisierten Bewertung“ noch ermittelt werden muss. Daher kann auf Basis dieser Erstbewertung noch keine gesicherte Aussage hinsichtlich einer Realisierung getroffen werden. Dies muss dann in einem nächsten Schritt bei allen in Frage kommenden Strecken genau analysiert und bewertet werden.

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 Be-

zug 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.

Für die Bewertung des Landesnetzes wurde ein landesweites Verkehrsmodell für den VEP ÖPNV erstellt. Mit dem Verkehrsmodell wurden Wirkungsabschätzungen von Angebotsänderungen (Streckenreaktivierungen oder veränderte Busangebote) im Hinblick auf den Betriebsaufwand, die Nachfrage und die vom MIV verlagerbaren Fahrgäste durchgeführt. Das Verkehrsmodell und die Methodik der Nachfrageberechnung werden im Anhang näher erläutert (vgl. Anhang C).

Die **Erstbewertung** der Reaktivierung von Schienenstrecken im Saarland erfolgte anhand von vergleichbaren Kriterien wie der im nächsten Schritt durchgeführten vertieften 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. Die Methodik der Erstbewertung ist ebenfalls im Anhang näher erläutert (vgl. Anhang C3).

In der **vertieften Bewertung** werden Nachfragepotenziale mit dem Verkehrsmodell genauer abgeschätzt sowie Nutzen und Kosten detaillierter berechnet als in der Erstbewertung. Zudem wird als Grundlage das Betriebskonzept detaillierter ausgearbeitet.

Nach der Methodik der Standardisierten Bewertung für ÖPNV-Investitionen wird der volkswirtschaftliche Nutzen monetär bewertet. Hierbei werden folgende **Nutzenkomponenten** berücksichtigt:

- Eingesparte Betriebskosten im MIV
- Eingesparte Unfallkosten im MIV
- Eingesparte CO₂-Emissionen bei MIV und Bus
- Eingesparte Schadstoffemissionen bei MIV und Bus
- Reisezeiteinsparungen bisheriger Fahrgäste
- Nutzen durch zusätzliche Mobilitätsmöglichkeiten
- Veränderungen der ÖPNV-Betriebskosten
- Unterhaltskosten der ÖPNV-Infrastruktur

Die **Betriebskosten** setzen sich dabei zusammen aus:

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

Trassen- und Stationsgebühren werden separat ausgewiesen

Die **Investitionskosten** für die untersuchten Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigen:

- 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 (Streckenlänge in Kilometern und Anzahl der Bahnübergänge/Haltepunkte) und entsprechenden Einheitskostensätzen. Zudem werden – wo vorliegend – weitere Kostenangaben z. B. über die Instandsetzungskosten von Brücken einbezogen.

Die Kostensätze sind im Anhang dargestellt.

Der Nutzen wird den Kapitalkosten der Infrastrukturinvestitionen gegenübergestellt und damit wird ein **Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)** ermittelt. Die sowohl in der Grob- als auch in der vertiefenden Analyse ermittelten Strecken mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 fließen in die Szenarien für das zukünftige Landesnetz Saarland ein.

Das Bewertungsverfahren ist ebenfalls im Anhang ausführlich dargestellt (vgl. Anhang C1 f.).

Grundsätzlich ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass sich die hier vorgenommenen Nutzen-Kosten-Abschätzungen ausschließlich auf den Personenverkehr beziehen. Dies entspricht auch den Vorgaben der Standardisierten Bewertung für ÖPNV-Investitionen, die für eine mögliche Förderung entscheidend sind. Mögliche Einflüsse von Potenzialen im Güterverkehr auf Investitionen, Betriebskonzepte und/oder Betriebskosten wurden damit nicht berücksichtigt. Diese sollen natürlich nicht gänzlich außen vor gelassen werden, sondern diese Einflüsse und Rückkopplungen werden dann bei der Weiterverfolgung der Projekte im Rahmen der dann ohnehin erforderlichen detaillierten Planungen und Analysen betrachtet und berücksichtigt.

Landesbusnetz

Dort, wo eine Reaktivierung aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist oder wo keine Eisenbahnstrecken auf landesbedeutsamen Verbindungen im Zentrale-Orte-System zur Verfügung stehen bzw. nicht wirtschaftlich erstellt werden können, ergänzt das Landesbusliniennetz den SPNV. Dabei erfolgt die Anpassung des Netzes auf Basis der neuen Planungsgrundsätze auf den landesbedeutsamen Verkehrsbeziehungen (s. Kap. 6.2).

7.2 Ausbau des Schienennetzes im Saarland

Das Gesamtkonzept für den Ausbau des Schienennetzes im Saarland stellt dar, wie die grundsätzlich positiv bewerteten, zu reaktivierenden Bahnstrecken in ein S-Bahn-Netz für das Saarland eingebunden werden können. Die S-Bahn Saarland vereint sowohl die Regionalbahn- als auch Saarbahn-Linien, wodurch ein für die Fahrgäste übersichtliches und einheitliches Schienennetz entsteht.

Die S-Bahn Saarland setzt den gezielten Ausbau der Infrastruktur voraus, um ein dichtes, vertaktetes Angebot mit neuen Haltepunkten unter Einbeziehung der zu reaktivierenden Strecken fahren zu können. Die infrastrukturellen Maßnahmen hierfür sind in den Abschnitten 7.2.1 und 7.2.2 beschrieben.

7.2.1 Ausbau bestehender Infrastruktur für die S-Bahn Saarland

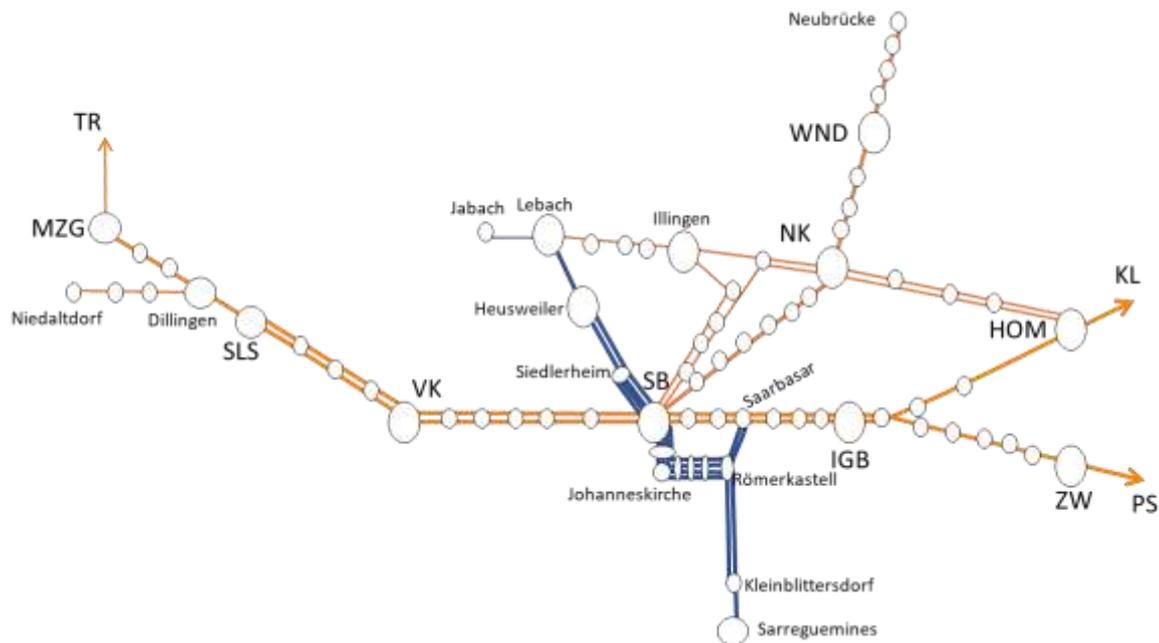
Die Züge der S-Bahn Saarland sollen auf dem nachfragestärksten heutigen Regionalbahn-Abschnitt der Saarstrecke zwischen Saarlouis und Saarbrücken sowie weiter auf der Bahnstrecke Mannheim – Saarbrücken bis Rohrbach im 15-Minuten-Takt verkehren und dort zusätzliche Haltepunkte bedienen. Dieses Angebot wäre heute aufgrund von Trassenkonflikten mit dem Fern-, Regionalexpress- und Güterverkehr nicht möglich.

Die Realisierung einer Stammstrecke – einem zentralen, stark nachgefragten und gemeinsam befahrenen Abschnitt – mit neuen Haltepunkten setzt voraus, den Verkehr des Fern-, Regionalexpress- und Güterverkehr zu entflechten und zusätzliche Haltepunkte bedienen zu können. Bei der Umsetzung der baulichen Maßnahmen ist soweit wie möglich auf vorhandene Infrastruktur zurückzugreifen sowie der Spurplan zur Entflechtung neu zu ordnen und abschnittsweise zu ergänzen.

Auf Basis der Prognosefahrpläne des sog. Deutschlandtakts – eines deutschlandweit abgestimmten Taktfahrplans – wurde eine umsetzbare infrastrukturelle Variante für die Stammstrecke der S-Bahn Saarland entwickelt. Diese Variante ermöglicht einen stringenten 15-Minuten-Takt zwischen Rohrbach und Saarlouis.

Die verschiedenen Ausbaustufen des Netzes der S-Bahn Saarland werden in Kapitel 8 erläutert. Das Kernnetz der S-Bahn Saarland wird jedoch bereits im Folgenden dargestellt.

Abb. 14: Kernnetz der S-Bahn Saarland (nicht alle Halte dargestellt)



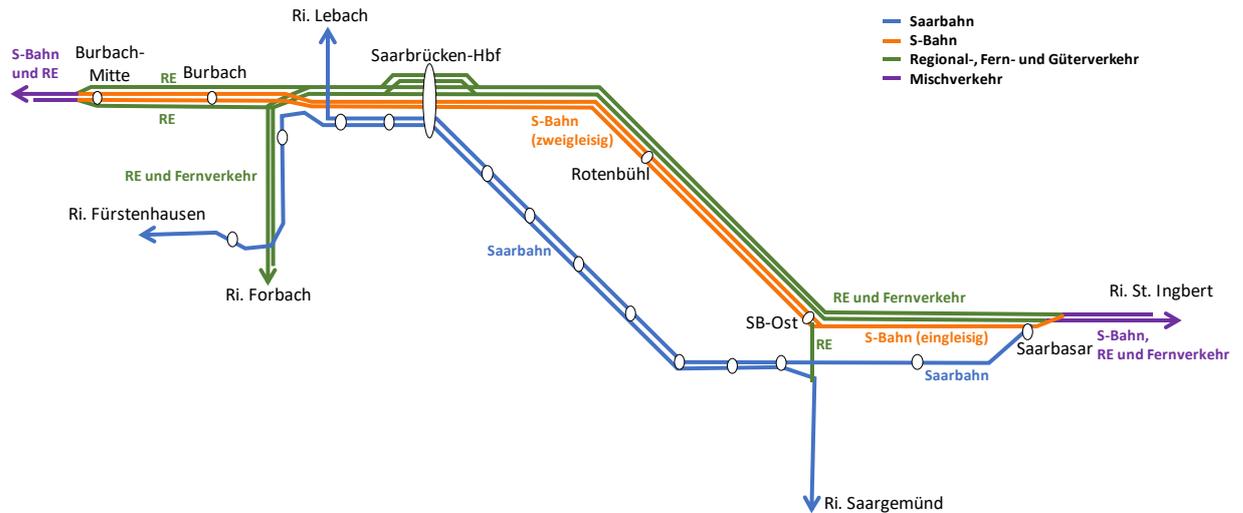
Dabei begegnen sich S-Bahn-Züge bei einem 15-Minuten-Takt an folgenden Bahnhöfen bzw. in folgenden Streckenabschnitten:

- Dillingen
- Ensdorf
- Völklingen
- zwischen Burbach-Mitte und Burbach
- östlich von Saarbrücken Hbf
- zwischen Scheidt und Schafbrücke
- zwischen St. Ingbert und Rohrbach

Darüber hinaus ist eine Überholung der Züge der S-Bahn Saarland durch die Regionalexpress-Linie RE 1 (Mannheim – Saarbrücken – Trier – Koblenz) und durch einen künftigen Regionalexpress auf der Strecke Saarbrücken – Konz – Luxemburg (s. Kapitel 9.2) in beiden Richtungen zu gewährleisten. Für das exemplarische Betriebskonzept ergibt sich diese Überholung in beiden Richtungen zwischen den Betriebsstellen Saarbrücken-Ost und Burbach-Mitte.

Aufgrund der Zugbegegnungen und der Notwendigkeit der Überholung ist eine drei- bis viergleisige, unabhängige Führung der S-Bahn Saarland zwischen dem neuen Haltepunkt Saarbrücken-Saarbasar und dem bestehenden Haltepunkt Burbach-Mitte anzustreben. Für das dargestellte Betriebskonzept der S-Bahn Saarland mit stringentem 15-Minuten-Takt sind somit eine Spurplananpassung und ein partieller Ausbau erforderlich (s. Abb. 15).

Abb. 15: Prinzipskizze der erforderlichen Gleise für S-Bahn und RE-/Fernzüge zwischen Saarbasar und Burbach-Mitte



Für den Ausbau der Infrastruktur werden nachfolgend dargestellte Maßnahmen vorgeschlagen, die je nach endgültiger Fahrlage der Fern- und Regionalverkehre im Zuge der Umsetzung des VEP ÖPNV durch eine detailliertere eisenbahntechnische Untersuchung zu validieren und ggf. anzupassen sind:

Bahnhof Völklingen

Im Bahnhof Völklingen würden sich Züge der S-Bahn Saarland im 15-Min-Takt begegnen. In der Schwachverkehrszeit ist denkbar, dass Züge hier enden. Für diesen Fall wäre zu prüfen, welche Auswirkungen dies auf die Gleisbelegungen im Bahnhof Völklingen haben, etwa ob eine überschlagende Wende auf Gleis 2 möglich ist oder ob der ungenutzte Bahnsteig 4/5 für endende Züge reaktiviert und barrierefrei ausgebaut werden kann. Auch die Zug- und Rangierfahrten im Güterverkehr im Bereich des Bahnhofs Völklingen sind hierbei zu berücksichtigen.

Umbau des S-Bahn-Haltepunkts Burbach-Mitte

Im Bereich des Haltepunkts Burbach-Mitte beginnen bzw. enden die eigenständigen S-Bahn-Gleise. Aus diesem Grund sind folgende Anpassungen der Infrastruktur erforderlich:

- Umbau des nördlichen Seitenbahnsteigs zu einem Mittelbahnsteig zwischen Gleis 2 und 3
- Schaffung eines barrierefreien Zugangs über Rampen bzw. einen Aufzug vom Ostende dieses Mittelbahnsteigs zur Brunnenstraße bzw. zum Burbacher Markt und zur Gerhardstraße
- Schaffung einer barrierefreien Rampe vom südlichen Bahnsteig an Gleis 1 zur Brunnenstraße bzw. zum Burbacher Markt
- Anschluss des nördlichen heutigen Stumpfgleises 3 an das Hauptgleis Richtung Völklingen unter Aufgabe der heutigen Rampe zur Gerhardstraße

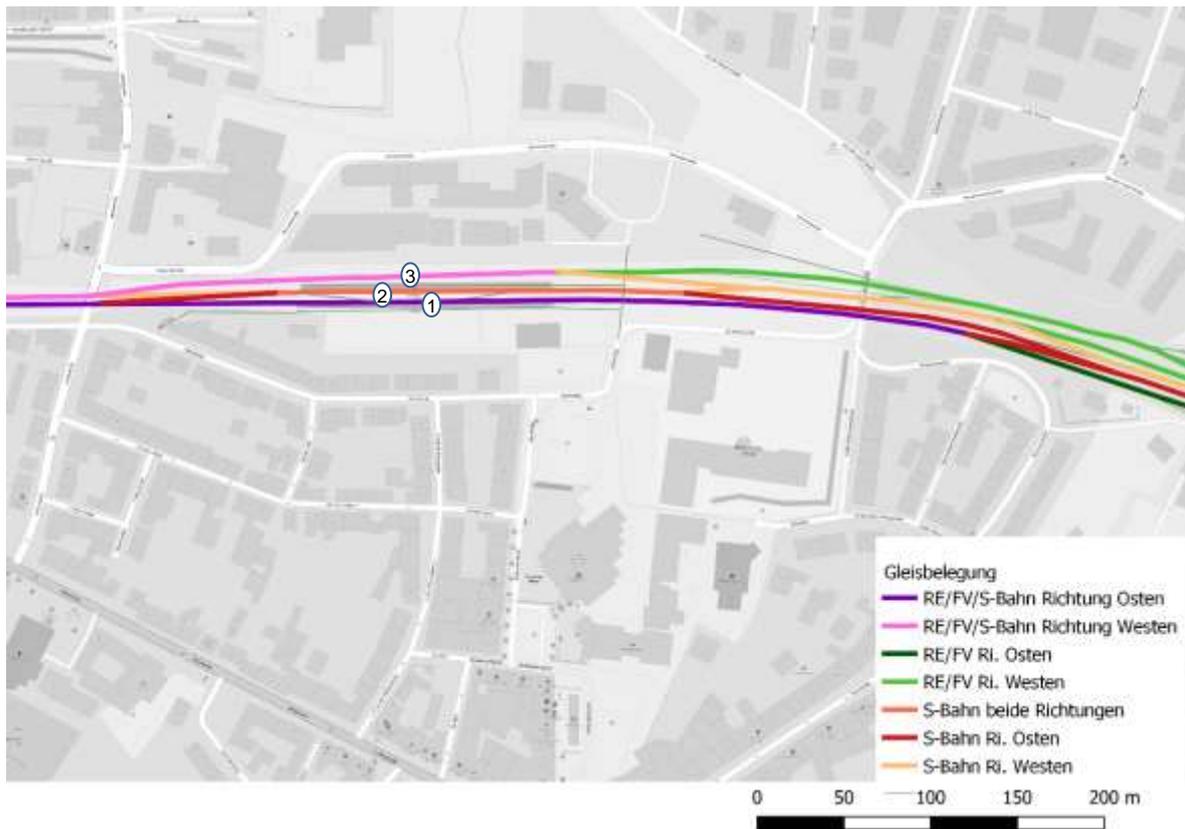
Durch die so realisierbare Dreigleisigkeit im Bereich Burbach-Mitte können folgende Betriebssituationen konfliktfrei abgewickelt werden:

- S-Bahn Richtung Saarbrücken hält auf Gleis 1
- S-Bahn Richtung Völklingen hält auf Gleis 2
- RE bzw. Güterzug Richtung Trier fährt durch auf Gleis 3, S-Bahn folgt im Blockabstand
- S-Bahn Richtung Völklingen hält auf Gleis 3
- S-Bahn Richtung Saarbrücken hält auf Gleis 2
- darauffolgender RE bzw. Güterzug Richtung Mannheim fährt durch auf Gleis 1

Abb. 16: Vorgeschlagener Gleisplan Burbach-Mitte



Abb. 17: Vorgeschlagene Gleisbelegung Burbach-Mitte



Geschätzter Aufwand:

- 250 m Streckengleis = 750.000 EUR
- 3 Weichen Hauptstrecke = 3 * 250.000 = 750.000 EUR
- Barrierefreier Zugang mit Herstellung einer Unterführung = 750.000 EUR

Summe: 2,25 Mio. EUR

Spurplananpassungen zwischen Saarbrücken-Burbach und Saarbrücken Hbf

Zwischen Saarbrücken-Burbach und Saarbrücken Hbf sind Spurplananpassungen erforderlich, die eine flexiblere Nutzung der vorhandenen Streckengleise erlauben, um eine konfliktfreie Führung von RE- und Güterzügen sowie der S-Bahn zu ermöglichen

So kann die S-Bahn in Saarbrücken-Burbach am Bahnsteig in Mittellage halten, während RE- und Güterzüge in Richtung Saarbrücken Hbf dort das südlichste Streckengleis nutzen. Der Güterverkehr nutzt ab dem Hauptbahnhof die nördlichen Gleise, während zugleich die S-Bahn zu den südlichen Bahnsteigen 1 und 3 im Hauptbahnhof geführt wird.

Um eine konfliktfreie Führung zu ermöglichen, sollte die bestehende Überwerfung genutzt werden, indem das südliche Streckengleis an die Gleise aus Richtung Forbach angeschlossen wird. Dafür ist ein kurzes Verbindungsgleis erforderlich. Zudem sind neue Weichenverbindungen im Bereich der nördlichen Gleise (Parallelstraße/Lebacher Straße) erforderlich, um eine flexiblere Nutzung der Streckengleise für den Güter- und RE-Verkehr in Richtung Völklingen zu ermöglichen.

Geschätzter Aufwand:

- 550 m neue Streckengleise = 1.650.000 EUR
- 9 Weichen Hauptstrecke = 9 * 250.000 EUR = 2.250.000 EUR

Summe 3,9 Mio. EUR

Abb. 18: Vorgeschlagene Gleisbelegung Burbach

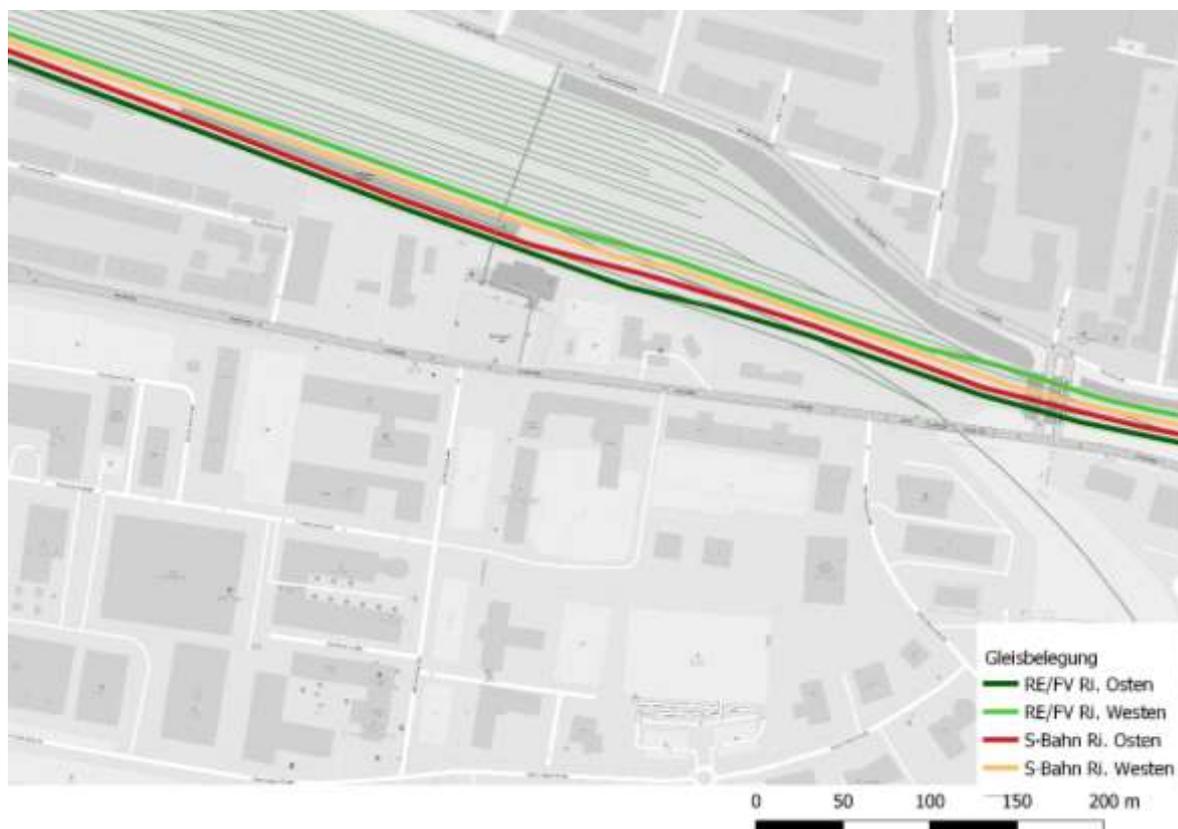


Abb. 19: Vorgeschlagener Gleisplan Burbach

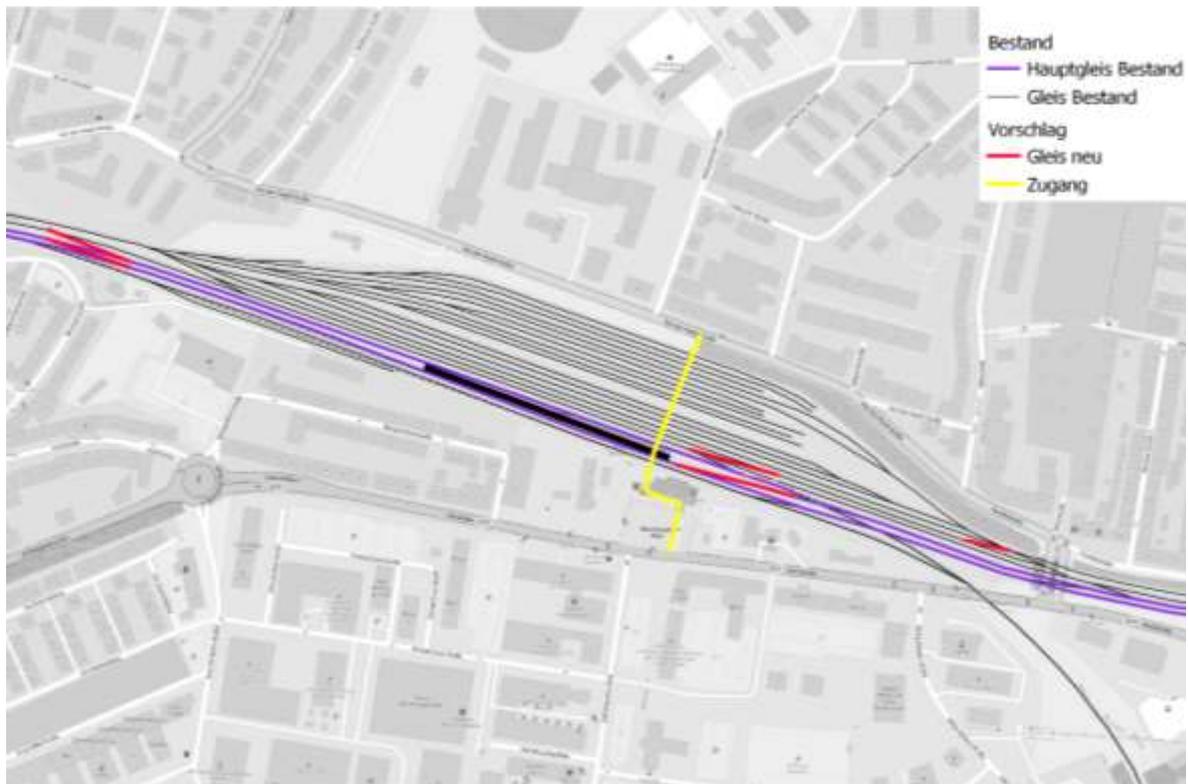
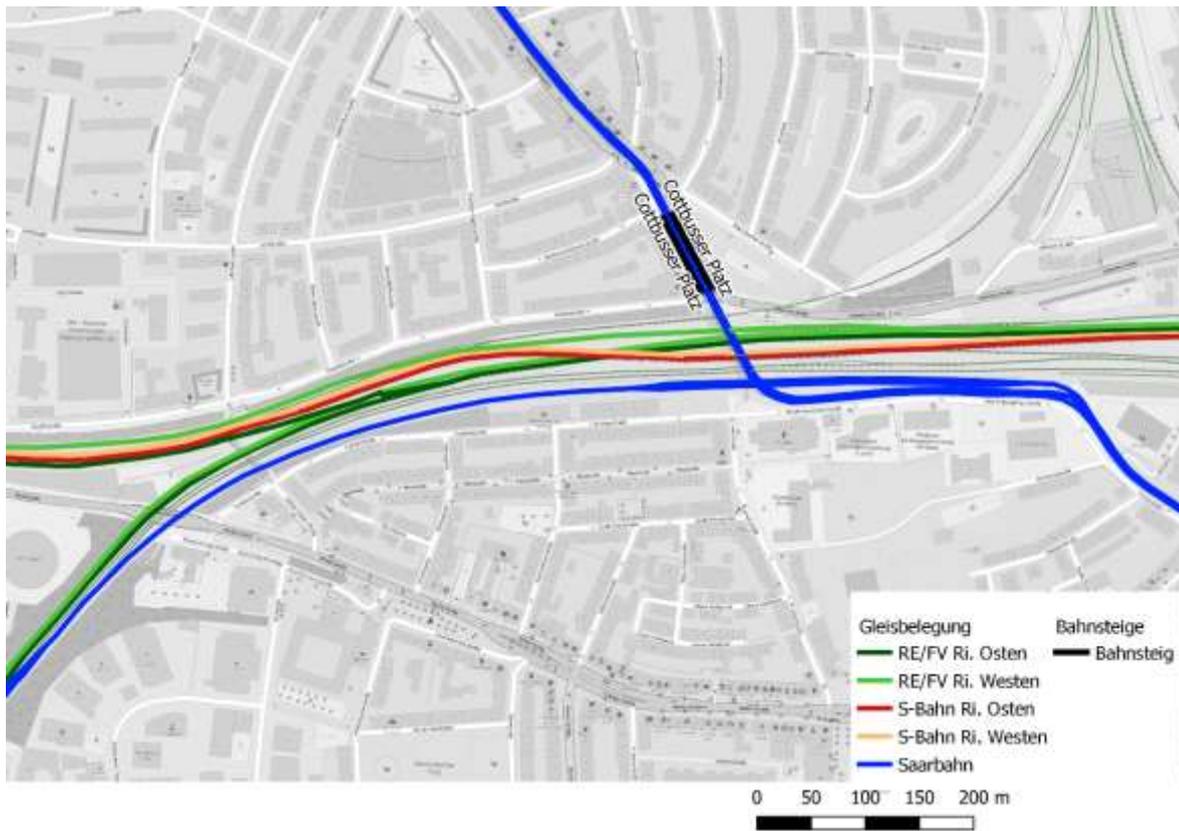


Abb. 20: Vorschlag für Gleisplan zwischen Saarbrücken-Burbach und Saarbrücken Hbf



Abb. 21: Vorgeschlagene Gleisbelegung westl. Saarbrücken Hbf



Saarbrücken Hbf

Abb. 22: Vorschlag für Gleisplan Saarbrücken Hbf

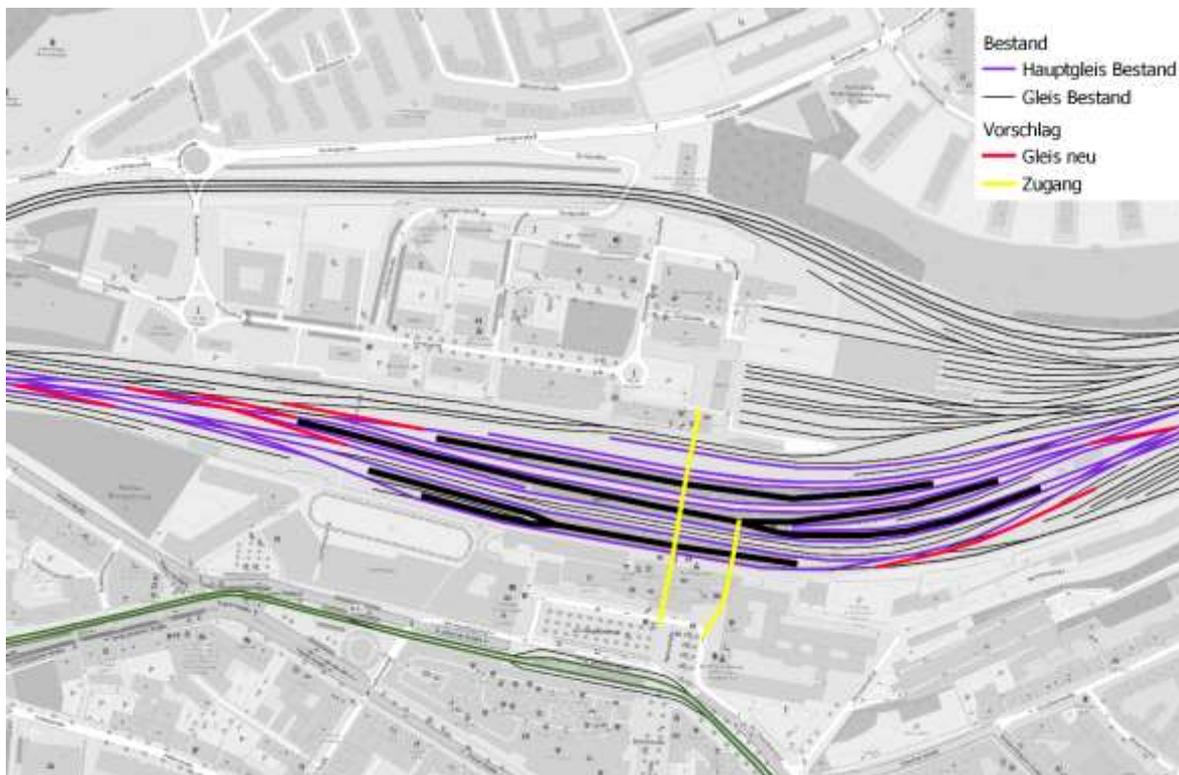
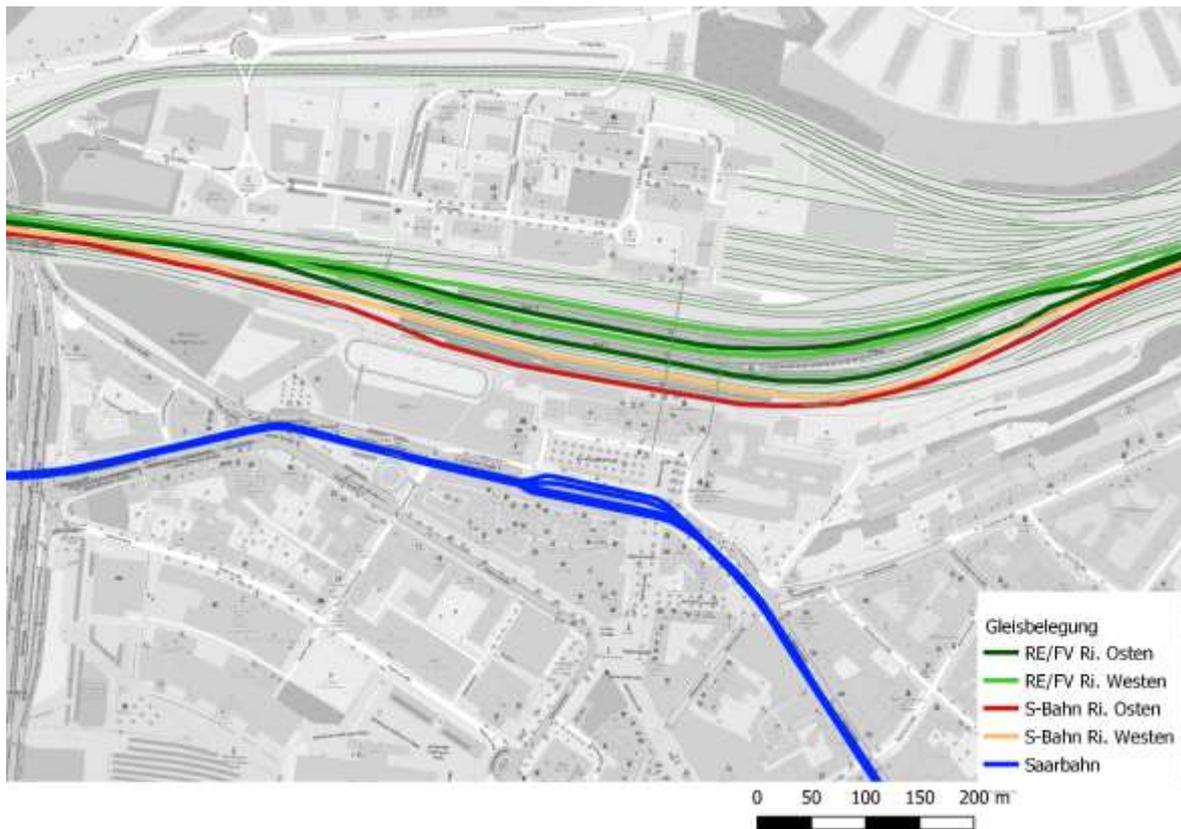


Abb. 23: Vorgeschlagene Gleisbelegung Saarbrücken Hbf



Spurplananpassungen östlich von Saarbrücken Hbf

Zwischen Saarbrücken Hbf und dem Haltepunkt Saarbrücken-Ost wird die eigenständige Zweigleisigkeit der S-Bahn fortgeführt.

Östlich der Eisenbahnüberführung über die Dudweilerstraße ist der viergleisige Wiederaufbau der Streckengleise in Richtung St. Ingbert auf dem vorhandenen Planum möglich. Die beiden südwestlichen Gleise werden von der S-Bahn und dem RE nach Straßburg sowie die beiden nordöstlichen Gleise vom restlichen RE-, Fern- und Güterverkehr genutzt.

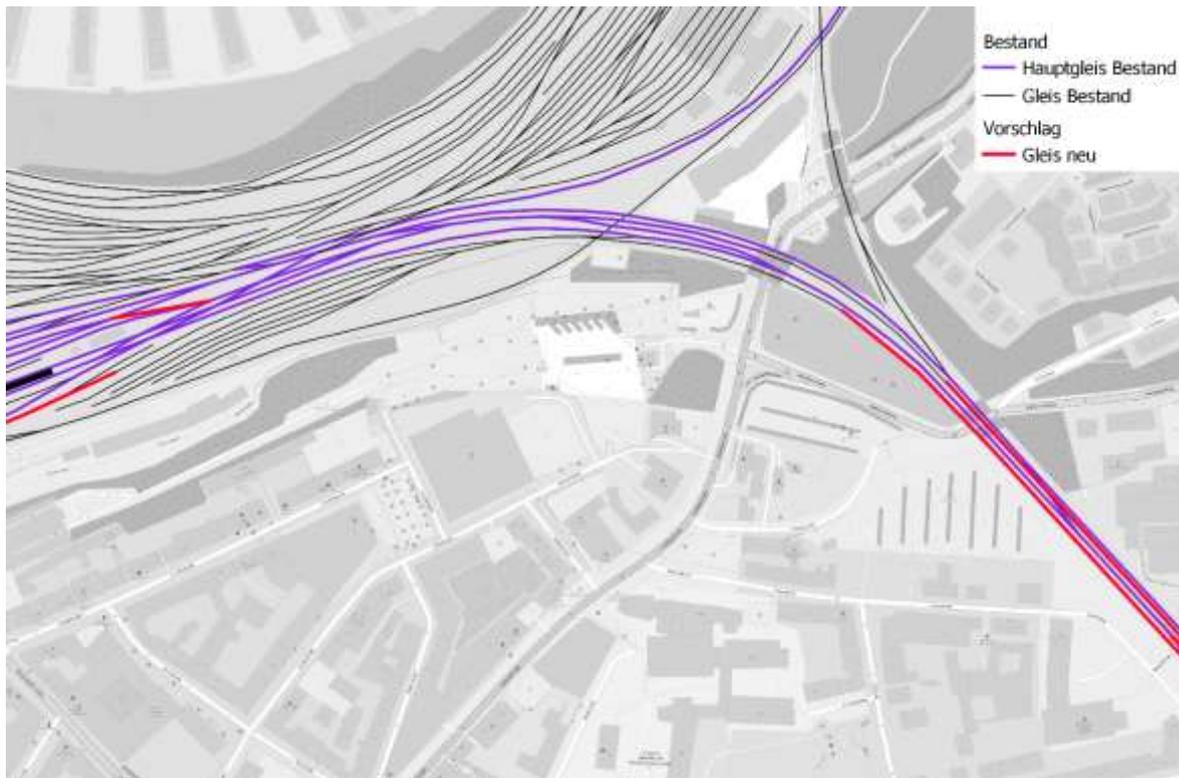
Im Bereich östlich des Saarbrücker Hauptbahnhofs ist eine neue Gleisverbindung von den südlichen Gleisen 1 und 3, die von S-Bahnen in Richtung Homburg/Zweibrücken genutzt werden, zu einem heute nicht mehr genutzten Abstellgleis erforderlich, das auf das neue südwestliche S-Bahn-Gleis anschließt.

Geschätzter Aufwand:

- 800 m neue Streckengleise = 2.400.000 EUR
- 4 Weichen Hauptstrecke = 4 * 250.000 EUR = 1.000.000 EUR

Summe: 3,4 Mio. EUR

Abb. 24: Vorgeschlagener Gleisplan östlich von Saarbrücken Hbf



S-Bahn-Haltepunkt Saarbrücken-Ost

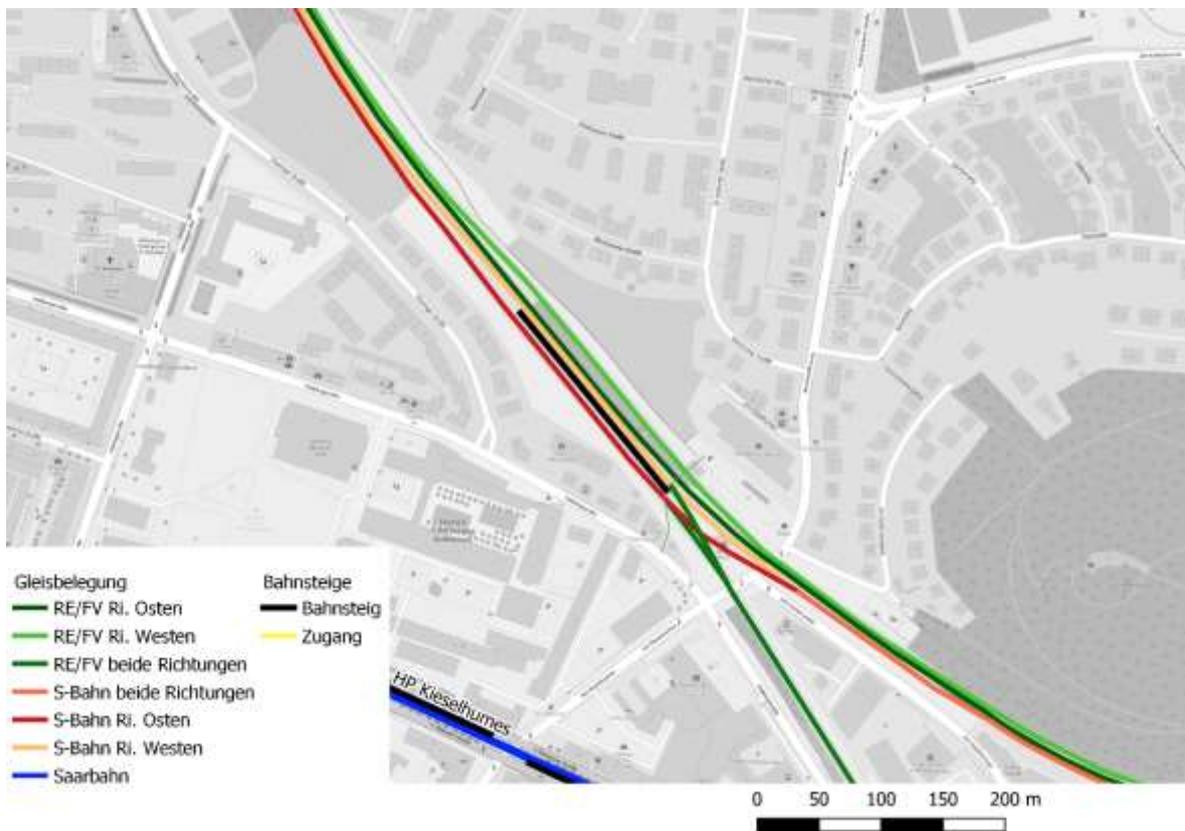
Da für das S-Bahn-Betriebskonzept eine Zugbegegnung der S-Bahn zwischen den Bahnhöfen Saarbrücken Hbf und Saarbrücken-Ost stattfinden würde, ist dieser Streckenabschnitt viergleisig auszulegen. Die S-Bahnzüge könnten am heute ungenutzten südwestlichen Bahnsteig 3/4 halten, der hierfür barrierefrei auszubauen ist und einen direkten Zugang von der Halbergstraße erhält.

Der Fern-, Regional- und Güterverkehr nutzt die nordöstlichen Gleise 1 und 2. Die Linie RE 19 von Saarbrücken nach Straßburg nutzt bis Saarbrücken-Ost ebenfalls die S-Bahn-Gleise 3 und 4. In Richtung Norden wird die Gleisverbindung aus Saargemünd zum Gleis 3 wiederhergestellt.

Abb. 25: Vorgeschlagener Gleisplan Saarbrücken-Ost



Abb. 26: Vorschlag für Gleisbelegung Saarbrücken-Ost



Dreigleisiger Ausbau Saarbrücken-Ost – Saarbasar

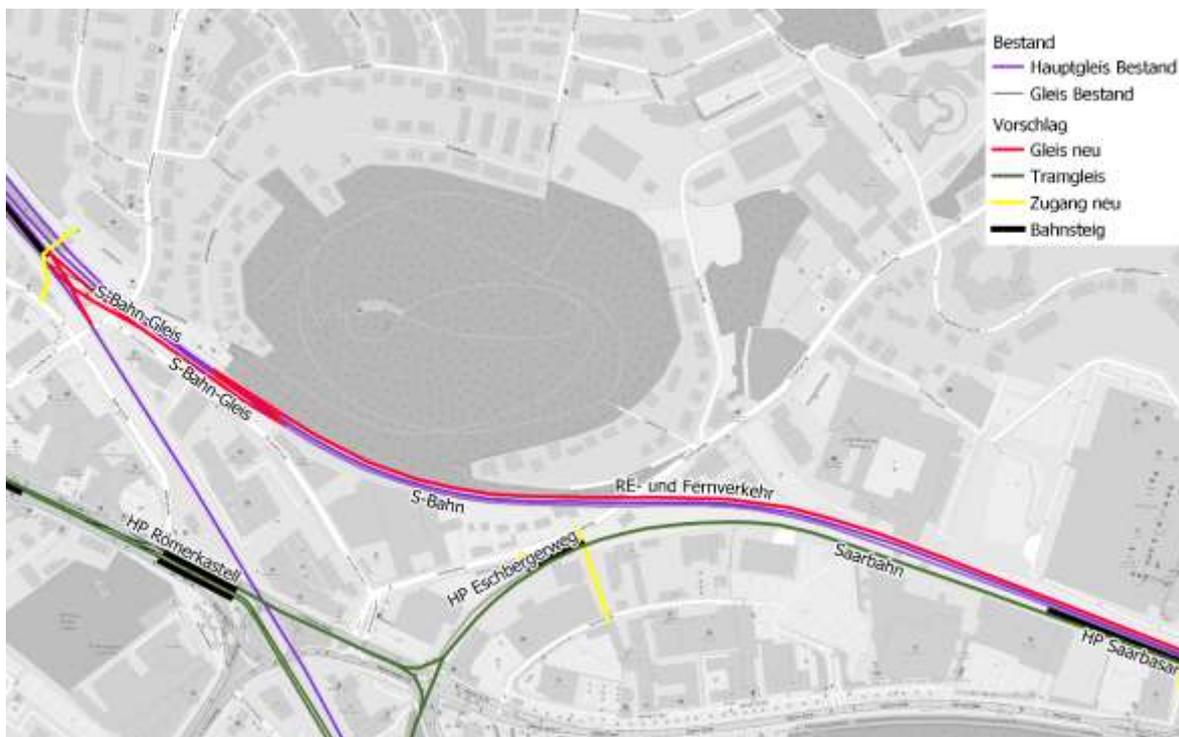
Für die Weiterführung der S-Bahn Saarland in Richtung Saarbasar/St. Ingbert ist ein zusätzliches Streckengleis erforderlich, um Überholungen zu gewährleisten. Da keine Zugbegegnung vorgesehen ist, reicht die Erweiterung um ein zusätzliches Streckengleis auf eine insgesamt dreigleisige Ausführung aus.

Das zusätzliche Gleis für die S-Bahn Saarland könnte ab dem Haltepunkt Saarbrücken-Ost als eingleisige Strecke auf der Südseite angelegt werden. Hierfür ist ein neues Streckengleis zwischen dem Haltepunkt Saarbrücken-Ost und der Brücke über die Straße Am Kieselhumes zu errichten sowie das Planum an der Straße Am Holzbrunnen zu verbreitern. Ab hier nutzt die S-Bahn das vorhandene südliche Streckengleis, während für die übrigen Verkehre auf der Nordseite zwischen der Straße Am Kaninchenberg und der Breslauer Straße ein neues Gleis errichtet wird. Dies erfordert die Verbreiterung des Planums, eine Verbreiterung der Brücke über den Eschbergerweg und den Grunderwerb eines schmalen Streifens eines heute für Stellplätze genutzten Gewerbegrundstücks im Bereich der Straße Im Helmerswald.

Somit bestehen weiterhin zwei durchgängige Hauptgleise für den Fern-, Regional- und Güterverkehr und eine eingleisige S-Bahn-Trasse auf der Südseite, die ab der Betriebsstelle Saarbrücken-Ost viergleisig in Richtung Saarbrücken Hbf fortgeführt wird. Eine Entflechtung ist somit ab dem S-Bahn-Haltepunkt Saarbasar gewährleistet.

Hinter dem Haltepunkt Saarbasar erfolgt vor dem Brückenbauwerk der Breslauer Straße die Einbindung in die zweigleisige Bestandsstrecke mittels einer Weichenverbindung.

Abb. 27: Vorschlag für Gleisplan zwischen Saarbrücken-Ost und Saarbasar



Geschätzter Aufwand:

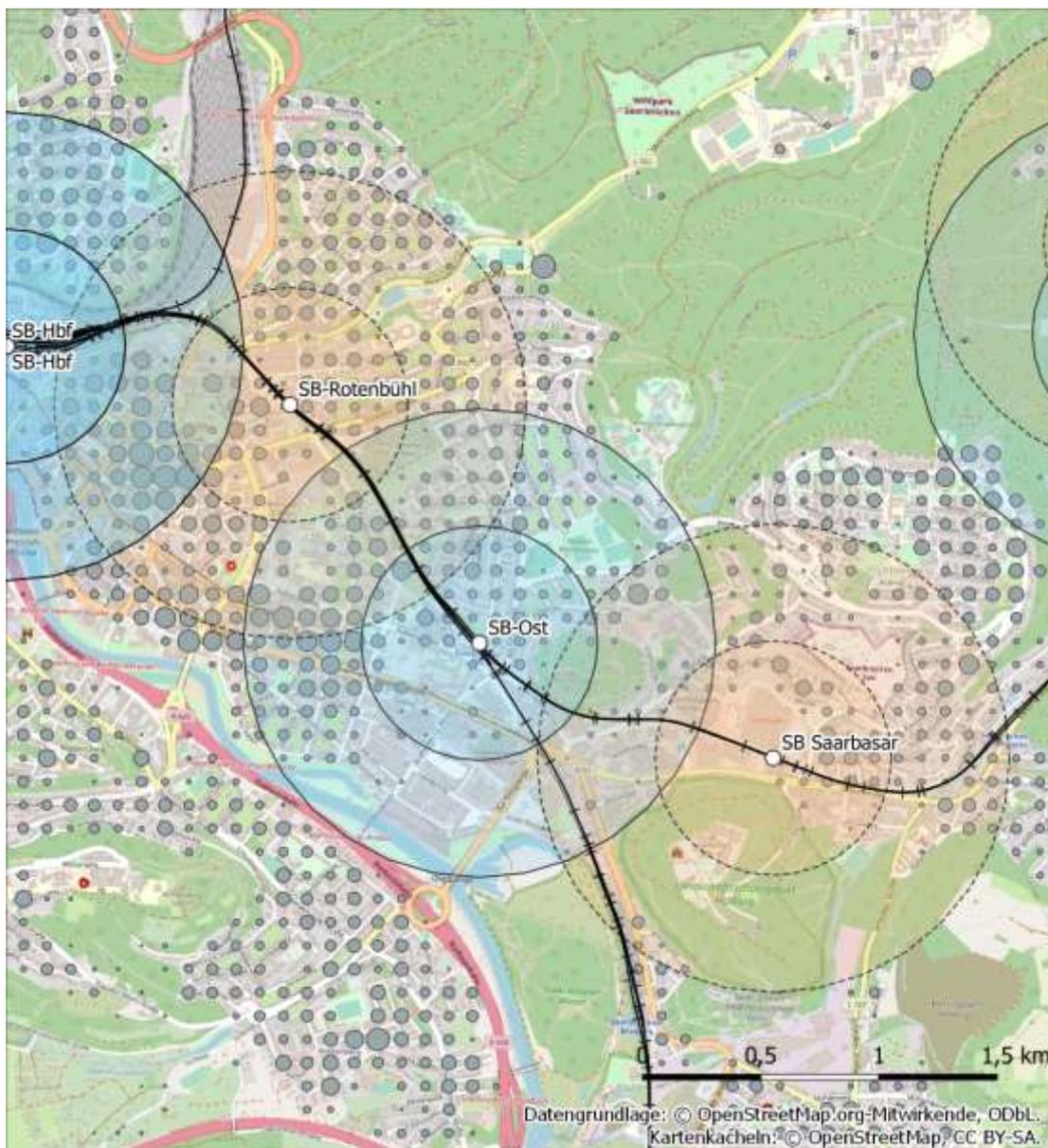
- Verbreiterung des Planums um 3,50 m auf 1.300 m Streckenlänge mit Neubau von 1800 m Streckengleis = 5.400.000 EUR
- Einleisige Brücken über Eschbergerstraße und Am Kieselhumes = 2 * 1.000.000 EUR = 2.000.000 EUR
- 6 Weichen Hauptstrecke = 6* 250.000 EUR = 1.500.000 EUR

Summe: 8,9 Mio. EUR

S-Bahn-Haltepunkt Saarbasar

Das Betriebskonzept der S-Bahn Saarland sieht einen zusätzlichen Haltepunkt im Bereich des Einkaufszentrums „Saarbasar“ vor (s. Abschnitt 7.2.2). Der S-Bahn-Haltepunkt Saarbasar wird **einseitig** auf der Südseite in Seitenlage errichtet. Hier halten sowohl die Züge in Richtung St. Ingbert als auch die Züge in Richtung Saarbrücken Hbf.

Abb. 28: Einwohner im Einzugsgebiet von Saarbrücken-Rotenbühl, Saarbrücken-Ost und Saarbasar



Barrierefreie Zuwegungen werden im Bereich des Einkaufszentrums zur Mainzer Straße und parallel zur Bahn zur Breslauer Straße errichtet. Zusätzlich ist ein direkter Zugang zum Einkaufszentrum mit einer neuen Fußgängerbrücke am West- oder Ostende des Bahnsteigs möglich (ggf. in Kooperation mit dem Betreiber des Einkaufszentrums).

Der Bahnsteig kann auf der Südseite zugleich als Endhaltestelle der Saarbahn-Linie 2 genutzt werden (s. u.), was auch die Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und Saarbahn optimiert.

Geschätzter Aufwand für den S-Bahn-Haltepunkt Saarbasar:

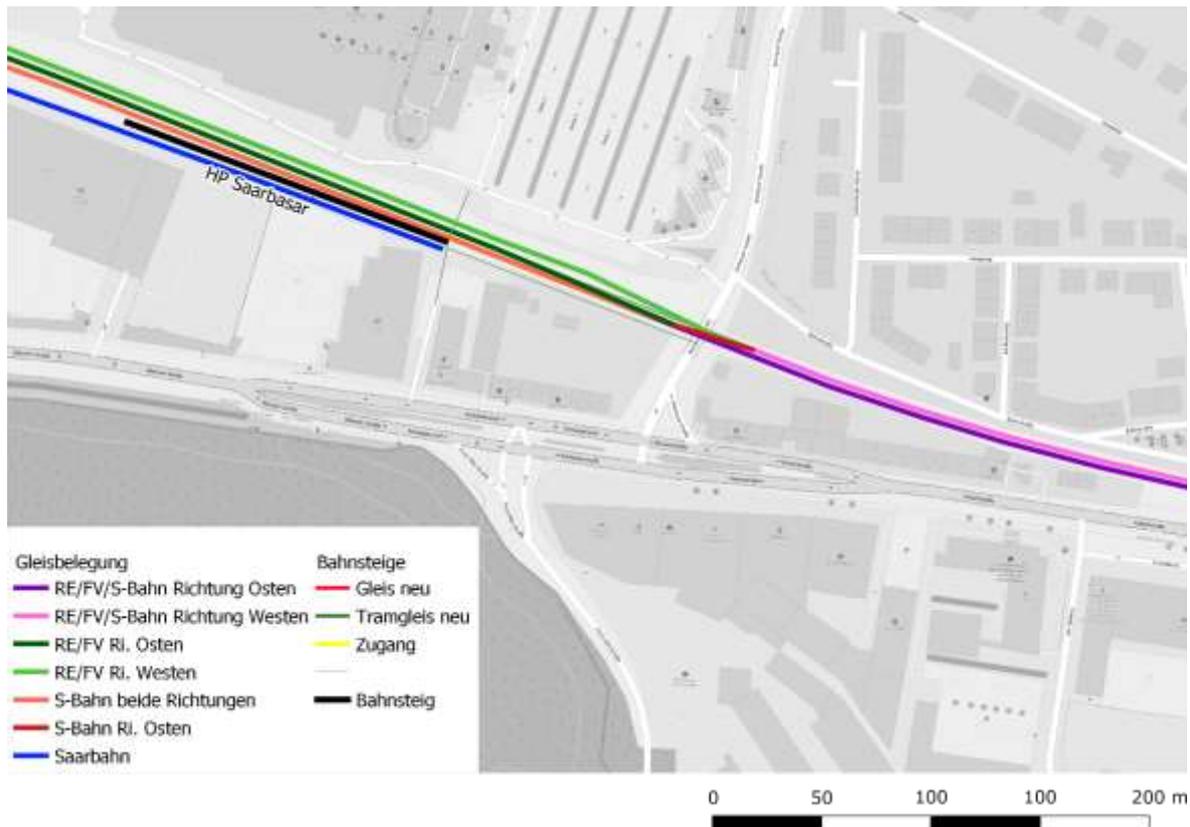
- 160 m langer Bahnsteig 55 cm = 1.000.000 EUR
- 150 m Zuwegung = 50.000 EUR
- Kostenanteil Fußgängerbrücke zum Saarbasar = 200.000 EUR
- *Kosten für den dreigleisigen Ausbau im Bereich des Einkaufszentrums sind oben separat beziffert*
- *Kosten für das Saarbahn-Gleis sind der Maßnahme „S 2 Römerkastell–Saarbasar“ zugeschrieben (s.u.)*

Summe: 1,25 Mio. EUR

Abb. 29: Vorgeschlagener Gleisplan im Bereich Saarbasar



Abb. 30: Gleisbelegung im Bereich Saarbasar



Die vollständige Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunkts Saarbasar ist, wegen des Bedarfs an einem zusätzlichen Streckengleis für den Betrieb in beiden Fahrtrichtungen, in Zusammenhang mit dem Ausbau der künftigen S-Bahn-Stammstrecke angedacht. Aufgrund der sinnvollerweise als Bauvorleistung gemeinsamen Errichtung in Zusammenhang mit der folgenden Maßnahme der Saarbahn-Verlängerung Römerkastell-Saarbasar wäre bei Inbetriebnahme dieser zu entscheiden, ob es sinnvoll sein könnte, den S-Bahnhaltepunkt vorab lediglich in einer Fahrtrichtung in Betrieb zu nehmen.

S 2 Römerkastell – Saarbasar

Infrastruktur und Investitionskosten

Zwischen Römerkastell und dem neuen S-Bahn-Haltepunkt Saarbasar wird eine eingleisige, mit 750 V Gleichstrom elektrifizierte Straßenbahnstrecke nach BOStrab errichtet. Sie beginnt am Haltepunkt Römerkastell, führt zunächst in Mittellage der Mainzer Straße nach Osten und schwenkt hinter dem Eschbergerweg eingleisig nach Nordosten auf die Trasse der ehemaligen Verbindungskurve Schafbrücke–Brebach.

Am Eschbergerweg wird ein Zwischenhalt mit Zugängen zum Eschbergerweg und zum Fasanerieweg empfohlen, um das Gewerbegebiet besser zu erschließen.

Die Trasse führt dann hinter dem Baumarkt entlang parallel zu den Bahngleisen bis zur Endhaltestelle Saarbasar. Am selben Bahnsteig gegenüber könnten Fahrgäste in die S-Bahn in Richtung St. Ingbert umsteigen.

Zuwegungen können von der Mainzer Straße direkt zur Brücke Breslauer Straße sowie mit einer neuen Fußgängerbrücke direkt zum Einkaufszentrum Saarbasar erfolgen. Für den Bau und die Zuwegung zum Bahnsteig ist voraussichtlich der teilweise Erwerb privater Gewerbegrundstücke erforderlich.

Abb. 31: Möglicher kombinierter Saarbahn- und S-Bahnhaltepunkt Saarbasar



Im Zuge dieser Maßnahme ist die eigenständige Zufahrt von Einsystemfahrzeugen zum Saarbahn-Betriebshof Brebach umsetzbar. Diese Maßnahme ist für die S-Bahn Saarland bzw. für die Umsetzung des VEP ÖPNV nicht unmittelbar erforderlich und wurde daher separat detaillierter betrachtet. Die Wirkungen sind daher nur nachrichtlich mit dargestellt.

Abb. 32: Saarbahn-Strecke Römerkastell–Saarbasar mit Anbindung des Betriebshofs



Der Kostenaufwand wird wie folgt beziffert:

- 1,1 km lange eingleisige Straßenbahnstrecke = 3.300.000 EUR
- 350 m lange eingleisige Zufahrt zum Betriebshof = 1.050.000 EUR
- 1,4 km Oberleitung 750 V Gleichstrom = 1.050.000 EUR
- Neue Haltestelle Eschbergerweg 75 m = 500.000 EUR
- Neue Weichen und Knotenpunktanpassungen = 2.000.000 EUR

Summe: 7,9 Mio. EUR

Die Kosten für den S-Bahn-Haltepunkt Saarbasar und die zusätzliche Fußgängerbrücke zum Einkaufszentrum Saarbasar sind bei den Kosten des S-Bahn-Ausbaus veranschlagt.

Betriebskonzept

Das Betriebskonzept sieht vor, die heutige Saarbahn-Linie S 1 von Saargemünd nach Lebach in zwei Linien zu teilen. Die Saarbahn-Linie S 1 verkehrt künftig von Siedlerheim nach Saargemünd. Dabei werden der Abschnitt Siedlerheim – Brebach/Kleinblittersdorf im 15-Minuten-Takt und der Abschnitt bis Saargemünd im 30-Minuten-Takt bedient. Diese Linie wird mit Zweisystemfahrzeugen (750 V und 15 kV) befahren.

Die Saarbahn-Linie S 2 fährt von Lebach/Heusweiler über Siedlerheim und Römerkastell zur neuen Endstelle Saarbasar. Lebach wird dabei im 30-Minuten-Takt bedient; ab Riegelsberg (in der Hauptverkehrszeit ab Heusweiler) verkehrt die S 2 im 15-Minuten-Takt bis Saarbasar. Zwischen Siedlerheim und Römerkastell überlagern sich die Linien S 1 und S 2 zu einem 7,5-Minuten-Takt.

Die Linie S 2 bietet am Haltepunkt Saarbasar alle 15 Minuten einen direkten, bahnsteiggleichen Anschluss nach St. Ingbert-Rohrbach und alle 30 Minuten weiter in Richtung Homburg und Zweibrücken. Auch in der Gegenrichtung sieht das Betriebskonzept diesen bahnsteiggleichen Anschluss vor. Fahrgäste aus östlicher Richtung mit dem Fahrtziel Saarbrücken Innenstadt können dadurch schon am Haltepunkt Saarbasar bequem zu allen Innenstadthaltestellen umsteigen, anstatt wie bisher zum Hauptbahnhof zu fahren. Dies führt zu erheblichen Fahrzeitgewinnen (vgl. Tab. 29).

Tab. 29: Fahrzeit von St. Ingbert zu verschiedenen Zielen in Saarbrücken

Von St. Ingbert zur Haltestelle	<i>Reisezeit über Saarbrücken-Ost mit Fußweg zur Haltestelle Kieselhumes</i>	Reisezeit über Hauptbahnhof	Reisezeit mit Verknüpfungspunkt Saarbasar
Hauptbahnhof	--	12-14 Minuten	12-15 Minuten (+- 0)
Saarbasar	<i>40 Minuten</i>	40 Minuten	10 Minuten (-30)
Römerkastell	<i>20 Minuten</i>	28 Minuten	14 Minuten (-14)
Uhlandstraße	<i>25 Minuten</i>	26 Minuten	17 Minuten (-9)
Brebach/Erzbergerstraße	<i>31 Minuten</i>	41 Minuten	25 Minuten (-16)
Eschberg/Schlesienring	<i>32 Minuten</i>	48 Minuten	31 Minuten (-17)
Kleinblittersdorf	<i>47 Minuten</i>	47 Minuten	31 Minuten (-16)

Die Haltestelle Brebach wird durch dieses Betriebskonzept nur noch alle 15 Minuten bedient (bisher alle 7,5 Minuten) – so wie es bereits bei der ursprünglichen Planung des Saarbahn-

Projekts mit einer Linie nach Saargemünd und einer weiteren Linie nach Schafbrücke ange-
dacht war. Der bisherige 7,5-Minuten-Takt bis Brebach ist einzig der Tatsache geschuldet,
dass die zweite Saarbahn-Linie, auf die jede zweite Bahn aus Richtung Innenstadt ab Rö-
merkastell weiterführen würde, bisher nicht realisiert wurde.

Mit Realisierung des oben beschriebenen Konzepts sind die Buslinien 120, 126, 130, 131
und 137 zu überplanen und auf das neue Stadtbahnkonzept in Brebach bzw. am Saarbasar
abzustimmen.

Auch die Buslinien 105 und 107 vom Saarbasar zum Eschberg sind mit die Saarbahn-Linie
S 2 und den Zügen der S-Bahn Saarland zu harmonisieren.

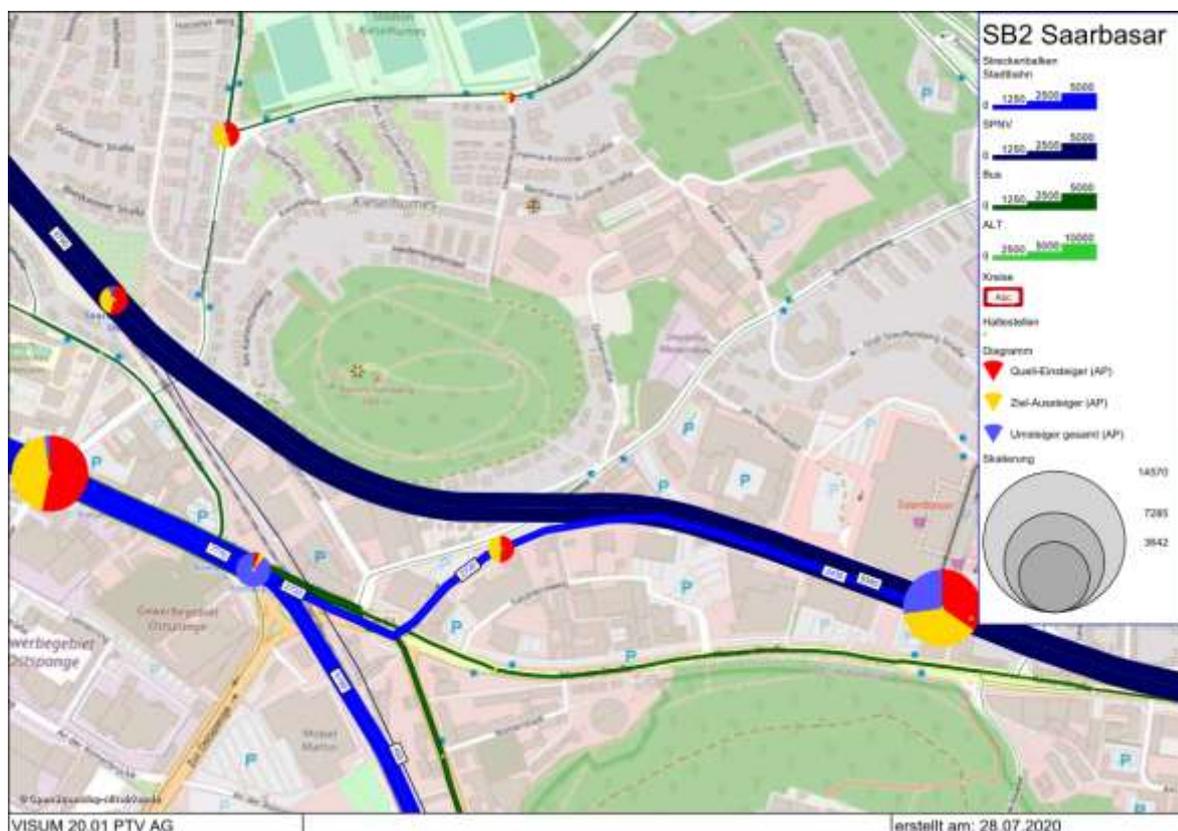
Da letztlich nur Fahrten von der Haltestelle Brebach zum Saarbasar verlagert werden, ver-
ändern sich die Betriebs-Kilometer-Leistungen praktisch nicht. Im Rahmen einer Machbar-
keitsstudie sind die Auswirkungen auf den Busverkehr detaillierter zu prüfen.

Nachfragewirkung

Durch den Anschluss des Einkaufszentrums Saarbasar und des Gewerbegebiets Eschberg-
weg sowie die besseren Umsteigebeziehungen zur S-Bahn Saarland können rund 1.600 zu-
sätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Bei einer relativ kurzen mittleren Reiseweite von 4
km werden hierdurch rund 3.800 Pkw-km pro Werktag eingespart.

Insgesamt würde der Abschnitt zwischen den Haltepunkten Römerkastell und Saarbasar
von ca. 2.500 bis 2.700 Fahrgästen pro Werktag frequentiert.

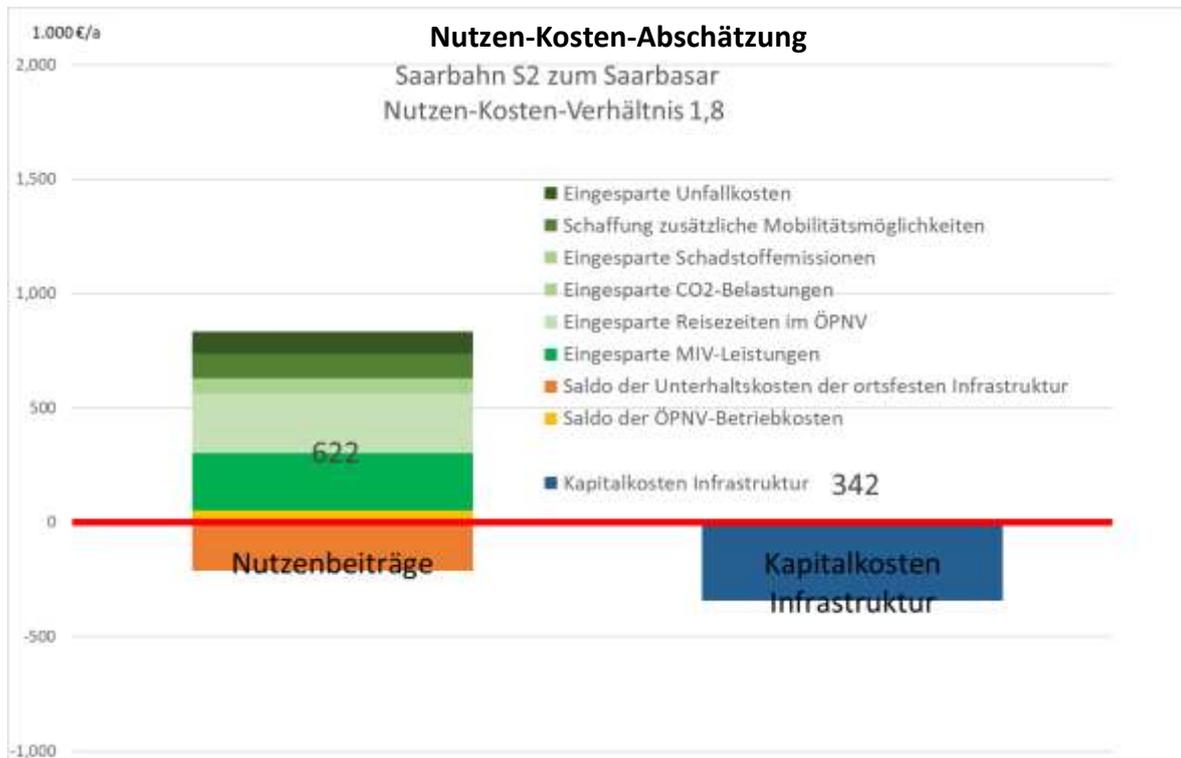
Abb. 33: Nachfragepotenzial der S 2 vom Römerkastell zum Saarbasar



Nutzen-Kosten-Abschätzung

Der monetarisierte Nutzen der verlagerten Pkw-km, der Reisezeitersparnisse sowie der neuen Mobilitätsmöglichkeiten summieren sich auf rund 0,8 Mio. EUR/Jahr. Hiervon sind rund 0,2 Mio. EUR/Jahr an Betriebskosten für die neue Infrastruktur abzuziehen. Der saldierte Nutzen in Höhe von 0,6 Mio. EUR/Jahr ist deutlich höher als die Kapitalkosten der Infrastruktur (0,35 Mio. EUR/Jahr), sodass sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,8 ergibt.

Abb. 34: Nutzen-Kosten-Abschätzung der S 2 vom Römerkastell zum Saarbasar



Ausrüstung der Strecke zwischen Saarbasar und Rohrbach für den Gleiswechselbetrieb mit Überleitweichen an allen Haltepunkten

Die zweigleisige Strecke zwischen Saarbasar, St. Ingbert und Rohrbach würde bei Einführung der S-Bahn Saarland intensiv vom Fern-, Güter-, Regional- und S-Bahn-Verkehr genutzt. Um hier auch im Verspätungsfall die gegenseitigen Auswirkungen zu minimieren, sollten der Abschnitt für einen Gleiswechselbetrieb signaltechnisch ausgerüstet und Weichenverbindungen im Bereich der Bahnhöfe Schafrücke, Scheidt und Rentrish hergestellt werden, um eine fliegende Überholung der S-Bahn durch den Fern- und Regionalverkehr zu ermöglichen.

Dies würde eine flexiblere Betriebsführung ermöglichen, indem im Verspätungsfall S-Bahn-Züge in Richtung Saarbrücken schon früher auf das südliche Gleis wechseln und eine fliegende Überholung durch den Fernverkehr ermöglichen bzw. einem verspäteten Regionalexpress- oder Fernzug Richtung Mannheim die Überholung der S-Bahn auf dem nördlichen Gegengleis ermöglichen. Hierfür sind Weichenverbindungen vor jedem S-Bahn-Haltepunkt zwischen Saarbasar und St. Ingbert erforderlich. Heute gibt es zwischen dem Westkopf des Bahnhofs St. Ingbert und Saarbrücken-Ost keinerlei Überleitungsmöglichkeit.

Geschätzter Aufwand

- 6 Weichen Hauptstrecke = 6 * 250.000 EUR = 1.500.000 EUR
- Signaltechnische Ausrüstung: nicht zu beziffern

Summe: 1,5 Mio. EUR (ohne Signaltechnik)

Zweigleisiger Begegnungsabschnitt im Bereich Bierbach

Um eine Zugkreuzung der S-Bahn-Linien zwischen Blieskastel-Lautzkirchen und Bierbach zu ermöglichen, ist ein zweigleisiger Trassenausbau zu prüfen. Das historische Planum ist zweigleisig ausgelegt. Für einen Betrieb von direkten Zügen zwischen Homburg und Blieskastel sollte die Zweigleisigkeit bis zum Abzweig nach Schwarzenacker durchgezogen werden (s. Kap. 7.5.12).

Neuer Kreuzungsbahnhof auf der Strecke Zweibrücken – Pirmasens

Aufgrund der Taktlage und der Verdichtung des Angebots auf der zukünftigen S-Bahn-Linie S 12 zwischen Saarbrücken, Zweibrücken und Pirmasens ist ein weiterer Kreuzungsbahnhof zwischen Zweibrücken und Pirmasens erforderlich. Ziel dieser Maßnahme ist es, dass sich die S-Bahn-Linien S 12 und S 17 auf den zweigleisigen Strecken bzw. auf eingleisigen Strecken in Bahnhöfen begegnen (Eigenkreuzungen).

Im Bahnhof Pirmasens Nord sind zudem Anschlüsse von der S-Bahn-Linie S 12 auf Züge in Richtung Landau und Kaiserslautern sicherzustellen. Daher wird ein neuer Kreuzungsbahnhof in Tschifflik (zwischen den Bahnhöfen Zweibrücken und Contwig) empfohlen. Dieser liegt in der Zuständigkeit von Rheinland-Pfalz. Ohne diesen Kreuzungsbahnhof ist bei der S-Bahn-Linie S 12 auf dem Abschnitt Pirmasens–Zweibrücken aufgrund der fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten mit Fahrzeitverlusten zu rechnen.

Geschätzter Aufwand

- 200 m neue Gleisanlagen = 600.000 EUR
- 2 Weichen Nebenstrecke = 200.000 EUR
- Anpassung Zuwegungen = 700.000 EUR

Summe: 1,5 Mio. EUR

Gesamtkosten S-Bahn-Stammstrecke

Insgesamt fallen für die Umsetzung der S-Bahn-Stammstrecke von Rohrbach über Saarbrücken bis Saarlouis Investitionskosten in Höhe von rund 22 Mio. EUR an. Diese Kosten enthalten sämtliche Maßnahmen zum Ausbau der vorhandenen Gleisinfrastruktur, um das vorgesehene Zielnetz der S-Bahn Saarland in allen Szenarien auf der Stammstrecke mit hinreichender Betriebsstabilität abwickeln zu können. Hinzu kommen Kosten für einzelne signaltechnische Anpassungen, die mit dem gegenwärtigen Planungsstand noch nicht zu beziffern sind. Tabelle 30 listet die für den Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke anfallenden Posten einzeln auf:

Tab. 30: Gesamtkosten S-Bahn-Stammstrecke

Umbau Haltepunkt Burbach-Mitte	2,25 Mio. EUR
Spurplananpassungen zwischen Burbach und Saarbrücken Hbf	3,9 Mio. EUR
Spurplananpassung Bereich östlich von Saarbrücken Hbf	3,4 Mio. EUR
Dreigleisiger Ausbau Saarbrücken-Ost-Saarbasar	8,9 Mio. EUR
Haltepunkt Saarbasar	1,25 Mio. EUR
Ausrüstungen zwischen Saarbasar und Rohrbach mit Überleitstellen	1,5 Mio. EUR
Neue Kreuzungsmöglichkeit Zweibrücken – Pirmasens	1,5 Mio. EUR
Anpassung der Sicherungstechnik	abhängig von der weiteren Planung
Summe	mind. 22,7 Mio. EUR

7.2.2 Weitere denkbare Haltepunkte im S-Bahn-Netz

Zusätzliche Haltepunkte und eine Verlegung von Haltepunkten zur Erreichung eines höheren Fahrgastpotenzials und betrieblicher Optimierungen sind im Zuge der Realisierung der S-Bahn Saarland denkbar. Im Kapitel 7.2.1 sind bereits einige Kreuzungs- und Verknüpfungsbahnhöfe dargestellt. Weitere mögliche Haltepunkte werden im Folgenden dargestellt und bewertet. Dies stellt nur eine Vorbewertung dar, welche Haltepunkte grundsätzlich in Frage kommen; vor der weiteren Umsetzung muss hierfür jeweils eine detaillierte Planung und Bewertung erfolgen, um eine endgültige Auswahl zu treffen.

Mögliche zusätzliche und verlegte Haltepunkte an der künftigen S-Bahn-Stammstrecke

Das Fahrplankonzept auf der Saarstrecke und der Strecke Saarbrücken – Mannheim wird maßgeblich durch die Knoten des Integralen Taktfahrplans in Trier, Homburg, Kaiserslautern und Pirmasens Nord determiniert; die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge sind aufgrund der erforderlichen Anschlüsse zu anderen Bahnstrecken vorgegeben. Daher gibt es nur einen begrenzten Spielraum für zusätzliche Haltepunkte. Diese sollten nur dann realisiert werden, wenn durch die Fahrzeitverlängerungen durch die neuen Haltepunkte keine Anschlüsse gefährdet werden. Letztlich ist jedoch eine detailliertere Planung der Stammstrecke inkl. Betriebssimulation erforderlich, um Aussagen über zusätzliche Haltepunkte zu treffen. Eine Verlegung von Haltepunkten ist hingegen betrieblich unkritisch, da sich daraus keine Fahrzeitverlängerungen ergeben.

Abb. 35 visualisiert mögliche neue Haltepunkte auf der Stammstrecke der S-Bahn Saarland (orange) und möglicherweise zu verlegenden Haltepunkte (violett).

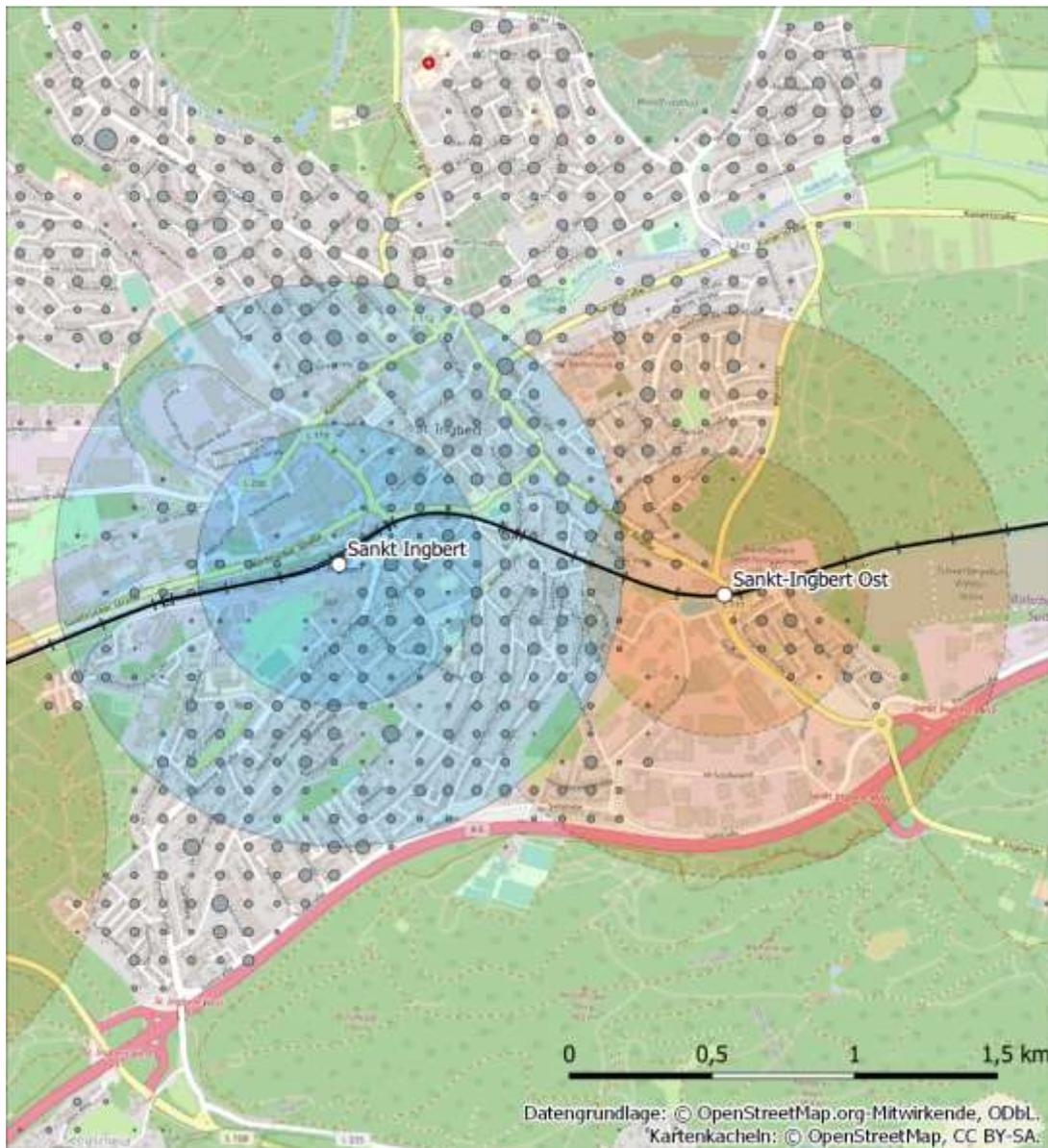
Abb. 35: Potenzielle neue Haltepunkte im Bereich der künftigen S-Bahn-Stammstrecke



Zusätzlicher Haltepunkt St. Ingbert-Ost

Ein zusätzlicher Haltepunkt ca. 1,5 km östlich des Bahnhofs St. Ingbert ist denkbar. Damit könnten 1.000 Einwohner im 500-m-Radius bzw. 2.580 Einwohner im 1.000-m-Radius erreicht werden. Der zusätzliche Haltepunkt erschließt zudem das Gewerbegebiet St. Ingbert-Ost, wobei dieses nur wenige ÖPNV-affine Nutzungen aufweist.

Abb. 36: Einwohner und Einwohner im Einzugsgebiet eines Haltepunkts St. Ingbert-Ost

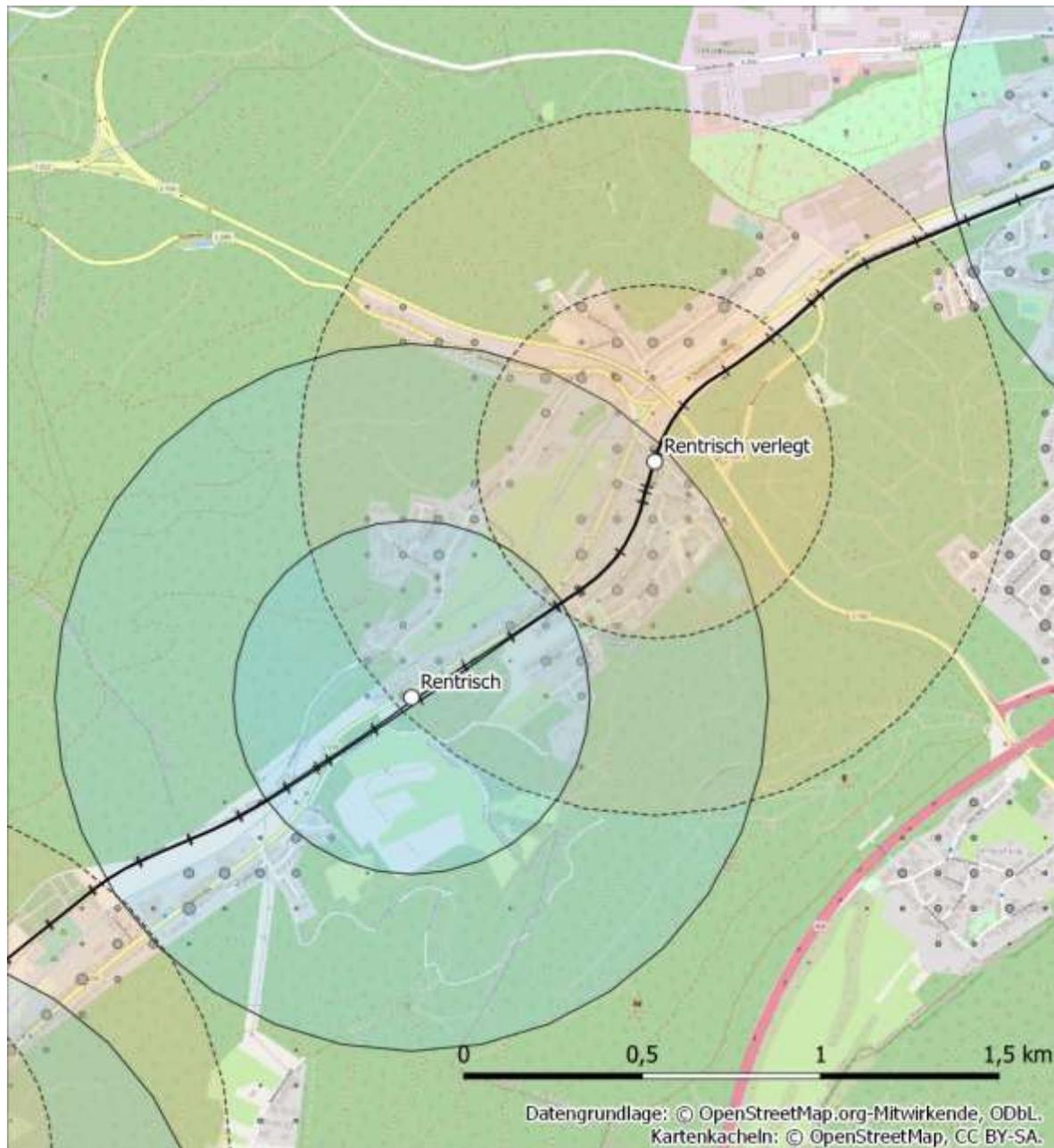


Verlegung des Haltepunkts Rentrish

Die Verlegung des Haltepunkts Rentrish ca. einen Kilometer in Richtung Ortsmitte würde die Erschließung verbessern: Im 500-m-Radius würde sich die Erschließung von 500 auf 1.000 sowie im 1.000-m-Radius von 1.500 auf 1.900 Einwohner erhöhen. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass auch hierdurch keine substantiell höhere Reisendenzahl gegenüber den heute lediglich 90 Reisenden pro Tag zu erwarten wäre.

Die Verlegung des Haltepunkts Rentrish ist im Rahmen des Bahnhofsentwicklungsprogramms des Saarlands und der DB Station&Service AG neben dem Umbau aufgrund der zu niedrigen und daher längerfristig nicht zulässigen Bahnsteighöhe bereits erwogen worden. Die Verlegung des Haltepunkts wurde im Ergebnis als nicht wirtschaftlich bewertet.

Abb. 37: Einwohner im Einzugsgebiet von Rentrisch (heutiger und möglicher neuer Standort)

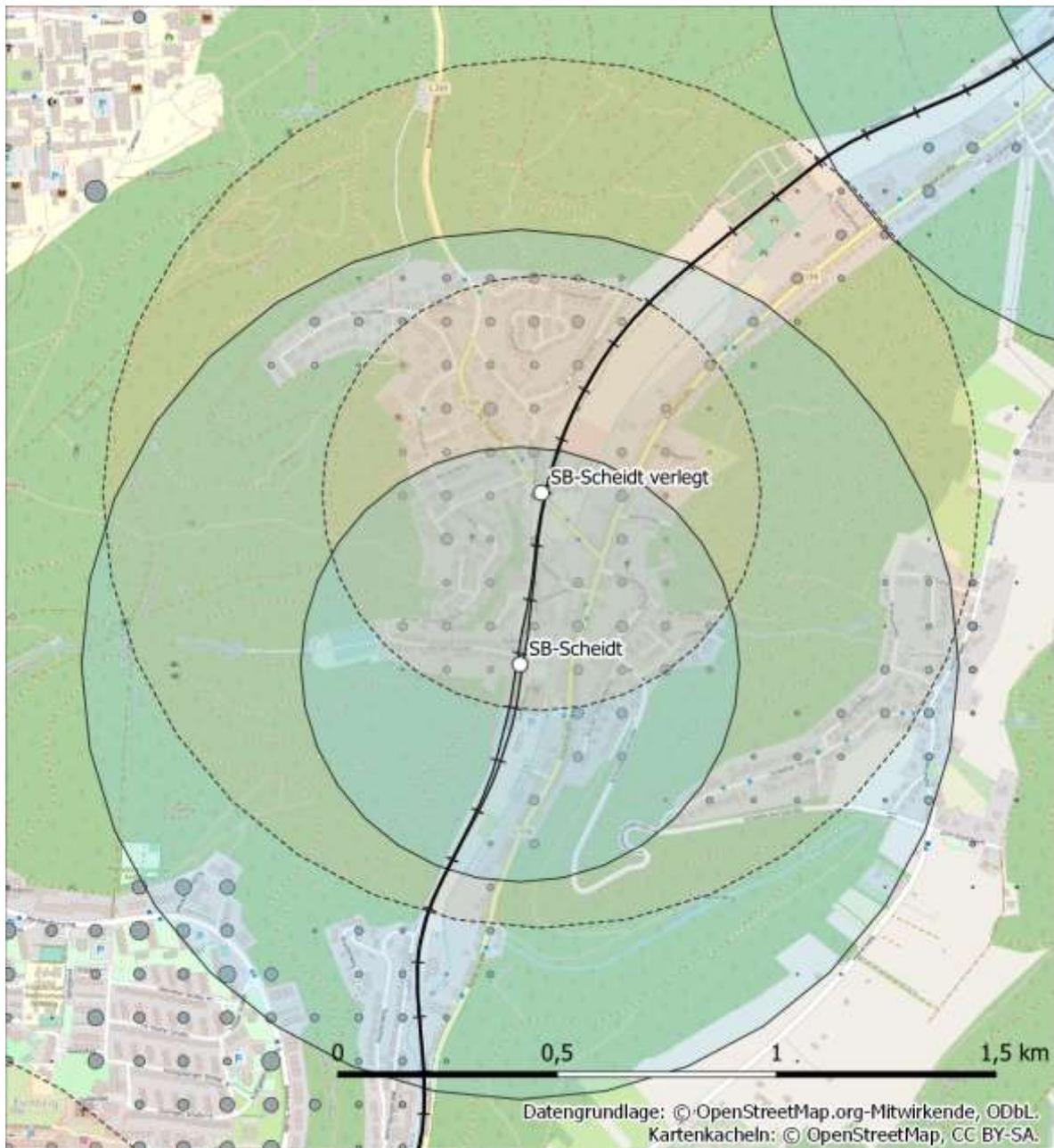


Verlegung des Haltepunkts Scheidt

Der Haltepunkt Scheidt könnte ca. 500 Meter in Richtung Ortsmitte verlegt werden. Statt 1.500 würden 2.000 Einwohner im 500-m-Radius erschlossen werden. Im 1.000-m-Radius ist kein signifikanter Unterschied festzustellen, wenn man die Einwohner des Stadtteils Eschberg aufgrund des Höhenunterschieds außen vor lässt. Mit der Verlegung des Haltepunkts ließe sich jedoch eine deutlich bessere Verknüpfung mit den Buslinien zur Universität und zum Scheidterberg einrichten, sodass sich die Verbindung für Fahrgäste aus Richtung Homburg und Zweibrücken mit dem Fahrtziel Universität optimieren ließe.

Der heutige Mittelbahnsteig des Haltepunkts Scheidt ist nicht barrierefrei ausgebaut. Am neuen Standort könnten barrierefreie Außenbahnsteige errichtet und damit die Kosten für einen barrierefreien Umbau des heutigen Bahnhofs eingespart werden.

Abb. 38: Einwohner im Einzugsgebiet von Scheidt (heutiger und möglicher neuer Standort)



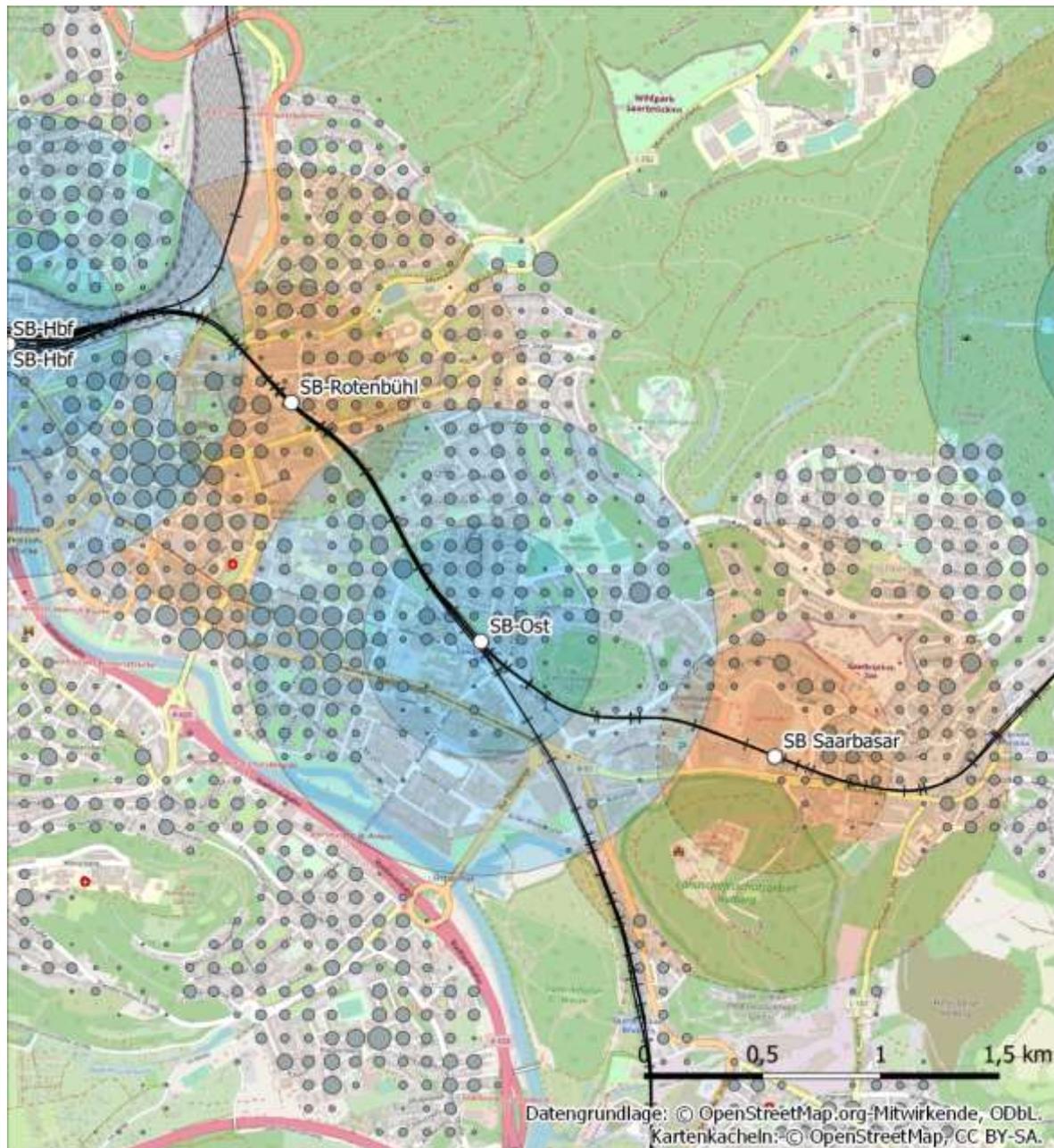
Zusätzlicher Haltepunkt Saarbasar

Der zusätzliche Haltepunkt Saarbasar wird als Baustein der Stammstrecke der S-Bahn Saarland in Abschnitt 7.2.1 beschrieben.

Zusätzlicher Haltepunkt Saarbrücken-Rotenbühl

Ein zusätzlicher Haltepunkt der S-Bahn Saarland im Saarbrücker Stadtteil Rotenbühl würde 4.000 Einwohner im 500-m-Radius sowie 8.000 Einwohner im 1.000-m-Radius erschließen. Darüber hinaus liegen viele wichtige Ziele im Umfeld des potenziellen Haltepunkts (verschiedene Schulzentren, der Campus Rotenbühl der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes sowie diverse Bürostandorte). Zudem könnte in Rotenbühl ein Verknüpfungspunkt mit einer möglichen städtischen Saarbahn-Linie über die Scheidter Straße errichtet werden.

Abb. 39: Einwohner im Einzugsgebiet eines Haltepunktes Rotenbühl



Für einen zusätzlichen Haltepunkt im Saarbrücker Stadtteil Rotenbühl bietet sich aufgrund der räumlichen Verhältnisse ein platzsparender Mittelbahnsteig an. Hierfür sind im Bereich des Sportplatzes nördlich der Martin-Luther-Straße die Verbreiterung des Planums auf einer Länge von ca. 200 m und eine Verschiebung des heutigen Streckengleises in Richtung Saargemünd um ca. 5 m nach Südwesten erforderlich. So kann zwischen den S-Bahn-Gleisen ein ca. 160 m langer Mittelbahnsteig errichtet werden. Zugänge sind von der Martin-Luther-Straße/Scheidter Straße sowie am anderen Ende von der Fichestraße/Schopenhauerstraße einzurichten, wobei der südliche Zugang mit einem Aufzug barrierefrei auszurüsten ist.

Geschätzter Aufwand:

- Erweiterung des Planums mit 200 m neuem Streckengleis = 600.000 EUR
- Mittelbahnsteig, Zuwegung und Aufzug = 2.000.000 EUR

Summe: 2,6 Mio. EUR

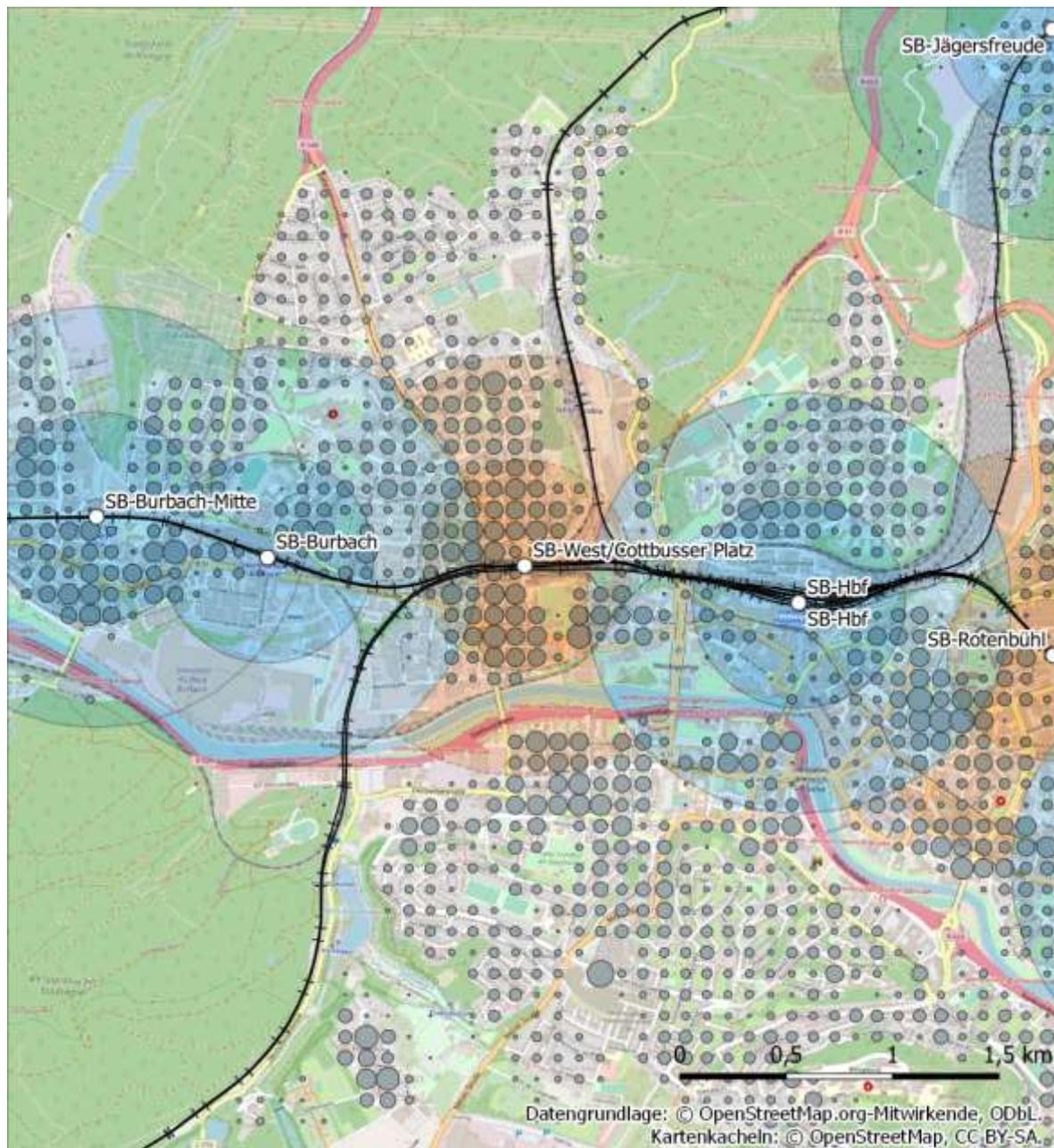
Abb. 40: Vorgeschlagener Gleisplan des S-Bahn-Haltepunkts Rotenbühl



Zusätzlicher Haltepunkt Saarbrücken West/Cottbusser Platz

Ein zusätzlicher S-Bahn-Haltepunkt ist zwischen Saarbrücken Hbf und Saarbrücken-Burbach im Bereich des Cottbusser Platzes denkbar. Der Haltepunkt Saarbrücken West/Cottbusser Platz würde 8.600 zusätzliche Einwohner im 500-m-Radius bzw. 10.600 zusätzliche Einwohner im 1.000-m-Radius erschließen. Diese Einwohner verfügen jedoch heute bereits über einen Zugang zur Saarbahn im 7,5-Minuten-Takt.

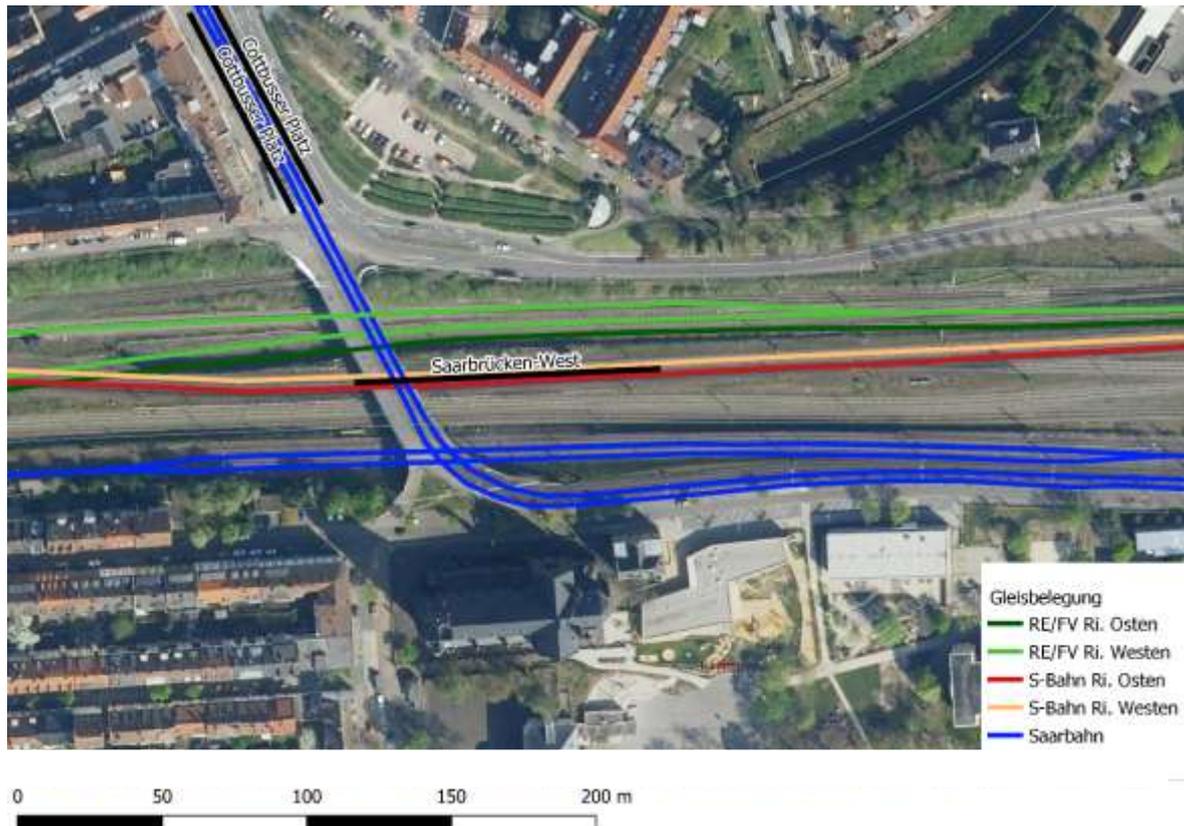
Abb. 41: Einwohner im Einzugsgebiet vom Cottbusser Platz



Eine Verknüpfung der S-Bahn Saarland mit der Saarbahn wäre am Cottbusser Platz grundsätzlich möglich – eine Maßnahme, die besonders für Fahrgäste aus Richtung Völklingen in Richtung Siedlerheim – Riegelsberg – Heusweiler interessant ist.

Ein zusätzlicher Haltepunkt der S-Bahn Saarland ist baulich an dieser Stelle allerdings nur äußerst schwierig realisierbar, da dieser im Bereich des bestehenden Überwerfungsbauwerks läge. Vor dem Überwerfungsbauwerk müsste das Richtungsgleis in Richtung Völklingen ca. 6 m nach Norden verschoben werden, um einen Mittelbahnsteig zu realisieren. Vom Westkopf des Bahnsteigs könnte ein Aufzug zur Fußgängerbrücke errichtet werden. Für eine Treppe wäre auf dieser Seite jedoch kein Platz. Diese müsste auf der Ostseite der Saarbahnbrücke errichtet werden, die hierfür um ein Gehweg auch auf der Ostseite verbreitert werden müsste.

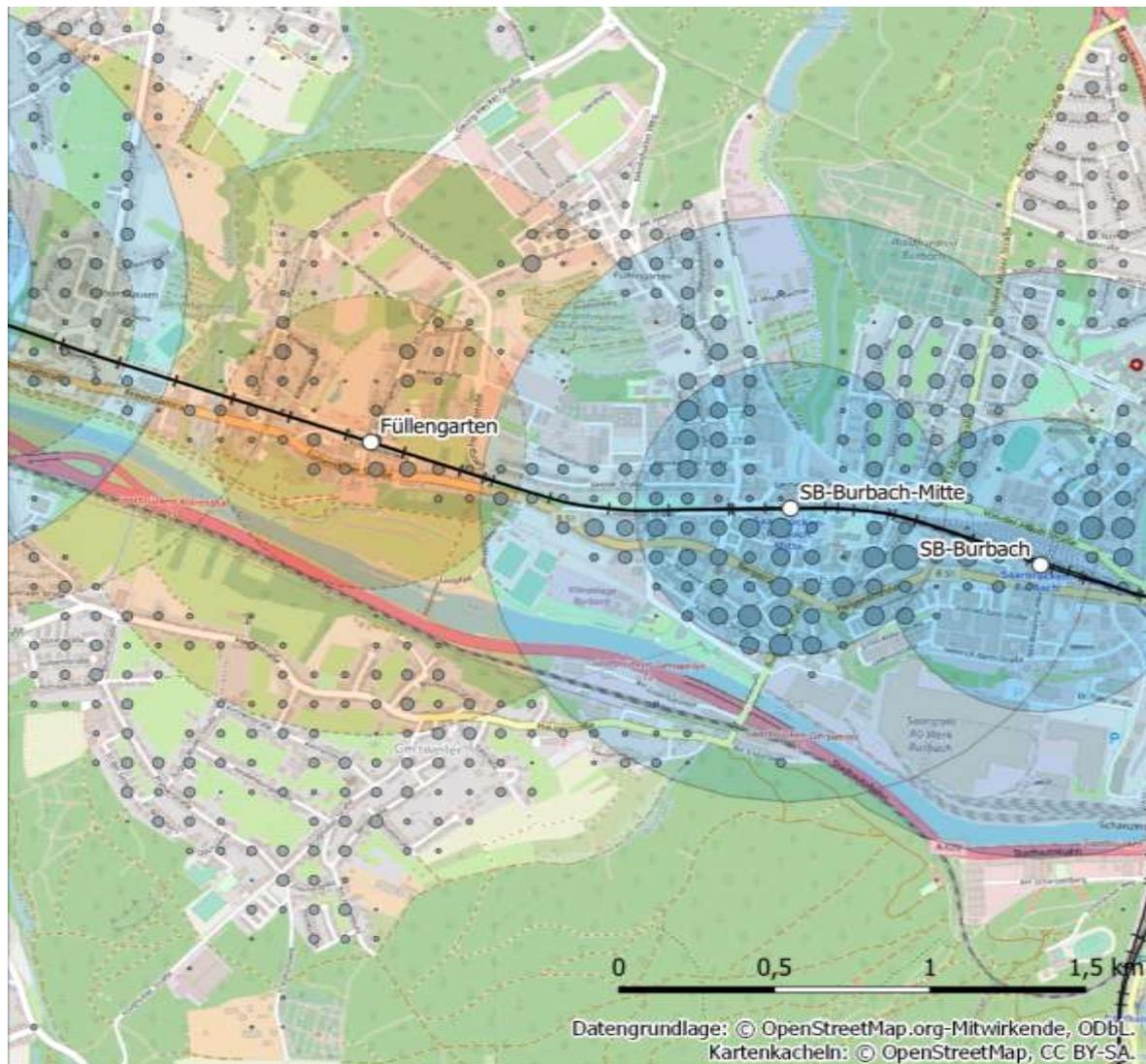
Abb. 42: Luftbild Cottbusser Platz (Quelle: Geoportal Saarland)



Zusätzlicher Haltepunkt Saarbrücken-Füllengarten

1.300 m westlich des Haltepunkts Burbach-Mitte könnte der zusätzliche Haltepunkt Füllengarten entstehen. Dieser würde 1.500 zusätzliche Einwohner im 500-m-Radius bzw. 2.200 zusätzliche Einwohner im 1.000-m-Radius erschließen.

Abb. 43: Einwohner im Einzugsgebiet eines Haltepunkts Füllengarten

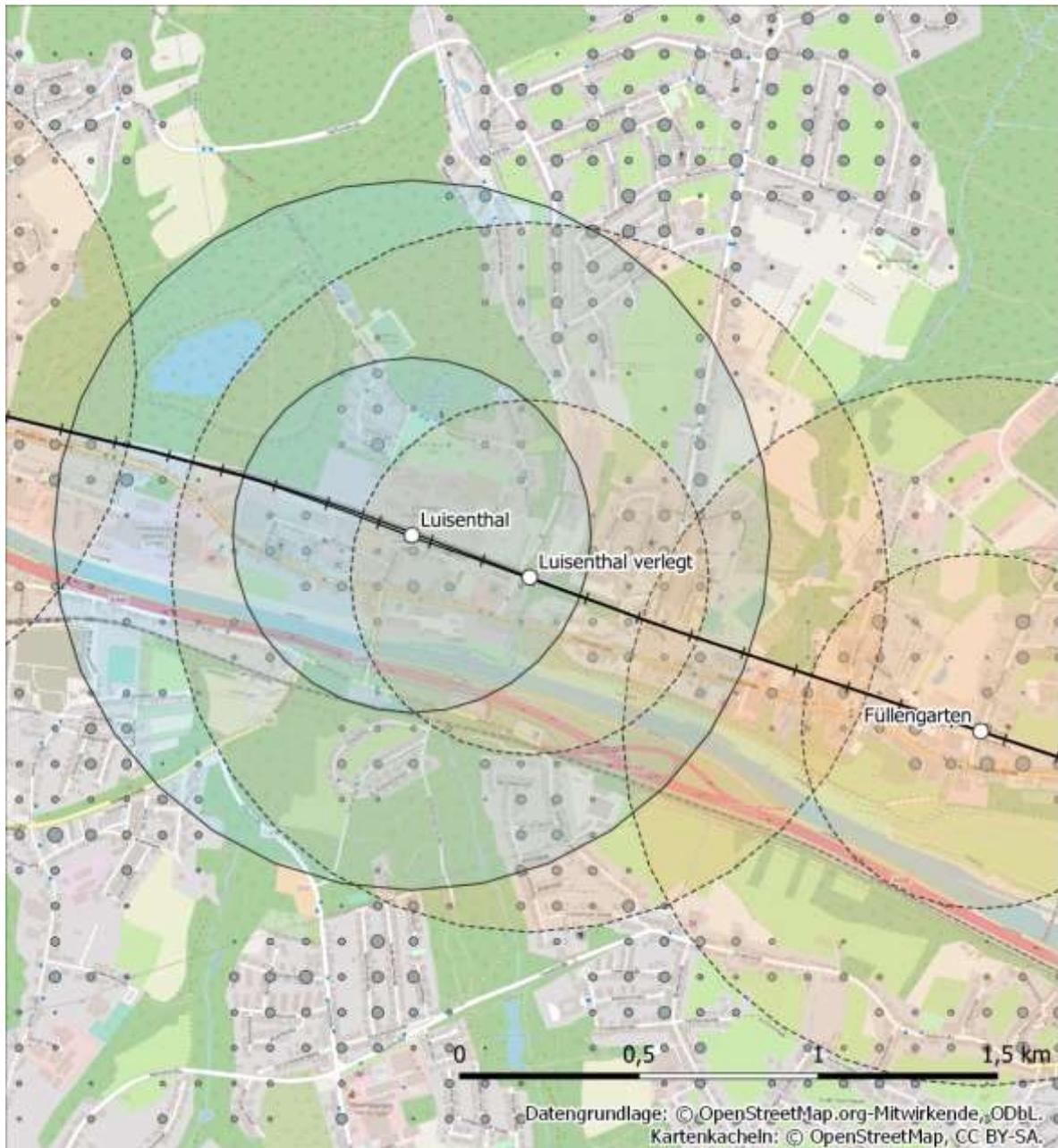


Für das Potenzial des Haltepunktes ist zu berücksichtigen, dass in unmittelbarer Nähe ein zusätzlicher bedeutender Siedlungs- und Schulstandortswert geplant ist, für den die Bauleitplanungsverfahren aktuell anlaufen.

Verlegung des Bahnhofs Luisenthal

Der heute nicht barrierefreie Bahnhof Luisenthal könnte im Rahmen des barrierefreien Ausbaus einige 100 m in Richtung Osten in den Bereich der Althansstraße an der Stadtgrenze zu Saarbrücken-Rockershausen verlegt werden, um eine bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs aus den Siedlungsgebieten nördlich der Bahn (besonders Altenkessel) zu ermöglichen und eine Park-and-Ride-Anlage zu errichten. Die Verlegung des Bahnhofs würde zudem die Verknüpfung mit den Buslinien 102 und 181 verbessern.

Abb. 44: Einwohner im Einzugsgebiet des Bahnhofs Luisenthal heute und bei Verlegung in Richtung Rockershausen



Neuer Haltepunkt Völklingen-Heidstock

Ein zusätzlicher Haltepunkt in Völklingen-Heidstock würde einen großen Siedlungsbereich erschließen, der bisher nicht an den SPNV angebunden ist. Der Haltepunkt kann als Mittelbahnsteig an der rechten Saarstrecke auf Höhe der Bushaltestelle Luisenthal Aluminiumwerk errichtet werden. Aufgrund des Höhenunterschieds vom geplanten Haltepunkt zum höher gelegenen Siedlungsgebiet ist ein 24 m hoher Aufzug (Abb. 46 zeigt Beispiele von Aufzügen in Bad Schandau, Bern und Baden) erforderlich, der die Bahnsteigebene (Ebene 1) mit dem Ausgang in Richtung Heidstock (Ebene 2) und der heutigen Fußgängerunterführung (Ebene 0) verbindet. Ein Treppenabgang vom Bahnsteig zur bestehenden Fußgängerunterführung sollte zusätzlich angelegt werden.

Als Investitionskosten werden rund 4,5 Mio. EUR geschätzt. Hierbei sind berücksichtigt:

- ein Mittelbahnsteig
- Spurplananpassung des Streckengleises in Richtung Saarbrücken inkl. Stützmauer
- Fußgängerunterführung
- 24 m hoher Aufzug mit Halt auf Ebene 0, Bahnsteig und Ebene 2 (Heidstock)
- Treppenabgang zu heutiger Fußgängerunterführung

Problematisch wäre allerdings die Zugänglichkeit des Haltepunkts, wenn der Aufzug z. B. aufgrund von Vandalismusschäden außer Betrieb wäre. In diesem Falle wäre der Höhenunterschied von Heidstock zum Bahnsteig nicht nur für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sondern für alle Fahrgäste nur schwer zu überwinden.

Abb. 45: Skizze des zusätzlichen Haltepunkts Heidstock

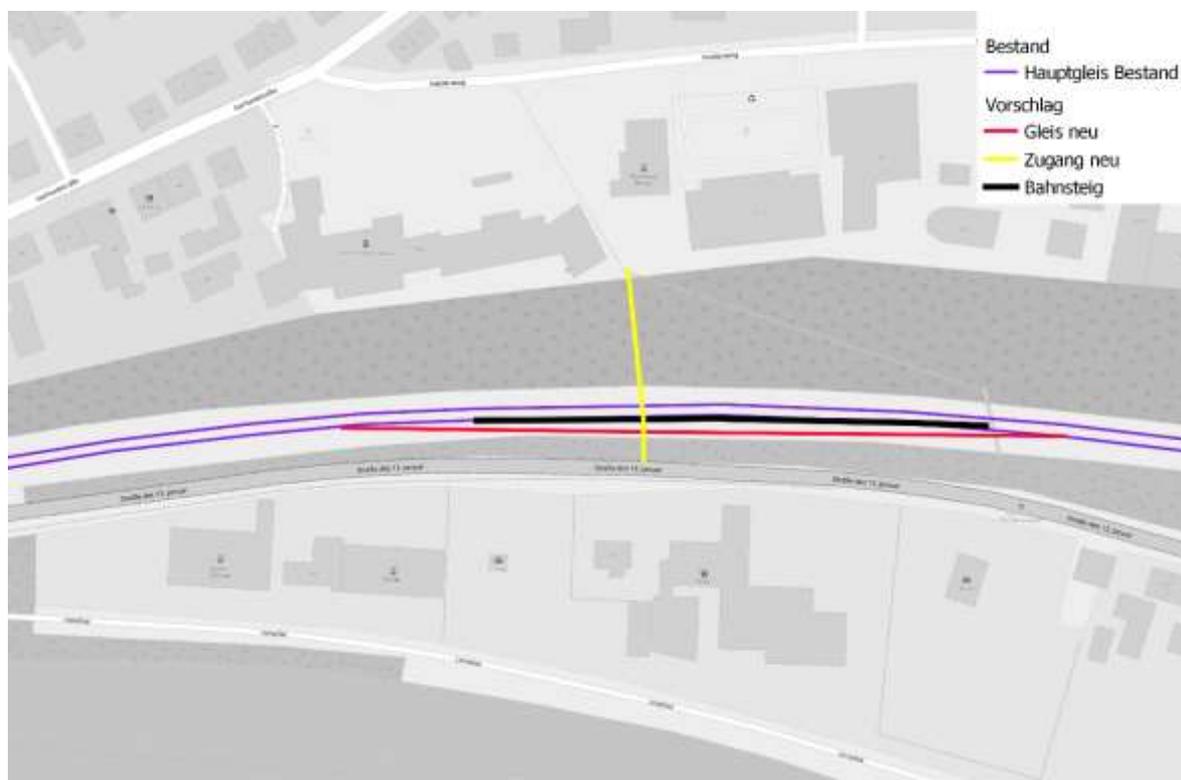


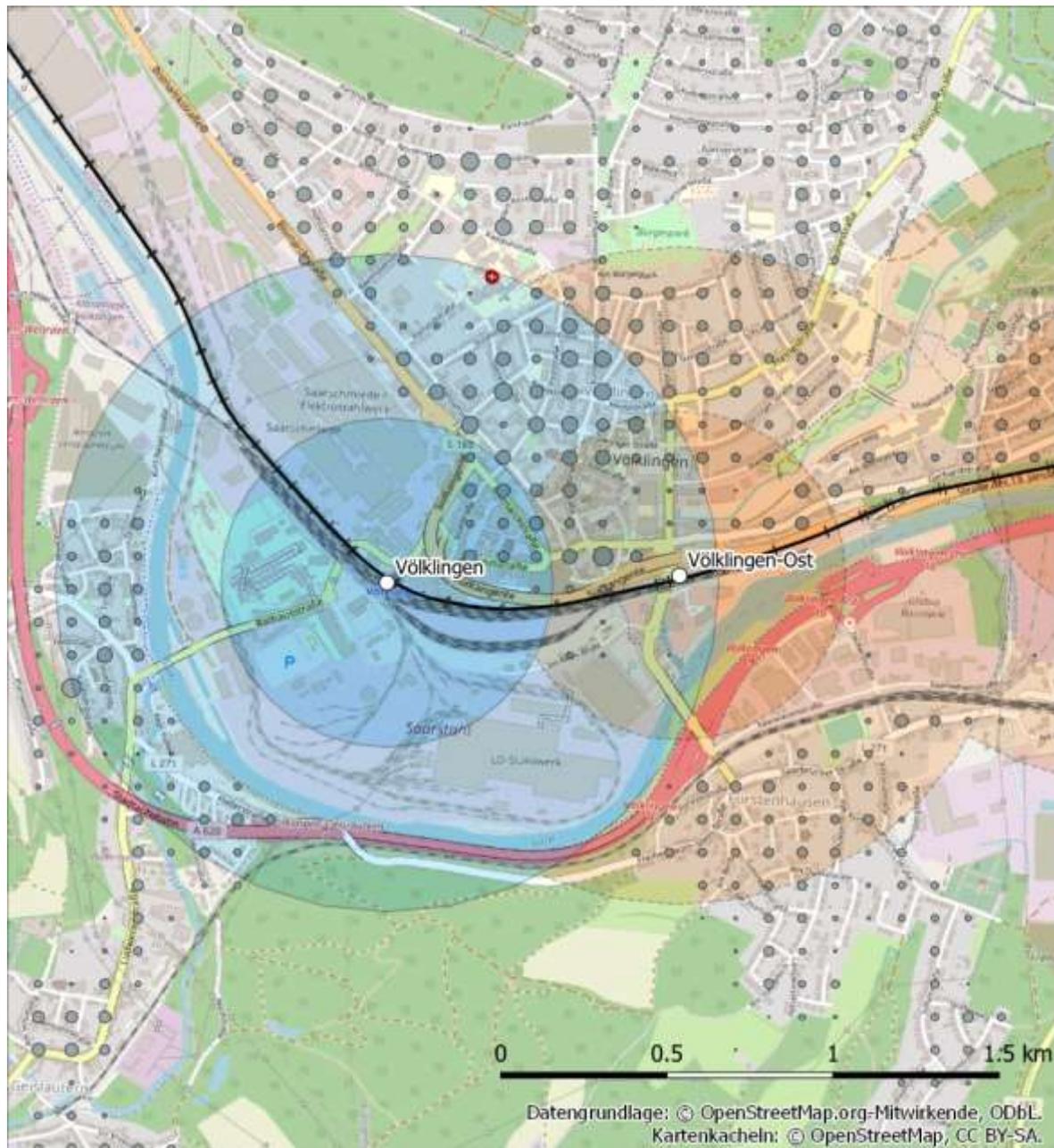
Abb. 46: Beispielfotos von Außenaufzügen in Bad Schandau, Bern und Baden



Zusätzlicher Haltepunkt Völklingen-Ost

Ein zusätzlicher Haltepunkt könnte ca. 0,8 km östlich des Bahnhofs Völklingen an der Karolingerstraße errichtet werden. Dieser würde 1.500 zusätzliche Einwohner im 500-m-Radius bzw. 4.000 zusätzliche Einwohner im 1.000-m-Radius erschließen. Zudem wäre die Völklinger Innenstadt besser erschlossen. Allerdings ist der Haltestellenabstand zum Bahnhof Völklingen relativ gering. Zudem würden ein Teil der zusätzlich erschlossenen Einwohner auch durch die Saarbahnlinien S 31/32 nach Fürstenhausen erschlossen (s. Kap.7.3.1)

Abb. 47: Einwohner im Einzugsgebiet des Haltepunkts Völklingen-Ost



Verlegung des Bahnhofs Ensdorf

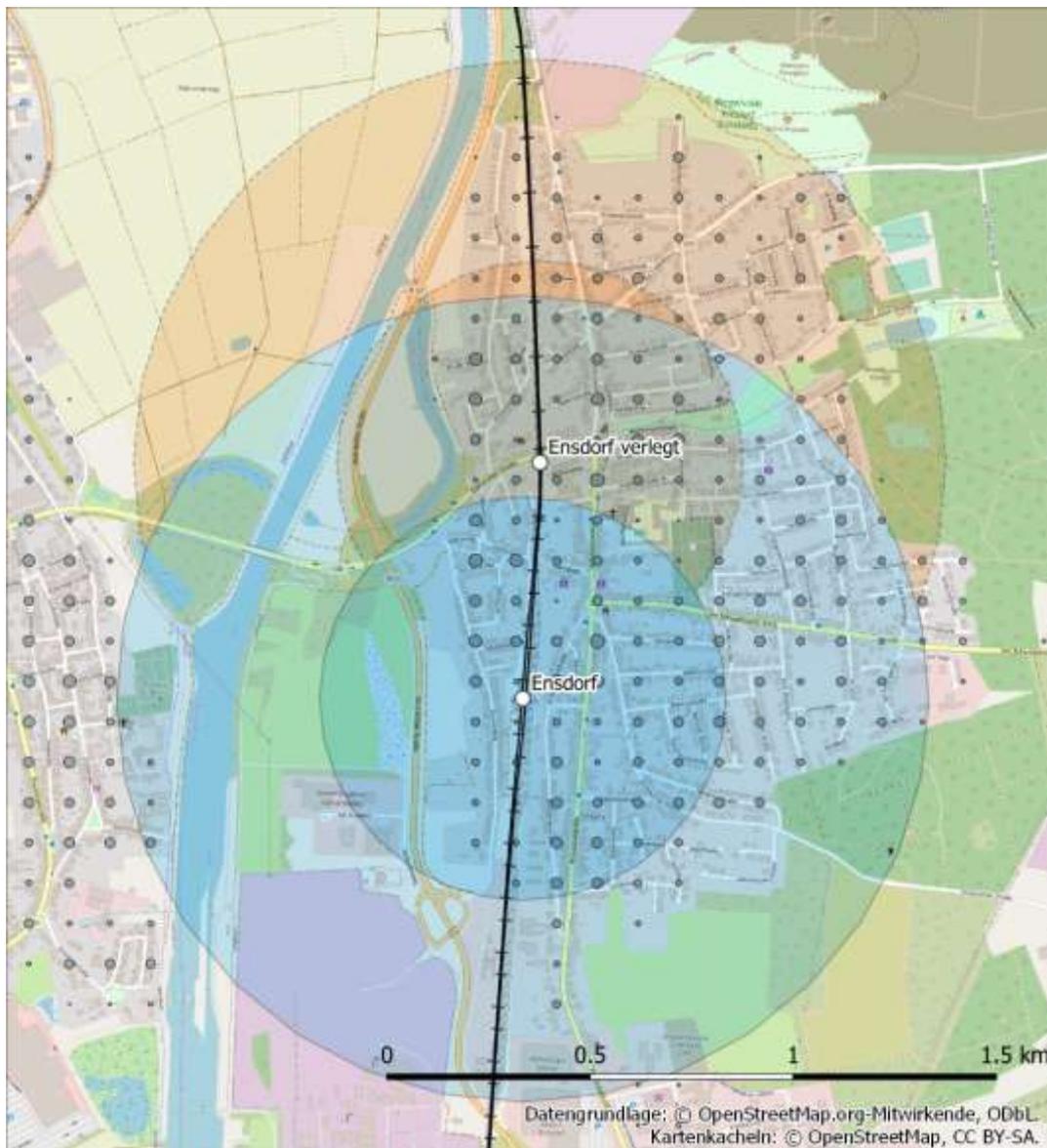
Der Bahnhof Ensdorf verfügt heute über keinen Zugang vom Ortszentrum aus. Eine Umsteigemöglichkeit zu den Buslinien in Richtung Saarlouis und Schwalbach ist daher am Bahnhof nicht gegeben.

Eine theoretische Verschiebung des Bahnhofs ca. 500 m nach Norden wurde bereits planerisch untersucht. Eine Prüfung durch die DB Station&Service AG hat jedoch ergeben, dass die Realisierung an dieser Stelle nicht möglich ist, da ein Rückbau eines auch künftig notwendigen Gleises erforderlich wäre.

Alternativ ist am jetzigen Bahnhof ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig mit direktem Zugang zur Ortsmitte zu prüfen. Die Anlage eines Park-and-Ride-Platzes an der dem Bahnhof

gegenüberliegenden Seite und eine bessere Anbindung an den Busverkehr ist ebenfalls zu prüfen.

Abb. 48: Einwohner im Einzugsgebiet des Bahnhofs Ensdorf (heutiger und möglicher neuer Standort)



Schlussfolgerungen für zusätzliche Haltepunkte an der künftigen S-Bahn-Stammstrecke

An der künftigen S-Bahn-Stammstrecke wurden acht neue Haltepunkte und die Verlegung von vier Haltepunkten betrachtet.

Als realistisch einzustufende Verlegungen von Haltepunkten sollten im Zusammenhang mit dem erforderlichen barrierefreien Ausbau die Stationen Scheidt und Luisenthal näher untersucht werden.

Zusätzliche Haltepunkte haben Auswirkungen auf die Fahrzeit der S-Bahn Saarland und damit auf die Reisezeiten der durchfahrenden Fahrgäste. Sie sollten daher nur bei einem hohen Nachfragepotenzial sowie bei Nichtgefährdung des Betriebskonzepts und der Anschlüsse in den Taktknoten gebaut werden. Der fest geplante zusätzliche Haltepunkt Saarbasar und die

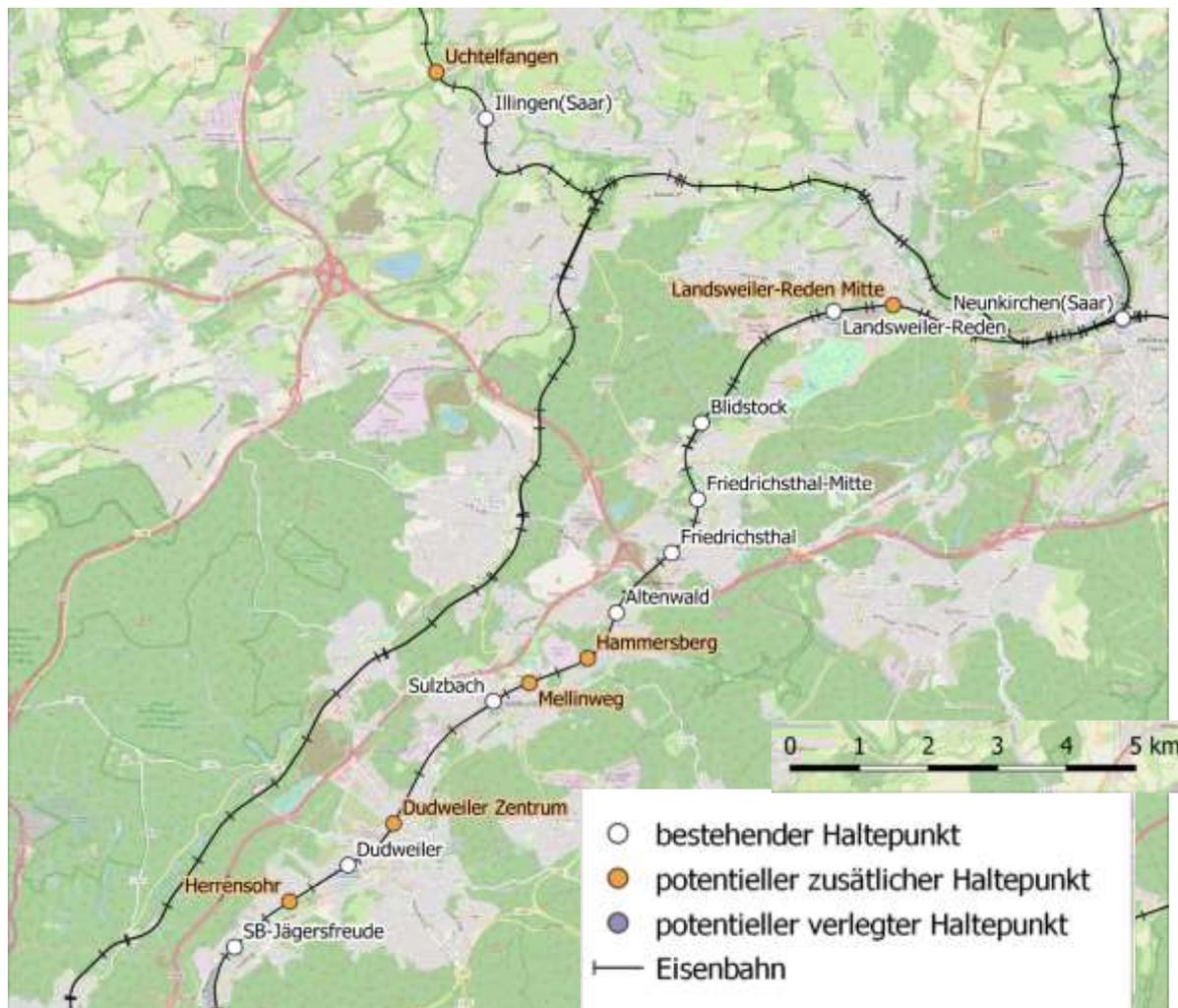
weiteren potenziellen zusätzlichen Haltepunkte sollten daher in einer Betriebskonzeptstudie für die Stammstrecke der S-Bahn Saarland untersucht werden.

Hierbei ist zu erwägen, die verhältnismäßig nachfrageschwachen Haltepunkte Scheidt und Rentrish alternierend anzufahren und jeweils nur im 30-Minuten-Takt statt im 15-Minuten-Takt zu bedienen. Dies würde Fahrzeitreserven für zusätzliche Haltepunkte im Netz der S-Bahn Saarland schaffen.

Mögliche zusätzliche und verlegte Halte an der Nahetalbahn

An der Nahetalbahn zwischen Saarbrücken und Neunkirchen wurden verschiedene zusätzliche Haltepunkte untersucht (s. Abb. 49). Da das Fahrplankonzept der Nahetalbahn durch ITF (Integraler Taktfahrplan)-Knoten in Türkismühle und Saarbrücken Hbf festgelegt ist und durch Fahrzeitverlängerungen Anschlüsse gefährdet werden, besteht jedoch nur geringer Spielraum für zusätzliche Haltepunkte. .

Abb. 49: Potenzielle neue Haltepunkte an der Nahetalbahn

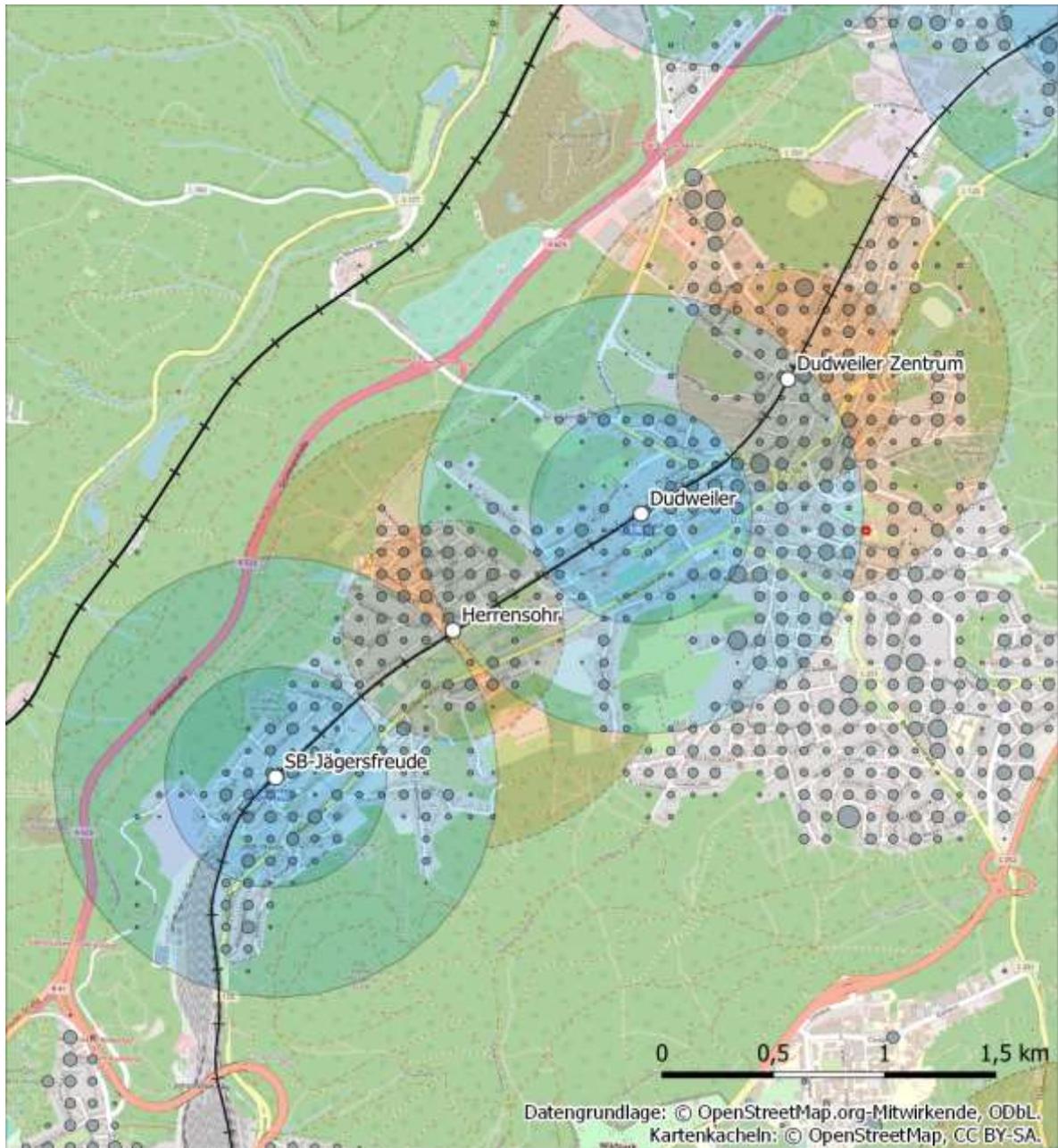


Zusätzliche Haltepunkte Herrensohr und Dudweiler-Zentrum

Die zusätzlichen Haltepunkte Herrensohr und Dudweiler-Zentrum könnten ca. 1 km vor bzw. hinter dem Bahnhof Dudweiler errichtet werden. Die beiden Haltepunkte würden

4.700 zusätzliche Einwohner im 500-m-Radius bzw. 6.000 zusätzliche Einwohner im 1.000-m-Radius erschließen.

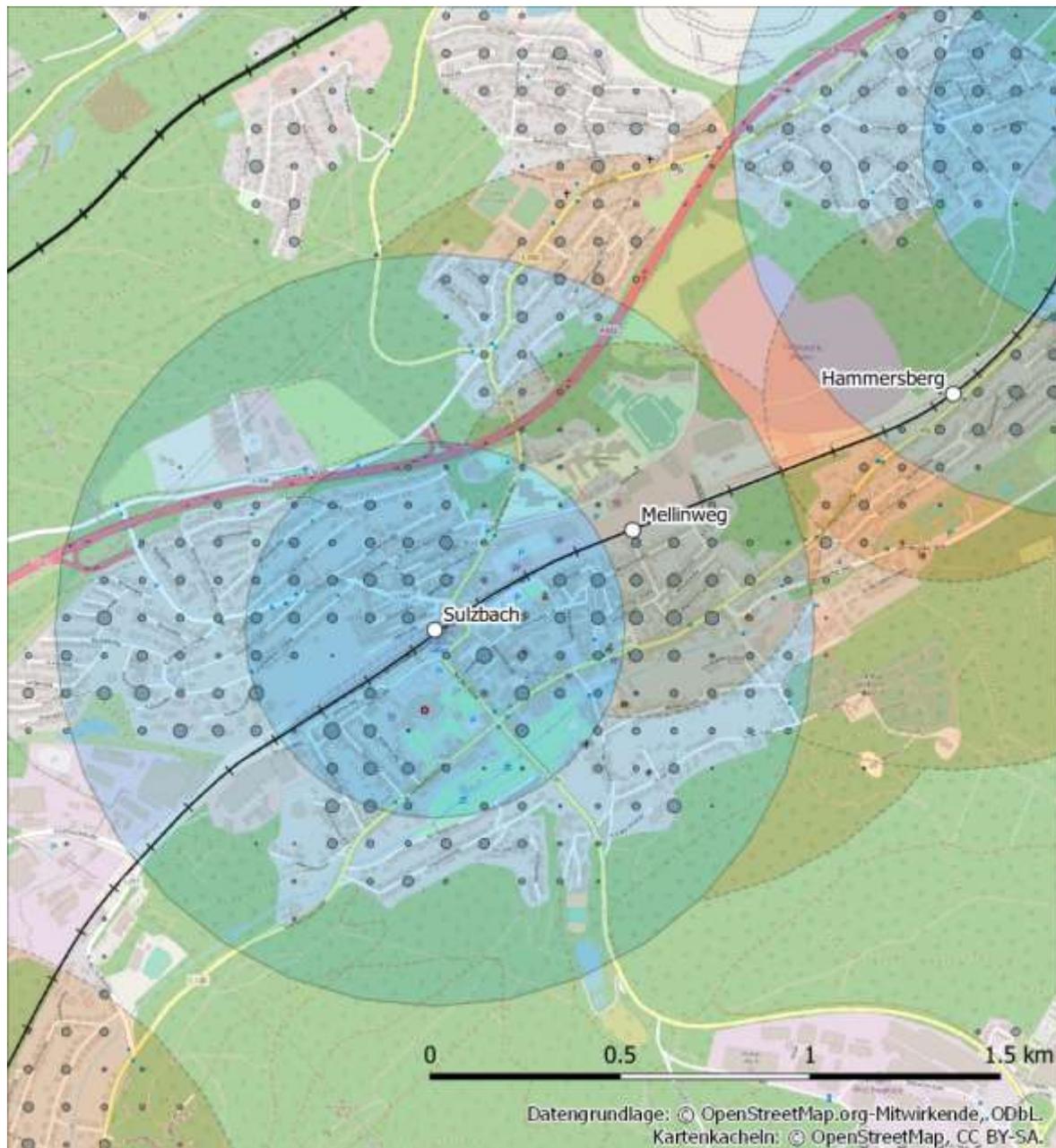
Abb. 50: Einwohner im Einzugsgebiet von möglichen Haltepunkten in Herrensohr und Dudweiler-Zentrum



Zusätzlicher Haltepunkt Mellinweg

Der mögliche zusätzliche Haltepunkt Mellinweg ca. 600 m östlich des Bahnhofs Sulzbach würde 1.100 zusätzliche Einwohner im 500-m-Radius bzw. 900 zusätzliche Einwohner im 1.000-m-Radius sowie ein Schulzentrum erschließen.

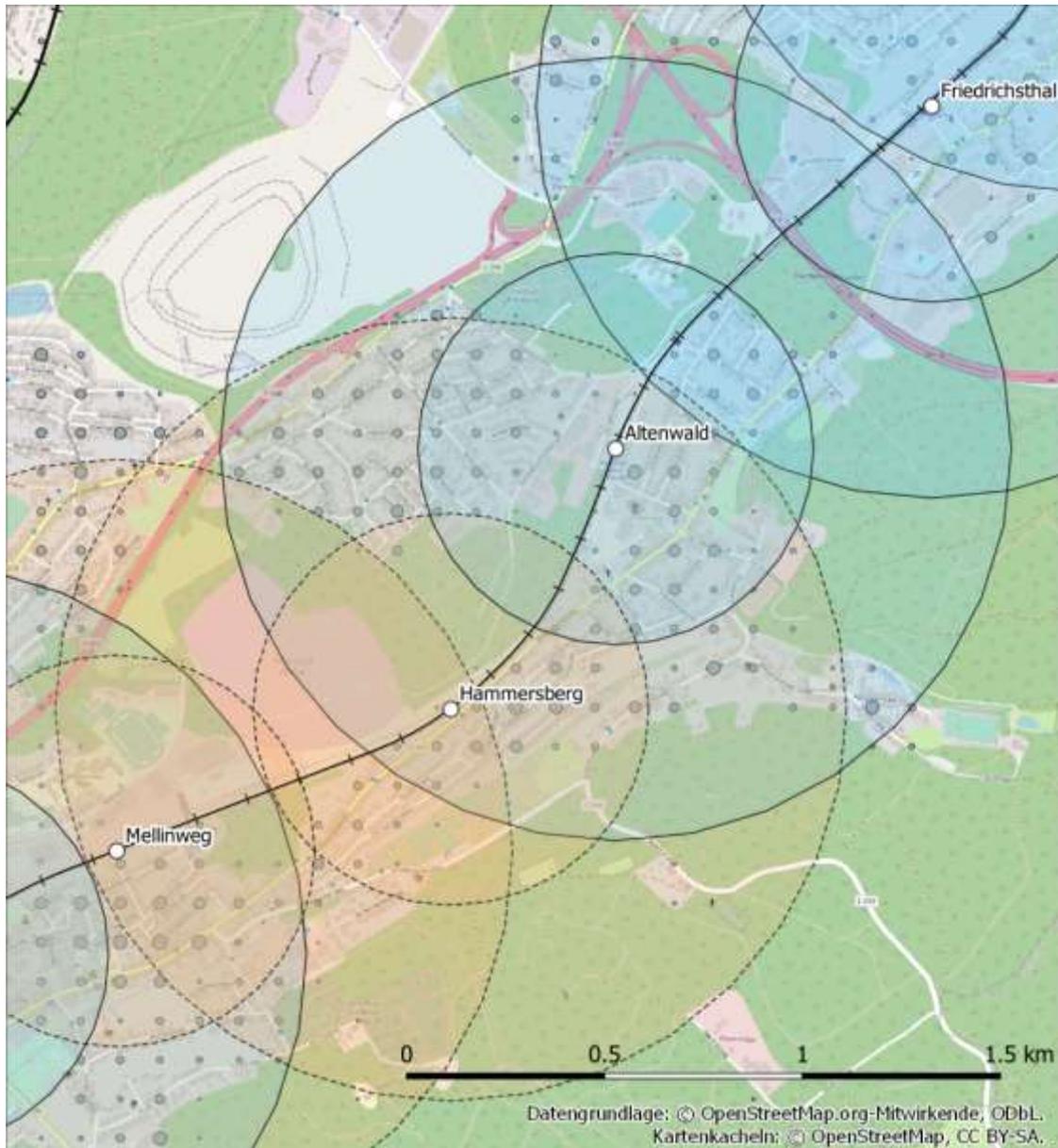
Abb. 51: Einwohner im Einzugsgebiet des zusätzlichen Haltepunkts Mellinweg



Zusätzlicher Haltepunkt Hammersberg

Der mögliche zusätzliche Haltepunkt Hammersberg ca. 800 m südwestlich des Haltepunkts Altenwald würde 1.000 zusätzliche Einwohner im 500-m-Radius bzw. 1.300 zusätzliche Einwohner im 1.000-m-Radius erschließen.

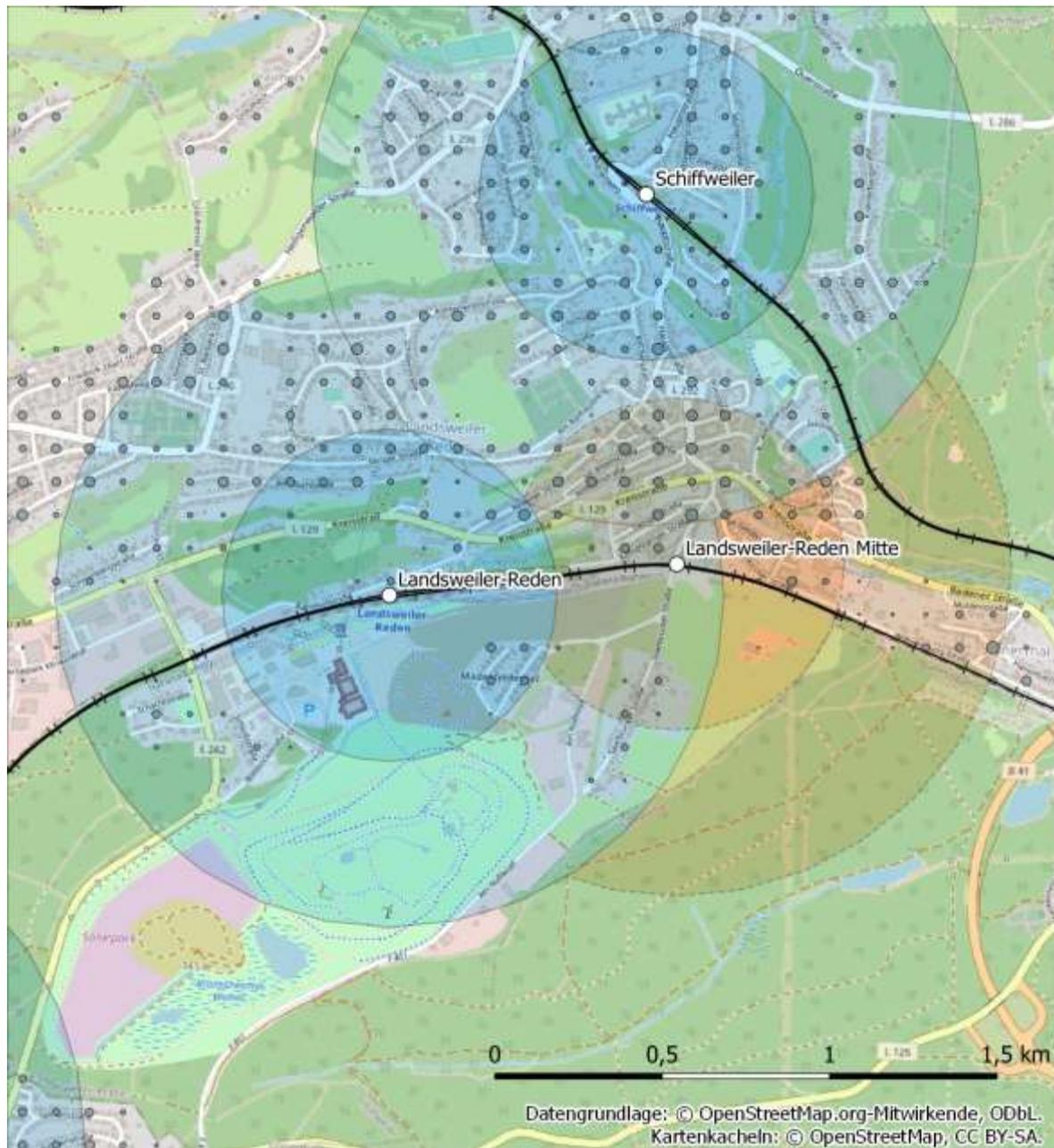
Abb. 52: Einwohner im Einzugsgebiet des Haltepunkts Hammersberg



Zusätzlicher Haltepunkt Landsweiler-Reden Mitte

Der mögliche zusätzliche Haltepunkt Landsweiler-Reden Mitte ca. 600 m östlich des Bahnhofs Landsweiler-Reden an der Saarbrücker Straße würde 1.500 zusätzliche Einwohner im 500-m-Radius bzw. 1.800 zusätzliche Einwohner im 1.000-m-Radius erschließen. Der neue Haltepunkt würde zudem das Ortszentrum von Landsweiler-Reden besser anbinden. Allerdings ist dieses bereits teilweise auch durch den bestehenden Haltepunkt Schiffweiler auf der Fischbachtalbahn abgedeckt.

Abb. 53: Einwohner im Einzugsgebiet des Haltepunkts Landsweiler-Reden Mitte



Empfehlung zur Nahetalbahn

An der Nahetalbahn wurden fünf zusätzliche Haltepunkte im Hinblick auf das erschlossene Einwohnerpotenzial überprüft. Insgesamt weist die Nahetalbahn heute schon einen relativ dichten Haltestellenabstand für eine S-Bahn-Linie auf. Mehrere zusätzliche Haltepunkte würden die Vorteile der zusätzlichen Erschließungswirkungen aufgrund von Fahrzeitverlusten der durchfahrenden Fahrgäste möglicherweise überkompensieren. Hierdurch kann es insgesamt zu Nachfragerückgängen kommen.

Die Saarbahn GmbH prüft derzeit eine Saarbahn-Strecke nach Dudweiler (s. Kap. 7.6.2). Diese würde Herrensohr und Dudweiler besser erschließen als zusätzliche S-Bahn-Haltepunkte.

Grundsätzlich denkbar wäre der Einsatz von Zweisystemzügen auf der Nahetalstrecke ergänzend zur S-Bahn, die dann nachfrageschwächere, zusätzliche Haltepunkte bedienen könnten, während die S-Bahn nur die nachfragestärkeren Halte bedient. Eine Saarbahn-Strecke nach Dudweiler könnte z. B. alle 30 Minuten in Richtung Friedrichsthal verlängert werden. Die größeren Haltepunkte würden dann viermal pro Stunde durch S-Bahn und Saarbahn bedient. Die kleineren Haltepunkte würden nur zweimal stündlich durch die Saarbahn bedient. Allerdings wären hier viele Fragen zu Betriebskonzepten, Streckenkapazitäten und Bahnsteighöhen zu klären.

Zudem ist im Rahmen des gemeinsamen Bahnhofsentwicklungsprogramms des Saarlands und der DB Station&Service AG zur Modernisierung der saarländischen Verkehrsstationen vereinbart, bei Planung des Umbaus des Bahnhofs Dudweiler auch die Option einer Verlegung in Richtung Dudweiler-Zentrum zu prüfen.

Mögliche zusätzliche Haltepunkte an weiteren Strecken

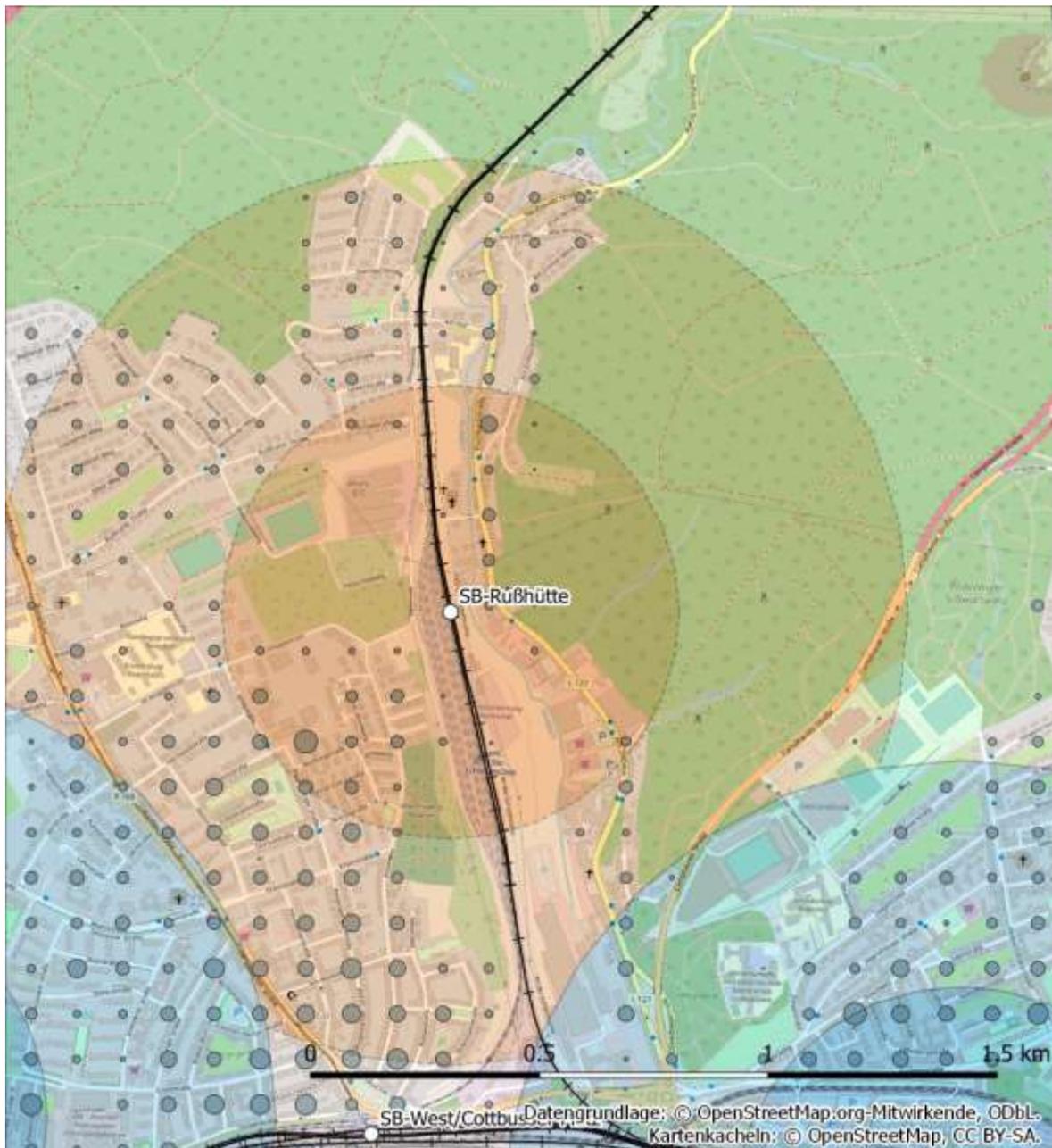
Neben der künftigen S-Bahn-Stammstrecke zwischen Völklingen und St. Ingbert (-Rohrbach) sowie der Nahetalbahn wurden auch zusätzliche Haltepunkte an weiteren Bahnstrecken untersucht:

Saarbrücken-Rußhütte (Fischbachtalbahn)

Der mögliche neue Haltepunkt Saarbrücken-Rußhütte an der Fischbachtalbahn Saarbrücken – Merchweiler würde insbesondere die von der Landeshauptstadt Saarbrücken vorgesehene Entwicklung rund um den stillgelegten Güterbahnhof Schleifmühle erschließen.

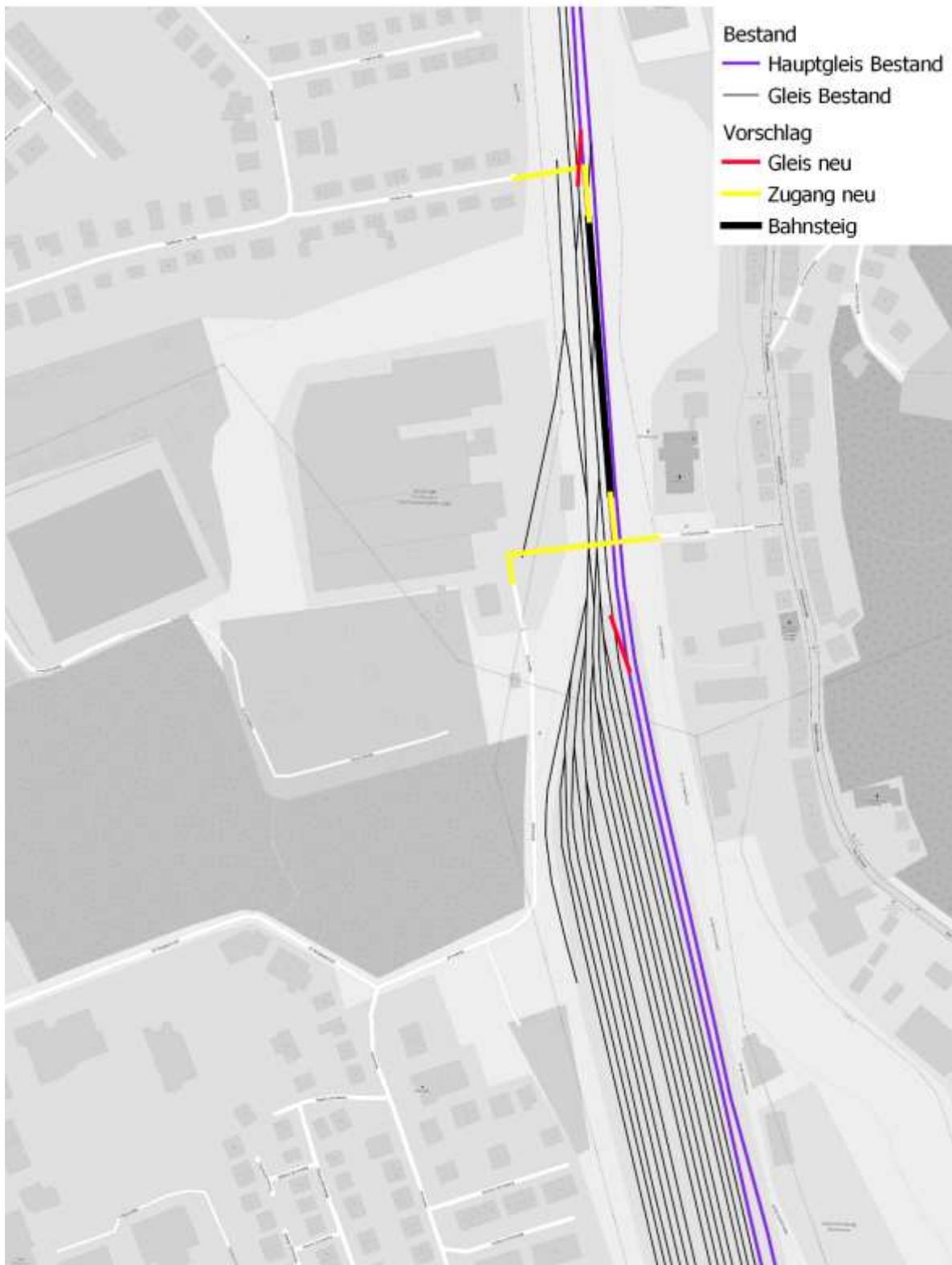
Drei Zugänge zum Haltepunkt sind möglich: einer von der Fischbachstraße in Rußhütte aus sowie zwei weitere vom Ende des Jennewegs bzw. vom Ende der Amselstraße von dem auf der anderen Seite der Bahnstrecke gelegenen Stadtteil Rastpfuhl aus. Mit dem durchgehenden Zugang zwischen Fischbachstraße und Jenneweg würde zudem eine räumliche Barriere durch die Bahnstrecke abgebaut, sodass dieser Zugang auch für die Nutzung des Radverkehrs ausgebaut werden sollte.

Abb. 54: Einwohner im Einzugsgebiet des potenziellen Haltepunkts Saarbrücken-Rußhütte



Der neue Haltepunkt Saarbrücken-Rußhütte würde rund 1.500 Einwohner im 500-m-Radius bzw. 9.600 Einwohner im 1.000-m-Radius erschließen (geplante Baugebiete nicht eingeschlossen). Im 1.000-m-Radius liegen allerdings viele Bereiche, die heute schon ein sehr gutes ÖPNV-Angebot durch die Saarbahn im 7,5-Minuten-Takt aufweisen, sodass das tatsächliche Erschließungspotenzial sich auf den 500-m-Radius und die geplanten Baugebiete beschränken dürfte.

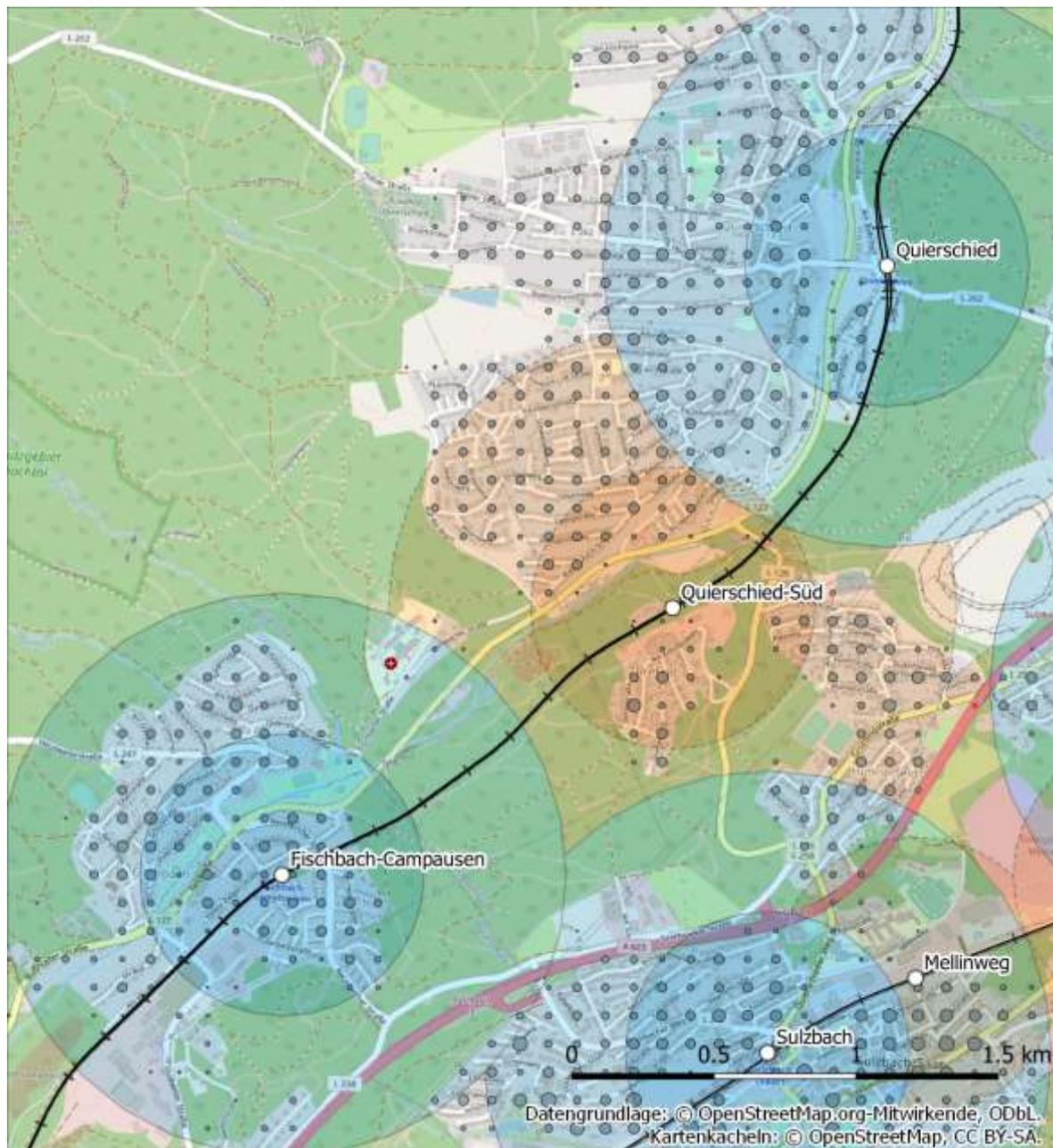
Abb. 55: Skizze des potenziellen Haltepunkts Saarbrücken-Rußhütte



Quierschied-Süd (Fischbachtalbahn)

Der neue Haltepunkt Quierschied-Süd an der Fischbachtalbahn würde rund 1.200 Einwohner (500-m-Radius) bzw. 3.500 Einwohner (1.000-m-Radius) im südlichen Teil Quierschieds sowie in den Sulzbacher Stadtteilen Brefeld und Hühnerfeld zusätzlich erschließen. Zu bedenken ist allerdings, dass der tatsächliche Einzugsbereich des Haltepunkts aufgrund der großen Höhenunterschiede geringer ausfallen dürfte.

Abb. 56: Einwohner im Einzugsgebiet des potenziellen Haltepunkts Quierschied-Süd



Vorgesehen sind zwei Außenbahnsteige, die jeweils durch eine Rampe, mit der der Höhenunterschied überwunden werden kann, an die Straße L 126 angebunden werden. Der neue Haltepunkt würde zudem die Verknüpfungen zwischen den lokalen Busverkehren (Linien 132 und 172) und der künftigen S-Bahn Saarland verbessern.

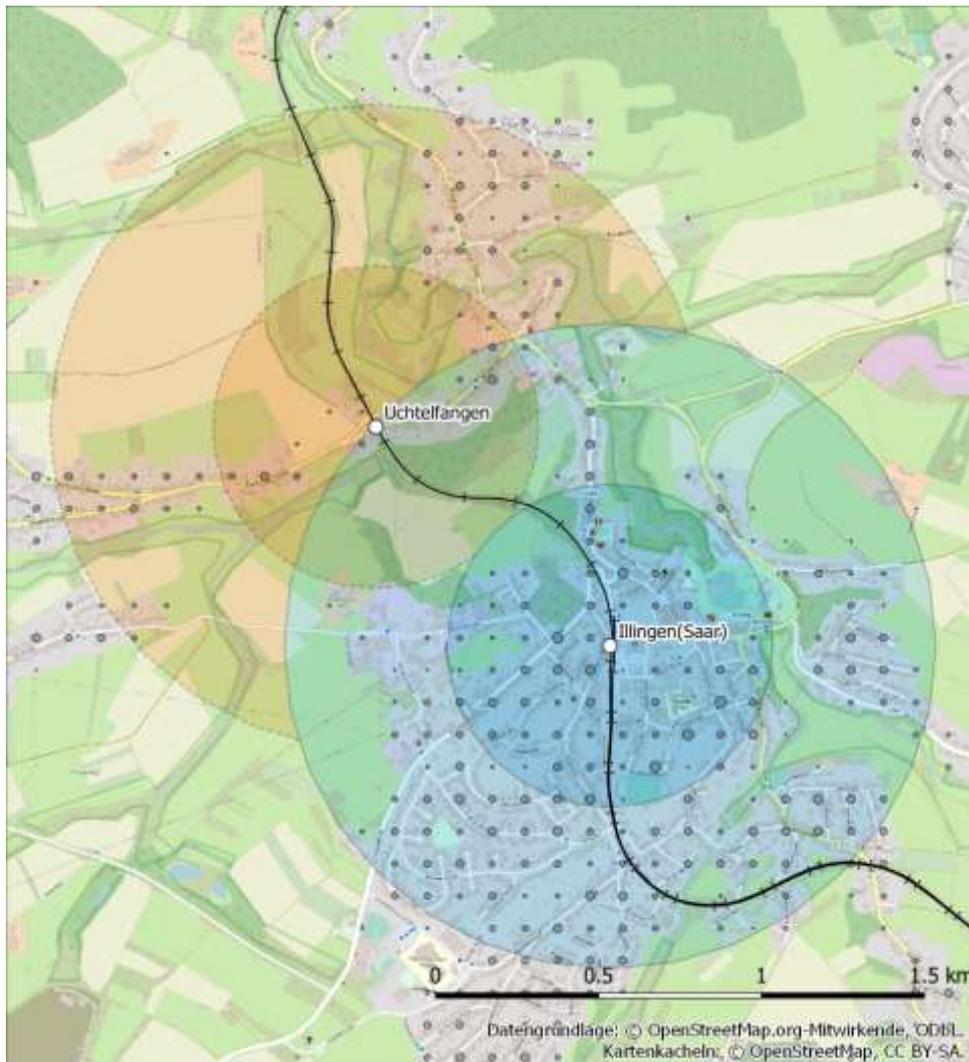
Abb. 57: Skizze des potenziellen Haltepunkts Quierschied-Süd



Uchtelfangen (Strecke Illingen – Lebach)

An der Strecke von Illingen nach Lebach könnte ca. 1.000 m nördlich des Bahnhofs Illingen der neue Haltepunkt Uchtelfangen errichtet werden. Dieser würde 350 Einwohner im 500-m-Radius bzw. 750 Einwohner im 1.000-m-Radius zusätzlich erschließen. Zudem wären eine Bike-and-Ride-Verknüpfung für Bewohner des Ortskerns von Uchtelfangen sowie ein Anschluss an die Buslinie 314 möglich.

Abb. 58: Einwohner im Einzugsgebiet des potenziellen Haltepunkts Uchtelfangen

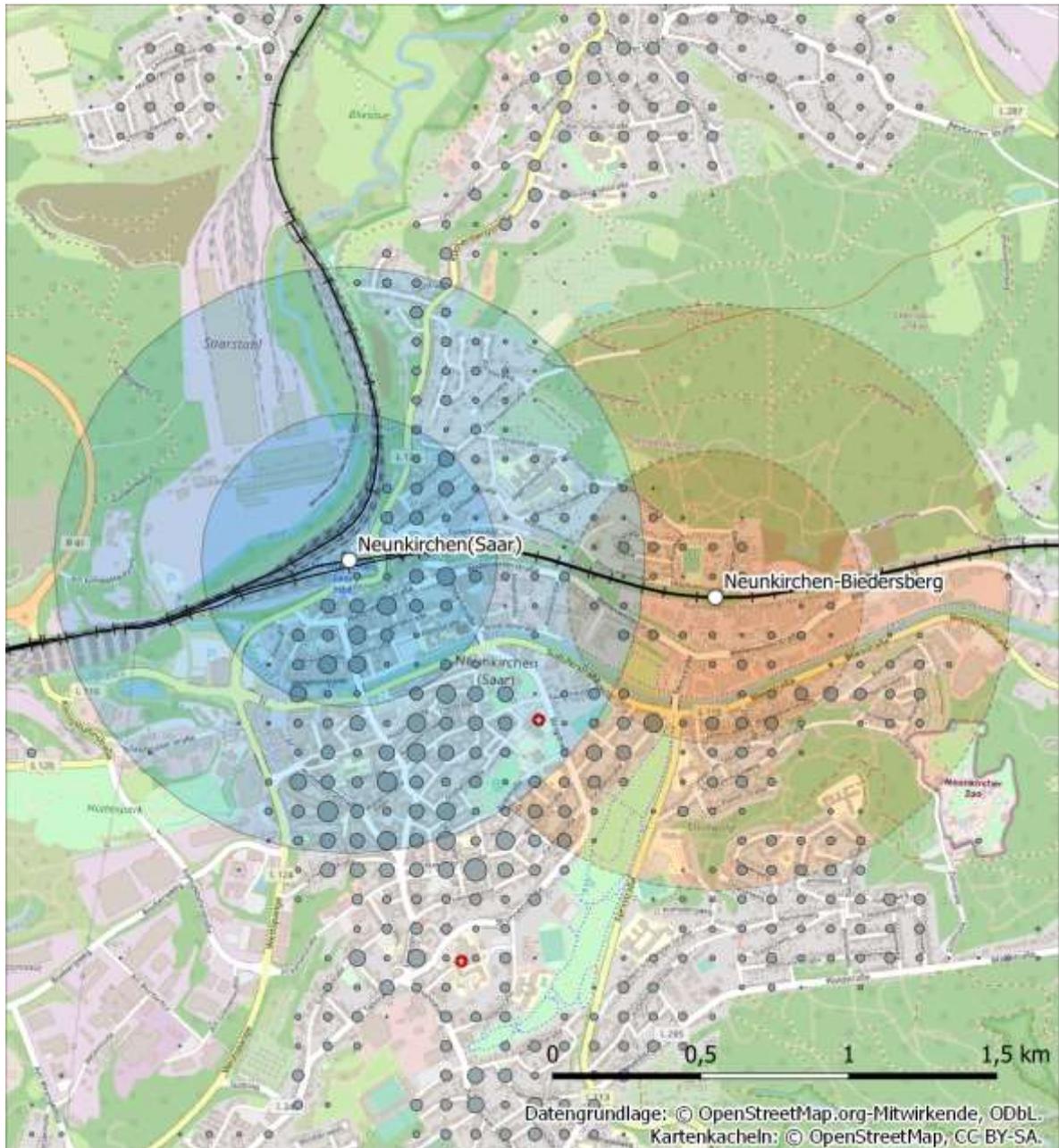


Da das zusätzliche Nachfragepotenzial relativ gering ist und ein Zusatzhalt auf der eingleisigen Strecke Illingen – Lebach betrieblich schwierig zu realisieren ist, ohne die Zugkreuzungen in anderen Bahnhöfen zu gefährden, wird dieser zusätzliche Haltepunkt nicht weiterverfolgt.

Neunkirchen-Biedersberg (Strecke Neunkirchen – Homburg)

An der Strecke von Neunkirchen nach Homburg könnte der neue Haltepunkt Neunkirchen-Biedersberg errichtet werden. Er würde das Wohngebiet Biedersberg, den östlichen Teil der Innenstadt Neunkirchens sowie mehrere weiterführende Schulstandorte erschließen. Die mögliche Lage wäre im Bereich der Einmündung der Fernstraße in die Wellersweiler Straße. Dieser würde 1.400 Einwohner im 500-m-Radius bzw. 3.250 Einwohner im 1.000-m-Radius zusätzlich erschließen.

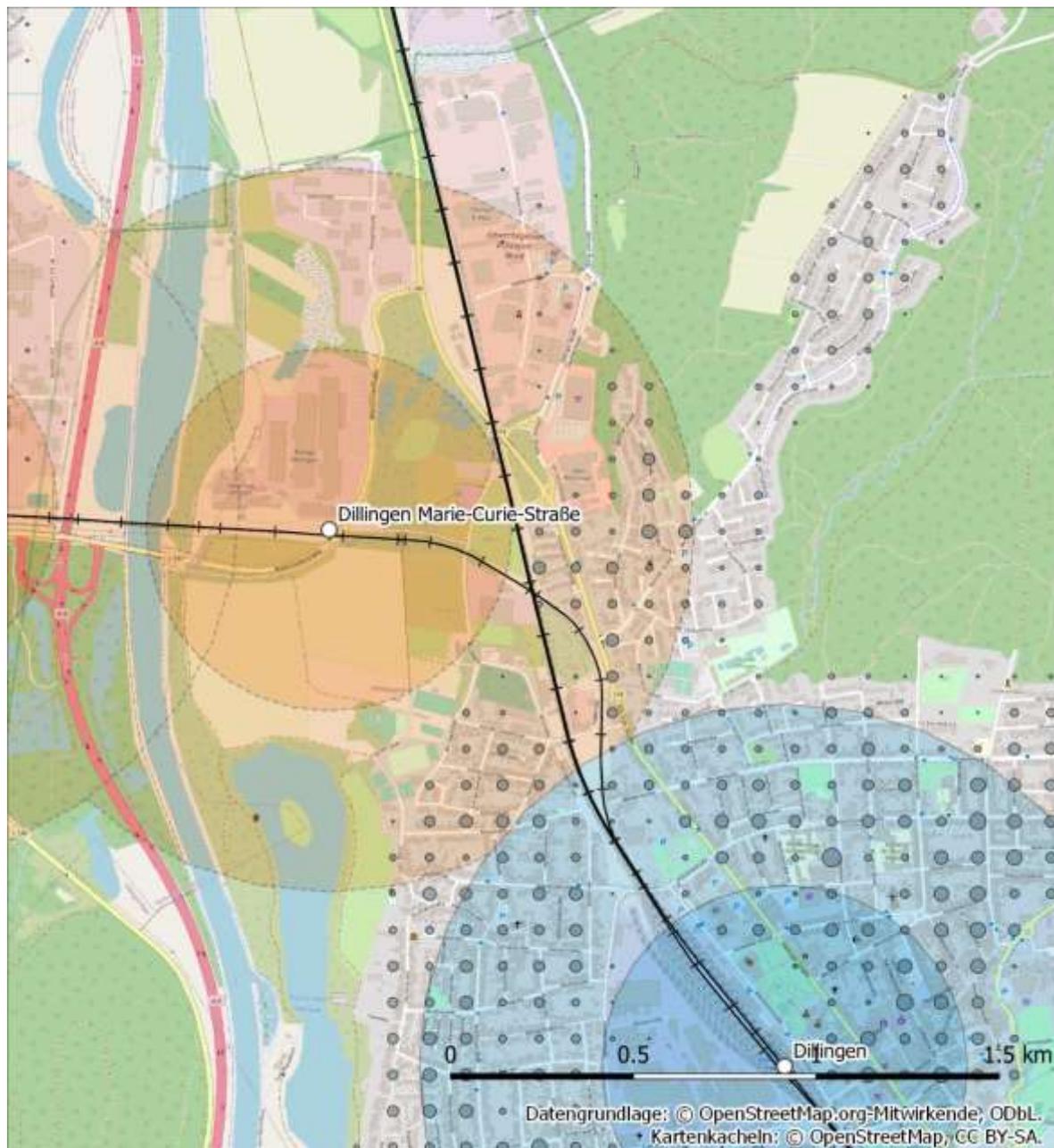
Abb. 59: Einwohner im Einzugsgebiet des potenziellen Haltepunkts Neunkirchen-Biedersberg



Dillingen-Marie-Curie-Straße und Rehlingen-Süd (Niedtalbahn)

An der Niedtalbahn könnte ca. 2.500 m nordwestlich des Bahnhofs Dillingen ein neuer Haltepunkt errichtet werden. Dieser würde das Gewerbegebiet Marie-Curie-Straße am Werks-
gelände der Firma Nematik erschließen. Ein Seitenbahnsteig auf der Nordseite wäre voraussichtlich relativ preisgünstig realisierbar. Der Zusatzhalt wäre mit dem Betriebskonzept der Niedtalbahn verträglich.

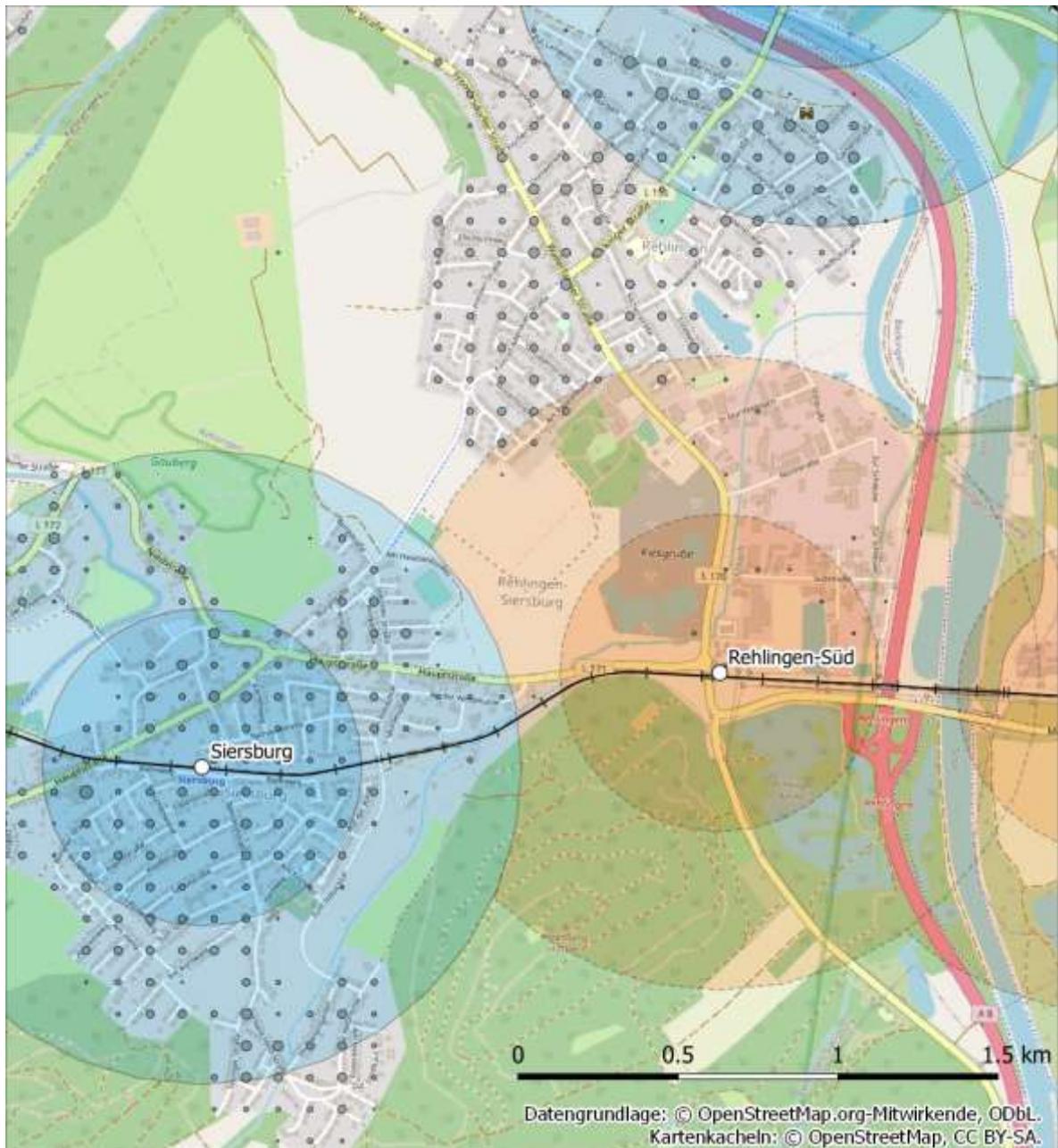
Abb. 60: Potenzieller Haltepunkt Dillingen Marie-Curie-Straße



In Rehlingen auf der gegenüberliegenden Seite der Saar wäre ein zusätzlicher Haltepunkt südlich des Gewerbegebiets an der Wallerfanger Straße möglich. Die fußläufige Erschließungswirkung würde sich primär auf das Gewerbegebiet beziehen, wobei der Haltepunkt auch als Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Standort für die Bewohnerinnen und Bewohner von Rehlingen denkbar wäre. Für die Mehrheit ist jedoch vermutlich die Nutzung des bestehenden Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Standorts in Beckingen attraktiver, da

dieser im 30-Minuten-Takt umsteigefrei in Richtung Saarlouis und Saarbrücken bedient wird, während die Niedtalbahn nur im 60-Minuten-Takt bis Dillingen verkehrt. Daher wird ein zusätzlicher Haltepunkt in Rehlingen-Süd nicht empfohlen.

Abb. 61: Potenzieller Haltepunkt Rehlingen-Süd

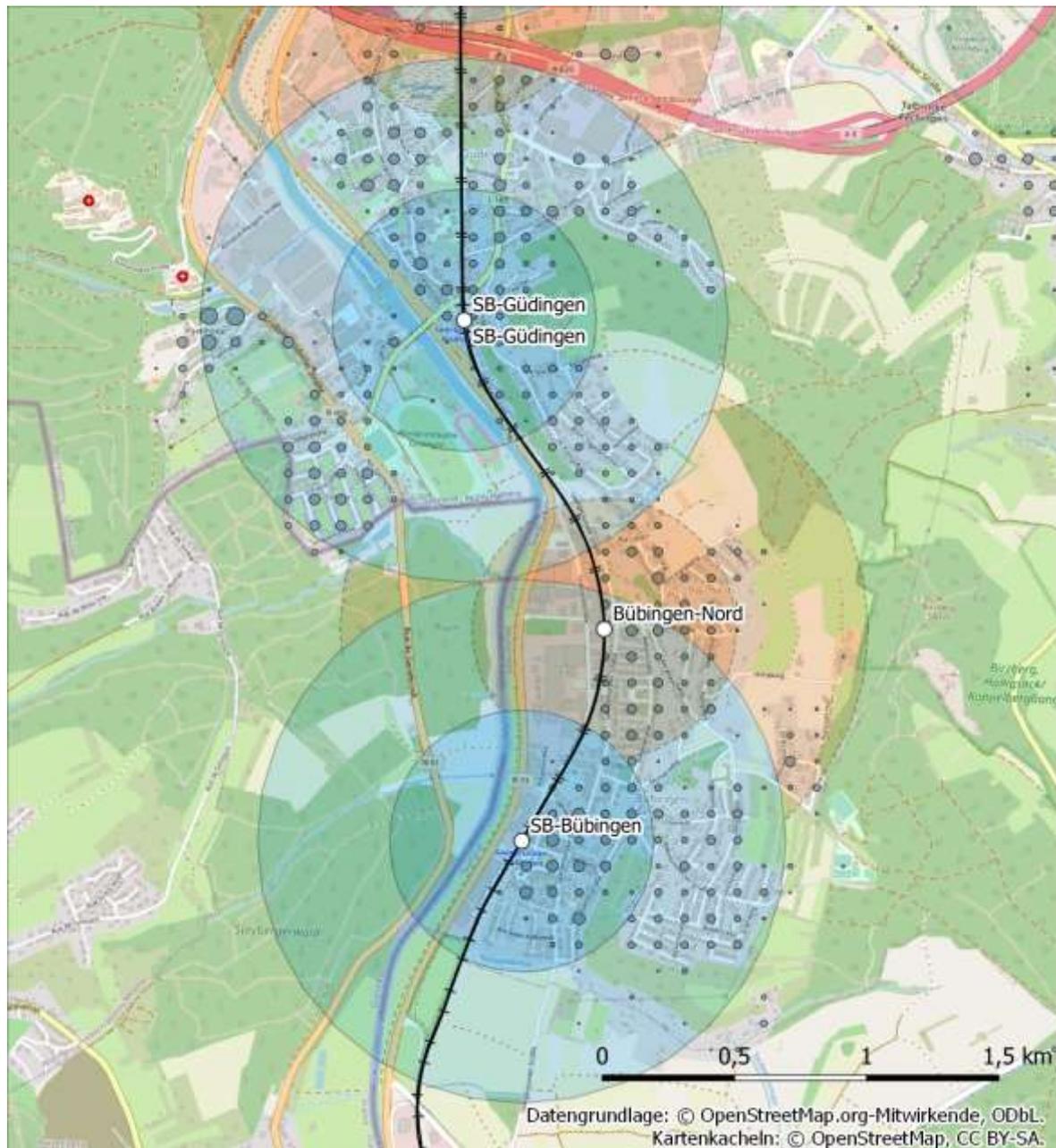


Bübingen-Nord und Brebach-Süd (Saarbahn-Strecke Obere Saar)

Auf der bestehenden Saarbahnstrecke nach Saargemünd könnten zwei zusätzliche Haltepunkte, Bübingen-Nord bzw. Brebach-Süd (auf Höhe des großen Entwicklungsgebietes des „Halberger Ohrs“), ein hohes Erschließungspotenzial erzielen.

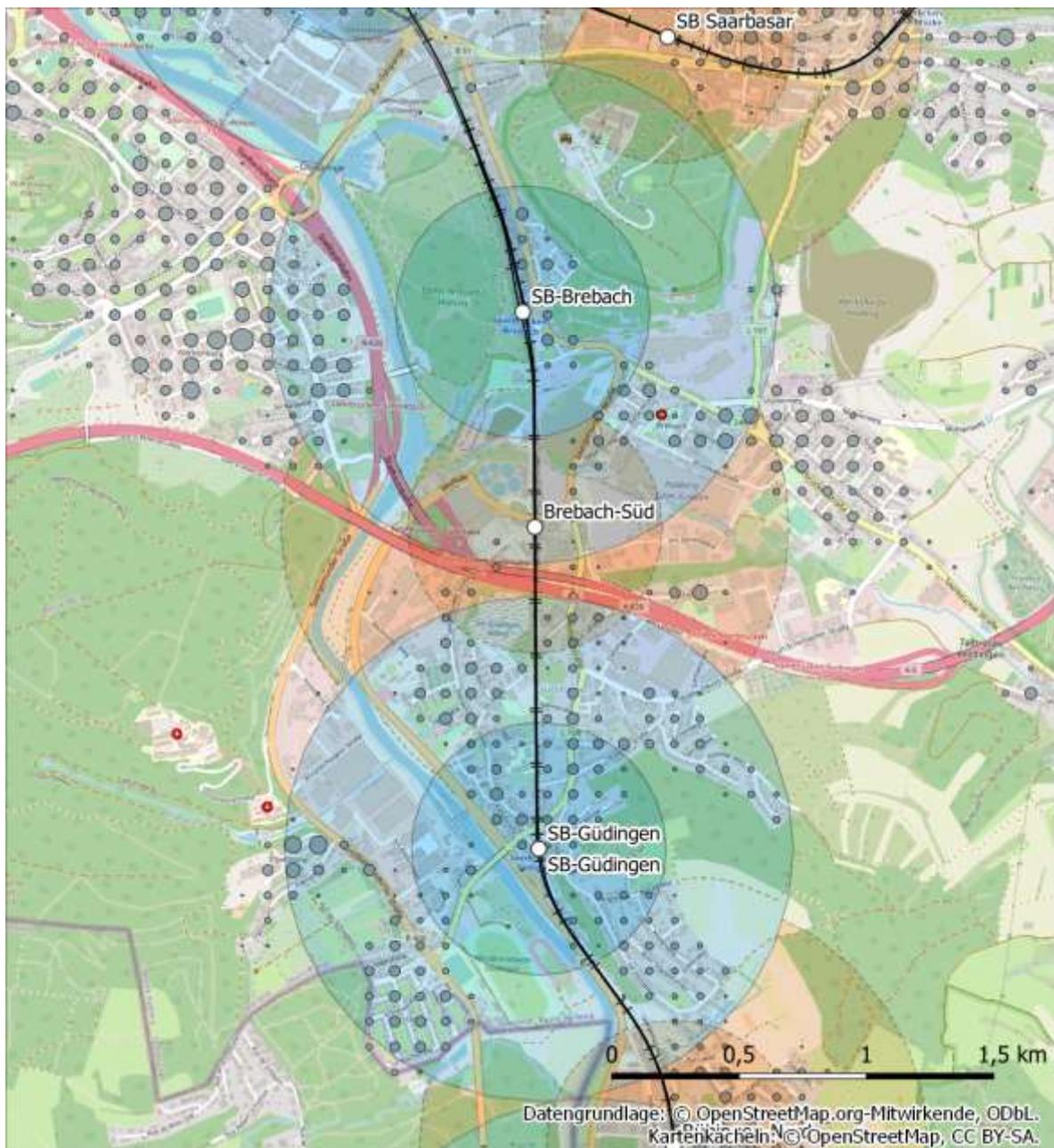
Der Haltepunkt Bübingen-Nord würde knapp 1.100 Einwohner im 500-m-Radius bzw. 620 Einwohner im 1.000-m-Radius zusätzlich erschließen.

Abb. 62: Potenzieller Haltepunkt Bübingen-Nord



Der Haltepunkt Brebach-Süd erschließt zusätzlich im 500-m-Radius 460 Einwohner bzw. 450 Einwohner im 1.000-m-Radius zusätzlich. Neben dem Haltepunkt liegen gleichzeitig ein großer Verbrauchermarkt und weitere Gewerbebetriebe.

Abb. 63: Potenzieller Haltepunkt Brebach-Süd



Aufgrund knapper Wendezeiten in Saargemünd ist aktuell kein zusätzlicher Haltepunkt möglich. Eine Prüfung muss ggf. im Zuge der Machbarkeitsstudie für die Linie S 2 zum Saarbasar und der damit verbundenen Anpassung der Betriebskonzepte auf dem Ast nach Brebach-Saargemünd erfolgen.

Zusammenfassende Bewertung der denkbaren Haltepunkte

In Tab. wird die Bewertung der denkbaren Haltepunkte zusammengefasst:

Tab. 31: Zusammenfassende Bewertung denkbarer Haltepunkte an bestehenden SPNV-Strecken

Haltepunkt	Bewertung	Bemerkung
Mögliche zusätzliche und verlegte Haltepunkte an der künftigen S-Bahn-Stammstrecke		
St. Ingbert-Ost	weitere Prüfung erforderlich	in Abhängigkeit der betrieblichen Machbarkeit
Verlegung Rentrish	nicht weiterverfolgen	Verlegung in Voruntersuchungen nicht wirtschaftlich; Ausbau Bahnhof im Bestand ist in Planung
Verlegung Scheidt	weiterverfolgen	statt Ausbau an bestehendem Standort
Saarbrücken-Saarbasar	weiterverfolgen	Verknüpfung mit Saarbahn
Ausbau Saarbrücken-Ost	weiterverfolgen	
Saarbrücken-Rotenbühl	weiterverfolgen	im Zuge des Ausbaus der S-Bahn-Stammstrecke
Saarbrücken West/Cottbusser Platz	nicht weiterverfolgen	bauliche Realisierbarkeit äußerst aufwendig, zudem bereits sehr gute Erschließung durch die Saarbahn im 7,5-Minuten-Takt
Umbau Burbach-Mitte	weiterverfolgen	im Zuge des Ausbaus der S-Bahn-Stammstrecke
Saarbrücken-Füllengarten	weitere Prüfung erforderlich	geplante Siedlungserweiterungen, im Zuge des Ausbaus der S-Bahn-Stammstrecke als Option prüfen
Verlegung Luisenthal	weiterverfolgen	Park-and-Ride-Ausbau, bessere Anbindung der bergseitigen Siedlungsgebiete
Völklingen-Heidstock	langfristige Option	Nachfragepotenzial vorhanden, aber sehr hoher Aufwand für Aufzugslösung

Haltepunkt	Bewertung	Bemerkung
Völklingen-Ost	nicht weiterverfolgen	zu große Nähe zu Bahnhöfen Völklingen und Fürstenthausen
Umbau/Verlegung Ensdorf	Umbau weiterverfolgen, Verlegung nicht möglich	neuen Zugang zum Ort herstellen, Park-and-Ride-Ausbau
Mögliche zusätzliche und verlegte Halte an der Nahetalbahn		
Saarbrücken-Herrensohr	nicht weiterverfolgen	dichtere Erschließung des Korridors perspektivisch durch Saarbahn-Linie Richtung Dudweiler
Dudweiler-Zentrum	zusätzlichen Haltepunkt nicht weiterverfolgen	Verlegung des Bahnhofs Dudweiler in Richtung Dudweiler-Zentrum wird im Rahmen des vorgesehenen Umbaus geprüft; dichtere Erschließung des Korridors perspektivisch durch Saarbahn-Linie Richtung Dudweiler
Mellinweg	Prüfung maximal eines zusätzlichen Haltepunkts an der Nahetalbahn	Schulzentrum
Hammersberg		
Landsweiler-Reden Mitte		Ortszentrum
Mögliche zusätzliche Haltepunkte an weiteren Strecken		
Dillingen-Marie-Curie-Straße (Niedtalbahn)	weitere Prüfung erforderlich	Erschließung Gewerbegebiet
Rehlingen-Süd (Niedtalbahn)	nicht weiterverfolgen	zu geringes Nachfragepotenzial
Saarbrücken-Rußhütte (Fischbachtalbahn)	weitere Prüfung erforderlich	im Kontext der städtebaulichen Entwicklung im Umfeld
Quierschied-Süd (Fischbachtalbahn)	weitere Prüfung erforderlich	unter Berücksichtigung der Höhenlage und der betrieblichen Auswirkungen

Haltepunkt	Bewertung	Bemerkung
Neunkirchen-Biedersberg	langfristige Option	Prüfung im Zusammenhang mit Betriebskonzepten und der Anschlüsse in Homburg und Neunkirchen
Bübingen-Nord (Saarbahn-Strecke Obere Saar)	weitere Prüfung erforderlich	Prüfung im Zusammenhang mit neuem Betriebskonzept
Brebach-Süd (Saarbahn-Strecke Obere Saar)	weitere Prüfung erforderlich	Prüfung im Zusammenhang mit neuem Betriebskonzept

Das Bewertungsergebnis „weiter verfolgen“ bedeutet in den genannten Fällen, dass jeweils eine detaillierte Planung und Bewertung der baulichen und betrieblichen Umsetzbarkeit zur endgültigen Festlegung erfolgen sollte.

7.2.3 Reaktivierung und Neubau von Schienenstrecken

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

Für Strecken, bei denen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis potenziell erzielbar erscheint, wurde eine vertiefte Planung und Bewertung vorgenommen. Dabei wurde auch untersucht, ob diese Strecken günstiger als Eisenbahn- oder Straßenbahnstrecken betrieben werden können.

Die Erstbewertung der einzelnen Strecken mit einer Grobabschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses erfolgte anhand folgender Kategorisierung:

- *Negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 0:*
Die Maßnahme hat unabhängig von den Investitionskosten keinen volkswirtschaftlichen Nutzen, da bereits 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 der Grobabschätzung kann noch nicht eingeschätzt werden, ob die Maßnahme bei einer vertieften Betrachtung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis $> 1,0$ erreicht und damit grundsätzlich förderfähig wäre. Daher ist eine vertiefende Betrachtung sinnvoll.
- *Nutzen-Kosten-Verhältnis voraussichtlich deutlich über 1,0:*
Die Maßnahme erscheint auf Basis der Grobabschätzung volkswirtschaftlich sinnvoll und grundsätzlich förderfähig. Dies muss allerdings in einer vertieften Betrachtung näher validiert werden.

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

Die Ergebnisse der ersten Grobabschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zeigt Abb. 61. Dabei wurde neben der Reaktivierung stillgelegter Strecken auch der Neubau folgender Strecken(-abschnitte) betrachtet:

- Schnellfahrstrecke Merzig – Luxemburg
- Stadtbahnstrecke auf der linken Saarseite zwischen Wadgassen und Saarlouis
- Wadern-Dagstuhl – Wadern Innenstadt
- Stadtbahnstrecke Saarbrücken – Forbach

Die gelb und grün dargestellten Abschnitte (zu erwartendes Nutzen-Kosten-Verhältnis um 1,0 oder höher) wurden im Anschluss einer vertieften Untersuchung unterzogen.

Abb. 64: Ergebnisse der Erstbewertung



Bewertung der Strecken

Die Bewertung der Strecken wird im Folgenden gebietsweise von West nach Ost im Einzelnen dargestellt erläutert. In den Karten sind die jeweils untersuchten Strecken sowie die aktuelle Situation der vorhandenen Schienenstrecken dargestellt. Dabei sind auch Streckenabschnitte dargestellt, bei denen die Trasse noch vorhanden ist, die Gleise aber nicht befahrbar oder abgebaut sind und ein Wiederaufbau der Strecke auf vorhandenem Planum erforderlich wäre. Weiterhin sind potenzielle Neubauabschnitte für SPNV-Strecken oder für die Stadtbahn dargestellt. Dabei wird in den Karten jeweils die folgende farbige Kennzeichnung verwendet:

Abb. 65: Legende zu den Streckenverläufen

Bahnstrecken	— — Wiederaufbau
— SPNV Bestand	- - - Neubau
— Stadtbahn Bestand	- - - Neubau Stadtbahn
— Reaktivierung	■ Untersuchte Strecke

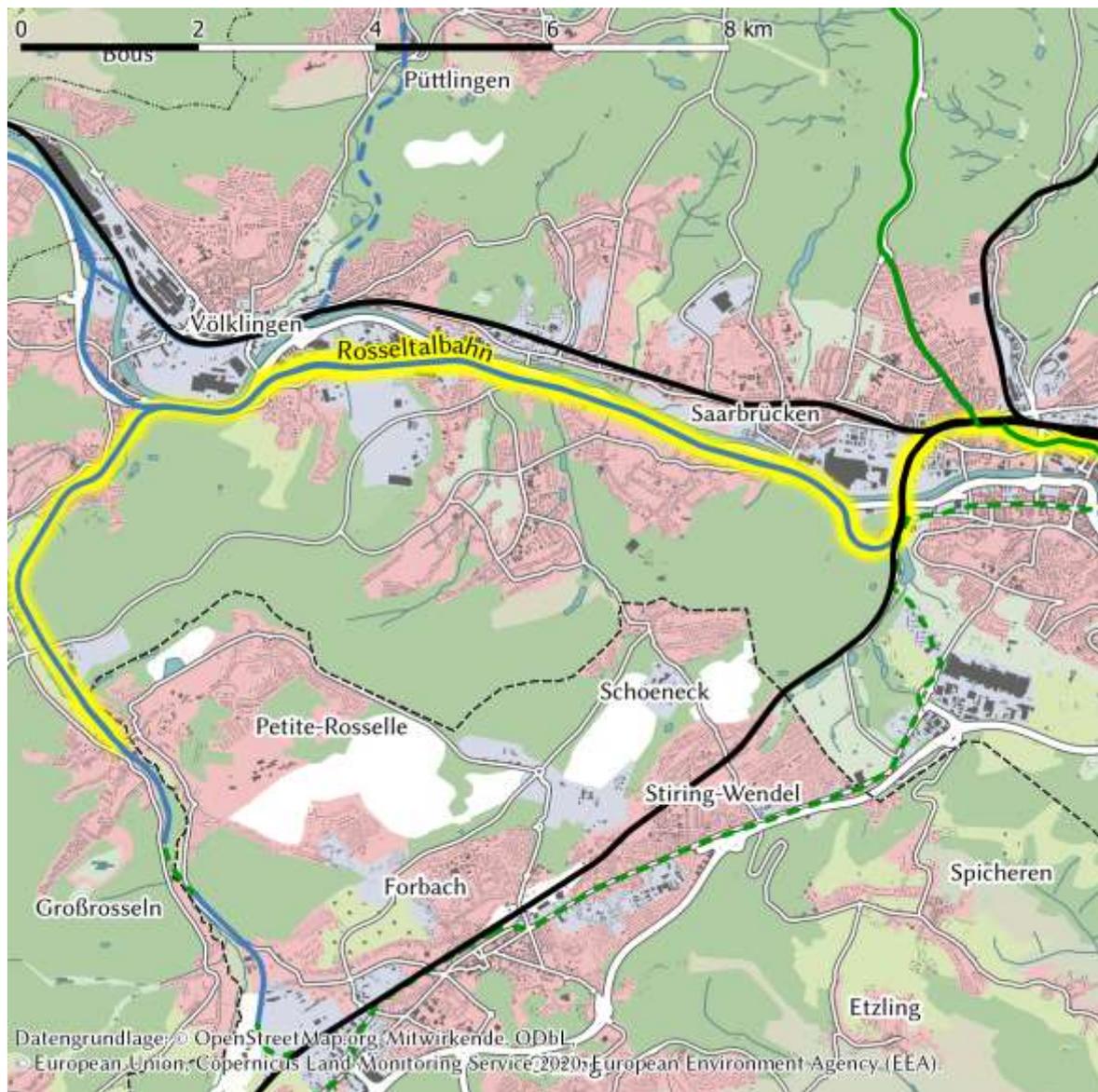
In den folgenden Kapiteln werden die durchgeführten Untersuchungen zu den einzelnen Strecken näher erläutert. Bei den Strecken, die nach der Erstbewertung nicht ausgeschieden sind, werden die Ergebnisse der vertieften Analyse dargestellt, bei den anderen die Ergebnisse der Grobanalyse.

7.3 Strecken links der Saar sowie nach Frankreich und Luxemburg

7.3.1 Rosseltalbahn (Saarbrücken – Großrosseln)

Die Anbindung des Rosseltals an die Landeshauptstadt Saarbrücken wurde in zwei Abschnitten untersucht: Der erste Abschnitt führt entlang der linken Saarstrecke von Saarbrücken bis Fürstenhausen, der zweite Abschnitt über die Rosseltalbahn nach Großrosseln. Während der Abschnitt zwischen Saarbrücken und Fürstenhausen betriebsfähig ist, ist der Abschnitt Fürstenhausen–Großrosseln stillgelegt und müsste reaktiviert werden. Diese Strecke wurde in der Erstbewertung positiv bewertet und daher einer Detailanalyse unterzogen.

Abb. 66: Streckenverlauf Rosseltalbahn



Angebotskonzepte

Für die Reaktivierung der Rosseltalbahn wurden unterschiedliche Angebotskonzepte untersucht (beide im 30-Minuten-Takt):

- als Eisenbahnstrecke nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) im Diesel- oder Akkubetrieb zwischen Saarbrücken Hbf, Fürstenhausen und Großrosseln
- als Stadtbahn über die linke Saarstrecke von Großrosseln über Fürstenhausen bis zur ehemaligen Messe und von dort
 - über die Eisenbahnbrücke – Ludwigstraße–Saarbrücken Hbf (über vorhandene Gleise)
 - über Alt-Saarbrücken – Johanneskirche – Saarbrücken Hbf (über eine Stadtbahn-Neubaustrecke)

Bei einem Betrieb mit Dieseltriebwagen wäre keine Elektrifizierung der Strecke Fürstenhausen–Großrosseln erforderlich. Jedoch widerspricht ein Dieselbetrieb dem Ziel, die Klima-

und Umweltbilanz des SPNV im Saarland weiter zu verbessern. Zudem ist die Beschleunigung von Dieseltriebwagen schlechter als im Elektrobetrieb. Alternativ wäre ein Betrieb mit Akku- oder Wasserstoff-Triebwagen (siehe hierzu auch Kapitel 7.3.2) möglich, die bis Fürstenhausen unter der Oberleitung und zwischen Fürstenhausen und Großrosseln im Akkubetrieb fahren könnten.

Der Ausbau der Haltepunkte für Eisenbahnfahrzeuge ist teurer, die Betriebskosten sind höher sowie die letztlich vom Besteller zu tragenden Trassen- und Stationsgebühren sind voraussichtlich höher als bei einem Betrieb mit Stadtbahnfahrzeugen.

Mit einer Stadtbahn können Direktverbindungen in die Saarbrücker Innenstadt angeboten werden und zudem ein dichterer Haltestellenabstand realisiert werden. Daher ist das Nachfragepotenzial der Stadtbahnvariante gegenüber der SPNV-Variante höher. Der höhere Nutzen und die geringeren Betriebskosten wiegen die höheren Investitionskosten für die Elektrifizierung auf. Daher wird eine Reaktivierung der Rosseltalbahn als Saarbahn-Strecke mit Stadtbahnfahrzeugen angestrebt.

Infrastruktur und Investitionskosten

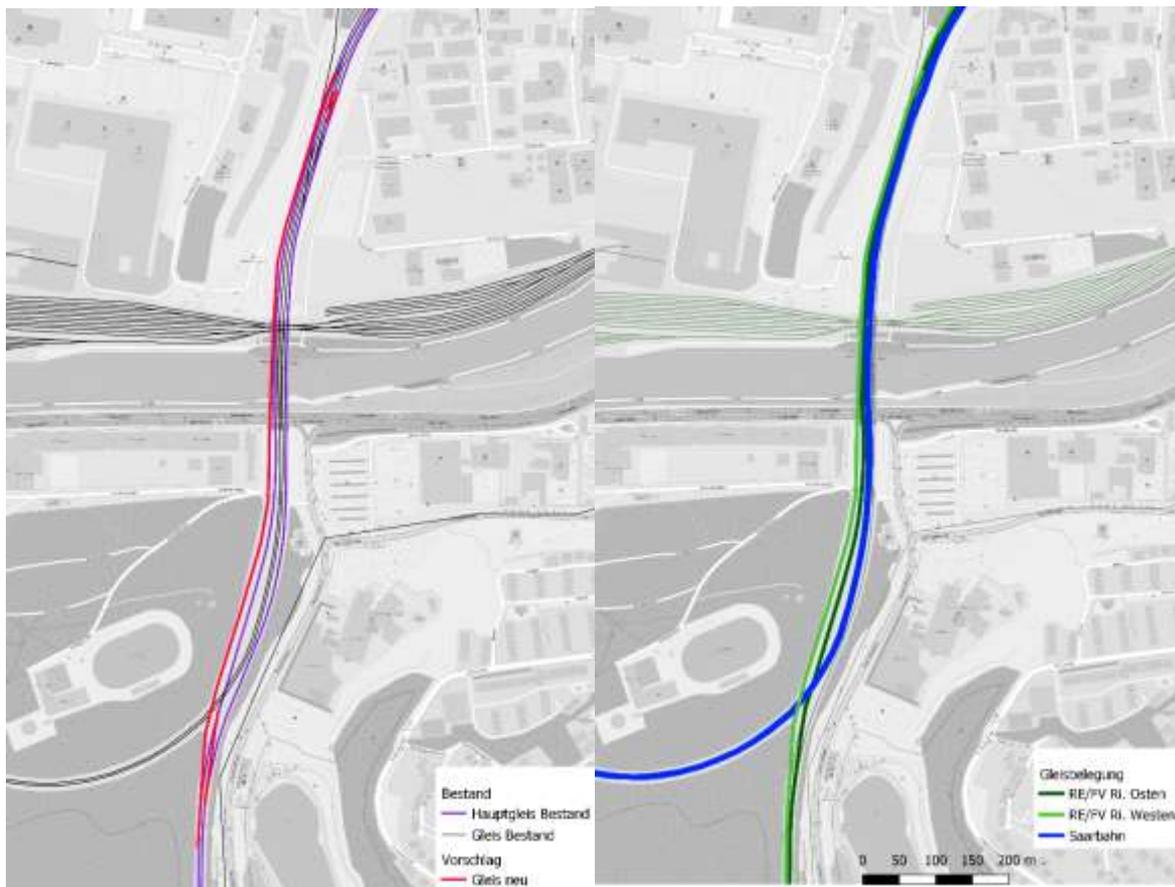
Zwischen Großrosseln und Fürstenhausen wird die Strecke eingleisig, zwischen Fürstenhausen und Saarbrücken zweigleisig reaktiviert und elektrifiziert.

Folgende Haltepunkte sind für den Saarbahnbetrieb vorgesehen:

- Großrosseln Bahnhof
- Velsen Erlebnisbergwerk/Müllverbrennungsanlage (Bedarfshalt)
- Geislautern Süd (Im Bruch/Hammergraben)
- Geislautern Bahnhof
- Fürstenhausen Karolingerstraße
- Fürstenhausen Holzplatz
- Fenne Klarenthaler Straße
- Am Ottenhausener Berg (P+R)
- Gersweiler Bahnhof
- Messebahnhof
- Frankenstraße/Metzer Brücke (falls aufgrund der Troglage baulich machbar)
- Ludwigstraße
- Trierer Straße
- Saarbrücken Hbf
- weiter in Richtung Innenstadt

Die Rosseltalbahn muss ohne eine Spurplananpassung das westliche Streckengleis des Fern- und Güterverkehrs aus Frankreich abkreuzen. Auch wenn die Spurplananpassung nicht zwingend erforderlich ist, so wird für eine flexiblere Fahrplangestaltung auf der Rosseltalbahn und der Vermeidung von Verspätungen, die durch den Fern- und Güterverkehr verursacht werden, eine Spurplananpassung trotzdem empfohlen (vgl. Abb. 67):

Abb. 67: Vorschlag für die Führung der Saarbahn über die Saar (links: Gleisplan, rechts: Gleisbelegung) Quelle: nach Ried (2013)



Für die Reaktivierung fallen folgende Kosten an:

- Instandsetzung Oberbau ein-/zweigleisige Strecke auf 17 km
- Elektrifizierung auf 7 km zwischen Fürstenhausen und Großrosseln
- 2 Mittelbahnsteige und 16 Außenbahnsteige an insgesamt 11 neuen Haltepunkten

Hieraus ergibt sich eine Gesamtkostenschätzung von rund 41 Mio. EUR Investitionskosten. Diese Grobkostenschätzung müsste in einer Machbarkeitsstudie überprüft werden. Chancen auf geringere Kosten ergeben sich durch die teilweise vorhandenen Oberleitungsmasten und den guten Zustand der Strecke bis Fürstenhausen. Risiken liegen in den Kosten für eine Spurplananpassung auf der Saarbrücke und den Baukosten für die einzelnen Haltepunkte, da die Strecke oft in Damm- bzw. Hanglage verläuft. Im Bereich Fürstenhausen bis Klarenthaler Straße ist das Planum der Trasse für drei Gleise ausgelegt. Bei einem Rückbau auf zwei Gleise könnten auf dem entstehenden Platz kostengünstigere Außenbahnsteige entstehen. Dafür ist aber ggf. eine Spurplananpassung erforderlich.

In einer zweiten Ausbaustufe könnte die Saarbahn-Linie ab dem ehemaligen Messegelände über Alt-Saarbrücken in die Innenstadt geführt werden. Diese Option wird im Abschnitt 7.3.4 dargestellt.

Betriebskonzept

Als Betriebskonzept ist ein 30-Minuten-Takt der Saarbahn von Großrosseln über Fürstenhausen bis Saarbrücken Hbf und weiter in Richtung Innenstadt vorgesehen. Hierfür sind zwei Saarbahn-Garnituren in Einfach-Traktion erforderlich, die pro Jahr rund 350.000 Zug-km zurücklegen. Diese Saarbahn-Linie wird als Linie S 3 bezeichnet (bzw. als Linie S 31 in Zusammenhang mit der Reaktivierung der Bisttalbahn, siehe Kap. 7.3.2).

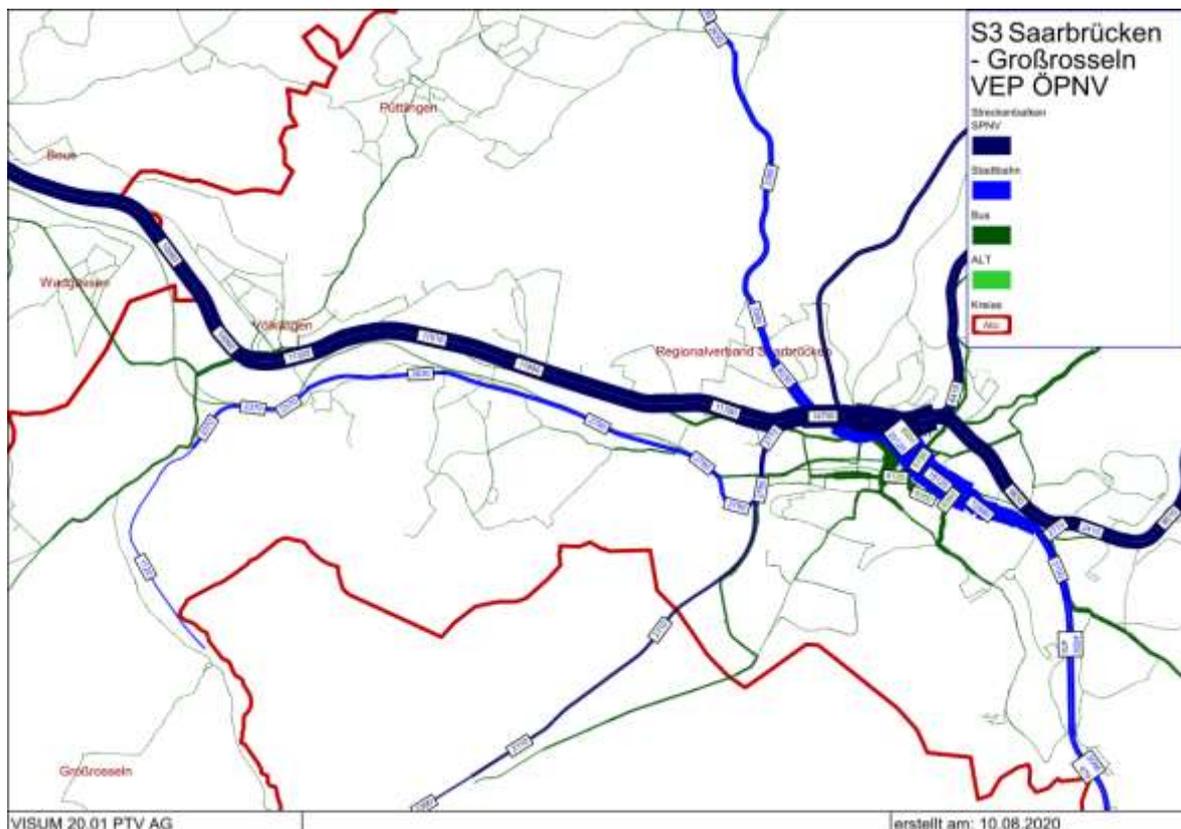
In Geislautern wird dabei ein Verknüpfungspunkt zur Buslinie Völklingen – Geislautern – Ludweiler (– Lauterbach) errichtet. Hier besteht bahnsteiggleich sowohl Anschluss aus Lauterbach in Richtung Fürstenhausen – Saarbrücken als auch aus Großrosseln in Richtung Völklingen. Dadurch werden alle wesentlichen Verkehrsbeziehungen im 30-Minuten-Takt angeboten.

Eine der Buslinien 103 oder 104, die ab Gersweiler über die Autobahn nach Saarbrücken fahren, könnte teilweise in Gersweiler am Bahnhof abgebunden werden bzw. zum S-Bahnhof Burbach-Mitte oder Burbach geführt werden. Zudem können Busleistungen der Linie 166 eingespart werden. Hierdurch lassen sich insgesamt rund 150.000 Bus-km pro Jahr einsparen.

Nachfragewirkung

Die Saarbahn-Linie S 3 kann ein Nachfragepotenzial von 1.100 bis 2.700 Fahrgästen im Querschnitt generieren. Bei diesen Berechnungen wurde noch keine Ausrichtung der Buslinien aus Klarenthal und Gersweiler als Zubringer zur Saarbahn berücksichtigt, die zu einem zusätzlichen Nachfragepotenzial führen können.

Abb. 68: Nachfragepotenzial der S 3 Saarbrücken nach Großrosseln



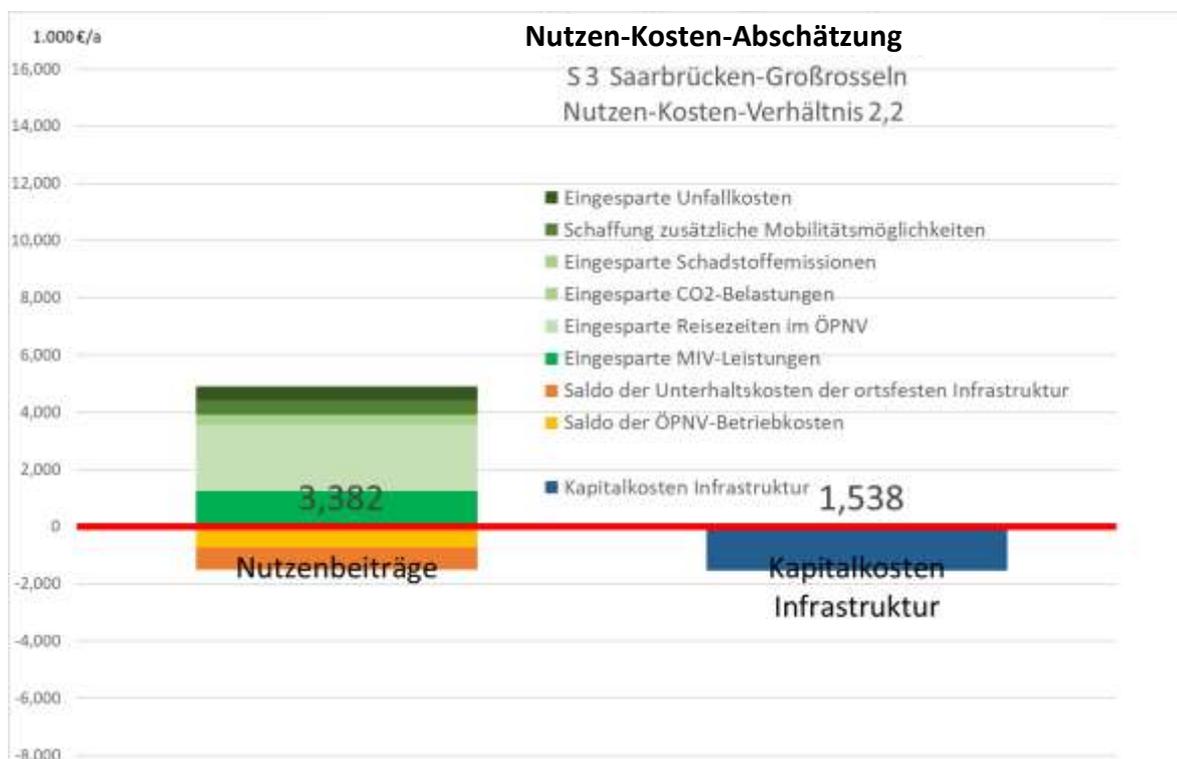
Insgesamt können rund 2.000 Neufahrgäste pro Tag gewonnen werden. Rund 5,6 Mio. Pkw-km können pro Jahr eingespart werden. Die mittlere Reiseweite beträgt 16 km.

Nutzen-Kosten-Abschätzung

Insgesamt kann durch die Reaktivierung der Rosseltalbahn ein volkswirtschaftlicher Nutzen von rund 4,9 Mio. EUR aus verlagerten Pkw-Fahrten, Reisezeiteinsparungen und zusätzlichen Mobilitätsmöglichkeiten generiert werden. Davon abzuziehen sind jeweils rund 0,75 Mio. EUR für die zusätzlichen ÖPNV-Betriebskosten und die Instandhaltungskosten der Infrastruktur.

Dem Nutzen-Saldo von 3,3 Mio. EUR stehen Kapitalkosten der Infrastruktur von rund 1,5 Mio. EUR gegenüber, sodass sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,2 ergibt.

Abb. 69: Nutzen-Kosten-Abschätzung der Saarbahn-Linie S 3 nach Großrosseln



Durch eine bessere Abstimmung des Busangebots in Gersweiler auf die Saarbahn ließe sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis noch steigern.

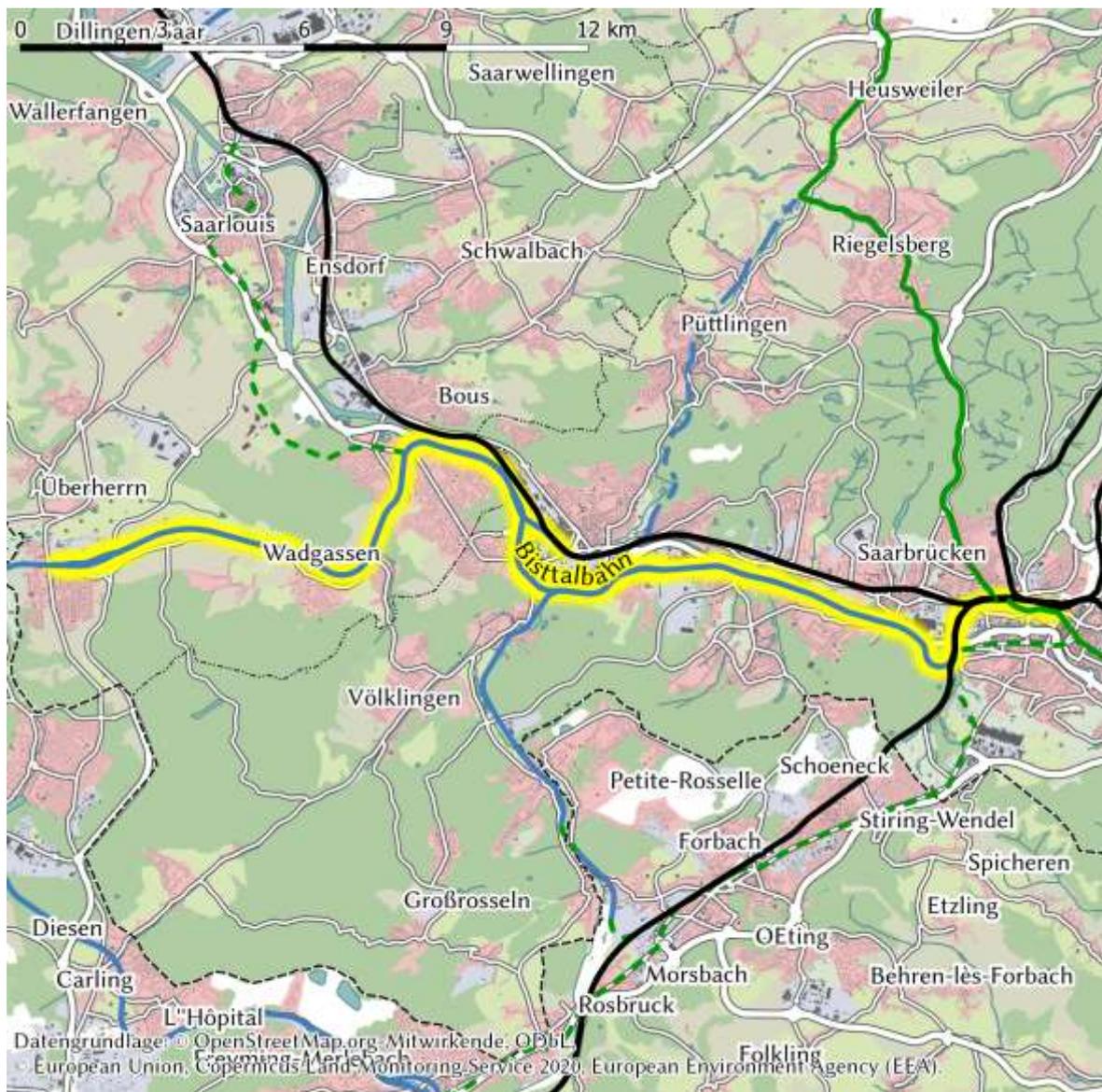
7.3.2 Bisttalbahn (Fürstenhausen – Überherrn)

Die Strecke Völklingen – Überherrn ist grundsätzlich in betriebsbereitem Zustand, wobei ein Sanierungsbedarf besteht. Der Betrieb könnte nach Sanierung und Elektrifizierung sowohl mit klassischen Eisenbahn- als auch mit Saarbahn-Fahrzeugen erfolgen. Ebenso ist eine Linienführung mit Saarbahn-Fahrzeugen aus der Saarbrücker Innenstadt über Fürstenhausen (linke Saarstrecke) bis Überherrn denkbar, wodurch sich Synergien mit der Reaktivierung der Rosseltalbahn nach Großrosseln und dem in diesem Zusammenhang vorgesehenen Betriebskonzept ergeben können.

Eine Verlängerung auf französischer Seite wird im folgenden Abschnitt (Kleiner und Großer Ring) betrachtet.

Eine Nutzung der Bisttalstrecke für Zugverbindungen vom Saarland über Thionville nach Luxemburg wird weiter unten im Abschnitt „Verkehrsverbindungen Saarland – Luxemburg“ betrachtet.

Abb. 70: Streckenverlauf Bisttalbahn



Angebotskonzepte

Für die Reaktivierung der Bisttalbahn nach Überherrn wurden zwei Varianten näher untersucht:

- S-Bahn-Verbindung aus Richtung Saarbrücken über Völklingen Bahnhof nach Überherrn
- Stadtbahn-Verbindung über die linke Saarstrecke und Fürstenhausen nach Überherrn

Für die S-Bahn-Verbindung ist ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1,4 zu erwarten. Für die Stadtbahnverbindung über die linke Saarstrecke nach Überherrn **ohne** Reaktivierung der Rosseltalbahn nach Großrosseln wäre ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1,2 zu erwarten.

Wenn allerdings die Rosseltalbahn als Saarbahnstrecke reaktiviert wird (siehe oben dargestellte Saarbahn-Linie S 3), wäre für die Bisttalbahn nur noch der Abschnitt Fürstenhausen-Überherrn auszubauen und zu elektrifizieren. Diese Lösung bietet verschiedene Vorteile gegenüber einer SPNV-Verbindung und wird daher im VEP ÖPNV weiterverfolgt.

Infrastruktur und Investitionsbedarf

Für die Reaktivierung der Bisttalbahn als Stadtbahnstrecke ist eine Ertüchtigung und Elektrifizierung der rund 16 km langen Strecke Fürstenhausen – Überherrn erforderlich. 5 Bahnübergänge sind instandzusetzen:

- Buröther Str. und Schaffhauser Str. in Wehrden
- Lindenstraße in Wadgassen
- Am Butterborn in Werbeln
- Denkmalstraße in Differten

Bis zu 10 Haltepunkte wären zu errichten bzw. auszubauen:

- Wehrden Ludweilerstraße
- Wehrden Schaffhauser Straße
- Wehrden P+R/Amazon
- Hostenbach
- Wadgassen Lindenstraße
- Wadgassen Süd
- Werbeln
- Differten
- Linslerfeld (geplantes Gewerbegebiet)
- Überherrn

Insgesamt werden Investitionskosten in der Höhe von rund 32 Mio. EUR abgeschätzt.

Gegenüber der S-Bahn-Variante fallen Mehrkosten für die Elektrifizierung der Strecke an, da die S-Bahn mit Akkutriebwagen fahren kann. Auf der anderen Seite werden die Kosten für die Instandsetzung der Saarbrücke in Völklingen eingespart.

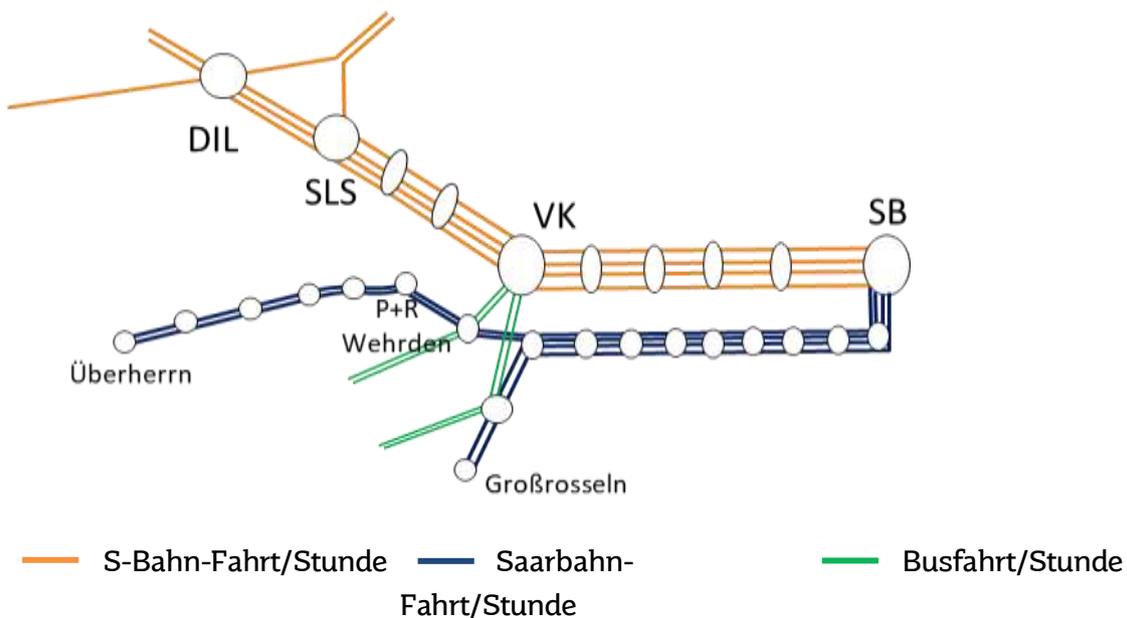
Betriebskonzept

Als Betriebskonzept wird vorgesehen, die Saarbahn-Linie S 32 von Saarbrücken nach Überherrn im 30-Minuten-Takt zu betreiben. Zwischen Fürstenhausen und Saarbrücken wird so das Angebot auf der linken Saarstrecke in Überlagerung mit der Saarbahn-Linie S 3 bzw. neu S 31 von Großrosseln auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Dies stellt ein deutlich dichteres Angebot dar als es mit der S-Bahn über Völklingen realisierbar wäre. In diesem Fall würden die Bisttalbahn im 60-Minuten-Takt und die linke Saarstrecke nur im 30-Minuten-Takt bedient.

Fahrgäste, die aus dem Bisttal nach Völklingen fahren möchten, können in Wehrden in ein abgestimmtes Busangebot umsteigen. Zugleich können Fahrgäste aus Schaffhausen und Wehrden an der Schaffhauser Straße in die Saarbahn nach Saarbrücken umsteigen.

Abb. 68 zeigt das untersuchte Bedienungsangebot links und rechts der Saar. Jede Linie in der Grafik steht jeweils für eine stündliche Fahrt des jeweiligen Verkehrsmittels.

Abb. 71: Angebotskonzept für die linke und rechte Saarstrecke



Insgesamt werden rund 500.000 Zug-km auf der Linie S 32 angeboten. Dem stehen Einsparungen von Busleistungen gegenüber (Busse zwischen Gersweiler und Saarbrücken, RegioBus R 13 und Buslinien aus dem Niedtal in Richtung Völklingen). Insgesamt sollte bei einer Reaktivierung der Bisttalbahn das gesamte Busangebot im Korridor überplant und auf die Saarbahn abgestimmt werden.

Für den 30-Minuten-Takt der Linie S 32 von Saarbrücken nach Überherrn sind 3 Saarbahn-Fahrzeuge erforderlich.

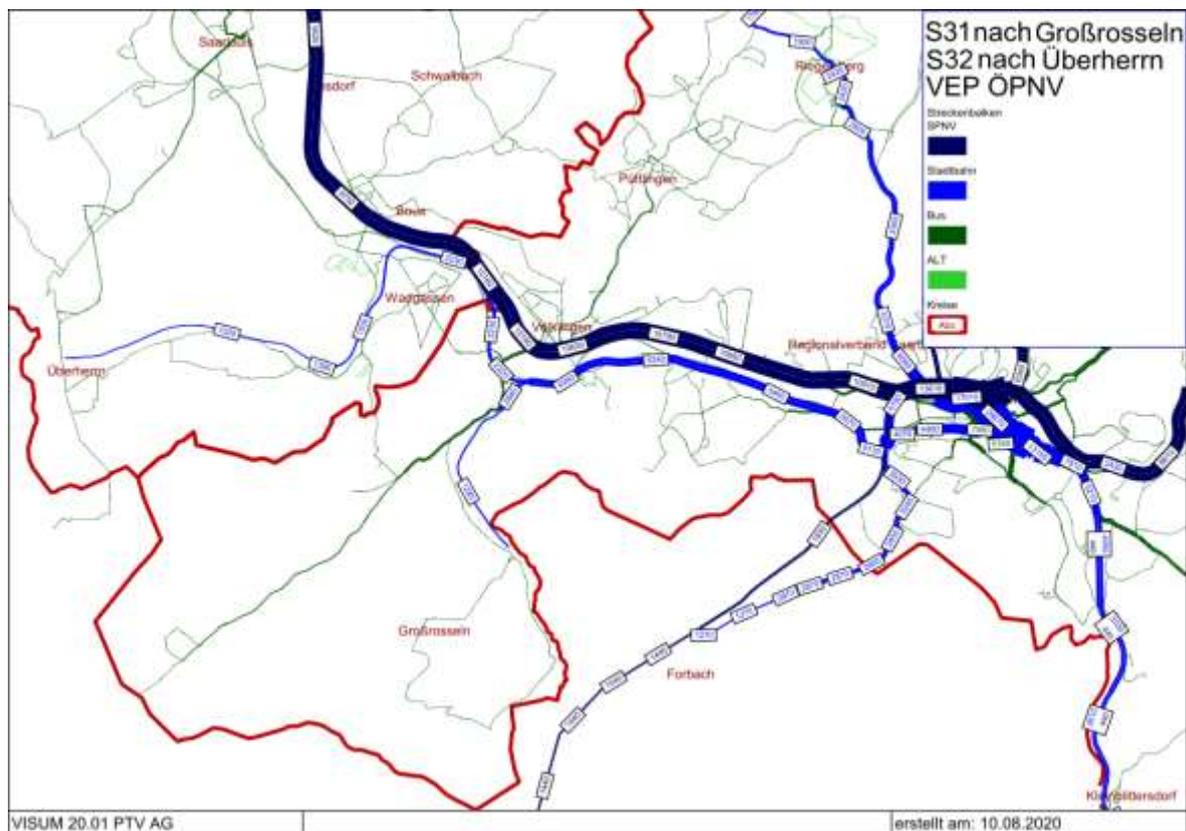
Es fallen zusätzliche Betriebskosten von rund 0,5 Mio. EUR pro Jahr an.

Nachfragewirkungen

Für die Bisttalbahn sind im Abschnitt Fürstenhausen – Überherrn im Querschnitt 1.000 bis 2.200 Fahrgäste zu erwarten. Auf dem Abschnitt Fürstenhausen – Saarbrücken, der von den

Linien S 31 und S 32 im 15-Minuten-Takt bedient würde, sind rund 5.000 bis 6.000 Fahrgäste im Querschnitt zu erwarten.

Abb. 72: Nachfragepotenzial der Linien S 31 nach Großrosseln und S 32 nach Überherrn



Durch die Reaktivierung der Bisttalbahn ab Fürstenhausen mit der Linie S 32 können rund 1.000 Neufahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden. Hierdurch werden bei einer mittleren Reiseweite von 18 km rund 3,7 Mio. Pkw-km pro Jahr eingespart werden.

Nutzen-Kosten-Abschätzung

Die Reaktivierung der Bisttalbahn von Fürstenhausen nach Überherrn als Saarbahn-Strecke würde einen volkswirtschaftlichen Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrten, Reisezeitersparnissen und zusätzlichen Mobilitätsmöglichkeiten in Höhe von rund 2,5 Mio. EUR pro Jahr generieren. Hiervon sind die zusätzlichen Betriebskosten und die Instandhaltungskosten der Infrastruktur in Höhe von rund 1,0 Mio. EUR abzuziehen. Es ergibt sich ein Nutzensaldo von rund 1,5 Mio. EUR pro Jahr, die den Kapitalkosten der Infrastruktur von rund 1,2 Mio. EUR gegenüberstehen. Damit wird für die Reaktivierung des Abschnitts Fürstenhausen – Überherrn ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1,2 erzielt.

Abb. 73: Nutzen-Kosten-Abschätzung der Saarbahn-Linie S32 im Abschnitt Fürstenhausen – Überherrn

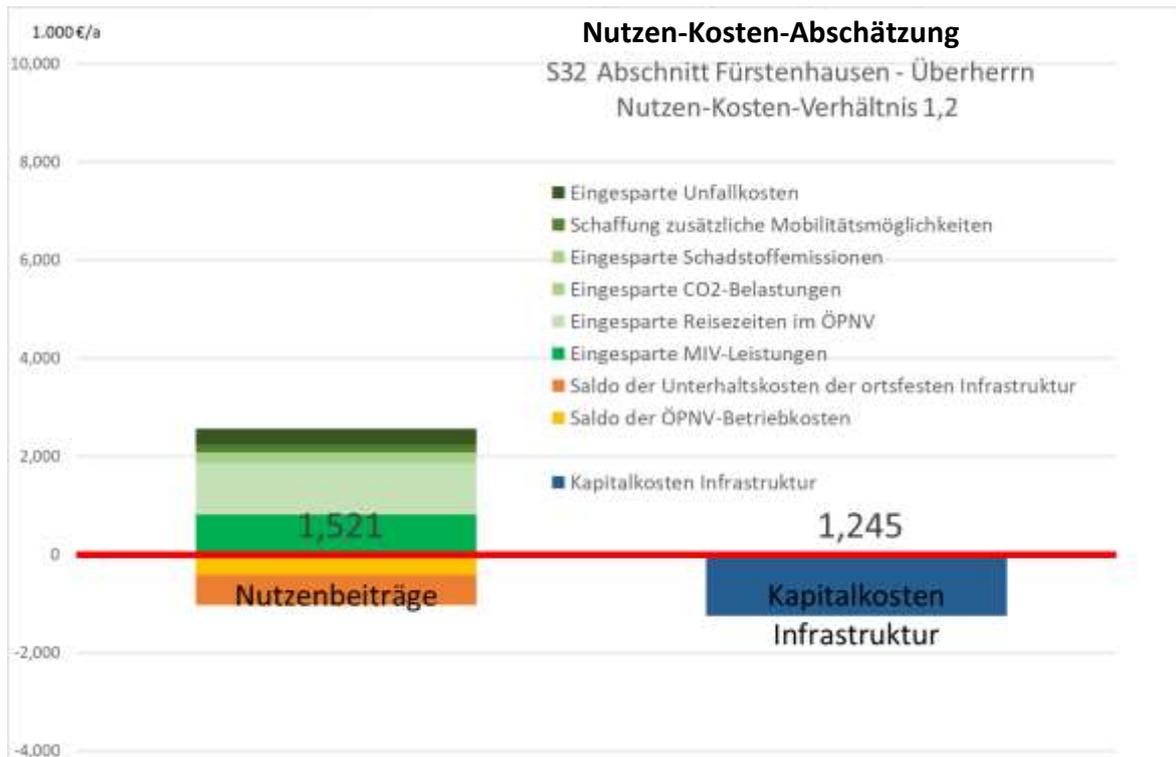
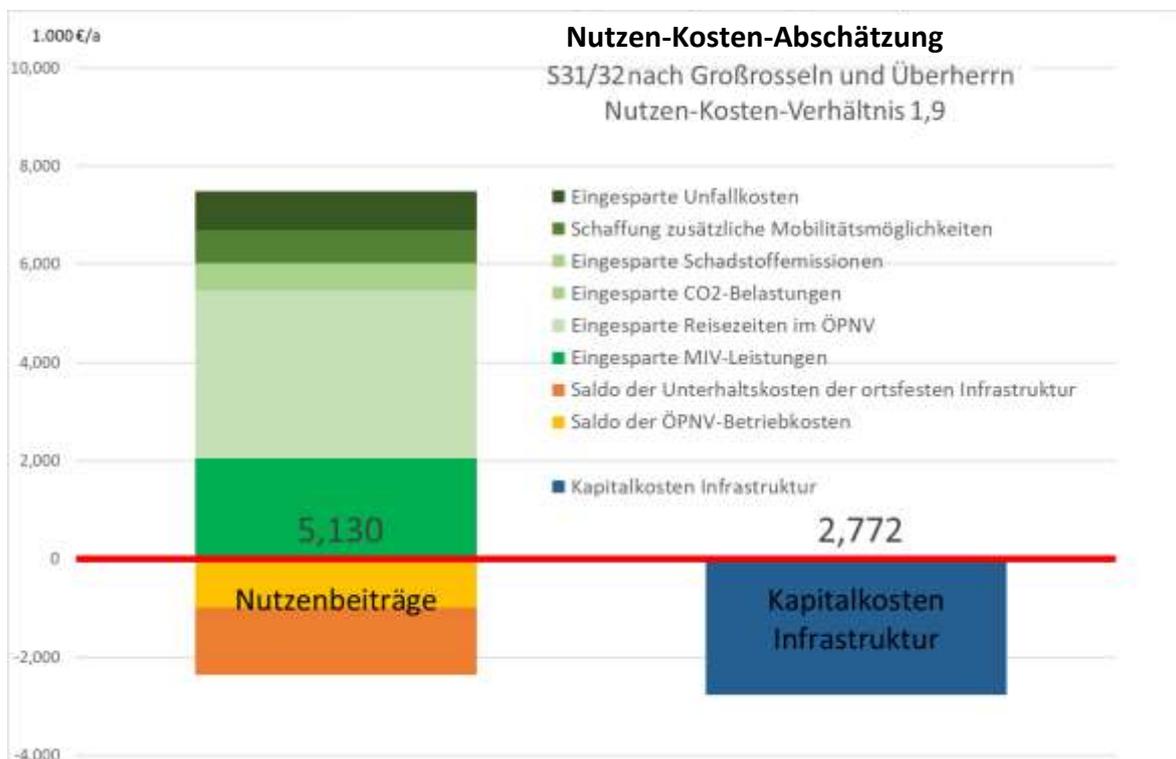


Abb. 74: Nutzen-Kosten-Abschätzung der Saarbahn-Linien S31/S32 nach Großrosseln und Überherrn



Bei der gemeinsamen Betrachtung der Reaktivierungen der Rosseltalbahn und Bisttalbahn ergibt sich ein volkswirtschaftlicher Nutzen von rund 7,5 Mio. EUR pro Jahr (abzüglich Betriebs- und Unterhaltskosten der Infrastruktur in Höhe von rund 2,5 Mio. EUR). Dem saldieren Nutzen von 5 Mio. EUR stehen Kapitalkosten von rund 2,7 Mio. EUR pro Jahr gegenüber, sodass sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1,9 ergibt.

Diese Annahmen wären im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu überprüfen. Insbesondere müsste vertieft untersucht werden, wie die Energieversorgung der Stadtbahnfahrzeuge auf Rossel- und Bisttalbahn sichergestellt werden kann. Dies hängt auch mit der künftigen Nutzung der Strecken für den Güterverkehr zusammen, was ebenfalls zu untersuchen wäre. Auch ein batterieelektrischer Antrieb der Stadtbahnfahrzeuge sollte als Option betrachtet werden. Die Plattform der künftigen Saarbahn-Fahrzeuge ermöglicht grundsätzlich eine Ausrüstung mit Akku-Antrieb. In diesem Fall könnte ggf. nur eine Teilstrecke elektrifiziert werden (z. B. bis Fürstenhausen) und auf den nicht elektrifizierten Abschnitten könnten die Saarbahn-Fahrzeuge mit Akku-Antrieb verkehren.

Der Energieträger Wasserstoff stellt ebenfalls eine denkbare Alternative dar. Während Wasserstoff bislang noch wegen des wesentlich höheren Preises und der noch unzureichenden Verfügbarkeit eher eine untergeordnete Rolle spielt, soll über die neu angelegte Wasserstoffstrategie des Saarlandes eine höhere Verfügbarkeit erreicht werden. Mit einer ersten Wasserstofftankstelle im Saarland in Saarbrücken-Gersweiler und einer Wasserstoffproduktionsanlage (Elektrolyseur) am Kraftwerksstandort Völklingen-Fenne soll Wasserstoff auch für den Verkehrsbereich verfügbar gemacht werden.

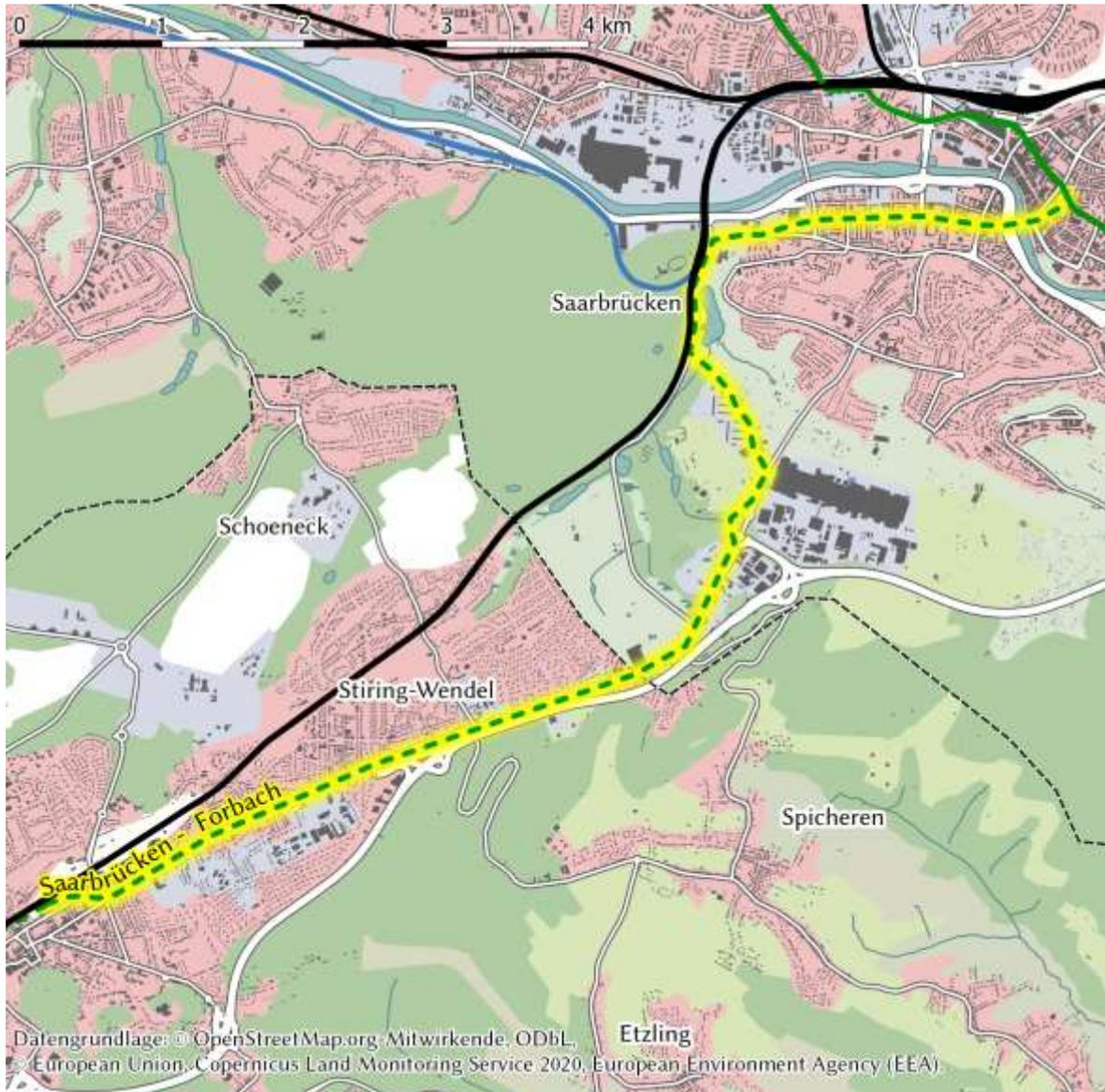
Da die neue Wasserstoffproduktionsanlage in unmittelbarer Nähe zur linken Saarstrecke gelegen ist, wäre insbesondere auf den Saarbahn-Verbindungen nach Überherrn und Großrosseln, die über die linke Saarstrecke geführt werden sollen, der Einsatz von Wasserstofffahrzeugen denkbar. Dies ist im Rahmen des VEP ÖPNV noch nicht näher untersucht worden. Hierfür wären im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Kosten für eine Elektrifizierung der Strecke Fürstenhausen bis Großrosseln bzw. Überherrn den Kosten für eine mit Wasserstoff betriebene Bahnstrecke gegenüber zu stellen und auch die betrieblichen Aspekte genauer zu beleuchten.

7.3.3 Saarbrücken – Forbach

Von Saarbrücken erstreckt sich eine ausgeprägte Siedlungsachse in Richtung Forbach (Frankreich), die heute mit einem stündlichen Zug nach Forbach ohne Zwischenhalt sowie den Buslinien MS und 30 nur unzureichend erschlossen wird. Der überwiegende Teil der Fahrten in diesem Korridor wird daher mit dem Pkw zurückgelegt.

Zur Verbesserung der Verbindung Saarbrücken – Forbach wurden verschiedene Varianten des Saarbahn-Ausbaus überprüft.

Abb. 75: Streckenverlauf Saarbrücken – Forbach



Infrastruktur und Investitionskosten

Für die Trassenführung einer Stadtbahn nach Forbach kommen grundsätzlich verschiedene Optionen in Betracht:

- über die Eisenbahntrasse Forbach – Stiring-Wendel – Saarbrücken

- über die Eisenbahntrasse Forbach – Stiring-Wendel und dann mit Ausfädelung in Höhe Calypso-Bad als Straßenbahn durch Alt-Saarbrücken in Richtung Innenstadt/Hbf
- über die Eisenbahntrasse von Forbach bis Stiring-Wendel und dann als Straßenbahn durch Stiring-Wendel zur Goldenen Bremm
- über die Rue Nationale in Forbach und Stiring-Wendel zur Goldenen Bremm
- von der Goldenen Bremm weiter
 - über die Metzger Straße
 - über (Folsterhöhe –) Deutschmühlental und dann weiter
 - durch Alt-Saarbrücken in Richtung Innenstadt/Hbf
 - über die Eisenbahnbrücke – Ludwigstraße in Richtung Hbf/Innenstadt

Varianten einer Streckenführung auf der französischen Seite sowie mögliche Weiterführungen z. B. in Richtung Freyming-Merlebach müssten in einer Machbarkeitsstudie gemeinsam mit den französischen Partnern untersucht werden. Hierbei wäre auch zu klären, unter welchen Voraussetzungen Stadtbahnzüge mit Zweisystemtechnik französische Eisenbahnstrecken befahren können.

Da das Gewerbegebiet Goldene Bremm einen bedeutenden Arbeitsplatzschwerpunkt für Pendlerinnen und Pendler sowohl aus Deutschland als auch aus Frankreich darstellt, wurde im Folgenden eine Trassenführung über die Goldene Bremm untersucht.

Auf der Metzger Straße lässt sich aufgrund der Querschnittsverhältnisse kein separater Bahnkörper im Bereich der Steigungsstrecke realisieren. Daher wurde eine Streckenführung über die Folsterhöhe, das Deutschmühlental und Alt-Saarbrücken als beispielhafte Trassenführung angenommen.

Folgende Infrastrukturmaßnahmen wurden auf der deutschen Seite berücksichtigt:

- gut 6 km lange, zweigleisige Neubaustrecke von der Johanneskirche bis zum Grenzübergang Goldene Bremm
- Elektrifizierung mit 750 V
- 11 Haltestellen

An Investitionskosten werden insgesamt rund 77 Mio. EUR bis zur Grenze veranschlagt.

Die vertiefende Untersuchung und Planung müssen gemeinsam mit Frankreich erfolgen sowie hierbei die ermittelten Kosten und Nutzen validiert und für die Gesamtstrecke einschließlich der französischen Streckenteile ermittelt werden. Ebenso muss die Strecke auch nach französischen Bewertungsmethoden ein positives Ergebnis erzielen, um auf beiden Seiten der Grenze weiterverfolgt werden zu können. An dieser Stelle können aufgrund fehlender Daten zunächst nur Kosten und Nutzen für den deutschen Abschnitt bewertet werden.

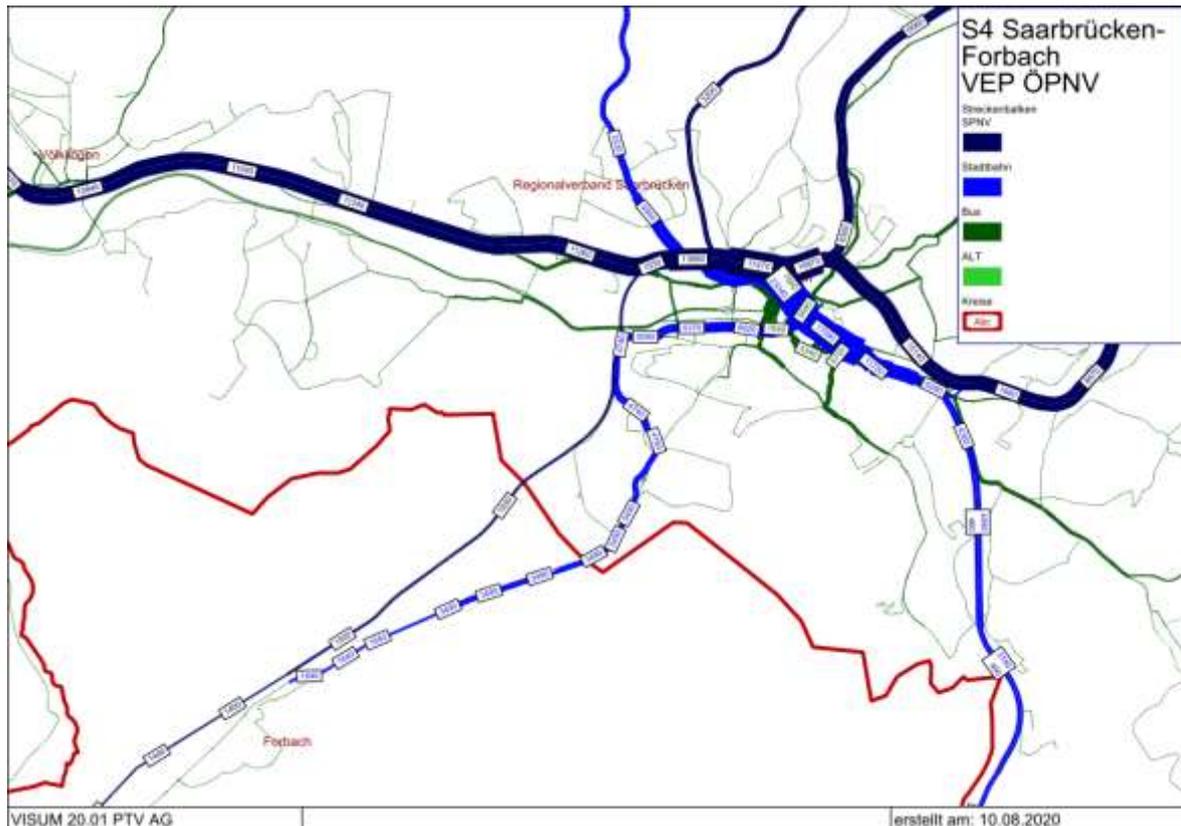
Betriebskonzept

Das Betriebskonzept geht von einem 15-Minuten-Takt einer im Folgenden als S 4 bezeichneten Saarbahn-Linie von Saarbrücken Hbf über die Johanneskirche und Alt-Saarbrücken

nach Forbach aus. Hierfür werden rund 300.000 Zug-km pro Jahr benötigt, davon rund 200.000 Zug-km im Saarland. Dem stehen Einsparpotenziale von Busleistungen gegenüber. Für die überschlägige Nutzen-Kosten-Untersuchung wurden Einsparungen von Bus-km-Leistungen von rund 200.000 km auf saarländischer Seite angesetzt. Ein abgestimmtes Buskonzept wurde jedoch nicht erarbeitet.

Nachfragepotenzial

Abb. 76: Nachfragepotenzial einer Saarbahn-Strecke nach Forbach



Rund 5.500 Neufahrgäste im ÖPNV könnten mit einer Saarbahn-Strecke Richtung Forbach gewonnen werden. Bei einer mittleren Fahrtweite ab der Grenze von 6 km könnten rund 6 Mio. Pkw-km pro Jahr innerhalb Deutschlands eingespart werden.

Die Nachfragepotenziale innerhalb Frankreichs können mit dem vorliegenden Modell des Saarlands nicht bewertet werden. Die Nachfragepotenziale im grenzüberschreitenden Verkehr können daher nur grob abgeschätzt werden. Für eine weitere Planung wäre ein grenzüberschreitendes Verkehrsmodell erforderlich, das den Raum und die Verkehrsverflechtungen auf beiden Seiten der Grenze kleinräumiger abbildet.

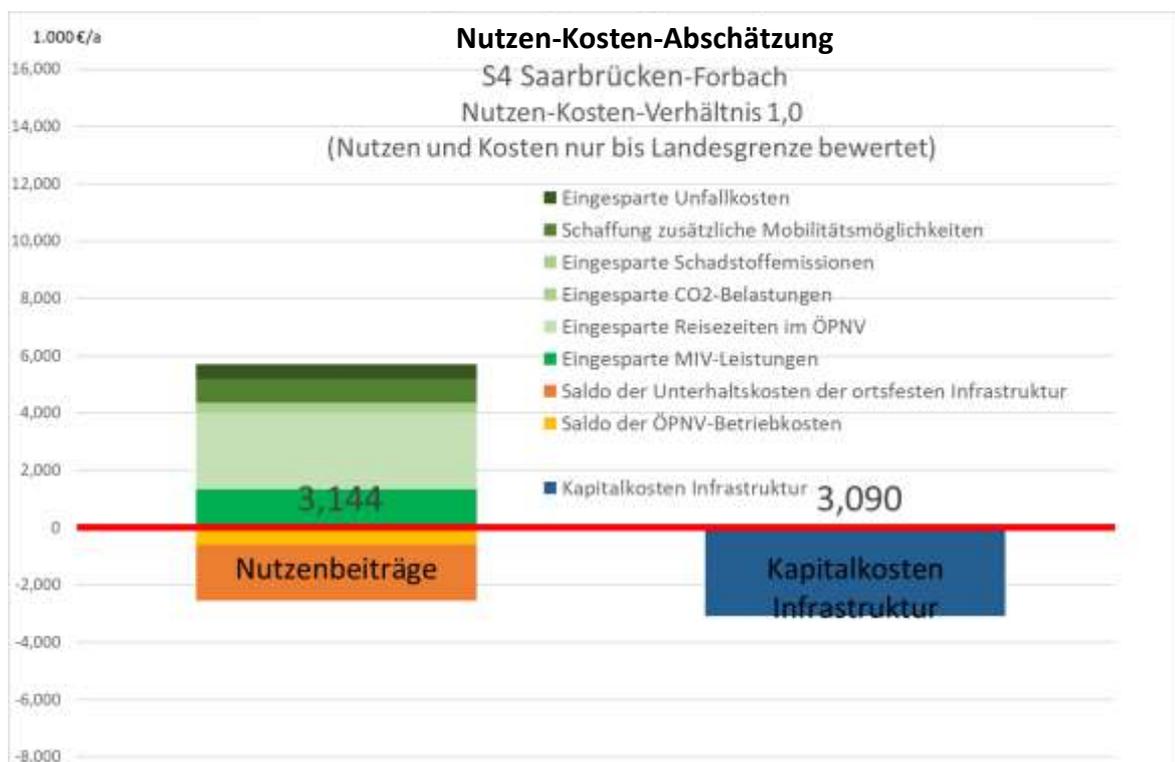
Nutzen-Kosten-Abschätzung

Da die Nachfragepotenziale in Frankreich nicht bewertet werden können, wurden für die Nutzen-Kosten-Abschätzung nur die Nachfragewirkungen ab der Grenze innerhalb Deutschlands bewertet. Die verlagerten Pkw-km von Fahrgästen aus Frankreich werden daher erst ab der Grenze gezählt. Z. B. würde ein Fahrgast aus Forbach, der bislang 9 km mit

dem Pkw nach Saarbrücken pendelt (davon 5 km auf französischer Seite und 4 km auf deutscher Seite) und künftig die Saarbahn nutzen würde, mit 4 verlagerten Pkw-km angerechnet. Analog zu den Pkw-km werden auch nur die weiteren Nutzenkomponenten (Einsparungen von Betriebskosten, CO₂-Emissionen etc.) auf deutscher Seite berücksichtigt. Dies gilt auch für Reisezeitersparnisse.

Insgesamt wird ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 5,7 Mio. EUR bis zur Landesgrenze generiert. Abzüglich der Unterhaltskosten der Infrastruktur und der Betriebskosten (rund 2,5 Mio. EUR) ergibt sich ein Nutzensaldo von gut 3,1 Mio. EUR pro Jahr. Dieser entspricht in etwa den Kapitalkosten der Infrastruktur, sodass sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis rund um 1,0 ergibt.

Abb. 77: Nutzen-Kosten-Abschätzung einer Saarbahn-Strecke nach Forbach



Nicht berücksichtigt sind die Wechselwirkungen mit anderen Ästen im Saarbahn-Netz. Diese Angaben sind jedoch vergleichsweise grobe Abschätzungen. Für eine weitere Planung ist eine gemeinsame Machbarkeitsstudie mit den französischen Partnern erforderlich.

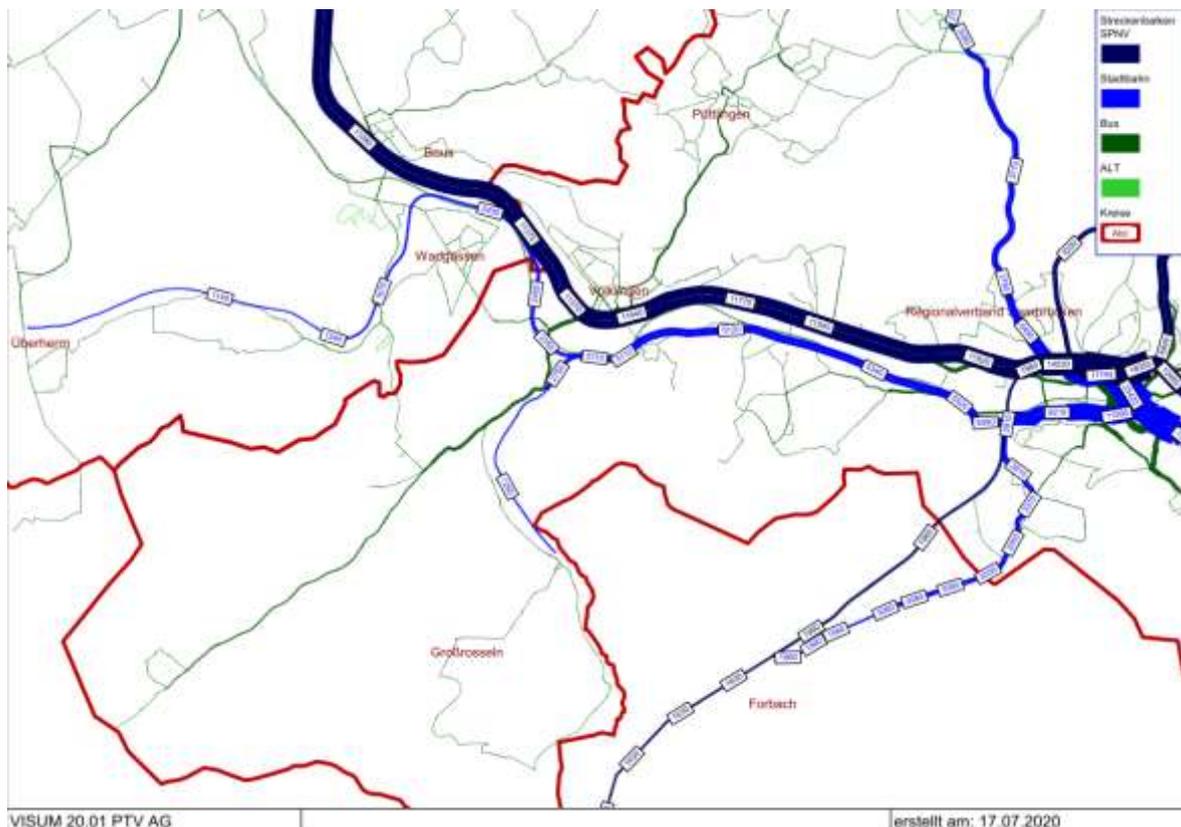
7.3.4 Saarbahn-Strecke durch Alt-Saarbrücken

Für die Saarbahn-Linien S 31 und S 32 aus Richtung Fürstenhausen sowie S 4 aus Richtung Forbach besteht ab dem Deutschmühlental die Möglichkeit, entweder die Eisenbahnbrücke zu nutzen und dann über die Haltestellen Ludwigstraße und Trierer Straße in Richtung Hauptbahnhof/Innenstadt weiterzufahren. Alternativ könnte eine Stadtbahnstrecke vom Calypso-Bad durch Alt-Saarbrücken bis zur Johanneskirche gebaut werden, die ein dicht bebautes Gebiet erschließen würde.

Die Strecke der S 3 aus Richtung Fürstenhausen könnte dabei am ehemaligen Messegelände aus der linken Saarstrecke ausfädeln. Die Linie S 4 aus Richtung Forbach käme aus dem Deutschmühlental. Nördlich des Calypso-Bads würden die Strecken zusammengeführt und dann über die Gersweilerstraße und den Betriebshof der Saarbahn geführt. Von dort geht es über die Heuduckstraße und Stengelstraße über die Wilhelm-Heinrich-Brücke und über die Betzentraße zur Johanneskirche.

Eine Überlagerung der Linien S 31 und S 32 aus Fürstenhausen und S 4 aus Forbach würde für Alt-Saarbrücken einen attraktiven 7,5-Minuten-Takt ergeben. Der Abschnitt zwischen dem Calypso-Bad und Johanneskirche wäre mit 9.000 bis 12.000 Fahrgästen im Querschnitt gut ausgelastet.

Abb. 78: Nachfragepotenzial einer Stadtbahnstrecke durch Alt-Saarbrücken

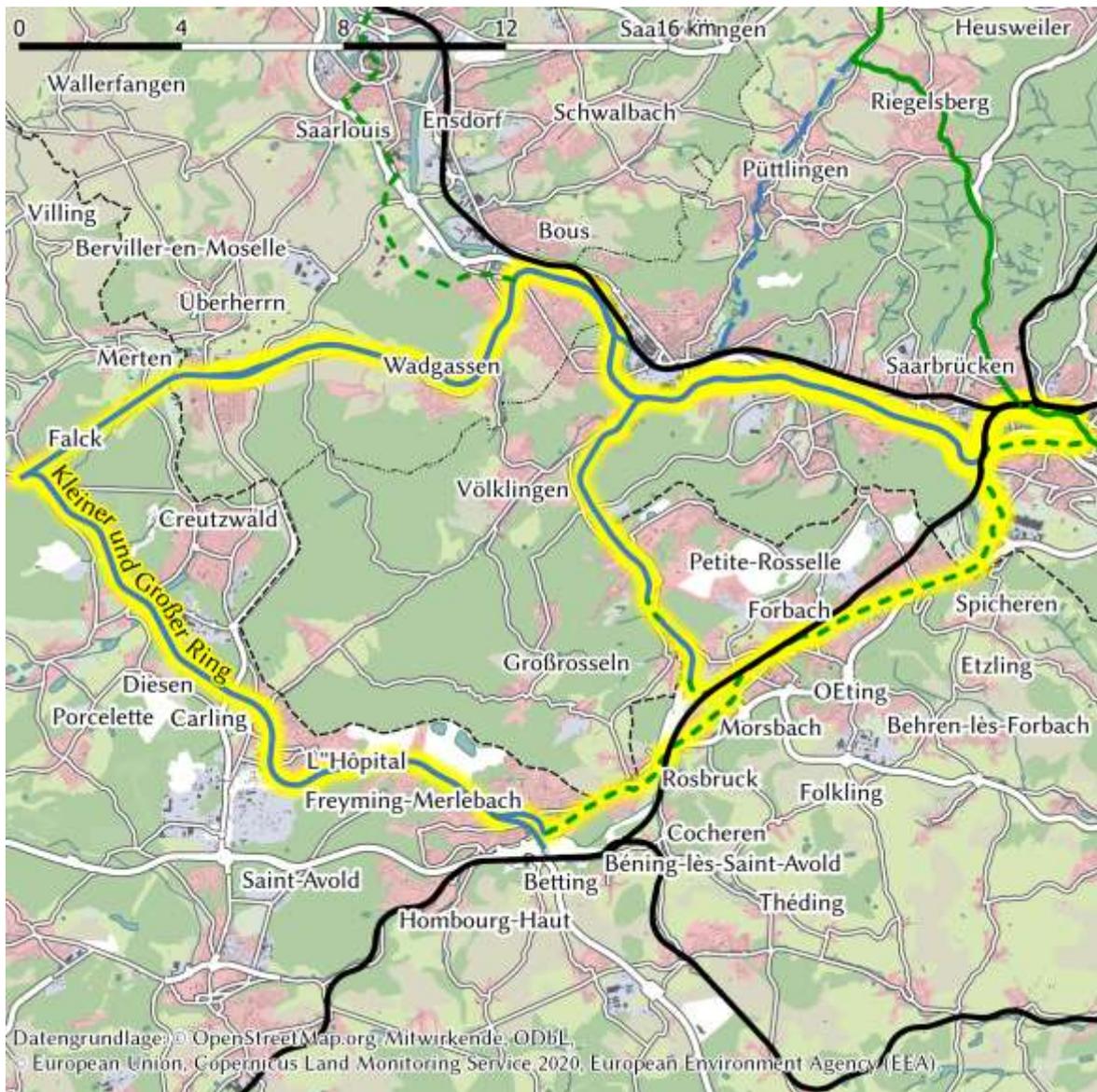


Die Weiterführung dieser Strecken muss im Kontext der übrigen Ausbau-Überlegungen der Saarbahn und der Landeshauptstadt Saarbrücken gesehen werden.

7.3.5 Kleiner und Großer Ring

Als Erweiterungsmöglichkeiten der Rosseltalbahn und Bisttalbahn kommen die Einrichtung eines Kleinen Rings über Großrosseln nach Forbach und zurück nach Saarbrücken sowie eines Großen Rings über Falck-Hargarten – Creutzwald – Freyming-Merlebach und Forbach nach Saarbrücken in Betracht. Bauliche Optionen wurden in einem Gutachten von Drees & Sommer (2015) für den Eurodistrict SaarMoselle untersucht. Diese Streckenerweiterungen müssten im Hinblick auf die Nachfragepotenziale gemeinsam mit der Region Grand Est untersucht werden. Im VEP ÖPNV ist eine Nachfrageberechnung nicht möglich.

Abb. 79: Streckenverlauf Kleiner Ring



7.3.6 Saarbahn-Neubaustrecke Wadgassen – Saarlouis

Die Innenstadt der Kreisstadt Saarlouis ist relativ weit vom Bahnhof entfernt, der sich auf der gegenüberliegenden Saarseite im Stadtteil Roden befindet. Daher wurde der Vorschlag einer Weiterführung der linken Saarstrecke als Stadtbahn von Wadgassen bis Saarlouis geprüft.

Hierfür wäre der Neubau von 9,5 km Stadtbahnstrecke erforderlich, teilweise im Straßenraum, teilweise auf eigenem Bahnkörper. Zudem wäre die Autobahn A 620 zu queren. Die Gesamtkosten für diese Strecke werden mit ca. 80 bis 100 Mio. EUR geschätzt.

Erschlossen werden zusätzlich rund 11.000 Einwohner und 10.000 Arbeitsplätze im fußläufigen Einzugsgebiet der neuen Stadtbahnstationen. Hinzu kommen die Einzelhandelsstandorte Outlet-Center Wadgassen, IKEA und die Innenstadt Saarlouis. Für eine 9,5 km lange Neubaustrecke ist das Einwohnerpotenzial dennoch als vergleichsweise gering einzustufen.

Denkbar sind Fahrten über die linke Saarstrecke nach Wadgassen und dann weiter nach Saarlouis im 15- bzw. 30-Minuten-Takt. Die Fahrzeit zwischen Fürstenhausen und Saarlouis über Wadgassen für die rund 15 km lange Strecke links der Saar würde rund 20 Minuten betragen. Vom Saarbrücker Hauptbahnhof zum ZOB am Kleinen Markt in Saarlouis würde die Fahrzeit 33 Minuten betragen. Damit sind die Reisezeiten auf vielen Relationen nicht viel schneller als mit dem heutigen Angebot mit Umstieg in Saarlouis Hbf, Ensdorf oder Bous.

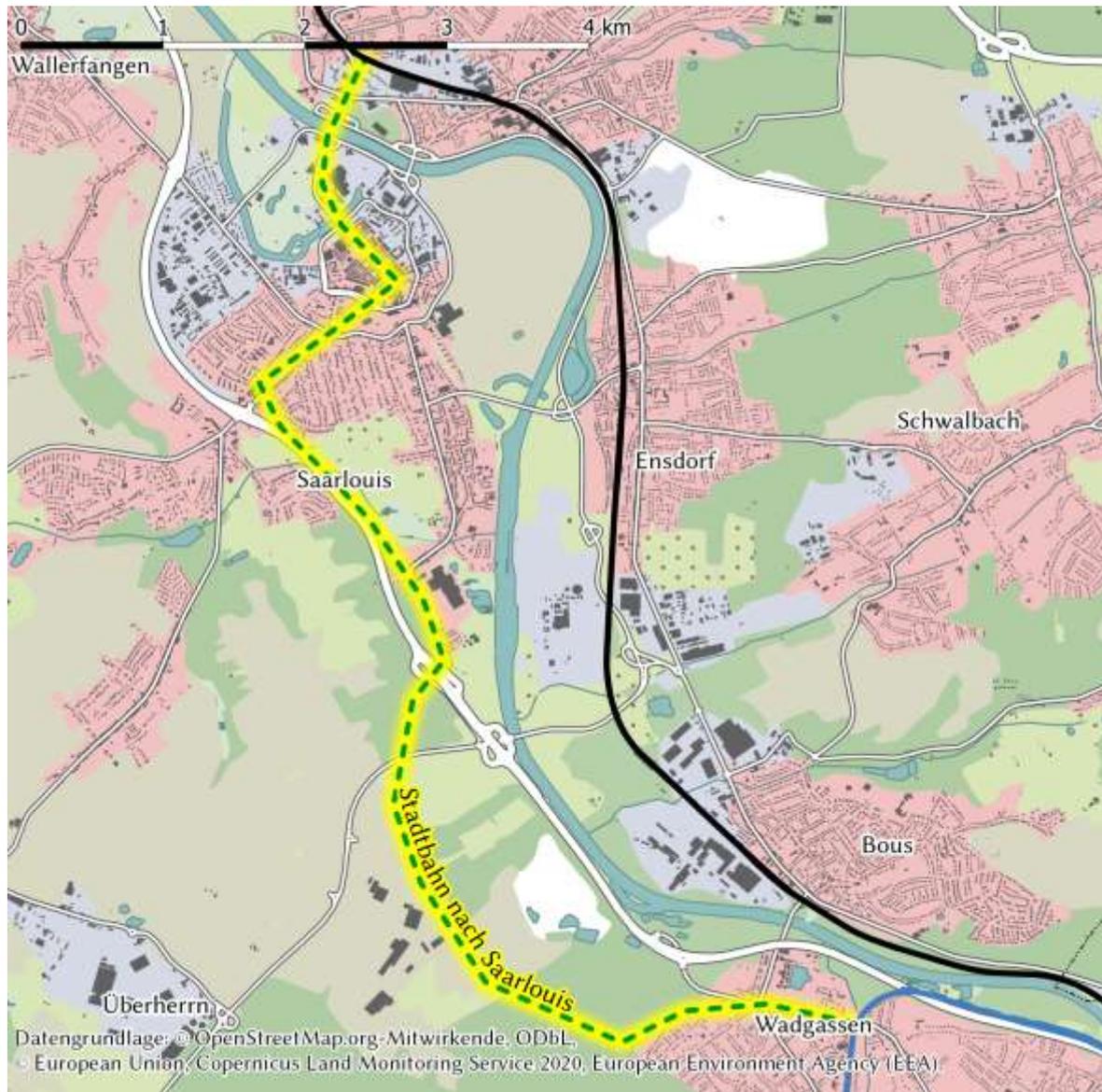
Die Strecke würde nachfragestarke Verkehrsrelationen abdecken, die teilweise aber auch schon über die rechte Saarstrecke mit Umstieg in Bous, Ensdorf oder Saarlouis zum Bus auf die linke Saarstrecke abgedeckt sind. Die Reisezeitersparnisse einer direkten Stadtbahnstrecke sind daher auf vielen Relationen im Vergleich zu den Umsteigeverbindungen über die rechte Saarstrecke relativ gering.

In Anbetracht des relativ geringen Einwohnerpotenzials und des hohen Investitionsaufwands für eine knapp 10 km lange Neubaustrecke wird in einer Ersteinschätzung das Nutzen-Kosten-Verhältnis einer solchen Strecke als sehr schlecht eingestuft. Die Infrastrukturmaßnahme sollte daher im Rahmen des VEP ÖPNV nicht weiterverfolgt werden. Es sollte jedoch eine Trasse parallel zur Autobahn A 620 gesichert werden, um die Möglichkeit des Baus einer solchen Strecke für die Zukunft offenzuhalten.

Tab. 32: Erstbewertungen einer Stadtbahn-Neubaustrecke Wadgassen – Saarlouis

Streckenvariante bzw. -abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Wadgassen – Saarlouis	80-100 Mio. EUR	3,4 Mio. EUR	Deutlich unter 1,0

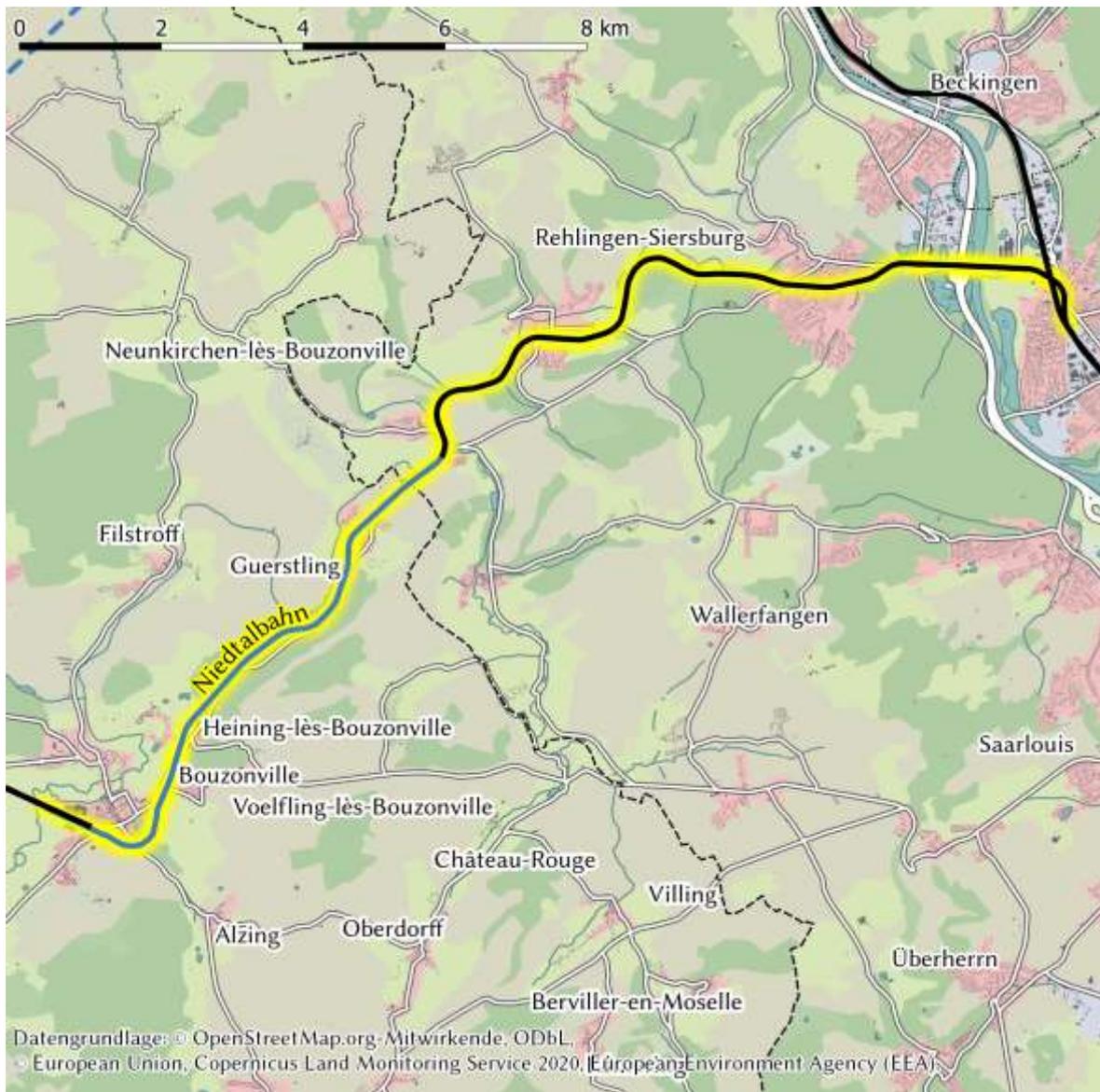
Abb. 80: Streckenverlauf der Stadtbahnlinie nach Saarlouis



7.3.7 Niedtalbahn (Dillingen – Niedaltdorf – Bouzonville)

Die Niedtalbahn verläuft von Dillingen nach Niedaltdorf und wird in der Weiterführung nach Bouzonville in Frankreich derzeit nicht befahren. Heute wird der deutsche Abschnitt Dillingen – Niedaltdorf im 60-Min-Takt bedient. Bei einer Verlängerung nach Bouzonville würden zusätzliche 4.000 Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich des Bahnhofs Bouzonville erschlossen. Dem stehen relativ günstige Betriebskosten entgegen, da ohne Fahrzeugmehraufwand die heute in Niedaltdorf endenden Züge bis Bouzonville verlängert werden könnten.

Abb. 81: Streckenverlauf Niedtalbahn



Daher wurde die Reaktivierung des grenzüberschreitenden Abschnitts Niedaltdorf – Bouzonville näher untersucht. Eine Nutzung der Niedtalbahn für Zugverbindungen vom Saarland über Thionville nach Luxemburg wird im folgenden Abschnitt „Verkehrsverbindungen Saarland – Luxemburg“ betrachtet.

Betriebskonzept

Ohne Fahrzeug-Mehrbedarf könnte ein Umlauf Dillingen – Bouzonville realisiert werden, wenn die Fahrzeit Dillingen – Bouzonville in unter 25 Minuten gefahren wird. Hierfür wäre die Strecke für eine Geschwindigkeit von 80 km/h zu ertüchtigen. Hierbei könnte die Strecke entweder auf eine S-Bahn Dillingen – Lebach – Homburg oder auf die S-Bahn Dillingen – Zweibrücken durchgebunden werden. Beide Linien sollen mit Akkutriebwagen gefahren werden, so dass keine Elektrifizierung der Niedtalbahn erforderlich wäre. Eine Aufladung der Züge könnte auf den elektrifizierten Streckenabschnitten erfolgen.

Hier wäre mit der französischen Seite zu klären, ob die Strecke bis zum Bahnhof Bouzonville mit deutscher Zugleittechnik betrieben werden kann, so dass ein Zug, der bis Bouzonville führe, keine zusätzliche sicherungstechnische Ausstattung für den französischen Zugleitbetrieb benötigen würde. Dies könnte am einfachsten umgesetzt werden, wenn die Züge in Bouzonville das Gleis 21 nutzen würden, da dann keine Querung des kompletten Gleisfeldes erforderlich wäre.

Abb. 82: Gleisplan Bahnhof Bouzonville



Dann könnte ggf. auch auf die kostenintensive dauerhafte Besetzung des Stellwerks in Bouzonville verzichtet werden. Dafür wäre ggf. von deutscher Seite aus die technische Sicherung des Bahnübergangs über die Straße D 65 (Rue de la Gare) in Guerstling zu betreiben.

Bei einer Verlängerung der Strecke nach Bouzonville würden rund 110.000 Zug-km pro Jahr anfallen. Ein zusätzliches Fahrzeug wird nicht benötigt.

Investitionskosten

Die Investitionskosten für die Reaktivierung der Strecke Niedaltdorf setzen sich zusammen aus den Kosten für die Ertüchtigung des Oberbaus, dem Bau eines barrierefreien Bahnsteigs in Bouzonville und ggf. in Guerstling, dem Aufwand für die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Instandsetzung des Viadukts in Niedaltdorf über die L 171. Hierfür konnten im Rahmen des VEP ÖPNV keine genaueren Kosten ermittelt werden.

Nachfragepotenzial

Eine grobe Nachfrageabschätzung geht von rund 250 Neufahrgästen aus, die durch ein SPNV-Angebot bis Bouzonville gewonnen werden könnten. Damit könnte die Auslastung der Strecke Niedaltdorf – Dillingen gestärkt werden. Bei einer mittleren Fahrtweite von 27 km könnten pro Jahr rund 1,2 Mio. Pkw-km eingespart werden.

Diese Nachfrageabschätzung kann allerdings nur als erste Potenzialabschätzung dienen, da das Verkehrsmodell des VEP ÖPNV die grenzüberschreitenden Verkehrsverflechtungen nur grob abbildet. So ist etwa kein Nachfragepotenzial von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Nutzerinnen und -Nutzern berücksichtigt.

Falls Frankreich künftig die Strecke (Luxemburg –) Thionville – Bouzonville – Béning wieder im Personenverkehr betreiben sollte, könnte die Niedtalbahn als Zubringer zu Zügen nach Luxemburg dienen. In diesem Falle würde die Nachfrage deutlich höher ausfallen. Insbesondere die eingesparten Pkw-km würden deutlich höher ausfallen, da die mittleren Reiseweiten der Pendlerinnen und Pendler aus dem Niedtal in Richtung Luxemburg sehr hoch sind.

Nutzen-Kosten-Abschätzung

Für die Reaktivierung der Niedtalbahn kann im Rahmen dieser Untersuchung kein Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt werden, da sowohl bei den Kostenangaben (Leit- und Sicherungstechnik, Instandsetzung Viadukt Niedaltdorf) als auch bei der Nachfrageabschätzung zu ungenaue Zahlen vorliegen sowie Zahlen und Daten aus Frankreich erforderlich sind.

In einer Machbarkeitsstudie gemeinsam mit den französischen Partnern sollten daher Fragen der Instandsetzungskosten, der Sicherungstechnik sowie der Einbindung und des Betriebs am Bahnhof Bouzonville geklärt werden. Auch der Güter- und Personenverkehr Béning – Bouzonville – Thionville (– Luxemburg) sollte dabei berücksichtigt werden.

Das Konzept des VEP ÖPNV, das eine S-Bahn nach Niedaltdorf vorsieht, ist aufwärtskompatibel mit einer Reaktivierung nach Bouzonville, indem die S-Bahn nach Niedaltdorf fahrzeugneutral bis Bouzonville verlängert wird.

Dabei besteht auch in Zukunft die Flexibilität, den Fahrplan der Niedtalbahn auf Anschlüsse Richtung Thionville (– Luxemburg) auszurichten, falls diese Strecke in Zukunft mit Personenzügen bedient werden sollte. Bei einer Durchbindung der S-Bahn aus Zweibrücken – Saarbrücken – Dillingen auf die Niedtalbahn ließen sich Anschlüsse in Bouzonville zur Minute :15 oder :45 einrichten.

Bei der Durchbindung einer S-Bahn-Linie Homburg – Lebach – Dillingen auf die Niedtalbahn ließen sich Anschlüsse in Bouzonville zu den Minuten :00 oder :30 realisieren.

7.3.8 Merzig – Hombourg-Budange

Die Bahnstrecke Merzig – Hombourg-Budange war Teil der Bahnverbindung Merzig – Metz. Sie wurde abgebaut.

Abb. 83: Streckenverlauf Merzig – Hombourg-Budange



Im fußläufigen Einzugsgebiet der rund 10 km langen Strecke zwischen Merzig und der Grenze leben rund 1.400 Einwohner. Auf französischer Seite leben rund 4.200 Einwohner. Damit ist das Nachfragepotenzial für eine 28 km lange Strecke sehr gering. Sie verläuft zudem quer zu den wichtigsten Nachfrageströmen. Daher ist ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten. Ein Wiederaufbau der Strecke wird nicht weiterverfolgt.

Tab. 33: Erstbewertungen der Strecke Merzig – Hombourg-Budange

Streckenvariante/-abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Merzig – Hombourg-Budange	ca. 30-50 Mio. EUR	< 0	negativer Nutzen

7.3.9 Verkehrsverbindungen Saarland – Luxemburg

In diesem Abschnitt werden die möglichen Verkehrsverbindungen vom Saarland nach Luxemburg betrachtet.

Grundsätzlich herrscht zwischen dem Saarland und Luxemburg ein hohes Nachfragepotenzial von über 50.000 Personenfahrten (MIV und ÖPNV) pro Tag. Dabei entfallen allerdings im Saarland rund drei Viertel der Nachfrage auf die Landkreise Merzig-Wadern und Saarlouis. Nur rund ein Viertel der Nachfrage ist auf Saarbrücken bzw. andere Teile des Saarlands ausgerichtet.

Heute gibt es mit der Busverbindung Saarbrücken – Luxemburg über die Autobahnen A 8/A 620 ein- bis zweistündliche Verbindungen nach Luxemburg mit einer Fahrzeit von rund 75 Minuten. Allerdings ist der Bus in der Hauptverkehrszeit genauso wie der MIV vom hohen Stauaufkommen in Luxemburg betroffen, sodass sich die Fahrzeit für Pendlerinnen und Pendler verlängert. Zudem gibt es im Berufsverkehr mit den luxemburgischen Linien 155 (Schnellbus), 156 (Schnellbus), 158, 159 und 315 Busverbindungen, die die Kommunen Perl, Mettlach, Merzig, Losheim, Dillingen und Saarlouis bedienen und in Luxemburg nicht den Hauptbahnhof, sondern die Gewerbegebiete Kirchberg und Clôche d'Or anfahren.

Der Schnellbus Saarbrücken – Luxemburg kann nur einen relativ kleinen Teil der saarlandweiten Nachfrage an Verkehrsverbindungen im ÖPNV nach Luxemburg abdecken. Die heutigen Buslinien zwischen den Landkreisen Merzig-Wadern und Saarlouis nach Luxemburg weisen im Berufsverkehr relativ lange Fahrzeiten auf. Zudem besteht an Wochenenden kein Angebot.

Folgende Optionen zur Verbesserung der Anbindung des Saarlands an Luxemburg über die Schiene wurden betrachtet:

- Bahnneubaustrecke Merzig – Luxemburg über Nennig oder Perl
- Bahnverbindung über Dillingen – Niedaltdorf – Bouzonville – Thionville
- Bahnverbindung über Überherrn – Falck-Hergarten – Bouzonville – Thionville
- Bahnverbindung ab Konz über das Kreuz Konz direkt Richtung Luxemburg

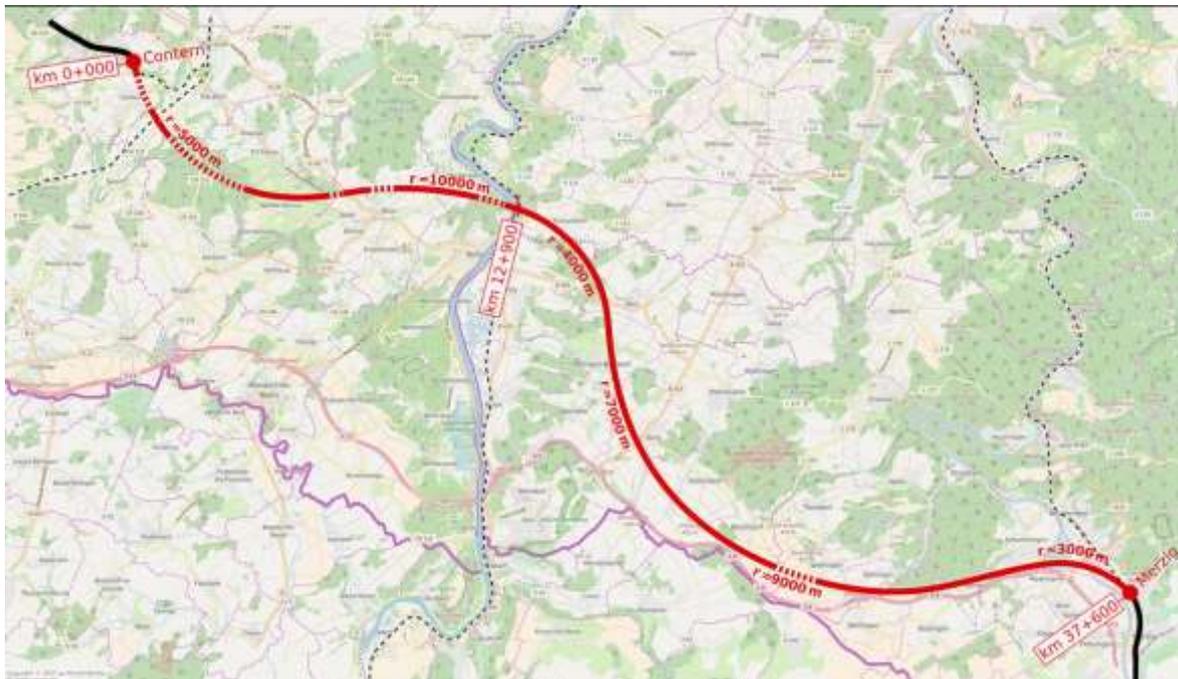
Neubaustrecke Merzig – Luxemburg

Eine Neubaustrecke Merzig – Luxemburg könnte über Perl und Bettemburg oder über Nennig und Contern geführt werden. Die Neubaustrecke könnte dann von folgenden Linien bedient werden:

- Fernverkehrslinie Luxemburg – Saarbrücken – Mannheim – Frankfurt/Stuttgart
- Regionalexpress Luxemburg – Perl bzw. Nennig – Merzig – Dillingen – Saarlouis-Völklingen – Saarbrücken (- Mannheim)
- S-Bahn (Saarbrücken –) Merzig – Luxemburg mit ca. 6 Zwischenhalten

Auf der Webseite Pro-Zuchstreck-LuxSaar.info wird folgende Trassierung für eine rund 38 km lange Neubaustrecke dargestellt.

Abb. 84: Mögliche Trasse einer Neubaustrecke Merzig – Contern (Quelle: pro-zuchstreck-luxsaar.info)



Es werden je nach Angebotskonzept die folgenden Fahrzeiten veranschlagt:

- Fahrzeit Luxemburg – Saarbrücken im Fernverkehr ohne Zwischenhalt: rund 35 Minuten
- Fahrzeit Luxemburg – Saarbrücken mit dem Regionalexpress mit 5 Zwischenhalten (Völklingen, Saarlouis, Dillingen, Merzig, Remich): 50 Minuten
- Fahrzeit Luxemburg – Merzig mit S-Bahn: 30 Minuten mit 8 Zwischenhalten

Eine Neubaustrecke könnte also insgesamt konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber dem Pkw schaffen. Die Baukosten für eine 38 km lange Neubaustrecke mit einigen Tunneln lägen voraussichtlich bei rund 1 Mrd. EUR, was vom Saarland allein nicht finanzierbar ist. Ein Gutachten aus dem Jahr 2010 hat einer Neubaustrecke zudem kein ausreichendes Nachfragepotenzial bescheinigt. Da in Luxemburg zurzeit keine Bereitschaft zur Finanzierung dieser Strecke erkennbar ist, ist das Projekt nicht umsetzbar. Falls Luxemburg eine Neubaustrecke für schnelle Fernverkehrs- und Pendlerverbindungen in Zukunft aufgreifen sollte, sollte das

Saarland dies gemeinsam mit der Bundesregierung unterstützen und zudem eine Trassen-sicherung betreiben.

Verbindung Niedtalstrecke über Dillingen – Bouzonville – Thionville nach Luxemburg

Über die Niedtalstrecke könnte eine SPNV-Verbindung zwischen dem Saarland und Luxemburg realisiert werden. Bei einem Ausbau der Strecke Dillingen – Bouzonville – Thionville für Geschwindigkeiten von 80 bis 100 km/h könnte mit durchgehenden oder optimierten Anschlussbeziehungen in Dillingen und Thionville eine Fahrzeit Saarbrücken – Luxemburg von knapp 100 Minuten erreicht werden. Für die Relation Saarbrücken – Thionville würden rund 75 Minuten benötigt.

Allerdings ist das Nachfragepotenzial zwischen dem Raum Thionville und dem Saarland sehr begrenzt, da die Pendlerbeziehungen aus dem Raum Thionville überwiegend nach Luxemburg ausgerichtet sind. Der Zwischenraum zwischen Bouzonville und Thionville ist mit 12.000 Einwohnern im fußläufigen Einzugsbereich und 35.000 Einwohnern im Bike-and-Ride-Einzugsbereich entlang der 37 km langen Strecke relativ dünn besiedelt.

Zudem gilt die Bahnstrecke Metz – Thionville – Luxemburg aufgrund der enormen Nachfrage als überlastet und könnte keinen weiteren Zug aus Richtung Niedtalbahn nach Luxemburg aufnehmen. Daher wäre eine Verbindung vom Saarland über das Niedtal nach Luxemburg auf absehbare Zeit nur mit einem Umstieg in Thionville denkbar.

Bisttalstrecke Völklingen – Überherrn – Falck-Hargarten – Bouzonville – Thionville nach Luxemburg

Auch über die Bisttalstrecke könnte eine SPNV-Verbindung zwischen dem Saarland und Luxemburg realisiert werden. Bei einem Ausbau der Strecken Völklingen – Falck-Hargarten sowie Falck-Hargarten – Bouzonville – Thionville für Geschwindigkeiten von 80 bis 100 km/h könnte mit durchgehenden oder optimierten Anschlussbeziehungen in Thionville eine Fahrzeit Saarbrücken – Luxemburg von ca. 100 Minuten erreicht werden. Saarbrücken – Thionville wäre in rund 75 Minuten realisierbar.

Auch für diese denkbare Verbindung gilt der oben erwähnte Kapazitätsengpass auf der Strecke Metz – Thionville – Luxemburg, sodass auch hier ein Umstieg in Thionville unerlässlich wäre.

SPNV-Verbindung über Eisenbahnkreuz Konz nach Luxemburg

Mit Regionalexpress-Zügen, die ab Konz über das Kreuz Konz direkt in Richtung Luxemburg fahren, ließe sich je nach Anzahl der Zwischenhalte eine Fahrzeit von rund 90–100 Minuten zwischen Saarbrücken und Luxemburg realisieren. Dies ist langsamer als der direkte Schnellbus Saarbrücken – Luxemburg, würde aber staufreie und zuverlässige Verbindungen ermöglichen und zudem für die bedienten Orte an Saar und Mosel (Völklingen, Saarlouis, Dillingen, Merzig, Mettlach und Saarburg) komfortable Direktverbindungen nach Luxemburg eröffnen. Für ein solches Angebot ist keine zusätzliche Infrastruktur erforderlich.

Zusammenfassung und Empfehlungen

Tab. 34 fasst die möglichen Reisezeiten zwischen Luxemburg und Saarbrücken, Saarlouis bzw. Merzig mit den verschiedenen Optionen einer Verkehrsverbindung zusammen.

Tab. 34: Mögliche Verkehrsverbindungen zwischen dem Saarland und Luxemburg

Option	Saarbrücken – Luxemburg		Saarlouis – Luxemburg		Merzig – Luxemburg	
	Fahrzeit (min)	Umstiege	Fahrzeit (min)	Umstiege	Fahrzeit (min)	Umstiege
Bahn über Dillingen-Bouzonville – Thionville	100	0-2	80	0-2	-	-
Bahn über Überherrn– Falck-Hergarten – Thionville	100	0-2	-	-	-	-
Bahn mit Neubaustrecke Merzig-Contern über Nennig und Remich	RE: 50 ICE: 35	- -	30	-	20	-
Bahn mit Neubaustrecke Merzig – Bettemburg über Perl	RE: 55 ICE: 40	-	35	-	25	-
RE über Konz – Wasserbillig	95–100	-	75–80	-	65–70	-
<i>Zum Vergleich: Schnellbus Saarbrücken – Luxemburg direkt</i>	75	-	-	-	-	-
<i>Schnellbus Merzig-Luxemburg mit Anschluss vom RE 1</i>	75	1	55	1	40	0

Die schnellsten Reisezeiten ließen sich mit einer Neubaustrecke Merzig – Contern über Nennig und Remich erreichen. Diese ist aber auf absehbare Zeit nichtrealisierbar.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Thionville – Bouzonville für den Personenverkehr und die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrs über die Niedtalstrecke oder die Bisttalstrecke würde für die Fahrtrelation Saarbrücken – Luxemburg gegenüber der heutigen Schnellbusverbindung keine konkurrenzfähigen Reisezeiten bieten. Diese Relation bildet aber nur maximal ein Viertel der Gesamtnachfrage zwischen dem Saarland und Luxemburg ab, für Pendlerinnen und Pendler aus den Landkreisen Saarlouis und dem westlichen Regionalverband Saarbrücken könnten die Niedtal- oder Bisttalstrecke eine attraktive Alternative darstellen.

Allerdings messen weder die französische Region Grand Est noch das Großherzogtum Luxemburg der Strecke derzeit eine Priorität bei. Falls auf französischer Seite die Strecke

Thionville – Bouzonville – Falck-Hergarten – Béning für den Personenverkehr reaktiviert werden sollte, dann könnten von der Bisttal- und Niedtalstrecke Anschlüsse an diese Verbindung geschaffen werden. Zur weiteren Untersuchung der Machbarkeit von grenzüberschreitenden Verbindungen in diesen Korridoren hat das Saarland sowohl gegenüber der Region Grand Est als auch dem Eurodistrict SaarMoselle seine Bereitschaft erklärt, entsprechende Studien zu unterstützen und zu begleiten.

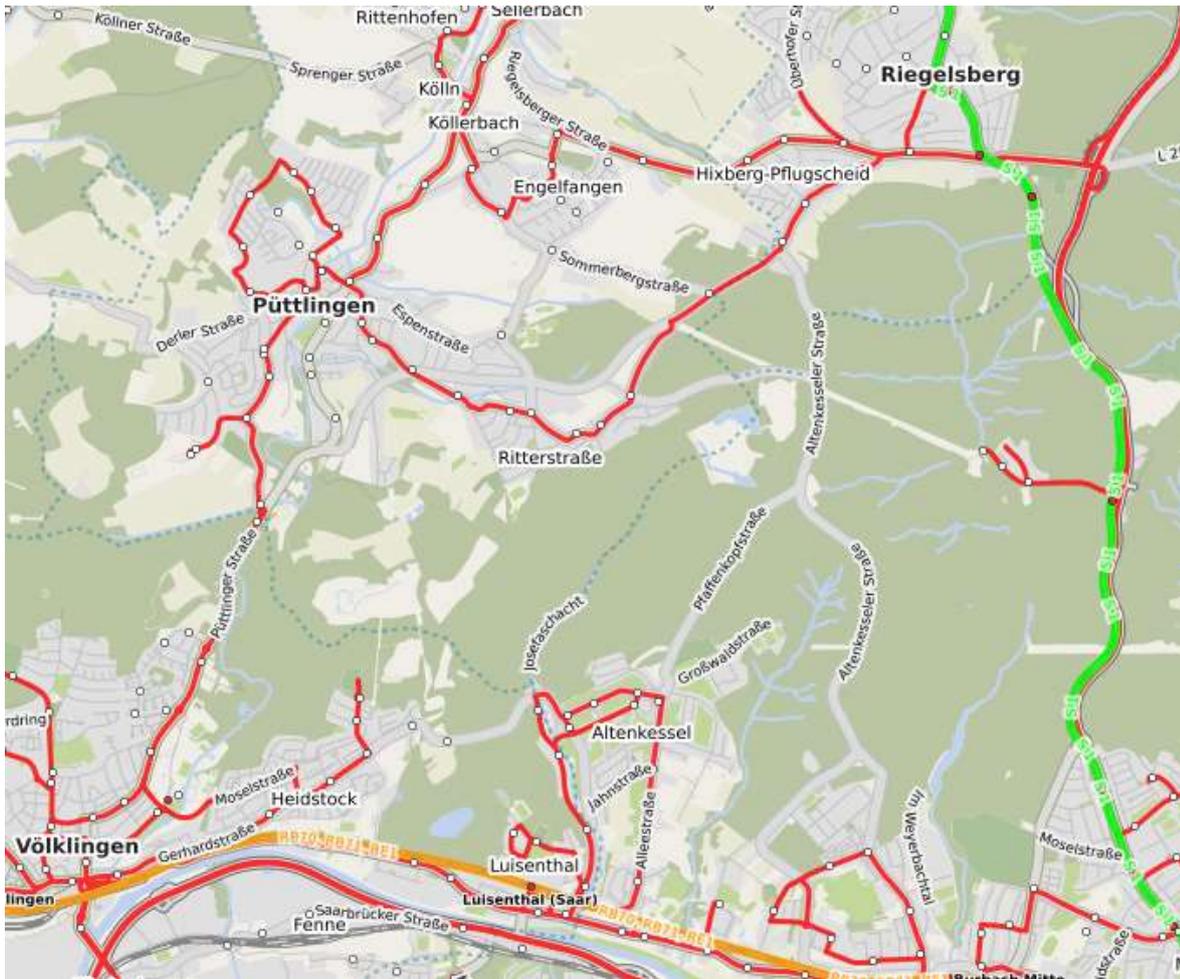
Zudem könnte eine Regionalexpress-Verbindung eingerichtet werden, die über das Eisenbahnkreuz Konz umsteige- und staufreie Verbindungen aus dem Saartal nach Luxemburg sowie eine gegenüber dem Schnellbus Saarbrücken – Luxemburg vom Verkehrsaufkommen auf den Straßen unabhängige Verbindung schafft. Ein solches Angebot, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler in der in der Hauptverkehrszeit, sollte daher geprüft werden.

7.4 Strecken rechts der Saar

7.4.1 Köllertalstrecke (Abschnitt Völklingen – Püttlingen – Walpershofen)

Der Abschnitt der Köllertalstrecke von Völklingen über Püttlingen nach Walpershofen ist stillgelegt und teilweise mit einem Radweg überbaut. Nördlich von Walpershofen wird die Trasse von der Saarbahn-Linie S1 nach Lebach genutzt.

Abb. 85: Liniennetz im Bereich Püttlingen



Quelle: öpnvkarte.de

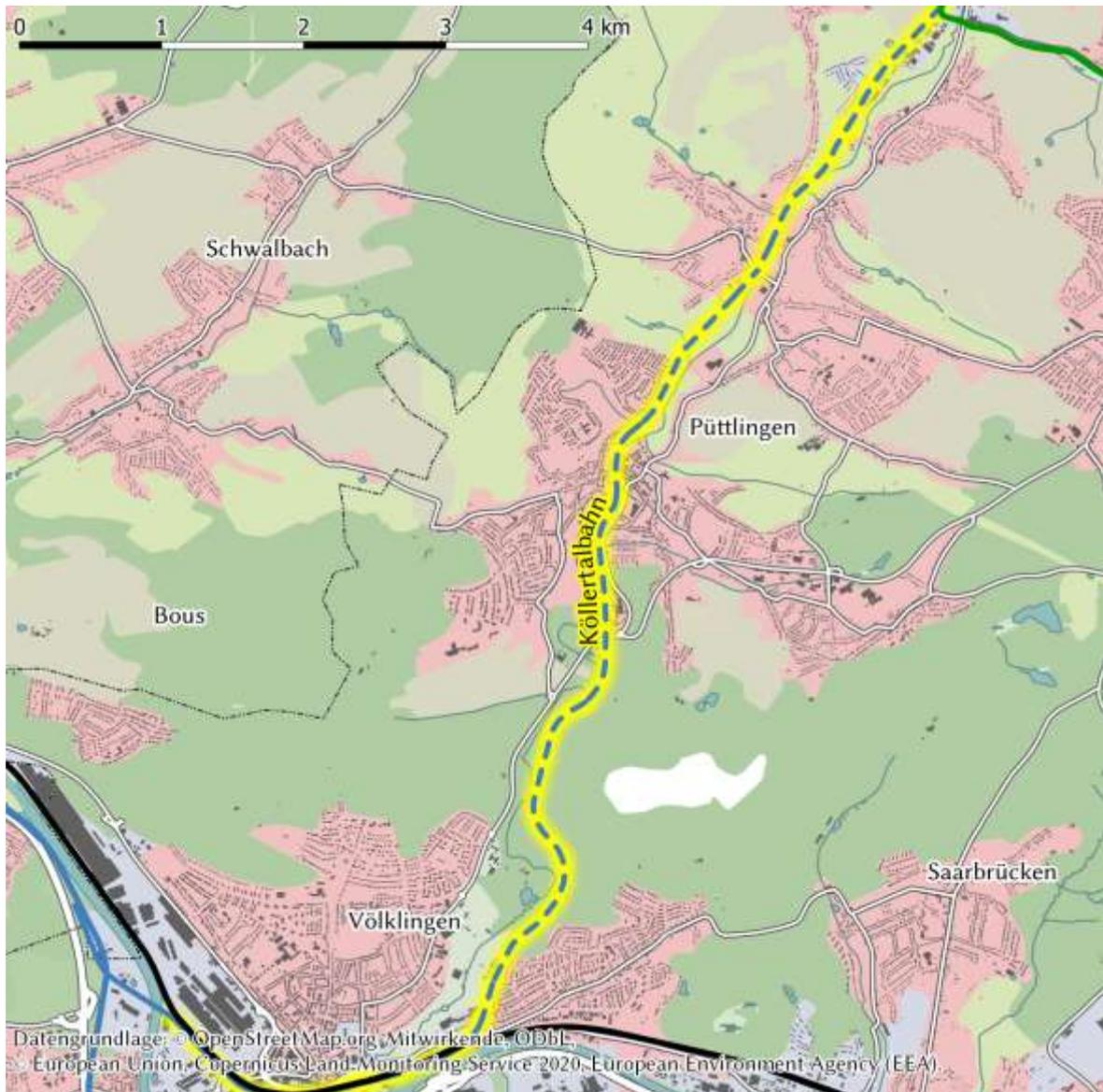
Die Saarbahn verkehrt in folgendem Takt:

Tab. 35: Takt der Saarbahn zwischen Saarbrücken und Lebach

Abschnitt	Takt Hauptverkehrszeit	Takt Nebenverkehrszeit
Innenstadt – Siedlerheim	7,5	7,5
Siedlerheim – Riegelsberg Süd	7,5	15
Riegelsberg Süd – Heusweiler	15	30
Heusweiler – Lebach	30	60

Es bestehen Busverknüpfungen in Riegelsberg Süd nach Püttlingen über Ritterstraße und Engelfangen im 30-Minuten-Takt; zudem bilden die Buslinien 190 und 195 gemeinsam einen 30-Minuten-Takt zwischen Völklingen – Püttlingen.

Abb. 86: Streckenverlauf ehemalige Köllertalbahn Abschnitt Völklingen – Walpershofen



Es wurde untersucht, ob sich eine Saarbahn-Linie auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Walpershofen, Püttlingen und ggf. Völklingen verkehrlich und betrieblich sinnvoll realisieren ließe.

Investitionskosten

Eine Reaktivierung von Völklingen nach Walpershofen würde einen Wiederaufbau von rund 5,7 km Strecke bis Püttlingen und eine teilweise Neutrassierung zwischen Püttlingen und Walpershofen bedeuten. Die Gesamtkosten für den Abschnitt Völklingen–Püttlingen werden auf rund 15 Mio. EUR und für den Abschnitt Püttlingen–Walpershofen auf rund 25 Mio. EUR geschätzt.

Erschließungspotenzial

Mit zwei Haltepunkten in Völklingen-Heidstock und Püttlingen könnten rund 13.000 Einwohner durch die Strecke erschlossen werden. Bei einer Weiterführung in Richtung Walpershofen wären weitere 4.500 Einwohner im Bereich Köllerbach/Sellerbach/Kölln angebunden, die bislang keinen Bahnanschluss haben.

Fahrzeitvergleich gegenüber dem Busverkehr

Aus verkehrlicher Sicht würden sich auf der Relation Saarbrücken – Püttlingen nur 1 bis 2 Minuten Reisezeitverkürzung gegenüber dem heutigen Busanschluss in Riegelsberg Süd via Ritterstraße ergeben. Dies liegt an der relativ langen Fahrzeit der Saarbahn durch Riegelsberg, während der Bus ab Riegelsberg Süd auf direktem Weg nach Püttlingen verkehrt. Eine Fahrzeitverkürzung würde sich für den Ortsteil Köllerbach ergeben.

Mögliche Betriebskonzepte

Folgende Betriebskonzepte wären denkbar:

- a. Die heute in Riegelsberg Süd endenden Saarbahn-Züge könnten über Walpershofen/Etzenhofen und Köllerbach bis Püttlingen verlängert werden. Nachmittags müssten Züge, die heute in Siedlerheim enden, über Riegelsberg nach Püttlingen verlängert werden, da nachmittags keine Züge in Riegelsberg Süd enden. Dies würde einen sehr hohen betrieblichen Mehraufwand mit sich bringen.
- b. Als alternatives Betriebskonzept könnten Züge in Doppeltraktion von Saarbrücken bis Walpershofen/Etzenhofen verkehren. Dort würde ein Zugteil nach Heusweiler – Lebach weiterfahren und der zweite Zugteil nach Püttlingen geführt. Dies würde die Personalkosten gegenüber Variante a deutlich reduzieren, hätte aber einen hohen Fahrzeug-Mehraufwand zur Folge, da ganztätig Züge in Doppeltraktion zwischen Saarbrücken und Walpershofen/Etzenhofen verkehren müssten.
- c. In einem dritten Szenario würde ein Pendelverkehr Walpershofen/Etzenhofen – Püttlingen (– Völklingen) eingerichtet mit Anschluss an die Saarbahn-Linie S1 von Lebach/Heusweiler nach Saarbrücken. Diese Variante hätte günstige Betriebskosten, wäre aber mit einem Umsteigezwang verbunden und hätte keinen Zeitvorteil gegenüber der heutigen Busverbindung von Riegelsberg Süd nach Püttlingen über Ritterstraße.

Auswirkungen auf den Busverkehr

Bei einer Saarbahn-Linie nach Püttlingen und Völklingen würden kaum Busleistungen ersetzt werden können, da die Erschließung der Ortsteile Hixberg und Ritterstraße, des Krankenhauses Püttlingen sowie des Siedlungsgebiets an der Püttlinger Straße in Völklingen weiterhin durch Buslinien im 30-Minuten-Takt sichergestellt werden müsste.

Nachfragepotenziale

Die Auswertung der Nachfrageströme zeigt, dass Püttlingen insgesamt ein bedeutendes Nachfragepotenzial in Richtung Völklingen und Saarbrücken aufweist. Dieses würde durch eine Bahnstrecke nach Püttlingen Bahnhof mit zwei Haltepunkten aber nur unzureichend

erschlossen. Mit einer Ausweitung von Busverbindungen zwischen Püttlingen und Völklingen sowie Riegelsberg könnte eine höhere Nachfrageabschöpfung erreicht werden.

Folgerungen

Püttlingen hat zwar grundsätzlich ein relevantes Nachfragepotenzial für eine Stadtbahnanbindung. Allerdings könnte die Stadtbahn von Püttlingen nach Völklingen aufgrund der Lage der Trasse und der damit verbundenen Erschließungswirkung den Busverkehr nur ergänzen und nicht ersetzen. Es könnte zwar bis zum Bahnhof Püttlingen kürzere Reisezeiten erzielt werden, eine Weiterführung in Richtung ZOB ist aber baulich schwierig.

Mit einem Wiederaufbau der Köllertalstrecke von Püttlingen lassen sich keine attraktiven Reisezeiten zwischen Püttlingen und Saarbrücken über Walpershofen erreichen. Zudem wäre dieser Abschnitt betrieblich nur sehr ungünstig in das Saarbahn-Netz einzubinden.

Es könnten daher nur wenige zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, denen sehr hohe Betriebskosten gegenüberstünden. Daher ist kein Nutzen-Kosten-Faktor über 1,0 zu erwarten.

Tab. 36: Erstbewertungen der Reaktivierung Völklingen – Püttlingen – Walpershofen

Streckenvariante/-abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Völklingen – Püttlingen – Walpershofen	50 Mio. EUR	1,5 Mio. EUR	Deutlich unter 1,0

Es wird daher empfohlen, als Alternativlösung die Erreichbarkeit von Püttlingen durch eine Optimierung des Busangebots durch die Aufgabenträger zu verbessern, etwa über häufigere Buszubringer zu allen Saarbahn-Zügen ab Riegelsberg Süd sowie zum Bahnhof Völklingen.

Durch den vorhandenen Radweg auf der Köllertalbahn ist eine Trassensicherung weiterhin gegeben, falls sich in Zukunft die Bedarfe für eine Stadtbahnanbindung von Püttlingen erhöhen sollten.

7.4.2 Merzig – Losheim – Wadern (ehem. Merzig-Büschfelder-Eisenbahn)

Strecke und Investitionskosten

Die ehemalige Merzig-Büschfelder-Eisenbahn (MBE) Merzig – Losheim – Wadern wird auf einem Abschnitt von rund 6,4 km für einen Museumsbahnbetrieb genutzt. Der Abschnitt zum Industriepark Holz ist aufgrund von Mängeln gesperrt. Die Trasse ist zwischen Industriepark Holz und Büschfeld abgebaut.

Für eine Reaktivierung der 12,5 km langen Strecke Merzig – Losheim wurden folgende Haltepunkte untersucht:

- Merzig Bahnhofsvorplatz
- Merzig Amtsgericht
- Merzig Ost
- Brotdorf
- Bachem
- Losheim

Für die Strecke wurde eine Elektrifizierung vorgesehen, um sie mit den heute in Merzig endenden Regionalbahnzügen (künftig S-Bahn-Zügen) aus Kaiserslautern befahren zu können.

Der Zug aus Kaiserslautern würde südlich des Bahnhofs Merzig auf das Gleis nach Losheim wechseln und an einem neuen Bahnsteig zwischen dem Gleis und der Bahnhofstraße gegenüber dem Busbahnhof halten. Weitere Haltepunkte wären am Amtsgericht, in Merzig Ost sowie in Brotdorf und Bachem (mit Seitenbahnsteigen) vorgesehen.

In Losheim könnte die S-Bahn vor dem Bahnübergang der Bahnhofstraße an einem neuen Seitenbahnsteig halten und von dort nach einer kurzen Wendezeit zurück nach Kaiserslautern fahren. Dadurch könnte die Oberleitung vor dem Museumsbahnhof enden und eine gegenseitige Störung von S-Bahn- und Museumsbahnbetrieb würde vermieden. Museumszüge könnten dann nach der Abfahrt der S-Bahn nach Kaiserslautern die Strecke in Richtung Merzig nutzen.

Als Investitionskosten wurden rund 28 Mio. EUR ermittelt für Errichtung und Ausbau von

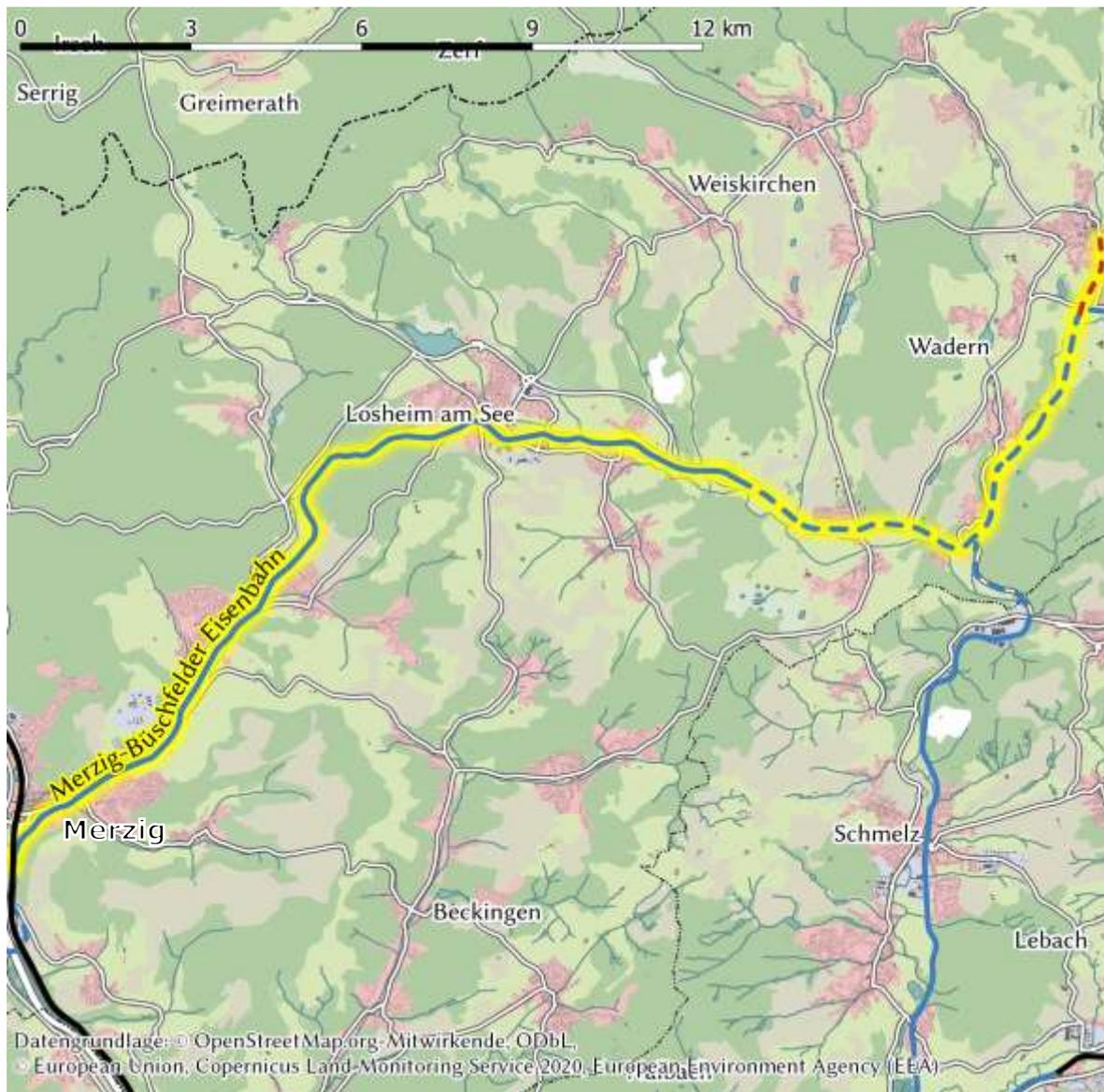
- 6 Außenbahnsteigen
- 10 Bahnübergängen
- 13 km Oberleitung
- 13 km Instandsetzung/Ertüchtigung der Strecke für 80 km/h

Ab Nunkirchen ist die Trasse bis Büschfeld abgebaut und teilweise überbaut. Hier wäre eine Neutrassierung parallel zum Losheimer Bach erforderlich mit einem neuen Haltepunkt im Bereich des Nahversorgungszentrums an der Saarbrücker Straße. Aufgrund der Neutrassierung wären zwei kreuzungsfreie Querungen der Bundesstraße B 268 erforderlich (Brücke oder Troglage im Bereich der Tankstelle). Die Trasse würde weiter parallel zum Losheimer Bach an Überlosheim vorbeigeführt (Ersatz der Straßenbrücke nach Überlosheim durch eine Brücke über Bach und Bahnstrecke) und würde nach einer Brücke über die Prims auf die

alte Trasse der Primstalbahn in Büschfeld einmünden. Für die rund 3 km lange Neubaustrecke mit 3 Brücken und einer Haltestelle in Troglage ist mit rund 30–40 Mio. EUR zu rechnen. Der Wiederaufbau des 5,5 km langen Abschnitts der Primstalbahn zwischen Büschfeld und Dagstuhl inklusive dem Neubau von zwei Haltepunkten und der Sicherung von 3 Bahnübergängen ist mit rund 15 Mio. EUR zu beziffern.

Für die 28 km lange Gesamtstrecke von Merzig nach Wadern ist demnach mit Investitionskosten von rund 85 Mio. EUR zu rechnen.

Abb. 87: Streckenverlauf Merzig – Losheim – Wadern



Erschließungswirkung

Im Abschnitt von Merzig nach Losheim würden rund 11.000 Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich der Bahnstrecke erschlossen. Im weiteren Verlauf bis Wadern würden weitere 7.500 Einwohner erschlossen. Im Bike-and-Ride-Einzugsbereich wären es bis Losheim rund 19.500 Einwohner und bis Wadern 20.000 Einwohner. Hinzu kommen rund 13.000 Arbeitsplätze im Abschnitt bis Losheim und 6.000 Arbeitsplätze im weiteren Verlauf bis Wadern.

Nachfragepotenzial

Das Nachfragepotenzial ist zwischen Merzig und Losheim relativ hoch und nimmt im weiteren Verlauf zwischen Losheim und Wadern ab – insbesondere, wenn eine Reaktivierung der Bahnstrecke Saarlouis – Schmelz – Wadern realisiert wird, da über Schmelz kürzere Reisezeiten auf der Relation Wadern – Saarlouis – Saarbrücken erzielt werden können.

Da die Bahn aufgrund der geringeren Erschließungswirkung nur einen Teil des Nachfragepotenzials bedienen kann, hängt die tatsächlich realisierbare Nachfrage in hohem Maße vom Betriebskonzept von Bahn und Bus, den Reisezeiten und Anschlüssen ab.

Ersteinschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Durch die Reaktivierung der Strecke Merzig – Losheim lassen sich gegenüber der Busverbindung hohe Reisezeitersparnisse durch die umsteigefreien Verbindungen aus Losheim in Richtung Merzig, Saarlouis und Saarbrücken erzielen. Daher ist mit einem hohen volkswirtschaftlichen Nutzen zu rechnen. Dem stehen aufgrund der günstigen Betriebskonzepte nur relativ geringe zusätzliche Betriebskosten gegenüber. Daher ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 zu erwarten.

Für den Wiederaufbau bzw. den Neubauabschnitt zwischen Losheim und Wadern führen die höheren Betriebskosten und die hohen Investitionskosten dazu, dass hier kein ausreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten ist.

Tab. 37: Erstbewertungen der Reaktivierung Merzig – Losheim – Wadern

Streckenvariante/-abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Merzig – Losheim	28 Mio. EUR	2,5 Mio. EUR	Deutlich über 1,0
Merzig – Losheim – Wadern	70 Mio. EUR	3,0 Mio. EUR	Deutlich unter 1,0

Daher wurden die Reaktivierung der Bahnstrecke Merzig – Losheim weiter untersucht und ein Wiederaufbau/eine Neutrassierung Losheim – Wadern nicht weiterverfolgt. Die Anbindung Waderns wird stattdessen über Schmelz weiter untersucht (siehe Ausführungen weiter unten in Abschnitt 7.4.3).

Betriebskonzept

Für den Betrieb ist kein zusätzliches Fahrzeug erforderlich. Mit dem ansonsten in Merzig endenden Fahrzeug würden rund 120.000 zusätzliche Zug-km pro Jahr zurückgelegt und rund 50.000 zusätzliche Zughalte pro Jahr bedient. Für die Wirtschaftlichkeit der Strecke ist es entscheidend, dass das Busnetz angepasst wird, sodass die Buslinien keinen Parallelverkehr zur S-Bahn fahren, sondern entweder als Zubringer dienen oder als zeitliche Ergänzung fungieren.

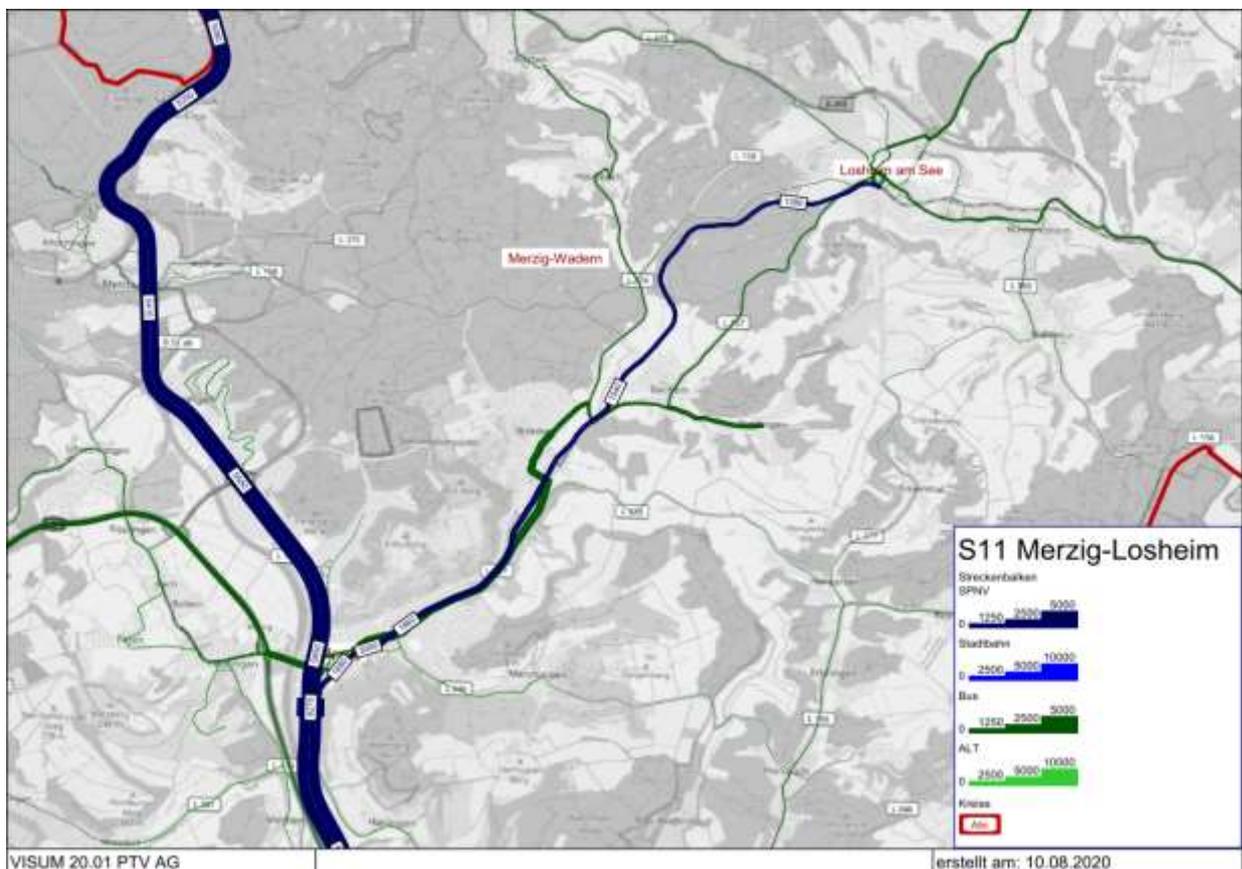
Hierzu wurden folgende Annahmen getroffen:

- Buslinie Losheim – Weiskirchen – Wadern – St. Wendel (stündlich) mit Anschluss in Losheim von und zur S-Bahn Kaiserslautern – Merzig – Losheim zur Minute :00
- Buslinie Losheim – Nunkirchen – Tholey – St. Wendel (stündlich) mit Anschluss in Losheim von und zur S-Bahn Kaiserslautern – Merzig – Losheim zur Minute :00
- Stündliche Buslinie Merzig – Rimlingen – Losheim zeitlich versetzt zur S-Bahn Kaiserslautern – Merzig – Losheim mit Anschluss von und zum RE 1 Richtung Saarbrücken
- Umstrukturierung der Linien 204 und 224 zu einem stündlichen Angebot Merzig – Brotdorf – Hausbach – Britten – Bergen – Losheim mit Anschluss in Merzig an die S-Bahn Homburg – Trier

Damit werden gegenüber dem Bezugsfall rund 125.000 Bus-km pro Jahr eingespart. Dies entspricht in etwa den zusätzlichen Betriebs-km, die die S-Bahn bis Losheim zurücklegt. Aufgrund der kurzen Reisezeiten werden mehr Personalkosten eingespart, als für die S-Bahn-Verlängerung erforderlich sind. Zwar ist der Betrieb der S-Bahn-Fahrzeuge je km teurer als der Busbetrieb; es wird aber kein zusätzliches Fahrzeug benötigt, während Busse insbesondere in der Hauptverkehrszeit eingespart werden können. Insgesamt gleichen sich die Effekte aus, sodass sich die ÖPNV-Betriebskosten gegenüber dem Bezugsfall praktisch nicht verändern.

Nachfragepotenzial

Abb. 88: Nachfragepotenzial der Strecke Merzig – Losheim

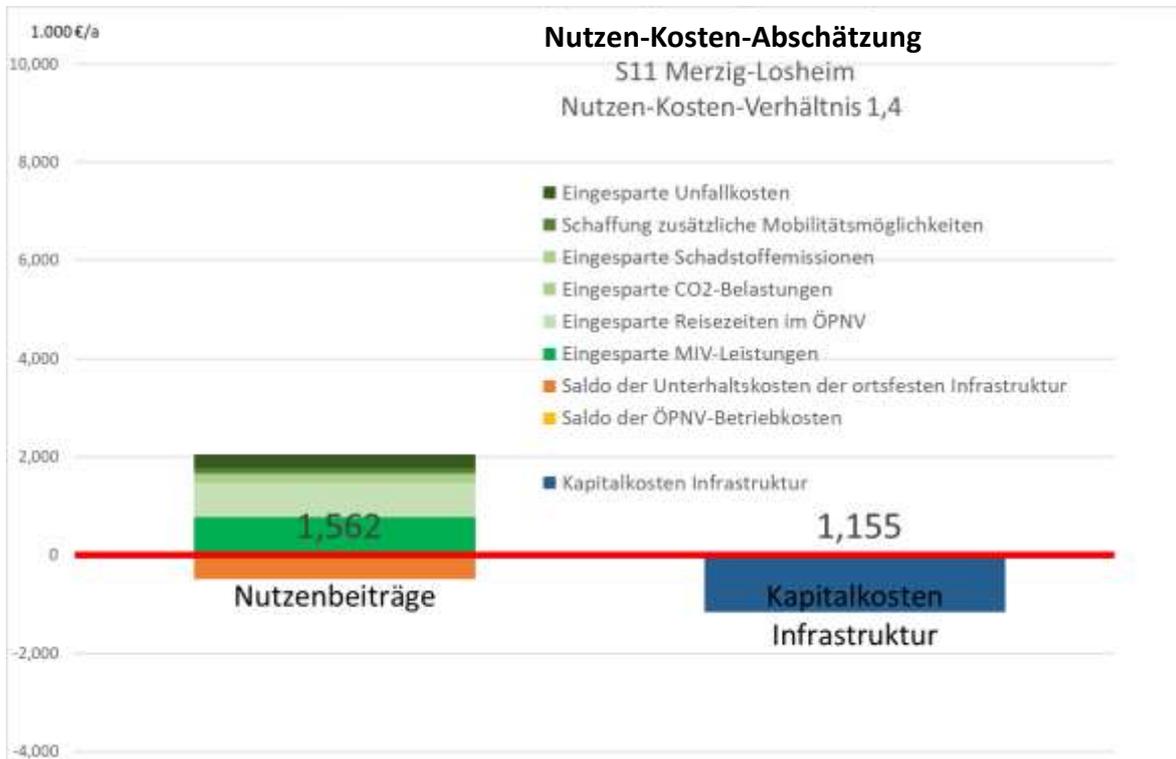


Die S-Bahn würde zwischen Merzig und Losheim zwischen 1.300 und 2.000 Fahrgäste im Querschnitt befördern, davon rund 1.000 Neufahrgäste. Bei einer mittleren Fahrtweite von 18 km werden jährlich rund 3,3 Mio. Pkw-km eingespart.

Nutzen-Kosten-Abschätzung

Durch die Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV werden rund 420 Tonnen CO₂ pro Jahr vermieden. Durch die Verkehrsverlagerung und die Reisezeiteinsparungen kann ein volkswirtschaftlicher Nutzen von rund 2,0 Mio. EUR generiert werden. Hiervon sind die Unterhaltskosten der ortsfesten Infrastruktur in Höhe von 0,5 Mio. EUR abzuziehen. Der saldierte Nutzen beträgt rund 1,56 Mio. EUR. Dem stehen Kapitalkosten der Infrastruktur von rund 1,15 Mio. EUR gegenüber, sodass sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 ergibt.

Abb. 89: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Merzig – Losheim



7.4.3 Primstalbahn (Dillingen/Saarlouis – Schmelz – Wadern/Lebach-Jabach)

Von der Hauptstrecke Saarbrücken – Trier gibt es aus beiden Richtungen (aus Saarlouis und Dillingen) Verbindungskurven zur Bahnstrecke in Richtung der Primstalbahn, die bis Schmelz-Limbach im Güterverkehr genutzt wird. Auf den ersten 3 km ist die Strecke mehrgleisig ausgebaut und elektrifiziert und es herrscht dichter Güterverkehr zu den Ford-Werken und der Dillinger Hütte. Dahinter ist die Strecke eingleisig und nicht elektrifiziert. In Körprich zweigt die 3,5 km lange stillgelegte und bereits abgebaute Trasse in Richtung Lebach-Jabach ab. Diese wird heute durch einen Radweg genutzt.

Zwischen Limbach und Büschfeld ist die Strecke von Bahnbetriebszwecken freigestellt (entwidmet) und wird aktuell mit einem Radweg überplant. In der Weiterführung von Büschfeld bis Wadern ist die Strecke abgebaut. Für eine Reaktivierung für den Personenverkehr wären eine Ertüchtigung der rund 18 km langen Strecke Saarlouis – Limbach und ein Wiederaufbau von rund 7 km Strecke von Limbach nach Wadern erforderlich. Zudem müssten rund 10 Haltepunkte neu gebaut und rund 10 Bahnübergänge technisch gesichert werden.

Eine Reaktivierung bis Schmelz ist schneller umsetzbar als ein Wiederaufbau bis Wadern-Dagstuhl, da die Strecke für den Güterverkehr in Betrieb ist, auch wenn sie in einem sanierungsbedürftigen Zustand ist. Der Wiederaufbau Limbach – Wadern-Dagstuhl und ggf. der Neubau einer etwa 1 km langen Strecke Wadern-Dagstuhl – Wadern-Mitte ist mit höheren Kosten und längeren Planungs- und Bauzeiten verbunden und wird daher separat betrachtet.

Für den Wiederaufbau der Strecke Lebach-Jabach – Körprich/Primsweiler müsste der Radweg, der heute die Trasse nutzt, verlegt werden. Teilweise können hierfür parallele Wirtschaftswege ausgebaut werden, abschnittsweise ist ein Neubau eines Radwegs erforderlich.

Investitionskosten

Die Investitionskosten wurden separat für folgende Abschnitte ermittelt:

- Abzw. Saarlouis/Dillingen – Körprich (8,5 km Reaktivierung mit 3 Zwischenhalten)
- Körprich – Primsweiler – Schmelz (6 km Reaktivierung mit 1 Zwischenhalt)
- Schmelz – Limbach (6 km Reaktivierung ohne Zwischenhalt)
- Limbach – Wadern-Dagstuhl (7 km Wiederaufbau mit 2 Zwischenhalten)
- Wadern-Dagstuhl – Wadern-Mitte (1 km Neubau)
- Abzweig Körprich/Primsweiler – Lebach-Jabach (3 km Wiederaufbau ohne Zwischenhalt)

Zusätzlich wurde die Sicherung von 10 Bahnübergängen berücksichtigt.

Hiermit ergibt sich folgende Grobkostenschätzung der Investitionskosten:

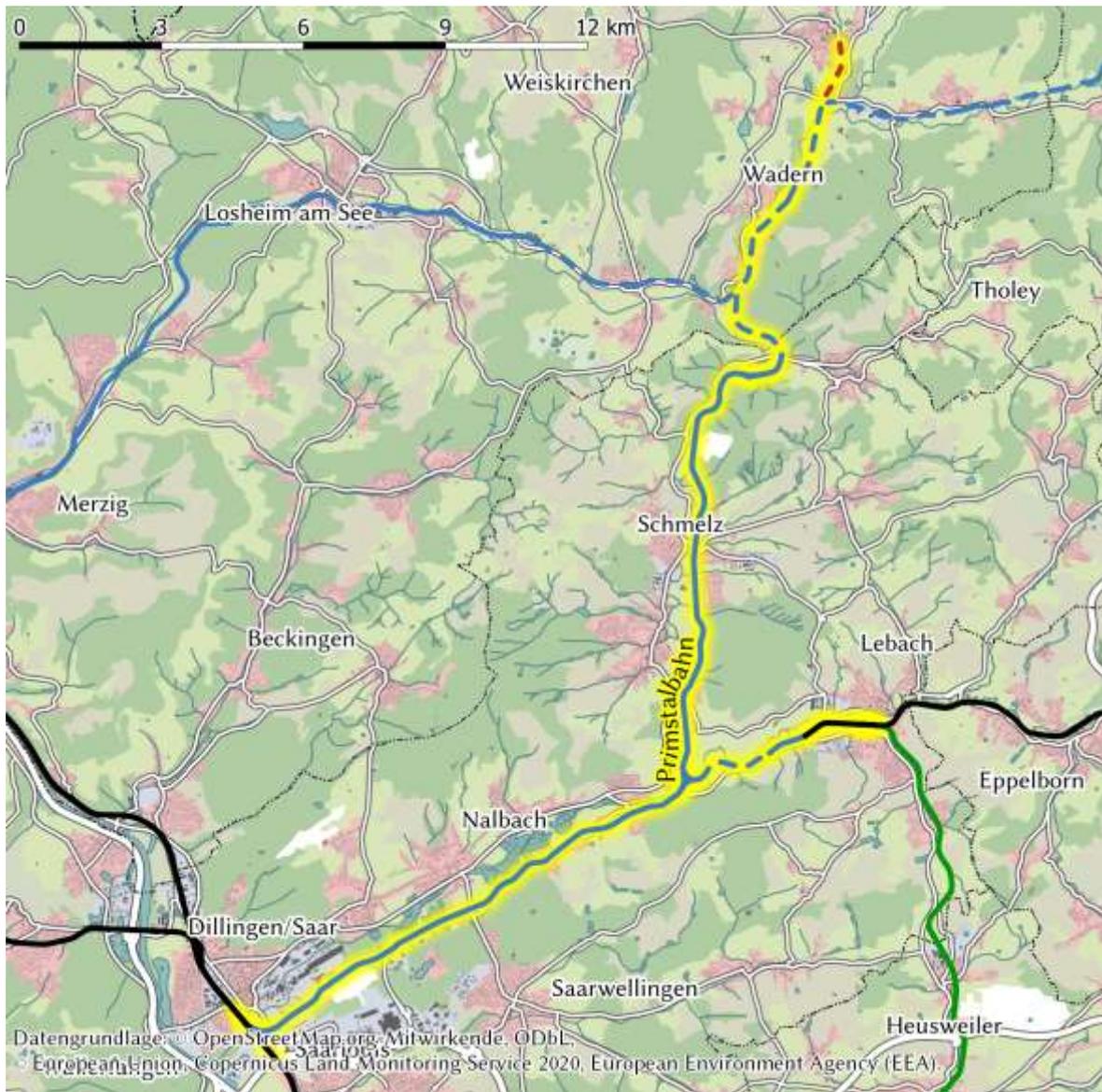
- Abzw. Saarlouis/Dillingen – Schmelz: 18 Mio. EUR,
(davon bis Abzweig zwischen Körprich und Primsweiler: 9 Mio. EUR)
- Abzw. Saarlouis/Dillingen – Schmelz – Wadern-Mitte: 68 Mio. EUR

- Abzw. Saarlouis/Dillingen – Lebach-Jabach: 22 Mio. EUR
(davon Lebach-Jabach bis Abzweig zwischen Körprich und Primsweiler: 13 Mio. EUR)
- Abzw. Saarlouis/Dillingen – Wadern und Lebach-Jabach: 81 Mio. EUR

Insgesamt wäre für die Reaktivierung der Strecke von Saarlouis nach Wadern-Mitte mit einem Investitionsaufwand von rund 68 Mio. EUR zu rechnen. Für den Wiederaufbau des Abzweigs von Lebach-Jabach mit Verbindungskurven in Richtung Körprich und Primsweiler ist mit rund 13 Mio. EUR zu rechnen.

Der mittlerweile in eine Kindertagesstätte umgebaute ehemalige Bahnhof Wadern-Dagstuhl liegt rund 1 km außerhalb der Innenstadt des Mittelzentrums Wadern. Daher muss bei der Untersuchung einer Schienenanbindung von Wadern auch eine rund 1 km Neubaustrecke von Wadern-Dagstuhl nach Wadern-Mitte in Betracht gezogen werden, die ein deutlich besseres fußläufiges Einzugsgebiet hätte als ein Bahnhof in Wadern-Dagstuhl. Eine Trassierung einer Neubaustrecke nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung müsste entlang der Wadrill bis zur Unterstraße trassiert werden, wo baurechtliche Schwierigkeiten zu erwarten sind.

Abb. 90: Streckenverlauf Primstalbahn



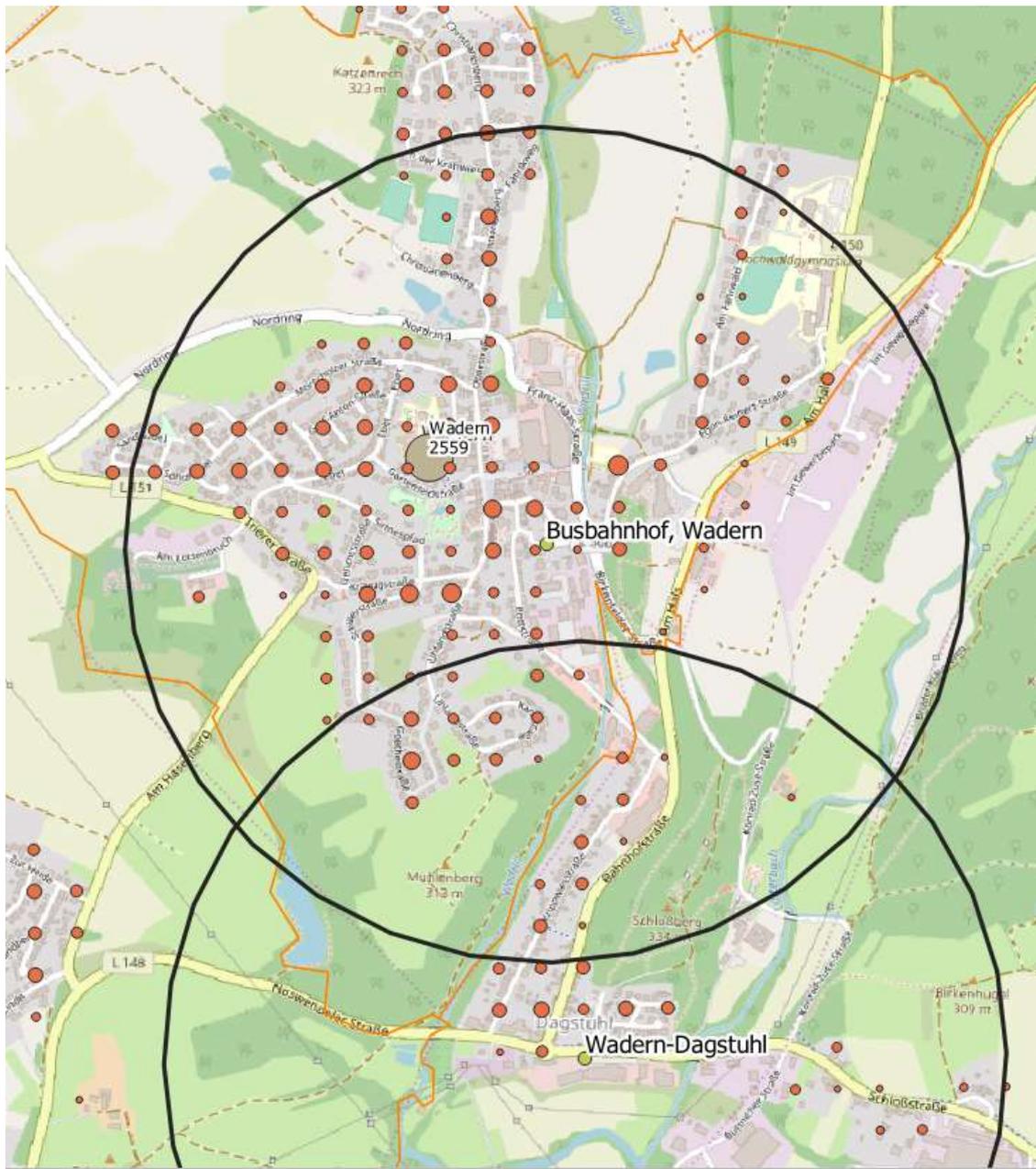
Erschließungswirkung

Mit 6 Haltepunkten zwischen Saarlouis und Wadern-Dagstuhl werden fußläufig rund 14.500 Einwohner erschlossen, unter Berücksichtigung des Bike-and-Ride-Einzugsbereichs von 3 km sind es 47.000 Einwohner. Des Weiteren liegen rund 39.000 Arbeitsplätze im Einzugsbereich der Bahnstrecke, wobei hier auch große Arbeitgeber wie die Ford-Werke mitgezählt werden, die nicht fußläufig erreichbar sind.

Die Bahnstrecke verläuft abseits der Siedlungsschwerpunkte Nalbach und Saarwellingen, sodass hier Zubringerbuslinien sowie attraktive Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Anlagen erforderlich wären.

Der Haltepunkt Wadern-Mitte würde rund 2.000 Einwohner und 2.500 Arbeitsplätze zusätzlich fußläufig erschließen. Zudem wären die Fußgängerzone und das Haco-Einkaufszentrum, die Realschule und das Hochwaldgymnasium in weniger als 10 Minuten Fußweg erschlossen. Am ZOB wäre zudem eine optimale Verknüpfung mit dem Busverkehr gegeben.

Abb. 91: Fußläufige Einzugsbereiche von Haltepunkten in Wadern-Dagstuhl und Wadern-Mitte



Reisezeiten und Betriebskonzepte

Mit einer Bahnverbindung über Saarlouis könnte Wadern in weniger als einer Stunde an Saarbrücken angebunden werden. Zudem könnte eine Bahnverbindung Dillingen – Lebach (– Illingen) die tangentialen Verkehrsströme im Saarland bedienen. Grundsätzlich wäre auch eine Führung der Züge Saarbrücken – Illingen – Lebach bis nach Wadern oder Schmelz denkbar. Zudem könnte die Strecke mit einer Verlängerung der Saarbahn-Linie S 1 von Lebach genutzt werden.

In der weiteren Untersuchung sollten sinnvolle Betriebskonzepte näher analysiert und auch die Frage des Fahrzeugeinsatzes und der Elektrifizierung betrachtet werden.

Nachfragepotenzial

Der Abschnitt zwischen Saarlouis/Dillingen und Körprich/Primsweiler weist insgesamt ein hohes Nachfragepotenzial mit rund 40.000 Personenfahrten im Individual- und öffentlichen Verkehr auf. Dies setzt sich zu etwa gleichen Teilen aus Fahrtbeziehungen Richtung Lebach als auch in Richtung Primsweiler – Wadern zusammen.

Grobabschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Für eine Reaktivierung bzw. einen Wiederaufbau der Strecken

- Saarlouis nach Wadern
- Dillingen nach Lebach
- Lebach nach Dillingen

zeigt eine erste Grobabschätzung, dass alle drei Teilstrecken unter bestimmten Randbedingungen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 erreichen könnten. Wird die Infrastruktur durch mehrere Linien genutzt (Saarlouis – Wadern, Schmelz – Lebach, Lebach – Dillingen), könnte das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich gesteigert werden, da so Synergieeffekte genutzt werden könnten.

Da jedoch insbesondere bei der Umsetzung mehrerer Teilstrecken auch Wechselwirkungen bei der Nachfrageabschöpfung zu erwarten sind, sollten diese in einer vertieften Untersuchung ermittelt und bewertet werden.

Insgesamt lassen sich auf der Primstalbahn sowohl Nachfrageströme aus dem Saartal (Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis) nach Schmelz und Wadern als auch die tangentialen Verkehrsverflechtungen aus Richtung Illingen – Lebach nach Dillingen bündeln. Daher werden beide Äste vertieft untersucht.

Vertiefte Untersuchung: Betriebskonzepte

Für die Reaktivierung der Primstalbahn wurden verschiedene Varianten und Betriebskonzepte untersucht:

- Saarbahn Saarbrücken – Lebach – Wadern
- Verlängerung der S-Bahn Saarbrücken – Illingen – Lebach bis Primsweiler und ggf. Wadern
- S-Bahn (Pirmasens –) Saarbrücken – Saarlouis – Körprich – Schmelz – Wadern
- S-Bahn Homburg – Illingen – Lebach – Körprich – Dillingen (– Niedaltdorf)

Eine Verbindung Saarbrücken – Lebach – Wadern mit der Saarbahn würde eine Elektrifizierung der Strecke Lebach – Wadern erfordern und hätte vergleichsweise lange Reisezeiten.

Das Mittelzentrum Wadern kann mit der S-Bahn über Saarlouis in unter 60 Minuten mit dem Oberzentrum verbunden werden. Für die S-Bahn Pirmasens – Saarbrücken – Saarlouis – Schmelz/Wadern ist ein Betrieb mit Akku-Triebwagen vorgesehen, da auch der Abschnitt Pirmasens – Rohrbach nur abschnittsweise elektrifiziert sein wird. Daher muss auch die Strecke Saarlouis – Schmelz – Wadern nicht elektrifiziert werden.

Betriebsaufwand

Folgender Betriebsaufwand mit Akkutriebwagen wurde für die Strecken ermittelt:

- Saarlouis – Schmelz 1,1 Mio. EUR p. a.
- Saarlouis – Schmelz – Wadern-Mitte 1,4 Mio. EUR p. a.
- Dillingen – Lebach-Jabach 0,9 Mio. EUR p. a.
- Saarlouis – Wadern-Mitte und Dillingen – Lebach-Jabach 2,3 Mio. EUR p. a.

Nachfragepotenzial und Nutzen aus Verkehrsverlagerung und Reisezeitersparnissen

Das Nachfragepotenzial, die verlagerten MIV-km, Reisezeitersparnisse und daraus abgeleitet der monetarisierte Nutzen wurden wie folgt ermittelt:

Tab. 38: Monetarisierter Nutzen der Reaktivierung der Primstalbahn

Strecke	Neufahrgäste (verlagert + induziert) / Tag	Verlagerte MIV-km pro Jahr	Reisezeiter- sparnisse pro Tag	Nutzen aus Ver- kehrsverlagerung und Reisezeiter- sparnissen
Saarlouis – Schmelz	1.200	5,9 Mio.	830	4 Mio. EUR
Saarlouis – Schmelz – Wadern-Mitte	1.500	9.5 Mio.	1.220	6,3 Mio. EUR
Dillingen – Lebach-Jabach	900	3,7 Mio.	390	2,3 Mio. EUR
Saarlouis – Wadern- Mitte und Dillingen – Lebach-Jabach	2.300	11,7 Mio.	1.560	7,7 Mio. EUR

Nutzen-Kosten-Abschätzung

Die Betriebskosten und die Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur sind vom Nutzen aus Verkehrsverlagerung und Reisezeitersparnissen abzuziehen. Dabei wurden in den folgenden Berechnungen noch keine Einsparpotenziale im Busverkehr berücksichtigt. Wenn Einsparpotenziale im Busverkehr realisiert werden, steigt der saldierte Nutzen und damit das Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Der saldierte Nutzen ist durch die Kapitalkosten der Investitionen zu teilen, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu ermitteln (Abb. 89–93).

Abb. 92: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Saarlouis – Schmelz

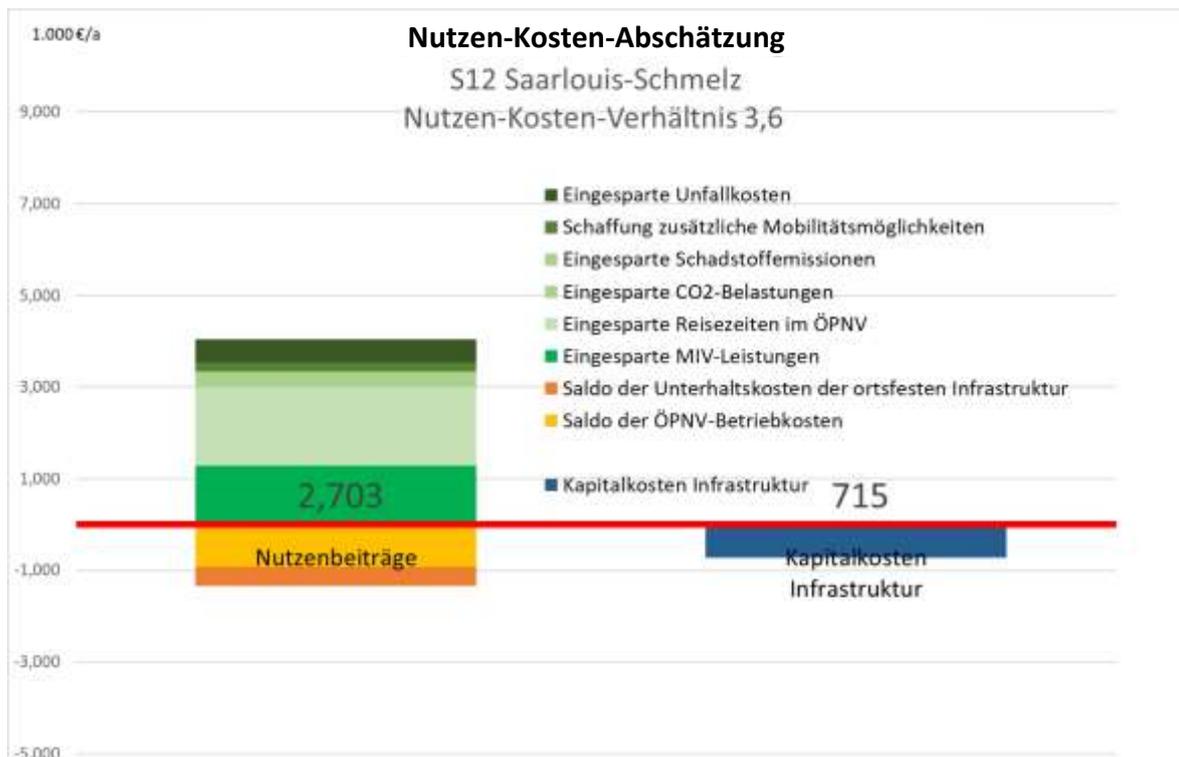


Abb. 93: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Saarlouis – Schmelz – Wadern

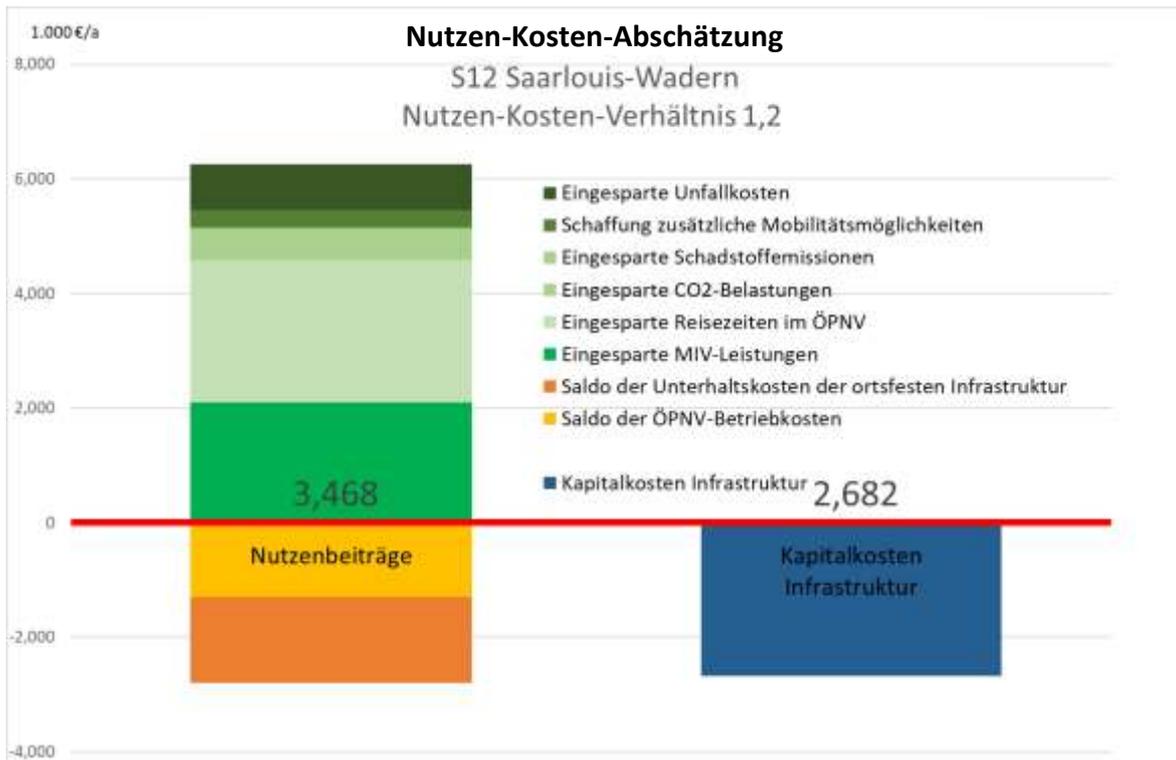


Abb. 94: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Dillingen – Lebach

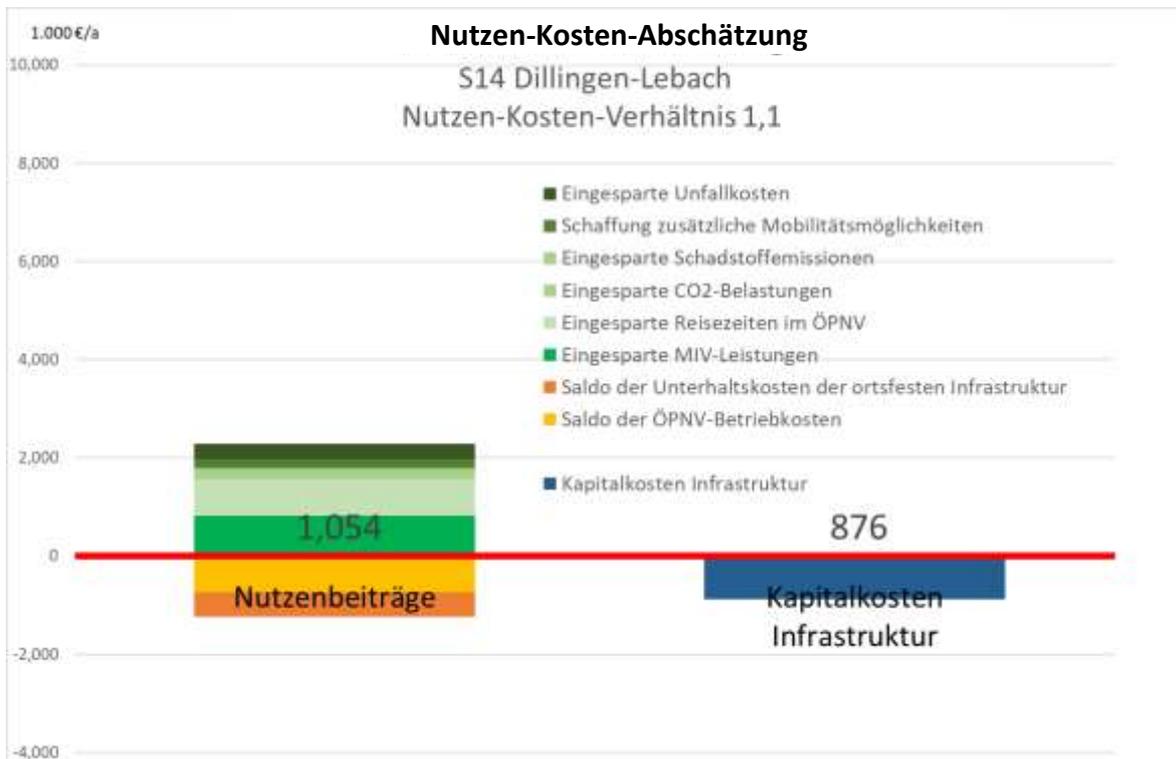
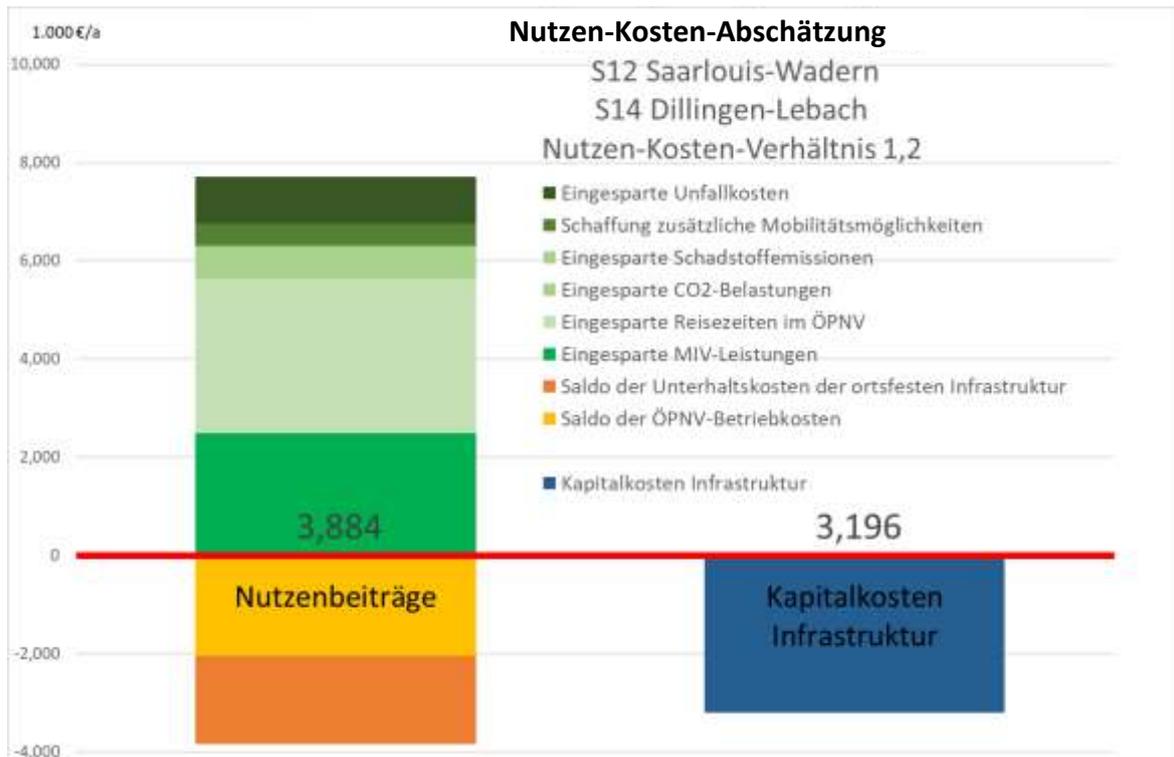


Abb. 95: Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung Saarlouis – Wadern und Dillingen – Lebach



Insgesamt zeigt das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Abschätzung, dass für die Reaktivierung der Primstalbahn mit den Linien S 12 Saarlouis – Wadern und Dillingen – Lebach voraussichtlich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 erzielt wird.

Insbesondere der Streckenabschnitt Saarlouis – Schmelz weist aufgrund der hohen Nachfrage und der relativ geringen Kosten für die Reaktivierung dieses Abschnittes einen besonders hohen volkswirtschaftlichen Nutzen auf und lässt daher ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von deutlich über 1 erwarten. Daher sollte dieser Streckenabschnitt der Primstalbahn prioritär angegangen werden. Hier sollte eine Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung einer detaillierteren Kostenermittlung und einem Konzept für die Anpassung des Busverkehrs erstellt werden. In der Machbarkeitsstudie sollten neben dem prioritären Streckenabschnitt zwischen Saarlouis und Schmelz auch alle anderen Streckenabschnitte betrachtet werden, insbesondere um frühzeitig Erkenntnisse im Hinblick auf die Förderfähigkeit als Gesamtstrecke zu erlangen.

In Anbetracht des gegenüber der Reaktivierung von Saarlouis bis Schmelz deutlich geringeren Nutzen-Kosten-Verhältnisses einer Reaktivierung von Saarlouis bis nach Wadern und der Unklarheit der weiteren Ergebnisse im Rahmen der Machbarkeitsstudie im Anschluss an den VEP ÖPNV, ist für den Streckenabschnitt Schmelz-Limbach – Wadern der geplante Bau eines Radwegs auf der ehemaligen Bahntrasse als eine Maßnahme zur Trassensicherung zu begrüßen.

7.5 Bahnstrecken in den Landkreisen St. Wendel, Neunkirchen und Saarpfalz-Kreis

7.5.1 Hochwaldbahn (Türkismühle – Nonnweiler – Hermeskeil)

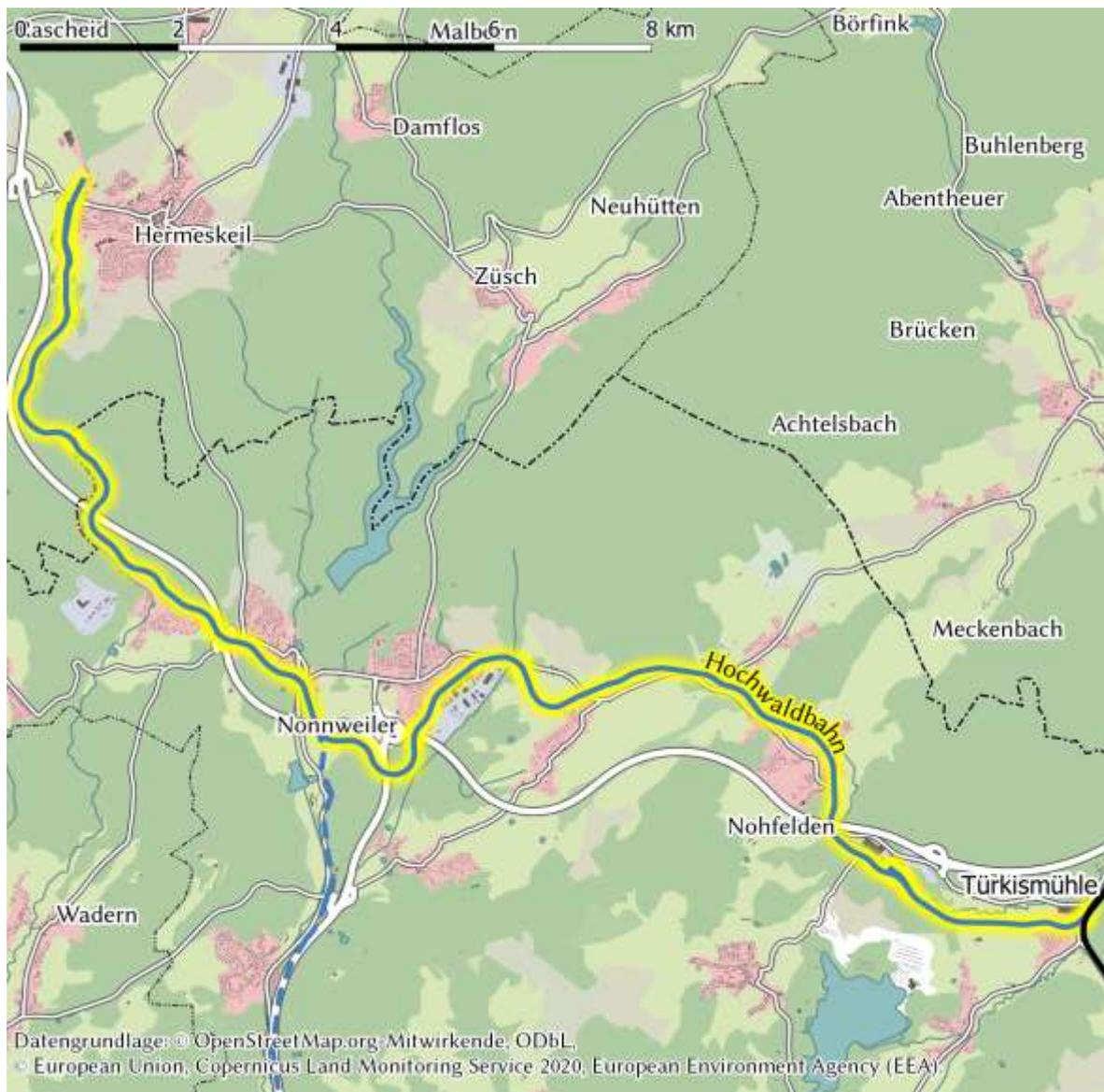
Strecke und Investitionskosten

Die Bahnstrecke Türkismühle – Nonnweiler – Hermeskeil ist betrieblich stillgelegt und die Schienen sind entfernt. Sie war streckenweise zweigleisig trassiert. Zwischen Türkismühle und Bierfeld soll die Trasse künftig als Radweg genutzt werden.

Für die Reaktivierung der Bahnstrecke Türkismühle – Nonnweiler – Hermeskeil müssten bis zu 6 Stationen errichtet, 9 Bahnübergänge technisch gesichert sowie 2 Tunnel und 8 Brücken und Durchlässe im Hinblick auf den Sanierungsbedarf geprüft werden. Die Kosten für die Reaktivierung können nicht beziffert werden, da der Zustand des Unter- und Oberbaus sowie der Brücken und Tunnel nicht bekannt ist. Für die Errichtung der Stationen und für die Sicherung der Bahnübergänge ist jedoch von mindestens 5 Mio. EUR zzgl. der Kosten für die Instandsetzung des Oberbaus und der Ingenieurbauwerke auszugehen. Zudem müssten die entfernten Gleisanlagen neu aufgebaut werden. Die Anpassung des Oberbaus (Gleisüberhöhungen) würde weitere Kosten verursachen, um die für einen Stundentakt erforderlichen Geschwindigkeiten fahren zu können. Für die Reaktivierung und Modernisierung der Strecke Hermeskeil–Türkismühle ist somit mit Investitionskosten in Höhe von mindestens 10 bis 20 Mio. EUR zu rechnen.

In Rheinland-Pfalz führte die Ruwertalbahn von Hermeskeil weiter nach Trier. Diese Bahnstrecke ist abgebaut und wird heute als Radweg genutzt. Aufgrund der sehr umwegigen Streckenführung ließen sich über diese Trasse gegenüber der Busverbindung Hermeskeil – Trier keine konkurrenzfähigen Reisezeiten erzielen. Ein Wiederaufbau der Ruwertalbahn ist daher nicht zu erwarten. Die Hunsrückquerbahn ab Hermeskeil in Richtung Simmern über den Flughafen Hahn ist zwischen Hermeskeil und Morbach stillgelegt. Rheinland-Pfalz plant derzeit die Reaktivierung aus Richtung Mainz über Simmern zum Flughafen Hahn. Zwischen Hermeskeil und dem Flughafen Hahn verläuft die rund 50 km lange Trasse – abgesehen vom Ort Morbach (10.000 Einwohner) – durch sehr dünn besiedeltes Gebiet entlang des Nationalparks Hunsrück-Hochwald.

Abb. 96: Streckenverlauf der ehemaligen Hochwaldbahn



Erschließungswirkung

Im fußläufigen Einzugsgebiet der ehemaligen Hochwaldbahn leben 6.300 Einwohner; im Bike-and-Ride-Einzugsbereich von 3 km sind es rund 14.000 Einwohner. Der Bahnhof Hermeskeil liegt ca. 1,2 km außerhalb der Innenstadt. Die Bahnstrecke erschließt rund 4.700 Arbeitsplätze. Das Besucherzentrum des Nationalparks Hunsrück-Hochwald in Otzenhausen liegt ca. 1,6 km von einem möglichen Haltepunkt der Bahnstrecke entfernt. In Türkismühle liegt die Gesamtschule ca. 1 km vom Bahnhof entfernt. Ein zusätzlicher Haltepunkt in der Nähe der Gesamtschule ist im Betriebskonzept nicht darstellbar.

Mögliches Betriebskonzept

Ein Umlauf mit einem Fahrzeug im 60-Minuten-Takt wäre möglich bei Abfahrt in Türkismühle zur Minute :35 und Ankunft in Hermeskeil zur Minute :58. Nach 4 Minuten Wendezeit würde eine Abfahrt in Hermeskeil zur Minute :02 mit Ankunft in Türkismühle zur Minute :25 erfolgen. Hiermit würden in Türkismühle der Regionalexpress-Linie RE 3 von und nach

Frankfurt und Saarbrücken mit 3 bis 4 Minuten Umsteigezeit erreicht. Um mit diesen Umsteigezeiten einen bequemen Umstieg in beide Richtungen sicherstellen zu können, wäre ggf. ein Umbau des Bahnhofs Türkismühle erforderlich (Kopfbahnsteig, Mittellage des Mittelbahnsteigs, sodass in alle Richtungen bahnsteiggleich umgestiegen werden kann).

Voraussetzung ist eine Kantenfahrzeit von maximal 23 Minuten zwischen Türkismühle und Hermeskeil. Dies wäre erreichbar, wenn maximal 5 Zwischenhalte bedient werden, die Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt wird (mit Ausnahme der sehr engen Gleisbögen im Bereich Otzenhausen) und mit Fahrzeugen mit einer hohen Beschleunigung betrieben wird (dies erfordert einen Elektroantrieb). Da die Wendezeiten in Türkismühle und Hermeskeil voraussichtlich nicht ausreichen würden, um einen Akku-Triebwagen aufzuladen, wäre eine Elektrifizierung von Teilabschnitten außerhalb der Tunnelabschnitte erforderlich.

Heute wird die Relation Türkismühle – Hermeskeil durch die Buslinie R 200 bedient, die in Türkismühle Anschluss an den RE 3 in Richtung Saarbrücken bzw. Mainz/Frankfurt bietet.

Gegenüber der Busverbindung liegen die potenziellen Haltepunkte der Bahnstrecke deutlich ungünstiger. So bedient die Linie R 200 direkt das Besucherzentrum des Nationalparks in Otzenhausen und den Donatusplatz im Zentrum von Hermeskeil. Bahnfahrgäste nach Hermeskeil müssten in Hermeskeil Bahnhof in einem Bus zum Donatusplatz umsteigen, sodass der Fahrzeitleistungs vorteil der schnelleren Bahnverbindung nicht zum Tragen käme. Bahnreisende mit dem Fahrtziel Trier müssten in Hermeskeil umsteigen. Der R 200 ist jedoch auf den ITF-Knoten in Trier zur Minute :30 ausgerichtet. Damit lässt sich kein sinnvoller Anschluss in Hermeskeil zur Minute :00 herstellen, da die Fahrzeit Hermeskeil – Trier auch bei einer beschleunigten Führung über die Autobahn A 1 über 30 Minuten läge. Es müsste ein zusätzliches Schnellbusangebot zur Minute :00 nach Trier (an :45, ab :15) eingerichtet werden, um die Nachfragepotenziale der Relation Hochwald – Trier über die Hochwaldbahn heben zu können.

Das Nachfragepotenzial im Saarland für die Weiterführung ab Hermeskeil in Richtung Simmern ist im Alltagsverkehr sehr gering. Auch eine Zubringerfunktion von Saarbrücken zum Flughafen Hahn (mit einer Fahrzeit von ca. 2 Stunden) könnte nur in geringem Maße ein zusätzliches Nachfragepotenzial generieren.

Nachfragepotenzial

Das Nachfragepotenzial der Bahnstrecke Türkismühle – Hermeskeil fällt im Alltagsverkehr gering aus. Ein Teil der Fahrgäste müsste selbst im Fall einer Reaktivierung weiterhin mit Bussen befördert werden, da die Innenstadt von Hermeskeil und das Schulzentrum in Türkismühle nicht von der Bahn bedient werden können. Zwischen Türkismühle und Otzenhausen stellt die Bahn aufgrund der kürzeren Fahrzeiten das deutlich attraktivere Verkehrsmittel dar – von Otzenhausen nach Hermeskeil erscheint der Bus wiederum als das bessere ÖPNV-Angebot, da er das Stadtzentrum von Hermeskeil bedient und nach Trier durchgebunden ist.

Bei der Bewertung nicht berücksichtigt ist das touristische Nachfragepotenzial von Besucherinnen und Besuchern des Nationalparks Hunsrück-Hochwald sowie von Radtouristen, für die eine Bahnverbindung attraktiver wäre als eine Buslinie.

Grobabschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Den Kapitalkosten für die Instandsetzung und Modernisierung der Infrastruktur in Höhe von rund 1 Mio. EUR pro Jahr steht ein volkswirtschaftlicher Nutzen durch Reisezeitverkürzungen und vermiedene Pkw-Fahrleistungen gegenüber (abzüglich der zusätzlichen Betriebskosten und Unterhaltskosten für die Infrastruktur). Der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen fällt mit rund 400.000 EUR deutlich geringer aus als der Kapitaldienst für die Infrastruktur (s. Abb. 39) – vor allem weil die Reisezeitvorteile nur für wenige Fahrgäste greifen.

Vor diesem Hintergrund wird im VEP ÖPNV eine Reaktivierung der Hochwaldbahn nicht weiterverfolgt. Durch den geplanten Radweg bleibt die Trasse der Hochwaldbahn durchgehend erhalten. Damit wäre eine Reaktivierung unter zukünftig geänderten Rahmenbedingungen nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Falls allerdings in Zukunft die Besucherzahlen im Nationalpark Hunsrück-Hochwald aus den Einzugsbereichen Rhein-Main oder Saarbrücken massiv auf mehr als 50 Tsd. Touristen pro Jahr steigen sollten, wäre das Wirtschaftlichkeitspotenzial einer Schienenverbindung neu zu bewerten.

Tab. 39: Erstbewertungen der Reaktivierung Türkismühle – Hermeskeil

Streckenvariante/-abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Türkismühle – Hermeskeil	10-20 Mio. EUR	0,4 Mio. EUR	Deutlich unter 1,0

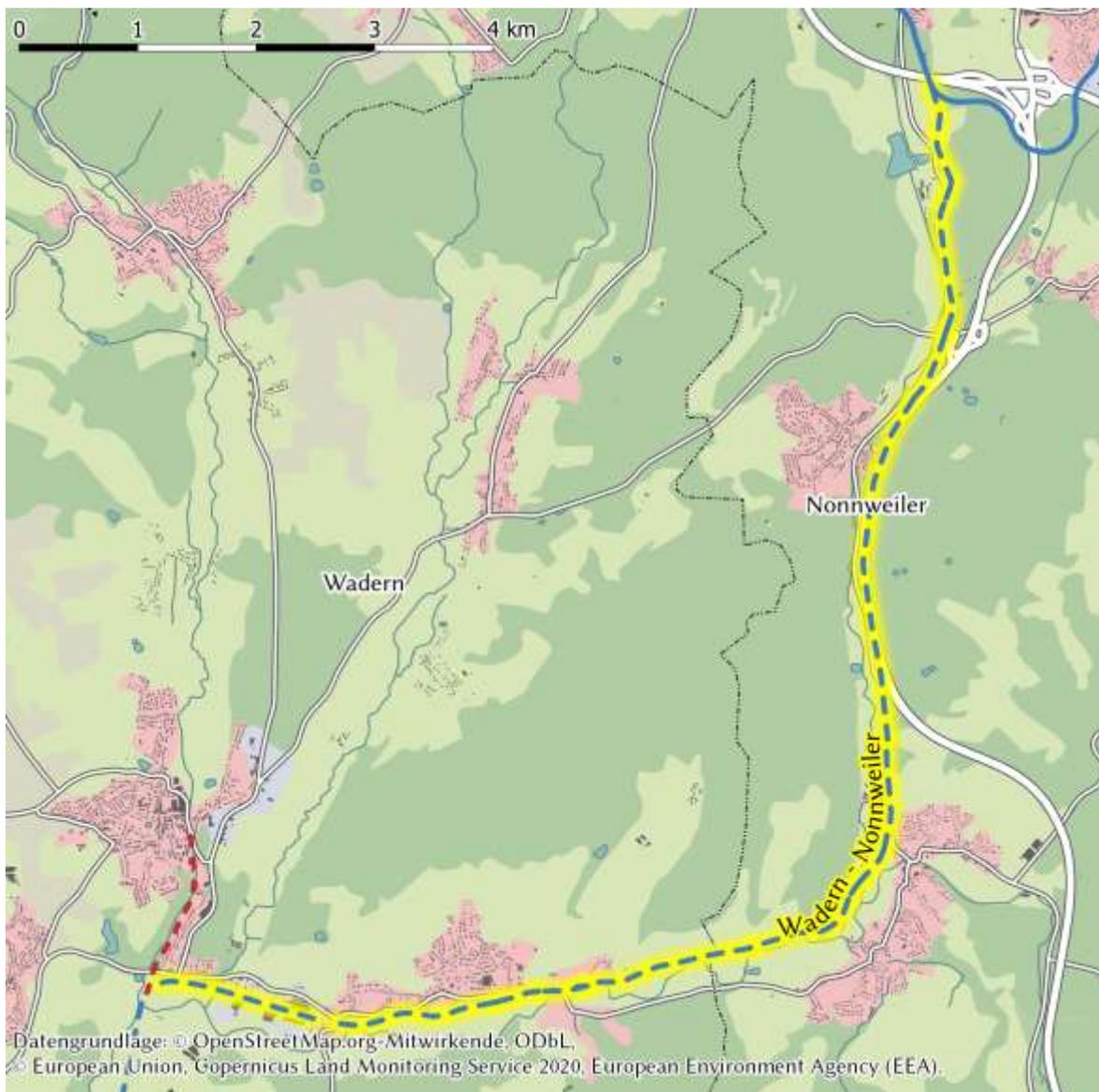
7.5.2 Primstalbahn (Abschnitt Wadern-Dagstuhl – Nonnweiler)

Die Bahnstrecke Wadern-Dagstuhl – Primstal – Nonnweiler (s. Abb. 94) ist entwidmet und teilweise durch die Autobahn A 1 überbaut. Im fußläufigen Einzugsbereich der 15 km langen Trasse leben rund 5.000 Einwohner. Damit ist das Nachfragepotenzial auf dieser Relation sehr gering (s. Tab. 40). Ein Wiederaufbau bzw. eine Neutrassierung wird daher im VEP ÖPNV nicht weiterverfolgt.

Tab. 40: Erstbewertungen der Strecke Wadern-Dagstuhl – Nonnweiler

Streckenvariante/-abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Wadern-Dagstuhl-Nonnweiler	ca. 50-100 Mio. EUR	< 0	Negativer Nutzen

Abb. 97: Streckenverlauf ehemalige Primstalbahn Wadern – Nonnweiler

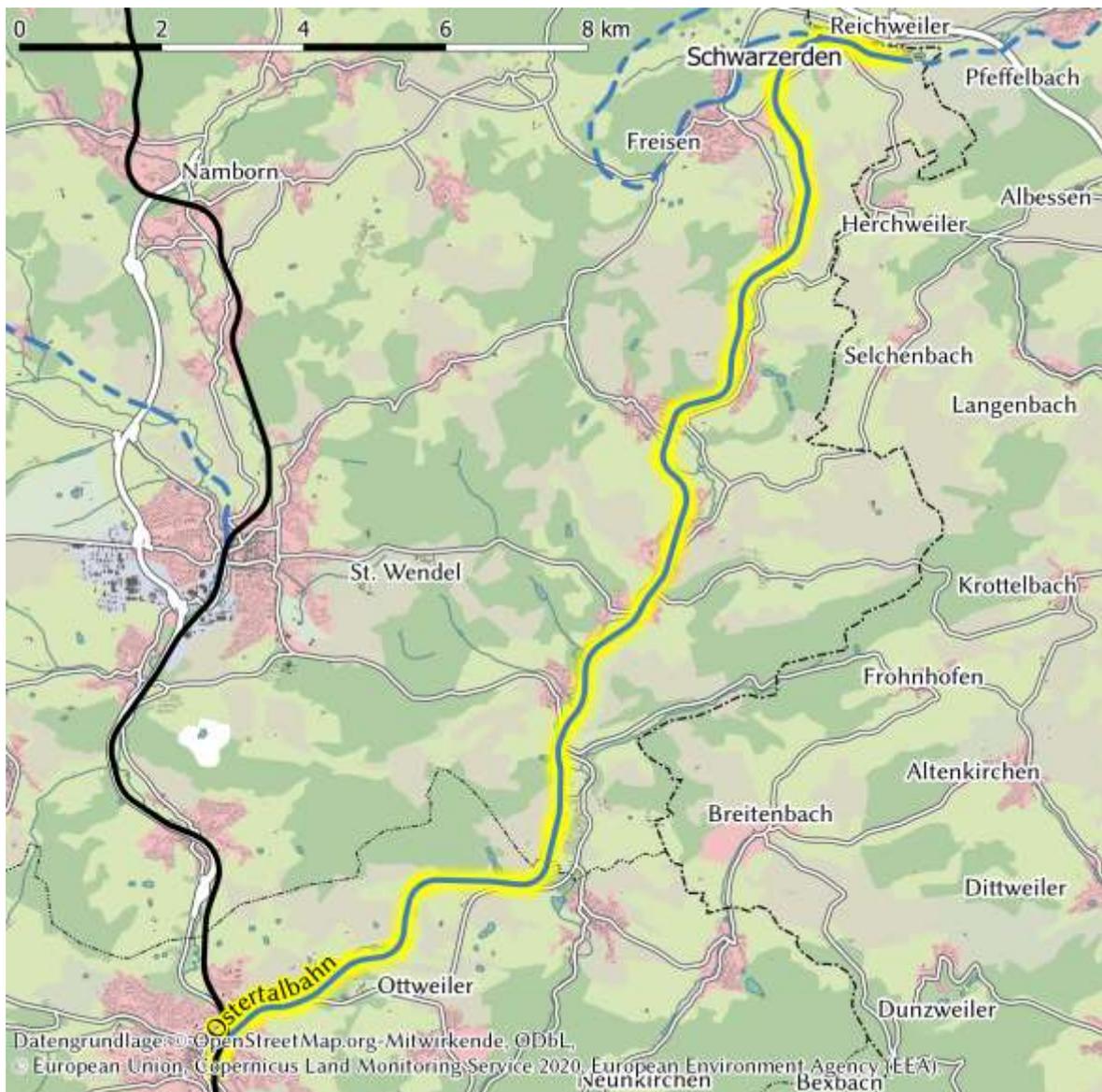


7.5.3 Ostertalbahn (Ottweiler – Schwarzerden)

Die Strecke der Ostertalbahn (Ottweiler – Schwarzerden) (s. Abb. 95) ist betriebsfähig. Sie wird von Museumszügen regelmäßig befahren. Für einen regelmäßigen SPNV müssten an der 21 km langen Strecke 11 Haltepunkte ausgebaut und ein Bahnübergang technisch gesichert werden. Hierfür ist mit Kosten von rund 7 Mio. EUR zu rechnen.

Es liegen keine Informationen vor, ob die 23 Brücken und Durchlässe im Verlauf der Bahnstrecke einen Sanierungsbedarf aufweisen und ob der Oberbau erneuert werden müsste.

Abb. 98: Streckenverlauf Ostertalbahn



Erschließungswirkung

Im fußläufigen Einzugsgebiet der 11 Haltepunkte leben 7.300 Einwohner; im Bike-and-Ride-Einzugsgebiet von 3 km sind es rund 16.000 Einwohner. Hinzu kommen 4.800 Arbeitsplätze im Umfeld der Strecke. Insgesamt ist das Einwohnerpotenzial für die Länge der Strecke relativ gering.

Betriebskonzepte

Die 21 km lange Strecke kann bei neun bedienten Zwischenhalten in rund 35 Minuten befahren werden. Als Betriebskonzept könnte eine Abfahrt in Ottweiler zur Minute :20 erfolgen (Anschluss von der Regionalexpress-Linie RE 3 aus Saarbrücken). Ankunft in Schwarzerden wäre zur Minute :55, Rückfahrt ab Schwarzerden zur Minute :05 mit Ankunft in Ottweiler zur Minute :40. Dies würde eine lange Wendezeit in Ottweiler beinhalten. Die Anschlüsse in Richtung St. Wendel mit 15 Minuten Wartezeit wären nicht sehr attraktiv. Bei anderen Fahrplananlagen lassen sich auch keine besseren Anschlüsse in Richtung St. Wendel realisieren.

Nachfragepotenziale

Die Analyse der Nachfrageströme ergab, dass aus dem Ostertal ein Großteil der Nachfrage auf das Mittelzentrum St. Wendel ausgerichtet ist. Die Ostertalbahn verläuft allerdings quer zu diesen Nachfrageströmen. Daher könnte eine Reaktivierung für den Personenverkehr nur einen kleinen Teil der Nachfrage bündeln.

Grobabschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Die Investitionskosten in die Strecke (mit insgesamt 7 Mio. EUR) und damit auch die Kapitalkosten für die ortsfeste Infrastruktur mit 350.000 EUR sind als relativ gering einzustufen. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der sich aus den erzielbaren Reisezeitgewinnen und den verlagerbaren MIV-km zu insgesamt rund 1 Mio. EUR ergibt, wird allerdings durch die sehr hohen Betriebskosten in der gleichen Größenordnung reduziert. Dies liegt an den ungünstigen Fahrzeugumläufen und der Einsparung von nur wenigen Bus-km-Leistungen. Daher ist der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen voraussichtlich deutlich kleiner als die Kapitalkosten der Infrastruktur und es kann kein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 erreicht werden.

Eine Reaktivierung der Ostertalbahn wird im VEP ÖPNV daher nicht weiterverfolgt. Als Alternative sollten die lokalen Busverbindungen von St. Wendel in Richtung Oberkirchen/Freisen – Schwarzerden und Kusel ausgebaut werden.

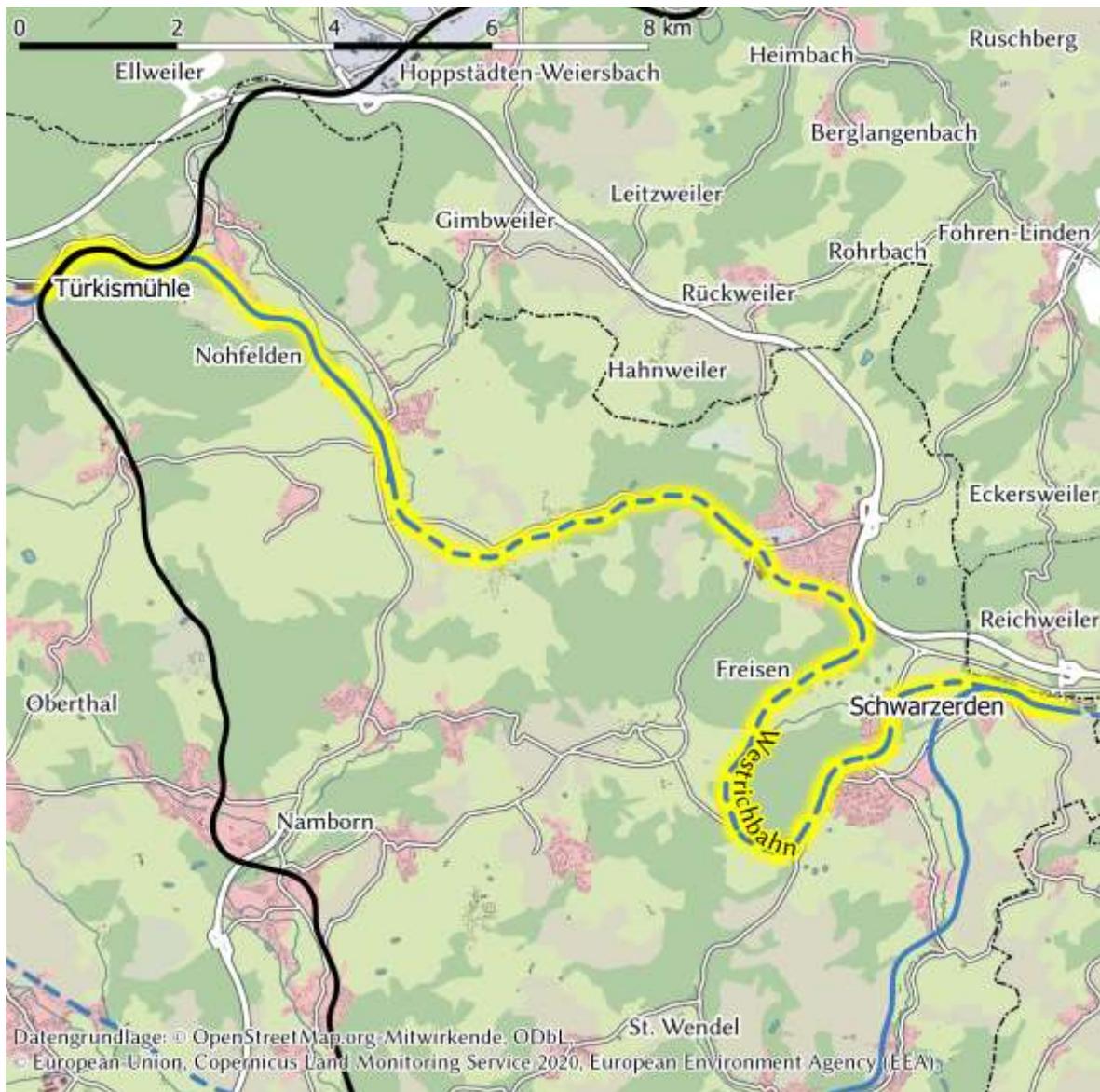
7.5.4 Westrichbahn West (Abschnitt Türkismühle – Schwarzerden)

In Schwarzerden trifft die Ostertalbahn auf die ehemalige Trasse der Westrichbahn Türkismühle – Schwarzerden – Kusel. Die stillgelegte Strecke wird bereits seit einigen Jahren zwischen Freisen und Kusel als Radweg genutzt. Auch der Streckenabschnitt zwischen Freisen und Türkismühle ist entwidmet soll künftig als Radweg zur Verfügung stehen.

Die Trasse der ehemaligen Westrichbahn ist 22 km lang. Den Streckenverlauf zeigt Abb. 96. Für eine Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke wäre ein Wiederaufbau von 16 km und eine Reaktivierung von 6 km erforderlich. Für ein wirtschaftliches Betriebskonzept mit einem Fahrzeug im Stundentakt ist eine Fahrzeit von maximal 23 Minuten möglich. Um die dafür erforderliche Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h sicherzustellen, müsste die Strecke modernisiert, bis zu 3 Bahnübergänge technisch gesichert, fünf Haltepunkte ausgebaut sowie der Sanierungsbedarf von bis zu fünf Brücken und Durchlässen sowie einem Tunnel geprüft werden. Zudem ist ggf. eine Anpassung des Oberbaus (Gleisüberhöhung)

erforderlich, um die notwendigen Fahrzeiten zu erreichen. Hierfür sind Kosten von rund 30 Mio. EUR anzusetzen.

Abb. 99: Streckenverlauf ehemalige Westrichbahn West (Türkismühle – Schwarzerden)



Erschließungswirkung

Im fußläufigen Einzugsgebiet von 5 Haltepunkten zwischen Türkismühle und Schwarzerden leben 5.700 Menschen; im Bike-and-Ride-Einzugsgebiet von 3 km sind es rund 14.500. Insgesamt ist das Einwohnerpotenzial für die Länge der Strecke relativ gering. 3 zusätzliche Zwischenhalte zwischen Schwarzerden und Kusel würden weitere 2.870 Einwohner fußläufig erschließen. Auch dies stellt ein geringes Nachfragepotenzial dar.

Nachfragepotenzial

Zwischen Türkismühle, Freisen und Schwarzerden ist nur ein sehr geringes Nachfragepotenzial an Personenfahrten, sowohl im MIV als auch im ÖPNV, pro Tag zu erwarten. Deutlich stärker ist die Nachfrage in Richtung St. Wendel ausgerichtet. Dementsprechend wird für eine Bahnverbindung zwischen Türkismühle und Freisen mit einer Nachfrage von maximal

500 Fahrgästen pro Tag gerechnet. Aufgrund des Umwegs kann auch mit einem Umstieg in Türkismühle kein Fahrzeitleitgegenüber der deutlich direkteren Busverbindung Freisen – St. Wendel erzielt werden.

Das Nachfragepotenzial auf der tangential verlaufenden Relation Türkismühle – Schwarzerden – Kusel ist sehr gering. Daher ist ein Wiederaufbau der Strecke nicht sinnvoll.

7.5.5 Westrichbahn Ost (Abschnitt Schwarzerden – Kusel)

Die Strecke Schwarzerden – Kusel ist stillgelegt und mit einem Radweg überbaut. Die Streckenlänge beträgt 12 km. Den Streckenverlauf zeigt Abb. 97. Für einen Wiederaufbau ist mit Kosten von 30-40 Mio. EUR zu rechnen.

Abb. 100: Streckenverlauf ehemalige Westrichbahn Ost (Kusel– Schwarzerden)



Betriebskonzepte

Die Strecke ließe sich in Kombination mit der Strecke Ottweiler – Schwarzerden oder Türkismühle – Schwarzerden betreiben. Wenn die aus Kaiserlautern kommende und in Kusel endende Regionalbahn bis Schwarzerden weitergeführt würde, wäre dies fahrzeugneutral machbar und daher mit geringen Betriebskosten verbunden. Dieser Zug würde in Schwarzerden einen Knoten zur Minute :00 erreichen.

Nachfragepotenzial

Zwischen Schwarzerden und Kusel ist ein geringes Nachfragepotenzial pro Tag zu verzeichnen. Auf einer reaktivierten, nach Ottweiler oder Türkismühle durchgebundenen Bahnstrecke wären an der Landesgrenze des Saarlandes zu Rheinland-Pfalz rund 500 Fahrgäste pro Tag zu erwarten, wenn sie nach Ottweiler oder Türkismühle durchgebunden wäre.

Zwischenfazit

Die Strecke ließe sich durch eine Verlängerung der in Kusel endenden Züge aus Kaiserslautern fahrzeugneutral mit geringen Betriebskosten betreiben. Eine Einbindung in einen ITF in Schwarzerden mit den Strecken nach Ottweiler oder Türkismühle wäre gut möglich. Dennoch wird die Reaktivierung der Strecke nicht empfohlen, da die Erschließungswirkung und das Nachfragepotenzial für eine SPNV-Linie zu gering sind. Eine Grobabschätzung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zeigt Tab. 41.

Allerdings besteht zwischen den Landkreisen St. Wendel und Kusel ein Nachfragepotenzial ohne öffentliches Verkehrsangebot. Daher wäre, etwa im Rahmen des künftigen Nahverkehrsplans des ZPS, eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre zu prüfen, möglicherweise in Form von durchgehenden Buslinien St. Wendel–Oberkirchen – Kusel und St. Wendel – Freisen – Baumholder.

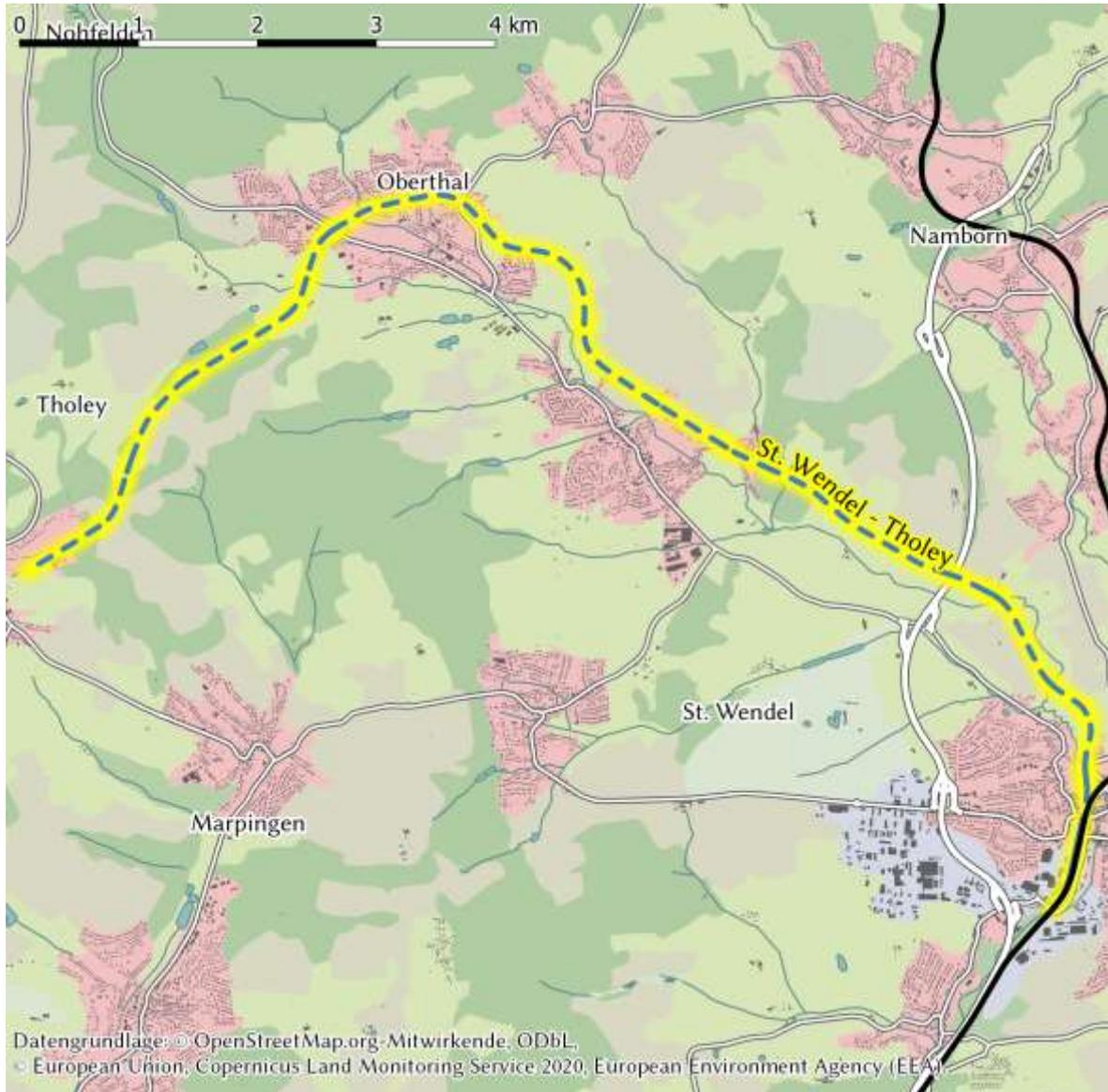
Tab. 41: Erstbewertungen der Reaktivierung der Strecken Schwarzerden – Ottweiler/Türkismühle/Kusel

Streckenvariante/ -abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen- Kosten- Verhältnis
Ottweiler – Schwarzerden	7 Mio. EUR	0,2 Mio. EUR	Deutlich unter 1,0
Türkismühle – Schwarzerden	30 Mio. EUR	< 0	Negativer Nutzen
Schwarzerden – Kusel	30 – 40 Mio. EUR	< 0	Negativer Nutzen

7.5.6 Bahnstrecke St. Wendel – Tholey

Die 14 km lange Bahnstrecke von St. Wendel nach Tholey ist stillgelegt, abgebaut und mit einem Radweg belegt. Abb. 98 zeigt den Streckenverlauf. Wiederaufbau und Elektrifizierung würden rund 40 Mio. EUR kosten.

Abb. 101: Streckenverlauf ehemalige Bahnstrecke St. Wendel – Tholey



Erschließungswirkung

3 Haltepunkte in Bliessen, Oberthal und Tholey würden 7.500 Einwohner fußläufig erschließen; im Bike-and-Ride-Einzugsgebiet von 3 km wären es 16.000 Einwohner. Hinzu kommen rund 4.400 erschlossene Arbeitsplätze.

Betriebskonzept

Eine Verlängerung der in St. Wendel endenden Regionalbahn- bzw. künftig S-Bahn-Züge bis Tholey wäre möglich. Bei einer ambitionierten Fahrzeit von 11 Minuten für die 14 km wäre

allerdings die Wendezeit in Tholey sehr knapp bemessen, sodass für einen stabilen Betrieb ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich wäre, das in Tholey direkt bei Ankunft des Zugs aus St. Wendel abfährt. Alternative Betriebskonzepte (Pendelverkehr mit Anschluss an den RE 3) lassen sich aufgrund der Fahrplanlagen nur mit längeren Umsteigezeiten umsetzen.

Nachfragepotenzial

Der Korridor St. Wendel – Tholey weist insgesamt ein hohes Nachfragepotenzial auf, das sich durch die Bahnstrecke St. Wendel – Oberthal – Tholey allerdings nur teilweise bündeln ließe. Die Verkehrsmodellanalyse zeigt, dass die Busverbindungen weiterhin deutlich stärker nachgefragt würden, da sie die Ortslagen besser erschließen und weitere Achsen in Richtung Theley/Selbach – Primstal – Wadem sowie Theley – Lebach abdecken. Daher gäbe es auch nur geringe Einsparpotenziale im Busverkehr.

Grobabschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Die Reaktivierung der Strecke St. Wendel – Tholey ist nicht zielführend, da das grundsätzlich vorhandene Nachfragepotenzial durch Buslinien deutlich besser erschlossen werden kann. Zudem wäre eine Verlängerung der Bahnlinie von St. Wendel bis Tholey nicht fahrzeugneutral möglich und würde daher relativ hohe Betriebskosten verursachen, ohne dass Busleistungen in wesentlichem Maße eingespart werden könnten. Als Alternative für die Reaktivierung der Bahnstrecke sollte eine weitere Verbesserung des Busangebots zwischen St. Wendel, Oberthal und Tholey geprüft werden. Die Erstbewertungen der Reaktivierung St. Wendel – Tholey zeigt Tab. 42.

Tab. 42: Erstbewertungen der Reaktivierung St. Wendel – Tholey

Streckenvariante/ -abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
St. Wendel – Tholey	40 Mio. EUR	0 Mio. EUR	Deutlich unter 1,0

7.5.7 Bahnstrecke Merchweiler – Bergwerk Göttelborn

Die 3 km lange Strecke dient der Andienung des Kraftwerks Weiher. Eine Nutzung für den Personenverkehr würde rund 1.600 Einwohner in Göttelborn zusätzlich in den fußläufigen Einzugsbereich des SPNV bringen. Hinzu kommt ein Standort der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlands mit 650 Studienplätzen. Die Grube Göttelborn ist zudem ein wichtiger Standort der saarländischen Industriekultur. Dennoch ist das Erschließungspotenzial dieser Strecke insgesamt gering.

Eine wirtschaftliche Einbindung in ein Betriebskonzept ist nicht möglich. Die Fahrzeiten nach Saarbrücken wären aufgrund des Umwegs über Merchweiler, wo ein Fahrtrichtungswechsel erforderlich würde, deutlich länger als mit dem Bus. Daher würde sich keine nennenswerte Fahrgastnachfrage generieren lassen. Eine Nutzung der Strecke für den regulären Personenverkehr ist nicht sinnvoll. Die Erstbewertung der Strecke Merchweiler – Göttelborn Grube zeigt Tab. 43.

Tab. 43: Erstbewertungen der Strecke Merchweiler – Göttelborn Grube

Streckenvariante/ -abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Merchweiler – Göttelborn Grube	ca. 5 Mio. EUR	< 0	Negativer Nutzen

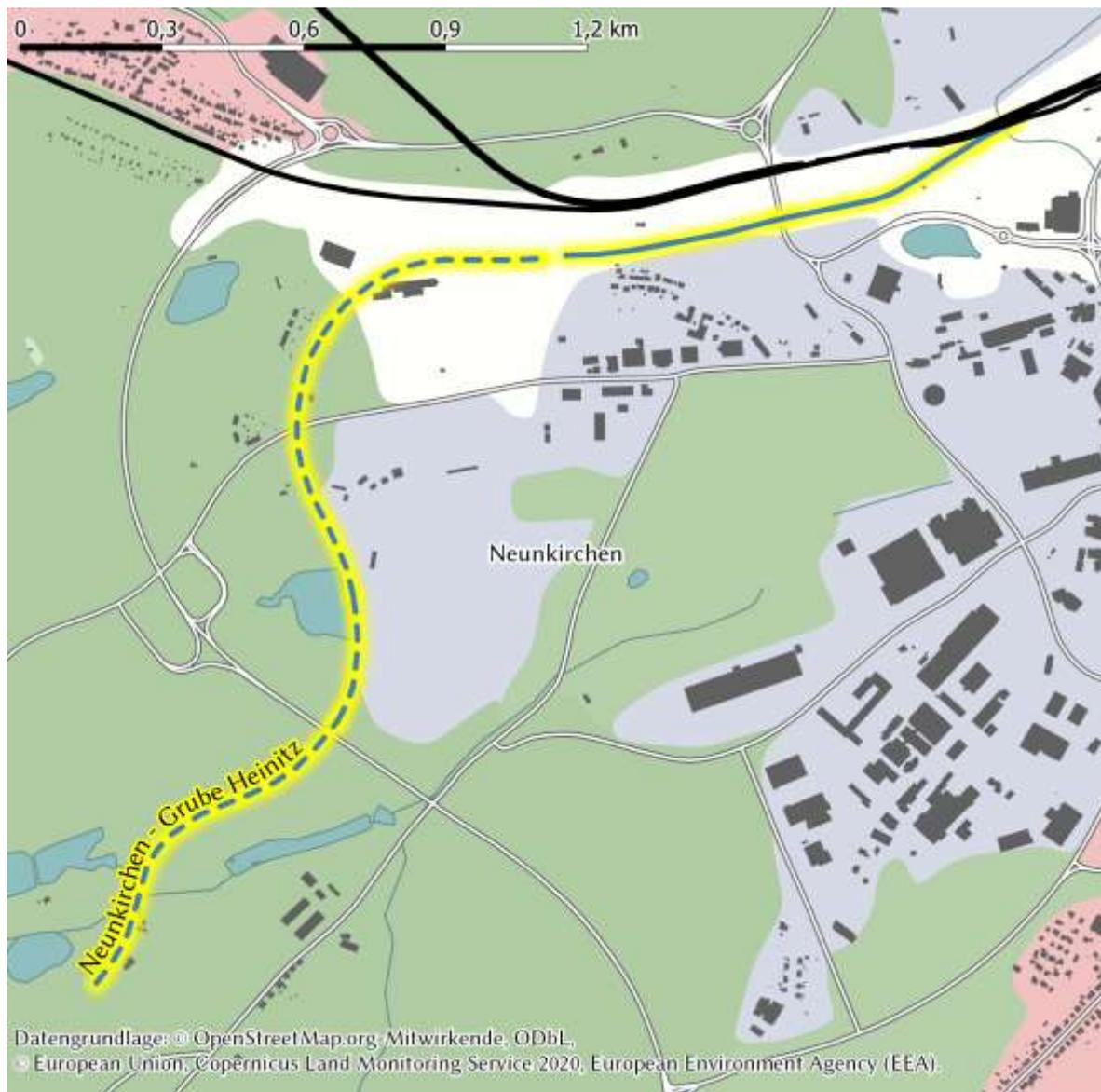
Abb. 102: Streckenverlauf Merchweiler – Göttelborn Grube



7.5.8 Bahnstrecke Neunkirchen – Grube Heinitz

Die 4 km lange Strecke Neunkirchen – Grube Heinitz (Abb. 100) diente der Andienung der ehemaligen Grube Heinitz. Das Erschließungspotenzial im Umfeld der Trasse ist mit rund 1.000 Einwohnern äußerst gering. Die Siedlungsschwerpunkte von Spiesen und Elversberg liegen ca. 3 km entfernt. Eine Einbindung in bestehende Betriebskonzepte bietet sich nicht an. Daher ist kein volkswirtschaftlicher Nutzen zu erwarten und ein Wiederaufbau der Strecke nicht sinnvoll (Tab. 44).

Abb. 103: Streckenverlauf der ehemaligen Bahnstrecke Neunkirchen – Grube Heinitz



Tab. 44: Erstbewertungen der Strecke Neunkirchen – Grube Heinitz

Streckenvariante/ -abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Neunkirchen – Grube Heinitz	ca. 15 Mio. EUR	< 0	Negativer Nutzen

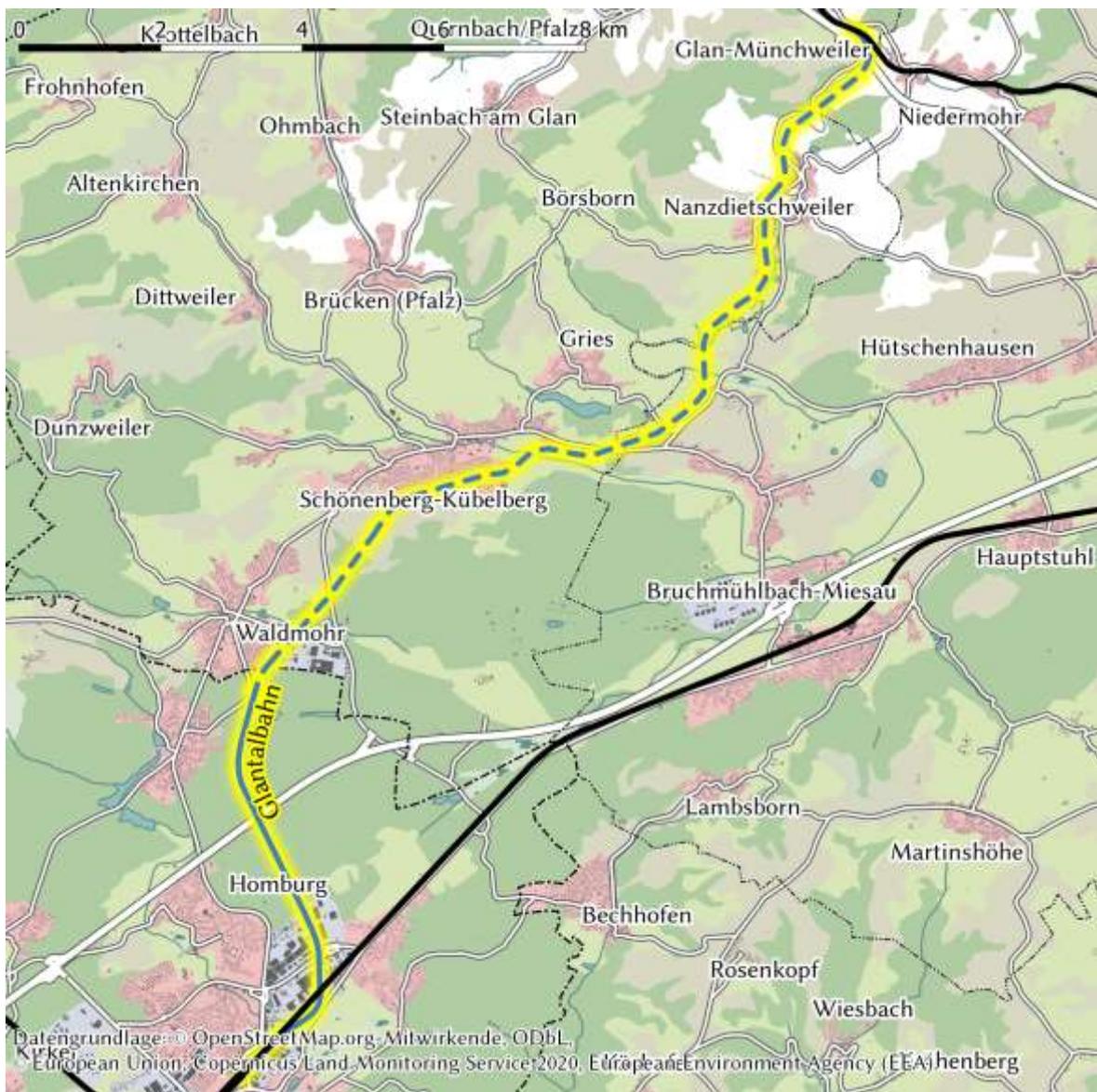
7.5.9 Glantalbahn (Abschnitt Homburg – Glan-Münchweiler)

Strecke und Investitionskosten

Die Strecke Homburg – Glan-Münchweiler ist stillgelegt. Im Abschnitt Schönberg-Kübelberg – Glan-Münchweiler ist sie mit einem Radweg überbaut.

Für eine Reaktivierung bis Schönberg-Kübelberg wäre ein Wiederaufbau der Strecke auf vorhandener Trasse auf ca. 10 km Länge erforderlich. Zudem wären bis zu 5 Bahnübergänge technisch zu sichern und 6 Haltepunkte zu bauen. Die Kosten inklusive Elektrifizierung belaufen sich auf rund 30 Mio. EUR. Für den Wiederaufbau des 10 km langen Abschnitts von Schönberg-Kübelberg bis Glan-Münchweiler wäre mit Kosten von weiteren 30 Mio. EUR zu rechnen.

Abb. 104: Streckenverlauf ehemalige Glantalbahn



Erschließungswirkung

Im fußläufigen Einzugsgebiet der 5 Haltepunkte des Streckenabschnitts Homburg – Schönberg-Kübelberg leben rund 10.000 Einwohner, unter Berücksichtigung des Bike-and-

Ride-Einzugsbereichs sind es rund 16.000 Einwohner. Hinzu kommen 5.000 Arbeitsplätze, da die Strecke große Arbeitgeber in Homburg (u. a. Bosch, Michelin, INA-Schaeffler) und in Waldmohr erschließt. Damit würde die 10 km lange Strecke ein mittleres Nachfragepotenzial aufweisen. Die Strecke liegt jedoch in Jägersburg außerhalb des Ortes; in Waldmohr und Schönenberg-Kübelberg liegen potenzielle Haltepunkte eher in Randlage. Daher ist die Erschließungswirkung schlechter als mit dem Bus.

Im weiteren Verlauf von Schönenberg-Kübelberg bis Glan-Münchweiler wären mit drei zusätzlichen Zwischenhalten rund 4.000 weitere Einwohner erschlossen.

Betriebskonzepte

Da das Nachfragepotenzial ab Schönenberg-Kübelberg bis Glan-Münchweiler deutlich abnimmt, werden im Folgenden nur Betriebskonzepte bis Schönenberg-Kübelberg betrachtet. Zwischen Homburg Hauptbahnhof und dem Industriegebiet ist eine Fahrzeit von 3 Minuten, bis Schönenberg-Kübelberg von insg. 11–12 Minuten realistisch.

Grundsätzlich könnten Linien aus Richtung Saarbrücken oder Neunkirchen, die in Homburg enden und eine ausreichend lange Wendezeiten haben, bis ins Industriegebiet verlängert werden – bei ausreichend großen Wendezeiten auch bis Schönenberg-Kübelberg. Durch die Durchbindung würden ggf. Fahrzeugvorhaltekosten entfallen.

Eine SPNV-Linie nach Schönenberg-Kübelberg wäre aufgrund der geringeren Erschließungswirkung jedoch nur als Ergänzung und nicht als Ersatz der Buslinie R 8 Homburg – Kusel zu sehen. Daher sind keine wesentlichen Betriebskosteneinsparungen im Busbereich möglich. Die Fahrzeit mit der Bahn ist dabei nur rund halb so lang wie mit dem Bus (25 Min.). Im weiteren Abschnitt zwischen Schönenberg-Kübelberg und Kusel wäre eine reaktivierte Bahn mit optimiertem Umstieg in Glan-Münchweiler nicht schneller als der direkte Bus über Brücken und Konken. Daher und aufgrund des geringen Einwohnerpotenzials wird im Weiteren eine Reaktivierung nur bis Schönenberg-Kübelberg untersucht.

Nachfragepotenzial

Im Korridor Homburg – Waldmohr – Schönenberg-Kübelberg ist insgesamt ein hohes Nachfragepotenzial zu verzeichnen, wobei Schönenberg-Kübelberg und Waldmohr durch die Bahn gut erschlossen würden. In der Erstbewertung wurde abgeschätzt, dass maximal 1.500 Fahrgäste auf der Strecke nach Schönenberg-Kübelberg gewonnen werden könnten, davon 800 Umsteiger vom Pkw.

Grobabschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Die Investitionskosten für die Reaktivierung bzw. den Wiederaufbau der Strecke (30 Mio. EUR) verursachen Kapitalkosten für die ortsfeste Infrastruktur von jährlich 1,5 Mio. EUR. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der sich aus den erzielbaren Reisezeitgewinnen und den verlagerten MIV-km mit insg. rund 2,0 Mio. EUR ergibt, wird durch die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur in Höhe von 0,9 Mio. reduziert. Aufgrund der Streckenführung sind hier nur relativ geringe Einsparungen im Busverkehr möglich. Daher wird voraussichtlich kein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 erreicht.

Tab. 45: Erstbewertungen der Reaktivierung Homburg – Waldmohr – Schönenberg-Kübelberg

Streckenvariante/ -abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen- Kosten- Verhältnis
Homburg – Waldmohr – Schönenberg-Kübelberg	30 Mio. EUR	0,9 Mio. EUR	Deutlich unter 1,0

7.5.10 Homburg – Zweibrücken

Die Strecke Homburg – Zweibrücken ist für eine Reaktivierung fest disponiert. Hier wurde bereits außerhalb des VEP ÖPNV eine detaillierte Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, der die folgenden Zahlen im Wesentlichen entnommen sind. Für einen durchgehenden Zugverkehr zwischen Homburg und Zweibrücken sind die Reaktivierung des 7 km langen Abschnitts zwischen Homburg und Einöd und die Elektrifizierung des 11 km langen Gesamtabschnitts erforderlich. Neue Haltepunkte sind in Beeden, Schwarzenbach und Schwarzenacker vorgesehen.

Infrastrukturaufwand

Für die Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken sind die Strecke von Homburg nach Einöd zu ertüchtigen und die Gesamtstrecke nach Zweibrücken zu elektrifizieren und signaltechnisch auszurüsten sowie Bahnübergänge technisch zu sichern. Hierfür sind nach heutigem Preisstand Investitionskosten von rund 35 Mio. EUR (davon ca. 3 Mio. EUR Planungskosten) erforderlich.

Abb. 105: Streckenverlauf Homburg – Zweibrücken



Erschließungswirkung

Zwischen Homburg Hauptbahnhof und Schwarzenacker werden 7.600 Einwohner durch die Reaktivierung einen fußläufigen SPNV-Anschluss erhalten. Mittels Bike-and-Ride erhöht sich der Einzugsbereich der neuen Haltepunkte auf 17.000 Einwohner.

Betriebskonzept

Als Betriebskonzept ist eine Durchbindung der in Homburg endenden Züge der Linie S 1 der S-Bahn Rhein-Neckar über Homburg hinaus bis Zweibrücken vorgesehen. Die S 1 aus Richtung Mannheim hat heute in Homburg eine lange Wendezeit. Daher kann die Linie nach Reaktivierung der Strecke fahrzeugneutral nach Zweibrücken verlängert werden. Die Fahrzeit beträgt rund die Hälfte der heutigen Busverbindung Homburg - Zweibrücken.

Darüber hinaus ist das Busangebot zwischen Homburg und Zweibrücken neu zu strukturieren.

Insgesamt werden 140.000 Zug-km/Jahr durch die S 1 auf dem zu reaktivierenden Streckenabschnitt erbracht. Rund 40.000 Bus-km werden eingespart.

Nachfragepotenziale

Durch die Verlängerung der S 1 von Homburg nach Zweibrücken werden rund 7 Mio. Pkw-km auf den ÖPNV verlagert werden.

Nutzen-Kosten-Bewertung

Die Nutzen-Kosten-Bewertung für die S 1 weist einen volkswirtschaftlichen Nutzen von rund 2,2 Mio. EUR/Jahr auf. Hiervon sind die Kosten für die zusätzlichen Betriebskosten und die Unterhaltskosten der Infrastruktur in Höhe von 0,7 Mio. EUR/Jahr abzuziehen. Dem Nutzensaldo in Höhe von rund 1,5 Mio. EUR/Jahr stehen Kapitalkosten für die ortsfeste Infrastruktur in Höhe von 1,2 Mio. EUR gegenüber. Demnach ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,24.

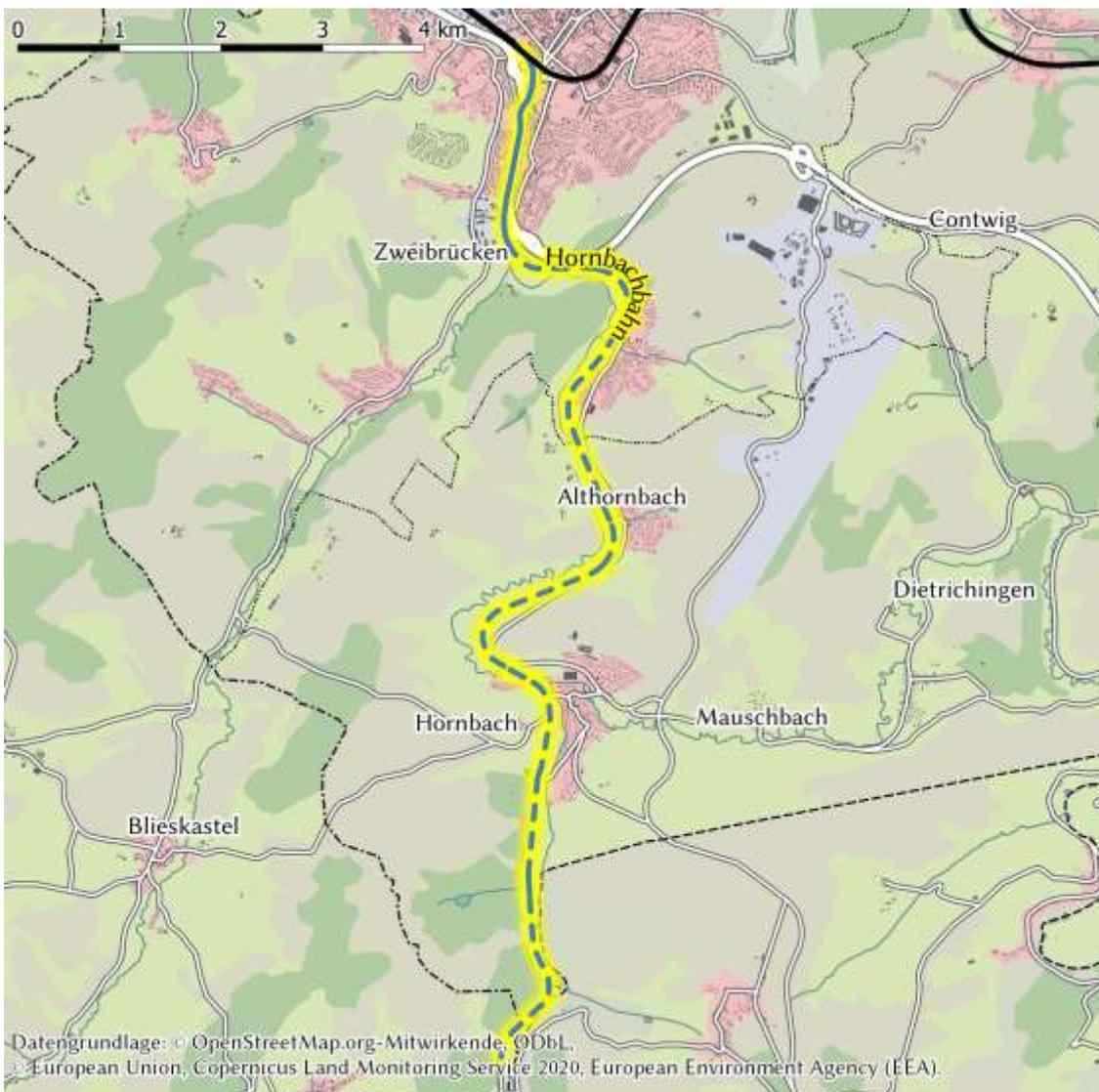
7.5.11 Hornbachbahn (Zweibrücken–Brenschelbach)

Die 13 km lange, nur auf einem kurzen Abschnitt im Saarland verlaufende ehemalige Bahnstrecke Zweibrücken – Brenschelbach ist stillgelegt und die Gleisanlagen sind abgebaut. Das Nachfragepotenzial in Brenschelbach ist angesichts der geringen Bevölkerungszahl von 500 ausgesprochen gering. Daher ist ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis bei einem Wiederaufbau der Strecke zu erwarten (Tab. 46). Die Strecke wird daher im VEP ÖPNV des Saarlands nicht weiterverfolgt.

Tab. 46: Erstbewertungen der Strecke Zweibrücken – Brenschelbach

Streckenvariante/ -abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Zweibrücken – Brenschelbach	ca. 20–40 Mio. EUR	< 0	Negativer Nutzen

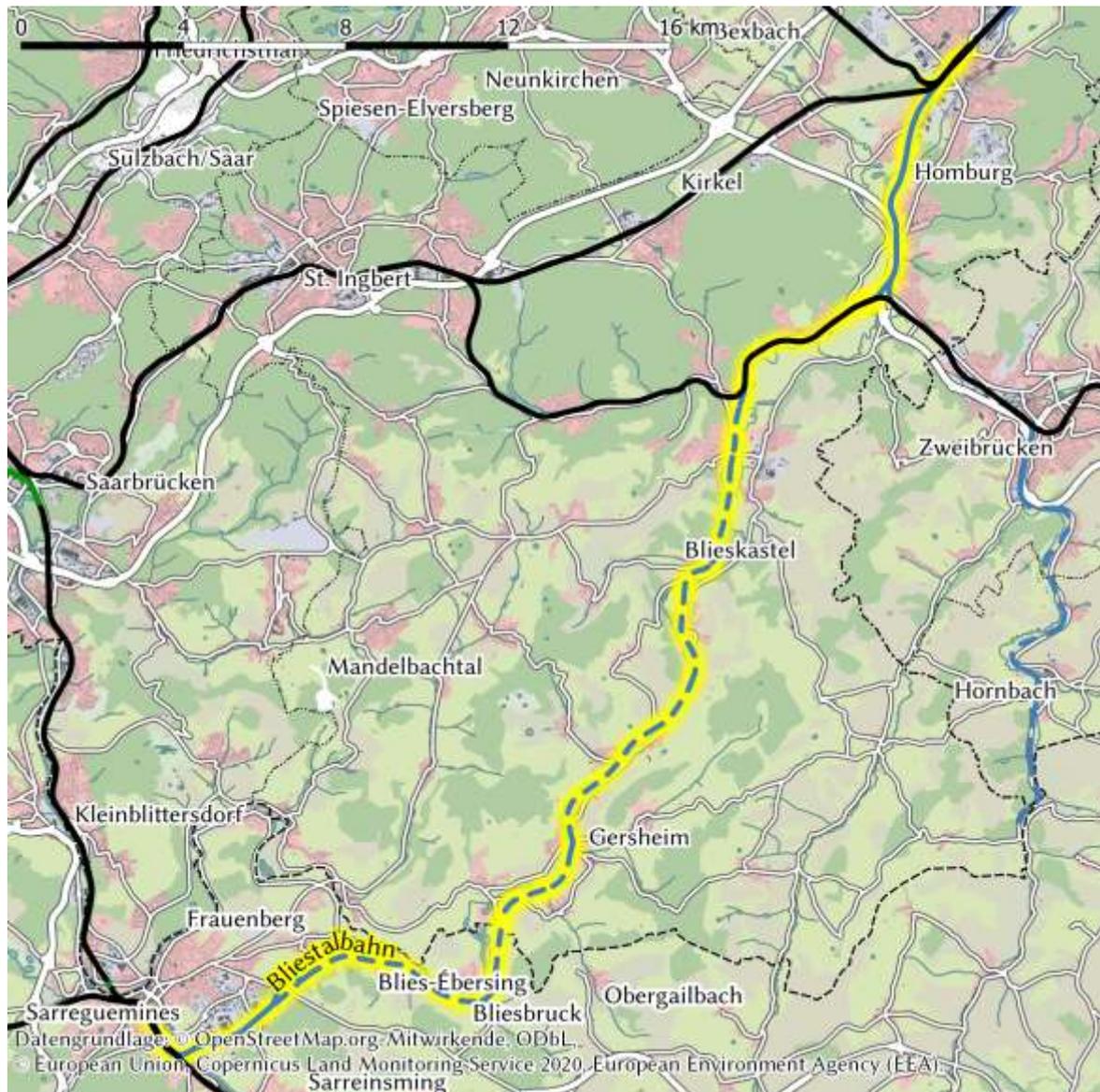
Abb. 106: Streckenverlauf ehemalige Hornbachbahn



7.5.12 Blietalbahn (Homburg – Blieskastel – Saargemünd)

Die stillgelegte Blietalbahn Homburg – Blieskastel – Saargemünd verläuft bis Schwarzenacker zusammen mit der zu reaktivierenden Strecke Homburg – Einöd – Zweibrücken. Südlich von Schwarzenacker zweigt die Trasse der ehemaligen Verbindungskurve in Richtung Bierbach ab. Östlich des Bahnhofs Blieskastel-Lautzkirchen zweigt die Trasse der Blietalbahn in Richtung Saargemünd ab. Die Strecke wird heute als Radweg genutzt. Abb. 104 zeigt den Streckenverlauf der ehemaligen Bahntrasse.

Abb. 107: Streckenverlauf der ehemaligen Blietalbahn



Erschließungswirkung

Ein Haltepunkt in der Innenstadt von Blieskastel würde rund 4.500 Einwohner in Blieskastel, Webenheim und Mimbach erschließen. Im weiteren Verlauf der ehemaligen Blietalbahn Richtung Gersheim und Saargemünd wären rund 7.000 Einwohner auf der deutschen Seite und 5.000 Einwohner auf der französischen Seite fußläufig erschlossen. Für eine 23 km lange Strecke ist dies eine niedrige Erschließungswirkung.

Betriebskonzepte

Mit dem Wiederaufbau der Verbindungskurven Schwarzenacker – Bierbach ließe sich in einem ersten Schritt bereits eine Verbindung Homburg – Blieskastel-Lautzkirchen realisieren. Mit der ca. 800 m langen Strecke bis zu einem neuen Haltepunkt Blieskastel-Mitte könnte sogar eine Direktverbindung zwischen den beiden Mittelzentren Blieskastel und Homburg geschaffen werden. Aufgrund der relativ geringen Investitionskosten wäre ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 möglich. Allerdings ist die Streckenkapazität mit dem geplanten eingleisigen Ausbaustand weitgehend ausgeschöpft. Daher ist bei der weiteren Konkretisierung der Planungen im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung durch eine Betriebssimulation zu überprüfen, inwieweit eine hinreichende Betriebsstabilität gewährleistet werden kann.

Der Betriebsaufwand würde ein zusätzliches Fahrzeug erfordern. Zudem wäre eine komplette Neustrukturierung des gut organisierten Busverkehrs im Dreieck Homburg – Blieskastel – Zweibrücken erforderlich, um auch die Anbindung der nicht an der Schiene liegenden Ortsteile sicherzustellen.

Eine Bahnverbindung Homburg – Blieskastel im 60-Minuten-Takt könnte die Mittelzentren in weniger als 15 Minuten verbinden und wäre damit etwa doppelt so schnell wie die heutige Buslinie R 14. Zwischen Schwarzenacker und Homburg würde dadurch das Angebot auf der Strecke Homburg – Zweibrücken auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Infrastrukturaufwand

Wenn die Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken reaktiviert ist, ist für den Betrieb Homburg – Blieskastel-Mitte folgender zusätzlicher Investitionsaufwand erforderlich:

- Wiederaufbau von rund 2,5 km Gleis (Verbindungskurve, teilweise zweites Gleis im Bereich Bierbach, Wiederaufbau bis Blieskastel-Mitte)
- Weichenverbindungen, Signaltechnik
- Ein Haltepunkt (Seitenbahnsteig) in Blieskastel-Mitte

Inkl. Planungskosten werden diese Kosten auf rund 10,5 Mio. EUR geschätzt.

Für einen Wiederaufbau der Strecke Blieskastel-Mitte – Gersheim – Saargemünd wären rund 80 bis 100 Mio. EUR erforderlich.

Grobabschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Die Investitionskosten in die Strecke (rund 10,5 Mio. EUR) und damit auch die Kapitalkosten für die ortsfeste Infrastruktur mit 0,5 Mio. EUR sind für den Abschnitt bis Blieskastel relativ gering, da ein Großteil der Investitionskosten für die Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken sowieso anfällt. Der volkswirtschaftliche Nutzen ergibt sich aus den erzielbaren Reisezeitgewinnen und den verlagerbaren MIV-km abzüglich der Betriebskosten mit insg. rund 0,7 Mio. EUR.

Das Nachfragepotenzial für die Strecke Blieskastel – Gersheim – Saargemünd ist relativ gering (Tab. 47). Der Wiederaufbau wird angesichts der hohen Investitionskosten nicht weiterverfolgt.

Tab. 47: Erstbewertungen der Strecke Homburg – Blieskastel – Gersheim – Saargemünd

Streckenvariante/ -abschnitt	Investitionskosten	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
(Homburg) – Schwarzenacker – Blieskastel-Mitte	ca. 10 Mio. EUR	0,6 Mio. EUR	Deutlich über 1,0
Blieskastel-Mitte – Gersheim – Saargemünd	ca. 80-100 Mio. EUR	< 0	Negativer Nutzen

Vertiefte Bewertung Homburg – Blieskastel-Mitte

Ergänzend zur Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken wurde ein Betrieb der Relation Homburg – Blieskastel-Mitte untersucht.

Für eine Reaktivierung der Blietalbahn im Abschnitt Schwarzenacker – Blieskastel-Mitte ist der Wiederaufbau von ca. 2,5 km Streckengleis erforderlich. Davon entfallen 0,5 km auf die Verbindungskurve Schwarzenacker – Bierbach, 800 m auf die Strecke bis Blieskastel-Mitte und ca. 1,5 km Wiederaufbau der Zweigleisigkeit im Bereich des Bahnhofs Bierbach.

Betriebskonzepte

Für einen Bahnbetrieb von Homburg nach Blieskastel-Mitte wurde folgendes Betriebskonzept unterstellt:

- Die S-Bahn Illingen – Homburg wird stündlich bis nach Blieskastel-Mitte verlängert. Dadurch entstehen Direktverbindungen von Blieskastel nach Homburg und Neunkirchen. Zwischen Homburg und Schwarzenacker verkehrt diese Linie zeitversetzt zur S 1 nach Zweibrücken, sodass sich auf diesem Abschnitt ein 30-Minuten-Takt ergibt.
- In Bierbach verkehrt die S-Bahn nach Blieskastel-Mitte direkt hinter der S-Bahn aus Zweibrücken, so dass sich ein optimaler Umstieg aus Zweibrücken nach Blieskastel-Mitte ergibt.

Folgendes Betriebskonzept wurde für den Busverkehr untersucht:

- Busse in südlicher Richtung starten vom Bahnhof Lautzkirchen nach Ankunft der Züge aus Saarbrücken und Zweibrücken zur Minute :49, nehmen am Bahnhof Blieskastel-Mitte Fahrgäste auf, die aus Richtung Homburg zur Minute :51 ankommen. Dann fahren die Buslinien weiter in Richtung Gersheim, Mandelbachtal und Saargemünd. Umgekehrt halten Busse aus südlicher Richtung zur Minute :06 am Bahnhof Blieskastel-Mitte, wo die Fahrgäste zur Minute :09 Anschluss zur S-Bahn Richtung Homburg – Neunkirchen – Illingen haben. Die Busse fahren weiter zum Bahnhof Lautzkirchen und gewähren Anschluss zu den S-Bahn-Zügen Richtung Saarbrücken und Zweibrücken.

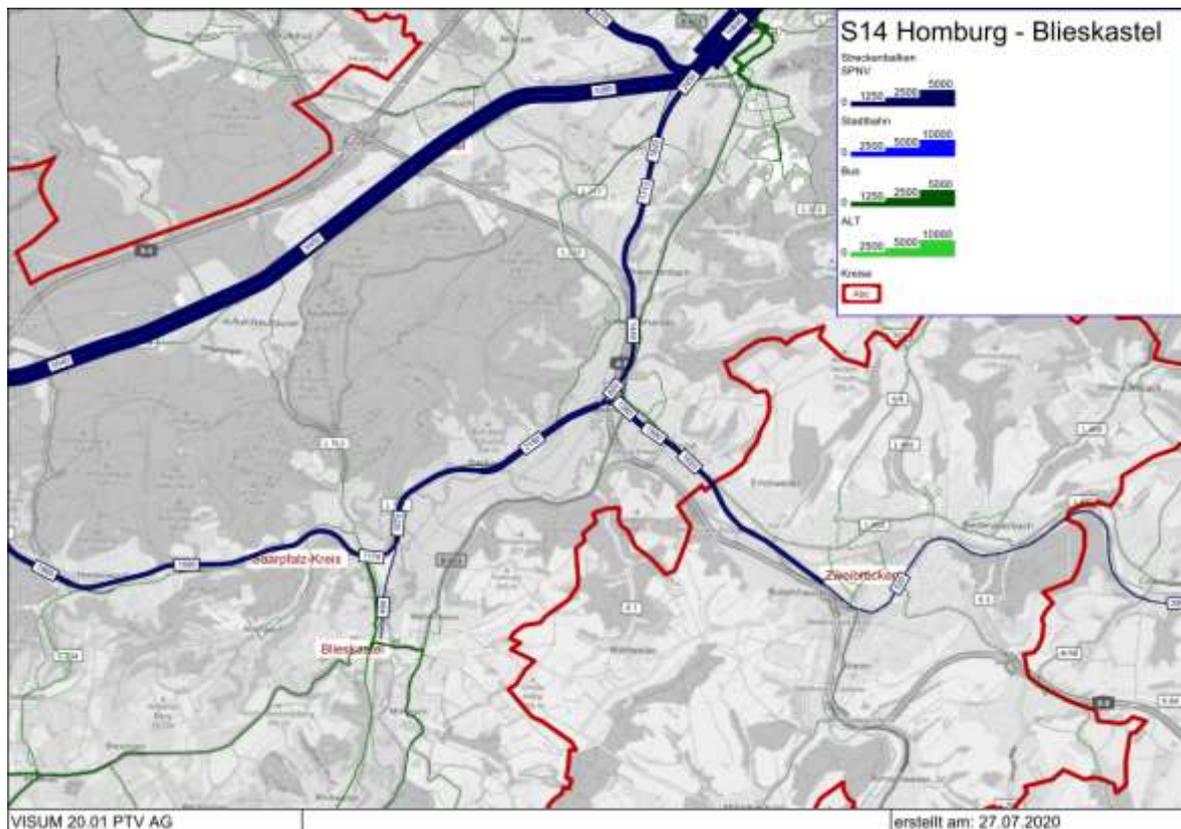
- Das Busangebot zwischen Blieskastel und Homburg (heute im 30-Min-Takt durch die R 14 und die 501 bedient) könnte halbiert werden und gemeinsam mit der Neustrukturierung des Busverkehrs von Zweibrücken nach Homburg auf die bessere Feinerschließung ausgerichtet werden.

Für den Betrieb sind 115.000 Zug-km pro Jahr erforderlich. Ein zusätzlicher Zug mit Fahrzeugvorhaltekosten von rund 150.000 EUR/Jahr wird benötigt. Dafür lassen sich einige Busse, besonders in der Hauptverkehrszeit, einsparen. Insgesamt fallen zusätzliche Betriebskosten von rund 0,4 Mio. EUR/Jahr an, die durch eine Optimierung des Busnetzes etwas reduziert werden können.

Nachfragepotenziale

Durch die Bahnverbindung Homburg – Blieskastel-Mitte können rund 450 Neufahrgäste gewonnen werden. Insgesamt würde der Abschnitt von 500 bis 1.000 Fahrgästen im Querschnitt genutzt – ergänzend zur S 1 zwischen Schwarzenacker und Homburg.

Abb. 108: Nachfragepotenzial der Strecken von Homburg nach Zweibrücken und Blieskastel-Mitte



Bei einer mittleren Reiseweite von 22 km werden rund 1,8 Mio. Pkw-km pro Jahr vermieden.

Nutzen-Kosten-Abschätzung

Für die Strecke Homburg – Blieskastel-Mitte stellt sich die Nutzen-Kosten-Abschätzung wie folgt dar:

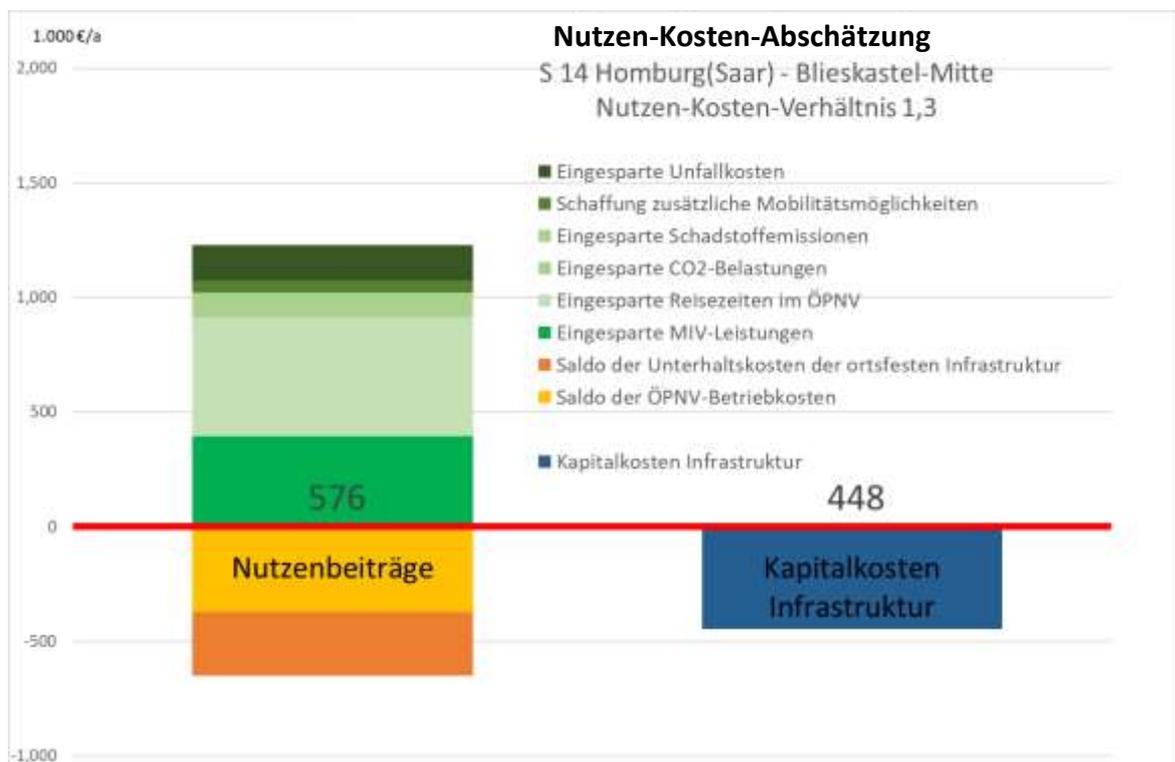
Durch die vermiedenen Pkw-km und deren Folgewirkungen (CO₂, Unfallkosten, MIV-Betriebskosten) sowie die Reisezeitersparnisse entsteht ein volkswirtschaftlicher Nutzen von rund 1,2 Mio. EUR. Hiervon sind die Unterhaltskosten der Infrastruktur in Höhe von rund

0,3 Mio. EUR und die zusätzlichen Betriebskosten für den SPNV-Betrieb in Höhe von rund 0,4 Mio. EUR abzuziehen. Einsparpotenziale im Busverkehr (voraussichtlich rund 0,3 Mio. EUR) sind hier noch nicht berücksichtigt.

Stellt man den saldierten Nutzen von 0,57 Mio. EUR den Kapitalkosten der Infrastruktur in Höhe von 0,45 Mio. EUR gegenüber, zeigt sich, dass sich voraussichtlich ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1,3 erreicht werden kann.

Dies hängt aber letztlich von den genauen Einsparpotenzialen im Busverkehr ab sowie von den Investitionskosten, die der Ausbau der Strecke im Bereich Bierbach für die Abwicklung der Zugkreuzungen verursacht.

Abb. 109: Nutzen-Kosten-Abschätzung Homburg – Blieskastel-Mitte



Da der Landesbetrieb für Straßenbau zusammen mit der Stadt Blieskastel die Straßenbaumaßnahme „Umgehung Altstadt-Ost Blieskastel“ im Bereich der L 113 unmittelbar parallel zur ehemaligen Bahntrasse bzw. zum derzeitigen Radweg umsetzt, ist eine Errichtung eines Endhaltepunkts der Strecke in Lage des einstigen Bahnhofs Blieskastel nicht möglich. Daher wäre ein Standort weiter nördlich zu prüfen, der allerdings nicht mehr den Vorteil einer direkten Erschließung der Innenstadt Blieskastels bieten kann.

Vertiefte Bewertung Homburg – Blieskastel-Lautzkirchen

Alternativ zu der untersuchten Strecke Homburg – Blieskastel-Mitte wurde auch die Relation Homburg – Blieskastel-Lautzkirchen untersucht. Für diese Verbindung ist nur der Wiederaufbau der rd. 0,5 km langen Verbindungskurve Schwarzenacker – Bierbach sowie der Wiederaufbau der Zweigleisigkeit zwischen den Bahnhöfen Bierbach und Lautzkirchen auf 2,5 km erforderlich. Der ca. 1 km lange Wiederaufbau der Strecke bis Blieskastel-Mitte kann entfallen.

Für den 30-Minuten-Takt der S-Bahn Saarland zwischen Saarbrücken und Zweibrücken ist eine Zugkreuzung der Linien S 12/S 17 zwischen Lautzkirchen und Bierbach erforderlich. Grundsätzlich könnte diese Zugkreuzung auch im Bahnhof Lautzkirchen erfolgen. Allerdings führt dies zu einem Fahrzeitverlust von 2 bis 3 Minuten aufgrund der Wartezeit auf den entgegenkommenden Zug und verringert die Betriebsstabilität des S-Bahn-Netzes. Mit einem zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Bierbach und Lautzkirchen können diese Wartezeiten vermieden werden und die Betriebsstabilität verringert werden. Wenn zusätzlich zu den Linien S 12/S 17 auch noch die S 14 von Homburg nach Lautzkirchen diesen Abschnitt befahren soll, ist der Doppelspurabschnitt zwischen Bierbach und Lautzkirchen zwingend erforderlich.

Für die folgende Nutzen-Kosten-Bewertung wurden die Kosten für den zweigleisigen Ausbau zwischen Bierbach und Lautzkirchen der S 14 zugerechnet, auch wenn dieser Ausbau auch ohne S 14 für die S-Bahn Saarland aus Gründen der Betriebsstabilität und Fahrzeitverkürzung zwischen Saarbrücken und Zweibrücken sinnvoll ist. Es wurde mit zusätzlichen Kosten von 10,5 Mio € kalkuliert (0,5 km Wiederaufbau Schwarzenacker – Bierbach, 2,5 km zweigleisiger Ausbau Bierbach – Lautzkirchen, zusätzlicher Außenbahnsteig in Lautzkirchen).

Betriebskonzepte

Für einen Bahnbetrieb von Homburg nach Blieskastel-Lautzkirchen wurde folgendes Betriebskonzept geprüft:

- Die S-Bahn Illingen – Homburg wird stündlich bis nach Blieskastel-Lautzkirchen verlängert. Dadurch entstehen Direktverbindungen von Blieskastel nach Homburg und Neunkirchen. Zwischen Homburg und Schwarzenacker verkehrt diese Linie zeitversetzt zur S 1 nach Zweibrücken, so dass sich auf diesem Abschnitt ein 30-Minuten-Takt ergibt.
- In Bierbach verkehrt zunächst zur Minute :43 die S 17 aus Zweibrücken Richtung Saarbrücken. Die S-Bahn 14 nach Blieskastel-Lautzkirchen folgt direkt dahinter im Blockabstand zur Minute :45 und wechselt im Bahnhof Lautzkirchen dann auf das südliche Gleis, wo sie zur Minute :48 ankommt. Dort wendet die S 14 und fährt zur Minute :13 zurück Richtung Homburg – Illingen. Nachdem die S 14 ausgefahren ist, folgt im Blockabstand zur Minute :15 die S 17 nach Zweibrücken. Die S 12 aus Richtung Saarbrücken nach Pirmasens fährt ab Lautzkirchen zur Minute :45 und erreicht Bierbach zur Minute :48. In Gegenrichtung verkehrt die S 12 von Pirmasens Richtung Saarbrücken zur Minute :13 ab Bierbach und erreicht Lautzkirchen zur Minute :16.

Folgendes Betriebskonzept wurde für den Busverkehr untersucht:

Am Bahnhof Lautzkirchen kann eine räumlich verbesserte Umsteigesituation durch die Führung des Busverkehrs über die Florianstraße realisiert werden, so dass die Busse direkt am S-Bahnsteig halten.

- Busse in Richtung Blieskastel-Mitte und weiter ins Blietal, Mandelbachtal bzw. Saargemünd starten vom Bf. Lautzkirchen nach Ankunft der Züge zur Minute

:19/:49. So können sie Fahrtäste aus Saarbrücken, Zweibrücken und Homburg aufnehmen. Die Ankunft der Busse aus Blieskastel-Mitte erfolgt in Lautzkirchen zur Minute :11/:41. So kann der bahnsteiggleiche Anschluss in Richtung Homburg und Zweibrücken erreicht werden und für den Umstieg zu den Zügen Richtung Saarbrücken sind 5 Minuten Umsteigezeit ausreichend. Da der BÜ erst schließen muss, wenn die S 14 Richtung Homburg ausgefahren ist und die Einfahrt der S 17 nach Zweibrücken bevorsteht, können die Umsteiger vom Bus vorher bequem den Bahnübergang überqueren, um zum nördlichen Bahnsteig Richtung Saarbrücken zu gelangen.

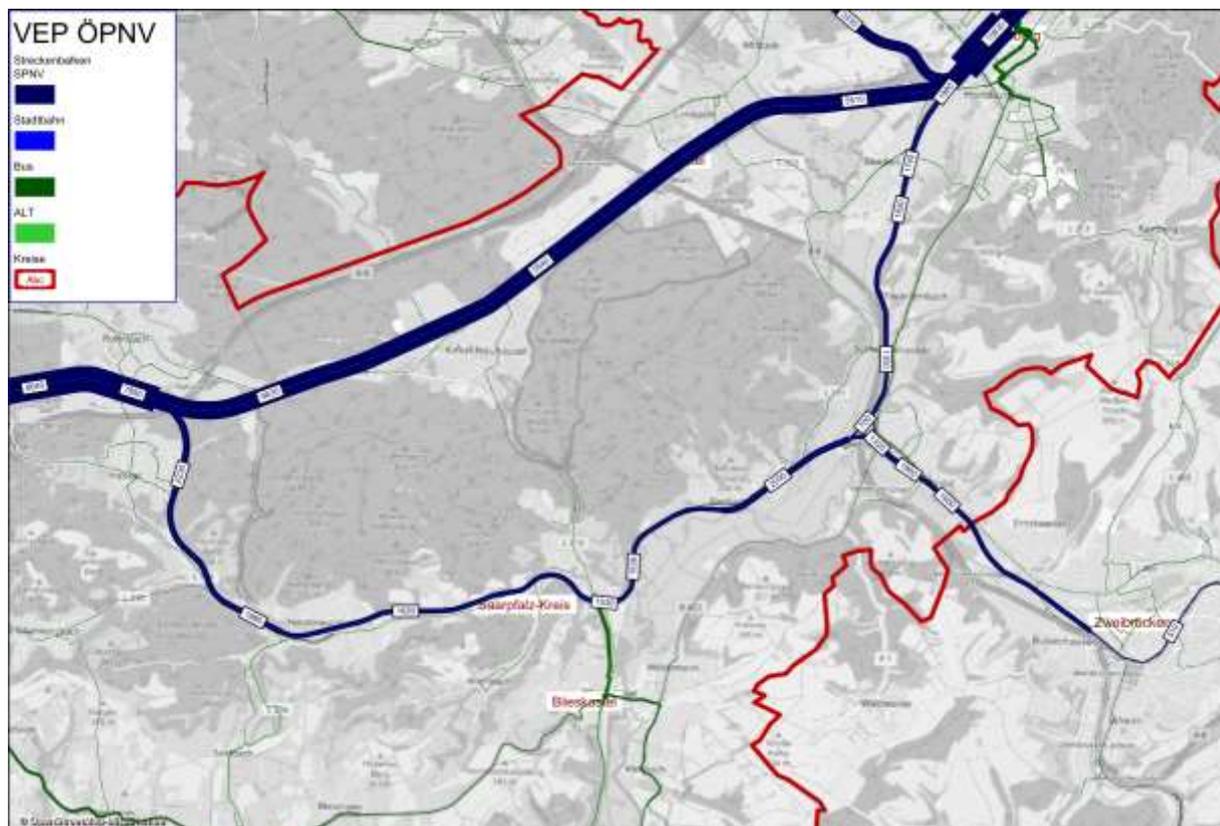
- Das Busangebot zwischen Blieskastel und Homburg (heute im 30-Min-Takt durch die R 14 und die 501 bedient) könnte reduziert werden und gemeinsam mit der Neustrukturierung des Busverkehrs von Zweibrücken nach Homburg auf die bessere Feinerschließung ausgerichtet werden.

Für den Betrieb sind 105.000 Zug-km pro Jahr erforderlich. Ein zusätzlicher Zug mit Fahrzeughalterkosten von rd. 150.000 €/Jahr wird benötigt.

Nachfragepotenziale

Durch die Bahnverbindung Homburg – Blieskastel-Lautzkirchen können rund 350 Neufahr-gäste gewonnen werden. Insgesamt würde der Abschnitt Blieskastel-Lautzkirchen – Homburg von 500 bis 1.000 Fahrgästen im Querschnitt genutzt, so dass sich die Nachfrage im Querschnitt zusammen mit der S 1 zwischen Schwarzenacker und Homburg auf 1.400 bis 2.000 Fahrgäste erhöht.

Abb. 110: Nachfragepotenzial der Strecken von Homburg nach Zweibrücken und Blieskastel-Stadt



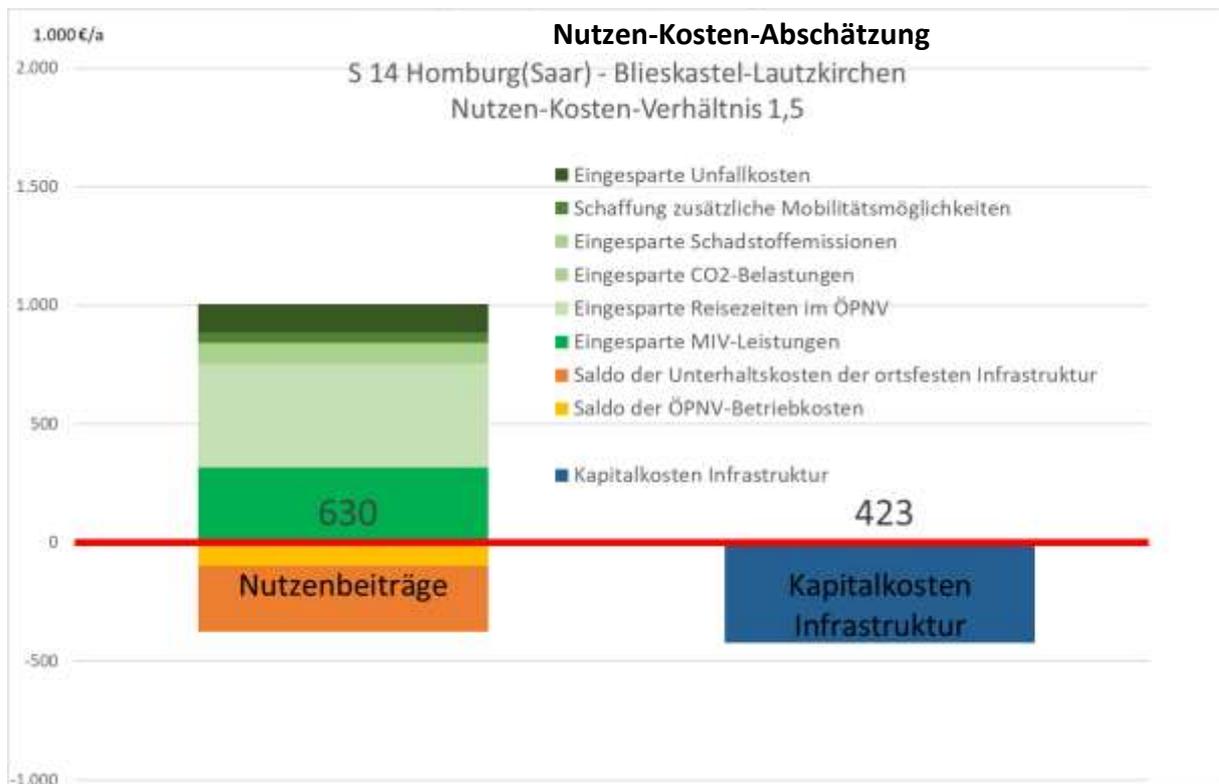
Bei einer mittleren Reiseweite von 26 km werden rd. 1,4 Mio. Pkw-km pro Jahr vermieden.

Nutzen-Kosten-Abschätzung

Für die Strecke Homburg – Blieskastel-Lautzkirchen stellt sich die Nutzen-Kosten-Abschätzung wie folgt dar:

Durch die vermiedenen Pkw-km und deren Folgewirkungen (CO₂, Unfallkosten, MIV-Betriebskosten) sowie die Reisezeitersparnisse entsteht ein volkswirtschaftlicher Nutzen von rd. 1,0 Mio. €. Hiervon sind die Unterhaltskosten der Infrastruktur in Höhe von rd. 0,3 Mio. € und die zusätzlichen Betriebskosten für den SPNV-Betrieb abzüglich der Einsparpotenziale im Busverkehr (rd. 0,1 Mio. €) abzuziehen.

Abb. 111: Nutzen-Kosten-Abschätzung Homburg – Blieskastel-Lautzkirchen



Stellt man den saldierten Nutzen von 0,6 Mio. € den Kapitalkosten der Infrastruktur in Höhe von 0,4 Mio. € gegenüber, zeigt sich, dass sich voraussichtlich ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von rd. 1,5 erreichen kann.

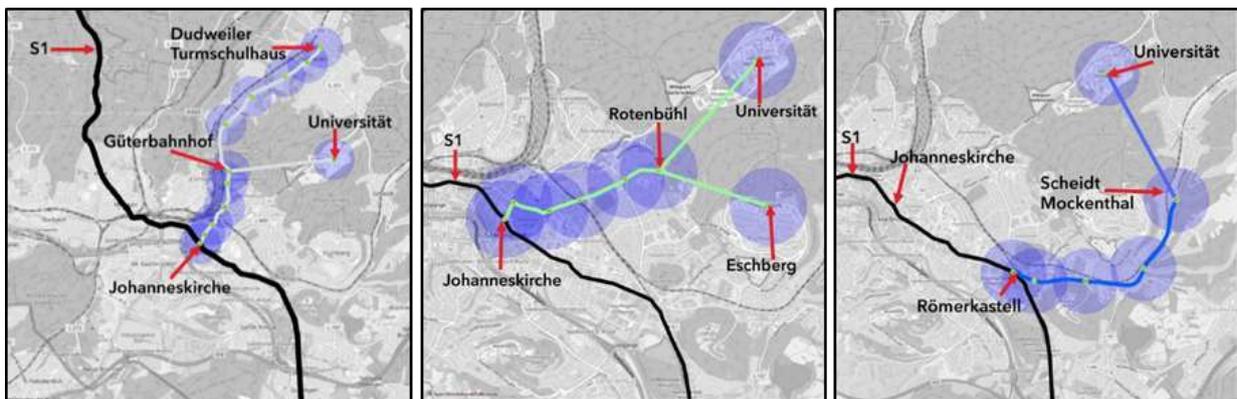
- Erarbeitung eines Konzepts zum Ausbau der Saarbahn gemeinsam mit der Landeshauptstadt Saarbrücken und den französischen Partnern, das die Ausbauoptionen im Stadtgebiet berücksichtigt

7.6.2 Weitere Ausbauoptionen der Saarbahn im Bereich der Landeshauptstadt Saarbrücken

Die Saarbahn GmbH hat im Rahmen des Beteiligungsprozesses des VEP ÖPNV weitere Ausbauüberlegungen der Saarbahn von kommunaler Seite – in Kombination mit Seilbahnstrecken zur Universität des Saarlandes bzw. zum Stadtteil Eschberg – zur Diskussion gestellt (Abb. 108). Diese umfassen:

- eine Strecke von der Innenstadt in Richtung Dudweiler
- eine Strecke von der Innenstadt in Richtung Rotenbühl
- eine Verlängerung der Strecke der S 2 über den Saarbasar hinaus bis Scheidt

Abb. 113: Weitere Ausbauoptionen der Saarbahn (Quelle: Saarbahn GmbH)



Diese Strecken sind voll kompatibel mit den Planungen des VEP ÖPNV des Saarlands. Die Strecken nach Dudweiler und nach Rotenbühl könnten an ihrem anderen Linienende mit den oben beschriebenen Saarbahn-Linien Richtung Großrosseln (S 31), Überherrn (S 32) und Forbach (S 4) durchgebunden werden, sodass sich eine wirtschaftliche Betriebsführung ergeben würde. Eine Verknüpfung mit dem S-Bahn-Netz würde in Dudweiler bzw. am vorgeschlagenen S-Bahnhof Rotenbühl erfolgen. Die Strecke nach Dudweiler wäre dabei auch als Alternative zu Vorschlägen für weitere Haltepunkte auf der Nahetalbahn zwischen Saarbrücken und Dudweiler zu sehen (s. Kapitel 7.2.2). Eine Weiterführung der S 2 über den Haltepunkt Saarbasar hinaus bis Scheidt-Mockenthal würde parallel zur S-Bahn erfolgen. Da die S-Bahn Scheidt bereits im 15 Minuten-Takt anbinden würde, wäre das Nachfragepotenzial für eine zusätzliche Stadtbahnanbindung begrenzt.

Wenn die Landeshauptstadt Saarbrücken die Universität mit einer Seilbahn anbinden möchte, um die Erreichbarkeit dieses bedeutsamen Ziels zu verbessern, sollte geprüft werden, ob die Seilbahn direkt zu einem Verknüpfungspunkt mit Saarbahn und S-Bahn geführt werden kann (z. B. vom Saarbasar über den Eschberg zur Universität), um mehrfaches Umsteigen zu vermeiden.

Teil C

Handlungskonzept

8 Einleitung in das Handlungskonzept

Das Handlungskonzept des VEP ÖPNV orientiert sich im Aufbau an den Handlungsfeldern, die aus dem Zielsystem (s. Kap. 5) hergeleitet sind. Für jedes dieser Handlungsfelder werden strategische Ausrichtungen festgelegt und Maßnahmen abgeleitet, um auf die gesetzten Ziele hinzuarbeiten. Dabei ist zu betonen, dass der VEP ÖPNV Maßnahmen und Strategien auf dem Niveau eines strategischen Rahmenplans entwickelt. Daraus resultiert, dass insbesondere für bauliche Maßnahmen weitere Konkretisierungen durch weiterentwickelte Leistungsphasen notwendig sind, um die Wirtschaftlichkeit und Machbarkeit der Maßnahmen vertieft zu überprüfen.

Abb. 114: Handlungsfelder des VEP ÖPNV



Die Maßnahmen in den jeweiligen Handlungsfeldern werden in Steckbriefen dargestellt, die einen standardisierten Aufbau aufweisen. Nachfolgend wird die Systematik dieser Steckbriefe erläutert.

Bezug zum Zielsystem

In der Rubrik „Bezug zum Zielsystem“ wird die Verknüpfung zu den Oberzielen, die in Kap. 5 definiert worden sind, hergestellt. Alle Oberziele, auf welche die jeweilige Maßnahme eine Wirkung entfaltet, sind jeweils in Fettdruck dargestellt. Es erfolgt an dieser Stelle ausschließlich eine qualitative Beurteilung, ob eine Maßnahme eine Wirkung auf ein Oberziel entfaltet und keine quantitative Darstellung der Intensität.

	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe
Bezug zum Zielsystem	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit

Erläuterung und Einzelbausteine

In der Beschreibung werden die Bestandteile und Umsetzungsschritte der Maßnahme in kurzer Form dargestellt. Eine Maßnahme kann auch aus mehreren Umsetzungs- bzw. Bauabschnitten oder aus mehreren Teilen bestehen. Dies wird in den Erläuterungen der Maßnahme gekennzeichnet. Darüber hinaus folgen die Erläuterungen in Freitext-Form keinem

weiteren standardisierten Aufbau, sondern werden jeweils dem Beschreibungsbedarf der jeweiligen Maßnahmen angepasst.

Akteure

In der Kategorie Akteure sind alle Akteure aufgeführt, die an der Maßnahmenumsetzung mitwirken müssen. An erster Stelle ist hier jeweils der Akteur gelistet, von dem die Federführung und Initialzündung für die Maßnahmenumsetzung ausgehen soll.

Akteure	MWAEV, ZPS
	Federführender Akteur

Zeitschiene

Für die Festlegung des Umsetzungszeitraums der Maßnahmen werden drei Zeiträume unterschieden:

- kurzfristig: Realisierung in maximal 3 Jahren
- mittelfristig: Realisierung in 4 bis 10 Jahren
- langfristig: Realisierung in 10 bis 20 Jahren

Entscheidend für die Zuordnung des Umsetzungszeitraums ist dabei, ab wann die jeweilige Maßnahme realisiert ist und z.B. für die Nutzenden zur Verfügung steht.

Kosten- und Wirkungsklasse

Die Kostenklassen werden in einmalige Kosten und laufende Kosten unterschieden. Einmalige Kosten sind u. a. Planungs-, Organisations- und Investitionskosten, die für die Maßnahmenumsetzung anfallen. Laufende Kosten fallen nach Umsetzung regelmäßig auf die Aufrechterhaltung der Maßnahmenumsetzung an. Hierzu gehören u. a. Personalkosten, Betriebsmittel und Fahrzeugeinsätze.

Die Kostenklassen sind wie folgt definiert:

Kostenklasse	1	2	3	4	5
Einmalige Kosten (EUR)	< 50.000	50.000 bis 250.000	250.000 bis 1 Mio.	1 Mio. bis 10 Mio.	> 10 Mio.
Laufende Kosten (EUR/Jahr)	< 25.000 EUR	25.000 bis 50.000	50.000 bis 100.000	100.000 bis 500.000	>500.000

Die Wirkungsklassen werden qualitativ anhand ihrer Wirkungen auf die Oberziele des VEP ÖPNV eingeschätzt. Hierzu wird die Wirkung in drei Klassen unterteilt:

- hoch: die Maßnahme wird voraussichtlich maßgeblich zum Erreichen der unter „Bezug zum Zielsystem“ markierten Oberziele des VEP ÖPNV beitragen
- mittel: die Maßnahme wird voraussichtlich einen deutlich sichtbaren Beitrag zum Erreichen der unter „Bezug zum Zielsystem“ markierten Oberziele des VEP ÖPNV haben

- niedrig: die Maßnahme wird voraussichtlich nur einen geringen Beitrag zum Erreichen der unter „Bezug zum Zielsystem“ markierten Oberziele des VEP ÖPNV haben

Eine Ausnahme von dieser Darstellungsweise bilden die infrastrukturellen Maßnahmen des Landesnetzes Saarland (siehe Kap. 9.3 f.), die mithilfe des Verkehrsmodells quantitativ bewertet worden sind. Für diese Maßnahmen finden sich anstelle der dargestellten Kosten- und Wirkungsklassen die ermittelten Kosten sowie quantitative Wirkungsindikatoren.

Fördermöglichkeiten

Maßnahmensteckbriefe mit Bezug zum künftigen Landesnetz enthalten eine Darstellung von Fördermöglichkeiten zur Umsetzung der Maßnahmen. Dabei ist zu beachten, dass bereitstehende Fördermittel vor allem für einmalige Investitionskosten zur Verfügung stehen. Laufende Kosten, z.B. Betriebskosten, sind nicht förderfähig (sofern hierauf nicht separat hingewiesen wird).

Szenarien

Im VEP ÖPNV wird das künftige Landesnetz Saarland in drei Szenarien entwickelt (s. Kap. 9). Für alle Maßnahmen wird angegeben, in welchen Szenarien eine Umsetzung der jeweiligen Maßnahme angestrebt wird. In diesem Zusammenhang sind auch teilweise die Erläuterungen unter „Weiteres“ zu beachten. Hier ist teilweise angegeben, wenn eine Maßnahme in verschiedenen Szenarien in unterschiedlichen Intensitäten umgesetzt wird.

9 Das künftige Landesnetz des Saarlandes

Aus den Ergebnissen der Einzeluntersuchungen werden mögliche Entwicklungsszenarien für das künftige Landesnetz des Saarlandes abgeleitet. Dabei wird der VEP ÖPNV nicht ein finales Netz vorgeben, sondern aufgrund des Charakters eines langfristigen Rahmenplans drei Szenarien für die künftige Netzentwicklung aufzeigen.

Zu berücksichtigen ist, dass durch den Rahmenplancharakter des VEP ÖPNV bei allen investiven und/oder baulichen Maßnahmen (Streckenbau, Bau von Haltepunkten oder Streckenreaktivierungen) neben dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit über Landesmittel und Fördermittel eine detaillierte Planung und Kostenermittlung erfolgen muss, auf deren Basis der genaue Finanzbedarf sowie ein exakteres Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt werden kann. Erst in dieser Planungsphase kann endgültig über die Realisierung entschieden werden. Allerdings werden alle hier im VEP ÖPNV enthaltenen Maßnahmen dieser eingehenden Planung unterzogen mit dem Ziel, realisierbare Lösungen zu entwickeln. Diese Detailplanung soll für alle Maßnahmen unmittelbar nach Inkraftsetzung des VEP ÖPNV beginnen.

Gleiches gilt auch für die Einrichtung neuer Haltepunkte: Im Rahmen des VEP ÖPNV wird hier lediglich festgestellt, an welchen Stellen zusätzliche Haltepunkte (bzw. deren Verschiebung) Vorteile erwarten lassen. Erst im Rahmen einer detaillierten Planung, bei der sowohl die DB Station&Service als auch die jeweilige Kommune einbezogen werden müssen, kann endgültig geklärt werden, ob und wo diese Haltepunkte realisiert werden können und welche Kosten und welcher Nutzen konkret dabei entstehen würden. Erst auf dieser Basis ist dann eine endgültige Entscheidung möglich.

Bei den grenzüberschreitenden Maßnahmen, die in die Zuständigkeit anderer Bundesländer oder anderer Staaten hineinwirken, ist die Realisierung auch von einer positiven Entscheidung der jeweiligen Partner abhängig. Die Aufnahme dieser Maßnahmen in den VEP ÖPNV bedeutet aber, dass das Saarland umgehend in intensive Verhandlungen mit den jeweiligen Partnern mit dem Ziel der gemeinsamen Detailplanung und Realisierung eintritt. In diesem Kontext wird auch geprüft, inwieweit für diese Maßnahmen Fördermöglichkeiten der EU in Anspruch genommen werden können.

Beim Ausbau der S-Bahn Saarland ist vorgesehen, dass die hierfür erforderlichen Planungs- und Umsetzungsschritte unverzüglich begonnen werden und die Umsetzung schnellstmöglich erfolgt. Die Umstellung von heutigen RB-Linien auf das S-Bahn-System soll allerdings zu dem Zeitpunkt erfolgen, an dem die Voraussetzungen auch wirklich erfüllt sind; das bedeutet, dass dies ggf. auch schrittweise erfolgen kann.

9.1 Szenarien für das künftige Landesnetz des Saarlandes

Die Ausgestaltung des künftigen Landesnetzes des Saarlandes ist neben dem erzielbaren Nutzen-Kosten-Verhältnis der einzelnen Infrastrukturmaßnahmen vor allem auch von den verfügbaren finanziellen Mitteln für Investitionen und kontinuierlich anfallende Betriebskosten abhängig. Daher werden insgesamt drei Szenarien für das künftige Landesnetz des Saarlandes entwickelt, die unterschiedlichen Finanzierungspfaden folgen. Die Szenarien sind nicht als zeitlich aufeinanderfolgende und in sich abgeschlossene Umsetzungsbündel zu verstehen.

Stattdessen sind – in Abhängigkeit von den verfügbaren Finanzmitteln für Investitions- und Betriebskosten – einzelne Maßnahmen aus allen Szenarien in weiten Teilen frei miteinander kombinierbar, ohne dass es zu gegenseitigen Restriktionen und/oder Konkurrenzeffekten kommt. Die Zuordnung zu den Szenarien erfolgt grundsätzlich schwerpunktmäßig nach dem Verhältnis der entstehenden Kosten zu den erzielbaren Wirkungen sowie den zu erwartenden Umsetzungszeiträumen unter Berücksichtigung notwendiger Planverfahren.

Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen der drei Szenarien skizziert und die Inhalte dargestellt (s. Abb. 115). Jedem Szenario werden die jeweils zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen zur Realisierung des Landesnetzes zugeordnet. Die Maßnahmen umfassen dabei sowohl Veränderungen in der Angebotsstruktur als auch Investitionen im Bereich von SPNV-Strecken.

Abb. 115: Szenarien der ÖPNV-Entwicklung im Landesnetz Saarland

ÖPNV-Optimierung bei Status-quo-Finanzierung	ÖPNV-Offensive mit erhöhtem Finanzbedarf	ÖPNV-Vorrang mit hohem Finanzbedarf
<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine investiven Maßnahmen im Bereich der Fahrweginfrastruktur ➤ Umsetzung investiver Maßnahmen im Bahnhofsentwicklungsprogramm ➤ Angebotsausweitungen SPNV v. a. im grenzüberschreitenden Verkehr ➤ Einführung der S-Bahn Saarland zunächst vorwiegend durch Fahrplanoptimierung ➤ Optimierung und Neustrukturierung des Landesbusnetzes nach den neuen Planungsgrundlagen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ investive Maßnahmen mit moderatem Planungs-/Umsetzungsaufwand und möglichst hohem Nutzen ➤ Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte ➤ Erweiterung des SPNV-Angebots insbesondere im Kernbereich der S-Bahn Saarland ➤ Anpassung des Landesbusnetzes an neues SPNV-Angebot 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ alle Strecken mit positiver Bewertung werden für den SPNV reaktiviert bzw. neu gebaut ➤ S-Bahn Saarland in nahezu allen Landesteilen als Rückgrat der Mobilität ➤ Weitere Anpassung des Landesbusnetzes an neues SPNV-Angebot

ÖPNV-Optimierung bei Status-quo-Finanzierung

Im Szenario „ÖPNV-Optimierung bei Status-quo-Finanzierung“ stehen keine zusätzlichen Mittel für investive Maßnahmen für die Fahrweginfrastruktur zur Verfügung. Somit werden in diesem Szenario keine zusätzlichen Strecken im SPNV reaktiviert oder neu gebaut, sondern ausschließlich das Angebot auf bestehenden SPNV-Strecken und vorrangig im Landesbusnetz optimiert. Durch die konsequente Weiterführung des Bahnhofsentwicklungsprogramms beinhaltet das Szenario teilweise auch den Neubau von Haltepunkten. Erhöhungen in den Betriebsleistungen ergeben sich durch die konsequente Umsetzung der definierten Standards für die Gestaltung des Landesnetzes Saarland (s. Kap. 6). Im angepassten Landesbusnetz rückt insbesondere die Erreichbarkeit von Zentren ohne Anbindung an den SPNV in den Fokus, für das auf Grundlage der Planungsgrundsätze (s. Kap. 6) ein Konzept für die Novellierung des Landesbusverkehrs erarbeitet worden ist. Durch Ergänzung eines Expressbus-Angebots können die definierten Standards hinsichtlich der Reisezeiten (s. Kap. 6.2) aus allen Landesteilen, einschließlich der nicht durch den SPNV erschlossenen Bereiche, erfüllt werden. Außerdem wird die Bedienungsqualität in schwachen Verkehrszeiten im Sinne einer angebotsorientierten Planung verbessert.

ÖPNV-Offensive mit erhöhtem Finanzbedarf

Dieses Szenario räumt der ÖPNV-Entwicklung eine im Vergleich zum Status quo weiter gesteigerte Priorität ein. Es ergänzt das Streckennetz des SPNV insbesondere auf Streckenabschnitten, die sich zu moderaten Kosten und in einem kurz- bis mittelfristigen Zeitraum realisieren lassen und gleichzeitig von allen geprüften Maßnahmen den im Verhältnis höchsten Nutzen für die Gesamtqualität des saarländischen ÖPNV bieten. Das Landesbusnetz wird sukzessive an die neuen Strecken und Leistungsausweitungen im SPNV angepasst. Zusätzliche neue Haltepunkte werden eingerichtet.

ÖPNV-Vorrangentwicklung mit hohem Finanzbedarf

Der ÖPNV wird als Bestandteil eines starken Umweltverbundes als vorrangiger Verkehrsträger im Saarland entwickelt und erhält eine erhebliche zusätzliche Ausstattung mit finanziellen Mitteln für Investitionen und laufende Betriebskosten im Landesnetz.

Dabei werden sukzessive sämtliche Maßnahmen zur Streckenerweiterung im SPNV umgesetzt, die ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten lassen. Hierdurch ergibt sich gleichzeitig ein deutlicher Anstieg der regelmäßigen Aufwendungen für die Betriebskosten. Im Gegenzug wird in diesem Szenario im Vergleich zu den anderen Szenarien das höchste Fahrgastpotenzial abgeschöpft.

Tab. 48 zeigt einen Überblick über die Zuordnung der einzelnen Maßnahmen zu den Szenarien.

Tab. 48: Maßnahmen in den Szenarien für das künftige Landesnetz des Saarlandes

Maßnahmen im Landesnetz Saarland		ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrangentwicklung
S-Bahn-Netz Saarland				
SN 1	Einführung der S-Bahn Saarland	✓	✓	✓
SN 2	Infrastrukturausbau Rohrbach – SB-Burbach		✓	✓
SN 3	Neue Haltepunkte im S-Bahn-Netz Saarland	✓	✓	✓
Reaktivierung von Strecken für den SPNV				
RV 1	Streckenreaktivierung Homburg – Zweibrücken mit S-Bahn-Angebot		✓	✓
RV 2	Streckenreaktivierung Merzig – Losheim mit S-Bahn-Angebot			✓
RV 3	Streckenreaktivierung Saarlouis – Schmelz mit S-Bahn-Angebot		✓	✓
RV 4	Streckenreaktivierung (Saarlouis –) Schmelz – Wadern mit S-Bahn-Angebot			✓
RV 5	Streckenreaktivierung Dillingen – Lebach mit S-Bahn-Angebot			✓
RV 6	Streckenreaktivierung Blieskastel-Lautzkirchen-Schwarzenacker (- Homburg) mit S-Bahn-Angebot			✓
Maßnahmen im Saarbahn-Netz				
SB 1	Saarbahnstrecke Römerkastell – Saarbasar mit Verknüpfungspunkt zum S-Bahn-Netz		✓	✓
SB 2	Saarbahnstrecke Saarbrücken – Forbach über Alt-Saarbrücken, Deutschmühlental			✓
SB 3	Saarbahnstrecke Saarbrücken – Fürstenhausen – Großrosseln		✓	✓
SB 4	Saarbahnstrecke (Saarbrücken –) Fürstenhausen – Überherrn			✓

Maßnahmen im Landesnetz Saarland		ÖPNV-Optimierung	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrangentwicklung
SPNV-Maßnahmen auf bestehenden Eisenbahnstrecken				
SP 1	Angebotsausweitungen auf den grenzüberschreitenden RE-Linien	✓	✓	✓
SP 2	Verlängerung der RB 84 (Trier Hafenstr. – Saarburg) bis Merzig			✓
SP 3	Angebotsoptimierungen zwischen Saarbrücken und Mannheim	✓	✓	✓
SP 4	RE-Fahrten Saarbrücken – Konz – Luxemburg während Hauptverkehrszeit			✓
Maßnahmen im Landesbusnetz				
B 1	Einführung des neuen Landesbusnetzes mit Produkten PlusBus und ExpressBus	✓	✓	✓
B 2	Anpassung des Landesbusnetzes an den Ausbau des SPNV-Netzes		✓	✓

✓ Bestandteil des Szenarios

9.2 Zielzustand Landesnetz Saarland

Mit der Umsetzung der dargestellten Maßnahmen ergibt sich, je nach verfolgtem Szenario, ein unterschiedlicher Zielzustand. Die unterschiedlichen Zielnetze werden mit den Schwerpunkten der Entwicklung im S-Bahn-Netz Saarland (als Nachfolge des RB-Netzes Saar) und im Landesbusnetz dargestellt. Sämtliche Liniennummerierungen sind Arbeitstitel, die im Umsetzungsprozess logisch und für den Fahrgast verständlich zu vergeben sind.

ÖPNV-Optimierung bei Status-quo-Finanzierung

In diesem Szenario werden schwerpunktmäßig die bestehenden Leistungen im RB-Netz des Saarlandes angepasst, optimiert und in das S-Bahn-Netz Saarland integriert. Veränderungen im Leistungsumfang ergeben sich hier vor allem zwischen Rohrbach und Saarbrücken Hbf, da die bereits vereinzelt verkehrenden Verstärkerzüge der heutigen RB 68 zwischen Zweibrücken und Saarbrücken Hbf künftig während der Haupt- und Normalverkehrszeit (6–20 Uhr) verkehren sollen. Damit ergibt sich im Abschnitt Rohrbach – Saarbrücken Hbf künftig ein Angebot von 4 vier Zügen pro Stunde, die an allen Stationen halten. Allerdings ist in diesem Szenario ohne Infrastrukturausbau in diesem Abschnitt keine minutenreine Vertaktung zum 15-Minuten-Takt möglich. Weiterhin wird durch zusätzliche Haltepunkte (u. a. Saarbasar) im Gebiet der Landeshauptstadt Saarbrücken der S-Bahn-Charakter gestärkt. Die Obermoselstrecke zwischen Trier und Perl ist damit in diesem Szenario die letzte verbleibende Regionalbahn-Linie im Saarland.

Mit den Veränderungen im SPNV und den veränderten Anforderungen durch die Festlegung neuer Verbindungstypen als Kriterium für die Aufnahme von Verbindungen in das Landesnetz Saarland ergeben sich Veränderungen im Busverkehr. Gleichzeitig werden auch im Busverkehr die neu definierten Produkte umgesetzt, sodass alle bisher vorhandenen R-Linien entsprechend ersetzt werden. Der VEP ÖPNV definiert hierbei allerdings nur die folgenden Korridore für das Landesbusnetz, die sich aus den Verbindungskategorien der Landesplanung (vgl. Kapitel 6.1) ableiten. Die Ausgestaltung von konkreten Busverkehrsleistungen mit den entsprechenden Produkten (PlusBus und/oder ExpressBus) auf diesen Korridoren erfolgt im auf dem auf VEP ÖPNV aufbauenden Nahverkehrsplan des Zweckverbands Personennahverkehr Saarland (ZPS), des Verbunds der Aufgabenträger im Saarland.

SPNV

RE 1	Mannheim – Homburg – St. Ingbert – Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis – Dillingen – Merzig – Trier – Koblenz
RE 3	Saarbrücken – Neunkirchen – Ottweiler – St. Wendel – Bad Kreuznach – Mainz – Frankfurt
RE 16	Trier – Perl – Thionville – Metz
RE 18	Saarbrücken – Forbach – Metz
RE 19	Saarbrücken – Saargemünd – Straßburg
S 1 (Saarbahn)	Saargemünd – Kleinblittersdorf – Römerkastell – Saarbrücken Hbf – Siedlerheim
S 2 (Saarbahn)	Brebach – Römerkastell – Saarbrücken Hbf – Siedlerheim – Heusweiler – Lebach-Jabach
S 1 (S-Bahn Rhein-Neckar)	Osterburken – Mannheim – Kaiserslautern – Homburg
S 10	Homburg – Saarbrücken – Trier
S 11	Kaiserslautern – Saarbrücken – Merzig
S 12	Pirmasens – Zweibrücken – Saarbrücken
S 13	Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel – Neubrücke
S 14	Illingen – Neunkirchen – Homburg
S 15	Saarbrücken – Illingen – Lebach-Jabach
S 16	Saarbrücken – Quierschied – Neunkirchen – Homburg
S 17	Dillingen – Niedaltdorf
S 18	Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel
RB 82	Perl – Trier (– Wittlich)

Korridore des Landesbusnetzes

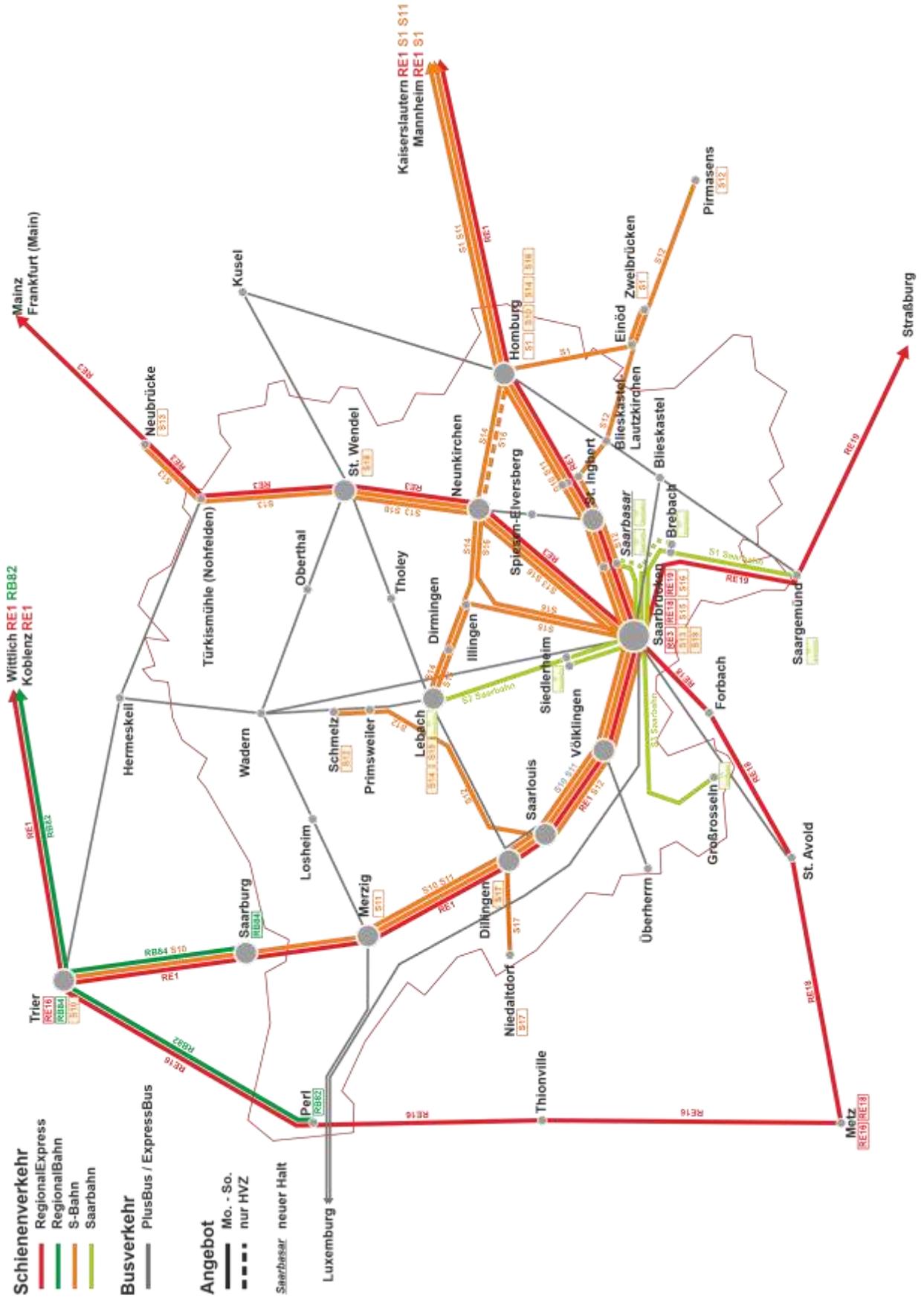
Merzig – Losheim – Wadern
 Wadern – Oberthal – St. Wendel
 Wadern – Hermeskeil
 Hermeskeil – Türkismühle
 Wadern – Saarbrücken
 Lebach – Schmelz – Wadern
 Lebach – Tholey – St. Wendel
 Saarlouis – Dillingen – Lebach
 Neunkirchen – Spiesen-Elversberg – St. Ingbert
 Homburg – Zweibrücken
 Homburg – Kusel
 St. Wendel – Kusel
 Homburg – Blieskastel – Saargemünd
 Saarbrücken – Blieskastel
 Völklingen – Überherrn
 Saarbrücken – St. Avold
 Saarbrücken – Luxemburg
 Merzig – Luxemburg

ÖPNV-Offensive mit erhöhtem Finanzbedarf

Das Szenario ÖPNV-Offensive mit erhöhtem Finanzbedarf beinhaltet eine schrittweise Ergänzung des bestehenden SPNV-Netzes, um die Erreichbarkeit und Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV insbesondere in Landesteilen zu verbessern, die bisher nicht mit dem SPNV erschlossen sind. Weiterhin wird durch einen Streckenausbau zwischen Rohrbach und Saarbrücken-Burbach die minutengenaue Vertaktung der Angebote Homburg – Saarbrücken – Dillingen zu einem 15-Minuten-Takt ermöglicht. In Verbindung mit der neuen Verknüpfung zur Saarbahn am Haltepunkt Saarbasar wird auch eine attraktive Verknüpfung aus Richtung Homburg bzw. St. Ingbert in das östliche Stadtgebiet der Landeshauptstadt Saarbrücken geschaffen. Eine neue Verbindung im SPNV verläuft aus der Landeshauptstadt über die linke Saarstrecke nach Großrosseln. Geplant ist, diese Strecke als Saarbahn-Strecke zu reaktivieren.

Im Landesbusnetz kommt es im Vergleich zum Szenario der Angebotsoptimierung bei Status-quo-Finanzierung nur zu geringfügigen Veränderungen. Es entfällt die Notwendigkeit einer Landesbuslinie im Korridor Homburg - Zweibrücken aufgrund der Reaktivierung der Bahnstrecke als Verlängerung der S-Bahnlinie S 1 der S-Bahn Rhein-Neckar von Osterburken.

Abb. 117: Planungen für das Landesnetz im Szenario ÖPNV-Offensive



SPNV

RE 1	Mannheim – Homburg – St. Ingbert – Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis – Dillingen – Merzig – Trier – Koblenz
RE 3	Saarbrücken – Neunkirchen – Ottweiler – St. Wendel – Bad Kreuznach – Mainz – Frankfurt
RE 16	Trier – Perl – Thionville – Metz
RE 18	Saarbrücken – Forbach – Metz
RE 19	Saarbrücken – Saargemünd – Straßburg
S 1 (Saarbahn)	Saargemünd – Kleinblittersdorf – Römerkastell – Saarbrücken Hbf – Siedlerheim
S 2 (Saarbahn)	Saarbasar – Römerkastell – Saarbrücken Hbf – Siedlerheim – Heusweiler – Lebach-Jabach
S 3 (Saarbahn)	Saarbasar bzw. Brebach* – Römerkastell – Saarbrücken Hbf – Altes Messengelände – Fürstenhausen – Großrosseln
S 1 (S-Bahn Rhein-Neckar)	Osterburken – Mannheim – Kaiserslautern – Homburg – Zweibrücken
S 10	Homburg – Saarbrücken – Trier
S 11	Kaiserslautern – Saarbrücken – Merzig
S 12	Pirmasens – Zweibrücken – Saarbrücken – Saarlouis – Schmelz
S 13	Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel – Neubrücke
S 14	Illingen – Neunkirchen – Homburg
S 15	Saarbrücken – Illingen – Lebach-Jabach
S 16	Saarbrücken – Quierschied – Neunkirchen – Homburg
S 17	Dillingen – Niedaltdorf
S 18	Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel
RB 82	Perl – Trier (– Wittlich)

* Die Bestimmung der geeigneten Endhaltestelle erfolgt im Rahmen der betrieblichen Detailplanung entsprechend der realisierten Infrastrukturvariante.

Korridore des Landesbusnetzes

Merzig – Losheim – Wadern
Wadern – St. Wendel
Wadern – Hermeskeil
Hermeskeil – Türkismühle
Wadern – Saarbrücken
Lebach – Schmelz – Wadern
Lebach – Tholey – St. Wendel
Saarlouis – Dillingen – Lebach
Neunkirchen – Spiesen-Elversberg – St. Ingbert
Homburg – Kusel
St. Wendel – Kusel
Homburg – Blieskastel – Saargemünd
Saarbrücken – Blieskastel
Völklingen – Überherrn
Saarbrücken – St. Avold
Saarbrücken – Luxemburg
Merzig – Luxemburg

ÖPNV-Vorrangentwicklung mit hohem Finanzbedarf

Mit den weiteren Ergänzungen des SPNV-Netzes ergeben sich im Szenario der ÖPNV-Vorrangentwicklung Änderungen in der Gestaltung des künftigen Landesnetzes Saarland. Sämtliche hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Verhältnisses positiv bewertete Strecken (s. Kap. 7, Kap. 9.4) werden in das Netz der S-Bahn Saarland integriert.

Darüber hinaus wird in diesem Szenario mit dem Ausbau des Netzes der Saarbahn auf den Strecken nach Überherrn und Forbach sowie durch eine weiterhin angestrebte Verdichtung der Erschließung das Netz der S-Bahn Saarland weiter gestärkt. Hinzuweisen ist insbesondere auch auf die durchgehende Tangentiale Dillingen – Lebach – Illingen – Neunkirchen – Homburg im nördlichen Teilraum, die bisher nur teilweise durch den SPNV erschlossen ist. Auch Blieskastel-Lautzkirchen wird in diesem Szenario per S-Bahn-Anbindung direkt an Homburg angebunden.

Auch auf bestehenden Strecken sind Angebotserweiterungen enthalten. So ist eine neue Regionalexpress-Linie vorgesehen, die während der Hauptverkehrszeit Saarbrücken mit Luxemburg dabei direkt über Konz – ohne den Umweg über Trier – verbindet. Mit einer voraussichtlichen Fahrzeit von etwa 1 Stunde und 40 Minuten ist die Verbindung zwar etwas langsamer als der Expressbus-Verkehr über die Autobahn; allerdings schafft diese Verbindung zusätzlich eine Anbindung der wichtigen RE-Halte auf der Saarstrecke, und es kann im SPNV eine deutlich höhere Zuverlässigkeit sowie ein höherer Fahrkomfort erreicht werden als mit der während der Hauptverkehrszeiten stauanfälligen Autobahnfahrt des ExpressBusses.

Infolge der deutlichen Erweiterungen im SPNV-Netz mit dem S-Bahn- und Saarbahn-Betrieb auf den reaktivierten bzw. neu gebauten Strecken wird das Landesbusnetz im Busverkehr dahingehend angepasst, dass Parallelverkehre zwischen SPNV und Bus vermieden werden. Schwerpunkt des neuen Landesbusnetzes ist die Sicherstellung der Verbindungen zwischen höherrangigen zentralen Orten (Mittelzentren und Oberzentren).

SPNV

RE 1	Mannheim – Homburg – St. Ingbert – Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis – Dillingen – Merzig – Trier – Koblenz
RE 3	Saarbrücken – Neunkirchen – Ottweiler – St. Wendel – Bad Kreuznach – Mainz – Frankfurt
RE 16	Trier – Perl – Thionville – Metz
RE 18	Saarbrücken – Forbach – Metz
RE 19	Saarbrücken – Saargemünd – Straßburg
RE 90	Saarbrücken – Merzig – Konz – Luxemburg (Hauptverkehrszeit)
S 1 (Saarbahn)	Saargemünd – Kleinblittersdorf – Saarbrücken Hbf – Siedlerheim
S 2 (Saarbahn)	Saarbasar – Saarbrücken Hbf – Heusweiler – Lebach-Jabach
S 31/32 (Saarbahn)	Saarbrücken Hbf – Fürstenhausen – Großrosseln (S 31) / Überherrn (S 32)
S 4 (Saarbahn)	Saarbrücken Hbf – Goldene Bremm – Forbach
S 1 (S-Bahn Rhein-Neckar)	Osterburken – Mannheim – Kaiserslautern – Homburg – Zweibrücken
S 10	Homburg – Saarbrücken – Trier
S 11	Kaiserslautern – Saarbrücken – Merzig – Losheim
S 12	Pirmasens – Zweibrücken – Saarbrücken – Saarlouis – Schmelz – Wadern
S 13	Neubrücke – St. Wendel – Saarbrücken
S 14	Niedaltdorf – Dillingen – Lebach – Illingen – Homburg – Blieskastel-Lautzkirchen
S 15	Saarbrücken – Illingen – Lebach-Jabach – Primsweiler
S 16	Saarbrücken – Quierschied – Neunkirchen – Homburg
S 17	Zweibrücken – Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis
S 18	Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel
RB 82	Perl – Trier (– Wittlich)
RB 84	Merzig – Konz – Trier

Korridore des Landesbusnetzes

Losheim – Wadern
 Wadern – St. Wendel
 Wadern – Hermeskeil
 Hermeskeil – Türkismühle
 Wadern – Saarbrücken
 Lebach – Tholey – St. Wendel
 Neunkirchen – Spiesen-Elversberg – St. Ingbert
 Homburg – Kusel
 St. Wendel – Kusel
 Homburg – Blieskastel – Saargemünd
 Saarbrücken – Blieskastel
 Saarbrücken – St. Avold
 Saarbrücken – Luxemburg
 Merzig – Luxemburg

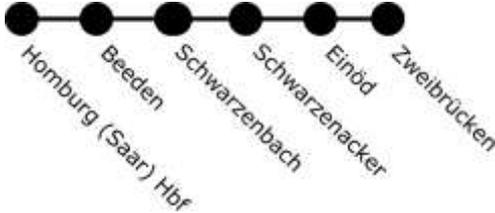
9.3 Maßnahmen zur Umsetzung der S-Bahn Saarland

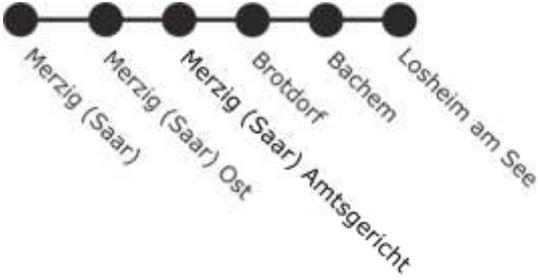
SN 1	Einführung der S-Bahn Saarland					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Mit der S-Bahn Saarland wird das RB-Netz Saar zu einem Verkehrsnetz mit verbesserten Qualitätsstandards weiterentwickelt. Mit der Weiterentwicklung zum S-Bahn-Netz werden im Zielzustand eine verbesserte Erschließungswirkung sowie eine regelmäßige, dichte und merkbare Fahrtenfolge einhergehen. Hierbei sind die dafür erforderlichen Infrastrukturanpassungen, wie Streckenausbau, signaltechnische Aufrüstung und neue Weichenverbindungen sukzessive zu schaffen. Schwerpunkt der Infrastrukturmaßnahmen ist die nachfolgend gesonderte ausgewiesene Maßnahme SN 2 (Infrastrukturausbau Rohrbach – Saarbrücken-Burbach). Wie die Erfahrung zahlreicher Beispiele in Deutschland und im Ausland zeigt, führt die Weiterentwicklung bestehender Verkehrsleistungen zu einem S-Bahn-Angebot – vor allem in Kombination mit einer begleitenden Marketingkampagne – zu einem hohen Zuspruch bei Fahrgästen und Gewinn von Neufahrgästen. Weiterhin wird mit dem Produkt S-Bahn auch die Wahrnehmung des Eisenbahnverkehrs und seine Funktion als Verkehrssystem für schnelle, innerörtliche Verkehrsbeziehungen im Bereich der Landeshauptstadt Saarbrücken gestärkt.</p> <p>Basierend auf dem heutigen Angebot des RB-Netzes im Saarland wird sukzessive ein S-Bahn-System mit den Linien S 10 bis S 18 geschaffen. Weiterhin werden darin auch neue Schienenstrecken eingebunden, soweit diese als Bestandteil der drei definierten Szenarien reaktiviert werden. Die konkrete Umsetzung hängt damit vom jeweiligen Szenario ab und ist im definierten Zielnetz (s. Kap. 9.2) dargestellt.</p> <p>In die S-Bahn Saarland wird zudem im Sinne einer integrierten Netzdarstellung und zur vereinfachten Kommunikation gegenüber den Fahrgästen auch das Stadtbahn-Angebot der Saarbahn mit aufgenommen. Die vorgesehenen Standards der S-Bahn Saarland gelten hierbei ebenso für Saarbahn-Streckenabschnitte im Landesnetz (EBO-Netz). Die dichteren Angebote im kommunalen Zuständigkeitsbereich (BOStrab) werden separat festgelegt.</p>					
Akteure	MWAEV, ZPS, DB Netz AG, Eisenbahnverkehrsunternehmen (zurzeit DB Regio, vlexx), Saarbahn GmbH					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	

Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)		
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrangentwicklung
Weiteres	Die Ausgestaltung ist abhängig vom weiter zu verfolgenden Szenario, da hiervon der Bestand der zu integrierenden Schienenstrecken abhängt. Die Umstellung bestehender Strecken erfolgt sukzessive mit der Erfüllung der Merkmale des S-Bahn-Netzes.		

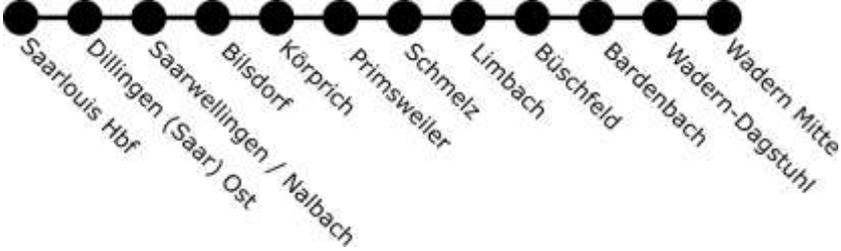
SN 3		Neue Haltepunkte im Netz der S-Bahn Saarland				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Ein modernes und attraktives S-Bahn-Netz zeichnet sich vor allem durch eine einfache und kleinräumliche Zugänglichkeit aus. Daher gilt es, den Abstand der Haltepunkte zueinander zu verdichten. Allerdings ist für die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte stets eine Abwägung von Reisezeitverlusten, Investitionskosten, zusätzlich erreichbaren Neufahrgästen sowie auf Strecken im Mischverkehr mit anderen Zügen oder eingleisigen Strecken der verfügbaren Streckenkapazitäten erforderlich.</p> <p>Daher erfolgte in Kapitel 7 eine Untersuchung und Priorisierung von möglichen Haltepunkten entlang der Eisenbahnstrecken im Saarland. Im Rahmen der Umsetzung sind Betriebssimulationen und ggf. Betriebsversuche in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG durchzuführen, um die maximal mögliche Anzahl zusätzlicher Haltepunkte je Streckenabschnitt zu bestimmen, ohne dass die zusätzlichen Halte die Betriebsqualität auf der Strecke reduzieren.</p>					
Akteure	MWAEV, ZPS, DB Station&Service AG, DB Netz AG					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig		langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutsche Bahn AG (LuFV)					
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive		ÖPNV-Vorrangentwicklung		

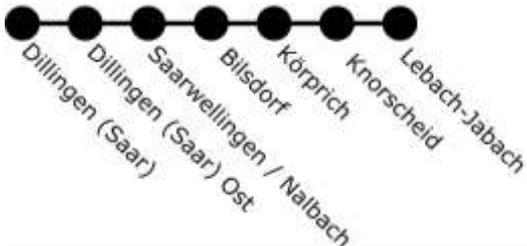
9.4 Reaktivierung von Strecken für den SPNV

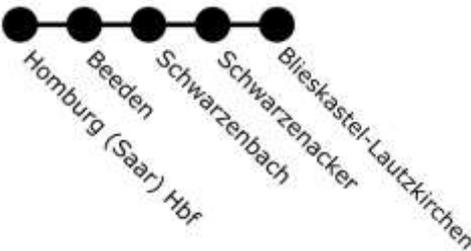
RV 1	Streckenreaktivierung Homburg – Zweibrücken		
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Für die Strecke Homburg – Zweibrücken wurde im Jahr 2015 bereits eine detaillierte Nutzen-Kosten-Untersuchung angefertigt, in der die Reaktivierung des Streckenabschnitts zwischen Homburg und Einöd mit Verlängerung der Linie S 1 der S-Bahn Rhein-Neckar positiv bewertet wurde. Die Züge sollen im Stundentakt verkehren und neu ab Homburg Hbf die unten dargestellten Haltepunkte bedienen.</p>  <p>Durch die aktuell lange Wendezeit in Homburg erfolgt die Verlängerung nach Zweibrücken ohne Fahrzeug- und Personalmehrbedarf, sodass die zusätzlich anfallenden Betriebskosten vergleichsweise gering sind.</p>		
Akteure	MWAEV, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Verkehrsverbund Rhein-Neckar, DB Netz AG, DB Station&Service AG		
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	35 Mio. EUR	Zu erwartende Neufahrgäste 400 Fg./d
	Järl. Betriebskosten	1 Mio. EUR/a	CO ₂ -Einsparungen 400 t/a
	Nutzen-Kosten-Verhältnis		1,2
Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)		
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrangentwicklung
Weiteres	-		

RV 2		Streckenreaktivierung Merzig – Losheim mit S-Bahn-Angebot			
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund		Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit		Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz		Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Zur Einrichtung eines SPNV-Angebots zwischen Merzig und Losheim kann auf eine vorhandene Eisenbahnstrecke zurückgegriffen werden. Umfassende Instandsetzungen und Ausbaumaßnahmen sind jedoch erforderlich, um die notwendigen Reisezeiten zu erreichen. Folgende Einzelmaßnahmen sind hierbei berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Errichtung bzw. Qualifizierung von 6 neuen Haltepunkten ▪ Ausbau der Strecke auf eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h ▪ Klassische Elektrifizierung (Oberleitung) für Durchbindung von Fahrten der vollständig elektrifizierten Strecke Homburg – Merzig <p>Unter diesen Voraussetzungen erreicht die Strecke ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4. Für eine abschließende Bewertung wird vor Umsetzungsbeginn der Maßnahme die Durchführung einer Detailanalyse mit einer umfassenden Bestandsaufnahme zur Validierung der Einzelmaßnahmen und Kosten erforderlich sein.</p>  <p>Angebotsseitig ist die Verlängerung einer aus Homburg kommenden Fahrt im Netz der S-Bahn Saarland ab Merzig bis Losheim vorgesehen. Eine Anpassung der relevanten Busverkehre ist erforderlich, um ausreichende Nachfragewirkungen der Bahnstrecke zu entfalten.</p>				
Akteure	MWAEV, ZPS, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen				
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig		langfristig
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	28 Mio. EUR		Zu erwartende Neufahrgäste	1.000 Fg./d
	Jährl. Betriebskosten	1,1 Mio. EUR/a		CO ₂ -Einsparungen	420 t/a
	Nutzen-Kosten-Verhältnis			1,4	
Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)				
Szenarien	Angebotsoptimierungen		ÖPNV-Offensive		ÖPNV-Vorrangentwicklung

RV 3		Streckenreaktivierung Saarlouis – Schmelz mit S-Bahn-Angebot			
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund		Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit		Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz		Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Mit der Einführung eines S-Bahn-Angebots nach Schmelz mit Durchbindung bestehender Züge ab Saarlouis Hbf wird ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Region geschaffen, da somit künftig Direktverbindungen im SPNV aus bzw. in die Landeshauptstadt möglich werden.</p> <p>Für die Umsetzung ist die Wiederherrichtung der Bahnstrecke ab Dillingen, Abzweig Fordwerke bis Schmelz für den SPNV erforderlich, die derzeit nur noch für den Güterverkehr genutzt wird. Insgesamt werden sechs neue Haltepunkte bedient.</p>  <p>Um attraktive Reisezeiten zu erreichen, ist ein Streckenausbau auf 80 km/h geplant. Hierfür sind insgesamt zehn Bahnübergänge im Streckenverlauf zu sichern. Der Bahnhof Schmelz wird als Kreuzungsbahnhof mit Möglichkeit zur Zugbegegnung ausgebaut, da das Fahrplankonzept der S-Bahn Saarland im Vor-rangszENARIO eine Zugkreuzung in Schmelz und im "Offensive"-Szenario eine überschlagene Wende der S 12 in Schmelz vorsieht.</p> <p>Das Betriebskonzept sieht die Verlängerung einer stündlichen Fahrt nach Schmelz vor, sodass Direktverbindungen mindestens bis Saarbrücken Hbf bestehen.</p>				
Akteure	MWAEV, ZPS, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen				
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig		langfristig	
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	18 Mio. EUR	Zu erwartende Neufahrgäste		1.200 Fg./d
	Jährl. Betriebskosten	1,1 Mio. EUR/a	CO ₂ -Einsparungen		750 t/a
	Nutzen-Kosten-Verhältnis		3,6		
Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)				
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive		ÖPNV-Vorrangentwicklung	
Weiteres					

RV 4	Streckenreaktivierung Saarlouis – Wadern mit S-Bahn-Angebot			
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Auch die Einrichtung eines direkten S-Bahn-Angebots aus Richtung Saarbrücken in das Mittelzentrum Wadern und den zentralen Stadtteil Wadern (Ort) ist denkbar. Dabei verläuft die Strecke zwischen Saarlouis und Schmelz deckungsgleich mit der Variante der Maßnahme RV 3, sodass eine stufenweise Umsetzung möglich ist. Während die Bahnstrecke zwischen Dillingen, Abzweig Fordwerke und Schmelz noch vorhanden ist und modernisiert wieder in Betrieb genommen werden muss, ist der Streckenteil zwischen Schmelz und Wadern ab Limbach bereits abgebaut, so dass hier ein Wiederaufbau der Strecke notwendig wird.</p>  <p>Aufgrund dieses Aufwands ist das erforderliche Investitionsvolumen deutlich größer als bei einer Reaktivierung bzw. Herrichtung der Strecke für den SPNV bis Schmelz, sodass das Nutzen-Kosten-Verhältnis trotz höherem Nutzen deutlich geringer ist als bei der Streckenvariante Saarlouis – Schmelz.</p> <p>Das Betriebskonzept sieht eine stündliche Fahrt vor, die mindestens ab Saarbrücken Hbf durchgebunden ist.</p>			
Akteure	MWAEV, ZPS, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen			
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	68 Mio. EUR	Zu erwartende Neufahr-gäste	1.500 Fg./d
	Jährl. Betriebskosten	1,4 Mio. EUR	CO ₂ -Einsparungen	1.250 t/a
	Nutzen-Kosten-Verhältnis		1,2	
Fördermöglich-lichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)			
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrangentwicklung	
Weiteres	-			

RV 5	Streckenreaktivierung Dillingen – Lebach-Jabach mit S-Bahn-Angebot		
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die Strecke zwischen Dillingen und Lebach wird derzeit auf dem Abschnitt zwischen Dillingen und dem Abzweig Körprich, an dem die Strecke in Richtung Schmelz und Limbach abzweigt, im Güterverkehr genutzt. Daher ergeben sich Synergien bei einer gleichzeitigen Reaktivierung der Strecken von Dillingen/Saarlouis sowohl nach Lebach als auch nach Schmelz, Limbach und Wadern (s. Maßnahmen RV 3, RV 4). Zwischen dem Abzweig Körprich und Lebach-Jabach ist die Strecke derzeit mit einem Radweg überbaut. Dieser muss auf diesen Abschnitten zurückgebaut werden und auf parallele Trassen verlegt werden und die Eisenbahninfrastruktur über eine Distanz von 3 km neu aufgebaut werden. Auf den übrigen Streckenabschnitten sind umfangreiche Instandsetzungen und Erneuerungsarbeiten notwendig.</p>  <p>Vorgesehen ist der Betrieb mit Akkutriebwagen, die oberleitungsfreie Abschnitte überbrücken können, so dass keine flächendeckende Elektrifizierung der Strecke eingeplant ist.</p>		
Akteure	MWA EV, ZPS, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen		
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	13 Mio. EUR	zu erwartende Neufahrgäste 900
	Järl. Betriebskosten	900 Tsd. EUR	CO ₂ -Einsparungen k. A.
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	1,1	
Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)		
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrangentwicklung
Weiteres	Kosten und Nutzenindikatoren sind für den gesamten Streckenabschnitt ermittelt worden. Bei gleichzeitiger Reaktivierung des Streckenteils nach Schmelz und Wadern ergeben sich Synergien. In diesem Fall erhöht sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis auf einen Wert von 1,2.		

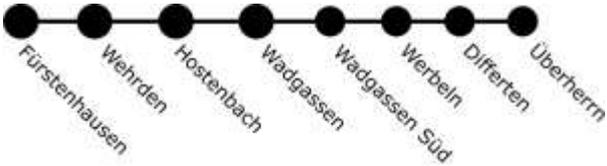
RV 6 Streckenreaktivierung Blieskastel-Lautzkirchen – Schwarzenacker (– Homburg Hbf) mit S-Bahn-Angebot				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund		Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit		Positives Image
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz		Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Mit der Reaktivierung der Bliestalbahn zwischen Blieskastel-Lautzkirchen und Schwarzenacker erhalten die beiden Mittelzentren Blieskastel und Homburg wieder eine direkte SPNV-Verbindung. Für diese Verbindung ist der Wiederaufbau der rd. 0,5 km langen Verbindungskurve Schwarzenacker – Bierbach sowie der Wiederaufbau der Zweigleisigkeit zwischen den Bahnhöfen Bierbach und Lautzkirchen auf 2,5 km sowie ein zusätzlicher Außenbahnsteig in Blieskastel-Lautzkirchen erforderlich.</p>  <p>Durch die Anbindung der Strecke in Schwarzenacker an die ebenfalls zu reaktivierende Strecke Homburg – Zweibrücken ergeben sich Synergien: So verstärken sich die stündlichen Fahrten beider Strecken zwischen Homburg und Schwarzenacker auf einen 30-Minuten-Takt. Das Betriebskonzept sieht desweiteren vor, die S-Bahnlinie S 14 aus Richtung Lebach – Homburg stündlich bis nach Blieskastel-Lautzkirchen zu verlängern. Dadurch entstehen Direktverbindungen von Blieskastel, auch über Homburg hinaus, bis Neunkirchen und Lebach sowie, bei ebenfalls vorgenommener Reaktivierung, auch bis Dillingen und weiter bis Niedaltdorf.</p>			
Akteure	MWAEV, ZPS, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen			
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig		langfristig
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	10,5 Mio. EUR	Zu erwartende Neufahr-gäste	350 Fg./d
	Jährl. Betriebskosten	100 Tsd. EUR	CO ₂ -Einsparungen	k. A.
	Nutzen-Kosten-Verhältnis		1,5	
Fördermöglich-lichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)			
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive		ÖPNV-Vorrangentwicklung
Weiteres	-			

9.5 Maßnahmen im Saarbahn-Netz

SB 1	Saarbahnstrecke Römerkastell – Saarbasar mit Verknüpfungspunkt zur S-Bahn			
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Bei der Streckenmaßnahme handelt es sich um den Bau einer Straßenbahnstrecke unter Betriebsführung nach Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) in Trägerschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken. Mit der Saarbahnstrecke Römerkastell – Saarbasar wird das Saarbahn-Netz durch eine kurze, eingleisige Straßenbahnstrecke erweitert. Die bisher nach Brebach geführten Saarbahn-Fahrten werden nach Umsetzung der Maßnahme als Linie S 2 neu zum neuen Haltepunkt Saarbasar geführt. Damit wird zum einen eine Verknüpfung zu den S-Bahn-Linien im SPNV geschaffen und gleichzeitig der Einsatz von Saarbahneinsystemzügen (Verzicht auf kostspielige Ausstattung der Züge für die beiden unterschiedlichen Stromsystemen DB Netz/Saarbahn-Netz) ermöglicht. So können die Fahrzeugkosten für das Saarbahn-Netz reduziert werden und gleichzeitig die regionale Netzwirkung deutlich verbessert werden.</p> <p>Die neue Strecke wird hinter der bestehenden Station Römerkastell, die dortigen Bauvorleistungen nutzend, an das Bestandsnetz der Saarbahn angeknüpft. Im neuen Abschnitt ist eine eingleisige Betriebsführung zunächst im Verlauf der Mainzer Straße, dann weiter über den Eschbergerweg mit einer Zwischenhaltestelle bis zum Saarbasar geplant. Am Saarbasar ist eine Verknüpfungsstation zur Stammstrecke der S-Bahn Saarland vorgesehen. Ebenso ist ein direkter Zugang zum Saarbasar möglich.</p>			
Akteure	Saarbahn GmbH, Saarbahn Netz GmbH, Landeshauptstadt Saarbrücken, MWAEV, DB Station&Service AG, DB Netz AG			
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	10 Mio. EUR	Zu erwartende Neufahrer	1.550 Fg./d
	Jährl. Betriebskosten	-53.000 EUR	CO ₂ -Einsparungen	145 t/a
	Nutzen-Kosten-Verhältnis		1,9	
Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)			
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrangentwicklung	
Weiteres	-			

SB 2	Saarbahnstrecke Saarbrücken – Forbach über Alt-Saarbrücken, Deutschmühlental			
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Geplant ist eine Saarbahn-Strecke, die als Straßenbahn zwischen Saarbrücken und Forbach verkehrt. Vorgesehen ist eine Streckenführung über Alt-Saarbrücken, das Deutschmühlental und die Metzger Straße. In diesem Bereich erzeugt die Saarbahn eine hohe Erschließungswirkung u. a. auch wegen des Gewerbegebiets Goldene Bremm in Saarbrücken. Die Strecke überquert die deutsch-französische Grenze zwischen Saarbrücken und Stiring-Wendel auf der Metzger Straße.</p> <p>Betrieblich wurde für die Bewertung der Strecke eine Linie mit der Bezeichnung S 4 im 15-Minuten-Takt zwischen Saarbrücken und Forbach berücksichtigt. Betriebliche Synergien entstehen bei der Verknüpfung der Fahrten mit der Maßnahme SB 3, der Saarbahn-Verlängerung von Saarbrücken nach Großrosseln.</p> <p>Bei der Maßnahme handelt es sich um den Bau einer Straßenbahnstrecke, für den deutschen Abschnitt unter Betriebsführung nach Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) in Trägerschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken sowie für den französischen Abschnitt in Trägerschaft des Gemeindeverbands Forbach.</p>			
Akteure	Saarbahn GmbH, Saarbahn Netz GmbH, Landeshauptstadt Saarbrücken, Gemeindeverband Forbach, Region Grand Est, MWAEV			
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	77 Mio. EUR	Zu erwartende Neufahrgäste	5.500 Fg./d
	Jährl. Betriebskosten	2,5 Mio. EUR	CO ₂ -Einsparungen	800 t/a
	Nutzen-Kosten-Verhältnis		1,0	
Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)			
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive	ÖPNV-Vorrangentwicklung	
Weiteres	Alle Angaben zu Kosten, Nutzen und Wirkungen beziehen sich ausschließlich auf den deutschen Streckenabschnitt (einschließlich der aus Frankreich nach Deutschland fahrenden Fahrgäste). Im Weiteren ist zunächst eine gemeinsame Konzeption und Bewertung (Nutzen/Kosten) mit den französischen Partnern erforderlich.			

SB 3		Saarbahn-Strecke Saarbrücken – Großrosseln		
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Mit dem Ausbau der Strecke Saarbrücken – Großrosseln für den Saarbahn-Betrieb können direkte Verbindungen von der linken Saarstrecke und aus dem Rosseltal zu vielen Zielen innerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken angeboten werden, wodurch ein hohes Nachfragepotenzial für diese Verbindung erreicht wird.</p> <p>Aus der Saarbrücker Innenstadt kommend wird die Linie S 31 auf den bestehenden Saarbahn-Gleisen bis zur Haltestelle Ludwigstraße geführt. Durch die aktuellen Planungen zur Neunutzung des alten Messegeländes in der Landeshauptstadt durch einen Gewerbepark ist künftig von weiter steigenden Potenzialen für die Saarbahn-Verbindung auszugehen. Geplant ist ein halbstündlicher Verkehr zwischen der Saarbrücker Innenstadt und Großrosseln.</p> <p>Deutliche positive Synergien ergeben sich bei gleichzeitiger Umsetzung mit der Maßnahme SB 4, die ebenfalls über die linke Saarstrecke geführt wird. Auf dem Abschnitt zwischen Saarbrücken und Fürstenhausen ergänzen sich die Fahrten beider Linien zu einem 15-Minuten-Takt. Daher strebt das Saarland an, in den weiteren Planungsschritten beide Strecken gemeinsam zu betrachten.</p>			
Akteure	MWAEV, Landeshauptstadt Saarbrücken, Saarbahn Netz GmbH, Saarbahn GmbH, DB Netz AG, DB Station&Service AG			
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig		langfristig
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	41 Mio. EUR	Zu erwartende Neufahrgäste	2.000 Fg./d
	Jährl. Betriebskosten	0,75 Mio. EUR	CO ₂ -Einsparungen	1.200 t/a
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	2,2		
Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)			
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive		ÖPNV-Vorrangentwicklung
Weiteres	Durch Synergien der Nutzung der linken Saarstrecke mit Maßnahme SB 4 verbessert sich die Wirtschaftlichkeit bei gemeinsamer Umsetzung beider Maßnahmen (s. Kap. 7.3.2).			

SB 4		Saarbahn-Strecke Überherrn – Fürstenhausen (– Saarbrücken)		
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Durch Reaktivierung der Bisttalbahn zwischen Überherrn und Fürstenhausen wird die Einrichtung einer Saarbahn-Verbindung zwischen Überherrn und Saarbrücken ermöglicht. Die Maßnahme steht dabei in enger Abhängigkeit zur Maßnahme SB 3, da die Verbindungen zwischen Fürstenhausen und Saarbrücken beide die Trasse der linken Saarstrecke nutzen.</p> <p>Für den Einsatz der Saarbahn-Fahrzeuge ist die vollständige Elektrifizierung der Strecke zwischen Fürstenhausen und Überherrn geplant. Im Hinblick auf das Stromsystem ist in den Umsetzungsplanungen zu überprüfen, welches Stromsystem (ggf. abschnittsweise) technisch und wirtschaftlich sinnvoll realisierbar ist.</p> <p>Das Betriebskonzept sieht vor, dass tagsüber halbstündlich eine Linie S 32 zwischen der Saarbrücker Innenstadt und Überherrn geführt wird. Bei gleichzeitiger Umsetzung der Maßnahme SB 3 ergänzen sich die Fahrten der Linien S 31 und S 32 zwischen Saarbrücken und Fürstenhausen zu einem 15-Minuten-Takt. Es werden mindestens die folgenden Haltepunkte auf dem Streckenabschnitt zwischen Fürstenhausen und Überherrn vorgesehen, wobei eine weitere Verdichtung insbesondere im Gebiet des Völklingern Stadtteils Wehrden anzustreben ist. Daher strebt das Saarland an, in den weiteren Planungsschritten beide Strecken gemeinsam zu betrachten.</p> 			
Akteure	MWAEV, Landeshauptstadt Saarbrücken, Saarbahn Netz GmbH, Saarbahn GmbH, DB Netz AG, DB Station&Service AG			
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig		langfristig
Kosten und Wirkung	Investitionskosten	32 Mio. EUR	Zu erwartende Neufahr-gäste	1.800
	Jährl. Betriebskosten	1 Mio. EUR	CO ₂ -Einsparungen	k. A.
	Nutzen-Kosten-Faktor		1,2	
Fördermöglichkeiten	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)			
Szenarien	Angebotsoptimierungen	ÖPNV-Offensive		ÖPNV-Vorrangentwicklung
Weiteres	Durch Synergien der Nutzung der linken Saarstrecke mit Maßnahme SB 3 verbessert sich die Wirtschaftlichkeit bei gemeinsamer Umsetzung beider Maßnahmen (s. Kap. 7.3.2).			

9.6 SPNV-Maßnahmen auf bestehenden Strecken

SP 1	Angebotsausweitungen auf den grenzüberschreitenden RE-Linien		
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Bereits während des Aufstellungsprozesses des VEP ÖPNV ist mit der Umsetzung von Verbesserungen im grenzüberschreitenden SPNV zwischen dem Saarland und Frankreich begonnen worden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wird ein neues Angebotskonzept auf den grenzüberschreitenden Linien RE 16, RE 18 und RE 19 umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der RE 16 verkehrt auf der Strecke Trier – Perl – Thionville – Metz aktuell ausschließlich am Wochenende mit nur einem täglichen Zugpaar. Ab Dezember 2024 wird hier ein regelmäßiges Fahrtenangebot im Zwei-Stunden-Takt an allen Wochentagen eingeführt. ▪ Der RE 18 weist bereits heute ein regelmäßiges Fahrtenangebot zwischen Saarbrücken und Forbach auf. Zur Weiterfahrt in Richtung Metz ist mit Ausnahme von wenigen Fahrten am Tag jeweils ein Umstieg in Forbach notwendig. Ab Dezember 2024 wird ein durchgehender, umsteigefreier Stundentakt zwischen Saarbrücken und Metz eingeführt. ▪ Der RE 19 fährt aktuell mit wenigen Fahrten täglich durchgehend von Saarbrücken nach Straßburg. Hier ist ab Dezember 2024 ein durchgehender Zweistundentakt vorgesehen. <p>Für die grenzüberschreitenden Fahrten werden neue Fahrzeuge des Typs Coradia Polyvalent von Alstom zum Einsatz kommen, die das französische und das deutsche Stromsystem (15 kV und 25 kV) beherrschen, für nicht elektrifizierte Strecken über einen Dieselgenerator verfügen und mit den französischen Bestandsfahrzeugen kompatibel sind. Somit werden ab Dezember 2024 nicht nur mehr grenzüberschreitende Fahrten angeboten, sondern auch die Fahrgastkapazitäten und der Komfort deutlich erhöht.</p>		

Akteure	MWAEV, ZPS, Region Grand Est					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Fördermöglichkeiten	EU-Förderprogramm Interreg					
Szenarien	Angebotsoptimierungen		ÖPNV-Offensive			ÖPNV-Vorrangentwicklung
Weiteres	Bereits in Umsetzung: Einführung erfolgt zum Fahrplanwechsel Dezember 2024					

SP 2	Verlängerung der Linie RB 84 bis Merzig					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	Die Linie RB 84 wird in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Trierer Weststrecke auf dem Abschnitt zwischen Trier Hafenstraße und Saarburg eingeführt. Da zwischen dem Bereich Saarburg und Merzig auch signifikante Verkehrsverflechtungen zu erkennen sind, ist eine Verlängerung der Linie RB 84 von Saarburg über Saarlöcherbach, Mettlach, Merzig (Stadtmitte) nach Merzig (Saar) vorgesehen. Mit der Verlängerung kann eine Anbindung an die in Merzig endenden Fahrten der S-Bahn Saarland in Richtung Saarburg und Trier geschaffen werden.					
Akteure	MWAEV, ZPS, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch	mittel	niedrig		
Fördermöglichkeiten	-					
Szenarien	Angebotsoptimierungen		ÖPNV-Offensive			ÖPNV-Vorrangentwicklung
Weiteres						

SP 3		Angebotsoptimierungen zwischen Saarbrücken und Mannheim					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe		
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image		
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit		
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Derzeit bestehen Angebotslücken im Nahverkehr auf der Verbindung zwischen Saarbrücken und Mannheim. Insbesondere in den Stunden, in denen Züge der ICE-Linie von/nach Paris fahren, werden die Züge der Linie RE 1 nur auf Teilabschnitten oder gar nicht zwischen Saarbrücken und Mannheim gefahren. Weiterhin ist im Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn eine Intercity-Linie im Zwei-Stunden-Takt geplant. Eine Umsetzung dieses Konzepts führt zu notwendigen Veränderungen auf dem Korridor Saarbrücken – Mannheim, die gleichzeitig zu Angebotsoptimierungen im Nah- und Fernverkehr genutzt werden sollen. Folgende Optimierungen sind für den Korridor Saarbrücken – Mannheim angestrebt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung eines reinen Stundentakts aus Linie RE 1 und der neuen IC-Linie zwischen Saarbrücken und Mannheim (weiter Richtung Stuttgart – Lindau) mit gleichem Halteschema. Hierzu sind Lösungen mit den Anbietern im Fern- sowie im Nahverkehr zu finden, die durch Abstimmung der beiden Produkte aufeinander einen Stundentakt ergeben. ▪ Entflechtung der ICE-Züge Paris – Saarbrücken – Mannheim im Hinblick auf die Fahrplanlage zur RE 1-/IC-Trasse ▪ Anerkennung aller Nahverkehrstarife im Intercity auf dem Abschnitt Saarbrücken – Mannheim 						
Akteure	MWAEV, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, DB Netz AG						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig		
Fördermöglichkeiten	-						
Szenarien	Angebotsoptimierungen		ÖPNV-Offensive		ÖPNV-Vorrangentwicklung		
Weiteres							

SP 4	RE-Fahrten Saarbrücken – Konz – Luxemburg zur Hauptverkehrszeit						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Zwischen Saarbrücken und Luxemburg existiert mit dem Saarbrücken-Luxemburg-Express ein schnelles Bus-Verkehrsangebot zwischen beiden Städten als Punkt-zu-Punkt-Verbindung. Ebenso besteht ein Busangebot zwischen Merzig und Luxemburg, das allerdings größtenteils nicht bis in die Luxemburger Innenstadt geführt wird. Die Attraktivität der Busangebote wird insbesondere in den Hauptverkehrszeiten durch hohe Reisezeitverluste infolge von Staus reduziert. Da die Verflechtungen im Berufsverkehr mit Luxemburg zunehmend steigen, wird das Verkehrsangebot mit Bussen durch eine optimierte Verbindung im Schienenverkehr ergänzt.</p> <p>Mit einer neuen Regionalexpress-Linie zwischen Saarbrücken Hbf und Luxemburg während der Hauptverkehrszeiten kann auch auf bestehenden Eisenbahnstrecken eine attraktive Alternative zum Busverkehr geschaffen werden. Die Züge halten wie die RE-Züge im Saarland in Völklingen, Saarlouis, Dillingen und Merzig. Vorgesehen ist im weiteren Verlauf eine direkte Linienführung ab Konz in Richtung Igel, Wasserbillig und Luxemburg. Erreichbar sind im Idealfall Reisezeiten von knapp 1 Stunde und 40 Minuten zwischen Saarbrücken und Luxemburg. Die um 20 bis 30 Minuten höhere Fahrzeit gegenüber der Busverbindung (Saarbrücken-Luxemburg-Express) wird durch eine höhere Zuverlässigkeit und höheren Reisekomfort im SPNV ausgeglichen. Zudem können auch von den anderen Unterwegshalten im Saarland attraktive Fahrzeiten nach Luxemburg gewährleistet werden.</p> <p>Zum Einsatz kommen müssen hier Mehrsystemfahrzeuge, da an der deutsch-luxemburgischen Grenze das Stromsystem von 15 kV 16,7 Hz (Deutschland) auf 25kV 50Hz Wechselstrom (Luxemburg) wechselt.</p> <p>Bei einer positiven Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist eine Ausweitung des Verkehrsangebots auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten anzustreben.</p>						
Akteure	MWAEV, ZPS, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten Luxemburg, Eisenbahnverkehrsunternehmen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig				langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Fördermöglichkeiten	ggf. EU-Förderprogramm Interreg						
Szenarien	Angebotsoptimierungen		ÖPNV-Offensive			ÖPNV-Vorrangentwicklung	

9.7 Maßnahmen im Landesbusnetz

B1	Einführung des neuen Landesbusnetzes mit Produkten PlusBus und ExpressBus		
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Eine wesentliche Neuerung im Landesbusnetz wird die Umsetzung der im VEP ÖPNV definierten Verbindungsstandards sowie der neuen Produkte PlusBus und ExpressBus (s. Kap. 6.7) sein. Damit werden einheitliche Qualitätsstandards hinsichtlich Fahrtenhäufigkeit, Bedienungszeiträumen und Reisezeiten umgesetzt. Die Umsetzung der neuen Produkte erfolgt, sofern die Angebotsstandards heute noch nicht gegeben sind, entweder durch Zubestellungen im Rahmen bestehender Verkehrsverträge oder bei Neuvergabe der Verkehrsleistungen. Während bereits das heutige R-Liniennetz grundsätzlich auf den Festlegungen der Landesentwicklungsplanung beruht, im Laufe der Zeit aber nicht durchgängig in diesem Sinne weiterentwickelt wurde, soll das neue Landesbusnetz konsequent auf Grundlage von siedlungsstrukturellen Verflechtungen des Zentrale-Orte-Systems bei Betrachtung der Gesamtverkehrsnachfrage gestaltet werden. Aus diesem Grund kommt es auch zu Veränderungen der Strecken und Verbindungen, die Bestandteil des Landesnetzes Saarland sind.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der jeweiligen Linienführungen ist abhängig vom verfolgten Szenario, da insbesondere eine nahtlose Integration von Bus- und Bahnangeboten ein wesentliches Ziel des VEP ÖPNV ist. Dabei gilt es, insbesondere den regionalen Busverkehr auch in das Konzept eines saarlandweiten Integralen Taktfahrplans zu integrieren, um bestmögliche Anschlussbeziehungen – auch systemübergreifend zwischen SPNV, regionalen und lokalen Busverkehren – zu ermöglichen.</p> <p>Mit der Umsetzung von Veränderungen im Landesbusnetz sind ebenfalls Veränderungen in den kommunalen Busnetzen verbunden. Daher soll die Umsetzung sukzessive in Zusammenarbeit mit den kommunalen Aufgabenträgern vorgenommen werden. Insbesondere besteht durch die Öffnung der Produkte PlusBus und ExpressBus für lokale Aufgabenträger auch die Möglichkeit, Verdichtungen der Busfahrten im Landesnetz ohne geänderte Linienbezeichnung durch Finanzierung kommunaler Aufgabenträger (auch auf Teilstrecken) vorzunehmen.</p>		

Akteure	MWAEV, ZPS, kommunale Aufgabenträger des ÖPNV					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Szenarien	Angebotsoptimierungen		ÖPNV-Offensive			ÖPNV-Vorrangentwicklung

B2	Anpassung des Landesbusnetzes an den Ausbau des SPNV-Netzes					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	Die Darstellungen in den Kapiteln 9.1 bis 9.6 zeigen viele einzelne Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV auf. Dabei werden viele Maßnahmen jedoch nicht zeitlich synchron umgesetzt werden können, da sowohl die Finanzierung jeweils separat sicherzustellen ist und auch die notwendigen Planverfahren durch Unwägbarkeit unterschiedlich lang dauern können. So werden sich auch Mischzustände ergeben, die nicht in einem der drei Szenarien dokumentiert sind. Dennoch ist es wichtig, auch in diesen Zwischenständen jeweils das landesweite Busnetz stetig an das SPNV-Angebot anzupassen, um stets ein integriertes und aufeinander abgestimmtes Liniennetz im ÖPNV des Saarlandes anbieten zu können. Darüber hinaus sind die laufenden Anpassungen auch erforderlich, um unter anderem Parallelverkehre zwischen Bus- und Bahn zu vermeiden, sodass neue Angebote im SPNV ihre Nachfragewirkung entfalten können.					
Akteure	MWAEV, ZPS, kommunale Aufgabenträger des ÖPNV					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Szenarien	Angebotsoptimierungen		ÖPNV-Offensive			ÖPNV-Vorrangentwicklung
Weiteres	-					

9.8 Wirkungsabschätzung der Szenarien

Die Weiterentwicklung des Landesnetzes und die grenzüberschreitende Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist in drei Szenarien gestaffelt (s. Kap. 9.1). Diese unterscheiden sich vor allem in den notwendigen Investitions- und Betriebskosten. Dies führt zu Unterschieden bei den Bedienungsangeboten und Infrastrukturinvestitionen. Entsprechend ergibt sich für jedes Szenario eine eigene Wirkungsabschätzung. Grundlage hierfür sind Kostenschätzungen mit Stand Frühjahr 2020.

Die Wirkungsabschätzung betrachtet für jedes Szenario drei Bereiche mit insgesamt fünf Kriterien. Der erste Bereich, monetäre Abschätzung, umfasst die notwendigen Investitionskosten und jährlichen Betriebskosten. Letztere beinhalten im SPNV auch die Trassen- und Stationsgebühren. Der zweite Bereich, Fahrgäste, umfasst die zu erwartenden Neufahrgäste und die Gesamtreiseweite aller Fahrgäste pro Jahr. Der dritte Bereich, Klimaschutz, wird durch das Kriterium des eingesparten CO₂-Ausstoßes abgebildet (vgl. Kap. 7.1).

Im Vergleich der drei Szenarien zueinander gilt grundsätzlich, dass mit einem höheren finanziellen Aufwand auch mehr Fahrgäste gewonnen werden können, die Gesamtreiseweite steigt und mehr CO₂-Einsparungen möglich sind. Der größte Sprung zwischen den Szenarien besteht zwischen den Szenarien *Optimiertes Angebot* und *ÖPNV-Offensive*. Hier macht sich die Bereitschaft für höhere Investitions- und Betriebskosten deutlich bemerkbar. So steigt die Anzahl der zu erwartenden Neufahrgäste pro Werktag um 80 %, die Gesamtreiseweite um etwa 70 bis 80 % und die CO₂-Einsparungen können fast verdoppelt werden. Großen Einfluss haben hier vor allem die Reaktivierungen bzw. der Neubau von vier Bahnstrecken samt Haltepunkten, die im Szenario *Optimiertes Angebot* nicht vorgesehen sind.

Mit dem Szenario *ÖPNV-Vorrangentwicklung* lassen sich weitere Verbesserungen gegenüber dem Szenario *ÖPNV-Offensive* erzielen, wobei die erzielbaren Wirkungen im Verhältnis zu den Kosten jedoch geringer sind. Das Szenario *ÖPNV-Offensive* hebt bereits gegenüber dem Szenario *Optimiertes Angebot* die wichtigsten und größten Potenziale. Es lassen sich mit dem Szenario *ÖPNV-Vorrangentwicklung* weitere Potenziale heben, diese sind aber nicht mehr so stark ausgeprägt. Insbesondere im Verhältnis zu den entstehenden Investitionskosten sind hier die Wirkung pro eingesetztem Euro deutlich geringer. Entsprechend sind auch die erzielbaren CO₂-Einsparungen pro investiertem Euro geringer als im Szenario *ÖPNV-Offensive*. Das Verhältnis der jährlichen Betriebskosten zu den erzielbaren Neufahrgästen ist jedoch in allen Szenarien nahezu identisch. Im Hinblick auf Gesamtreiseweite und die CO₂-Einsparungen verschlechtert sich das Verhältnis vor allem vom Szenario *ÖPNV-Offensive* zum Szenario *ÖPNV-Vorrangentwicklung*.

Die Darstellung der Wirkungsabschätzung geht von einer Umsetzung jeweils aller zu einem Szenario gehörenden Maßnahmen aus. In der Realität können auch Mischformen zwischen den Szenarien entstehen, wenn z. B. mangels verfügbarer finanzieller Mittel oder erhöhtem Zeitbedarf für die Planverfahren noch nicht alle Strecken des Szenarios *ÖPNV-Vorrangentwicklung* reaktiviert sind oder das Nutzen-Kosten-Verhältnis eines Streckenausbaus bei weiteren Detailuntersuchungen unter einen Wert von 1,0 fällt und daher von einer Reaktivierung der Strecke grundsätzlich abgesehen werden muss.

Abb. 119: Wirkungsabschätzung zu den Szenarien

Optimiertes Angebot bei Status Quo-Finanzierung	ÖPNV-Offensive mit erhöhtem Finanzbedarf	ÖPNV-Vorrangentwicklung mit hohem Finanzbedarf
Notwendige Investitionskosten	Notwendige Investitionskosten	Notwendige Investitionskosten
20 Mio. EUR	145 Mio. EUR	355 Mio. EUR
Jährliche Betriebskosten	Jährliche Betriebskosten:	Jährliche Betriebskosten
8 Mio. EUR / Jahr*	17 Mio. EUR / Jahr*	25 Mio. EUR / Jahr*
Zu erwartende Neufahrgäste	Zu erwartende Neufahrgäste	Zu erwartende Neufahrgäste
6.400 Fahrgäste / Werktag	13.500 Fahrgäste / Werktag	20.000 Fahrgäste / Werktag
Gesamtreiseweite	Gesamtreiseweite	Gesamtreiseweite
54 Mio. Personenkm / Jahr	94 Mio. Personenkm / Jahr	125 Mio. Personenkm / Jahr
CO₂-Einsparungen	CO₂-Einsparungen	CO₂-Einsparungen
3.800 t / Jahr	8.000 t / Jahr	10.000 t / Jahr

* Jährliche Betriebskosten umfassen auch die Trassen- und Stationsgebühren; zusätzliche Fahrgelderlöse sind nicht berücksichtigt. Bei allen Werten handelt es sich um zusätzliche Wirkungen im Vergleich zum heutigen Ist-Zustand. Die Werte sind für die Szenarien kumuliert, d.h. jede Stufe enthält die Werte der vorhergehenden Stufe.

Quelle: eigene Darstellung

9.9 Fördermöglichkeiten zur Umsetzung des Landesnetzes

Die im Rahmen des VEP ÖPNV genannten Kosten stellen Schätzungen dar und sollen aufzeigen, welche Investitionen bei einer möglichen Realisierung zu erwarten sind. Diese geschätzten Kosten sind nicht zu verwechseln mit den Kosten, die das Saarland als Aufgabenträger für den SPNV im Zuge der weiteren Projektentwicklung zu tragen hat.

Für die Umsetzung von Reaktivierungsmaßnahmen stellt der Bund erhebliche Fördermittel im Rahmen des **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)** bereit. Je nach Maßnahmenart sind Fördersätze festgelegt, die bei Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken eine Förderung von bis zu 90 % der einmaligen Baukosten ermöglichen, sodass der Eigenanteil des Landes mit 10 % relativ gering ausfällt. Zwingende Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass das nach der Methode der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) auch nach der detaillierteren Machbarkeitsstudie und der darauffolgenden Detailplanung immer noch deutlich größer 1,0 ausfällt. Nur wenn sich der volkswirtschaftliche Nutzen hierdurch nachweisen lässt, kann eine Maßnahme durch den Bund gefördert und durch das Land kofinanziert werden.

Weitere Fördermöglichkeiten ergeben sich durch zusätzliche Förderprogramme, die der Bund für spezielle Maßnahmen, die z. B. dem Klimaschutz dienen, auflegt, die aber oft zeitlich befristet sind und gerade in die jeweilige Projektphase passen müssen.

Förderung von Elektrifizierungslücken und alternativen Antrieben im Schienenverkehr

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des GVFG wird auch die Möglichkeit zur anteiligen Finanzierung von SPNV-Elektrifizierungsmaßnahmen verbessert. So können diese Mittel des Bundes auch für reine Elektrifizierungen von regionalen Schienenstrecken des SPNV einschließlich der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe genutzt werden. Hierbei ist aber immer auch der Nachweis der Sinnhaftigkeit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit hinsichtlich CO₂-Reduzierung und sonstiger klimafreundlicher Auswirkungen zu führen.

Förderung über die LuFV

Als wichtige Finanzierungsquelle für Strecken und Stationen stehen auch Bundesmittel aus der sog. „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn zur Verfügung. Über die aktuelle LuFV-Anlage 8.7 stehen dem Saarland über einen Zeitraum von 10 Jahren (2020–2030) speziell für Verbesserungsmaßnahmen im SPNV ein Gesamtbudget von rund 34 Mio. EUR zu, dessen Aufteilung zwischen dem Land und der federführenden DB Netz AG verhandelt wird.

EU-Fördermittel

Über nationale Finanzierungsmöglichkeiten hinaus bestehen Möglichkeiten, EU-Fördermittel zu beantragen. Anders als bei den zuvor genannten Fördermöglichkeiten des Bundes handelt es sich hierbei aber weniger um inhaltlich stetige Förderprogramme. Vielmehr variieren die Förderschwerpunkte je nach Förderaufruf und spezifischer Zielsetzung. Beispielsweise ist die Möglichkeit einer Infrastrukturförderung über Interreg, eine Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), gebunden an die Förderregularien der jeweiligen Interreg-Region und die aktuellen Förderschwerpunkte und der Höhe nach im Vergleich zu den nationalen Fördermöglichkeiten stark limitiert.

Auf den Infrastrukturausbau spezifiziert sind hingegen Förderinstrumente wie das auf den Zeitraum 2014–2020 angelegte Programm Connecting Europe Facility (CEF) for Transport. Dieses Programm basiert auf der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 „Connecting Europe Facility (CEF)“ und konzentriert sich auf den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes mit seinem definierten, sogenannten Gesamtnetz und Kernnetz. Das Saarland hat am Kernnetz Anteil mit der Bahnstrecke Paris – Saarbrücken – Mannheim. Zum Gesamtnetz gehören darüber hinaus noch die Bahnstrecken entlang der Saar von Saarbrücken Richtung Trier und von Trier entlang der Obermosel nach Metz. Hierbei sind die jeweiligen Förderschwerpunkte der einzelnen Förderaufrufe zu beachten wie Netzkategorie oder Förderumfang (Infrastrukturmaßnahmen bzw. ausschließlich Studien).

10 Handlungsfeld Stationen und Haltestellen

Stationen und Haltestellen sind der erste und letzte Berührungspunkt einer Fahrt mit dem ÖPNV. Daher ist ein gepflegtes und modernes Erscheinungsbild eine wesentliche Voraussetzung, dass der ÖPNV auch für wahlfreie Kunden eine attraktive Mobilitätsalternative darstellt. Weiterhin entscheidet die barrierefreie Zugänglichkeit aus dem öffentlichen Raum bis zum Fahrzeug bzw. in umgekehrter Richtung darüber, inwieweit eine ganze Wegeketten barrierefrei zurückgelegt werden kann. Für alle Menschen ist die Zielführung und die Information an den Stationen ein wesentlicher Parameter für die Nutzung und die Zufriedenheit. Daher werden im Handlungsfeld *Stationen und Haltestellen* wesentliche Maßnahmen und Konzepte für die Verbesserung des Zustands und der Optik der Stationen und Haltestellen im Saarland dargestellt.

10.1 Strategie zur Qualität von Stationen und Haltestellen

Ob jemandem etwas gefällt oder nicht, wird häufig mit dem ersten Eindruck entschieden und dieser wird im ÖPNV regelmäßig vom Erscheinungsbild der jeweiligen Haltestellen bzw. des Bahnhofs oder Haltepunktes geprägt. Vandalismus, Schmutz, aber auch verwitterte Ausstattungsmerkmale von Stationen und Haltestellen prägen folglich häufig einen schlechten ersten Eindruck, der sich nur schwer durch andere Qualitäten kompensieren lässt. Aber auch fehlende, unzureichende oder schlechte Ausstattung kann hierfür wichtig sein. Aus diesem Grund strebt das Saarland an, die Qualität von Bahnhöfen und Haltestellen zu verbessern.

Sauberkeit und Instandhaltung

Sauberkeit und Erhaltungszustand sind zwei Faktoren, die unabhängig von der Gestaltung und Modernität einer Station bzw. Haltestelle die äußere Wahrnehmung beeinflussen. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr beabsichtigt, Missstände kurzfristig zu beseitigen und in Zusammenarbeit mit den Baulastträgern kontinuierlich an einer Verbesserung der Sauberkeit und des Erhaltungszustands von Bahnhöfen, Haltepunkten und Bushaltestellen zu arbeiten, um unabhängig vom jeweiligen ÖPNV-Verkehrsmittel landesweit sowohl einen besseren Ersteindruck des ÖPNV als auch ein Zufriedenheits- und Sicherheitsgefühl aller Nutzenden zu ermöglichen.

Orientierung

Für ortsfremde Menschen ist eine Haltestelle bzw. ein Haltepunkt oder Bahnhof meist der erste Orientierungspunkt in einer fremden Umgebung. Eine leichte und vor allem vollständige Wegweisung ist die Voraussetzung für eine schnelle Orientierung in einer fremden Umgebung. Daher wird angestrebt, dass an Verknüpfungspunkten eine vollständige Wegweisung zu Anschlussverkehrsmitteln aufgebaut wird, damit diese schnell und auf dem direkten Wege auffindbar sind, um auch kurze Übergangszeiten zuverlässig anbieten zu können. Umgekehrt ist es für potenzielle Neukunden wichtig, die Station und damit das Verkehrsmittel überhaupt aufzufinden und gut zu erreichen.

Ausstattungsmerkmale und Funktionsfähigkeit der Ausstattung

Alle Stationen und Haltestellen sollen über eine angemessene Ausstattung verfügen, die zweckmäßige Aufenthalte beim Warten auf ein öffentliches Verkehrsmittel ermöglichen. Insbesondere Verknüpfungspunkte und Umsteigehaltestellen sollen über witterungsgeschützte Warteflächen mit Sitzmöglichkeiten verfügen.

Einrichtungen an Stationen und Haltestellen sollen einen funktionsfähigen Zustand aufweisen. Gemäß einer gesamtheitlichen ÖPNV-Entwicklung arbeiten das Land und die kommunalen Aufgabenträger an einer kontinuierlichen Erfassung der Funktionsfähigkeit der Ausstattungsmerkmale von Haltepunkten und Stationen.

Subjektive Sicherheit

Insbesondere das subjektiv wahrgenommene Sicherheitsgefühl kann leicht eine Barriere zur Nutzung des ÖPNV darstellen. Die subjektive Sicherheit ist dabei nicht nur von der tatsächlichen Häufigkeit von Vorkommnissen beeinflusst, sondern auch von gestalterischen Merkmalen wie der Übersichtlichkeit von Zuwegungen und Stationen. Wenn diese verwinkelt, schwer einsehbar oder schlecht beleuchtet sind, kann bei Nutzenden u. a. Angst vor Überfällen und Übergriffen entstehen. Dies gilt besonders für die Winterzeit, wenn überdurchschnittlich viele Wege in der Dunkelheit zurückgelegt werden müssen.

Es wird angestrebt, die subjektive Sicherheit in Zusammenarbeit mit den Baulastträgern von Stationen und Haltestellen kontinuierlich durch Umgestaltungen und technische Überwachungen wie Videoüberwachung zu erhöhen, um die im Rahmen der Stationserfassung und Nutzerbefragung (s. Kap. 4) erkannten Defizite abzubauen. Beispielsweise verfügen bislang nur 6 Stationen über eine Videoschutzanlage und die Zufriedenheit mit der Sicherheit an Stationen ist auf einem geringen Niveau angesiedelt.

Informationen an Stationen und Haltestellen

Informationen an Stationen und Haltestellen sind ein wesentliches Qualitätskriterium für Nutzende des ÖPNV, da diese nicht nur notwendige Angaben über das ÖPNV-Angebot umfassen, sondern auch die Orientierung in und rund um die Station bzw. Haltestelle erleichtern können. Für alle Stationen und Haltestellen soll daher ein Mindestmaß an Informationen gewährleistet werden. Diese umfassen:

- Name der Station bzw. Haltestelle (aus dem Fahrzeug erkennbar angebracht)
- Gleis- und/oder Fahrtrichtungsangaben
- aktuelle Fahrpläne
- Tarifinformationen
- aktuelle Liniennetzpläne
- SPNV- und Saarbahn-Stationen: Wegweisung zu Haltestellen des Schienenersatzverkehrs

An Verknüpfungspunkten und Haltestellen mit höheren Aufkommen von nichtortkundigen Fahrgästen sind darüber hinaus folgende Ausstattungsmerkmale anzustreben:

- Echtzeitinformationen über die nächsten Abfahrten

- Umgebungsplan mit Angabe weiterer Abfahrtspositionen (übergreifend SPNV und Busverkehre) sowie touristischer und Alltagsradrouten
- Wegeleitsystem zu den umliegenden Zielen

Bei den genannten Ausstattungsmerkmalen geht es nicht nur um das Vorhandensein, sondern auch die übersichtliche und zweckmäßige Gestaltung der Information und die aktuelle Vorhaltung in funktionsfähigem Zustand. Insbesondere mit Bezug auf die Ergebnisse der letzten Stationserfassung ist dies neben der Ergänzung der Ausstattungsmerkmale ein relevantes Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Saarland.

10.2 Maßnahmensteckbriefe

ST 1		Landesweite Erfassung der Stationen und Haltestellen				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Das MWAEV führt bereits seit 2016 eine Erfassung für alle Bahnhöfe, Haltepunkte und wichtigen Bushaltestellen in einem regelmäßigen Turnus durch. Dieses Format wird in den kommenden Jahren fortgeführt. In der Erfassung werden die wesentlichen Merkmale zu vorhandenen Ausstattungsmerkmalen und deren Zustand für Stationen und Haltestellenbereiche vom Zugang bis zur Bahnsteig- bzw. Bordsteinkante erfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung • Stufenfreiheit / Leitstreifen • Fahrgastinformationen (Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Uhr) • Sicherheit • Sauberkeit • Fahrscheinvertrieb • Sitzgelegenheiten, Unterstände • Aufzug / Fahrtreppen • Bike-and-Ride-Abstellplätze • Park-and-Ride-Abstellplätze <p>Das MWAEV schließt mit den kommunalen Aufgabenträgern eine Vereinbarung zur kontinuierlichen Mitarbeit und Beteiligung an der landesweiten Erfassung aller Stationen und Haltestellen. Dazu wird das MWAEV landesweite Standards für die Erfassung von Stationen und Haltestellen festlegen und für alle Aufgabenträger zugänglich herausgeben.</p>					
Akteure	MWAEV, ZPS					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig		langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig
Weiteres	Regelmäßige Durchführung					

ST 2							
Bahnhofsentwicklungsprogramm: Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV							
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Das Bahnhofsentwicklungsprogramm umfasst die Modernisierung und den Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV. Dabei geht es neben der Herstellung eines modernen und gepflegten Erscheinungsbilds sowohl um die Herstellung eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig als auch um die Anpassung der Bahnsteighöhe an die eingesetzten Fahrzeuge.</p> <p>Beim Ausbau ist im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugang auf den Bahnsteig (Aufzug, Rampe, Schieberampe an Treppen) ▪ Barrierefreiheit auf dem Bahnsteig (taktiles Leitsystem, Oberflächenkontraste) ▪ Anpassung der Bahnsteighöhe gemäß dem zwischen den Bundesländern und der Deutschen Bahn vereinbarten Bahnsteighöhenkonzept <p>Für Stationen, bei denen mehrere Bahnsteighöhen erforderlich werden, sind Kombilösungen mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen erforderlich. Für die durchgehende barrierefreie Führung sind auch die Wegebeziehungen zwischen Bahnsteigen und Bushaltestellen mit Beschilderung, einer festen Oberfläche und einem taktilen Leitsystem zu qualifizieren.</p> <p>Im Hinblick auf das Erscheinungsbild sollen die Stationen insbesondere mit vandalismusresistenten Materialien und guter Einsehbarkeit gestaltet werden, um das Sicherheitsempfinden der Nutzenden zu erhöhen. Die Einrichtung von Videoschutzanlagen ist besonders an Standorten mit erhöhter Kriminalität und in Lagen mit unzureichender Einsehbarkeit zu prüfen.</p> <p>Grundlage für den Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten ist ein Bahnhofsentwicklungsprogramm, das aus den Ergebnissen der Stationserfassung unter Anwendung einer Priorisierung nach Zustandsdefiziten, zu erwartenden Kosten und betroffenen Fahrgästen abzuleiten ist. Die Ergebnisse der regelmäßigen, landesweiten Stationserfassung sollen in das Bahnhofsentwicklungsprogramm kontinuierlich einfließen.</p>						
Akteure	MWAEV, DB Station&Service AG, DB Netz AG						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	Einmalige Kosten	1	2	3	4	5	Als kontinuierliches Programm sind sämtliche Kosten den laufenden Kosten zugeordnet
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	kurzfristige Einführung als Daueraufgabe						

ST 3	Qualitätsprogramm <i>Bahnhof als Visitenkarte</i>						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe		
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image		
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit		
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die Nutzung von Bus und Bahn ist mit Wartezeiten bei Fahrtbeginn und Umstiegen verbunden. Daher ist es erforderlich, eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität sicherzustellen. Diese bezieht sich auch auf die Zugangsbereiche der Bahnsteige.</p> <p>Im Rahmen einer vertraglichen Zusammenarbeit mit den Eigentümern der Stationen stellt das Saarland bereits zusätzliche sogenannte Stationsinspektoren bereit, die Mängel kurzfristig identifizieren und diese durch schnell umsetzbare Kleinmaßnahmen zu verbessern bzw. zu beheben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beseitigung von Vandalismusspuren (z. B. Streichen von Unterführungen) und Instandsetzung der Stationsausstattung ▪ Instandsetzung der technischen Ausstattung wie Lautsprecher, Anzeigen, Beleuchtung Fahrscheinautomaten und ggf. WLAN ▪ Ergänzung bzw. Erneuerung von Sicherheitshinweisen, Markierungen und Wegweisungen ▪ Dokumentation der durchgeführten Arbeiten in einer Datenbank zur Evaluation der Verbesserungen gegenüber der Ausgangslage <p>In Ergänzung zu Stationsinspektoren kann auch ehrenamtliches Engagement in Form von Stationspaten sinnvoll sein. Diese können zumindest kurzfristigen Handlungsbedarf direkt an die Stationsinspektoren weiterleiten. Dazu wird eine Kontaktmöglichkeit bei den Stationsinspektoren ermöglicht.</p>						
Akteure	MWAEV, DB Station&Service, Kommunen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	-						

ST 4 Stationäre Fahrgastinformationen an Stationen und Haltestellen/Wegweisung							
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>An den Stationen des SPNV wird durch die Eisenbahninfrastruktureigentümer eine visuelle und akustische Fahrgastinformation eingerichtet. Diese umfasst auch eine Wegweisung auf den Bahnsteigen und im Stationsumfeld.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lautsprecheransagen zur Ankündigung von Abfahrten, Störungen und Warnungen vor durchfahrenden Zügen ▪ digitale Anzeigetafel oder digitaler Schriftanzeiger an jedem Bahnsteig ▪ Aushänge zu Tarif und Fahrplan <p>Die Bereitstellung von Fahrgastinformationen soll auf Echtzeitdaten beruhen. Sicherheitsinformationen sind regelmäßig zu überprüfen und aktuell zu halten. Ergänzend wird das Wegeleitsystem qualifiziert.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausgänge mit Straßennamen und Umgebungsplänen ▪ Wegweisung zu Buslinien, zum Schienenersatzverkehr sowie zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel (u. a. P+R, B+R) ▪ Ausweisung bedeutsamer Ziele und Sehenswürdigkeiten im Umfeld ▪ Qualifizierung der Wegweisung und Zielführung im Umfeld der Station als Zuwegung zur Station und zu deren Einrichtungen (P+R, B+R). 						
Akteure	MWAEV, DB Netz AG, Saarbahn, ggf. künftig weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen, betroffene Kommunen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres							

11 Handlungsfeld Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Mobilität soll Menschen mit Mobilitätseinschränkung Partizipation und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Der Gesetzgeber hat für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV eine Zielbestimmung in § 8 Abs. 3 PBefG verankert, wonach Aufgabenträger in den Nahverkehrsplänen die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen müssen – mit dem Ziel, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung von Bussen und Straßenbahnen zu erreichen. Auch im Eisenbahnverkehr ist in § 2 Abs. 3 EBO eine verpflichtende Auseinandersetzung mit dem Handlungsfeld Barrierefreiheit vorgeschrieben, um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zur Nutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erreichen. Die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV ist daher ein Fokusthema des VEP ÖPNV.

11.1 Strategie für Stationen und Haltestellen

Das Saarland ist bestrebt, in Zusammenarbeit mit den kommunalen Aufgabenträgern und Baulastträgern für Stationen und Haltestellen möglichst zeitnah eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Allgemeine Anforderungen

Unabhängig vom zuständigen Baulastträger sind für den barrierefreien Ausbau von Stationen und Haltestellen die Norm DIN18024-1 anzuwenden. Zur Pflege eines landesweiten Datenbestandes hinsichtlich der Barrierefreiheit an Stationen und Haltestellen sind alle Baulastträger und Aufgabenträger angehalten, Informationen über die Ausbauplanung und tatsächliche Baumaßnahmen auf Anfrage bzw. nach Vereinbarung in regelmäßigen Intervallen an das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr oder eine von diesem bestimmte Stelle zu melden. Der Datenbestand ist bei den zuständigen Stellen kontinuierlich aktuell zu halten.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr unterstützt das landesweit einheitliche Informationsmanagement zum barrierefreien Ausbaustand von Haltestellen durch Vorhaltung eines Datenbestands zum Haltestellenausbau (landesweites Haltestellenkataster). Für technische Anlagen zur Herstellung der Barrierefreiheit oder eines barrierearmen Zugangs zum ÖPNV (Aufzüge oder Rolltreppen) soll sukzessive eine technische Zustandsüberwachung dieser Anlagen erfolgen, um Echtzeitinformationen über die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen bereitstellen zu können. Die Echtzeitinformationen werden in digitale Auskunftsmedien, insbesondere dem Saarfahrplan, integriert.

Bus- und Straßenbahnhaltestellen

Für den Ausbau von Bushaltestellen sind die Aufgabenträger und Baulasträger angehalten, im Einvernehmen eine Priorisierung für den Ausbau zu erarbeiten. Bei der Priorisierung sind folgende Kriterien zu beachten:

- regelmäßige Bedienung der Haltestellen (auch außerhalb von Schulferien)
- Erschließungsfunktion (Einwohner bzw. Ziele im Umkreis)
- Erschließung von Einrichtungen mit besonderer Relevanz für die Barrierefreiheit (u. a. Stadtzentren, Versorgungseinrichtung, Arztpraxis, Schulen, Wohnheime, usw.)
- Verknüpfungsfunktion mit anderen ÖPNV-Linien

Die Priorisierung soll Bestandteil der Nahverkehrspläne der jeweiligen Aufgabenträger werden und ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und fortzuschreiben.

Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV

Es wird auf das Handlungsfeld Stationen und Haltestellen (Kapitel 10) und dabei insbesondere auf die Maßnahme ST 2 – Bahnhofsentwicklungsprogramm: Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV verwiesen.

Bahnsteige

Alle Bahnsteige sollen stufenfrei zugänglich werden. Zunächst soll dies durch Rampen erreicht werden. Sollte dies nicht möglich sein, wird eine Umsetzung durch Aufzüge angestrebt.

Um langfristig eine vollständige Kompatibilität zwischen Bahnsteighöhen und eingesetzten Fahrzeugen herzustellen, sind auf dem Streckennetz der Deutschen Bahn bei allen künftigen Ausbaumaßnahmen die festgelegten Bahnsteighöhen gemäß dem zwischen den Bundesländern und der Deutschen Bahn vereinbarten Bahnsteighöhenkonzept zu beachten. Bei Streckenabschnitten, die nicht dem Netz der Deutschen Bahn zugehören und im Zuge des Ausbaus des Landesnetzes Saarland für den SPNV-Betrieb hergestellt werden sollen, sind für die Zielhöhe der Bahnsteige (55 bzw. 76 cm) die im Landesnetz Saarland vorgesehenen Verknüpfungen mit dem Netz der Deutschen Bahn maßgeblich. Im Saarbahn-Netz ist eine einheitliche Bahnsteighöhe von 38 cm zugrunde gelegt. An Bahnsteigen, an denen Fahrten mehrerer Teilnetze halten, ist eine Umsetzung über verschiedene Bahnsteigabschnitte anzustreben, die jeweils eine geeignete Einstiegshöhe aufweisen. Tab. 49 zeigt das derzeit geplante Bahnsteighöhenkonzept für alle Bestandsstrecken und die im Rahmen des VEP ÖPNV zur Reaktivierung vorgesehenen Strecken.

Tab. 49: Bahnsteighöhenkonzept

760 mm	550 mm	380 mm (Saarbahn-Ausbau)
Bestandsstrecken		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ (Kaiserslautern) – Homburg – St. Ingbert – Saarbrücken ▪ (Trier) – Merzig – Dillingen – Saarbrücken ▪ (Trier) – Perl ▪ (Mainz) – Neubrücke – Neunkirchen – Saarbrücken (RE-Halte) ▪ Homburg – Einöd 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dillingen – Niedaltdorf ▪ Rohrbach – Einöd – Zweibrücken – Pirmasens ▪ Neubrücke – Neunkirchen – Saarbrücken (RB-/S-Bahn-Halte) ▪ Saarbrücken – Quierschied – Illingen – Lebach – Lebach-Jabach ▪ Homburg – Neunkirchen – Illingen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbrücken-Brebach – Kleinblittersdorf – (Saargemünd) ▪ Lebach – Heusweiler – Saarbrücken Siedlerheim
Potenziell zu reaktivierende Strecken (s. Kap. 7.3 ff.)		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Merzig – Losheim 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dillingen – Körprich – Schmelz ▪ Körprich – Lebach-Jabach 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarbrücken – Fürstenhausen – Großrosseln ▪ Fürstenhausen – Überherrn

Fahrgastinformationen

Fahrgastinformationen sind in allgemein verständlicher Sprache zu verfassen und wichtige Aushanginformationen mit aussagekräftigen Piktogrammen bzw. Symbolisierung der Inhalte zu versehen. Fahrplanaushänge und Haltestelleninformationen (z. B. Lagepläne und Tarifaushänge) sollen landesweit einen einheitlichen Aufbau und eine einheitliche Darstellungsform aufweisen. An jeder SPNV-Station und jedem Verknüpfungspunkt im straßengebundenen Bus- und Saarbahn-Verkehr sollte mindestens ein Fahrplanaushang auf einer Höhe montiert werden, sodass dieser für Menschen im Rollstuhl und für kleinwüchsige Menschen lesbar ist.

Alle Fahrgastinformationen, einschließlich der Echtzeitinformationen zur Betriebslage, sollten sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Stationen möglichst im Zwei-Sinne-Prinzip abrufbar sein. Dabei kann auch die Informationsbereitstellung, einschließlich der Echtzeitinformationen zur aktuellen Betriebslage, im Internet als Ergänzung nutzbar gemacht werden, sodass etwa akustische Informationen an Haltestellen ohne Lautsprecher über das eigene Smartphone abgerufen werden können.

11.2 Strategie für Fahrzeuge

Eine Reisekette im ÖPNV wird dann barrierefrei, wenn alle einzelnen Bestandteile die Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität erfüllen. Somit gilt es, neben den Stationen und Haltestellen inklusive deren Zuwegungen auch die Fahrzeuge barrierefrei zu gestalten.

Barrierefreie Eisenbahnfahrzeuge

Um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg in bzw. aus den Fahrzeugen zu ermöglichen, ist eine Abstimmung der Einstiegs- und Fußbodenhöhen der Fahrzeuge mit den Bahnsteighöhen erforderlich. Dabei sind für die Spezifikationen der Schienenfahrzeuge die Erfordernisse der festgelegten Bahnsteighöhen gemäß dem zwischen den Bundesländern und der Deutschen Bahn vereinbarten Bahnsteighöhenkonzept zu beachten (s. Kap. 11.1).

Alle Schienenfahrzeuge im saarländischen ÖPNV sollen die Anforderungen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) erfüllen.

Es wird angestrebt, für die regionalen Schienenverkehre im Saarland die Vorgaben der TSI PRM zu konkretisieren bzw. zu erweitern:

- Alle Eisenbahnfahrzeuge im saarländischen ÖPNV (ausgenommen: Saarbahn) sollen mindestens über eine Universaltoilette verfügen.
- Die nächste Haltestation ist über ein automatisiertes Ankündigungssystem rechtzeitig vor Einfahrt akustisch und visuell anzukündigen (Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips).
- Es sollen Synergien genutzt werden, um Daten aus Infotainmentsystemen der Fahrzeuge (etwa über WLAN zugängliche Informationsplattformen) auch für eine erweiterte barrierefreie Reisendenauskunft während der Fahrt nach dem Zwei-Sinne-Prinzip nutzbar zu machen (etwa die visuelle Darstellung von Störungsmeldungen, die akustisch durchgesagt werden).

Barrierefreie Straßenbahnfahrzeuge (Saarbahn)

Mit dem Saarbahn-System werden direkte Verbindungen aus dem Saarbrücker Umland ins Saarbrücker Stadtgebiet mit kleinteiliger Erschließung angeboten. Damit leistet das Angebot bereits einen großen Beitrag zum barrierearmen ÖPNV, da Umstiege zwischen der Stadt- und Eisenbahn entfallen und komfortable Direktverbindungen bestehen.

Dennoch ist die Saarbahn im Bereich des Eisenbahnverkehrs im Hinblick auf ihre Anforderungen an den Bahnsteigausbau inkompatibel zu den Fahrzeugstandards für die S-Bahnen und Regionalbahnen sowie Regionalexpress-Zügen, sodass im Eisenbahn-Bereich der Halt der Saarbahn-Fahrzeuge möglichst an separaten Bahnsteigen bzw. Bahnsteigabschnitten erfolgen soll.

Im Hinblick auf die Fahrzeugausstattung sind die Fahrzeuge der Saarbahn auf eine Bahnsteighöhe von 38 cm auszulegen, da hiermit eine Kompatibilität zwischen dem Eisenbahnverkehr und einer städtebaulich verträglichen Führung im Straßenraum ermöglicht wird. In Bezug auf die barrierefreie Gestaltung des Fahrzeuginneren sind die Vorgaben der TSI PRM anzuwenden.

Barrierefreier Busverkehr

Im Busverkehr des saarländischen ÖPNV sollen ausschließlich Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Auch für alternative Bedienungsformen wie TaxiBus und

AnrufSammelTaxi ist eine Beförderung von Menschen mit Rollstuhl sicherzustellen. Weiterhin setzt sich das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr gemeinsam mit den Kommunen für eine zügige Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im Busverkehr ein und unterstützt den Haltestellenausbau. Dabei ist nach landesweit einheitlichen Standards vorzugehen und die Ausbaumaßnahmen in einer sinnvollen Reihenfolge zu priorisieren.

11.3 Strategie für Fahrgastinformation

Informationen sind ein wesentlicher Bestandteil von Fahrten mit dem ÖPNV. Damit alle Menschen die notwendigen und wünschenswerten Informationen erreichen, sollen alle für den Fahrgast relevanten Informationen vor und während der Reise nach dem Zwei-Sinne-Prinzip und in hinreichender Aktualität rechtzeitig bereitgestellt werden.

Für die Informationen vor der Reise bedeutet dies, dass insbesondere elektronische Auskunftssysteme per App und Internet die Anforderungen an ein barrierearmes bzw. barrierefreies IT-Design, z. B. die Vorgaben für Usability und Accessibility, erfüllen. Dabei ist anzustreben, Modifikationen an den zentralen Auskunftssystemen, insbesondere dem Saarfahrplan, vor Veröffentlichungen durch Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen zu testen. Aber auch statische Fahrgastinformationen an Stationen sollen landesweit einem einheitlichen Layout folgen und mindestens ein Aushang pro Verkehrsstation im SPNV und Verknüpfungspunkten im Busverkehr auch auf einer niedrigen Höhe angebracht werden, damit dieser von Menschen im Rollstuhl und kleinwüchsigen Menschen gelesen werden kann.

Auch für Informationen während der Reise soll nach Möglichkeit das Zwei-Sinne-Prinzip durchgehend sichergestellt werden. Dies betrifft zum einen die Informationen im bzw. am Fahrzeug und an den Haltestellen bzw. Stationen. Zum anderen ist dies auch für Störungsinformationen anzustreben.

Durch eine Kommunikation zwischen Fahrzeugsystemen und mobilen Endgeräten von Reisenden können soll die Barrierefreiheit verbessert werden. So können gesuchte Verbindungen dann im Fahrzeug automatisch den Ausstiegshalt vormerken, ggf. die Anforderung einer Rollstuhlrampe vormelden und gleichzeitig aus den Daten der Fahrzeugsysteme u. a. über den tatsächlichen Standort, Türstörungen oder gestörte Einstiegshilfen informieren.

Grundsätzlich sind die vielfältigen Darstellungs-, Ausgabe- und Auskunftsmöglichkeiten der digitalen Medien und Technologien zur Erhöhung der Barrierefreiheit zu nutzen. Dabei sind die jeweils notwendigen Technologien jedoch zielgruppenspezifisch anzubieten und nicht als All-in-One-Lösung anzubieten, um die Nutzungskomplexität möglichst gering zu halten.

11.4 Maßnahmensteckbriefe

BF 1		Förderprogramm Barrierefreier Ausbau von Haltestellen von Bus und Saarbahn				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Reiseketten im ÖPNV funktionieren nur dann barrierefrei, wenn sämtliche Teilstrecken einschließlich der Umsteige barrierefrei zu bewältigen sind. Insbesondere die kleinräumlichen Erschließungen fallen zu meist in die Zuständigkeit der kommunalen Aufgabenträger und Kommunen als Straßenbaulastträger. Um einen einheitlichen Ausbaustandard im saarländischen ÖPNV zu erreichen und gleichzeitig systematisch bei der sukzessiven Herstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit vorzugehen, wird ein Förderprogramm zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen aufgelegt. Das Förderprogramm kann für sämtliche Haltestellenanlagen für Verkehre nach PBefG zur Anwendung kommen. Die Förderfähigkeit von Haltestellenumbaumaßnahmen wird zukünftig an die folgenden Bedingungen geknüpft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einhaltung eines landesweit gültigen Anforderungskataloges an den Standard des barrierefreien Ausbaus ▪ In Kommunen mit mehr als zehn Haltestellen: Darlegung eines Ausbaukonzeptes mit Priorisierung des Haltestellenausbaus ▪ Vorlage der Entwurfsplanungen für den Haltestellenausbau und die ▪ Integration in ein landesweites Datenmanagement <p>Ein barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Stationen kommt dabei nicht nur Menschen zugute, die auf die Barrierefreiheit als notwendiges Zugangskriterium zum ÖPNV angewiesen sind, sondern bedeutet auch eine erhebliche Komfortsteigerung für alle anderen Nutzenden. Der Abbau von Stufen erhöht zudem die Sicherheit, da sich das Risiko von Stürzen beim Ein- und Ausstieg sowie bei Zu- und Abgang reduziert.</p>					
Akteure	MWAEV, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, ggf. ergänzend ZPS/Kompetenzcenter Digitalisierung					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Weiteres	kurzfristige Einführung und mittelfristige Anwendung					

BF 2	Begleitdienste für Menschen mit Unterstützungsbedarf						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe		
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image		
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit		
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Obwohl ein barrierefreier Ausbau des ÖPNV sukzessive möglichst vielen Menschen zu einer eigenständigen Mobilität mit dem ÖPNV verhelfen soll, können kleinste Barrieren im ÖPNV bzw. auf den Zu- oder Abwegen dazu führen, dass Wegeketten nicht mehr selbstständig zurückzulegen sind. Hier setzen die Begleitdienste im Saarland an: Durch Lotsen, die Menschen mit Unterstützungsbedarf auf ihren Wegen helfen, ihre Ziele zu erreichen, einzelne Barrieren, wie etwa Umsteigesituationen an komplexen Haltestellen, zu überwinden. So können Wege auch dann selbstständig ohne individuell organisierte Hilfestellung zurückgelegt werden.</p> <p>Mit dem als Modellprojekt gestarteten Angebot <i>mobisaar</i>, wurde ein technologiegestützter Service für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen im ÖPNV entwickelt und im Regionalverband Saarbrücken sowie in den Landkreisen Neunkirchen, Saarpfalz-Kreis und Saarlouis eingeführt. Dabei bieten sogenannte Mobilitätslotsen ihre Dienstleistungen verbunden mit einer technologischen Anwendung über ein Smartphone an: Sie helfen beim Ein- und Aussteigen und begleiten bei Bedarf Fahrgäste während der gesamten Fahrt mit Bus und Bahn. Sie können per App, aber auch per Telefon oder E-Mail gebucht werden.</p> <p>Als hauptamtliche Lotsen werden Beschäftigte des öffentlich geförderten Arbeitsmarkts eingesetzt. Unterstützend sind auch ehrenamtliche Lotsen aktiv. Das Projekt ist beim saarVV angesiedelt wird durch diesen koordiniert. Nachdem <i>mobisaar</i> in der Modellprojekt-Phase vom Bundesministerium für Bildung und Forschung bis Dezember 2020 gefördert wurde, wird das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr die Anschlussfinanzierung für zunächst 3 Jahre sicherstellen.</p>						
Akteure	SNS, MWAEV, Träger, Verkehrsunternehmen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres							

BF 3		Barrierefreies Routing im Saarfahrplan				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Je nach Art der Mobilitätseinschränkung stellen Fahrgäste mit Behinderung unterschiedliche Anforderungen an den Saarfahrplan. Dieser sollte daher bestimmte Kriterien enthalten, die es erlauben, gezielt nach Verbindungen zu suchen – z. B. Verbindungen, die für Menschen mit Rollstuhl oder für blinde Menschen geeignet sind. Hierzu sind im ersten Schritt alle notwendigen Grundlagendaten zu erheben. Der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) hat diese Vorarbeiten bereits initiiert und eine ausführliche Fußwegeerhebung in und rund um die Stationen umgesetzt.</p> <p>Die Grundlagendaten sind sodann für Umsteigebeziehungen an Stationen im Datenbestand des Saarfahrplans zu hinterlegen. Ergänzt werden sollten diese Informationen um Echtzeitdaten über die Funktionsfähigkeit von Fahrtreppen und Aufzügen. Die Deutsche Bahn stellt diese Daten bereits für die Stationen der DB Station&Service AG über eine Anwenderschnittstelle zur Verfügung.</p> <p>Ebenso gilt es, die Bahnsteig- und Einstiegshöhen sowie Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge zu hinterlegen, um über die Notwendigkeit und Möglichkeit des Ein- und Ausstiegs an den jeweiligen Stationen zu informieren und ggf. auf die Notwendigkeit für eine Unterstützung beim Ein- oder Ausstieg hinzuweisen.</p> <p>Auch abweichende Fahrzeugeinsätze, gestörte technische Hilfsmittel für den Ein- und Ausstieg sowie Baumaßnahmen an den Stationen sollten perspektivisch in Echtzeit im Saarfahrplan hinterlegt sein, um in Echtzeit über barrierefrei mögliche Verbindungen zu informieren. Hierzu ist insbesondere auch der Informations- und Datenfluss mit den Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern zu optimieren.</p>					
Akteure	ZPS unter Mitwirkung der Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen und Bau- lastträger					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Weiteres	Umsetzung in einzelnen Schritten möglich					

12 Handlungsfeld Vernetzte Mobilität

Vernetzte Mobilität ist ein weiteres Merkmal eines modernen ÖPNV-Angebots und nutzt Bahn- und Buslinien als Grundlage, um eine verkehrsmittelübergreifende Alternative zur ausschließlichen Nutzung des eigenen Autos zu entwickeln. Vernetzte Mobilität ist damit gleichzeitig ein Beitrag zum Handlungsfeld *Klima und Umwelt* (s. Kap. 13) sowie zur Gewinnung neuer Fahrgäste. Vernetzte Mobilität nutzt Digitalisierung, um unterschiedliche Mobilitätsangebote über digitale Plattformen miteinander zu vernetzen.

12.1 Vernetzte Mobilitätsebenen

Vernetzte Mobilität schafft mehrere Mobilitätsebenen, die sich nicht auf die Grenzen des Saarlandes beschränken.

Die erste Ebene bildet der Nahverkehr-SPNV (Regionalexpress, Regionalbahn, S-Bahn Saarland und Saarbahn). Die Schwerpunkte liegen somit bei überregionalen, landesübergreifenden Verbindungen sowie bei regionalen Verbindungen innerhalb des Saarlandes, die die Ober- und Mittelzentren miteinander verbinden. Die Bahnhöfe und Haltepunkte sind Anknüpfungspunkte für die weiteren Mobilitätsebenen.

Die zweite Ebene bilden die regionalen, auch landesübergreifenden Buslinien. Der Schwerpunkt liegt auf der Schließung von Lücken im Nahverkehrsnetz auf der Schiene. Alle regionalen Buslinien sind über Bahnhöfe bzw. Haltepunkte mit dem Nahverkehr auf der Schiene (erste Ebene) vernetzt.

Die dritte Ebene bilden die lokalen Buslinien, die dichtere Siedlungsquartiere, Arbeitsplatzschwerpunkte usw. erschließen. Zur dritten Ebene zählen somit vor allem die lokalen Busverkehre, die bei Bedarf aber auch über Stadtgrenzen hinausführen. Die lokalen Buslinien sind ebenfalls mit dem Nahverkehr auf der Schiene (erste Ebene) vernetzt, wodurch gleichzeitig eine Vernetzung mit den regionalen Buslinien (zweite Ebene) entsteht. Dort, wo bei lokalen Busangeboten keine Verknüpfung mit dem Schienenverkehr möglich ist, erfolgt eine Vernetzung mit den regionalen Buslinien (zweite Ebene) über eine zentrale Bushaltestelle (Busbahnhof/ZOB).

Die vierte Ebene vereint alle weiteren Mobilitätsangebote, die der Sicherung der Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge dienen. Entsprechend wichtig ist hier die Erschließung auch von Gebieten mit einer geringen Einwohnerdichte. In der vierten Ebene kommen somit auch Alternativen zum klassischen Busverkehr zum Einsatz. Dies können bedarfsorientierte Linien (Fahrten nach Fahrplan, aber nur nach Anmeldung), On-Demand-Verkehre (Fahrten ohne Fahrplan und nur nach Anmeldung) und ehrenamtliches Engagement (z. B. Bürgerbus) sein. Da die vierte Ebene die Erschließung auch in Gebieten außerhalb der Bedienung durch den Schienenverkehr und klassischen Busverkehr sichert, ist entsprechend eine Verknüpfung mit diesen Verkehrsangeboten von Wichtigkeit.

12.2 Strategie für die intermodale Verknüpfung

Die intermodale Verknüpfung ist vor allem eine Erweiterung für die erste und zweite Mobilitätsebene, welche die regionalen Bahn- und Busangebote umfasst. Nicht immer ist es möglich bzw. sinnvoll, nur ein Verkehrsmittel zu nutzen, um beispielsweise zum Arbeitsplatz zu gelangen. Hier setzt Intermodalität an: Sie steht für mindestens einen Umstieg zwischen Mobilitätsangeboten innerhalb einer Fahrt. Dies kann z. B. der Weg zur Arbeit mit einem Umstieg vom Auto auf den Zug sein (Park-and-Ride).

Abb. 120: Beispiel Intermodalität



Von zu Hause mit dem Rad zum Bahnhof und weiter mit dem Zug zur Arbeit, mit dem Fahrrad zur Haltestelle und weiter mit dem Bus zur Schule, ...

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (2015)

Die intermodale Verknüpfung schafft weitere Synergien mit dem Auto (über Park-and-Ride), mit dem Fahrrad (über Bike-and-Ride), mit (öffentlichen) Verleihangeboten (Car- und Bike-Sharing) sowie mit der Infrastruktur (z. B. Elektromobilität). Die Vernetzung hat dazu ihren Schwerpunkt mit der ersten und zweiten Ebene. Besonders für die Vernetzung mit dem (eigenen) Auto ist das Ziel, eine möglichst kurze Fahrt mit dem Auto mit einer möglichst langen Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu kombinieren.

Durch eine Intermodalität werden Bahnhöfe zu zentralen Schnittstellen verschiedener Mobilitätsangebote. Unter dem Begriff der Mobilitätsstationen werden dabei Standorte subsumiert, die nicht nur eine Verknüpfung der Bus- und Bahnangebote mit dem Fahrrad- oder Autoverkehr leisten, sondern an denen auch weitere Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung stehen. Aber auch über die Mobilität hinausgehende Services sind Bestandteil größerer Mobilitätsstationen, mit denen Erledigungen gezielt an einer Wegekette zurückgelegt werden können und somit ein Beitrag geleistet wird, eine höhere Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV auch für Wege zu erreichen, die mehrere Aktivitäten bündeln. Neben den Ausstattungsaspekten sind Mobilitätsstationen auch durch eine hochwertige Gestaltung geprägt.

Mobilitätsstationen werden modular aufgebaut, so dass sich konkrete Bedarfe vor Ort berücksichtigt werden können:

- Modul öffentliche Mobilitätsangebote
Fernverkehr, Nahverkehr (beides jeweils für Schiene/Bus)
- Modul Fußverkehr (Sicherstellung barrierefreier Fußwege zwischen den Modulen)
- Modul Fahrrad (vgl. Maßnahme VM 2, VM 3)
- Modul Auto (vgl. Maßnahme VM 1)
- Modul Sharing (Erweiterungsmöglichkeiten über Car-Sharing, Bike-Sharing, Roller-Sharing)
- Modul Infrastruktur (Erweiterungsmöglichkeiten über Aufenthaltsbereich, Toiletten, Echtzeitinformationen, Schließfächer, Automatenversorgung, Packstation, Ladeinfrastruktur)

Abb. 121: Beispiel für eine Mobilitätsstation in der Stadt Bremen



12.3 Daseinsvorsorge durch vernetzte Mobilität

Insbesondere in ländlichen Räumen und kleinen Städten existieren häufig dünn besiedelte Siedlungsbereiche ohne eigene Versorgungseinrichtungen. Geschäfte und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sind in diesen Bereichen besonders für ältere Menschen sowie für Menschen mit Behinderung nicht selbstständig ohne Auto erreichbar. Durch vernetzte Mobilitätsangebote, vor allem in Kombination mit klassischen ÖPNV-Angeboten, können dünn besiedelte Räume erschlossen werden und Menschen mit Mobilitätseinschränkung die selbstständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen.

Vernetzte Mobilitätsangebote haben im Vergleich mit klassischen ÖPNV-Angeboten den Vorteil, dünn besiedelte Siedlungsbereiche bedarfsgerechter zu bedienen. So entfällt etwa die bei herkömmlichen ÖPNV-Angeboten erforderliche stetige Abwägung, wie viele Fahrgäste durch zusätzliche Feinerschließungen von Reisezeitverlängerungen betroffen sind. Zudem können alternative Mobilitätsangebote durch engmaschigere Erschließungen die Fußwegentfernungen verkürzen. Gleichzeitig bieten kleinere Fahrzeuge und bedarfsgesteuerte Verkehren auch wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem klassischen ÖPNV.

Tab. 50 zeigt die grundsätzlich geeigneten Angebote als Feinerschließung für dünn besiedelte Räume.

Tab. 50: Angebotsformen für Feinschließungen in dünn besiedelten Räumen

Angebotsform	Charakteristika
Bedarfsverkehr im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehr nur nach Voranmeldung ▪ vor allem zu Zeiten (Abendstunden, Wochenende) oder auf Strecken (ländliche Gebiete, gering besiedelte Gebiete) mit geringer Fahrgastnachfrage ▪ in vielen Varianten etabliert (z. B. Anruf-Sammeltaxi [AST], Anruf-Linientaxi [ALT], Rufbus)
On-Demand-System	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kann faktisch nahezu eine Haustür-zu-Haustür-Bedienung realisieren ▪ verkehrt nur, wenn und wo tatsächliche Nachfrage besteht ▪ mit dem Bürgerbus-Modell kombinierbar
Bürgerbus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ günstige Betriebskosten durch ehrenamtliches Fahrpersonal ▪ feingliedrige Verteilung von Haltestellen führt zu kurzen Zuwegungen ▪ zugelassenes Verkehrsunternehmen mit Betriebsleiter als Partner für regelmäßigen Verkehr notwendig
Mitfahrbörsen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ niedrighschwelliges Mobilitätsangebot zur Moderation privater Mitfahrwünsche ▪ basiert auf Freiwilligkeit der Bürgerschaft ▪ kann mit Leistungsversprechen, z. B. mit ehrenamtlichen Fahrern und Carsharing-Fahrzeug, kombiniert werden
Mitfahrbänke	<ul style="list-style-type: none"> ▪ durch das Sitzen auf der Mitfahrbank wird ein Mitfahrwunsch signalisiert ▪ basiert auf Freiwilligkeit der Bürgerschaft, spontan Menschen auf ihren Autofahrten mitzunehmen ▪ geringe soziale Kontrolle

Bei allen Angeboten liegt die Umsetzungskompetenz bei Kommunen in Kooperation mit bürgerschaftlich getragenen Vereinen. Dennoch sind die Einstiegsbarrieren oft hoch, da zunächst Investitionen geleistet und organisatorische Prozesse aufgebaut werden müssen. Hierbei sollen die Akteure durch das Land unterstützt werden.

12.4 Potenzialanalyse für den Ausbau von Park-and-Ride

Die intermodale Verknüpfung des Pkw-Vverkehrs mit dem SPNV ermöglicht komfortable Reiseketten mit attraktiven Fahrzeiten. Daher wurde im VEP ÖPNV der Bedarf für Park-and-Ride-Stellplätze an Stationen des SPNV anhand der Attraktivität des Fahrtenangebots an den Stationen sowie der Erreichbarkeit der Stationen von Einwohnern abgeschätzt. Jedes 100-m²-Einwohnerraster im Saarland wurde anhand der Attraktivität der innerhalb von 15

Minuten erreichbaren Stationen mit der höchsten Attraktivität und kürzesten Distanz zugeordnet. Ebenso bleiben Einwohner in einer Distanz von unter 1.000 m zu einer Station mit hinreichendem Verkehrsangebot als Potenzial für Park-and-Ride unberücksichtigt. Das Park-and-Ride-Potenzial wird durch die Anzahl von Einwohnern beschrieben, die unter Berücksichtigung der oben dargestellten Kriterien potenziell einen Park-and-Ride-Stellplatz nutzen könnten. Kommen für eine 100-m²-Rasterzelle mehrere Stationen in Frage, erfolgt die Zuordnung entsprechend der entfernungsmaßige Ausrichtung nach relevanten Pendlerbeziehungen. Dies basiert auf der Grundannahme, dass Nutzende von Park-and-Ride-Angeboten sich eher auf ihr Ziel zubewegen als zu einem näher erreichbaren Bahnhof zu fahren, für den jedoch erst in die entgegengesetzte Richtung gefahren werden muss.

Für die Abschätzung des Park-and-Ride-Potenzials wurden in Vergleichssituationen erzielbare Modal-Split-Anteile herangezogen, die sich je nach Abfahrtshäufigkeit an den Stationen unterscheiden. Unter diesen Prämissen wurde ermittelt, wie viele Nutzende potenziell das Park-and-Ride-Angebot an den jeweiligen Stationen nutzen würden. Der Saarbrücker Hauptbahnhof ist dabei unberücksichtigt geblieben, da es beim Ausbau von Park-and-Ride insbesondere auch darum geht, Autoverkehre aus der Saarbrücker Innenstadt und auf diese zulaufenden Straßen auf den ÖPNV zu verlagern.

Unberücksichtigt bleiben in der Potenzialermittlung tarifliche Barrieren oder problematische Verkehrssituationen wie regelmäßige Staus, die dazu führen können, dass eine andere als die verkehrlich sinnvollste Station mit dem Auto angesteuert wird oder Park-and-Ride aus Kostengründen in einigen Teilräumen weniger stark angewendet wird. Diese Barrieren sollten künftig beseitigt werden.

Abb. 122 zeigt die Ergebnisse der Potenzialabschätzung für Stationen mit einem Potenzial für mindestens 10 Park-and-Ride-Stellplätze. Hier zeigt sich, dass insbesondere die Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Bahnstrecke zwischen Mettlach und Homburg große Potenziale für die Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem eigenen Auto aufweisen: Hier werden dichter besiedelte Siedlungsbereiche, die keinen direkten Anschluss zum Schienenverkehr haben, durch die Verknüpfung mit dem Autoverkehr an ein hochfrequentes Verkehrsangebot im SPNV angeschlossen. Aber auch die Regionalexpress-Stationen an der Nahestrecke erschließen große Park-and-Ride-Potenziale: So weisen die Bahnhöfe Türkismühle, St. Wendel und Neunkirchen große Einzugsbereiche im nördlichen und östlichen Saarland auf.

Die hier ermittelten Potenziale müssen in einem weiteren Schritt mit den derzeit verfügbaren Parkmöglichkeiten an den Verkehrsstationen verglichen werden (vgl. Anhang A13) und daraus konkrete Ausbaumaßnahmen abgeleitet werden.

Durch Umsetzung von Maßnahmen zum Erreichen des Zielnetzes im SPNV (s. Kap. 7) vergrößern sich auch die Potenziale für Park-and-Ride. So wird bei vollständiger Umsetzung des Vorrangsszenarios (s. Kap. 7) eine nahezu flächendeckende Erreichbarkeit einer SPNV-Station innerhalb einer Autofahrzeit von 15 Minuten (bei normalen Verkehrsverhältnissen) erreicht. Hierdurch werden rund 1.500 zusätzliche Einwohner als Zielgruppe für den ÖPNV erreicht, die mit dem Auto zu den neuen Verkehrsstationen fahren können.

12.5 Potenzialanalyse für den Ausbau von Bike-and-Ride

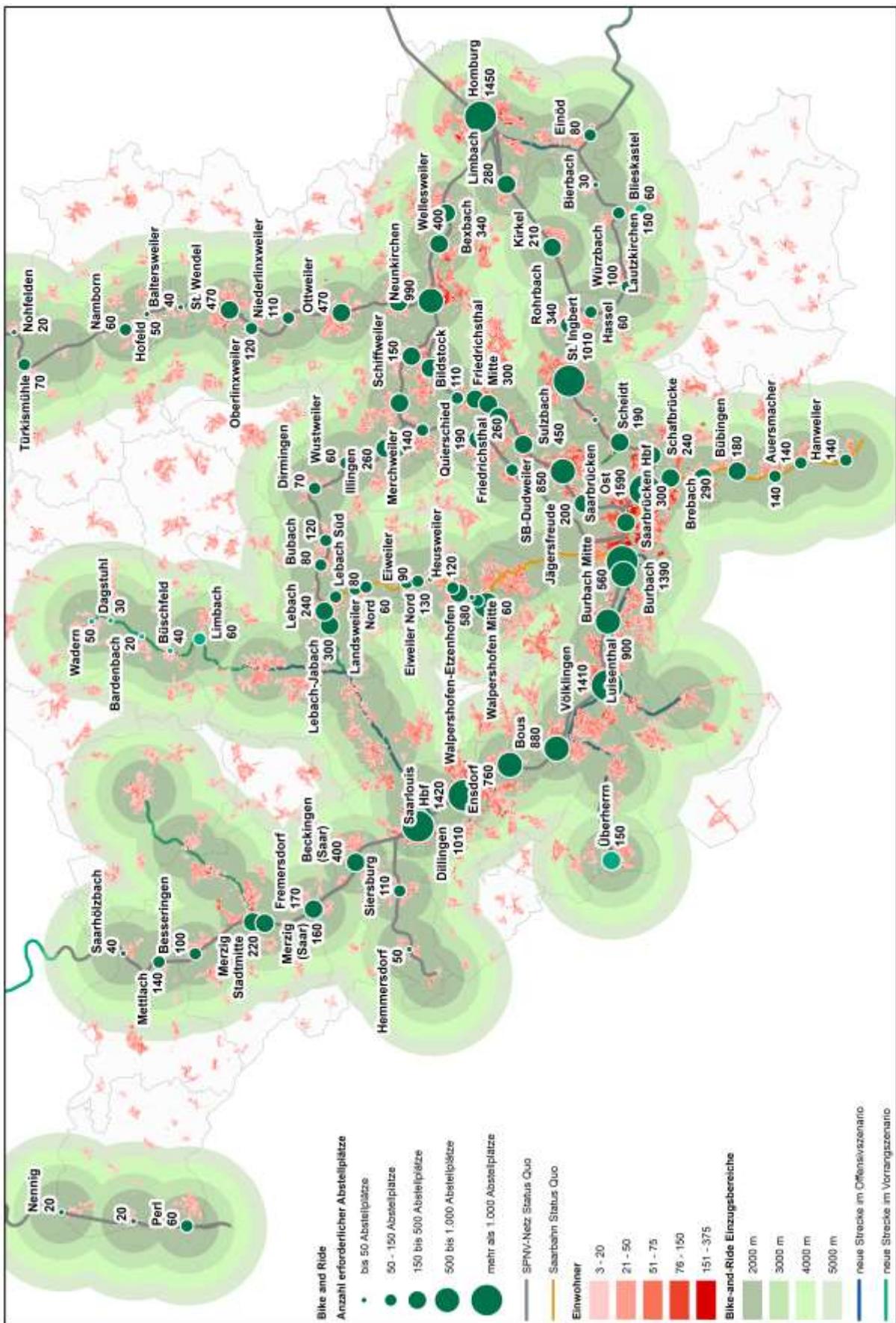
Mit einem ähnlichen Vorgehen wie bei der Ermittlung der Ausbaupotenziale für Park-and-Ride wurden auch die Ausbaupotenziale für die Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV ermittelt. Unter Berücksichtigung der Entfernung zur nächsten SPNV-Station und der dort angebotenen Qualität in Form der Fahrtenhäufigkeit wird ein zu erreichender Modal Split für den ÖPNV angesetzt und ein Bedarf für Fahrradabstellplätze abgeleitet. Der Potenzialermittlung von Bike-and-Ride-Angeboten liegt wie der Ermittlung von Park-and-Ride-Potenzialen ein einwohnerbezogener Ansatz zugrunde. Das ermittelte Bike-and-Ride-Potenzial stellt somit die Anzahl der Einwohner dar, die potenziell eine Bike-and-Ride-Anlage an den Bahnhöfen nutzen würden. Dabei erfolgt eine Abgrenzung zu den als Park-and-Ride-Potenzial zugeordneten Einwohnern über die Entfernung zum Bahnhof und damit daraus resultierenden Modal Split für den Weg zum Bahnhof. Berücksichtigt sind erst Einwohnerpotenziale ab einer Entfernung von 1 km, da bei darunterliegenden Entfernungen eine fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs gegeben ist. Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind in Abb. 123 dargestellt.

Im Vergleich zu Park-and-Ride-Potenzialen verteilen sich die Potenziale für eine Verknüpfung zwischen SPNV und Fahrradverkehr kleinräumlicher. Insbesondere kleinere Stationen mit dichter Besiedlung im Nahbereich, etwa auf der Saarbahn-Strecke zwischen Lebach und Saarbrücken, weisen hier neben der Strecke Homburg – Saarbrücken – Merzig – Mettlach als Hauptachse des Saarlandes weitere Potenziale auf.

Ein Vergleich zwischen den hier (theoretisch) ermittelten Potenzialen und der derzeitigen Verfügbarkeit von Radabstellanlagen (vgl. Anhang A12) zeigen, dass es an vielen Stationen einen erheblichen Ausbaubedarf begibt. Andererseits zeigt der Vergleich der derzeitigen Verfügbarkeit mit der Nutzung auch, dass viele Anlagen nur einen geringen Auslastungsgrad aufweisen. Daher müssen mit einem Angebotsaufwuchs auch die Betrachtung der Qualität der Anlagen und Anstrengungen zur besseren Kommunikation und Vermarktung von Park-and-Ride einhergehen.

Mit der Reaktivierung von Bahnstrecken können rund 350 Fahrgäste durch attraktive Verknüpfungen zwischen Fahrradverkehr und den neuen Angeboten im SPNV zusätzlich erreicht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen neu eingerichtete Bike-and-Ride-Anlagen ein hohes Qualitätsniveau aufweisen. Die Anlagen müssen z. B. das witterungsgeschützte sowie diebstahl- und vandalismusgeschützte Abstellen von Fahrrädern ermöglichen.

Abb. 123: Bike-and-Ride-Potenziale im Saarland



Quelle: eigene Analyse und Berechnungen

12.6 Maßnahmensteckbriefe

VM 1	Ausbau der Verknüpfung mit dem Auto (Park-and-Ride)		
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Entsprechend der Potenzialermittlung (s. Abschnitt 12.3) und der im Rahmen der Stationserfassung 2018 ermittelten Auslastung der Parkmöglichkeiten an den SPNV-Stationen bestehen Ausbaupotenziale (abzüglich des Bestands). Diese sind in der nachfolgenden Auflistung entsprechend des Umfangs und der Dringlichkeit differenziert: Kurzfristig sollte der Ausbau bei den Stationen erfolgen, bei denen ein höheres Potenzial ermittelt worden ist und deren Auslastung bereits heute an die Grenze stößt. Stationen, für die ein höheres Stellplatzpotenzial ermittelt wurde, aber es derzeit noch freie Kapazitäten gibt, sind dem mittelfristigen Ausbaupotenzial zugeordnet worden.</p> <p>Theoretisches Ausbaupotenzial von mehr als 500 Stellplätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bous: + 1.400 Stellplätze (Beginn kurzfristig; deutlich geringeres Ausbaupotenzial bei Streckenreaktivierung der linken Saarstrecke sowie Rosseltalbahn wegen zusätzlicher P+R-Standorte) ▪ Sulzbach: + 800 Stellplätze (Beginn kurzfristig) ▪ Völklingen: + 900 Stellplätze (mittelfristig) ▪ Luisenthal, Ottweiler, Rohrbach: + 500 Stellplätze (mittelfristig) <p>Theoretisches Ausbaupotenzial von 200 bis unter 500 Stellplätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Saarlouis Hbf, Illingen-Gennweiler: + 300 Stellplätze (Beginn kurzfristig) ▪ Beckingen, Mettlach, Türkismühle: + 250 Stellplätze (Beginn kurzfristig) ▪ Dillingen, Lebach-Jabach: + 450 Stellplätze (mittelfristig; Reduzierung bei Streckenreaktivierung der Primstalbahn) ▪ St. Wendel: + 350 Stellplätze (mittelfristig) ▪ Fremersdorf: + 250 Stellplätze (mittelfristig) ▪ Friedrichsthal: + 200 Stellplätze (mittelfristig) <p>Theoretisches Ausbaupotenzial von unter 200 Stellplätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ens Dorf: + 100 Stellplätze (Beginn kurzfristig) ▪ Merzig (Saar), Dirmingen: + 75 Stellplätze (Beginn kurzfristig) ▪ Lautzkirchen: + 20 Stellplätze (Beginn kurzfristig) ▪ Würzbach, Kirkel: + 100 Stellplätze (mittelfristig) ▪ Wustweiler, Hassel, Wellesweiler: + 50 Stellplätze (mittelfristig) ▪ Auersmacher: + 20 Stellplätze (mittelfristig) <p>Neben den Ausbaupotenzialen der genannten Stationen bestehen auch erhebliche Park-and-Ride-Potenziale innerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken sowie in Heusweiler und Riegelsberg. Aufgrund des dichten Haltestellenabstands wäre eine Detailbetrachtung mit einer konkreten Standortauswahl vorzunehmen.</p> <p>Im nächsten Schritt ist ein landesweites Park-and-Ride-Konzept zu erstellen, in dem für die genannten Ausbaupotenziale konkrete Bedarfe ermittelt werden müssen und mit</p>		

VM 1	Ausbau der Verknüpfung mit dem Auto (Park-and-Ride)						
	<p>weiteren Aspekten wie tariflichen Barrieren abgeglichen werden. Darüber hinaus ist im nächsten Schritt die bauliche Machbarkeit und städtebauliche Verträglichkeit zu überprüfen.</p> <p>Beim Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen ist mindestens eine Ladesäule für Elektroautos vorzusehen, wobei eine Erweiterung der Lademöglichkeiten im Kontext der weiteren Marktentwicklung berücksichtigt werden soll.</p> <p>Die Nutzung von Park-and-Ride-Flächen sollte für Kunden des ÖPNV grundsätzlich kostenfrei möglich sein. Insbesondere in den zentrumsnahen Lagen der Mittelzentren sind Maßnahmen anzuwenden, um ÖPNV-Kunden die verfügbaren Stellplätze privilegiert zur Verfügung zu stellen. Hier sind u. a. Einfahrtsbeschränkungen mit Schranken denkbar, die mit einem gültigen QR-Code von Online- bzw. Handytickets oder mit einem gültigen eTicket geöffnet werden können.</p> <p>Auch bei der Reaktivierung von Bahnstrecken ergeben sich zusätzliche Potenziale durch eine gute Verknüpfung mit dem Autoverkehr, sodass an geeigneten Stationen jeweils Park-and-Ride-Flächen vorgehalten werden sollen, um diese Potenziale zu erschließen.</p>						
Akteure	MWAEV, Straßenbaulastträger, Kommunen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig				langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	Eine vertiefende Analyse und quantitativ und qualitativ bedarfsgerechte Ausarbeitung von standortbezogenen Park-and-Ride-Angeboten werden in einem landesweiten Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Konzept ausgearbeitet.						

VM 2	Qualifizierung der Verknüpfung mit dem Fahrrad (Bike-and-Ride)		
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die Bike-and-Ride-Anlagen im Saarland haben laut Analyse ein erhebliches Ausbaupotenzial. Die Stationserfassung im Jahr 2018 ergab jedoch, dass nur die Bike-and-Ride am Saarbrücker Hauptbahnhof und an den Bahnhöfen Völklingen, Bexbach und Blieskastel-Lautzkirchen eine Auslastung von 70–100 % aufweisen; alle anderen zum Zeitpunkt der Erhebung vorhandenen Anlagen wurden wenig bzw. kaum genutzt.</p> <p>Die bestehenden Bike-and-Ride-Anlagen sind daher zunächst mit hochwertigen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auszustatten, im Sinne einer ganzheitlichen Radverkehrs- und ÖPNV-Förderung attraktiv zu gestalten und im Rahmen einer zeitgemäßen Marketingkampagne adäquat zu bewerben.</p> <p>Eine sukzessive Erweiterung der Bike-and-Ride-Kapazitäten ist mit Blick auf das ermittelte Potenzial sinnvoll.</p> <p>Eine Übersicht der bestehenden Bike-and-Ride-Anlagen und der Ausbaubedarf gemäß den Ergebnissen der Potenzialanalyse ist dem Anhang A12 zu entnehmen.</p> <p>An einigen Stationen ist eine kurzfristige Erhöhung der Bike-and-Ride-Kapazitäten sinnvoll, da in der Stationserfassung 2018 entweder eine Überlastung oder wenige freie Stellplätze festgestellt wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Völklingen: Auslastung von 167 % ▪ Bexbach: 4 freie Abstellplätze ▪ Blieskastel-Lautzkirchen: 4 freie Abstellplätze ▪ Neunkirchen: 1 freier Abstellplatz ▪ Saarbrücken-Schafbrücke: 4 freie Abstellplätze ▪ Walpershofen Mitte: 2 freie Abstellplätze <p>Die Bedeutung von Bike-and-Ride-Anlagen nimmt auch angesichts der steigenden Zahl von Pedelecs und E-Bikes zu, mit denen sich auch größere Entfernungen zum Bahnhof oder zur Haltestelle zurücklegen lassen. Bei der Nutzung von Pedelecs und E-Bikes haben zudem topografische Einflüsse geringe bzw. keine Auswirkungen auf die Nutzung des Fahrrads.</p> <p>Ein zeitgemäßes Bike-and-Ride-Angebot geht mit sicheren und qualitativ hochwertigen Zu- und Abwegungen einher. Entsprechende Planungen bzw. Baumaßnahmen werden im Rahmen eines landesweiten Bike-and-Ride-Konzepts in Zusammenarbeit mit den relevanten Stellen der kommunalen wie landesweiten Radverkehrsplanung weiter konkretisiert.</p> <p>Die Grundausstattung von Bike-and-Ride-Anlagen an allen Stationen umfasst öffentliches Fahrradparken an den Bahnsteigzugängen mit Anlehnbügel. Die Stellplätze sind überdacht, beleuchtet und kostenlos nutzbar.</p> <p>An die Infrastruktur im Umfeld zu stellende Anforderungen sind:</p>		

VM 2	Qualifizierung der Verknüpfung mit dem Fahrrad (Bike-and-Ride)					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sichere Fahrradinfrastruktur auf den Hauptzufahrtrouten ▪ Schließung von Netzlücken im Alltagsnetz ▪ Anbindung an regionale (und touristische) Radrouten ▪ Ausschilderung von Bahnhöfen aus dem Radwegenetz im Einzugsbereich von rund fünf Kilometern 					
Akteure	MWAEV, Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. Baulastträger, Radverkehrsplanung					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Weiteres	<p>Die Einrichtung neuer Standorte und die Qualifizierung bestehender Standorte erfolgt in Abstimmung mit der Bike-and-Ride-Offensive der Deutschen Bahn.</p> <p>Eine vertiefende Analyse und quantitativ und qualitativ bedarfsgerechte Ausarbeitung von standortbezogenen Park-and-Ride-Angebote werden in einem landesweiten Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Konzept ausgearbeitet.</p>					

VM 3	Aufbau eines flexiblen Fahrradbox-Systems mit Online-Reservierung						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die zunehmende Verbreitung von Pedelecs erfordert hohe Sicherheitsstandards beim Abstellen von Fahrrädern. Fahrradboxen ermöglichen, jedes Fahrrad einzeln und zugangsgeschützt abzustellen.</p> <p>Konventionelle Vermarktungsmodelle sind aber häufig an eine längerfristige Nutzung gebunden. Neue Fahrradboxen sind daher künftig an ein elektronisches Buchungs- und Vertriebssystem zu koppeln, um eine spontane bzw. tages- oder stundenweise Nutzung zu ermöglichen. Die Reservierung, Buchung und Abrechnung der Nutzung der Fahrradboxen erfolgt künftig über eine Software-Lösung. Die Nutzenden buchen die Fahrradboxen über eine Smartphone-App, die sukzessive um intermodale Funktionalitäten erweitert wird. Eine Integration in die Saarfahrplan-App ist anzustreben. An größeren Stationen sollte darüber hinaus die Buchung und Nutzung auch über ein Nutzerterminal vor Ort ermöglicht werden.</p> <p>Fahrradboxen werden in einem ersten Umsetzungsschritt an Bahnhöfen und Haltepunkten des Regionalexpress-Verkehrs und an Haltepunkten mit hohem Bike-and-Ride-Potenzial aufgestellt. Die weitere Ausstattung von Bahnhöfen und Haltepunkten mit Fahrradboxen erfolgt sukzessive im Rahmen der Umwandlung des Regionalbahn- in ein S-Bahn-Netz. Auch sind Stationen und Haltepunkten mit hohem Bike-and-Ride-Potenzial zu priorisieren.</p>						
Akteure	MWAEV, Kompetenzcenter Digitalisierung, ZPS, SNS, Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. Baulastträger						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres							

VM 4		Erarbeitung eines Ausbaukonzepts für Mobilitätsstationen					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund				Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit				Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz				Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Das Saarland erarbeitet ein Konzept zur Weiterentwicklung von Bahnhöfen und bedeutsamen Bushaltestellen zu Mobilitätsstationen. Im Konzept sind mindestens drei Kategorien von Mobilitätsstationen und deren jeweiliger Mindestausstattung zu unterscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Kategorie S:</i> SPNV-Halt oder Busverknüpfungspunkt, Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Anlage, Schließfächer für Fahrradutensilien, Lademöglichkeit für E-Autos, Lademöglichkeit für Elektroräder, Packstation ▪ <i>Kategorie M:</i> ergänzend zu Kategorie S mit SPNV-Verknüpfungspunkt, Car-sharing, Leihfahrrad ▪ <i>Kategorie L:</i> Fernverkehrsanschluss <p>Die zu errichtenden Mobilitätsstationen werden verschiedene Größen aufweisen, die sich aus der regionalen Anbindung im ÖPNV und dem Potenzial aus dem Umfeld ergeben. Bedeutsam ist jedoch ein hoher Wiedererkennungswert mit einheitlicher Gestaltung und einer definierten Basisausstattung.</p> <p>Der Erfolg von Mobilitätsstationen ist zudem von der digitalen Vernetzung abhängig: Die Möglichkeit, über Apps, Chipkarten usw. zwischen Mobilitätsangeboten zu wechseln, erleichtert einen Umstieg maßgeblich. Die Organisation muss so ausgelegt sein, dass eine einmalige Anmeldung ausreicht, um alle Mobilitätsangebote zu nutzen. Die Nutzenden erhalten eine monatliche verkehrsmittelübergreifende Abrechnung.</p>						
Akteure	MWAEV, Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. Baulastträger						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	Laufende Kosten beinhalten nicht den Betrieb zusätzlicher Mobilitätsangebote
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	-						

VM 5		Förderprogramm Bürgerbusse					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe		
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image		
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit		
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Bürgerbusse ergänzen den Nahverkehr in dünn besiedelten Gebieten, in denen mit klassischen ÖPNV-Angeboten der Zugang zu grundlegenden Versorgungsangeboten wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Bürgerbusse sind besonders für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen in ländlichen Räumen von Bedeutung, um die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sicherzustellen.</p> <p>Die Betriebskosten von Bürgerbussen sind aufgrund des ehrenamtlich tätigen Verwaltungs- und Fahrpersonals geringer als jene der klassischen ÖPNV-Angebote. Höhere Kosten fallen aber bei der Betriebsaufnahme von Bürgerbussen an, da Fahrer qualifiziert, Fahrpläne erarbeitet, notwendige Genehmigungsprozesse durchlaufen und Fahrzeuge beschafft werden müssen.</p> <p>Förderprogramme können beantragt werden, um diese Kosten zu einem gewissen Teil zu decken. Antragsberechtigt sind eingetragene Vereine, die beabsichtigen, den Betrieb eines Bürgerbusses zu organisieren und operativ durchzuführen. Die Höhe der Förderung soll an Bedingungen geknüpft sein: Für barrierefreie und/oder lokal emissionsfreie Fahrzeuge sollen etwa höhere Fördersätze zur Anwendung kommen, sodass hierdurch ein Anreiz entsteht, neue Bürgerbus-Angebote entsprechend der Zielsetzungen des VEP ÖPNV aufzubauen. Auch die Abwicklung als On-Demand-Verkehre soll bei der Bemessung der Förderhöhe begünstigend wirken.</p>						
Akteure	MWAEV, Kommunen, bürgerschaftlich organisierte Vereine						
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig			langfristig		
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	Als kontinuierliches Programm sind sämtliche Kosten den laufenden Kosten zugeordnet.
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkungsklasse	hoch	mittel		niedrig		
Weiteres							

VM 6	Förderprogramm On-Demand-Verkehre						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Bedarfsorientierte Bedienungsformen im ÖPNV werden derzeit vorwiegend als Grundangebot eingesetzt, um in Zeiten oder Räumen schwacher Verkehrsnachfrage aus wirtschaftlichen Gründen das klassische ÖPNV-Angebot zu ersetzen. Die konventionellen Formen der bedarfsorientierten Bedienungsformen entfalten jedoch häufig durch die unflexible Vorbestellung für Nutzende eine hohe Nutzungsbarriere – mit der Konsequenz, dass sowohl für Hin- und Rückfahrt andere Verkehrsmittel genutzt werden. Daher wird landesweit eine einheitliche Weiterentwicklung dieser Verkehre zu On-Demand-Verkehren gefördert.</p> <p>Das Förderprogramm „On-Demand-Verkehre“ stellt den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen als zuwendungsberechtigte Stellen Mittel zur Planung und Umsetzung von On-Demand-Verkehren bereit. Um die Förderung in Anspruch nehmen zu können, sind durch die Antragsteller Ideenskizzen zu entwickeln, die mindestens das Einsatzgebiet, die voraussichtlichen Kosten, ein Konzept zur mittelfristigen Finanzierung und eine Absichtserklärung der Aufgabenträger zur Sicherstellung der mittelfristigen Finanzierung der Betriebsleistung enthalten müssen. Weiterhin muss Ideenskizze Aussagen darüber treffen, inwieweit mit dem geplanten On-Demand-Verkehr ein Konkurrenzverkehr zu bestehenden ÖPNV-Angeboten entsteht.</p> <p>Im Gegenzug werden Fördermittel bereitgestellt, um On-Demand-Systeme im Saarland als den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote zu fördern. Förderfähig sind Systeme, die nach § 42 PBefG als Linienverkehr genehmigungsfähig sind. Übernommen werden hier Kosten zur Planung und Einrichtung der On-Demand-Verkehre (Planungsleistungen außerhalb der für die Ideenskizze zu leistenden Vorplanungen, Software- und Hardware-Beschaffungen sowie Fahrzeugbeschaffungen). Auch bei On-Demand-Verkehren ist die Gewährleistung einer barrierefreien Mobilität ein wichtiges Anliegen der saarländischen Landesregierung, sodass ausschließlich Fahrzeuge gefördert werden, die die Mitnahme von Menschen mit Rollstühlen und Gehhilfen ermöglichen.</p>						
Akteure	MWAEV, kommunale Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	Als kontinuierliches Programm sind sämtliche Kosten den laufenden Kosten zugeordnet.
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres							

VM 7	Fahrradmitnahme im Zugverkehr						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe		
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image		
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit		
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die beabsichtigte Vernetzung von ÖPNV und Radverkehr beinhaltet auch die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen. Der Transport von Fahrrädern ist jedoch immer auch eine Abwägung zwischen den Beförderungskapazitäten für Fahrräder und dem Sitzplatzangebot.</p> <p>Im Rahmen von Fahrzeugbeschaffungen im SPNV werden Fahrzeuge bei Neubeschaffung oder Modernisierung mit höherer Kapazität für die Fahrradbeförderung ausgerüstet.</p> <p>Während an Werktagen ab 9 Uhr sowie am Wochenende und an Feiertagen die Fahrradmitnahme ganztägig kostenfrei ist, ist aus Kapazitätsgründen die Mitnahme von Fahrrädern an Werktagen vor 9 Uhr durch eine tarifliche Regelung beschränkt. Wer sein Fahrrad an Werktagen vor 9 Uhr mitnehmen möchte, muss hierfür einen Fahrschein zur Fahrradmitnahme lösen.</p> <p>Im Rahmen der Tarifreform werden 2 Tarifangebote eingeführt, die die bisherigen Härten der monetären Beschränkung der Fahrradmitnahme im Eisenbahnverkehr vor 9 Uhr (tagesindividueller Erwerb von Einzelfahrkarten zu wenig attraktiven Konditionen insbesondere in den höheren Preisstufen) deutlich reduzieren. Die künftigen Tarifangebote sind wie folgt gestaltet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ein saarlandweit gültiges Fahrrad-Abonnement zum Preis von 29,- EUR/Monat für beliebig viele Fahrten in den Zügen der DB Regio und vlexx im gesamten saarVV-Netz als Zusatzkarte für JobTicket-Abonnements 2. Eine saarlandweit gültige Fahrrad-Monatskarte zum Preis von 39,- EUR für beliebig viele Fahrten in den Zügen der DB Regio und vlexx im gesamten saarVV-Netz als Zusatzkarte zu Abonnements im Jedermann-Verkehr (Monatskarte im Abonnement, JobTicket und Saarland-Abo) 						
Akteure	MWAEV, Eisenbahnverkehrsunternehmen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres							

13 Handlungsfeld Tourismus

Das Handlungsfeld Tourismus wird im VEP ÖPNV separat betrachtet, da hierfür insbesondere im Hinblick auf Angebotszeiträume andere Anforderungen bestehen als z. B. für den Pendlerverkehr. Eine gute Erschließung von touristischen Zielen mit dem ÖPNV ist von hoher Bedeutung, da zum einen damit eine grundsätzliche Förderung des ÖPNV ermöglicht wird. Zum anderen liegen touristische Ziele teilweise in umweltsensiblen Bereichen. Ein hoher Anteil an mit dem Auto anreisenden Personen bedeutet, dass große Flächen für Parkraum vorgehalten werden müssen. Ein erheblicher Pkw-Verkehr führt zudem zu Lärm- und lokalen Schadstoffemissionen sowie zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Die Erschließung von touristischen Zielen ist zudem wichtig, damit Menschen mit Mobilitätseinschränkung bzw. ohne Pkw-Besitz einen uneingeschränkten Zugang haben.

Die Qualität der ÖPNV-Anbindung touristischer Ziele im Saarland wird im Rahmen des VEP ÖPNV in einem zweistufigen Verfahren betrachtet. In einem ersten Schritt erfolgte durch den Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) eine umfassende Analyse der von der Tourismus Zentrale Saarland (TZS) gemeldeten Sehenswürdigkeiten und Unterkünfte im Saarland auf deren ÖPNV-Erreichbarkeit hin. Auf dem Ergebnis dieser Analyse aufbauend wurden in Zusammenarbeit mit der TZS – wo erforderlich – Vorschläge zur Optimierung der ÖPNV-Anbindung erstellt. Die Analyse der Verbesserungspotenziale ist unabhängig von der jeweiligen Aufgabenträgerschaft der relevanten ÖPNV-Angebote betrachtet worden.

Untersucht wurde die ÖPNV-Erreichbarkeit (Bus, Eisenbahn, Saarbahn, Anruf-Linien-Verkehre, Rufbus) von 156 von der TZS gemeldete Sehenswürdigkeiten und 127 Unterkünften auf Grundlage des im März 2020 gültigen Regel-Fahrplans vorgenommen. Die detaillierten Analyseergebnisse können dem Anhang A6 entnommen werden

13.1 Ergebnis der Analyse der ÖPNV-Anbindung touristischer Ziele

Auf Basis der Analyse der ÖPNV-Anbindung touristischer Ziele können 6 Kategorien von touristisch nutzbaren Angeboten unterschieden werden:

Kategorie A: Touristisch nutzbares Angebot vorhanden (vertakteter Verkehr und unmittelbare räumliche Anbindung an den ÖPNV)

- Ziele der Kategorie A sind mit attraktiven Linien des ÖPNV auch zu Zeiten, in denen Touristen typischerweise das Angebot nutzen (Wochenende, Feiertage), direkt erreichbar. Einzelne Schwachstellen, z. B. in den späten Abendstunden, sind dabei nicht auszuschließen; bewertet wurde das Gesamtangebot. Stationen und Haltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe zum touristischen Ziel.
- Bei den Zielen der Kategorie A handelt es sich mehrheitlich um zentral gelegene Ziele und Unterkünfte in Innenstädten, aber auch um gut angebundene Ziele im ländlichen Raum wie entlang des Biosphärenbusses 501 oder einer täglich vertakteten Bahn-, RegioBus- oder Kreisbus-Linie.
- Einzelne touristische Ziele in Gebieten der Stadt Homburg, des Landkreises Saarlouis und im Waldgebiet Warndt sind sonntags vor 12 Uhr nicht oder kaum mit

dem ÖPNV zu erreichen, da die jeweiligen Buslinien erst ab den Mittagsstunden verkehren. Dennoch wurden einige touristische Ziele in diesen Gebieten aufgrund ihrer sonst sehr guten Anbindung in die Kategorie A aufgenommen.

- **Ergebnis: 55 % der touristischen Ziele (80 Sehenswürdigkeiten, 76 Unterkünfte) sind der Kategorie A zuzuordnen.**

Kategorie B: Touristisch nutzbares ÖPNV-Angebot eingeschränkt vorhanden; alternative Station oder Haltestelle fußläufig erreichbar

- Touristische Ziele der Kategorie B verfügen über eine direkte ÖPNV-Anbindung, die aber nur mit Einschränkungen, z. B. nur werktags, nutzbar ist. Sehenswürdigkeiten und Unterkünfte dieser Kategorie weisen dafür eine Station oder Haltestelle in fußläufiger Nähe (15 Min.) auf. Die Wege dorthin sind einwandfrei begehbar, z. B. entlang von Straßen.
- **Ergebnis: 8,5 % der touristischen Ziele (14 Sehenswürdigkeiten, 10 Unterkünfte) sind der Kategorie B zuzuordnen.**

Kategorie C: Touristisch nutzbares ÖPNV-Angebot eingeschränkt vorhanden; keine alternative Station oder Haltestelle fußläufig erreichbar

- Touristische Ziele der Kategorie C liegen zwar in unmittelbarer Nähe einer Station oder Haltestelle, aber das ÖPNV-Angebot ist nur zu bestimmten Zeiten nutzbar. Kein ÖPNV-Angebot besteht typischerweise am Abend, am Wochenende und an Feiertagen.
- Touristische Ziele dieser Kategorie liegen z. B. im Saargau (Besseringen, Borg, Orscholz), die am Wochenende nur von der saisonal verkehrenden Linie 255 erschlossen werden. Weitere Ziele dieser Kategorie liegen in der Stadt St. Ingbert, die teilweise samstagsnachmittags und -abends sowie sonntags nicht angebunden werden.
- **Ergebnis: 21 % der touristischen Ziele (34 Sehenswürdigkeiten, 26 Unterkünfte) sind der Kategorie C zuzuordnen.**

Kategorie D: Kein fußläufig erreichbares ÖPNV-Angebot vorhanden; Gehstrecke von mehr als 15 Min. zur nächsten Station oder Haltestelle mit adäquatem ÖPNV-Angebot

- Touristische Ziele der Kategorie D verfügen über kein fußläufig erreichbares ÖPNV-Angebot. Eine Station oder Haltestelle mit adäquatem ÖPNV-Angebot ist aber über einen Spaziergang von mindestens 15 Minuten oder eine kleine Wanderung zu erreichen. Touristische Ziele dieser Kategorie sind meist mit einem Pkw gut erreichbar und weisen Parkplätze auf, wie „Garten der Sinne“ in Merzig, der Wild- und Wanderpark Weiskirchen (Wildpark Rappweiler), das Freizeitzentrum Finkenrech in Eppelborn, die Erlebniswelt Litemont in Nalbach und verschiedene Unterkünfte in der Natur).

- **Ergebnis: 7,5 % der touristischen Ziele (15 Sehenswürdigkeiten, 6 Unterkünfte) sind der Kategorie D zuzuordnen.**

Kategorie E: Kein fußläufig erreichbares ÖPNV-Angebot vorhanden; Gehstrecke von mehr als 15 Min. zur nächsten Station oder Haltestelle mit eingeschränktem ÖPNV-Angebot

- Touristische Ziele der Kategorie E verfügen über kein fußläufig erreichbares ÖPNV-Angebot. Eine Station oder Haltestelle mit eingeschränktem ÖPNV-Angebot ist über einen Spaziergang von mindestens 15 Minuten oder eine kleine Wanderung zu erreichen. Ein ÖPNV-Angebot ist zwar grundsätzlich vorhanden, aber die Nutzung ist wenig attraktiv. Touristische Ziele dieser Kategorie betreffen z. B. die Gemeinde Perl. Die Ziele sind zwar über die Bahnhöfe Perl und Nennig erschlossen. Doch die Anbindung bezieht sich nicht auf das Saarland, sondern auf Orte entlang der Regionalbahnstrecke in Richtung Trier.
 - Weiterhin betroffen sind Ziele, die unter teils oben bereits erwähnten Bedienungsmängeln leiden, z. B. keine Busverbindungen an Sonntagvormittagen in Saarlouis (Saarpolygon), an Sonntagen eingeschränkte oder keine Angebote im Bereich der Stadt St. Ingbert (Großer Stiefel) und des Landkreises St. Wendel (Naturwildpark Freisen). Bei den Übernachtungsbetrieben sind dies entlegene oder vom ÖPNV entfernte Betriebe wie Imsbach, Dösterhof oder Hochwiesmühle.
- **Ergebnis: 5 % der touristischen Ziele (10 Sehenswürdigkeiten, 4 Unterkünfte) sind der Kategorie E zuzuordnen.**

Kategorie F: ÖPNV-Angebot in unzumutbarer Entfernung

- Touristische Ziele der Kategorie F sind durch den ÖPNV zwar grundsätzlich angebunden, doch die Station oder Haltestelle befindet sich in unzumutbarer Entfernung.
 - Beispiele: In Wadern-Oberlöstern beispielsweise bezieht sich das ÖPNV-Angebot fast nur auf den Schülerverkehr und anrufbasierte Angebote. Am Hotel-Restaurant Linslerhof in Überherrn existiert mit der Linie R 13 eine Linie, die sich aufgrund ihrer Funktion als Berufspendlerlinie genau umgekehrt zu den touristischen Bedürfnissen verhält (Änderung ab 2021 geplant). Das Freizeitzentrum Peterberg ist mit dem „Nonnibus“ 629 an eine Linie angebunden, die nur sehr lokal erschließt und nur montags bis freitags in einem mäßigen Grundtakt verkehrt. Schlecht angebundene Übernachtungsbetriebe befinden sich in den Ortschaften Reidelbach und Dreisbach. Auch die Anbindung der Bosenbergklinik im Landkreis St. Wendel weist eine unzureichende ÖPNV-Anbindung auf.
- **Ergebnis: 3 % der touristischen Ziele (3 Sehenswürdigkeiten, 5 Unterkünfte) sind der Kategorie F zuzuordnen.**

Eine ausführliche Darstellung der Analyse der Erreichbarkeit der touristischen Ziele und Einordnung in die zuvor benannten Bewertungskategorien lässt sich dem Anhang A6 entnehmen.

Um die ÖPNV-Anbindung touristischer Ziele so zu verbessern, dass zumindest die beliebten bzw. am häufigsten frequentierten Sehenswürdigkeiten und/oder Unterkünfte der Kategorie A zugeordnet werden können, ist eine kooperative Angebotsplanung zwischen kommunalen Aufgabenträgern, dem Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) und der Tourismuszentrale notwendig. Im ersten Schritt sind die „wichtigen touristischen Ziele“ zu definieren (anhand von Besucherzahlen sowie der regionalen und überregionalen Relevanz).

Maßnahmen in anderen Handlungsfeldern zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Saarland verbessern indirekt die Anbindung touristischer Ziele, z. B. die Einführung von Ticketangeboten im Freizeitverkehr (vgl. Maßnahme QR 2 in Kap. 16), der Aufbau eines ganzheitlichen Marketings für den ÖPNV im Saarland (s. Kap. 17) und die Verbesserung von Fahrgastinformationen (vgl. Maßnahmen DI 2 und DI 3 in Kap. 15).

13.2 Empfehlungen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung touristischer Ziele

Aufbauend auf einer Analyse der touristischen Standorte im Saarland (vgl. Anhang A6) sind konkrete Empfehlungen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung einzelner touristischer Ziele abgeleitet worden. Tab. 51 zeigt eine Übersicht der Empfehlungen. Bei der touristischen Bedeutung wird auch auf das Potenzial Bezug genommen, dass sich daraus ergibt, dass einzelne Beherbergungsbetriebe und Attraktionen Partner der „Saarland Card“ sind, die eine kostenfreie Nutzung des ÖPNV im Saarland ermöglicht.

Die Empfehlungen verstehen sich als Hinweise zur Prüfung an die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger zur Berücksichtigung in ihren Nahverkehrsplänen bzw. Anpassung des bestehenden Angebots. Ebenso richten sich die Hinweise an den ZPS zur Prüfung von Verbesserungspotenzialen im Rahmen der betrieblichen Ausgestaltung des durch den VEP ÖPNV initiierten Prozesses der Neustrukturierung des Landesbusnetzes (PlusBus- und Express-Bus-Linien).

Tab. 51: Empfehlungen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung einzelner touristischer Ziele

Standort	Sehenswürdigkeit / Unterkunft	Touristische Bedeutung	Empfehlung
Landkreis Merzig-Wadern			
Perl	Hotels (Maimühle, Hammes)	Perl ist einer der bedeutsamsten touristischen Verdichtungspunkte des Saarlandes. Die touristische Infrastruktur mit Sehenswürdigkeiten, Hotels, Restaurants und Weingütern ist gut ausgebaut. Premiumwanderwege und Mountainbike-Strecken locken überwiegend natur- und nachhaltigkeitsaffine Gäste an, die eine hohe Bereitschaft aufweisen, mit dem ÖPNV zu reisen. Durch die fehlende ÖPNV-Anbindung wird das touristische Wertschöpfungspotenzial nicht ausgeschöpft.	Regelmäßige Anbindung der Ortsmitte und der Ortsteile der Gemeinde Perl an die Bahnhöfe Mettlach und Merzig (auch am Wochenende)
	Weingüter (Herber, Schmitt-Weber)		
	Startpunkt Saar-Hunsrück-Steig		
	Premiumwanderwege „Panoramaweg Perl“ und „Schen-gen grenzenlos“		
Perl-Hel-lendorf	Hotels (Struppshof, Sonnenhof)		
Perl-Borg	Villa Borg (Museum, Restaurant)		
	Premiumwanderweg „Villa Borg Trail“		
Perl-Nen-nig	Hotels (Victor´s Schloss Berg, Hotel zur Traube)		
	Weingut Karl Petgen		
	Villa Nennig		
	Premiumwanderweg „Dolinenweg“		
Perl-Sehdorf	Weingüter (Ollinger-Gelz, Petgen-Dahm, Gerd Petgen Sekthaus)		
	Appartements Haus & Hof		
Orscholz	Landhotel Saarschleife	Orscholz und das Areal rund um die Cloef bilden den touristischen Schwerpunkt im Saarland. Damit einhergehend ist eine hohe Verkehrs- und Lärmbelastung, insbesondere am Wochenende. Die weitere touristische Erschließung des Areals durch den Baumwipfelpfad und Abenteuerspielplatz sowie die Ansiedlung weiterer größerer Unterkunftsbetriebe werden das Nutzungspotenzial für eine gute ÖPNV-Anbindung verstärken.	Anbindung an Mettlach und an Perl (Routing Saarschleifenbus als Vorbild)
	Baumwipfelpfad		
	Rehaklinik Orscholz mit Cloef Bad		
	Saarschleife/Cloef-Atrium		
	Abenteuerspielplatz		
	Premiumwanderwege „Cloef-Pfad“ und Traumschleifchen „Weitblick“		
Dreisbach	Jugendherberge Saarschleife	Mit der Jugendherberge und der Saarschleifenlodge (Profi-	Anbindung an Bahnhof Merzig

Standort	Sehenswürdigkeit / Unterkunft	Touristische Bedeutung	Empfehlung
	Saarschleifen Lodge (geplante Eröffnung 2021 mit Ferienwohnungen und Baumhäuser)	Lagerung für naturnahe, nachhaltigkeitsaffine Gäste) ist Dreisbach ein weiterer touristischer Schwerpunkt an der Saarschleife. Als „Saarland Card“-Partner bietet die Jugendherberge über 100 Gästen die kostenfreie Nutzung mit dem ÖPNV im gesamten Saarland. Am Wochenende ist dieser aufgrund eines fehlenden Angebots nicht nutzbar.	
Merzig Hafen	Erlebnisbad „Das Bad“ Kletterhafen Veranstaltungsort Zeltpalast Hotel (Holiday Inn Merzig) Maisalm	Die vorhandene touristische Infrastruktur macht das Hafengebiet zu einem attraktiven Ausflugsort.	Ausweitung der Bedienungszeiten der Busse in die Abendstunden und auf das Wochenende
Merzig- Land	Garten der Sinne Wolfspark Hotels (Laux, Sonnenhof)	Die genannten Ziele sind „Saarland Card“-Partner und besucherstarke Anziehungspunkte für Ausflügler am Wochenende.	Ausweitung der Bedienungszeiten der Busse in die Abendstunden und auf das Wochenende
Losheimer Stausee	Hotels (Seehotel, Hochwälder Wohlfühlhotel mit Brauhaus) Campingplatz Seegarten & Strandbad	Der Losheimer Stausee ist mit seiner touristischen Infrastruktur ein Besuchermagnet, vor allem in den Sommermonaten. Die vorhandenen Hotels, Restaurants und Freizeiteinrichtungen sorgen für Wertschöpfung. Allerdings ist die Erreichbarkeit des Areals mit dem ÖPNV zurzeit ungenügend. Mit der hohen Anzahl von mit dem Pkw anreisenden Gästen geht eine hohe Verkehrs- und Lärmbelastung, insbesondere am Wochenende, einher.	Ausweitung der Bedienungszeiten der Busse in die Abendstunden
Wadern	Schloss Dagstuhl Noswendeler See	Es erfolgte eine touristische Inwertsetzung des Standortes durch die Anbindung an das Radwegenetz sowie neue Angebote im Bereich des Noswendeler Sees.	Zusätzliche Haltestellen Oktavie-Allee (Zugang Schloss Dagstuhl) und Seehaus (Zugang Noswendeler See)
Weiskir- chen	Wild- und Wanderpark Jugendherberge Weiskirchen Natur- und Waldfreibad Weiskirchen	Hohes Nutzungs- und Wertschöpfungspotenzial durch Rehagäste, Übernachtungs- und Ausflugsgäste sowie Wanderer. Die Bedeutung des Standortes als Kurzentrum	Anbindung Rehaklinik an durch Ortsverkehr an die Linie R 1

Standort	Sehenswürdigkeit / Unterkunft	Touristische Bedeutung	Empfehlung
	Vitalis Parkhotel Weiskirchen Rehaklinik Weiskirchen	des Saarlandes wird durch weitere Investitionen (Heilwald) weiter gestärkt. Bereits jetzt gibt es ein hohes Besucheraufkommen am Wochenende am Wild- und Wanderpark, sodass schon jetzt die Parkplätze vor Ort nicht mehr ausreichen.	Anbindung Wild- und Wanderpark
Landkreis Sankt Wendel			
Freisen	Naturwildpark Freisen	Hohes Nutzungs- und Wertschöpfungspotenzial.	Anbindung an Bahnhof Türkismühle / St. Wendel
Tholey	Schaumberg Abtei Tholey Bogensportkurs Erlebnisbad Schaumberg Theulegium Schaumberg Jugendherberge	Mit der Jugendherberge, der touristischen Infrastruktur auf dem Schaumbergplateau und dem zu erwartenden Besucheraufkommen rund um die Abtei (Gerhard-Richter-Fenster) verfügt Tholey über ein hohes Nutzungs- und Wertschöpfungspotenzial. Die wichtigsten Attraktionen sowie die Jugendherberge sind „Saarland Card“-Partner. Die Jugendherberge bietet fast 200 Gästen die kostenfreie Nutzung mit dem ÖPNV im Saarland. Besonders der Bostalsee und das Freizeitzentrum Peterberg sind beliebte Ausflugsziele, die jedoch nur mit mehrmaligem Umstieg über St. Wendel (hohe Fahrtdauer) mit dem ÖPNV erreichbar sind.	Schaffung einer direkten Verbindung zum Bostalsee und dem Nationalpark Hunsrück-Hochwald
Theley	Hofgut Imsbach Premiumwanderweg „Offizierspfad Imsbach“ Johann-Adams-Mühle	Das Ensemble des Hofguts Imsbach inklusive Premiumwanderweg ist ein beliebtes Ausflugs- und Übernachtungsziel. Auch die Johann-Adams-Mühle als gastronomischer Betrieb erfreut sich großer Beliebtheit.	Schaffung einer direkten Verbindung zum Bostalsee und dem Nationalpark Hunsrück-Hochwald
Bostalsee	Hotels (Center Parcs, Seehotel Weingärtner, Seezeitlodge, Merker's Bostalhotel) Bostalsee inklusive Attraktionen	Der Bostalsee ist mit seiner touristischen Infrastruktur ein Besuchermagnet, vor allem in den Sommermonaten. Die vorhandenen Hotels, Restaurants und Freizeiteinrichtungen sorgen für Wertschöpfung. Darüber hinaus sind fast alle größeren Übernachtungsbetriebe Partner der „Saarland Card“. Mit der hohen Anzahl mit dem	Verbesserung der Angebotsqualität (Taktung und Wochenendverkehr) und Anbindung an Freizeitzentrum Peterberg / den Nationalpark Hunsrück-Hochwald

Standort	Sehenswürdigkeit / Unterkunft	Touristische Bedeutung	Empfehlung
		Pkw anreisender Gäste geht eine hohe Verkehrs- und Lärmbelastung, insbesondere am Wochenende, einher, die es zu reduzieren gilt.	
Nationalpark Hunsrück-Hochwald (Otzenhausen)	Nationalparktor Otzenhausen	Der Nationalpark Hunsrück-Hochwald mit dem Keltendorf in Otzenhausen ist ein naturtouristischer Anziehungspunkt. Das derzeit in Bau befindliche Nationalparktor wird die Attraktivität noch erhöhen. Die am Bostalsee befindlichen großen Hotels (s. o.) sind alle Partner des Nationalparks Hunsrück-Hochwald, bieten größtenteils die „Saarland Card“ an. Für viele Gäste aus Richtung Bostalsee oder Tholey ist die ÖPNV-Anfahrt allerdings mit Umstiegen und einer damit einhergehenden langen Fahrtdauer verbunden.	Direkte Anbindung an Bostalsee und Tholey
	Europäische Akademie Otzenhausen		
	Keltendorf		
Braunshausen	Sommerrodelbahn	Hohes Nutzungs- und Wertschöpfungspotenzial durch Übernachtungs- und Ausflugs-gäste sowie Wanderer. Dieses Potenzial, insbesondere von Gästen rund um den Bostalsee, kann derzeit aufgrund der mangelhaften ÖPNV-Anbindung noch nicht ausgeschöpft werden.	Direkte Anbindung an Bostalsee und Tholey
	Gästehaus Braunshausen		
Bosenberg-klinik	Wendelinushof	Beliebter Ausflugs- und Naherholungsort. Hohes Nutzungspotenzial durch Reha-Gäste. Wertschöpfung durch Gastronomie, Hofladen und Führungsangebote. Als Projektpartner des Netzwerk Hörens kommt der Bosenberg-Klinik aus touristischer Sicht eine besondere Bedeutung zu.	Wochenendverkehr zum Bahnhof St. Wendel
	Premiumwanderweg „Tiefenbachpfad“		
	Bosenberg Kliniken		
Landkreis Neunkirchen			
Freizeitzentrum Finkenrech	Beliebter Ausflugs- und Naherholungsort. Wertschöpfung durch Gastronomie, Hotel und Führungsangebote. Das Potenzial, insbesondere als Naherholungsort für die Einwohner der umliegenden Gemeinden, kann derzeit aufgrund der mangelhaften ÖPNV-	Verbesserte Anbindung durch Prüfung bedarfsgesteuerter Verkehre wie Rufbus oder ALT bis / ab Bahnhof Dirmingen	

Standort	Sehenswürdigkeit / Unterkunft	Touristische Bedeutung	Empfehlung
		Anbindung noch nicht ausgeschöpft werden.	
Bergehalde Reden	Bergmanns Alm	Beliebter Ausflugs- und Naherholungsort. Wertschöpfung durch Gastronomie, Hotel und Führungsangebote. Das Potenzial, insbesondere als Naherholungsort für die Einwohner der umliegenden Gemeinden, kann derzeit aufgrund der unattraktiven ÖPNV-Anbindung bzw. Zuwegung vom Bahnhof zum Gelände noch nicht ausgeschöpft werden.	Attraktivierung der Zuwegung vom Bahnhof Landsweiler-Reden, Schaffung einer Anbindung in Richtung Illingen Prüfung Anbindung in Richtung Spiesen-Elversberg / St. Ingbert.
	Gondwana – das Prähistorium		
Saarpfalz-Kreis			
St. Ingbert - Süd	Großer Stiefel	Beliebte Ausflugs- und Naherholungsorte. Bisher ungenutztes Besucher- und Fahrgastpotenzial aus Richtung Friedrichsthal, Sulzbach und Dudweiler. Wertschöpfung durch Gastronomie, Hotel und Freizeitangebote.	Ausweitung Angebot Stadtbus auch auf Samstagmittag / Sonntag, Schaffung einer Anbindung an Friedrichsthal / Sulzbach und Dudweiler
	Hotels (Alfa Hotel Sengscheid, Hotel Sengscheider, Ferienwohnung Hochscheid Oberwürzbach)		
	Premiumwanderweg „Hüttenwanderweg Oberwürzbach“		
Jägersburg	Peter´s Hotel & Spa	Das Peter´s Hotel profiliert sich als nachhaltiges Hotel und spricht entsprechende Zielgruppen an. Als Partner der „Saarland Card“ bietet es seinen Gästen die kostenlose Nutzung des ÖPNV. Der Brückweiher ist ein frequentiertes Naherholungsgebiet. Parken an sonnigen Tagen gestaltet sich als schwierig, da sehr viele Besucher vor Ort sind.	Neue Haltestelle am Peter's Hotel
	Peters Alm mit Tretbootverleih		
	Fun Forest Kletterpark		
Orchideengebiet	Orchideengebiet Gersheim	Das Orchideengebiet Gersheim ist ein beliebtes Ausflugsziel im Frühjahr und Sommer. Es repräsentiert die Flora der Biosphäre Bliesgau. Das Schullandheim Spohns Haus ist Partnerbetrieb des Biosphärenzweckverbands Bliesgau und BNE-Bildungspartner.	Prüfen der Einbindung in ein ALT-/Rufbus-Angebot, das bereits im Umfeld existiert (Linie 579).
	Schullandheim Spohns Haus		
Regionalverband Saarbrücken			
Rilchingen-Hanweiler	Saarland Therme	Hohes Nutzungspotenzial durch Übernachtungsgäste, sowohl durch den Wohnmobil-Stellplatz als auch die Gäste des Glamping Resorts. Hohe Besucherfrequenz durch	zusätzliche Stichfahrten & Ausbau Wochenendverkehr
	Glamping Resort Bliesgau		
	Wohnmobilpark		
	Erlebnispark Bliesgau		

Standort	Sehenswürdigkeit / Unterkunft	Touristische Bedeutung	Empfehlung
		Erlebnispark Bliesgau und Saarlandtherme.	
Wintringer Hof	Landgasthaus Wintringer Hof, Wintringer Hof Hofladen	Beliebtes Ausflugsziel und Naherholungsort. Außerdem Leuchtturm-Projekt des nachhaltigen Tourismus. Wertschöpfungspotenzial durch Gastronomie, Landgasthaus und Hofladen. Zusätzliche Gäste durch Nutzung des Landgasthauses als Tagungs-ort und Veranstaltungen im Kulturort Wintringer Kapelle.	Anschluss an Saar-bahn-Haltestelle Kleinblittersdorf am Wochenende, Ausweitung Routen-führung Bus
	Wanderwege (Jakobsweg, Lauschtouren)		
Mittlerer Warndt	Grube Velsen	Beliebte Ausflugs- und Naherholungsorte, insbesondere für den Ballungsraum Saarbrücken / Völklingen.	Anbindung an Bahn-hof Völklingen ohne Umstieg
	Forstgarten und Jagdschloss Karlsbrunn		
	Wildpark Karlsbrunn		
	Wander- und Radwege (Schäfertrail, Warndt-Wald-Weg)		
Landkreis Saarlouis			
Erlebniswelt Litemont	Hotel-Restaurant Litemont	Beliebter Ausflugs- und Naherholungsort. Anfahrt durch Wohngebiet. Dadurch hohe Verkehrsbelastung und Parkplatzproblematik. Hohes Wertschöpfungspotenzial durch Gastronomie, Hotel und Freizeitangebote sowie Potenzial zur Verkehrsberuhigung im Wohngebiet beizutragen.	Neue Haltestelle und Anbindung Saarlouis/Lebach
	Adventure Golf		
	Premiumwanderwege		
Bergehalde Ens-dorf	Saarpolygon/Ens-dorfer Bergehalde	Die Landmarke Saarpolygon hat sich über das Saarland hinaus als Sehenswürdigkeit und Ausflugsziel etabliert. Gemeinsam mit den Freizeiteinrichtungen vor Ort und dem Campingplatz bildet die Bergehalde einen Verdichtungspunkt in der Gemeinde Ens-dorf für die touristische Nutzung und Naherholung.	Taktverdichtung am Wochenende, Haltestelle am Cam-pingplatz/Freibad Ens-dorf
	Campingplatz Ens-dorf		
	Freibad Ens-dorf		
Linslerhof	Romantik-Hotel Linslerhof	Nutzerpotenzial durch Gäste des Linslerhofs (Nachhaltigkeits-zertifizierung)	Ausweitung der Be-dienungszeiten der Busse
Berus	Europadenkmal	Beliebter Ausflugsort, zusätzli-che Attraktivierung durch geplante Inwertsetzung der Sen-dehalle Felsberg-Berus	Zusätzliche Halte-stelle am Klinikum
	Sender Felsberg-Berus		
	Premiumwanderweg „Beruser Tafeltour“		

Standort	Sehenswürdigkeit / Unterkunft	Touristische Bedeutung	Empfehlung
	Wallfahrtsort Oranna-Kapelle		
Südlicher Saargau	Naturpark Infozentrum und Museum Haus Saargau	Beliebter Ausflugs- und Naherholungsort im Naturpark Saar-Hunsrück.	Ausweitung des Angebots zwischen Wallerfangen und dem Saargau bzw. Saarlouis und dem Saargau am Wochenende
	Premiumwanderwege „Der Gisinger“ und „Hirn-Gallenberg-Tour“		
	Emilianusstollen		

13.3 Maßnahmensteckbrief

TM 1		Gründung eines Arbeitskreises zur Tourismus-Mobilität				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Um ÖPNV-Angebote auf die Bedarfe der Tourismus-Mobilität zu optimieren und anzupassen, ist eine kooperative Zusammenarbeit der beteiligten Akteure notwendig. Koordiniert durch die Tourismuszentrale Saarland und unterstützt durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr wird ein Arbeitskreis zur Tourismus-Mobilität eingerichtet. Mitglieder sind neben den genannten Akteuren auch die für weite Teile des ÖPNV im Saarland zuständigen kommunalen Aufgabenträger oder bedarfsweise auch Vertreter von relevanten touristischen Einrichtungen.</p> <p>In einem ersten Schritt werden in diesem Arbeitskreis die in Abschnitt 13.2 formulierten Empfehlungen erörtert und besprochen. Weitere Aufgabe des Arbeitskreises ist eine kontinuierliche Mobilitätsentwicklung für den Tourismusverkehr. Hierzu gehört nicht nur die Optimierung von ÖPNV-Angeboten, sondern auch die touristische Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr, die Ausweitung von Kombi-Tickets und ein offensives Marketing für die ÖPNV-Erreichbarkeit (z. B. Entwicklung eines Tools für Anfahrbeschreibungen zu touristischen Zielen mit dem ÖPNV), Datenbereitstellung für den Saarfahrplan (u. a. Verortung von touristischen „Points of Interest“).</p> <p>Sofern touristische Einrichtungen von geplanten Fahrplanänderungen im ÖPNV betroffen sind, wird der Arbeitskreis zur Tourismus-Mobilität künftig von der Genehmigungsbehörde (im Bus- und Straßenbahnverkehr) oder vom Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) (im Eisenbahnverkehr) beteiligt.</p>					
Akteure	Tourismuszentrale Saarland, kommunale Aufgabenträger, touristische Einrichtungen, ZPS, SNS, MWAEV					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig		langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig
Weiteres	-					

14 Handlungsfeld Klima und Umwelt

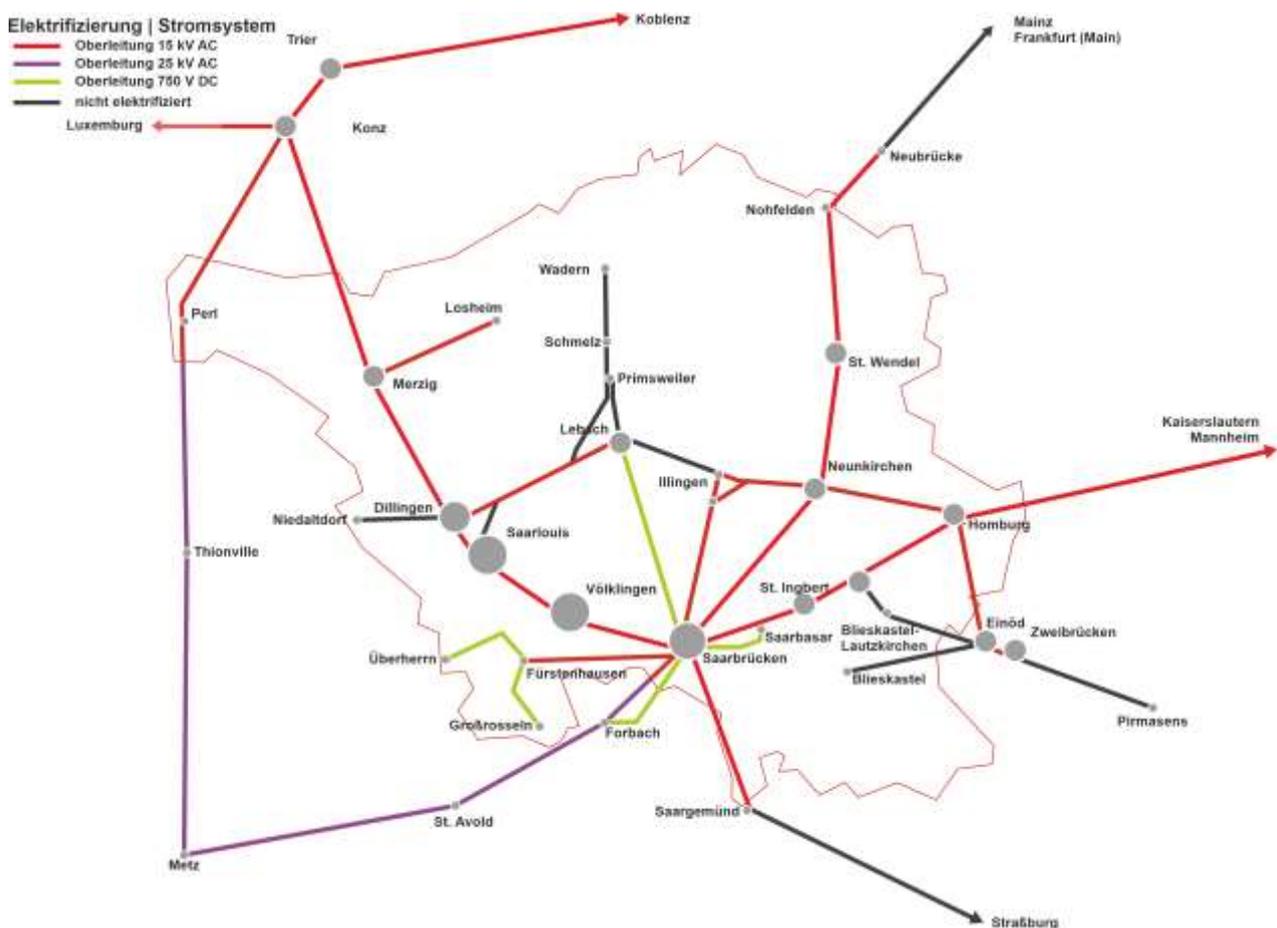
Eine Stärkung des ÖPNV erfolgt auch im Kontext der Förderung einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität, die im Zielsystem des VEP ÖPNV verankert ist (s. Kap. 5). Hierzu gehört zum einen die Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV. Zum anderen ist es auch Ziel, die im ÖPNV angebotenen Fahrten möglichst klima- und umweltschonend durchzuführen. Dabei gilt es, sowohl geeignete Antriebsformen als auch angemessene Fahrzeuggrößen für die zu bedienenden Verkehre anzubieten. Einen wesentlichen Beitrag zu einem umwelt- und klimafreundlichen ÖPNV leistet die Umstellung von Diesel- auf lokal emissionsfreie Antriebe. Dies betrifft dabei sowohl den Schienen- als auch Busverkehr.

14.1 Strategie zur Elektrifizierung des SPNV

Bereits heute sind mit 82 % viele Strecken im Saarland elektrifiziert. Kein anderes Flächenland weist einen derart hohen Anteil elektrifizierter Strecken im SPNV auf. Weiterhin ergeben sich durch neue Antriebstechnologien im Schienenverkehr Potenziale zur Bedienung von SPNV-Linien mit elektrischen Antrieben ohne Ausbau der Oberleitungsstrecken.

Bisher werden Dieseltriebfahrzeuge noch auf den Linien RE 3 (Saarbrücken – Mainz – Frankfurt), RB 68 (Saarbrücken – Pirmasens), RB 72 (Saarbrücken – Lebach) und RB 77 (Dillingen – Niedaltdorf) eingesetzt. Unter Berücksichtigung neuer Antriebstechnologien wurde ein Konzept für die weitere Elektrifizierung des SPNV erarbeitet (vgl. Abb. 124). Grundlage ist das Vorrangsszenario, in dem sämtliche positiv bewerteten Strecken zur Erweiterung des künftigen SPNV-Netzes berücksichtigt sind.

Abb. 124: Elektrifizierungskonzept für alle potenziellen SPNV-Strecken



Quelle: eigene Darstellung

Durch den Einsatz von Elektrotriebwagen mit Akkumulatoren kann trotz der Zielsetzung, künftig einen vollständig lokal schadstoffemissionsfreien ÖPNV anzubieten, auf einen flächendeckenden Ausbau des Oberleitungsnetzes verzichtet werden. Dennoch sind einige punktuelle Ergänzungen des Oberleitungsnetzes erforderlich, insbesondere im Kontext der Umsetzung des ÖPNV-Vorrangsszenarios mit Reaktivierung einiger Bahnstrecken (s. Kap. 7). Dies betrifft im und rund um das Saarland folgende Streckenabschnitte:

- Homburg – Einöd – Zweibrücken (im Rahmen der Reaktivierungsmaßnahme): 11 km Oberleitung
- Dillingen – Lebach (im Rahmen der Reaktivierungsmaßnahme): 12 km Oberleitung als Fortführung der bestehenden Oberleitung ab Anschluss RWE bis Lebach
- Merzig – Losheim (im Rahmen der Reaktivierungsmaßnahme): 14 km Oberleitung
- Bahnhof Pirmasens Nord und anschließende Streckenabschnitt bis Fehrbacher Tunnel: Einrichtung einer Oberleitungsinsel zur Aufladung im Bereich Pirmasens
- Fürstenhausen – Großrosseln: Elektrifizierung der Strecke für den Saarbahn-Betrieb (je nach technischer Machbarkeit und leichter Umsetzbarkeit mit 750 V DC oder 15 kV AC)

- Fürstenhausen – Überherrn: Elektrifizierung der Strecke für den Saarbahn-Betrieb (je nach technischer Machbarkeit und leichterem Umsetzbarkeit mit 750 V DC oder 15 kV AC)

Mit diesen Elektrifizierungsmaßnahmen kann mit Ausnahme der Linie RE 3 ein vollständig elektrischer Betrieb im SPNV-Netz des Saarlandes umgesetzt werden. Für die Linie RE 3 sind zwei alternative Antriebskonzepte im Hinblick auf technische Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit weitergehend zu untersuchen: Zum einen ist die Einrichtung von Elektrifizierungsinselfen im Bereich des nicht-elektrifizierten Streckenteils in Rheinland-Pfalz denkbar. Zum anderen wäre als Alternative der Einsatz von Elektrotriebwagen mit Brennstoffzelle zu prüfen.

14.2 Strategie zur Förderung alternativer Antriebe

Derzeit stehen lokal emissionsfreie Antriebe im Fokus der Öffentlichkeit. Zumeist geht es dabei um Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb bzw. Energiespeicherung oder um Fahrzeuge mit Brennstoffzelle, sodass die elektrische Antriebsenergie im Fahrzeug aus Wasserstoff gewonnen wird. Zur Verfügung stehen diese Antriebsformen derzeit in Markterprobungsphasen sowohl im Busverkehr als auch im Schienenverkehr.

Das Saarland strebt derzeit an, Wasserstoff-Modellregion zu werden. Fahrzeuge mit Brennstoffzellen ermöglichen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Akkumulatoren als Energiespeicher längere Reichweiten, was insbesondere im regionalen Busverkehr und im Schienenverkehr vorteilhaft ist. Im Schienenverkehr ermöglichen Fahrzeuge mit Brennstoffzelle zudem einen unabhängigen Betrieb von der Oberleitungsinfrastruktur, wodurch perspektivisch auch solche Strecken mit Fahrzeugen ohne lokalen Schadstoffausstoß betrieben werden können. Zudem werden auch die Barrieren für einen flexiblen grenzüberschreitenden Einsatz der Fahrzeuge reduziert.

Während Wasserstoff bislang noch wegen des wesentlich höheren Preises und der noch unzureichenden Verfügbarkeit eher eine untergeordnete Rolle spielte, soll über die neu angelegte Wasserstoff-Strategie des Saarlandes eine höhere Verfügbarkeit erreicht werden.

Mit einer ersten Wasserstoff-Tankstelle im Saarland in Saarbrücken-Gersweiler und einer Wasserstoff-Produktionsanlage (Elektrolyseur) am Kraftwerksstandort Völklingen-Fenne soll Wasserstoff auch für den Verkehrsbereich verfügbar gemacht werden.

Hinsichtlich der Möglichkeit des Einsatzes eines mit Wasserstoff betriebenen Schienenfahrzeugs wären im Rahmen von Machbarkeitsstudien die Kosten für eine Elektrifizierung den Kosten für eine mit Wasserstoff betriebene Bahnstrecke gegenüber zu stellen und auch die betrieblichen Aspekte genauer zu beleuchten.

14.3 Maßnahmensteckbriefe

KU 1	Ausschließlicher Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben im SPNV		
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund	Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit	Positives Image
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz	Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die heute mit Dieseltriebwagen betriebenen RE-Linien nach Frankreich werden ab 2024 auf Triebwagen mit Elektroantrieb umgestellt. Mit der Umstellung der RB-Linien im Saarland auf S-Bahn-Betrieb sollen auch hier alle bestehenden Dieselfahrzeuge ersetzt werden. Dies kann im Zuge von Fahrzeugnachbeschaffungen, u. a. wenn reaktivierte Strecken in Betrieb genommen werden, umgesetzt werden. Spätestens mit der Betriebsaufnahme neuer Verkehrsverträge ist ein Einsatz von Dieselfahrzeugen nicht mehr vorgesehen.</p> <p>Auf den nicht elektrifizierten Strecken sollen bis dahin Ergänzungen des Oberleitungsnetzes vorgenommen werden, sodass ein flächendeckender Einsatz von Elektrotriebwagen mit Akkumulatoren oder ggf. auch Brennstoffzellen möglich ist. Hierbei sind die technischen Entwicklungen sukzessive zu beobachten und weiterzupursuchen, um den finanziellen Aufwand und den Eingriff in Natur und Landschaft zum Bau von zusätzlichen Oberleitungsabschnitten möglichst zu reduzieren.</p> <p>Ein erstes Pilotprojekt zum Einsatz Batterie-elektrischer Fahrzeuge ist voraussichtlich ab 2024 auf der Strecke Saarbrücken – Lebach-Jabach vorgesehen. Auf den RB- bzw. S-Bahn-Linien Saarbrücken – Primasens und Dillingen – Niedaltdorf ist im Rahmen des laufenden Vergabeverfahrens ein batterie-elektrischer Betrieb ab dem Jahr 2025 bzw. 2026 geplant. Damit verbleibt im heute bestehenden SPNV-Netz ab</p>		

<p>KU 1</p>	<p>Ausschließlicher Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben im SPNV</p>						
	<p>2026 einzig die Linie RE 3 als mit Dieseltriebwagen betriebene Strecke. Hierzu wird eine Perspektive im nachfolgenden Steckbrief KU2 aufgezeigt.</p> <p>Um Elektrofahrzeuge mit Akkumulatoren auf den nicht elektrifizierten Strecken der geplanten S-Bahn Saarland einzusetzen (aktueller Stand der Technik), sind folgende Ergänzungen des Oberleitungsnetzes notwendig.</p> <p>Im Szenario <i>ÖPNV-Optimierung</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof Pirmasens <p>Im Szenario <i>ÖPNV-Vorrangentwicklung</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dillingen/Saar – Lebach (ab Anschluss RWE) <p>Auf den folgenden Strecken ist auch die durchgängige Ergänzung des Oberleitungsnetzes für den Einsatz von konventionellen Elektrotriebwagen oder Saarbahn-Fahrzeugen vorgesehen:</p> <p>Im Szenario <i>ÖPNV-Offensive</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Homburg – Einöd – Zweibrücken ▪ Fürstenhausen – Großrosseln <p>Im Szenario <i>ÖPNV-Vorrangentwicklung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Merzig – Losheim ▪ Fürstenhausen – Überherrn (für Saarbahn: Saarbrücken – Großrosseln) 						
<p>Akteure</p>	<p>MWAEV, ZPS, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen</p>						
<p>Zeitschiene</p>	<p>kurzfristig</p>		<p>mittelfristig</p>				<p>langfristig</p>
<p>Kosten und Wirkung</p>	<p>einmalige Kosten</p>	<p>1</p>	<p>2</p>	<p>3</p>	<p>4</p>	<p>5</p>	<p>Laufende Kosten als Mehrkosten gegenüber konventionellen Zügen angegeben</p>
	<p>laufende Kosten</p>	<p>1</p>	<p>2</p>	<p>3</p>	<p>4</p>	<p>5</p>	
	<p>Wirkung</p>	<p>hoch</p>		<p>mittel</p>	<p>niedrig</p>		
<p>Weiteres</p>	<p>-</p>						

KU 2	Untersuchung geeigneter Antriebsformen für die Linie RE 3						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Bisher müssen auf der Linie RE 3 trotz durchgängig elektrifiziertem Streckenabschnitt im Saarland (Saarbrücken – Nohfelden) noch Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen, da ein längerer Streckenabschnitt in Rheinland-Pfalz (Neubrückle – Gau-Algesheim, rund 85 km) nicht elektrifiziert ist. Die Streckencharakteristik des nicht elektrifizierten Abschnitts inklusive investitionsintensiver Tunnel und Brücken erschweren eine nachträgliche Elektrifizierung.</p> <p>Daher ist es sinnvoll, im Rahmen der aktuellen technischen Entwicklungen Lösungen nicht im Bereich der Streckeninfrastruktur, sondern bei den Fahrzeugen zu entwickeln. So wird z. B. in anderen Teilen Deutschlands erfolgreich der Einsatz von Wasserstoff-Zügen umgesetzt (z. B. im Elbe-Weser-Netz). Eine Alternative wäre die Schaffung von Elektrifizierungsinselformen in Bereichen, wo dies einfacher möglich ist, mit Einsatz von Akku-Triebfahrzeugen.</p> <p>Für die weitere Verbesserung einer nachhaltigen Mobilität ist daher eine Untersuchung geeigneter Antriebsformen für die Linie RE 3 erforderlich, die zusammen mit dem Land Rheinland-Pfalz erfolgen sollte.</p>						
Akteure	MWA EV, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig				langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	Zeitschiene für die Umsetzung abhängig von Untersuchungsergebnis, bei positivem Ergebnis Umsetzung spätestens mit erneuter Vergabe der Verkehrsleistungen der Linie RE 3						

KU 3		Förderprogramm für lokal emissionsfreie Antriebe im Busverkehr					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe		
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image		
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit		
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Das Ziel dieses Förderprogramms ist die Unterstützung des Umstiegs auf Antriebe aus erneuerbaren Energien als Beitrag zur Europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität. Unter alternativen Antrieben sind Konzepte zum Antrieb von Fahrzeugen zu verstehen, die sich bezüglich ihrer Energieart oder konstruktiven Lösung von den auf dem Markt verbreiteten Antriebstechniken wesentlich unterscheiden.</p> <p>Alternative Antriebe im Sinne dieses Förderprogramms orientieren sich an den Vorgaben der „Clean Vehicle Directive“ der Europäischen Union und umfassen beispielsweise batterieelektrische Fahrzeuge, Hybridfahrzeuge (Plug-In-Hybrid, Voll-Hybrid oder Range Extended) oder Gasfahrzeuge mit Wasserstoff- oder Biomethanantrieb. Gefördert werden die Beschaffung von neuen Linienbussen und die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen für den straßengebundenen ÖPNV mit alternativen Antrieben. Förderfähig sind dabei die Mehrkosten gegenüber einem konventionellen Antrieb sowie die Einrichtung der notwendigen Versorgungsinfrastruktur (u. a. Wasserstofftankstelle, Ladeinfrastruktur) sowie die notwendigen Umrüstungen der Werkstätten und Betriebshöfe.</p> <p>Das Saarland wurde im Bundesprogramm „HyExperts“ als Modellregion für Wasserstoff ausgewählt. Eine Wasserstoffstrategie für das Saarland soll bis Mitte 2021 erarbeitet werden. Vor diesem Hintergrund wird der Einsatz von Fahrzeugen mit Brennstoffzelle besonders gefördert.</p>						
Akteure	MWAEV, Verkehrsunternehmen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	Als kontinuierliches Programm sind sämtliche Kosten den laufenden Kosten zugeordnet
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	-						

15 Handlungsfeld Digitalisierung

Durch den Einsatz digitaler Medien im Bereich der Infrastruktur, der Fahrzeugkommunikation und als Schnittstelle zu bestehenden oder potenziellen Kunden kann die Digitalisierung einen weitreichenden Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV leisten.

15.1 Strategie zur Datenbereitstellung und Datenorganisation

Eine wesentliche Grundlage für die Nutzbarkeit digitaler Medien ist das Vorhandensein geeigneter Daten. Die große Herausforderung dabei ist, die in unterschiedlichen Kontexten entstehenden und bereits vorhandenen Daten zentral zu sammeln und zum anderen für die jeweiligen Nutzungszwecke so aufzubereiten, dass nutzbare Informationen entstehen. Daher trifft das Saarland im Rahmen der Aufstellung des VEP ÖPNV die strategischen Vorbereitungen, um eine fundierte und landesweit einheitliche Grundlage für ÖPNV-Daten zu schaffen.

Open-Data-Strategie

Das Saarland strebt an, dass sämtliche für den ÖPNV-Betrieb relevanten Daten, die keine Rückschlüsse auf geschäftliche Prozesse zulassen, jedem im Rahmen einer Open-Data-Lizenz zugänglich werden. Hierzu gehören insbesondere Daten zu:

- Fahrplänen
- Tarifen
- Echtzeitverkehrslage (Verspätungen, Fahrtenausfälle)
- Stationen in Form eines Stationskatasters
- Echtzeitinformationen zur Verfügbarkeit von technischen Ausstattungen an Stationen und Haltestellen

Echtzeitdaten sollen zwischen Servern und Softwareprogrammen kompatibel sein. Dies erfordert entsprechende Schnittstellen in der Programmierung (kurz: API-Schnittstelle). Die Schnittstellen sind zu dokumentieren, damit interessierte Entwickler auf die darüber verfügbaren Daten zugreifen können. Statistische Daten, die keiner permanenten Veränderung unterliegen (etwa Sollfahrplandaten) sollen in gängigen Dateiformaten zum Download bereitgestellt werden.

Kommunale Aufgabenträger sind angehalten, im Rahmen ihrer Verkehrsverträge und Nahverkehrspläne die Datenlieferung der auf den kommunalen Linien verkehrenden Verkehrsunternehmen sicherzustellen, um perspektivisch landesweit einen einheitlichen Datenumfang und eine hohe Datenqualität sicherzustellen. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr strebt an, hierzu Vereinbarungen mit den jeweiligen kommunalen Aufgabenträgern zu schließen, die im Weiteren die Umsetzung mit ihren Verkehrsunternehmen vor Ort regeln.

Vollständige Informationserfassung

Um weitreichende und ausführliche Daten zur Verfügung zu stellen, muss eine Vielzahl von Daten gesammelt werden, die in unterschiedlichen Zuständigkeiten erhoben werden müssen. So liegen Daten über Verspätungen und eingesetzte Fahrzeuge den Verkehrsunternehmen vor, Daten über den Zustand von Aufzügen und Rolltreppen den Infrastrukturbetreibern sowie Daten zu Park-and-Ride-Anlagen den Kommunen.

Es ist vorgesehen, dass eine Erfassung und ein Nutzungsrecht der für Planungs- und Informationszwecke relevanten Daten künftig als Bestandteil von Verkehrsverträgen festgeschrieben werden. Ebenso soll die Datenbereitstellung von anderen Akteuren u. a. künftig Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Förderprogrammen des Saarlandes werden.

Kontinuierliche Aktualität der Daten

Durch Festschreibung der Datenbereitstellung in Verkehrsverträgen, in Nahverkehrsplänen und als Grundlage für die Inanspruchnahme von Förderprogrammen (z. B. beim Haltestellenausbau) wird im Saarland eine kontinuierliche Aktualität der Daten sichergestellt.

15.2 Strategie zur Entwicklung der digitalen Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen sind sowohl vor der Reise als auch während der Reise ein wesentliches Instrument, um Nutzungsbarrieren im ÖPNV abzubauen. Vor der Reise gilt es, Informationen zum ÖPNV-Angebot offensiv zu kommunizieren. Dabei sind auch insbesondere Medien zu nutzen, die nicht nur ÖPNV-Nutzern bekannt sind, sondern auch von Nichtnutzern oder Gelegenheitskunden für ihre Reiseplanungen – unabhängig des geplanten Verkehrsmittels – eingesetzt werden. Hierüber kann auch Nichtnutzern die Qualität des ÖPNV für ihre Wege offensiv vermittelt werden. Insbesondere wenn die Reisezeiten mit verschiedenen Verkehrsmitteln im Vergleich angezeigt werden, wird auf einigen Verbindungen die gute Verbindungsqualität des ÖPNV sichtbar. Besonders vorteilhaft wird dieser Vergleich, wenn sowohl für den Straßenverkehr als auch für den ÖPNV Echtzeitinformationen zur Verkehrslage zur Verfügung stehen. Kommt es auf der Straße zu Staus, erreichen SPNV-Verbindungen oft noch konkurrenzfähigere Fahrzeiten.

Auch im Hinblick auf eine hohe Zuverlässigkeit des ÖPNV werden digitale Fahrgastinformationen einen zunehmend wichtigen Beitrag leisten: So lassen sich Störungen und Verzögerungen auch zukünftig nicht vollständig vermeiden. Durch den Einsatz digitaler Fahrgastinformationen mit Echtzeitinformationen lassen sich jedoch die Auswirkungen auf die individuellen Reiseketten der Nutzenden möglichst reduzieren. Eine digitale Fahrgastinformation mit flächendeckenden Echtzeitinformationen stellt hierfür das Rückgrat dar: So können Störungen durch alternative Reisewege umfahren und dabei oft die zeitlichen Auswirkungen gegenüber der Beibehaltung der ursprünglich geplanten Route minimiert werden.

Die digitale Fahrgastinformation wird aus diesem Grund zukünftig deutlich ausgebaut und auch auf Medien ausgeweitet, die auch von Nichtnutzern genutzt werden. Zudem wird die nahtlose Versorgung mit Echtzeitdaten für die Fahrplanauskunft sichergestellt.

15.3 Maßnahmensteckbriefe

DI 1		Gründung eines Kompetenzzentrums Digitalisierung				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Aufgabe des zu gründenden <i>Kompetenzzentrums Digitalisierung</i> ist, alle Aktivitäten rund um die Digitalisierung im landesweiten ÖPNV zu bündeln und zu koordinieren. Mit spezialisiertem Know-how des Kompetenzzentrums werden dabei die Akteure im ÖPNV des Saarlandes im Hinblick auf Projekte mit Bezug zur Digitalisierung, aber auch bei der zunehmenden Integration digitaler Prozesse in das Tagesgeschäft koordiniert und unterstützt.</p> <p>Themen, die durch das Kompetenzzentrum Digitalisierung begleitet werden sollen, sind u. a. das Management von Fahrplandaten und Echtzeitinformationen, die Weiterentwicklung des elektronischen Fahrgeldmanagements, die Unterstützung der Fortentwicklung von elektronischen Fahrplanauskunftssystemen (insbesondere des Saarfahrplans), das grenzüberschreitende Datenmanagement und grenzüberschreitende Digitalisierungsprojekte. Für diese Themen übernimmt das Kompetenzzentrum Digitalisierung die Koordination und Vernetzung zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Entwicklern und Servicedienstleistern. Weiterhin soll ein stetiger Austausch mit der Wissenschaft und anderen vergleichbaren Organisationen von Aufgabenträgern des SPNV und ÖPNV forciert werden. Hierzu sollte das Kompetenzzentrum Digitalisierung in entsprechenden Gremien zu der Thematik auf Bundesebene und in Europa vertreten sein. Hierzu zählt auch der Dialog mit Fachverbänden und Institutionen.</p>					
Akteure	MWAEV, ZPS, SNS					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Weiteres	-					

DI 2	Weiterentwicklung der Saarfahrplan-App					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Der Saarfahrplan ist ein etabliertes Informationsmedium für die Bus- und Bahnnutzung im Saarland. Im Kontext grenzüberschreitender Mobilität und wachsender Bedeutung der Inter- und Multimodalität wird der Saarfahrplan weiterentwickelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verknüpfung der Fahrplan- und Tarifmedien aus Rheinland-Pfalz, Luxemburg und Frankreich (Region Grand Est), um Auskünfte über durchgehende Reiseketten von Haustür zu Haustür zu ermöglichen (Mobiregio, DB-Navigator, DELFI-Ist-Datenplattform) ▪ Bereitstellung von Echtzeitinformationen auch für Verbindungen über das Saarland hinaus durch Einhaltung der aktuellen Standards für (saarländische) Echtzeitdaten und Rückgriff auf nach nationalem bzw. europäischem Standard bereitgestellte Daten anderer Auskunftssysteme ▪ Buchung/Bezahlung von Bedarfsangeboten ▪ Aufbau der App als Mobilitätspool mit ergänzenden Bausteinen für die Nutzung von Taxi sowie Sharing-Angeboten (z. B. Car- und Bikesharing) ▪ Suchen von barrierefreien ÖPNV-Routen <p>Ebenso wird angestrebt, durch Weiterentwicklung der Saarfahrplan-App einen Beitrag zum Abbau von Vertriebshemmnissen zu leisten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung einer (teil-)automatisierten Fahrtenerfassung in der Saarfahrplan-App zur automatischen Tarifermittlung und Best-Preis-Berechnung im Nachgang. 					
Akteure	Kompetenzcenter Digitalisierung, ZPS, SNS, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister					
Zeitschiene	sukzessive Weiterentwicklung					
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig
Weiteres	-					

DI 3	Integration von Fahrplandaten in Routenplaner					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Mit der Integration von Fahrplandaten in verbreitete Routenplaner erreichen Informationen zum ÖPNV-Angebot auch Zielgruppen, die nicht explizit nach ÖPNV-Verbindungen suchen. Die Integration von Fahrplandaten in die Routenplaner erfolgt in zwei Schritten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stufe 1: Integration von Fahrplandaten und Links zu Tarifinformationen und Fahrkartenkauf in Online-Routenplaner (z. B. Google Maps) und Mobilitäts-Apps ▪ Stufe 2: Integration von Verspätungen und Ausfällen in alle Fahrplanauskünfte und Routenplaner (Echtzeitdaten) <p>Es ist anzustreben, dass die Daten über eine Anwenderschnittstelle bereitgestellt werden, um eine stetige Aktualität, auch der Sollfahrplandaten, zu gewährleisten. Ebenso soll bei einer gefundenen Verbindung ein Link zur Saarfahrplan-Auskunft hergestellt werden: In dieser sind während der ersten Umsetzungsstufe Echtzeitdaten verfügbar. Darüber hinaus stehen dort auch weitergehende Verkehrsinformationen über kurzfristige Umleitungen und zu erwartende Verspätungen zur Verfügung, die weder Bestandteil des Soll- noch des Echtzeitfahrplans sind, sondern durch die Verkehrsunternehmen als freie Textmeldungen im Saarfahrplan hinterlegt werden.</p> <p>Die Bereitstellung von Soll- und Ist-Fahrplandaten zu diesen Zwecken wird in den Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbart.</p>					
Akteure	Kompetenzcenter Digitalisierung, ZPS, Verkehrsunternehmen, Dienstleister von Routing-Programmen					
Zeitschiene	Stufe 1	kurzfristig			mittelfristig	langfristig
	Stufe 2	kurzfristig			mittelfristig	langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig
Weiteres	Insbesondere die technischen Entwicklungen im Bereich des Datenmanagements erfolgen derzeit sehr dynamisch, sodass diese Maßnahmen fortlaufend überprüft und insbesondere vor Umsetzung auf den aktuellen Stand der Technik fortgeschrieben werden muss. Dies erfolgt insbesondere durch das Kompetenzcenter Digitalisierung (s. Maßnahme DI 1)					

DI 4	Bereitstellung von freien Daten (Open Data)						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Durch den zunehmenden Einsatz digitaler Technologien in der Planung, Verwaltung und im Betrieb des ÖPNV entstehen immer mehr Daten, die in der richtigen Aufbereitung wertvolle Informationen für Nutzer und Unternehmen bereitstellen. Bereits heute haben sich viele Programmierer und Entwickler auf die Verarbeitung von bereitstehenden Daten spezialisiert. Es entstehen neue und zielgruppenspezifische Apps. Die Grundlage hierfür ist die Bereitstellung von Daten in offenen Dateiformaten. Wichtig sind hierfür Schnittstellen zur Programmierung sowie einzelne Download-Portale. Zur Verfügung gestellt werden alle Informationen, die für alle Reisende sowie ggf. einzelne Nutzergruppen relevant sind. Dies betrifft insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Soll- und Echtzeit-Fahrplandaten ▪ Stationsdaten (Ausstattungsmerkmale, Wegebeziehungen) ▪ Verfügbarkeit von Stationsausstattungen (insbesondere Störungen von Aufzügen oder Fahrtreppen) ▪ Einschränkungen im Betrieb (z. B. Störungen an den fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen) <p>Insbesondere sind zur landes- und bundesweiten sowie Europäischen Koordination Fahrplandaten über großräumig verfügbare Austauschplattformen bereitzustellen. Hierzu zählt derzeit insbesondere der Mobilitätsdaten-Marktplatz als nationaler Zugangspunkt für Mobilitätsdaten. Ebenso gilt es, für die Bereitstellung von Echtzeitdaten, soweit vorhanden, auf standardisierte Anwenderschnittstellen zurückzugreifen, um eine nahtlose und perspektivisch grenzüberschreitende Echtzeitinformation zu ermöglichen.</p>						
Akteure	Kompetenzcenter Digitalisierung, ZPS, SNS, Verkehrsunternehmen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	<p>Insbesondere die technischen Entwicklungen im Bereich des Datenmanagements erfolgen derzeit sehr dynamisch, so dass diese Maßnahmen fortlaufend überprüft und insbesondere vor Umsetzung auf den aktuellen Stand der Technik fortgeschrieben werden muss. Dies erfolgt insbesondere durch das Kompetenzcenter Digitalisierung (s. Maßnahme DI 1)</p>						

DI 5		Einführung einer landesweiten Managementplattform für nachfrageorientierte Bedienungsformen und On-Demand-Systeme				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Bedarfsorientierte Angebote sind ein wichtiger Baustein zur Sicherung der Mobilität in dünner besiedelten Räumen. Ebenso sind diese für Zeiten einer geringen Nachfrage geeignet. Die landesweite Mobilitätsplattform führt die Organisation aller bedarfsorientierten Angebote zusammen, auch damit die lokalen Unternehmen vor Ort entlastet werden können. Neben den betrieblichen Synergien werden auch einheitliche Buchungsmöglichkeiten für die Fahrgäste geschaffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestellung von Fahrten über Telefon, Internet und App (Integration in Saarfahrplan anstreben) ▪ Management von On-Demand-Verkehren (s. auch Maßnahme VM 6) ▪ Disposition (ggf. Bündelung) und Organisation der Anfragen ▪ Prüfung einer Integration der landesweiten Kontaktstelle für die Anliegen der Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen (vgl. Handlungsfeld Barrierefreiheit, Maßnahmen BF 1, BF 2) <p>Die Buchungsmöglichkeit von bedarfsgesteuerten ÖPNV-Verkehren sowie ergänzenden Angeboten über diese Plattform ist in Vergabeverfahren, auch der kommunalen Aufgabenträger, vorzugeben, um das Ziel zu erreichen, eine saarlandweit einheitliche Buchungs- und Managementorganisation für bedarfsgesteuerte Bedienungsformen zu realisieren. Perspektivisch wird eine Integration in den Saarfahrplan angestrebt (s. auch Maßnahme DI 2).</p>					
Akteure	Kompetenzcenter Digitalisierung (s. Maßnahme DI 1), ZPS, SNS, Verkehrsunternehmen, kommunale Aufgabenträger, Mobilitätsdienstleister					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig
Weiteres	-					

DI 6	Nutzung von Potenzialen des automatisierten Fahrens im ÖPNV						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Im Mobilitätssektor wird inzwischen mit unterschiedlichen Entwicklungsständen automatisierte Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr, motorisierten Individualverkehr und Güterverkehr getestet. In einigen, wenigen Pilotprojekten im deutschsprachigen Raum kommen bereits (fast) vollautomatisiert betriebene Fahrzeuge zum Einsatz. Die in diesem Zusammenhang stehenden Entwicklungen stehen kurzfristig bereits als Fahrassistenzsysteme zur Verfügung (s. Maßnahme SI 2)</p> <p>Mittel- bis langfristig können zudem weitere Potenziale durch ein teilweise autonomes Fahren realisiert werden. So ist es vorstellbar, dass in Bereichen mit geringem Verkehrsaufkommen autonome Kleinbusse als Zu- und Abbringer zu klassischen ÖPNV-Angeboten auf nachfragestarken Achsen (SPNV sowie PlusBus- und Express-Bus-Angebote) verkehren und auf Abruf als On-Demand-Verkehr bestellt werden können. Hier können dann mehrere Fahrzeuge aus einer Betriebsleitzentrale überwacht werden.</p> <p>Ein erster Schritt in diese Richtung ist das internationale Pilotprojekt TERMINAL, bei dem der versuchsweise Einsatz eines autonom fahrenden Minibusses im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Gemeinden Überherrn und Creutzwald (Frankreich) geplant ist. Derzeit wird mit dem Projekt „SaarMover“ die Umsetzbarkeit automatisierter Mobilitätsangebote weiter untersucht. Dabei wird die Kreisstadt Merzig durch einen automatisierten, elektrischen und rollstuhlgerichten Kleinbus mit dem Umland vernetzt.</p>						
Akteure	Kompetenzcenter Digitalisierung (s. Maßnahme DI 1), Hochschule für Wirtschaft und Technik, SNS, Verkehrsunternehmen, kommunale Aufgabenträger, MWAEV						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	Durch F+E-Charakter der Maßnahme sind Wirkungen erst langfristig zu erwarten.
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	Insbesondere die technischen Entwicklungen im Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens erfolgen derzeit kontinuierlich, so dass diese Maßnahmen fortlaufend überprüft und insbesondere vor Umsetzung auf den aktuellen Stand der Technik fortgeschrieben werden muss. Dies erfolgt insbesondere durch das Kompetenzcenter Digitalisierung (s. Maßnahme DI 1)						

16 Handlungsfeld Tarif und Vertrieb

Im Bereich der Organisation des ÖPNV im Saarland wurden im Rahmen des Aufstellungsprozesses Konzepte für eine zukunftsfähige Ausrichtung des ÖPNV entwickelt. Hierzu zählen u.a. der Abbau tariflicher Hürden sowie die Ausgestaltung einer verbesserten Marketing- und Kommunikationsstrategie. Das sehr umfassende Thema Tarif wurde im Rahmen einer separaten Tarifstudie vertieft betrachtet (vgl. Probst & Consorten 2019).

16.1 Strategie zur Weiterentwicklung des saarVV-Tarifs

Das Gutachten des Planungsbüros Probst & Consorten, das eng mit der Aufstellung des VEP ÖPNV gekoppelt wurde, hat den bestehenden Tarif mit seinen Stärken und Schwächen eingehend analysiert und auf dieser Basis eine umfassende Reform des Tarifsystems im Saarland entwickelt, die im Folgenden mit allen Beteiligten diskutiert und abgestimmt wurde und im Gesamtkonzept des VEP ÖPNV berücksichtigt ist. Hierzu wurde auch eine repräsentative Befragung der Bevölkerung des Saarlandes zur ÖPNV-Nutzung und speziell zum Tarifsystem durchgeführt (vgl. Anhang A11).

Nachfolgend werden die wichtigsten Maßnahmen erläutert und in den Steckbriefen in Bezug auf die unterschiedlichen Zielgruppen dargestellt.

Zielsetzungen der Tarifreform sind:

- Bus- und Bahnfahren muss durch eine spürbare Attraktivierung der Tarifangebote einfacher und günstiger werden.
- Mehr Fahrgäste und einen höheren Marktanteil für Busse und Bahnen im Saarland durch Tarifmaßnahmen, die kurzfristig Nutzungsimpulse schaffen
- Maximale Wirkung am Fahrgastmarkt für jeden Euro Steuermittel, der zur Tarifattraktivierung ausgegeben wird

Hieraus lassen sich die im Folgenden dargestellten Strategien für die Weiterentwicklung des saarVV-Tarifs ableiten.

Erhöhung der Stammkundenbindung

Das bisherige Ticketsortiment erzielt keine optimale Stammkundenbindung. Dies ist gemäß der Tarifanalyse darauf zurückzuführen, dass es eine Vielzahl von Zeitkarten mit unterschiedlichen Laufzeiten gibt. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, sowohl mit der saarVV-Card als auch der BahnCard Einzelfahrscheine zu rabattieren, sodass die Kombination aus Rabattkarte und Einzelfahrschein zunächst günstiger erscheint als ein Abonnement. Künftig soll das Ticketangebot dahingehend umstrukturiert werden, dass die Hemmschwelle sinkt, ein Abonnement abzuschließen. Dies kann durch eine gezielte Anpassung der Preisunterschiede und einen Leistungsmehrwert des Abonnements, z. B. einer Gültigkeit im gesamten Saarland, erreicht werden.

Attraktive Tarife für Freizeitnutzer

Bisher wird der ÖPNV im Saarland vorwiegend von Schülern und teilweise von Berufspendlern genutzt. Das Segment der Freizeitnutzer hingegen spielt derzeit nur sehr eine geringe Rolle. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass es für die gelegentliche Nutzung, auch mit mehreren Personen, nur vergleichsweise teure Einzel- oder Tagestickets gibt. Gruppenfahrtscheine existieren erst für Gruppengrößen ab 5 Personen, wobei die häufigste Gruppengröße im Freizeitverkehr zwischen 2 und 4 Personen liegt. Daher wird angestrebt, künftig durch attraktivere Tarife für Freizeitnutzer die Potenziale dieser Zielgruppe wesentlich besser abzuschöpfen. Dies umfasst Tarife, die in der Höhe der Fahrpreise für Freizeitfahrten außerhalb der Hauptverkehrszeiten nicht abschrecken und gleichzeitig geeignete Angebote für unterschiedliche Gruppengrößen ermöglichen.

Auch die Einführung von zielgruppenspezifischen Tickets wie etwa einer Freizeit-Dauerkarte zum günstigen Preis oder über den Schulweg hinausgehende Freizeittickets für Schüler kann die Freizeitnutzung des ÖPNV erhöhen und gleichzeitig auch einen Beitrag dazu leisten, in diesem Nutzersegment einen höheren Stammkundenanteil zu erreichen. Auch die vorgesehene Einführung von digitalen Mehrfahrtenkarten erhöht die Bindung der Gelegenheitskunden durch Rabatte für mehrere Fahrten.

Erschließung neuer Zielgruppen durch spezifische Tarife

Mit dem JobTicket wurde zuletzt ein zielgruppenspezifisches Ticket eingeführt, mit dem sich zeigt, dass durch solche Angebote neue Stammkunden gewonnen werden können. Dieser erfolgreiche Ansatz soll auch auf weitere Zielgruppen wie Senioren, Schüler und Auszubildende übertragen werden, um auch in diesen Nutzersegmenten eine höhere Potenzialabschöpfung sowie in der Folge auch eine Stammkundenbindung zu erreichen.

Höhere Verständlichkeit der Fahrscheine und Fahrpreise

Das Tarifwabensystem ist besonders für Gelegenheitsnutzer nicht verständlich und erfordert teilweise hohe Ortskenntnisse zum Erwerb des korrekten Fahrscheins. Daher soll eine höhere Kundenbindung durch Verzicht auf die individuelle Auseinandersetzung mit dem Wabensystem erreicht werden. Flatrate-Tickets für Gelegenheits- bzw. Freizeitkunden und eine frühzeitige Deckelung der Preisstufen sind Wege, um die Verständlichkeit der Fahrpreise zu erhöhen.

Weiterhin gilt es, das Fahrscheinsortiment zu bereinigen: Tarife mit geringer Marktdurchdringung sollten eingestellt und durch ein übersichtliches Ticketsortiment ersetzt werden. Das Wabensystem soll lediglich noch im Hintergrund zur internen Berechnung von Preisen oder zur Einnahmeverrechnung dienen, nicht aber im Markt gegenüber den Kunden oder an Automaten in Erscheinung treten.

Sozialtarife und soziale Tarife zur Erhöhung der Teilhabe

Ein Sozialtarif existiert derzeit ausschließlich innerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken. Künftig soll dieser Ansatz auf alle Landkreise ausgedehnt werden, um durch ein preiswertes, saarlandweit gültiges Ticket auch finanziell schwachen Menschen die Teilhabe am gesell-

schaftlichen Leben durch einen Zugang zur Mobilität zu vereinfachen. Aber auch ein pauschalierter Fahrpreis für Kinder für längere Strecken, Rabatte für Geschwisterkinder und rabattierte Tickets für Senioren sollen die gesamte Tarifstruktur des ÖPNV sozialverträglicher ausrichten als bisher.

16.2 Maßnahmensteckbriefe

OR 1	Umsetzung der Tarifreform – Schülertickets und Ausbildungstickets					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund		Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit		Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz		Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die Analyse der Tarifstruktur und der Vertriebsdaten im Rahmen des Tarifgutachtens zeigte im Schülermarkt einen sehr guten Marktanteil, aber auch gleichzeitig einen Rückgang beim Verkauf der Landkreisschülertickets und bei den Zusatzangeboten wie saarFun.</p> <p>Mit der Einführung eines saarlandweit gültigen Schülertickets und Ausbildungstickets können sowohl die Schul- bzw. Ausbildungswege als auch Freizeitwege einfacher und flexibler zurückgelegt werden. Fahrten über Landkreisgrenzen oder auch über Wabengrenzen hinaus werden somit deutlich unkomplizierter, auch über die Wege von/zur Ausbildungsstätte hinaus. Dadurch erfolgt eine langfristige Bindung an den ÖPNV im Saarland.</p> <p>Insgesamt sollen die Schülertickets günstiger als bislang angeboten werden, was auch eine sozial- und schulpolitische Maßnahme ist.</p> <p>Außerdem sollen Rabatte für Geschwisterkinder eingeführt werden, um die Belastungen für Familien mit mehreren Kindern zu reduzieren.</p> <p>Für Berufsschüler und Auszubildende sollen speziell für diesen Kreis zugeschnittene Tickets geschaffen werden, die auch die Möglichkeit der Bezuschussung durch den jeweiligen Arbeitgeber (wie bei Jobtickets) vorsehen.</p>					
Akteure	MWAEV, ZPS, SNS, Verkehrsunternehmen					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Weiteres	-					

OR 2		Umsetzung der Tarifreform – Gelegenheitskunden					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe		
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image		
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit		
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Abgesehen von den rabattierten Tageskarten für 5er-Gruppen existieren bisher nur teure Einzeltickets und weitere Tageskarten für Gelegenheitskunden. Gleichzeitig ist das Tarifwabensystem gerade für Gelegenheitsnutzende sehr kompliziert. Eine Vereinfachung ist anzustreben, um gezielte Angebote für diese Gruppen anbieten zu können. Wichtige Zielgruppen sind Freizeitnutzende, Familien und Kleingruppen. Sie benötigen verständliche und klare Tarife inklusive nachvollziehbarer räumlicher Geltungsbereiche.</p> <p>Vorgesehen ist die Neukonfiguration der Tagestickets mit nur noch 3 Preisstufen statt 10, als Tagesticket für 1, 2 oder 5 Personen. Eine weitere Vereinfachung wird durch den Entfall der saarVV-Card angestrebt. Zur Bindung der Gelegenheitsnutzer wird künftig nur noch die BahnCard der Deutschen Bahn AG dienen, die den Kauf ermäßigter Einzeltickets mit BahnCard-Rabatt erlaubt.</p> <p>Eine weitere wichtige Maßnahme zur Bindung von Gelegenheitskunden sind digitale Mehrfahrtenkarten, die gegenüber Einzelfahrscheinen rabattiert sind. Neben der steigenden Nutzung ist eine weitere Zielsetzung, die Gelegenheitskunden als Abokunden zu gewinnen.</p> <p>Neben touristischen Gelegenheitskunden, die über Gästetickets (i. d. R. umlagefinanziert) gewonnen werden können, sind sogenannte Kombitickets für Kultur-, Sportveranstaltungen oder Events eine weitere Möglichkeit, Gelegenheitskunden an den ÖPNV heranzuführen. Dabei ist die An- und Abreise mit dem ÖPNV im Veranstaltungspreis enthalten und das Ticket gilt gleichzeitig als Fahrkarte.</p>						
Akteure	MWAEV, ZPS, SNS, Verkehrsunternehmen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	Kosten und Wirkungsabschätzung für Tarifreform insgesamt
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	-						

OR 3		Umsetzung der Tarifreform – Pendler und Stammnutzer					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe		
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image		
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit		
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die Tarifanalyse zeigt, dass eine optimale Ausschöpfung von Stammkunden bisher nicht erfolgte. Als Gründe werden die hohe Anzahl verschiedener Zeitkarten mit unterschiedlichen Laufzeiten angeführt (Jahres-, Monat-, Wochenkarten mit unterschiedlichen zu befahrenden Tarifwabenanzahl), womit das Potenzial an Abostammkunden nicht optimal abgeschöpft wird.</p> <p>Das Ticketangebot sollte dahingehend umstrukturiert werden, dass die Anreize erhöht werden, ein Abonnement abzuschließen. Dies kann durch eine gezielte Anpassung der Preisunterschiede sowie durch einen Leistungsmehrwert des Abonnements, wie einer saarlandweiten Gültigkeit, erfolgen.</p> <p>Für die Berufspendler wurde mit dem rabattierten Job-Ticket und dem Job-Ticket Plus bereits ein attraktives Angebot eingerichtet. Darüber hinaus sind entsprechend dem Tarifgutachten weitere Maßnahmen zur Stammkundengewinnung vorgesehen.</p> <p>Mit dem 9-Uhr-Abo soll die wachsende Gruppe von potenziellen Kunden angesprochen werden, die montags bis freitags in der Regel nicht in der morgendlichen Verkehrsspitze (vor 9 Uhr) unterwegs sind (z. B. Berufstätige im Homeoffice). Diese Personen sollen mit einem sehr günstigen saarlandweiten Abo für die ÖPNV-Nutzung gewonnen werden. Dieses gilt montags bis freitags ab 9 Uhr und an den Wochenenden sowie an Feiertagen ganztägig.</p> <p>Für Vielfahrer, die maximale Flexibilität wünschen, wird ein Saarland-Abo eingeführt, das ganztägig von Montag bis Sonntag im gesamten Saarland gültig ist und spürbar günstiger ist, als das bisherige BürgerTicket. In Kombination mit dem Job-Ticket (Plus) stellt das Saarland-Abo ein preisliches besonders attraktives Angebot dar.</p> <p>Inhaber eines (Jedermann-) Jahresabonnements bzw. eines Job-Tickets werden mit Umsetzung der Tarifreform die Möglichkeit haben, ein vergünstigtes Monatsticket bzw. eines Jahres-Abo für die Fahrradmitnahme vor 9:00 Uhr werktags in Zügen von DB Regio und vlexx zu erwerben (s. auch Streckbrief VM 5)</p>						
Akteure	MWAEV, ZPS, SNS, Verkehrsunternehmen						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	Laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig		
Weiteres	-						

Kosten und Wirkungsabschätzung für Tarifreform insgesamt

OR 4								Umsetzung der Tarifreform – Angebote für preissensible Gruppen							
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang				Vernetzter Umweltverbund				Gleichberechtigte Teilhabe						
	Gute Erreichbarkeit				Hohe Nutzerzufriedenheit				Positives Image						
	Hohe Umweltqualität				Effizienter Ressourceneinsatz				Hohe Sicherheit						
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Neben der Gewinnung von wahlfreien Kunden im Jedermann-Verkehr ist auch eine verstärkte sozialverträgliche Gestaltung der ÖPNV-Tarifstruktur das Ziel der Tarifreform. Daher wird mit Umsetzung der Tarifreform die grundsätzliche vorhandene Nachfrage bei finanzschwachen Personen und Haushalten unterstützt. Mit einem vergünstigten Sozialtarif, aufbauend auf dem landesweit gültigen Saarland Abo, werden zusätzliche Nachfragen generiert und finanzschwache Haushalte unterstützt.</p> <p>Aber auch für andere preissensible Zielgruppen werden mit der Tarifreform neue Angebote im ÖPNV-Tarif geschaffen und bestehende weiter verbessert bzw. vergünstigt.. So wird, aufbauend auf dem landesweit gültigen Saarland-Abo, ein rabattiertes Senioren-Abo für Menschen ab 65 Jahren eingeführt. Ebenso werden größere Familien mit mehreren Kindern durch rabattierte Geschwisterrabatte beim Schüler-Abo privilegiert. Insbesondere in Verbindung mit der preislichen Deckelung des Kinderfahrpreises ab Preisstufe 2 wird damit die Tarifstruktur auch für Familien deutlich sozial verträglicher gestaltet, sodass künftig eine ÖPNV-Nutzung auch für Familien deutlich günstiger wird.</p>														
Akteure	MWAEV, ZPS, SNS, Verkehrsunternehmen														
Zeitschiene	kurzfristig				mittelfristig				langfristig						
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten		1	2	3	4	5	Kosten und Wirkungsabschätzung für Tarifreform insgesamt							
	Laufende Kosten		1	2	3	4	5								
	Wirkung		hoch		mittel		niedrig								
Weiteres	-														

OR 5	Verbesserung grenzüberschreitender Tarife					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund		Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit		Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz		Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die Tarifreform (s. vorherige Maßnahmen OR 1 ff.) schafft die Grundlage für einen einfacheren Tarif innerhalb des Saarlandes. Mit den Verkehrsverflechtungen über die Grenzen des Saarlandes hinaus nach Rheinland-Pfalz, Frankreich und Luxemburg ergibt sich gleichzeitig der Bedarf, auch hier einfache Lösungen im grenzüberschreitenden Tarif anzubieten.</p> <p>Prüfungen von Erweiterungen/Anpassungen für die grenzüberschreitende Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung von grenzüberschreitenden Übergangstarife für Halte der RE-Linien nach Straßburg und Metz ▪ Integration von Kommunen im benachbarten Département Moselle in den saarVV-Tarif für die Verkehre der grenzüberschreitenden Buslinien Implementierung eines eTicketings und eines mobilen Ticketings für Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich ▪ Schaffung von Übergangstarifen bzw. Anerkennung des saarVV-Tarifs in den SaarLuxBussen ▪ Schaffung von Übergangstarifen in Richtung Rheinland-Pfalz bis in die Stadt Trier (Verkehrsverbund Region Trier), bis in die Stadt Kaiserslautern (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) und bis in die Stadt Idar-Oberstein (Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund) ▪ Schaffung einer tariflichen Lösung, die mit Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke Homburg – Zweibrücken sowohl die Strecke Homburg – Saarbrücken als auch die Strecke Saarbrücken-Zweibrücken (- Pirmasens) berücksichtigt. 					
Akteure	SNS, ZPS, MWAEV, Verkehrsverbund Region Trier (VRT), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN), Region Grand Est, zuständige Kommunen im Département Moselle, Eurodistrict Saar-Moselle					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Weiteres	-					

OR 6		Verbindungsbasierter Fahrscheinverkauf an Fahrscheinautomaten				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Auch wenn sich ein Fahrscheinverkauf per Handy-Ticket zunehmend verbreitet, erwirbt ein Großteil der Fahrgäste derzeit den Fahrschein beim Fahrpersonal im Busverkehr bzw. an Fahrscheinautomaten im SPNV.</p> <p>Ein wesentliches Hindernis beim Fahrscheinerwerb am Fahrscheinautomaten ist, dass kein verbindungsbasierter Verkauf möglich ist. Auch an Fahrscheinautomaten, die über eine Verbindungsauskunft verfügen, wird der Fahrweg der Verbindung nicht automatisch in die Ermittlung des korrekten saarVV-Tickets einbezogen. Stattdessen muss sich der potenzielle Fahrscheinkäufer selbst über den geplanten Fahrweg und die durchfahrenden Waben informieren. Dies stellt insbesondere für Gelegenheitskunden und insbesondere für auswärtige Fahrgäste ein großes Nutzungshindernis dar.</p> <p>Mit Umsetzung der Maßnahme wird an allen Fahrscheinautomaten mit Verbindungsauskunft eine automatische Übernahme der gewählten Reiseverbindung in die Tarifermittlung und den Fahrscheinverkauf umgesetzt. Hierdurch werden automatisch die durchfahrenen Waben korrekt ausgewählt, so dass der potenzielle Fahrscheinkäufer seinen Reiseweg für die jeweilige Verbindung nicht mehr selbst nachvollziehen muss.</p> <p>Im Zuge der Neuvergabe von Verkehrsleistungen wird in alle neu aufzustellenden Fahrscheinautomaten eine Verbindungsauskunft mit der oben beschriebenen Funktionalität implementiert, sodass künftig an allen Fahrscheinautomaten ein verbindungsbasierter Fahrscheinerwerb möglich sein wird.</p>					
Akteure	SNS, ZPS, Verkehrsunternehmen					
Zeitschiene	kurzfristig	mittelfristig				langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig
Weiteres						

17 Handlungsfeld Marketing und Kommunikation

Die Maßnahmen im Handlungsfeld Marketing und Kommunikation verfolgen u. a. die Ziele, die Marke saarVV weiter zu stärken sowie den Nutzenden und bisher Nicht-Nutzenden eine positive Sichtweise auf eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Mobilität im Saarland zu vermitteln.

17.1 Strategie eines einheitlichen Markenauftritts

Obwohl das Nahverkehrsangebot des Saarlandes im bundesweiten Vergleich als gut zu bewerten ist, liegt die Nutzung des ÖPNV durch die Bevölkerung deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Die Diskrepanz zwischen dem relativ guten Angebot und der stagnierenden Nachfrage durch die Nutzenden zeigt, dass im Saarland noch erhebliche Potenziale bestehen, um Nicht-Nutzenden die Vorteile des ÖPNV nahezubringen und mehr Menschen durch attraktive Tarife und ein gutes Verkehrsangebot vom ÖPNV zu überzeugen.

Mit dem aktuellen Markenauftritt des saarVV existiert eine bekannte und verbreitete Marke. Diesen Markenauftritt gilt es zu stärken und das Image zu modernisieren, sodass die Wahrnehmung erzeugt wird, dass der saarVV für eine nachhaltige, moderne und attraktive Mobilität steht.

Hierfür wird ein strategisches Marketing-Gesamtkonzept benötigt. Dabei gilt es, mit einem landesweit einheitlichen Markenauftritt entsprechende Botschaften zu vermitteln. Hierzu zählen beispielsweise, dass alle Mobilitätsangebote im landesweit einheitlichen Markenauftritt den grundsätzlichen Zielsetzungen und Qualitätsvorstellungen des VEP ÖPNV folgen, dass über alle Mobilitätsangebote auf allen Informationsmedien informiert wird, dass alle ÖPNV-Produkte mit einem Ticket genutzt werden können und untereinander vernetzt sind sowie dass der saarVV für eine qualitativ hochwertige Mobilität aus einer Hand steht.

Das Corporate Design des saarVV soll erweitert und auch auf Mobilitätsangebote angewendet werden. Das erfordert die Aktualisierung bzw. ggf. Neuerstellung und Ausarbeitung von Gestaltungshinweisen für unterschiedliche Bestandteile des ÖPNV. Hierzu gehören u. a.:

- Haltestellenschilder
- Stelen für Mobilitätsstationen und für Bike-and-Ride- bzw. Park-and-Ride-Anlagen
- Wegweisung an und rund um die Stationen und Haltestellen
- Layout und Design von Fahrplan- und Informationsaushängen
- Fahrzeugdesign für Busse, die Saarbahn und die künftige S-Bahn
- Informationsmedien, Drucksachen und Broschüren
- Apps und Internetauftritte.

Ein wesentlicher Anspruch bei der Weiterentwicklung und Erweiterung des Corporate Designs des saarVV ist neben der Gewährleistung des landesweit einheitlichen Markenauftritts auch die Gewährleistung der Sichtbarkeit und Integration von unternehmensspezifischen Elementen der unterschiedlichen Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen.

Bei der Überarbeitung des Designs gilt es einerseits, Merkmale zu erhalten, mit denen der Wiedererkennungswert der bekannten Marke saarVV gesichert wird, und andererseits

durch ein modernes, frisches und innovatives Auftreten negative Assoziationen, z. B. das stark kritisierte Wabensystem als Kernmerkmal des heutigen saarVV, zu verwerfen.

17.2 Maßnahmensteckbriefe

MK 1	Dauerhafte Marketingkampagne					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die Einführung der Tarifreform soll durch eine umfassende Kampagne begleitet werden, um die neuen Tarifprodukte gezielt an die bestehenden und potenziellen neuen Kunden zu adressieren. Das Marketing zur Tarifreform muss ergänzt werden um Maßnahmen, die darauf abzielen, insgesamt das Image des ÖPNV im Saarland zu verbessern. Hier sind alle Verkehrsangebote und Möglichkeiten des ÖPNV im Saarland zu thematisieren.</p> <p>Die Marketingkampagne wird durch das Land initiiert, in dessen Aufgabenträgerschaft der SPNV bzw. die Finanzierungsverantwortung der landesweiten Buslinien liegen. Die örtlichen Bus- und Stadtbahnverkehre liegen in der Aufgabenträgerschaft der jeweiligen Landkreise und/oder Kommunen. Damit die Marketingkampagne umfassend wirkt, ist sie so auszugestalten, dass insbesondere die Elemente zur Verbesserung des Images des ÖPNV allgemein, auch von den kommunalen Aufgabenträgern und deren Verkehrsunternehmen aufgegriffen und fortgeführt werden können.</p> <p>Die Marketingkampagne soll an die bestehende Designsprache des saarVV anknüpfungsfähig sein.</p>					
Akteure	SNS, ZPS; MWAEV, Verkehrsunternehmen					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig
Weiteres	<p>Wegen der Coronavirus-Pandemie ist beabsichtigt, mit der Marketingkampagne so früh wie möglich zu starten, um auch ehemalige Kunden wiederzugewinnen und dafür Sorge zu tragen, dass es nicht zu einer Abkehr vom ÖPNV aufgrund von Ängsten vor einer Infektion kommt. Die Kampagne wird zunächst für eine Dauer von 18 Monaten vorgesehen und im Anschluss eine Überführung von Elementen in eine dauerhafte Kampagne geprüft.</p>					

MK 2		Modernisierung und Erweiterung des Markenauftritts saarVV				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Die Marke saarVV hat im Saarland einen hohen Bekanntheitsgrad und bietet daher sehr gute Voraussetzungen, um sie zu einer landesweiten Marke für sämtliche Angebote des ÖPNV und der vernetzten Mobilität zu etablieren. In einem ersten Schritt soll hierzu eine Modernisierung und Erweiterung des Corporate Designs durch eine Marketingagentur erfolgen.</p> <p>Zielsetzung ist es, die positiv besetzten Elemente des bestehenden Markenauftritts beizubehalten und gleichzeitig negativ besetzte Aspekte zu beseitigen und zu modernisieren. Dabei gilt es, gemeinsam mit den relevanten Akteuren, Marken- und Kommunikationsbotschaften zu definieren, die mit der modernisierten Marke saarVV vermittelt werden sollen.</p> <p>In einem zweiten Schritt sind Gestaltungsvorgaben der neuen Marke saarVV zu entwickeln, um sämtliche Mobilitätsangebote des ÖPNV sowie ergänzende Mobilität der ersten und letzten Meile mit einem landesweit einheitlichen Auftritt zu gestalten, damit einen hohen Wiedererkennungswert zu schaffen und die neuen Marken- und Kommunikationsbotschaften zu vermitteln. Bestandteil des Markenauftritts sind Gestaltungsvorgaben für</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrplanmedien ▪ Internetauftritte ▪ Fahrzeugdesign ▪ Stationen und Haltestellen ▪ Marketingprodukte 					
Akteure	SNS, ZPS; MWAEV, Verkehrsunternehmen					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig		langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Weiteres						

MK 3	Informationsportal						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Mit einem landesweiten Informationsportal werden nicht nur alle relevanten Informationen zum ÖPNV im Saarland auf einer Plattform gebündelt, sondern auch gleichzeitig vermittelt, dass sich der ÖPNV im Saarland trotz der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Planung und Betrieb der einzelnen Angebote als koordiniertes Angebot aus einem Guss versteht. Darüber hinaus soll ein landesweites Informationsportal auch über Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln wie Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Möglichkeiten umfassend informieren. Folgendes Leistungsbild ist für das landesweite Informationsportal vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualifizierung der Internetseite saarvv.de zu einem modernen Informationsportal (vergleichbar bahnland-bayern.de, bwegt.de, rolph.de) ▪ vielfältige Aufstellung durch Internet und soziale Medien ▪ Zugriff auf alle Fahrplanmedien unabhängig der Verkehrsunternehmen ▪ Erklärstücke zu Organisation, Struktur und Funktionsweise des ÖPNV im Saarland ▪ Darstellung erreichter und angestrebter Qualitäten im (Landes-)Netz ▪ gesonderte Bausteine zur grenzüberschreitenden Mobilität nach Rheinland-Pfalz, Luxemburg und Frankreich ▪ zielgruppenaffine Werbung für die Nutzung des ÖPNV (z. B. für Ausflugsziele) ▪ anlassbezogene Angebote (z. B. zu Veranstaltungen) 						
Akteure	SNS, ZPS, MWAEV						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres							

MK 4		Durchführung von anlassbezogenen Marketingkampagnen				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Das Angebotskonzept für den Bahn- und Busverkehr im Saarland umfasst je nach Szenario unterschiedlich große Maßnahmen. Es ist wichtig, diese Maßnahmen prominent und frühzeitig zu bewerben und die dauerhafte Marketingkampagne (s. Maßnahme MK 1) um anlassbezogene Marketingkampagnen zu ergänzen. Das betrifft sowohl neu entwickelte Angebote als auch grundlegende Verbesserungen im ÖPNV, z. B. die umfassende Tarifreform, die Einführung neuer Produkte wie der S-Bahn Saarland, die Einführung des erneuerten landesweiten Busnetzes sowie die Inbetriebnahme neuer Bahnstrecken und Stationen.</p> <p>Das anlassbezogene Marketing umfasst drei Phasen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Frühzeitige Bekanntmachung absehbarer Änderungen: regelmäßige Informationsmeldungen bis zum Eröffnungstag (Stichtag der Umsetzung, aber auch Bericht über Umsetzung und Erfolge) 2. Durchführung eines Eröffnungstags mit Festivitäten und/oder kostenlosen Testangeboten (z. B. Freifahrt auf neuen Linien/Strecken bzw. im Gesamtnetz am Eröffnungstag) 3. Nachbereitung mit medialer Berichtserstattung über Erfolg sowie Überführung von Elementen des anlassbezogenen Marketings in die dauerhafte Marketingkampagne (vgl. Maßnahme MK 1) <p>Anlassbezogenes Marketing kann nicht nur Anlässe aus dem ÖPNV nutzen. Ebenso ist eine Verknüpfung mit regelmäßigen Großveranstaltungen (z. B. Fußball, Tag des offenen Denkmals) und einmaligen Großveranstaltungen (z. B. Konzerte) wichtig. Hier ergibt sich auch die Möglichkeit, spezielle Tarifangebote – sofern vorhanden – mit in das anlassbezogene Marketing aufzunehmen.</p>					
Akteure	MWAEV, SNS, ZPS, Verkehrsunternehmen, weitere Akteure, wenn der Anlass außerhalb des ÖPNV liegt					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch	mittel		niedrig	
Weiteres	Marketing ist für einzelne Anlässe gezielt umzusetzen; organisatorischer Overhead als Daueraufgabe einzurichten					

18 Handlungsfeld Sicherheit im ÖPNV

18.1 Verkehrssicherheitsstrategie für den ÖPNV

Das Bus- und Bahnfahren ist im Saarland bereits heute als sehr sicher zu bezeichnen. Allerdings darf der Fokus der Verkehrssicherheit für die Reise mit dem ÖPNV nicht auf das jeweilige Verkehrsmittel des ÖPNV fokussiert bleiben, sondern muss auch die Wege von und zur Haltestelle bzw. Station berücksichtigen. Hier sind die Nutzenden des ÖPNV zu meist zu Fuß, aber auch teilweise mit dem Fahrrad unterwegs und bewegen sich somit als ungeschützte Verkehrsteilnehmende im Straßenverkehr.

Weiterhin sind die Fahrzeuge des ÖPNV in der Regel groß und schwer, so dass andere Verkehrsteilnehmende besonders hohen Verletzungs- oder sogar Tötungsrisiken ausgesetzt sind, wenn es zu einem Unfall mit Beteiligung eines Fahrzeuges des ÖPNV kommt.

Daher gilt es im ersten Schritt, die Verkehrssicherheit im ÖPNV einschließlich der Zu- und Abwegung mit dem Fuß- und Radverkehr anhand von Unfallzahlen systematisch zu erfassen und im Hinblick auf die Relevanz des ÖPNV auszuwerten. Im Anschluss gilt es konkrete Maßnahmen zu entwickeln, um das Unfallgeschehen in Zusammenhang mit Fahrten im ÖPNV noch weiter zu reduzieren. Dies kann einerseits fahrzeugseitig durch eine zunehmende Verbreitung von Fahrassistenzsystemen erfolgen und andererseits infrastrukturseitig durch Optimierungen von Sichtachsen, von Querungsmöglichkeiten oder ähnlichen Maßnahmen. Ein besonderes Augenmerk muss hier auch auf den schienengebundenen Verkehrsmitteln liegen, die zum einen durch ihre besonders hohe Masse und zum anderen durch besonders lange Bremswege ein besonderes Gefährdungspotenzial darstellen.

Es wird deutlich, dass eine Optimierung der Verkehrssicherheit im ÖPNV eine Gemeinschaftsaufgabe von Straßenbaulastträgern, Straßenverkehrsbehörden, Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern des ÖPNV sein muss.

18.2 Strategie für ein hohes Sicherheitsempfinden im ÖPNV

Neben der objektiv messbaren (Verkehrs-)Sicherheit ist im ÖPNV auch der Schutz gegen Überfälle von Bedeutung. Dabei gilt es hier nicht nur die objektiven Kriminalitätsraten zu betrachten, sondern präventiv auch Situationen zu vermeiden, die Angst vor Kriminalität bestärken. Dies gilt dabei gleichermaßen für die Nutzenden des ÖPNV wie auch das Personal. Insbesondere seit der Coronavirus-Pandemie wird das Sicherheitsempfinden zunehmend auch von einem Schutz vor Infektionen und ansteckenden Krankheiten geprägt.

Besonderer Handlungsbedarf besteht beim Sicherheitsempfinden an Stationen und Haltestellen. Eine helle und übersichtliche Gestaltung der Anlagen und insbesondere der Zuwegungen können das Sicherheitsempfinden bereits deutlich erhöhen. Auch der Erhaltungszustand beeinflusst das Sicherheitsempfinden maßgeblich. Hier bestehen insbesondere Synergien mit Planungen zu Stations- und Haltestellenausbaumaßnahmen (s. Kap. 10). Aber auch beim Fahrzeugdesign der Züge, der Saarbahn und Busse sind Prämissen für einen als sicher wahrgenommenen Aufenthalt umzusetzen. So sollen Zwischenwände möglichst

transparent gestaltet werden, uneinsehbare Durchgänge und Nischen in den Fahrzeugen vermieden werden. Alle Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens im ÖPNV können unter Abwägung der Verhältnismäßigkeit durch den Einsatz von Videoschutzanlagen ergänzt werden, wobei Maßnahmen zur Umgestaltung jeweils Vorrang haben.

18.3 Maßnahmensteckbrief

SI 1		Einführung eines kontinuierlichen Verkehrssicherheitsmonitorings				
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang	Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit	Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität	Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Eine genaue Kenntnis über die Entwicklung der Verkehrssicherheit ist eine wesentliche Voraussetzung, um kontinuierlich an einer Verbesserung der Verkehrssicherheit zu arbeiten. Daher wird ein Arbeitskreis für ein kontinuierliches Verkehrssicherheitsmonitoring eingerichtet, der jährlich auf Grundlage der amtlichen Unfallstatistik des vergangenen Jahres Unfallschwerpunkte mit Bezug zur ÖPNV-Leistung identifiziert. Dabei gilt es nicht nur, Unfälle unter Beteiligung mit Fahrzeugen des ÖPNV zu betrachten, sondern auch Unfälle unter Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern im Haltestellenumfeld. Das Haltestellenumfeld wird entsprechend des Erschließungsbereichs des jeweiligen Verkehrsmittels definiert. Diese Unfälle können Aufschluss über eine sichere Zu- und Abwegung zum ÖPNV geben und somit die Betrachtungsweise auf vollständige Wegeketten erweitern. Mit dem Arbeitskreis werden Schwerpunktbereiche festgelegt, in denen Handlungsbedarf für weitere Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit bestehen. Die Ergebnisse des kontinuierlichen Verkehrssicherheitsmonitorings bilden die Grundlage für die Auswahl von Haltestellen bzw. Stationen für die Haltestellenchecks (s. Maßnahme SI 4). Eine enge Zusammenarbeit mit örtlichen Unfallkommissionen ist dabei wichtig.</p>					
Akteure	MWAEV, Kommunen als Straßenbaulastträger, Landesbetrieb für Straßenbau, Verkehrsunternehmen, DB Netz AG, Saarbahn Netz GmbH, örtliche Straßenverkehrsbehörden und Unfallkommissionen, Fahrrad- bzw. Verkehrsverbände					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig		langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig
Weiteres	-					

SI 2	Fahrassistenzsysteme in Bussen					
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund		Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit		Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz		Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Mit der voranschreitenden Digitalisierung und den Entwicklungen zum automatisierten Fahren stehen inzwischen eine Reihe von Fahrassistenzsystemen zur Verfügung, die zwar noch kein flächendeckend selbständiges Fahren der Fahrzeuge ermöglichen, aber das Fahrpersonal insbesondere im Hinblick auf ein sicheres Fahren unterstützen.</p> <p>In künftigen Verkehrsverträgen wird der Einsatz von Fahrzeugen gefordert, die zumindest über folgende Fahrassistenzsysteme verfügen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Automatische Notbremsfunktion • Abbiegeassistenzsystem • Elektronisches Stabilitätsprogramm <p>Darüber hinaus wird angestrebt, Fahrzeuge, die regelmäßig auf Linienwegen über Autobahnen oder vergleichbar ausgebauten Straßen mit mehreren Fahrstreifen und einer überwiegenden Höchstgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h zusätzlich mit einem Spurhalteassistenten und nach Verfügbarkeit einem Abstandstempomaten auszustatten. Die jeweiligen Vorgaben in den Verkehrsverträgen werden jeweils auch in Zukunft dem neusten Stand der Technik angepasst.</p>					
Akteure	ZPS, kommunale Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen					
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5
	laufende Kosten	1	2	3	4	5
	Wirkung	hoch		mittel	niedrig	
Weiteres	-					

Höhere Kosten werden durch Verkehrsunternehmen in laufenden Betriebskosten berechnet.

SI 3	Sicherung von Querungsstellen des Schienenverkehrs						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Schienenfahrzeuge stellen aufgrund ihres Gewichts und ihres langen Bremswegs eine besondere Gefährdung für alle anderen Verkehrsteilnehmer dar. Daher müssen Querungen des Schienenverkehrs mit allen anderen Verkehrsteilnehmern besonders sicher gestaltet werden. Im Eisenbahnverkehr werden Bahnübergänge seit etlichen Jahren zunehmend technisch gesichert. Die bisher noch nicht technisch gesicherten Bahnübergänge werden sukzessive mit einer technischen Sicherung nachgerüstet. Dies betrifft auch die zu reaktivierenden Schienenstrecken, an denen ausschließlich technisch gesicherte Bahnübergänge eingerichtet werden sollen. Zudem werden Straßenbahn- sowie Eisenbahnstrecken systematisch auf wilde Querungsstellen („Trampelpfade“) überprüft, die im Anschluss durch Zäune, Gitter oder vergleichbare Maßnahmen gesichert werden.</p> <p>Auf Straßenbahnstrecken werden Konfliktpunkte zwischen Straßenbahn und anderen Verkehrsteilnehmenden anhand der Unfallzahlen analysiert und Lösungsvorschläge für einen sicheren Gesamtverkehr erarbeitet. Neben infrastrukturellen Maßnahmen werden hierbei auch Möglichkeiten zur Erhöhung der Aufmerksamkeit auf den Straßenbahnverkehr, etwa Warneinrichtungen und Markierungen, geprüft.</p>						
Akteure	MWAEV, kommunale Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, DB Netz AG, Saarbahn Netz GmbH, örtliche Straßenverkehrsbehörden						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	-						

SI 4	Durchführung von Haltestellen-Checks						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Das Format von Haltestellen-Checks führt die Erfordernisse der objektiven und subjektiven Sicherheit zusammen. Regelmäßig erfolgen Begehungen von Stationen und Haltestellen, bei denen ein besonderer Handlungsbedarf erörtert wird. Die Auswahl der Stationen und Haltestellen erfolgt auf Grundlage eines systematischen Monitorings der Verkehrssicherheit an allen Stationen und Haltestellen (s. Maßnahme SI 1).</p> <p>Im ersten Schritt wird ein vollständiges analytisches Bild über den Status der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit – von der Zuwegung über die Gestaltung der Haltestelle bzw. Station bis zum Einstieg in das jeweilige Verkehrsmittel – erstellt.</p> <p>Im zweiten Schritt erfolgt eine Ortsbegehung der der jeweiligen Stationen bzw. Haltestellen sowie deren Umfeld von allen relevanten Akteuren sowie der interessierten (Fach-) Öffentlichkeit. Hierbei werden Defizite in der Gestaltung im Hinblick auf die Sicherheit und den Erhaltungszustand gemeinsam erörtert. Im Anschluss daran erarbeiten die jeweils zuständigen Akteure in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr einen Maßnahmenkatalog zur kurzfristigen Beseitigung der Sicherheitsdefizite. Durch das dialogorientierte und öffentliche Format werden Entscheidungsträger zur Umsetzung motiviert und gleichzeitig kann auch z. B. bei Bürgerinnen und Bürgern um Verständnis für Restriktionen bei Umgestaltungsmaßnahmen geworben werden.</p> <p>Das Format soll neben dem Thema Sicherheit auch sämtliche weitere Aspekte zur Stations- und Haltestellengestaltung behandeln.</p>						
Akteure	MWAEV, kommunale Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, DB Netz AG, Saarbahn Netz GmbH						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	-						

SI 5	Videoschutzeinrichtungen in Fahrzeugen und an Stationen bzw. Haltestellen						
Bezug zum Zielsystem	Einfacher Systemzugang		Vernetzter Umweltverbund			Gleichberechtigte Teilhabe	
	Gute Erreichbarkeit		Hohe Nutzerzufriedenheit			Positives Image	
	Hohe Umweltqualität		Effizienter Ressourceneinsatz			Hohe Sicherheit	
Erläuterung und Einzelbausteine	<p>Der Einsatz von Videoschutzeinrichtungen erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden und trägt darüber hinaus insbesondere zu einer Reduzierung von Vandalismusschäden bei. Diese Vorteile stehen jedoch im Spannungsfeld mit kritischen Stimmen zum Datenschutz im Hinblick auf die Überwachung von öffentlich zugänglichen Räumen.</p> <p>Insbesondere in den Fahrzeugen ist jedoch der Videoschutz vielerorts etabliert und auch im Saarland werden sämtliche neu zum Einsatz kommenden Fahrzeuge über eine Videoschutzeinrichtung verfügen. Damit wird insbesondere dem besonderen Schutzbedürfnis Rechnung getragen, dass während der Fahrt potenziellen Tätern nur im Rahmen des begrenzten Fahrzeuginnenraums aus dem Weg gegangen werden kann. Darüber hinaus lässt sich auf wenig ausgelasteten Fahrten zum Teil eine soziale Kontrolle nur schwer herstellen. Aber auch in Phasen, in denen Personal an Endhaltestellen sich allein im Fahrzeug befinden, sind Videoschutzeinrichtungen sinnvoll.</p> <p>An Stationen und Haltestellen werden Videoschutzeinrichtungen auf der Grundlage von Einzelfallentscheidungen umgesetzt. Hierbei ist stets der Sicherheitsmehrwert mit den verstärkten Datenerhebungen abzuwägen. Vorrangig werden hier auch gestalterische Maßnahmen zur Anwendung kommen, um die soziale Kontrolle und das Sicherheitsempfinden an Stationen und Haltestellen zu verbessern.</p>						
Akteure	MWAEV, kommunale Aufgabenträger, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Polizei						
Zeitschiene	kurzfristig		mittelfristig			langfristig	
Kosten und Wirkung	einmalige Kosten	1	2	3	4	5	
	laufende Kosten	1	2	3	4	5	
	Wirkung	hoch		mittel		niedrig	
Weiteres	-						

19 Umsetzung

Es ist das erklärte Ziel der Landesregierung, bereits unmittelbar im Anschluss an den Beschluss des VEP ÖPNV und seine damit formale Inkraftsetzung eine Vielzahl von Maßnahmen aus den jeweiligen Handlungsfeldern zur Umsetzung zur führen.

Bereits im direkten zeitlichen Zusammenhang mit dem Beschluss wird die Reform der saarVV-Tarife und damit ein Großteil der im Handlungsfeld Tarif und Vertrieb (vgl. Kapitel 16) definierten Maßnahmen zum 1. Juli 2021 umgesetzt. Damit wird ein wesentlicher Grundstein gelegt, die Nutzung des ÖPNV preislich attraktiver und einfacher zu machen. Damit wird die Grundlage für die Stärkung der Nachfrage im saarländischen ÖPNV geschaffen, auch und gerade vor dem Hintergrund der pandemiebedingten Einbußen. Die Nachfrage wird auch durch die vorgesehenen Angebotsausweitungen und Infrastrukturausbaumaßnahmen forciert. Mit einer umfassenden und spezifisch auf die Tarifreform zugeschnittenen Marketingkampagne wird auch der Pilot für die im Handlungsfeld Marketing und Kommunikation (vgl. Kapitel 17) für die Zukunft vorgesehenen anlassbezogenen Marketingkampagnen umgesetzt. Für eine weitere anlassbezogene Marketingkampagne zur geplanten Umsetzung der Neuerungen im Landesbusnetz sowie die ebenfalls im VEP ÖPNV definierte dauerhafte Marketingkampagne für den saarländischen ÖPNV unter der Dachmarke des saarVV sind bereits erste konzeptionelle Überlegungen angelaufen. So wurden auf Initiative des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr ein Lenkungskreis zu gemeinsamen Marketingaktivitäten der zentralen Akteure im saarländischen ÖPNV einberufen und in diesem Gremium bereits erste Festlegungen getroffen.

Im Fokus des Handlungsfelds Stationen und Haltestellen (vgl. Kapitel 10) steht die zeitnahe Unterzeichnung der 3. Rahmenvereinbarung zum Bahnhofsentwicklungsprogramm mit einem die bisherigen Vereinbarungen weit übertreffenden Maßnahmenportfolio und Investitionsvolumen zur Modernisierung und zum barrierefreien Umbau der saarländischen Bahnhöfe und Haltepunkte. Darüber hinaus werden auch für die landesweite Erfassung der Stationen und das Qualitätsprogramm Bahnhof als Visitenkarte Folgevereinbarungen geschlossen.

Für alle im Handlungsfeld Landesnetz Schiene vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen (vgl. Kapitel 9) werden – unabhängig von der Einordnung dieser Maßnahmen in die jeweiligen Szenarien der Realisierung – zeitnah zum Beschluss des VEP ÖPNV die erforderlichen Machbarkeitsstudien und detaillierten Nutzen-Kosten-Untersuchungen in Auftrag gegeben. In einem ersten Schritt erfolgt dies für alle Vorhaben zur Reaktivierung von Bahnstrecken für den Betrieb im Rahmen der S-Bahn Saarland bzw. des Saarbahn-Netzes. Es folgen die entsprechenden Schritte für den Infrastrukturaufwand zur Realisierung des Kernnetzes der S-Bahn Saarland und, in Abstimmung mit den Partnern in Frankreich und den jeweiligen Aufgabenträgern, die grenzüberschreitenden Projekte.

Zur genaueren Terminierung der einzelnen Schritte für die Umsetzung der Maßnahmen über alle Handlungsfelder hinweg wird nach Beschluss des VEP ÖPNV eine *Roadmap VEP ÖPNV* erstellt, die sowohl die Funktion einer internen Richtschnur als auch eines transparenten und außenwirksamen Arbeitsprogramms der Landesregierung erfüllt. Es ist vorgesehen, den

Entwurf der Roadmap VEP ÖPNV in einer der ersten Sitzungen des formal zu gründenden und regelmäßig tagenden *Beirats zum VEP ÖPNV*, der die Nachfolge des Projektbeirats in der Aufstellungsphase des VEP ÖPNV übernehmen soll, vorzustellen. Der Beirat zum VEP ÖPNV soll mindestens einmal jährlich sowie ggf. bei besonderem Bedarf tagen und die Umsetzung der Maßnahmen und die dabei erzielten Ergebnisse erörtern sowie Hinweise zur weiteren Umsetzung geben. Eine erste Sitzung ist für das 2. Halbjahr 2021 vorgesehen

Darüber hinaus ist beabsichtigt, im Rahmen eines breiten *Dialogs mit Bürgerinnen und Bürgern, der Branche, den relevanten Stakeholdern des ÖPNV innerhalb und außerhalb der Grenzen des Saarlandes sowie weiteren Multiplikatoren* die zentralen Handlungsfelder des VEP ÖPNV und die sich daraus ergebenden Zukunftsfragen einer nachhaltigen Mobilität in geeigneten Veranstaltungsformaten zu erörtern. Basis der konzeptionellen Überlegungen sind die überaus erfolgreichen Bürgerdialoge im Rahmen des Aufstellungsprozesses des VEP ÖPNV.

Nicht zuletzt werden künftig die Fahrgäste intensiv in die Diskussion um die Weiterentwicklung des saarländischen ÖPNV, aber auch in die Betrachtung von Stärken und Schwächen des heutigen Angebots von Bus und Bahn auf landesweiter Ebene, eingebunden. Hierzu wird auf Initiative des Zweckverbands Personennahverkehr Saarland, zusammen mit dem Saarländischen Verkehrsverbund saarVV, ein *landesweiter Fahrgastbeirat* gegründet.

20 Evaluation

Der VEP ÖPNV ist eine langfristige Planungsgrundlage. Nach dem ÖPNVG wird er alle 10 Jahre regelmäßig fortgeschrieben. Allerdings enthält der VEP ÖPNV sowohl langfristige Maßnahmen, deren Umsetzung planerisch und bautechnisch einige Zeit erfordert (z. B. der Neubau von Schienenstrecken) als auch sehr kurzfristig umzusetzende Maßnahmen wie die Tarifreform.

Der VEP ÖPNV ist daher mit einem Planungshorizont von 20 Jahren versehen, um sowohl alle langfristigen Maßnahmen voll zu integrieren als auch um bei der Fortschreibung nach 10 Jahren einen fließenden Übergang zum neuen VEP herzustellen. Naturgemäß wird mit der Fortschreibung nach 10 Jahren eine umfassende Bestandsaufnahme und Evaluierung aller Maßnahmen des VEP ÖPNV stattfinden. Dieser Zeitraum ist jedoch insbesondere für mittelfristige und kurzfristige Maßnahmen zu lang, um deren Wirksamkeit zu überprüfen und ggf. nachzujustieren.

Es ist daher eine laufende Überprüfung und Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen von Seiten des MWAEV wichtig. Je nach Maßnahmenart ist für die Einzelmaßnahmen eine gezielte Evaluation nach kürzeren Zeithorizonten erforderlich (z. B. für die Tarifreform nach spätestens 2 Jahren), um den Erfolg zu überprüfen, den Finanzbedarf zu konkretisieren sowie Maßnahmen ggf. ergänzen und nachjustieren zu können.

Alle 5 Jahre (d. h. in der Halbzeit zur Komplett-Fortschreibung) soll ein schriftlicher Bericht erstellt werden, in dem der Sachstand der Umsetzung aller Maßnahmen des VEP ÖPNV sowie deren Wirksamkeit dargelegt und ggf. Änderungen/Ergänzungen entwickelt werden. Die Evaluation soll jeweils nicht nur formal bezogen auf den Stand der Umsetzung erfolgen, sondern vor allem auch hinsichtlich der Wirksamkeit bezüglich der Ziele des VEP ÖPNV (so weit wie möglich auch quantifiziert). Als Maß für die Zielerreichung sollen dabei die hierfür definierten Bewertungskriterien und Indikatoren (s. Kap. 5) dienen, dabei wird auch eine Wiederholung der Befragung der Bevölkerung (zumindest nach 5 Jahren) sinnvoll sein.

Wie bereits in Kapitel 1 ausgeführt, stellt die Coronavirus-Pandemie nicht nur eine besondere Situation für den ÖPNV an sich, sondern auch für den VEP ÖPNV und dessen Aufstellung dar. Der VEP ÖPNV geht dabei zunächst weitgehend von der Situation vor der Pandemie aus (Februar 2020) und orientiert daran alle Maßnahmen. Ob und in welchem Maße die Pandemie dauerhaft Auswirkungen auf den ÖPNV hat, kann derzeit niemand seriös absehen. Daher ist vorgesehen, sobald das Ende der Pandemie und deren Auswirkungen auf den ÖPNV absehbar sind, eine Sonderevaluation des VEP ÖPNV durchzuführen, um ggf. Anpassungen vornehmen zu können.

Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; DB Netz AG; DB Station & Service AG; DB Energie GmbH; Deutsche Bahn AG (2015): Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II („LuFV II“)

Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (2019), Unfälle Saarland 2010 bis 2018

Deutsche Bahn (2016): Rahmenvereinbarung Bahnhofsentwicklungsprogramm Saarland. 3. Lenkungskreissitzung zur jährlichen Projektabstimmung.

Deutscher Bundestag (1967): Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479) geändert worden ist (EBO)

Deutscher Bundestag (1971): Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist. (GVFG)

Deutscher Bundestag (1987): Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1410) geändert worden ist. (BOStrab)

Deutscher Bundestag (1990): Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist (PBefG)

DIN 18024-1:1998-01 (1998): Barrierefreies Bauen - Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze; Planungsgrundlagen

Eurodistrict Saar-Moselle (2012): ÖPNV in der Metropole Saarbrücken-Moselle Est.

Eurodistrict Saar-Moselle (2015): Bericht zur Machbarkeit der grenzüberschreitenden Stadtbahnerweiterung in der Metropole Saar-Moselle.

Europäische Kommission (2014): Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Europäisches Parlament (2007): Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juni 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1170/70 des Rates.

Europäisches Parlament (2009): Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

- Europäisches Parlament (2013):** Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010
- Europäisches Parlament (2019):** Verordnung (EU) Nr. 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2008):** Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln
- Interreg (2016):** Grenzüberschreitendes Ticketing Saar-Moselle
- Land Saarland (2013):** Gesetz Nr. 1798 über die Sicherung von Sozialstandards, Tariftreue und Mindestlöhnen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge im Saarland (Saarländisches Tariftreuegesetz – STTG)
- Land Saarland (2016):** Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG).
- Landkreis Merzig-Wadern (2017):** Nahverkehrsplan
- Landkreis Saarlouis (2019):** Nahverkehrsplan für den Landkreis Saarlouis.
- Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'aménagement du territoire, Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr im Saarland (2016):** Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière Luxemburg - Rheinland-Pfalz – Saarland. Abschlussdokument.
- Ministerium für Umwelt des Saarlands (2006):** Landesentwicklungsplan Teilabschnitt „Siedlung“ 2006. Textlich und zeichnerische Festlegungen mit Begründung/Erläuterung.
- Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlands (1998):** Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Verkehr Saarland.
- Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlands (2012):** Potenzialanalyse zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Merzig - Losheim.
- Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz des Saarlandes (2012):** Luftreinhalteplan Saarbrücken: Stickstoffdioxid NO₂
- Ministerium für Wirtschaft des Saarlands (2002):** Bewertung von Ausbaumaßnahmen der Saarbahn.
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (2016):** Schéma Stratégique de Mobilité Transfrontalière Luxemburg - Rheinland-Pfalz – Saarland, Abschlussbericht
- Moik, Peter (2016):** Erfassung aller Verkehrsstationen des SPNV sowie der Verknüpfungspunkte der RegioBus-Linien im Saarland 2016. Düsseldorf

- Moik, Peter (2019):** Erfassung aller Verkehrsstationen des SPNV sowie der wichtigen Verknüpfungspunkte der Buslinien im Saarland 2018. Düsseldorf
- Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018):** Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.
- Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik des Saarlands Savis – Daten (2019):** Verkehrsunfälle im Saarland 1996 bis 2018
- Probst & Consorten (2019):** Gutachten. Tarifierreform im Saarland: Bericht zu Tarifmonitor, Nachfrageuntersuchung & Handlungsfeldern
- Regionalverband Saarbrücken (2019):** Nahverkehrsplan 2019 der Landeshauptstadt Saarbrücken
- Saarpfalz-Kreis (2019):** Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises 2019
- Stadt Saarbrücken (2017):** Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030. Ziele und Handlungskonzept.
- Stadt Saarbrücken (2018):** Nahverkehrsplan 2019 der Landeshauptstadt Saarbrücken. Beschlossene Fassung 2018.
- Stadt Völklingen (2019):** Verkehrsentwicklungsplan
- TNS Infratest (2017):** ÖPNV-Kundenbarometer, Ergebnischarts saarVV 2016
- Tourismuszentrale Saarland (2020):** Zusammenstellung Sehenswürdigkeiten und Unterkünfte im Saarland
- Verkehrsmanagement Gesellschaft Saar GmbH (2010):** Schienendirektverbindung zwischen Saarbrücken – Merzig – Luxemburg. Potenzialuntersuchung zur Abschätzung von Verkehrsströmen auf der Schiene zwischen dem Oberzentrum Saarbrücken, Merzig und dem Großherzogtum Luxemburg.
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes (2015):** Nutzen-Kosten-Untersuchung einer S-Bahn-Verlängerung von Homburg nach Zweibrücken. Abschlussbericht.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) (2019):** 2018 Statistik. Köln