

# Ein starker ÖPNV für das Saarland

Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV:  
Neueste Ergebnisse

Bürger-  
dialog

8. Februar 2020  
10:30 Uhr  
Saarbrücker  
Schloss



VEP  
ÖPNV



**Herzlich Willkommen  
zum  
3. Bürgerdialog!**

# Begrüßung & Keynote

VEP  
ÖPNV



**Anke Rehlinger**

**Ministerin für  
Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr**



# Programm

## **Einführung: Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV - Ziele und Verfahren**

*Herr Scheer, Planersocietät*

## **Präsentation der aktuellen Ergebnisse**

*Herr Bohnet, Gertz, Gutsche, Rümenapp  
Herr Scheer, Planersocietät*

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

## **Pause und Übergang in den Dialog**

## **Bürgerinnen und Bürger im Dialog mit Experten**

Informationen und gemeinsame Gespräche zu den vorgestellten Ergebnissen

## **Abschluss und Verabschiedung**

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



# Einführung

VEP  
ÖPNV



**Julian Scheer**  
**Planersocietät**



# Ein neuer Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV

- erster und einziger Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland aus dem Jahr 1998
- Maßnahmen größtenteils umgesetzt bzw. aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr erforderlich
- neue Rahmenbedingungen
  - gesellschaftliche Entwicklungen
  - Novellierung des ÖPNV-Gesetzes
  - Relevanz grenzüberschreitender Verkehre
  - Barrierefreiheit
  - Elektromobilität
  - Intermodale Verknüpfungen / Multimodalität
  - ...



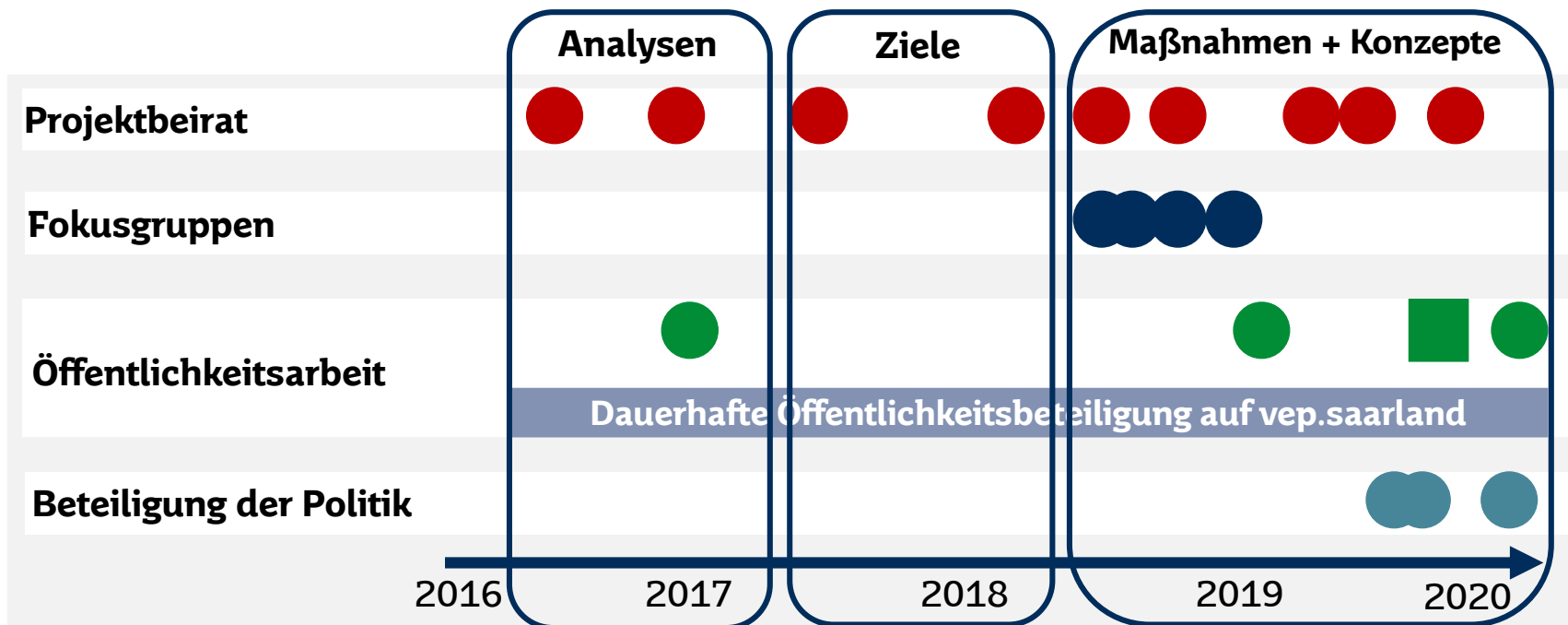
# Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV - Aufgaben

- Verkehrsentwicklungsplan formuliert Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung in den nächsten 10 bis 20 Jahre
- Konzepte für das landesweite Bahn- und Busangebot
- Leitbilder und Ziele für den gesamten ÖPNV im Saarland
- Rahmensetzung für lokale Nahverkehrspläne der Städte und Landkreise
- Planungen für Schienenverkehr und regionalen Busverkehr
- Abstimmung auf intermodale Wege mit Zug und Fahrrad/Auto



# Rückblick auf einen intensiven Prozess

- Beginn des Aufstellungsprozesses im Jahr 2016
- Dialogorientierter Prozess mit Beteiligung von Fachgremien, Politik und Öffentlichkeit
- Aktuell: Abschlussphase der inhaltlichen Bearbeitung



# Beteiligung auf vep.saarland

## Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit,  
Energie und Verkehr

SAARLAND



Ihre  
Rück-  
meldungen?

## Beteiligungsmöglichkeiten

### Wie kann ich mich beteiligen?

Um Ihre Wünsche, Anregungen und Kritik in den Aufstellungsprozess des neuen Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV einzubringen, stehen unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung:

- über das [Kontaktformular](#)
- per Post an eine der folgenden Adressen:

o Planersocietät

### Aktuell

Januar 2020

**Verkehrsministerin  
Rehlinger lädt zum 3.  
Bürgerdialog ein**

Verkehrsministerin Anke  
Rehlinger lädt zum 3.  
Bürgerdialog am 08. Februar im  
Schloss Saarbrücken ein. [Lesen  
Sie weiter...](#)

Ihre  
Anregungen?

**Online-Beteiligung auf vep.saarland noch bis 22. Februar**





# Ziele als Grundlage für die Inhalte des VEP

## Herleitung und Abstimmung von Zielen für die Zukünftige ÖPNV-Entwicklung im Saarland

### Einfacher Systemzugang

- Verständliches Angebot
- Verständliche Informationen

### Gute Erreichbarkeit

- Funktionierende Anschlüsse
- Vernetzte Großregion

### Gleichberechtigte Teilhabe

- Durchgehende Barrierefreiheit
- Flächendeckendes Angebot

### Positives Image

- Gepflegtes Erscheinungsbild
- Moderne Ausstattung

### Vernetzter Umweltverbund

- multimodale Angebote
- intermodale Angebote

### Effizienter Ressourceneinsatz

- Effiziente Finanzierung
- Hoher volkswirtschaftl. Nutzen

### Hohe Umweltqualität

- Klimaschonende Verkehrsverlagerung
- Emissionsarme Technologien

### Hohe Nutzer- zufriedenheit

- Gerechter Tarif
- Aktuelle Informationen



# Bausteine des VEP ÖPNV

Neben der Gestaltung des ÖPNV-Netzes sind auch ergänzende Themenfelder für Qualitätsverbesserungen Bestandteil des VEP ÖPNV

## Heutiges Thema

**Landesnetz  
SPNV/Bus**

**Stationen &  
Haltestellen**

**Vernetzte  
Mobilität**

**Klima &  
Umwelt**

**Tarif**

**Digitali-  
sierung**

**Organisation**

**Service &  
Komfort**



# Die nächsten Schritte bis zur Umsetzung

Erarbeitung  
der Entwurfs-  
fassung

- Darstellung von Rahmenbedingungen und Ausgangssituation
- Schwerpunkt: Dokumentation der Maßnahmen und Konzepte

Ressort-  
abstimmung  
mit Beschluss  
im Ministerrat

- Abstimmung zwischen den Ministerien und innerhalb der Landesregierung
- Beschlussfassung im Ministerrat zur Eröffnung der Offenlegung und des Beteiligungsformats

Offenlegung  
und  
Beteiligungs-  
format

- Planwerk wird zur Einsichtnahme offengelegt
- Parallel Information und Beteiligung der projektbegleitenden Gremien und der Öffentlichkeit



# Präsentation der aktuellen Ergebnisse

**Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes für den Zug- und Saarbahnverkehr**

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

**Optimierung des Landesbusnetzes als passende Ergänzung des Schienenverkehrs**

**Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV:  
Kosten und Szenarien**

**VEP  
ÖPNV**



Max Bohnet, Gertz, Gutsche, Rümenapp  
Julian Scheer, Planersocietät

Ministerium für  
Wirtschaft, Arbeit,  
Energie und Verkehr

**SAARLAND**



# Präsentation der aktuellen Ergebnisse

## Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes für den Zug- und Saarbahnverkehr

VEP  
ÖPNV



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

Optimierung des Landesbusnetzes als passende Ergänzung des Schienenverkehrs

Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV:  
Kosten und Szenarien



# Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes

- Das Saarland hat einen guten Bedienungsstandard im ÖPNV-Landesnetz.
- Ziel des VEP ÖPNV ist eine strategisch abgestimmte Weiterentwicklung von SPNV und Landesbusnetz.

## Vorgehensweise:

- Welche Verbindungen werden bereits heute im SPNV abgedeckt?
- Wo lässt sich das SPNV-Netz und Saarbahn-Netz sinnvoll erweitern?
- Was sind die Grundlagen für das Landesbusnetz und wie wird es fortentwickelt?



# Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes

*Wo sind Streckenreaktivierungen verkehrlich und volkswirtschaftlich sinnvoll?*

Überprüfung mit einem zweistufiges Bewertungsverfahren:

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



# Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes?

## Grundsätzliche Fragestellungen

- Wo gibt es bereits Trassen von ehemaligen und bestehenden Bahnstrecken, die nicht im SPNV bedient werden?
- Welche **Nachfrageströme** deckt die Strecke ab?
- Welche **Vor- und Nachteile gegenüber dem Bus** könnte die Strecke bieten: Fahrzeit, Komfort, Anschlüsse, Zugangszeiten zu Haltestellen/Bahnhöfen, Umstiege
- Welche **Betriebskonzepte** lassen sich realisieren?
- Anschlüsse im Integrierten Taktfahrplan  
Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung, Anzahl der Haltepunkte, durchgehende Linien
- Welche **Investitionskosten** fallen an?
- Welche **Betriebskosten** fallen an?
- Welche **Erlöse** sind zu erwarten?



# Bewertungsmethodik

## Investitions- und Betriebskosten

### **Investitionskosten**

- Ertüchtigung/Neubau der Trasse, Gleise, Weichen, Brücken
- barrierefreie Bahnhöfe/Haltepunkte
- Sicherung von Bahnübergängen, Signaltechnik
- Elektrifizierung
- Planungskosten

### **Betriebskosten**

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



# Bewertungsmethodik

## Nachfrageabschätzung für neue Strecken/Haltepunkte

- **Wie viele Wege** werden heute **insgesamt** mit Pkw und ÖPNV im Einzugsbereich einer Strecke zurückgelegt?
- **Welcher Anteil** kann auf den **ÖPNV** verlagert werden?
- **Einflussgrößen:**
  - Reisezeit, Zugangszeit, Umsteigehäufigkeit, Wartezeiten/Anschlüsse, Komfort (Schienenbonus)
  - Fahrzeit und Parkbedingungen bei einer Fahrt mit dem Auto
- **Ergebnis:**
  - **Verlagerte Fahrten**, die bisher den Bus genutzt haben
  - **Neufahrgäste**, die bisher mit dem Pkw fahren
  - Neufahrgäste aufgrund von neuen Mobilitätsmöglichkeiten
  - **Erlösabschätzung** durch zusätzliche Fahrgäste



# Bewertungsmethodik

## Volkswirtschaftlicher Nutzen

- **Nutzenkomponenten**

- + Eingesparte Betriebskosten MIV
  - + Eingesparte Unfallkosten
  - + Eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen
  - + Eingesparte Schadstoffemissionen
  - + Reisezeiteinsparungen bisherige Fahrgäste
  - + Nutzen durch zusätzliche Mobilitätsmöglichkeiten
- 
- Veränderung der ÖPNV-Betriebskosten
  - Unterhaltskosten der ÖPNV-Infrastruktur

---

## Gesamtnutzen pro Jahr



# Bewertungsmethodik

## Nutzen-Kosten-Verhältnis

**NK-Verhältnis** = Gesamtnutzen  
pro Jahr  $\frac{\quad}{\quad}$  jährliche Kapitalkosten  
der Infrastruktur

NK-Verhältnis > 1,0 bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Nutzen die Investitionskosten rechtfertigt.  
Erforderlich, um Fördermittel des Bundes in Anspruch nehmen zu können.



# Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes

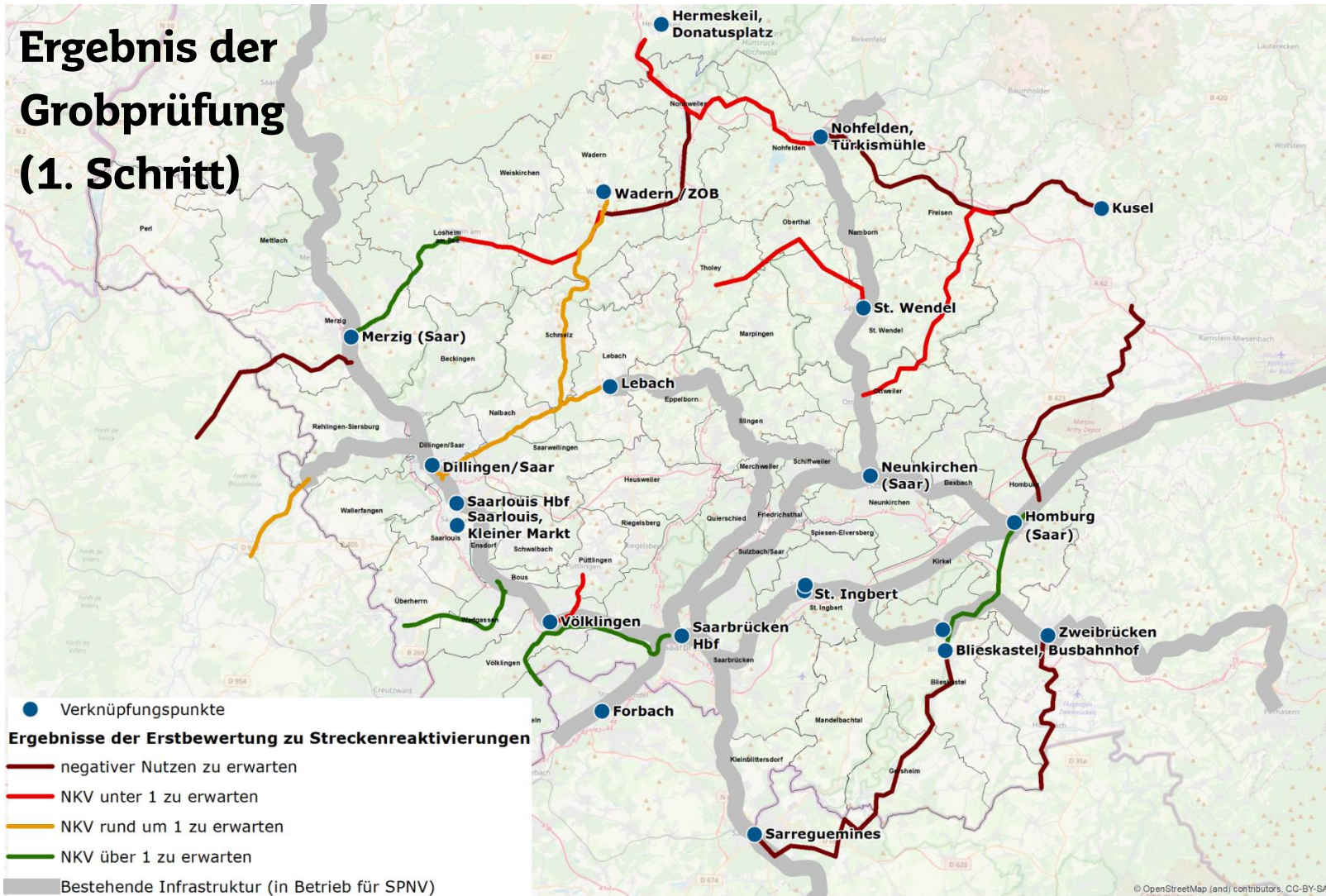
## Grobprüfung (1. Schritt)

- Infrastrukturausbau für S-Bahn-Netz Saarland
- St. Wendel – Oberthal - Tholey
- Merzig – Losheim – Wadern
- Dillingen – Körprich – Schmelz – Wadern bzw. Lebach-Jabach
- Wadern – Nonnweiler
- Türkismühle – Nonnweiler – Hermeskeil
- Neubrücke – Birkenfeld
- Saarbrücken – Großrosseln (SPNV/Saarbahn\*)
- Völklingen – Überherrn – Creutzwald
- Völklingen – Püttlingen – Walpershofen
- (Dillingen –) Niedaltdorf - Bouzonville
- Ottweiler – Schwarzerden (- Kusel)
- Türkismühle – Freisen - Schwarzerden (- Kusel)
- Bexbach – Heinitz
- Merchweiler – Göttelborn
- Homburg – Zweibrücken
- Homburg – Blieskastel – Saargemünd
- Homburg – Schönenberg-Kübelberg – Glan-Münchweiler
- Zweibrücken – Hornbach – Benschelbach
- Saarbrücken – Forbach (Saarbahn\*)
- Römerkastell – Saarbaser (Saarbahn\*)

**\* in Trägerschaft Landeshauptstadt Saarbrücken**

# Reaktivierung von Bahnstrecken

## Ergebnis der Grobprüfung (1. Schritt)



# Reaktivierung von Bahnstrecken

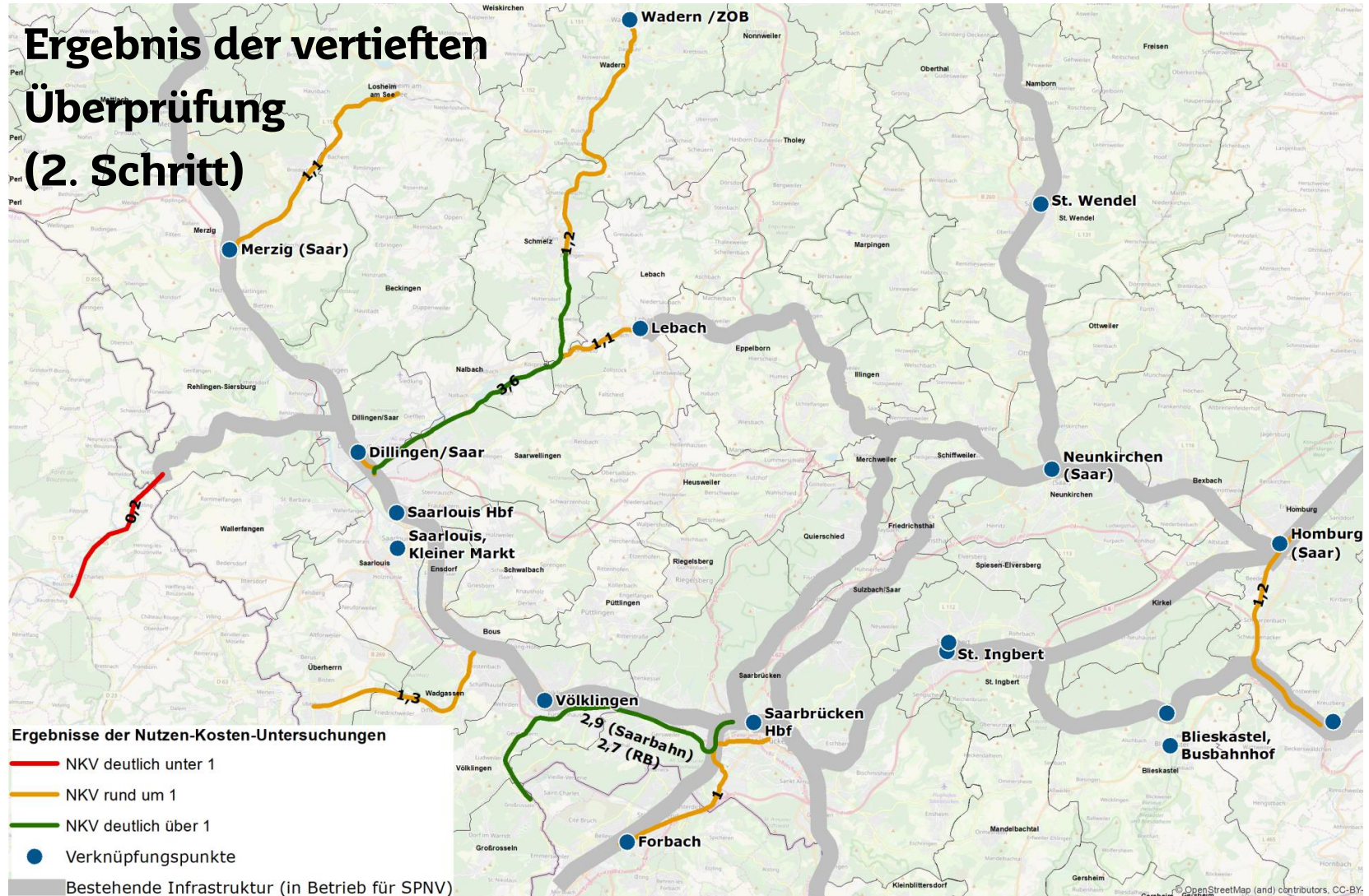
## Ergebnis nach der vertieften Überprüfung

Strecke	Ergebnis
Saarlouis - Schmelz (-Wadern)	<b>3,6</b> bis Schmelz <b>1,2</b> bis Wadern
Saarbrücken - Großrosseln	<b>2,9</b> als Saarbahn <b>2,7</b> als Eisenbahn im Dieselbetrieb
Völklingen - Überherrn	<b>1,3</b>
Merzig - Losheim	<b>1,1</b>
Dillingen - Lebach - Neunkirchen - Homburg	<b>1,1</b>
Saarbrücken - Forbach	<b>1,0</b> als Saarbahn (deutscher Abschnitt)
Niedaltdorf - Bouzonville	<b>0,2</b>

- Alle Strecken mit positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bzw. einem NKV rund um 1 werden zunächst weiterverfolgt.
- Für alle Strecken muss vor Umsetzung eine detaillierte Einzeluntersuchung durchgeführt werden, wodurch sich die NKV noch ändern können.



# Reaktivierung von Bahnstrecken





# Bewertungen zur Ergänzung des Saarbahnnetzes

## Untersuchte Maßnahmen (teilweise in Trägerschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken)

- **Verlängerung der Saarbahn bis zum Saarbaser**  
mit Verknüpfung zur Eisenbahn
- **Neubau Saarbahnlinie nach Forbach**
- **Neubau Saarbahnlinie nach Großrosseln**  
(als Alternative zum Diesel-Betrieb)

Die Neubaustrecken haben gute Nutzen-Kosten-Verhältnisse, erfordern allerdings hohe Investitionen.

Untersuchung nach Forbach war nur eingeschränkt möglich, da Nutzen und Kostenermittlung nur auf deutscher Seite möglich war.



# Präsentation der aktuellen Ergebnisse

Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes für den Zug- und Saarbahnverkehr

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

Optimierung des Landesbusnetzes als passende Ergänzung des Schienenverkehrs

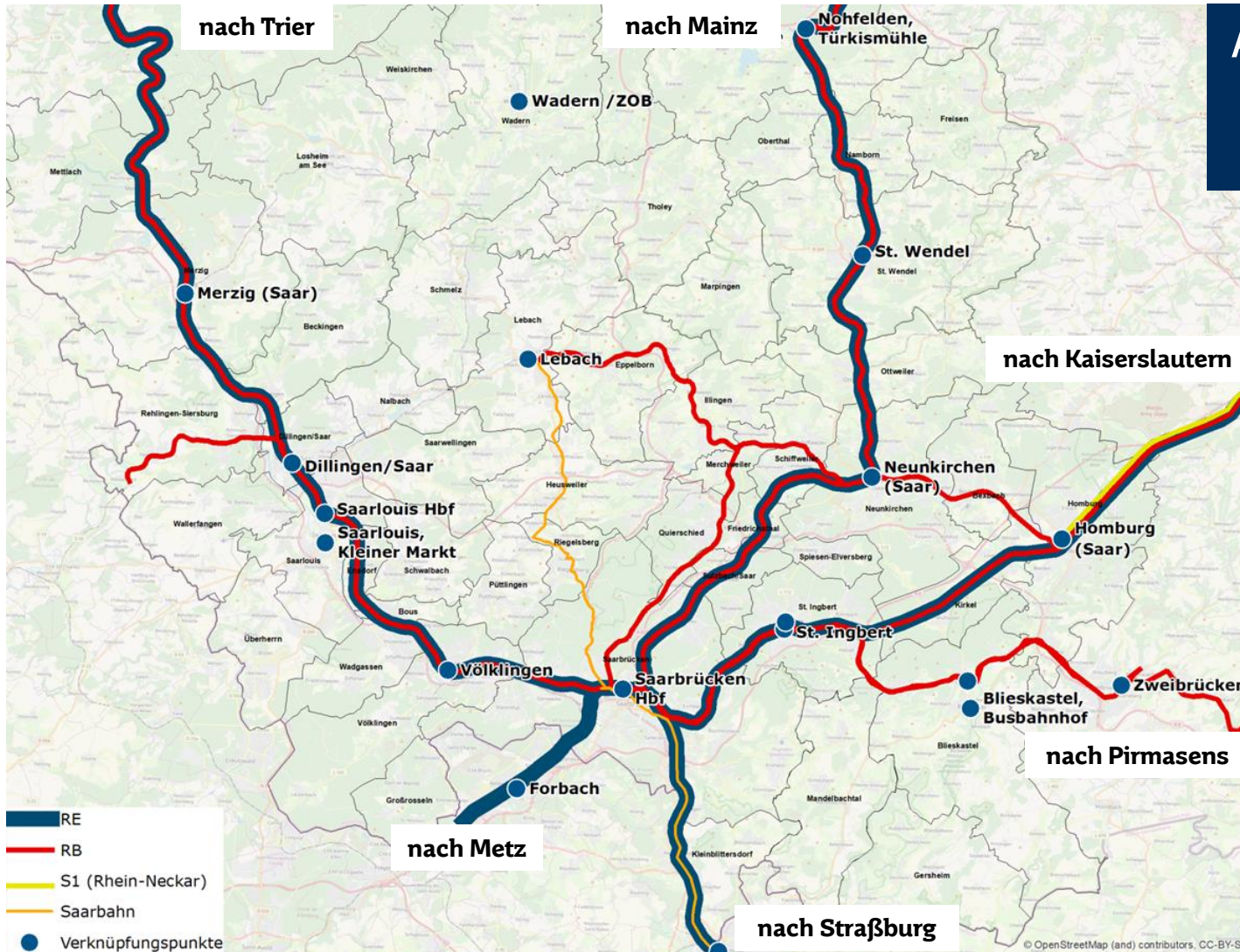
Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV:  
Kosten und Szenarien

VEP  
ÖPNV



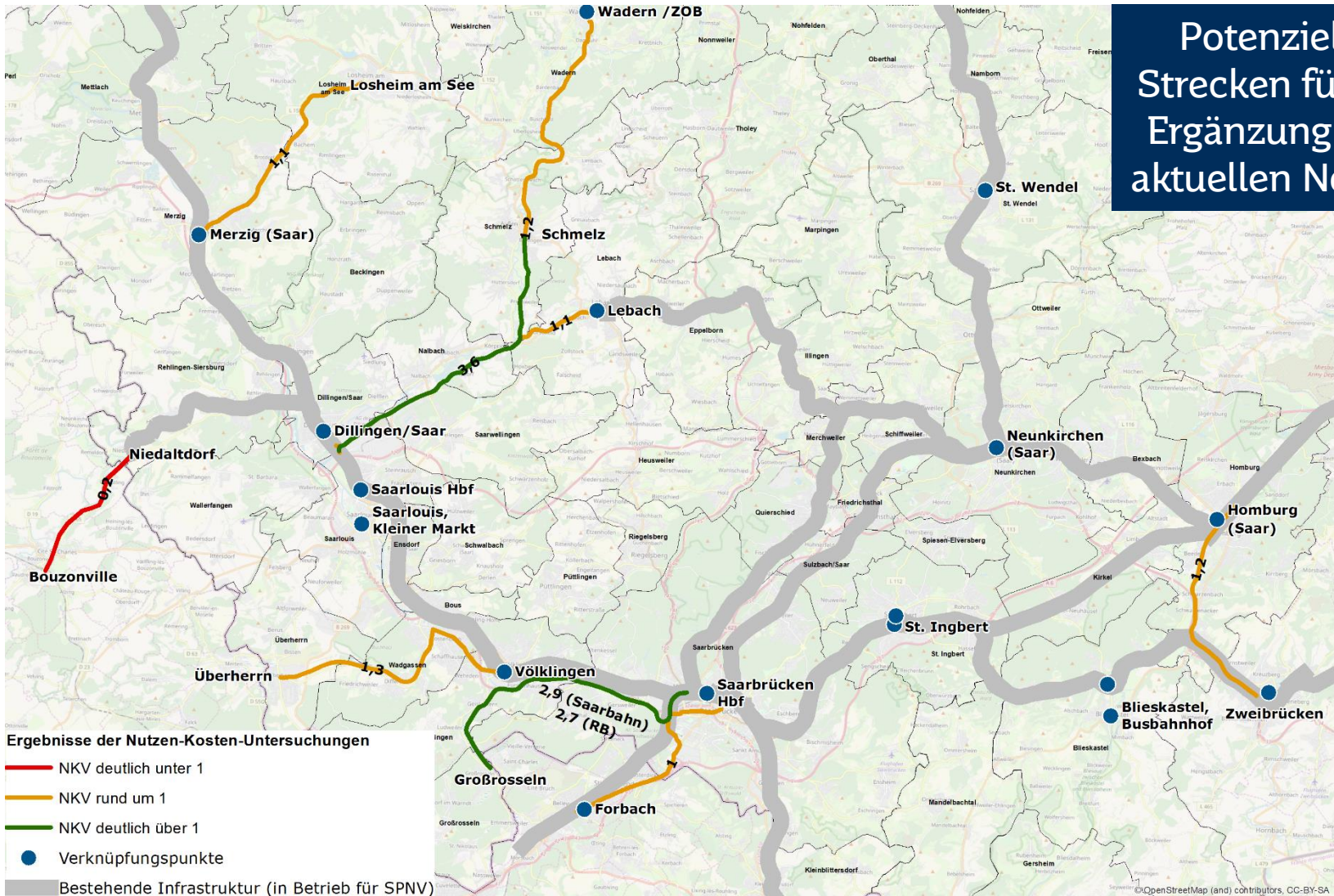
# Weiterentwicklung des Liniennetzes im SPNV

Ausgangslage  
SPNV  
Saarland



# Weiterentwicklung des Liniennetzes im SPNV

Potenzielle Strecken für die Ergänzung des aktuellen Netzes



## Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchungen

- NKV deutlich unter 1
- NKV rund um 1
- NKV deutlich über 1
- Verknüpfungspunkte

Bestehende Infrastruktur (in Betrieb für SPNV)

# Weiterentwicklung des Liniennetzes im SPNV

## **RE** Regional Express



### Standards

#### Bedienungszeiten

Mo-Fr: 5 – 23 Uhr

Sa: 6 – 23 Uhr

So: 8 – 22 Uhr

#### Fahrtenhäufigkeit

alle 60 Minuten

*Verstärkerfahrten während Hauptverkehrszeiten nachfrageorientiert möglich*

#### Halte

Vor allem in zentralen Lagen der Mittel- und Oberzentren sowie bei Bedarf an weiteren Stationen



# Weiterentwicklung des Liniennetzes im SPNV

## **RB** Regional Bahn

*Ausschließlich Linien, die nicht die Qualitätsanforderungen an die S-Bahn erfüllen, sollen als RB erhalten bleiben*



### Standards

#### Bedienungszeiten

Mo-Fr: 5 – 23 Uhr

Sa: 6 – 23 Uhr

So: 8 – 22 Uhr

#### Fahrtenhäufigkeit

alle 60 Minuten

*Verstärkerfahrten während Hauptverkehrszeiten nachfrageorientiert möglich*

#### Halte

alle Stationen entlang der Strecke auf Abschnitten mit S-Bahn-Verkehr können bei Bedarf Stationen ausgelassen werden



# Weiterentwicklung des Liniennetzes im SPNV

## S-Bahn Saarland



### Standards

#### Bedienungszeiten

Mo-Fr: 5 – 23 Uhr

Sa: 6 – 23 Uhr

So: 8 – 22 Uhr

*Fr/Sa bis 2 Uhr möglich*

#### Fahrtenhäufigkeit

Alle 30 Minuten im Kernnetz  
*durch eine Linie oder Überlappung  
mehrerer Linien, nachfragegerechte  
Verdichtungen möglich*

Alle 60 Minuten bei Außenästen  
*nachfragegerechte Verdichtungen  
möglich*

#### Linienführungen

alle Stationen entlang der Strecke



# Das S-Bahn-Netz Saarland



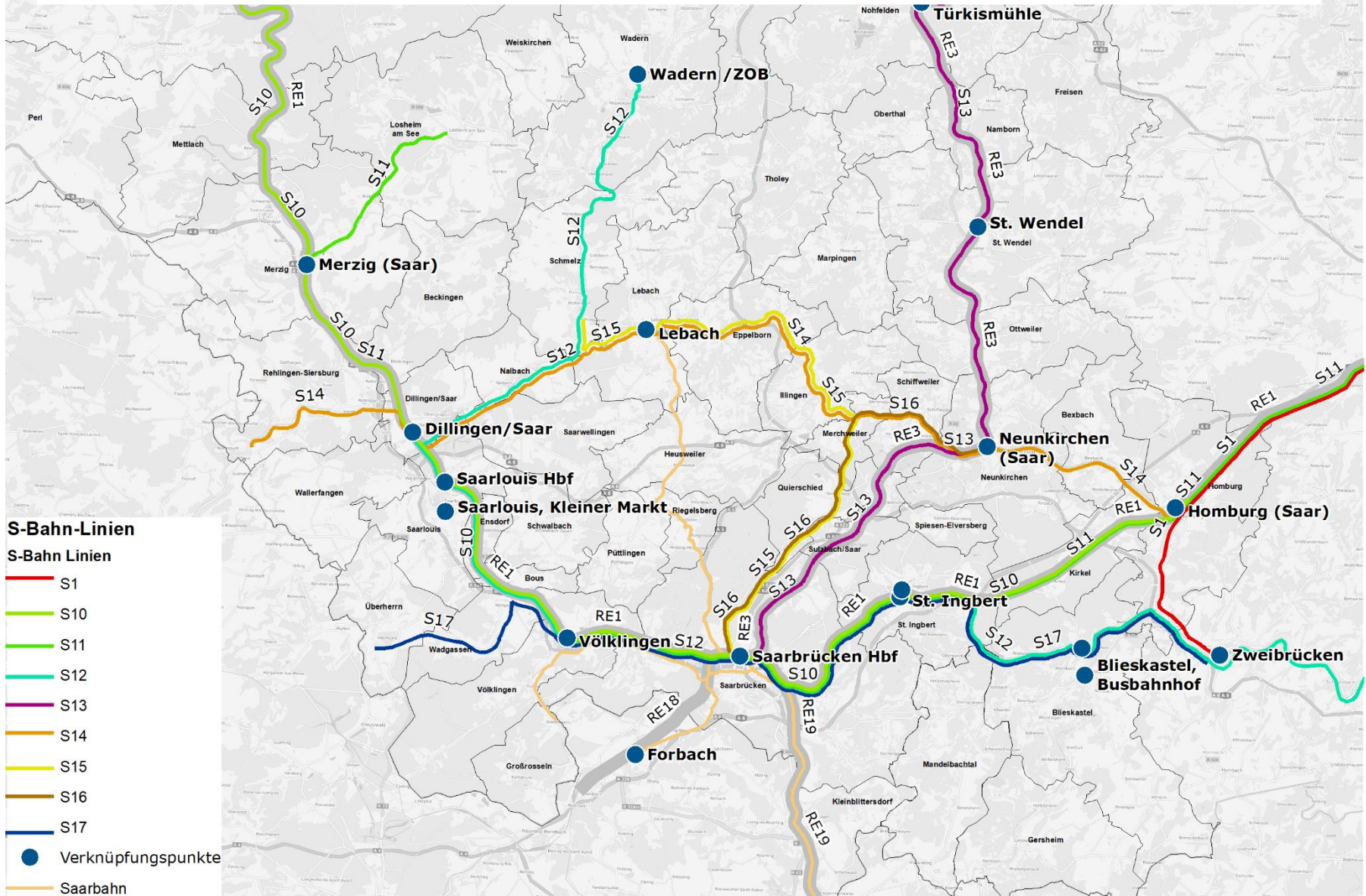
## **Ausbau und Verknüpfung aller Schienenstrecken zu einem attraktiven und leistungsfähigen S-Bahn-System**

- Neues Markenzeichen S-Bahn Saarland mit neuen durchgehenden Linien
- Bessere Vernetzung und Verknüpfung der bestehenden Schienenverbindungen, Einbindung aller Stichstrecken (auch der ggf. neuen Schienenstrecken)
- Ausbau der Infrastruktur zur Herstellung eines echten 15-Minuten-Taktes zwischen Rohrbach und Saarbrücken (stellenweise zusätzliches Gleis, zusätzliche Weichen)
  - ermöglicht Überholung RE1 – S-Bahn
- Neue Haltepunkte zur besseren Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten
  - SB-Rotenbühl (Ersatz für SB-Ost, der barrierefrei ausgebaut werden müsste)
  - SB-Rußhütte, SB-Saarbasar, Quierschied-Süd, Völklingen-Heidstock



# Das S-Bahn-Netz Saarland

## Mögliche Ausgestaltung des S-Bahn-Netzes Saarland



# Weiterentwicklung des Liniennetzes im SPNV

## Schienerverkehr

- RegionalExpress
- RegionalBahn
- S-Bahn
- Saarbahn

## Angebot

- Mo. - So.
- nur HVZ

Saarbasar neuer Halt

Luxemburg

Seit



\* Saarbrücken-Rotenbühl ersetzt den Bahnhof Saarbrücken Ost

# Präsentation der aktuellen Ergebnisse

Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes für den Zug- und Saarbahnverkehr

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

**Optimierung des Landesbusnetzes als passende Ergänzung des Schienenverkehrs**

Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV:  
Kosten und Szenarien

VEP  
ÖPNV



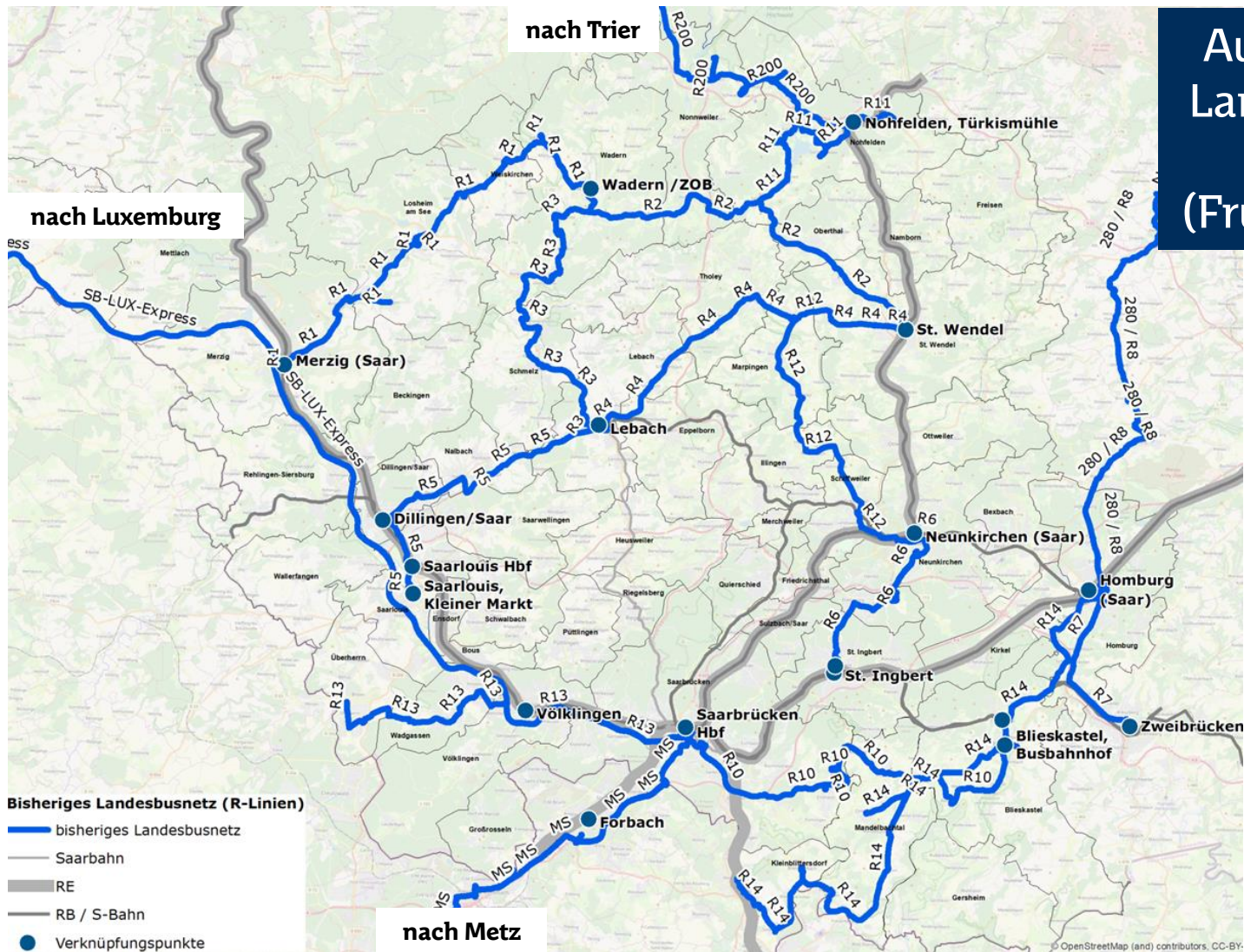
# Optimierung des Landesbusnetzes

- Das **Landesbusliniennetz ergänzt den SPNV** auf landesbedeutsamen Verbindungen im Zentrale-Orte-System, wo keine Eisenbahnstrecken zur Verfügung stehen bzw. eine Reaktivierung nicht wirtschaftlich ist.
- Es erfolgt eine Anpassung des Netzes auf Grundlage der neuen Vorgaben. Das Netz soll sich dabei **auf die landesbedeutsamen Verbindungen fokussieren**.
- Im Rahmen der Qualitäts- und Erreichbarkeitsvorgaben sind auch Umsteigeverbindungen zulässig; insbesondere Umsteigeverbindungen Bus / SPNV zur Vermeidung von Parallelverkehren.



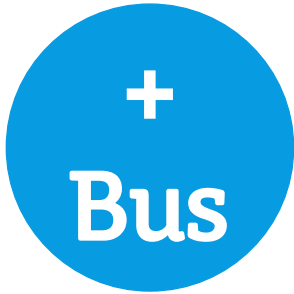
# Optimierung des Landesbusnetzes

Ausgangslage  
Landesbusnetz  
Saarland  
(Frühjahr 2020)



# Optimierung des Landesbusnetzes

## Plus-Bus



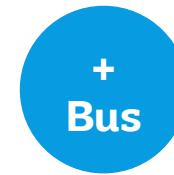
- **ganztägig vertaktetes Angebot**
- Fahrbetrieb auch am Wochenende und in den Schwachverkehrszeiten
- verbindet Zentrale Orte miteinander

## Express-Bus



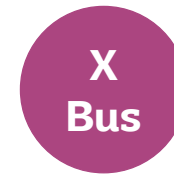
- **Schnelle Verbindungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten** zum Pkw; z. T. mit Auslassen von Haltestellen
- Vorzugsweise auf Teilstrecken über Autobahn bzw. Kraftfahrstraßen
- kann als Grundangebot, aber auch als temporäre Ergänzung (z. B. im Berufsverkehr) zum Einsatz kommen

**Die Produkte sollen immer dann zur Anwendung kommen, wenn die Kriterien erfüllt sind und nicht in Abhängigkeit der Aufgabenträgerschaft bzw. Finanzierungszuständigkeit**



Standards	
Verkehrsfunktion	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Stellt vertaktete direkte, regionale Verbindungen auf Achsen zwischen zentralörtlich bedeutenden Orten</li></ul>
Halteschema	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Bedienung aller Haltestellen entlang des direkten Linienwegs; keine Umwegfahrten zur Gewährleistung von Feinerschließungen</li></ul>
Bedienungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mo – Fr: 5 – 23 Uhr Sa: 6 – 23 Uhr So: 8 – 22 Uhr</li></ul>
Fahrtenhäufigkeit	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Grundtakt: 60 min ; sonntags 120 min höhere Fahrtenfrequenz nachfrageabhängig möglich</li></ul>





Standards	
Verkehrsfunktion	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Stellt schnelle Verbindungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten auch im Vergleich zum Auto auf nachgefragten Verkehrsbeziehungen und Zeitlagen (v. a. im Berufsverkehr) innerhalb des Saarlandes dar</li></ul>
Halteschema	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Führung über direkte Straßenverbindungen; nur wenige Halte (nur in potenzialstarken Siedlungsbereichen)</li><li>▪ Führung über Schnellstraßen und Autobahnen ist erstrebenswert</li></ul>
Bedienungszeitraum	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ keine Festlegungen in den Standards</li></ul>
Fahrtenhäufigkeit	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Express-Busse können entweder als regionales Grundangebot, aber auch bedarfsweise als Ergänzung eines bestehenden Grundangebotes eingesetzt werden.</li></ul>



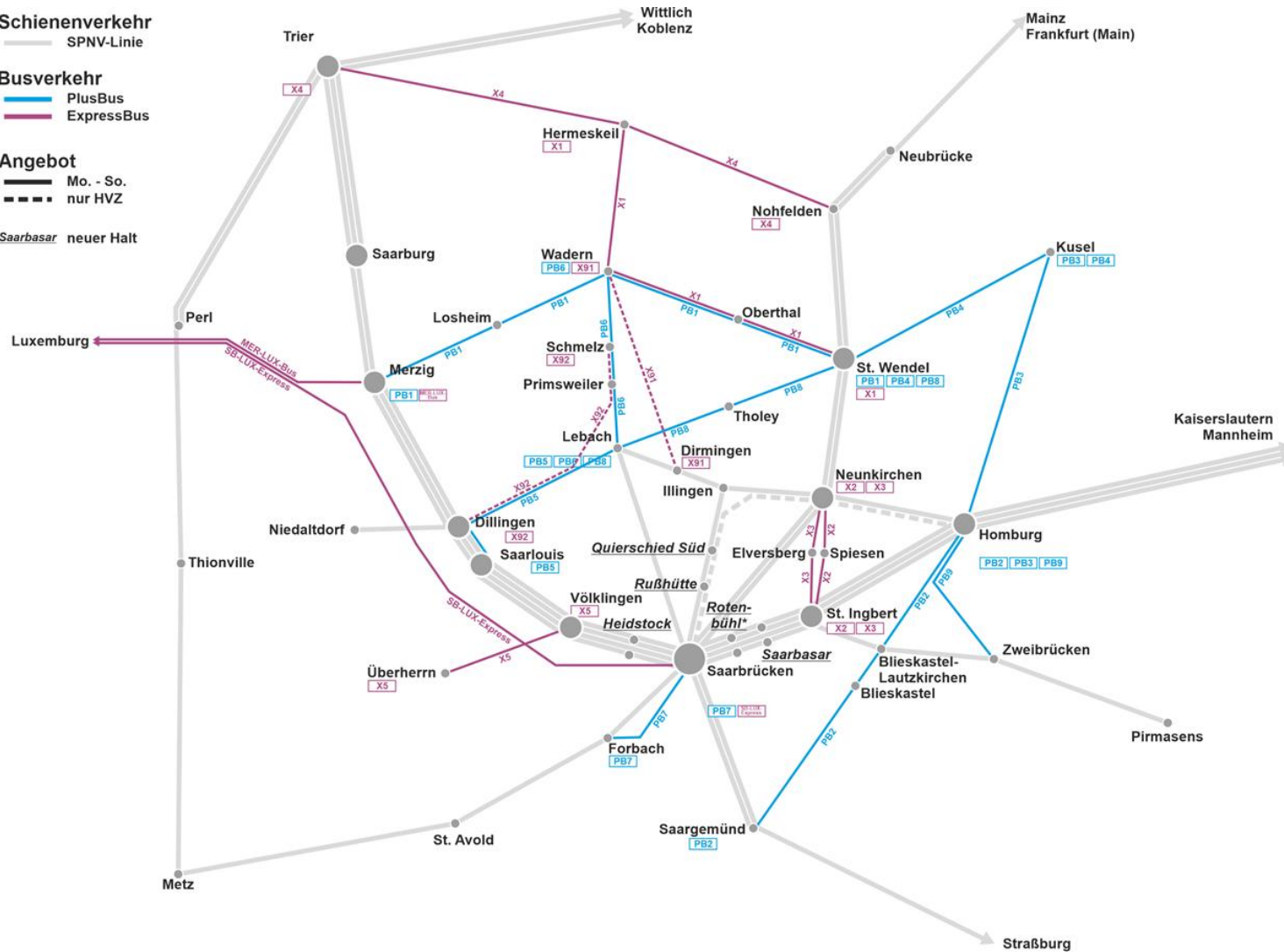
# Optimierung des Landesbusnetzes

Schieneverkehr  
 — SPNV-Linie

Busverkehr  
 — PlusBus  
 — ExpressBus

Angebot  
 — Mo. - So.  
 - - - nur HVZ

Saarbasar neuer Halt



# Präsentation der aktuellen Ergebnisse

Potenziale für die Erweiterung des Streckennetzes für den Zug- und Saarbahnverkehr

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

Optimierung des Landesbusnetzes als passende Ergänzung des Schienenverkehrs

**Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV:  
Kosten und Szenarien**

VEP  
ÖPNV



# Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV

## Verfügbare Mittel bestimmen den Umsetzungspfad

- Nicht alle volkswirtschaftlich sinnvollen Ergänzungen des Schienennetzes werden sich kurzfristig realisieren lassen,
  - da finanzielle Mittel nicht ausreichen
  - da Planverfahren teilweise lange dauern.
- Die Umsetzung des Schienenverkehrskonzeptes soll entsprechend der baulichen und finanziellen Möglichkeiten schrittweise erfolgen. Der Busverkehr soll an die jeweiligen Veränderungen des Schienenverkehrs angepasst werden.
- Trotzdem sollen Verbesserungen auch kurzfristig erfolgen und in sinnvollen Zusammenhängen erfolgen, was v. a. im Busverkehr möglich ist.

➔ **Bündelung von sinnvollen Maßnahmenpaketen in drei Szenarien** mit unterschiedlich hohem Investitionsbedarf, insbesondere bei zu reaktivierenden Bahnstrecken.



# Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV

## ÖPNV-Optimierung bei Status Quo- Finanzierung

- Keine investiven Maßnahmen im Bereich der Fahrweginfrastruktur im Schienenverkehr
- Investive Maßnahmen aus Bahnhofsentwicklungsprogramm
- Angebotsausweitungen SPNV vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr
- S-Bahn-Netz Saarland vorwiegend als Marke
- *Optimierung und Neustrukturierung des Landesbusnetzes nach den neuen Planungsgrundsätzen*

## ÖPNV-Offensive mit erhöhtem Finanzbedarf

- Investive Maßnahmen mit moderatem Planungs- und Umsetzungsaufwand und relativ hohem Nutzen
- SPNV wird insbesondere im Kern des S-Bahn-Netzes Saarland erweitert
- *Weitere Optimierung des Landesbusnetzes und Anpassung an geändertes SPNV-Angebot*

## ÖPNV-Vorrang mit hohem Finanzbedarf

- Alle Strecken mit positiver Bewertung werden für den SPNV reaktiviert
- S-Bahn-Netz Saarland in nahezu allen Landesteilen wird zum Rückgrat der Mobilität entwickelt
- *Weitere Optimierung des Landesbusnetzes und Anpassung an geändertes SPNV-Angebot*



# Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV

## Szenario Angebotsoptimierung - Das Wichtigste in Kürze

- Einführung des S-Bahn-Netzes Saarland
  - mit Ausweitung auf Takt 30
  - Neue Haltepunkte: Saarbrücken: Saarbasar, Rotenbühl und Rußhütte  
Quierschied-Süd und Völklingen-Heidstock
  
- Ausweitungen im grenzüberschreitenden Verkehr
  - stündliche Verbindungen Saarbrücken – Forbach – Metz
  - zweistündliche Verbindungen Saarbrücken – Straßburg
  - zweistündliche Verbindungen Trier – Perl – Thionville
  
- Einführung der neuen Produkte und Verbindungen im Busverkehr mit klarem Qualitätsversprechen
  - Einführung von Plus-Bussen und Express-Bussen
  - Verbessertes Angebot auf landesbedeutsamen Verkehrsbeziehungen

# Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV

## Szenario ÖPNV-Offensive - Das Wichtigste in Kürze

- Ausbau des Saarbahn-Netzes
  - Verlängerung der Saarbahn zum Saarbaser
  
- Einführung des S-Bahn-Netzes Saarland
  - Ausbau der Strecke zwischen Rohrbach und Saarbrücken-Burbach für 15-Minuten-Takt zwischen Rohrbach und Völklingen
  - Neue Verknüpfung zwischen S-Bahn und Saarbahn am Saarbaser
  
- Erweiterung des SPNV-Streckennetzes
  - Homburg – Zweibrücken
  - Saarlouis - Schmelz
  - Saarbrücken - Großrosseln



# Strategien zur Umsetzung des VEP ÖPNV

## Szenario ÖPNV-Vorrang - Das Wichtigste in Kürze

- Erweiterung des SPNV-Streckennetzes
  - (Dillingen) - Körprich / Primswweiler - Lebach
  - Schmelz – Wadern
  - Völklingen – Überherrn
  - Merzig – Losheim am See
  
- Ausbau des Saarbahn-Netzes
  - Saarbrücken – Großrosseln als Saarbahn auf Eisenbahnstrecke
  - Saarbrücken – Forbach als Straßenbahnstrecke (via Alt-Saarbrücken, Deutschmühlental)
  
- Ausweitungen im grenzüberschreitenden SPNV
  - Direkte RE-Verbindung Saarbrücken – Merzig – Konz – Luxemburg während der Hauptverkehrszeiten



# Szenarien zur Umsetzung des Zielnetzes

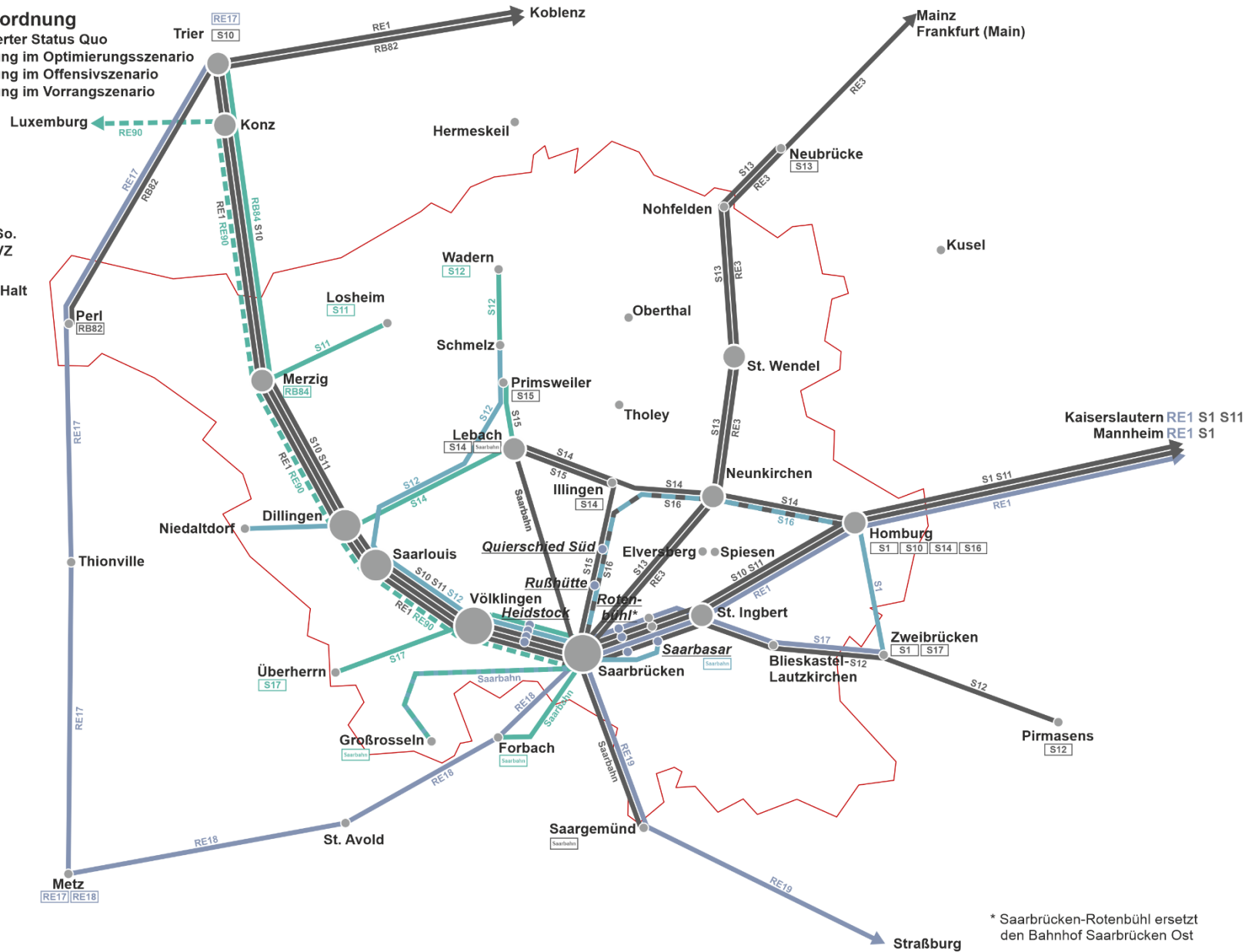
- Szenarienzuordnung**
- unveränderter Status Quo
  - Veränderung im Optimierungsszenario
  - Veränderung im Offensivszenario
  - Veränderung im Vorrangsszenario

**Angebot**

- Mo. - So.
- - - nur HVZ

Saarbasar neuer Halt

Luxemburg



\* Saarbrücken-Rotenbühl ersetzt den Bahnhof Saarbrücken Ost



# Szenarien zur Umsetzung des Zielnetzes

## Optimiertes Angebot bei Status Quo- Finanzierung

**Notwendige  
Investitionskosten**  
19,5 Mio. EUR

**Jährliche Betriebskosten**  
8 Mio. EUR / Jahr\*

**Zu erwartende  
Neufahrgäste**  
6.400 Fahrgäste / Werktag

**Gesamtreiseweite**  
54 Mio. Personen-km / Jahr

## ÖPNV-Offensive mit erhöhtem Finanzbedarf

**Notwendige  
Investitionskosten**  
123 Mio. EUR

**Jährliche Betriebskosten:**  
18 Mio. EUR / Jahr\*

**Zu erwartende  
Neufahrgäste**  
11.500 Fahrgäste / Werktag

**Gesamtreiseweite**  
94 Mio. Personen-km / Jahr

## ÖPNV- Vorrangentwicklung mit hohem Finanzbedarf

**Notwendige  
Investitionskosten**  
339 Mio. EUR

**Jährliche Betriebskosten**  
23 Mio. EUR / Jahr\*

**Zu erwartende Neufahrgäste**  
18.000 Fahrgäste / Werktag

**Gesamtreiseweite**  
118 Mio. Personen-km / Jahr

\* inklusive Trassen- und Stationsgebühren



# Was mit den Maßnahmen im VEP erreicht wird

- **Steigende Attraktivität des saarländischen ÖPNV für Nutzer**
  - durch dichtere Erschließung mit dem Schienenverkehr
  - durch eindeutige Produkte mit merkbaren Qualitätsstandards auf Bahn- und Buslinien
  - durch verbesserte Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn
- **Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr**
  - durch Angebotsausweitungen im Schienenverkehr nach Frankreich (tagesdurchgängige, vertaktete Direktverbindungen)
  - durch zusätzliche Direktverbindungen nach Metz
  - durch neue RE-Züge Saarbrücken – Merzig – Luxemburg während der Hauptverkehrszeiten
- **Reduzierung von Zugangsbarrieren für bisherige Nichtnutzer**
  - durch einfachere Tarife
  - moderne Information und Kommunikation
  - hohe Qualitätsanforderungen (wie Sauberkeit und Sicherheit)



# Klein, aber clever.

Denn im „Land der kurzen Wege“  
kommen gute Ideen einfach schneller an.

[mein.saarland](https://www.mein.saarland)



**SAARLAND**

Großes entsteht immer  
im Kleinen.

VEP  
ÖPNV

Vielen  
Dank!