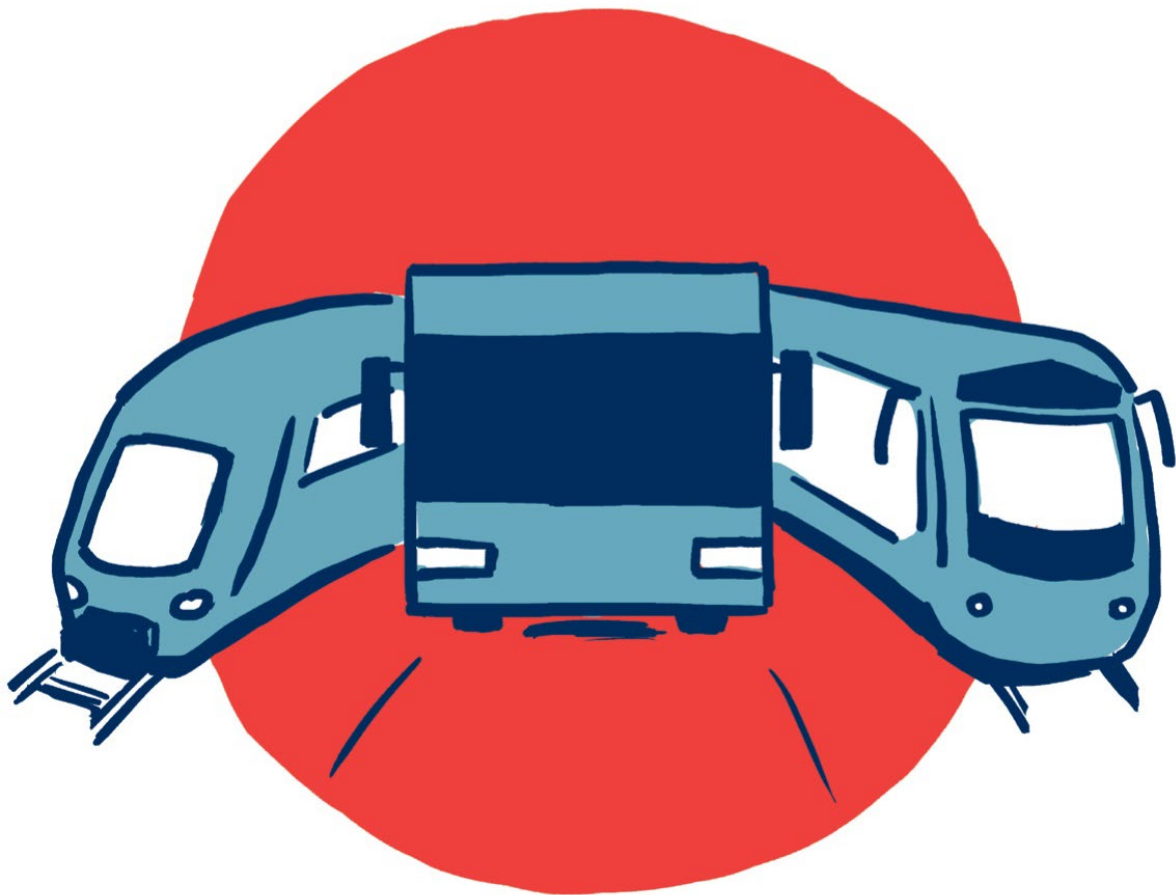


Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV (VEP ÖPNV) Saarland

Roadmap

Beirat VEP ÖPNV Saarland
Vorlage für die konstituierende Sitzung am 16.12.2021



Der ÖPNV im Saarland befindet sich im Aufbruch. Die Tarifoffensive ist seit dem 1. Juli 2021 spürbar geworden, ist aber nur ein Teil. Ein Überblick über zentrale Bausteine des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) ÖPNV und die Situation des ÖPNV im Saarland:

1. Corona - ÖPNV Rettungsschirm

Die COVID-19-Pandemie hinterlässt derzeit gravierende Spuren im ÖPNV. Die Fahrgastzahlen sind bundesweit stark zurückgegangen, im Saarland ist die Zahl der Abonnenten zeitweise um bis zu 15 %, die Fahrgeldeinnahmen sind um bis zu einem Drittel eingebrochen. Um zu vermeiden, dass Verkehrsleistungen abbestellt werden, gleicht das Land die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen seit Beginn der Pandemie zu 100 % aus. Bund und Länder teilen sich die Finanzierung des ÖPNV-Rettungsschirms. Im Saarland wurden 2020 und 2021 so bereits über 40 Mio. € zusätzlich investiert, um **den ÖPNV in seiner Leistungsfähigkeit über die Pandemie zu retten**. Gemäß Koalitionsvertrag im Bund wird der ÖPNV-Rettungsschirm 2022 fortgeführt.

Seit August 2020 finanziert das Land zudem täglich über **230 zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr**, um Fahrgastströme während der Hauptverkehrszeit zu entzerren.

Die Umsetzung des VEP ÖPNV ist somit auch die saarländische Offensiv-Strategie, um den pandemiebedingten Rückschlag schnellstmöglich zu überwinden.

2. Tarifreform: schlauVV – fahr saarVV

Am 01.07.2021 wurde die größte Tarifreform seit Gründung des saarländischen Verkehrsverbundes saarVV im Jahr 2005 ins Leben gerufen. Bus- und Bahnfahren im Saarland ist seitdem günstiger, das Tarifsysteem einfacher. Kernidee sind dabei attraktive und saarlandweit gültige Flatrate-Tickets. So fahren beispielsweise Schüler:innen, Azubis, Arbeitnehmer:innen und Senior:innen mit den neuen schlauVV Jahresabos bis zu 52 Prozent günstiger. Gelegenheitsfahrer sparen mit den neuen Tageskarten sogar bis zu 56 Prozent.

Eine erste Bilanz der Tarifreform lässt sich in vier wesentlichen Kernbotschaften zusammenfassen:

Die Anzahl der Neuverträge im Bereich der saarVV-Jahresabonnements ist seit Beginn der Tarifreform deutlich angestiegen. Bei den Schüler-Abos ist fast das Vor-Pandemie-Niveau wieder erreicht. Die Zahl der Schüler:innen und Azubis mit einem netzweit gültigen Abo hat sich mehr als verzwanzigfacht. Bei der Entwicklung

der Jedermann-Abonnements spielt weiterhin die pandemiebedingte Änderung des Mobilitätsverhaltens, beispielsweise durch die Home-Office-Regelung, eine Rolle. Hier ist das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht, ein Aufwärtstrend ist seit Juli 2021 jedoch deutlich erkennbar.

Die Anzahl der verkauften „Fair-Tickets“ hat sich im Vergleich zum vorher nur in der Landeshauptstadt Saarbrücken angebotenen Sozial-Ticket **fast vervierfacht**. Es werden mehr als doppelt so viele Fair-Tickets Plus (39 €, zeitlich unbegrenzt) verkauft wie Fair-Tickets (29 €, ab 9 Uhr).

Bei den Tageskarten ist seit der Tarifreform ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen. Die Zahl der verkauften Tageskarten hat gegenüber dem Vorjahr um 63 % und selbst gegenüber dem Vor-Pandemie-Jahr 2019 um 48 % zugenommen. Trotz teilweise deutlich gesunkener Preise konnten bei den Gelegenheitsfahrern somit sowohl die Einnahmen als auch die Anzahl der beförderten Personen signifikant gesteigert werden.

Die Seniorinnen und Senioren haben die neuen Tarifangebote „9 Uhr-Abo“ und „Ü 65-Abo“ sehr gut angenommen. Seit Beginn der Tarifreform ist die Anzahl der Senioren-Stammkunden um 62 % angestiegen. Auch über den Kreis der Seniorinnen und Senioren hinaus erfreut sich das „9 Uhr-Abo“ großer Beliebtheit.

3. Reaktivierung von Strecken für den Schienenpersonennahverkehr

Nach der Verabschiedung des neuen Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV Saarland (VEP ÖPNV) wurde eine **Machbarkeitsstudie** ausgeschrieben, um eine detaillierte Prüfung der Strecken durchzuführen, welche im Rahmen einer groben Nutzen-Kosten-Abschätzung bei der Aufstellung des VEP ÖPNV ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von eins oder darüber erzielen konnten. Folgende Strecken werden betrachtet:

- Saarbrücken - Fürstenhausen - Großrosseln ("Rosseltalbahn")
- Überherrn - Fürstenhausen / Bf. Völklingen ("Bisttalbahn")
- Merzig - Losheim (ehemalige Merzig - Büschfelder Eisenbahn)
- Dillingen / Saarlouis - Schmelz - Wadern bzw. Dillingen / Saarlouis - Lebach-Jabach ("Primstalbahn")
- Homburg (Schwarzenacker) - Blieskastel ("Bliestalbahn")

Mit der Detailbetrachtung wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Strecken durch eine detailliertere Planung von Trassen, Stationen, Betriebsablauf und begleitenden Maßnahmen konkretisiert. Ziel ist die Überprüfung der technischen Machbarkeit, der volkswirtschaftlichen Tragfähigkeit und der Finanzierbarkeit.

Im Rahmen des zweistufigen Ausschreibungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb haben neun Ingenieurbüros ihr Interesse zur Durchführung der Machbarkeitsstudie bekundet. Von diesen haben sieben Ingenieurbüros ein Angebot abgegeben. Nach intensiver Prüfung der eingegangenen Angebote wurde das bestbietende Ingenieurbüro in einer Vorabinformation über den Zuschlag informiert. Nach einer zehntägigen Wartefrist, welche am 21.12.2021 abläuft, wird dieser Zuschlag, vorbehaltlich etwaiger Einwände, rechtskräftig.

Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie wird ca. anderthalb Jahre dauern, sodass mit den Ergebnissen im Spätsommer 2023 gerechnet werden kann. Dabei sollen unter Beteiligung der betroffenen Kommunen verschiedene Varianten zur genauen Trassenführung, zur Lage von Stationen sowie den in Frage kommenden Antriebstechnologien variantenoffen nach wissenschaftlichen Kriterien gegeneinander abgewogen werden.

Neben der Ermittlung der technischen Machbarkeit und der Kosten sollen auch ein Betriebskonzept für die Reaktivierungsstrecken ausgearbeitet und mithilfe eines Verkehrsmodells die verkehrlichen Effekte einer Reaktivierung abgebildet werden. Die sich daraus ergebenden Nutzen und Kosten werden abschließend mithilfe eines standardisierten Bewertungsverfahrens einander gegenübergestellt. Sofern der Nutzen gegenüber den Kosten überwiegt, können beim Bund Fördermittel in Höhe von bis zu 90 Prozent der Kosten für eine Reaktivierung beantragt werden.

Gleichzeitig können dann die nächsten Schritte, die zu einer Reaktivierung nötig werden, angegangen werden. Hierzu zählen die Vorplanung, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung, das Planfeststellungsverfahren und nach der Erlangung des Planfeststellungsbeschlusses die Erstellung der konkreten (Bau-) Ausführungsplanung, mit welcher letztlich die Baumaßnahmen an der Strecke starten können. Auch bei einem optimalen Ablauf werden diese Schritte bei derzeitiger Gesetzeslage mindestens fünf bis zehn Jahre in Anspruch nehmen.

Zusätzlich wird im Jahr 2022 eine **Betriebsprogrammstudie** zur Weiterentwicklung des bestehenden Regionalbahnnetzes zu einem **S-Bahn Netz Saarland** ausgeschrieben. Diese steht in engem Zusammenhang zur bereits ausgeschrieben Machbarkeitsstudie zur Streckenreaktivierung.

Im Rahmen der Betriebsprogrammstudie zum S-Bahn-Netz Saarland sollen ein Betriebskonzept für ein zukünftiges S-Bahn-Netz erarbeitet sowie Ausbaubedarfe im Bestandsnetz identifiziert werden, welche notwendig sind, um das in der Betriebsprogrammstudie erarbeitete Betriebskonzept umsetzen zu können. Zusätzlich werden weitere Haltepunkte für das zukünftige S-Bahn-Netz untersucht. Mit Ergebnissen dieser Machbarkeitsstudie ist ebenfalls im Spätsommer 2023 zu rechnen.

4. Maßnahmen im Fahrplan auf der Schiene

Das Verkehrsministerium hat bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 einige bestehende **Lücken im Nahverkehr geschlossen**. Im Netz der vlexx GmbH wird auf der RB 73 zwischen Saarbrücken und St. Wendel auch an Samstagen wieder ein Halbstundentakt gefahren. Im Netz von DB Regio gibt es Verbesserungen im Abendverkehr zwischen Trier Hbf und Saarbrücken Hbf. Die RB 71 verkehrt täglich neu um 23:01 Uhr ab Trier Hbf nach Saarbrücken Hbf. Damit wird eine bisher bestehende Lücke im Fahrplan bei den Spätverkehren zwischen Trier und Saarbrücken geschlossen. Zeitgleich wird der letzte verkehrende RE 1 (Süwex) auf der Strecke Saarbrücken – Trier in beiden Richtungen an allen Stationen halten. Durch diese Änderungen wird bis spät in die Nacht ein durchgängiges Verkehrsangebot auf der Saarstrecke geschaffen. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen belaufen sich auf ca. 850.000,- EURO pro Jahr.

5. Grenzüberschreitender Verkehr

Zum Fahrplanwechsel Ende 2025 werden in enger Zusammenarbeit mit der Region Grand Est und den Ländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg die **grenzüberschreitenden Verkehre nach Frankreich quantitativ und qualitativ deutlich ausgeweitet**.

RE 18 Saarbrücken – Metz

- Ausweitung des Angebotes pro Woche von 104 auf 123 Verbindungen
- zu 100 % als Direktverbindung
- Kürzere Fahrzeiten und höherer Komfort
- Prozentuale Steigerung um 18 %.

RE 19 Saarbrücken – Straßburg

- Ausweitung des Angebotes pro Woche von 14 auf 54 Verbindungen
- zu 100 % als Direktverbindung
- Kürzere Fahrzeiten und höherer Komfort
- Prozentuale Steigerung um 285 %.

Anmerkung: aufgrund von Bauarbeiten im französischen Schienennetz wird auf der Strecke Saarbrücken – Straßburg eine gestaffelte Betriebsaufnahme erfolgen müssen. Zum jetzigen Zeitpunkt muss davon ausgegangen werden, dass der Betrieb nur mit vier oder fünf Direktverbindungen starten kann. In den Jahren 2026 und 2027 wird es zudem vermutlich zu einer längeren Vollsperrung der Strecke kommen, da diese von Grund auf erneuert werden muss. Die detaillierten Planungen dazu liegen noch nicht vor.

RE 16 Trier – Metz

- Ausweitung des Angebotes pro Woche von 4 auf 54 Verbindungen
- zu 100 % als Direktverbindung
- Kürzere Fahrzeiten und höherer Komfort
- Prozentuale Steigerung um 1250 %.

Um diese Angebotsausweitung zu ermöglichen, hat sich das Saarland mit 7,14 Mio. € an den Entwicklungskosten für ein Diesel-Hybrid-Fahrzeug beteiligt, das unter Fahrdraht sowohl in Deutschland als auch in Frankreich elektrisch fahren kann, auf den nichtelektrifizierten Abschnitten mit Diesel und über die entsprechende Sicherheitstechnik für beide Länder verfügt.

Insgesamt werden 30 Fahrzeuge à 10 Mio. Euro für die grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Frankreich und Deutschland angeschafft. Davon werden ca. 12 Fahrzeuge in Verkehren eingesetzt, die das Saarland betreffen.

Ausblick Schienenverkehr Saarland - Luxemburg

Gemeinsam mit dem Großherzogtum Luxemburg und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord wurde eine **Betriebs- und Fahrplanstudie** in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse Anfang 2022 offiziell vorgestellt werden. Gemeinsames Ziel aller drei Partner ist eine umsteigefreie Verbindung auf der bestehenden Strecke (Mannheim) Saarbrücken – Konz – Luxemburg im bestehenden Konzept des Süwex (RE 1).

6. Maßnahmen im Fahrplan des Landesbusnetzes

Zum 01.03.2022 gehen das **PlusBus-** und das **ExpressBus-Netz mit einem erweiterten Angebot** an den Start.

Der PlusBus zeichnet sich durch ein ganztägiges Angebot und eine direkte Linienführung ohne Umwegfahrten aus. Ziel des Produkts sind regionale und direkte Verbindungen zwischen zentralen Orten (Mittelzentren und Oberzentren), die nicht im SPNV abgedeckt sind. Bedienungszeiten (Montag bis Freitag 5-23 Uhr, Samstag 6-23 Uhr, Sonntag 8-22 Uhr) und Taktichte (Montag bis Samstag mindestens alle 60 Min., Sonntag mindestens alle 120 Min) sind verbindlich vorgegeben.

Der ExpressBus stellt schnelle Verbindungen über längere Entfernungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten im Vergleich zum Pkw her. Er wird als regelmäßiges Angebot zur schnellen Verbindung zwischen zentralen Orten oder zur zeitweisen Bedienung auf nachfragestarken Verkehrsbeziehungen (vor allem im Berufsverkehr) eingesetzt. Bedient werden nachfragestarke Haltestellen an Siedlungsgebieten und Verknüpfungspunkten. Die Linienwege führen teilweise über Umgehungs- und Schnellstraßen.

Ab 01.03.2022 werden nahezu alle R-Linien innerhalb des Saarlandes durch Verdichtung des Fahrplanangebots auf PlusBus-Standard gebracht. Insbesondere am Abend und am Wochenende werden künftig mehr Fahrten angeboten. Zum gleichen Zeitpunkt gehen im Saarland zunächst drei neue ExpressBus-Linien an den Start. Die Linien X1, X5 und X6 bedienen die Korridore der jeweiligen R-Linien R1, R5 und R6 mit beschleunigten Fahrten in den Hauptverkehrszeiten und verdichten somit das dortige Fahrplanangebot zusätzlich. Das Land investiert rund 1,5 Mio. € pro Jahr in die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes.

Linie	Strecke	Maßnahme
R1	Merzig – Losheim am See – Wadern	Ergänzung von Einzelfahrten zur Erreichung der PlusBus-Standards
R2	Wadern – Oberthal – St. Wendel	
R3	Wadern – Schmelz – Lebach	
R4	Lebach – Tholey – St. Wendel	
R5	Lebach – Dillingen – Saarlouis	
R6	Neunkirchen – Spiesen-Elversberg – St. Ingbert	Standards sind erfüllt
R10	Saarbrücken – Flughafen – Blieskastel	Ergänzung von Einzelfahrten zur Erreichung der PlusBus-Standards, bezüglich der Linie R14 in zwei Schritten (erster Schritt zum 01.03.2022, zweiter Schritt 01.01.2025)
R14	Kleinblittersdorf – Aßweiler – Blieskastel	
R20	Türkismühle – Nonnweiler – Hermeskeil	

Linie	Strecke	Maßnahme
X1	Merzig – Losheim am See – Wadern	Beschleunigung gegenüber Linie R1: Umfahrung von Brotdorf, keine Stichfahrt nach Rimlingen, direkter Linienweg zwischen Weiskirchen und Wadern
X5	Lebach – Dillingen – Saarlouis	Beschleunigung gegenüber Linie R5: Umfahrung von Bilsdorf, Entfall zahlreicher Halte zwischen Dillingen und Saarlouis
X6	Neunkirchen – Spiesen – St. Ingbert	Beschleunigung gegenüber Linie R6: Direkter Fahrweg zwischen Neunkirchen und Spiesen über Westspange, direkter Fahrweg zwischen Spiesen und St. Ingbert

7. On Demand-Verkehre

Um zu identifizieren, wo im Tarifgebiet des saarVV Versorgungslücken im ÖPNV existieren, die Potenzial bieten, um nachfragebasierte öffentliche Verkehre (On Demand-Verkehre) als ergänzende Linienbedarfsverkehre zu etablieren, wird das MWAEV Anfang 2022 eine **Potenzialanalyse** ausschreiben. Diese Analyse ist eine Vorfeldanalyse, die es den Aufgabenträgern des ÖPNV erleichtern soll, geeignete Bedienräume für On-Demand festzulegen und in die Feinplanung überzugehen. Dem Land als Auftraggeber soll die Potenzialanalyse unter anderem dazu dienen, eine Priorisierung von potenziellen Bedienräumen für Linienbedarfsverkehre im Bereich des saarVV vorzunehmen, bei deren Entwicklung ein besonderes Förderinteresse besteht. Das MWAEV beabsichtigt, Pilotprojekte im Bereich On Demand-Verkehre mit einer Richtlinie zu unterstützen, die im 1. Halbjahr 2022 vorgelegt wird.

8. Bürgerbusse

Das saarländische Verkehrsministerium hat im Rahmen eines **Teilnahmewettbewerbs** im Jahr 2019 nach interessierten Gemeinden und Initiativen gesucht, die Bürgerbus-Pioniere werden wollten. Insgesamt sind 250.000 Euro für die Förderung von Bürgerbusprojekten vorgesehen. Die Unterstützung umfasst pro Projekt Beratungs-, Informations- und Schulungsleistungen bis zu 18.000 Euro. Darüber hinaus gewährt das Verkehrsministerium eine Gesamtförderung von bis zu 9.000 Euro für Kauf oder Leasing eines Fahrzeugs und bis zu 8.000 Euro Förderung für Organisationskosten, die rund um den Betrieb des Bürgerbusses anfallen.

20 Bewerbungen gingen ein. **Eine Förderzusage erhielten Anträge der Gemeinden Wallerfangen, Gersheim, Eppelborn, Mandelbachtal, Püttlingen, Kirkel und Tholey.** Die Projekte sind in unterschiedlichem Umsetzungsstadien, so ist neben Kirkel und Püttlingen kürzlich Eppelborn gestartet, in Gersheim, Tholey und Wallerfangen fanden öffentliche Informations- bzw. Planungsveranstaltungen statt. Die ursprünglich für 2022 vorgesehene Evaluation der Projekte muss wegen pandemiebedingter Verzögerungen in einigen Projekten auf 2023 verschoben werden. Auf Basis der Ergebnisse der Evaluation wird über eine Weiterführung des Förderprogramms entschieden.

Weitere Infos: <https://www.buergerbus-saarland.de/index.php/aktuell>

9. Bahnhöfe

Die 2. Rahmenvereinbarung (RV) über die Verbesserung der Funktionalität und Qualität der Personenbahnhöfe der DB Station&Service AG (DB S&S) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen dem Saarland und der DB Station&Service AG aus 2013 endete formal in 2019 mit einem Paket noch nicht realisierter Bahnhofverbesserungsmaßnahmen. Gleichzeitig endete auch die

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes LuFV 2, die für den Zeitraum 2020 bis 2029 mit der LuFV 3 neu verhandelt und in Kraft gesetzt wurde.

In Anlehnung an die neu verhandelte und in 2020 in Kraft getretene LuFV-3 wird nun auch die 3. RV für den Zeitraum 2020 bis 2029 fortgeführt.

Mit der Verabschiedung des VEP ÖPNV Saarland wurden die Bahnhöfe und Verkehrsstationen im SPNV noch stärker in den Fokus gerückt. Mit der Attraktivierung der DB-Stationen sollen sich bisherige Bahnkunden sicherer und wohler fühlen und für potenzielle Nutzer:innen des ÖPNV/SPNV neue Anreize für den Umstieg auf die Bahn geschaffen werden. Bahnhöfe müssen den Anforderungen an Attraktivität, Modernität, Sauberkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit genügen, damit das Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV erreicht werden kann.

Mit dem sukzessiven Umbau und teilweisen Neubau von Stationen, der begleitenden Einrichtung von P&R sowie B&R, der Ausstattung mit Ladestationen und der besseren Koordinierung mit dem Busfahrplan wird der ÖPNV/SPNV Schritt für Schritt für moderne Mobilitätsbedürfnisse ertüchtigt. Auch dem Anspruch auf mehr Barrierefreiheit trägt das neue **Bahnhofsentwicklungsprogramm** umfassend Rechnung.

Der Abschluss der 3. Rahmenvereinbarung zum Bahnhofsentwicklungsprogramm ist im Januar 2022 geplant. Es sind insgesamt **25 Stationen für eine Modernisierung und den barrierefreien Ausbau vorgesehen**. Davon sind 8 Stationen, die bereits im Vorgängerprogramm enthalten waren, in einem fortgeschrittenen Planungsstand (Jägersfreude, Bübingen, Güdingen, Perl, Schiffweiler, Bous, Ottweiler). Eine Station (Bf Dirmingen) ist bereits in 2021 umgesetzt worden.

Für 17 weitere Stationen werden sukzessive die notwendigen Planungsvereinbarungen mit DB Station&Service abgeschlossen mit dem Ziel einer Realisierung bis Ende 2029.

- 2024 Rentrisch
- 2024 Ens Dorf, 1. Bauabschnitt
- 2024 Saarbrücken Ost
- 2026 Landsweiler-Reden
- 2026 Rohrbach (Saar)
- 2027 St. Wendel
- 2027 Friedrichsthal (Saar)
- 2027 Luisenthal (Saar)
- 2027 Bexbach
- 2027 Ens Dorf, 2. Bauabschnitt

2027 Hemmersdorf (Saar)
2027 Siersburg
2027 Niedaltdorf
2028 Saarbrücken-Rußhütte
2028 Scheidt (Saar)
2029 Dudweiler
2029 Merchweiler

Der Zeitplan ist aufgrund der Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren ambitioniert. Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass es in der Umsetzung immer wieder zu Verzögerungen kommt. Deshalb wurde bereits bei der Erstellung der Rahmenvereinbarung großen Wert darauf gelegt, die Verbindlichkeit in der Zusammenarbeit mit DB Station&Service und DB Netz zu verbessern.

Um trotzdem für den Fall von erheblichen Planungsverzögerungen oder den Ausfall von Maßnahmen gerüstet zu sein, werden 8 sog. Vorratsmaßnahmen gelistet, die als Ersatz geplant und umgesetzt werden können.

Mit einem Sondertopf von 5 Mio. €, der paritätisch vom Land und von der DB gespeist wird, besteht die Möglichkeit zusätzlich kleinere Sondermaßnahmen während der Laufzeit des aktuellen Bahnhofsentwicklungsprogramms umzusetzen.

Das Gesamtvolumen beläuft sich auf rund 167 Mio. €, wovon das Land rund 47 Mio. € in 10 Jahren investieren wird. Der Rest wird über Mittel der Bahn und des Bundes und aus verschiedenen Sonderfinanzierungstöpfen finanziert.

Neben dem Um- und Neubau von Verkehrsstationen sollen auch deren **Sicherheit und Aufenthaltsqualität** gesteigert werden. Dazu wurden in einer ersten Auftaktveranstaltung für zwanzig ausgewählte Verkehrsstationen Möglichkeiten einer **Kooperation zwischen kommunalen Ordnungsämtern, Sicherheitskräften und Verkehrsunternehmen** aufgezeigt.

Ziel ist es, durch eine regelmäßige Bestreifung der Verkehrsstationen sowie der Sicherstellung einer angemessenen Beleuchtung und der zügigen Beseitigung von Vandalismusschäden, das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität an den Verkehrsstationen zu steigern. Damit soll die Abwärtsspirale, die zu weiteren Zerstörungen und Verschmutzungen führt, gestoppt werden.

Um dies zu erreichen, soll sich jeder Akteur im Rahmen seiner Möglichkeiten und mit den Fähigkeiten, die er besonders gut beherrscht in die Partnerschaft einbringen. Während die kommunalen Ordnungsämter beispielsweise einen besonders guten Blick für die Situation vor Ort und das Umfeld der Verkehrsstation haben und Handlungserfordernisse kurzfristig erkennen können, hat DB Station&Service

umfangreiche Kenntnisse in der Instandhaltung von Verkehrsstationen und kann diese beim Auffinden von Beschädigungen durch kommunale Ordnungsdienste zügig einsetzen.

Um die Partnerschaft zu stärken, ist sich auch das Land seiner Verantwortung bewusst und unterstützt die Partnerschaft durch eine **zusätzliche Bestreifung der Fahrzeuge und Stationen** im Rahmen des Qualitätsbudgets aus den Verkehrsverträgen. Zusätzlich finanziert das Land einen Arbeitstrupp im Rahmen des Programms **Stationsinspektoren**, um Beschädigungen zügiger zu beseitigen und die Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen zu verbessern.

Nachdem in einigen Kommunen wie St. Wendel und Sulzbach bereits erfolgreiche Partnerschaften bestehen, sollen in einem groß angelegten Pilotprojekt die Möglichkeiten einer Vernetzung der Akteure und einer vertieften Zusammenarbeit genutzt und anschließend auf das gesamte Land ausgeweitet werden.

10. Barrierefreier Umbau von Haltestellen und mobisaar

Für das Ziel, einen ÖPNV mit Teilhabe für alle und überall sicherzustellen, setzt das MWAEV seine Unterstützung für Kommunen zur **barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen mit einer Förderquote von 90 %** der Kosten fort. Im Rahmen des Sonderprogramms zum barrierefreien Umbau von Haltestellen hat das Land bis 2019 knapp 29 Mio. € für den barrierefreien Umbau von 298 Haltestellen bewilligt. Auch die Nachfolgerichtlinie NMOB Barrierefreiheit wird gut angenommen. Alleine 2021 hat das Verkehrsministerium Zuwendungsbescheide über knapp 4 Mio. € (inkl. Verpflichtungsermächtigungen für 2022) für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen erstellt.

Das Land sichert zudem durch eine Förderung in Höhe von 860.000,- EURO den **Begleitservice mobisaar** für die Jahre 2022 und 2023. Mobilitätseingeschränkte Menschen oder Menschen mit Behinderungen können dank des Begleitservices mobisaar im Saarland gleichberechtigt in Bussen und Bahnen unterwegs sein. Mobisaar war 2015 in Saarbrücken als vom Bund gefördertes Pilotprojekt gestartet und wurde inzwischen bis auf die Landkreise Merzig-Wadern und St. Wendel auf das ganze Saarland ausgeweitet.

11. Ausbau der Verknüpfung mit dem Auto (Park & Ride)

Ein Weg mit dem ÖPNV besteht nie nur aus der reinen Fortbewegung mit Bus oder Bahn, sondern beginnt und endet am häufigsten zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad oder Pkw. Das Zusammendenken verschiedener Mobilitätsangebote ist deshalb ein wichtiger Schritt, um die Potenziale eines gesamtheitlichen Mobilitätssystems auszuschöpfen. Die Förderung und Berücksichtigung intermodaler Wegekettens - die

Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg - im Alltags- und Freizeitverkehr ist in den vergangenen Jahren immer mehr in den Blickpunkt der Mobilitäts- und Verkehrsplanung gerückt. Die Förderung der Verknüpfung der Verkehrsträger gilt als wesentlicher Pull-Faktor für den Umweltverbund. Die im August 2021 in Kraft getretene **Förderrichtlinie NMOB „Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen“** dient genau dieser effizienten Verknüpfung der Verkehrsträger. Ein erstes Großprojekt, das mit über 1 Mio. € über diese Richtlinie gefördert wird, ist der **Ausbau des P+R-Parkhauses in Brebach** an der Saarbahn, mit dem die Kapazität des P+R-Parkplatzes von 90 Stellplätzen auf 160 steigt.

12. Ausbau der Verknüpfung mit dem Rad (Bike & Ride)

Die Bemühungen zur Stärkung des Radverkehrs im Saarland wurden in den letzten Jahren enorm verstärkt und tragen jetzt erste Früchte. Über 300 Saarländer:innen haben seit Inkrafttreten der **NMOB Rad-Richtlinie** im März 2021 einen Antrag auf Förderung eines Lastenrades gestellt. Aber nicht nur bei Privatpersonen, sondern auch bei Städten und Gemeinden ist es gelungen, mehr Aufmerksamkeit und Bewusstsein für die Bedeutung des innerkommunalen Radverkehrs in Politik und Verwaltung zu schaffen. Neben zahlreichen Anträgen für Abstellanlagen, Ladeeinrichtungen oder Servicestationen ist besonders erfreulich, dass allein 2021 ein Drittel aller saarländischen Gemeinden einen Antrag auf Förderung eines Radverkehrskonzeptes gestellt haben. Das wird ganz erheblich dazu beitragen, die Bedingungen für den Radverkehr auch abseits der Wege in Verantwortung des Landes weiter zu verbessern und mehr Menschen vom Fahrrad als Verkehrsmittel zu überzeugen und damit auch den Umweltverbund insgesamt zu stärken. Mit ausgearbeiteten Konzepten in der Schublade wird es den saarländischen Kommunen leichter fallen, sich auf entsprechende Förderprogramme zum Ausbau von Fahrradinfrastruktur zu bewerben und beispielsweise **Mittel aus der „Bike & Ride Offensive“** des Bundes einzusetzen. Auch mit Blick auf das Bundesförderprogramm „Stadt und Land“ ist die Entwicklung mittlerweile erfreulich. Hier liegen inzwischen Anträge über eine Gesamtsumme von fast 3,4 Mio. € vor.

Durch die neuen Tarifangebote saarVV Rad-Abo und saarVV Rad-Monatskarte wurde für Pendler die Möglichkeit geschaffen, kostengünstig auch vor 09:00 Uhr in den Zügen von DB Regio und vlexx im Saarland das eigene Fahrrad mitzunehmen. Für Gelegenheitsfahrer gibt es die Einzelfahrkarte Rad, die eine Mitnahme des Fahrrades in allen Bussen und Bahnen des Saarlandes vor 09:00 Uhr erlaubt. Ab 09:00 Uhr ist die kostenfreie Mitnahme des Rades möglich – abhängig von vorhandenen Platzkapazitäten.

13. Mobilitätsstationen

Je besser die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sinnvoll miteinander verknüpft sind, desto mehr werden sie zu einer konkurrenzfähigen Alternative zur monomodalen MIV-Nutzung. Dazu gehört auch, wichtige Haltestellen zu echten Verknüpfungspunkten der Mobilität zu qualifizieren, an denen Mobilitätsoptionen wie ÖPNV, SPNV, P&R, B&R, Pooling- und Sharing-Systeme – beispielsweise für eScooter oder Pedelecs – miteinander verknüpft werden. Um den maßgeblichen Akteuren gleichzeitig Inspirationen und praktische Hinweise für die Umsetzung solcher Mobilitätsstationen an die Hand zu geben, hat das MWAEV gemeinsam mit der Planersocietät eine **Broschüre für die Realisierung von möglichst einheitlichen Mobilitätsstationen im Saarland** erstellt, die auf der Webseite des Ministeriums verfügbar ist: <https://www.saarland.de/mwaev/DE/portale/verkehr/mobilitaetder/zukunft/mobilitatesstationen.html>.

Mit einem einheitlichen Design, dessen Ausschreibung derzeit vorbereitet wird, werden Mobilitätsstationen als im Verkehrsraum sichtbare Landmarken geschaffen, mit hohem Wiedererkennungswert für einen modernen und vernetzten Umweltverbund. Eine Förderung von Mobilitätsstationen ist dabei nicht nur über die **Förderrichtlinie NMOB „Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen“** möglich, sondern das Land bietet mit einem **Förderprogramm für Sharing Systeme** vom eScooter über eRoller bis hin zu Pedelecs und Lastenpedelecs auch finanzielle Unterstützung zur Etablierung neuer Verkehrsangebote an diesen Stationen.

14. Kompetenzcenter Digitalisierung im ÖPNV

Die Vernetzung der Verkehrsträger in baulicher Hinsicht ist das eine, aber auch die digitale Vernetzung muss vorangetrieben werden, damit wir den Saarländer:innen einen unkomplizierten Zugang zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bieten – am besten mit Beauskunftung und Buchung aus einer Hand. Um die Innovationspotenziale der Digitalisierung zu nutzen, wird die beim Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) und der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) vorhandene Expertise im Bereich Digitalisierung in einer Organisationseinheit gebündelt und ein **Kompetenzcenter „Digitalisierung im ÖPNV“** (KCD) als eigene Abteilung beim ZPS eingerichtet. Ziel ist es, den ÖPNV zum Ansprechpartner Nr. 1 im Mobilitätsbereich zu machen. Verkehrsministerium, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger haben sich mittlerweile auf einen Kooperations- und Finanzierungsvertrag zur Einrichtung des KCD verständigt. Im 1. Quartal 2022 geht es mit der Umsetzung los. Bis 2024 nimmt das Land bis zu 4,9 Mio. € in die Hand, damit das Team aus Digitalisierungs- und Mobilitätsexperten beim KCD u. a. die **Saarfahrplan-App zu einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsplattform ausbaut**. Ziel ist, alle verfügbaren Mobilitätsmodi bzw. -angebote zu einer multimodalen und intermodalen adressscharfen Reisekette mit

Echtzeit- und Störunginfos zu vereinigen. Hierzu gehören IV-Routing (Fahrrad, PKW), Fahrradverleih, Car- und Bikesharing, e-Scooter etc. Aber auch die Erweiterung des Angebots im Handyticket oder die Einführung innovativer, digitaler Tarifangebote wie ein Bestpreis-Ticket wird dort vorgebracht. Und passend dazu geht der ZPS jetzt auch in Gespräche mit Google, um auf Grundlage des deutschlandweiten DELFI-Datensatzes gemeinsam mit dem Konzern im 1. Halbjahr 2022 die Fahrplandaten des saarVV auf Google Maps einzuführen.

15. Barrierefreies Routing

Der ZPS hat eine **landesweite Erfassung der Stationen und Haltestellen im saarländischen ÖPNV** nach dem DELFI-Handbuch zur Bereitstellung einheitlicher Informationen zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr durchgeführt. Dies war insbesondere mit einer ausführlichen Fußwegeerhebung in und rund um die Stationen verbunden, um Umsteigebeziehungen an Stationen im Datenbestand des Saarfahrplans so zu hinterlegen, dass sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nutzbar sind. Zudem werden die Daten zur Barrierefreiheit der Stationen und Haltestellen im saarländischen ÖPNV über den Nationalen Zugangspunkt zur Verfügung gestellt werden, so dass sie von Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen in ihre Auskunftsdienste integriert werden können.

Eine Testphase zur **Einführung des barrierefreien Routings** in den Saarfahrplan wird im Dezember 2021 / Januar 2022 unter Federführung des ZPS mit Vertretern von Behindertenverbänden durchgeführt. Im 1. Quartal 2022 wird das System mit Informationen zur statischen Infrastruktur in den Regelbetrieb gehen. Nutzer:innen erhalten dann ein individuelles Routing je nach Grad und Art der von ihnen angegebenen Mobilitätseinschränkung. Angestrebt ist, dass in der Folge auch die tagesaktuelle Verfügbarkeit bzw. der Betriebszustand von Rolltreppen, Aufzügen sowie nach abgeschlossener Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen der aktuelle und geplante Einsatz der „rollenden Infrastruktur“ in das barrierefreie Routing integriert werden.

16. Klima- und Umweltschutz auf der Schiene

Derzeit laufen mit Hochdruck die Vorbereitungen, um auf der Strecke zwischen Saarbrücken und Lebach-Jabach (RB 72) den heutigen Dieselbetrieb zu beenden. Dafür wird ab 2025 auf dem nicht elektrifizierten Teilstück zwischen Illingen und Bf Lebach ein **klimafreundlicher batterieelektrischer BEMU-Zugverkehr** eingerichtet. Für die dafür erforderliche Nachrüstung der bereits vorhandenen Elektrotriebzüge der Baureihe TALENT 3 zu BEMU´s ist eine Bundesförderung über den Fördertopf „Alternative Antriebe im Schienenverkehr“ für Januar 2022 in Aussicht gestellt.

Parallel wird die nur einseitig elektrifizierte Teilstrecke von der Wemmetsweiler Kurve bis Illingen seitens DB Netz komplett elektrifiziert, was zum einen dem bestehenden Elektrobetrieb auf der RB 74 nutzt, aber vor allem dem neuen BEMU-Betrieb auf der RB 72 zu Gute kommt, da der Bereich für den batterieelektrischen Betrieb auf 16 km verkürzt und damit die Betriebssicherheit merklich erhöht wird.

Mit Abschluss der beiden Projekte kann ab 2025 auf der gesamten Strecke der RB 72 von Saarbrücken bis Lebach-Jabach ein klimafreundlicher Schienenverkehr betrieben werden.

Die mögliche Komplett-Elektrifizierung bis Lebach und darüber hinaus bis Dillingen wird im Rahmen der Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung verschiedener stillgelegter Strecken ebenfalls untersucht. Ergebnisse sind Mitte 2023 zu erwarten.

Auf den Strecken von **Dillingen nach Niedaltdorf (RB 77)** und von **Saarbrücken nach Primasens (RB 68)** werden die heute noch im Einsatz befindlichen Dieselfahrzeuge ebenfalls durch **batterieelektrische Fahrzeuge (BET)** ersetzt, im Niedtal ab 12/2026 und auf der Strecke nach Pirmasens bereits ab 12/2025. Ermöglicht wird dies durch eine Neuausschreibung der Verkehrsleistung unter der Vorgabe, neue BET-Fahrzeuge auf diesen Strecken einzusetzen.

17. Alternative Antriebe im Busverkehr

Die Anforderungen des **Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes** sind ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaziele, aber auch eine immense Herausforderung für die Verantwortlichen im saarländischen ÖPNV. Bis Ende 2025 muss bei Ausschreibungen sowie bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen durch kommunale Verkehrsunternehmen im ÖPNV eine Quote von 45% an sauberen Fahrzeugen, die sich insbesondere durch Busse mit Elektro- oder Brennstoffzellenantrieb erzielen lässt, erreicht werden, danach steigt die Quote sogar auf 65 %. Dies erfordert langfristige Vorplanungen, zu denen das Ministerium in engem Austausch mit den Aufgabenträgern steht. Neben der Förderrichtlinie des BMVI, die zumindest einen erheblichen Teil der Mehrkosten emissionsfreier Busse gegenüber Bussen mit konventionellem Antrieb sowie Tank- bzw. Ladestelleninfrastruktur fördert, beabsichtigt das Land, die verbleibenden **Förderlücken** wie Netzanschlüsse, Mitarbeiterschulungen oder die Anschaffung von Elektrolyseuren **mit einer Landesrichtlinie zu schließen**. Auch dazu finden derzeit Abstimmungen mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Finalisierung des Richtlinienentwurfs statt, damit die Richtlinie im ersten Halbjahr 2022 in Kraft treten kann.

18. Mobilität gut durchdacht

Die Mobilitätswende ist eine Gemeinschaftsaufgabe und wird im Saarland nur gelingen, wenn wir dazu das kreative Potenzial aller Stakeholder einbinden. Viele

wichtige Entscheidungen im Bereich Mobilitätswende sind auf kommunaler Ebene zu treffen und um deren Potenzial noch besser zu nutzen, stellen wir mit der **Richtlinie NMOB „Mobilität gut durchdacht“** ein Förderprogramm bereit, mit dem Städte, Gemeinden, aber auch Verkehrsunternehmen konzeptionelle Grundlagen in Form von **Mobilitätskonzepten für die Gestaltung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität vor Ort** schaffen und darin gleichzeitig konkrete Maßnahmen mit einem Umsetzungsplan definieren können. Im Rahmen eines ersten Förderaufrufs konnten im Dezember 2021 die beiden ersten Antragsteller (Stadt Saarlouis mit „Mobilitätskonzept Innenstadt“ und KVS mit „On Demand-Verkehr in Lebach“) ausgewählt werden, die nun einen Vollantrag auf Förderung ihrer eingereichten Projektskizze stellen dürfen, der vom MWAEV mit 75 % der Kosten gefördert wird.

In der Umsetzung der Maßnahmen aus den Mobilitätskonzepten können die Antragsteller:innen sich dann wiederum auf das jeweils passende Förderprogramm aus dem umfangreichen Katalog der NMOB-Richtlinien bewerben, die für fast alle Aspekte zur Umsetzung eines nachhaltigen, multimodalen und intermodalen Verkehrssystem die passende Förderung bietet.

19. Marketing und Kommunikation

Sowohl die Tarifreform als auch die Einführung des PlusBus- und ExpressBus-Netzes werden systematisch von **Marketingkampagnen** begleitet, mit dem Ziel, dauerhaft mehr Nutzerinnen und Nutzer für den ÖPNV zu gewinnen. Im Zuge der sukzessiven Realisierung der im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vorgegebenen Maßnahmen wird das projektbegleitende Marketing auf hohem Niveau verstetigt.

20. Finanzierung

Die Umsetzung des VEP ÖPNV erfordert eine große finanzielle Kraftanstrengung. Im Landeshaushalt stehen 2021 insgesamt 114 Mio. € **Regionalisierungsmittel** (dynamisiert um 1,8 % bis 2031) des Bundes und 26,6 Mio. € **Landesmittel** (Tendenz stark steigend) für die Finanzierung des SPNV/ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landes zur Verfügung. Daraus werden die laufenden Verkehrsverträge auf der Schiene und im Landesbusnetz ebenso finanziert wie die Tarifreform, das Bahnhofsentwicklungsprogramm, die ÖPNV-Pauschale für die kommunalen Aufgabenträger, die SNS als Verbund der Verkehrsunternehmen, der ZPS als Verbund der Aufgabenträger und aktuell sieben Förderprogramme zur Nachhaltigen Mobilität (NMOB), mit denen das Land Maßnahmen der Mobilitätswende in den Kommunen unterstützt.

Steigende Energie- und Personalkosten in den Verkehrsverträgen, Investitionen in Fahrzeuge und alternative Antriebe, Verbesserungen im grenzüberschreitenden

Verkehr, die Herausforderungen der Digitalisierung, die geplante Reaktivierung von Bahnstrecken und Taktverdichtungen im Landesnetz erfordern in Zukunft deutlich mehr Finanzmittel.

Bundesförderprogramme werden – wo immer möglich – in Anspruch genommen. Der Koalitionsvertrag auf Bundesebene kündigt darüber hinaus einen **Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV** sowie eine Verständigung von Bund, Ländern und Kommunen über dessen Finanzierung und als Beitrag des Bundes eine **Erhöhung der Regionalisierungsmittel** an.

Der saarländische Ministerrat hat am 23.02.2021 und am 14.12.2021 **zusätzliche Maßnahmenpakete des Landes** in Höhe von 38 Mio. € freigegeben, um zur Überwindung der COVID-19-Pandemie weitere Qualitätsverbesserungen im saarländischen ÖPNV voranzutreiben und den ÖPNV-Rettungsschirm in das Jahr 2022 zu verlängern.