2025/2811-001
Beschlussvorlage
öffentlich

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Rossel- und Bisttalbahn - Stellungnahme

Organisationseinheit:	*Beteiligt:*
Stadtplanung und -entwicklung	Stadtwerke Völklingen Finanzmanagement

Beratungsfolge	*Ö / N*
Ausschuss für öffentliche Ordnung, Sicherheit und Verkehr (Vorberatung)	N
Stadtrat (Entscheidung)	Ö

Beschlussentwurf

1. Der Ausschuss spricht sich grundsätzlich für die geplante Reaktivierung der Rossel- und Bisttalbahn aus und begrüßt die Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrsangebots in der Region.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf zur Stellungnahme der Stadt Völklingen zur Machbarkeitsstudie der Reaktivierung der Rossel- und Bisttalbahn an das zuständige Ministerium zu übermitteln

Sachverhalt

Die Landesregierung hat am 12.11.2024 die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für den Personennahverkehr im Saarland der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Rossel- und Bisttalbahn hat in einer untersuchten Variante ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,12 und somit die grundsätzliche Voraussetzung zur Förderung einer Reaktivierungsmaßnahme durch den Bund erreicht.

Vor der Sommerpause 2025 wird der Ministerrat hierzu eine Entscheidung zur Priorisierung der zu reaktivierenden Bahnstrecken treffen. Das jeweilige Engagement vor Ort wird am Ende mitentscheidend sein, ob und für welche Strecken die Planungen für eine Reaktivierung fortgesetzt werden. Dies bezügliche hat das MUKMAV zur Stellungnahme aufgerufen.

Die Reaktivierungsmaßnahmen bilden eine wichtige Grundlage für die umfassende Weiterentwicklung des nachhaltigen Verkehrsangebots in ihren jeweiligen Bereichen. Ebenso sind jedoch auch Maßnahmen auf kommunaler Ebene notwendig, um ein ganzheitliches Verkehrsangebot zu schaffen (Anpassungen ÖPNV, Fahrradinfrastruktur, Schaffung von Park-and-Ride-Flächen, gesicherte und attraktive Zuwegung zu Haltepunkten.

Diese Umfeldmaßnahmen betreffen personelle und finanzielle Ressourcen der Kommunen.

Die Verwaltung hat einen Entwurf zur Stellungnahme erarbeitet.

Die VVB GmbH hat ebenfalls eine Stellungnahme erarbeitet. Diese wird der Stellungnahme der Stadt Völklingen beigelegt

Finanzielle Auswirkungen
Die s.g. Umfeldmaßnahmen sind durch die Kommunen zu finanzieren.
Seitens des Landes werden Fördermöglichkeiten in Aussicht gestellt.
Aus den bisherigen Förderkulissen wurden finanzschwachen Kommunen oftmals erhöhte Fördersätze zugesprochen – teilweise bis zu 90%.

Der Eigenanteil der Förderungen muss im städtischen Haushalt dargstellt werden.

Anlage/n

- Stellungnahme_Rosseltalbahn (öffentlich)
- infoveranstaltung_rosselbist (öffentlich)
- Unterschrift OB (geheim)
- Stellungnahme VVB (öffentlich)
- Unterschrift OB (geheim)

Sehr geehrte Frau Ministerin Berg,

zunächst möchte ich mich herzlich für Ihre Informationsveranstaltung in Völklingen zur Vorstellung der Machbarkeitsstudie der Rossel- und Bisttalbahn bedanken.

Die Stadt Völklingen begrüßt grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einer quantitativen und qualitativen Verbesserung des saarländischen ÖPNV beitragen. Eine dringend notwendige Verlagerung des Verkehrs auf nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsmittel sowie die Reduzierung von Verkehrsauswirkungen wie Lärm und Luftemissionen können maßgeblich durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot erreicht werden.

Wir bewerten die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Rossel- und Bisttalbahn äußerst positiv. Besonders erfreulich ist das erzielte positive Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,12 in der untersuchten S-Bahn-Variante. Zudem freut es uns, dass unsere Anregung zur Anbindung des Bahnhofs Völklingen, die wir im Anhörungsprozess des VEP ÖPNV SL eingebracht haben, in der Machbarkeitsstudie Berücksichtigung gefunden hat.

Dennoch zeigt das Betriebskonzept sowie die Infrastrukturplanung, dass die Reaktivierung auf umfassende Unterstützung auf kommunaler Ebene angewiesen ist. An mehreren geplanten Bahnhaltepunkten fehlen derzeit die notwendige Verkehrsinfrastruktur wie Zuwegungen, Park-and-Ride-Plätze und Fahrradabstellanlagen. Darüber hinaus ist das städtische ÖPNV-System derzeit nicht auf die Bahnhaltepunkte und die entsprechenden Fahrplanzeiten ausgelegt. Das vorgestellte Betriebskonzept, das auch den Busverkehr umfasst, verdeutlicht, dass für eine erfolgreiche Umsetzung auch Anpassungen im ÖPNV über die Zuständigkeiten der Stadt Völklingen hinaus erforderlich sind.

Um die erforderlichen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Reaktivierung der Rossel- und Bisttalbahn zu schaffen, sind sowohl personelle als auch insbesondere finanzielle Ressourcen auf kommunaler Ebene notwendig.

Als finanzschwache Kommune ist die Stadt Völklingen auf eine umfassende finanzielle Unterstützung durch das Land angewiesen. Dies umfasst insbesondere Förderprogramme mit sehr hohen Förderquoten, die Möglichkeit zur Vorabauszahlung von Fördergeldern sowie die Abschaffung der Anforderung, dass Maßnahmen eine gesicherte Finanzierung nachweisen müssen.

Darüber hinaus sind weitreichende Anpassungen der Zuständigkeits- und Einnahmeaufteilungsregelungen im ÖPNV erforderlich.

Die Stadt Völklingen ist – unter Berücksichtigung ihrer personellen und finanziellen Handlungsmöglichkeiten – gerne bereit, die Reaktivierung der Bahnstrecken zu unterstützen.

Ich freue mich, wenn der Ministerrat der Reaktivierung der Rossel- und Bisttalbahn eine hohe Priorität zuordnet. Dies entspricht unseren Vorstellungen eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsangebots und stellt eine große Chance dar, das Mobilitätsbedürfnis unserer Bevölkerung mit einem nachhaltigen Verkehrsmittel zu befriedigen.

Abschließend möchte ich anregen, in den Diskussionen nicht das knappe Ergebnis von 1,12 in den Mittelpunkt zu stellen, sondern die deutliche Verkehrsverlagerung von der Straße auf den ÖPNV hervorzuheben: 3.504 Personenfahrten pro Werktag (Primstalbahn: 1.525), plus 769 projektinduzierte zusätzliche Fahrten im ÖPNV.

Mit der Reaktivierung der Rossel- und Bisttalbahn wird die breite Öffentlichkeit erreicht und der ÖPNV in der Region nachhaltig gestärkt.

Ich danke Ihnen nochmals für Ihre engagierte Arbeit und die Möglichkeit, unsere Anliegen in diesem wichtigen Prozess einzubringen. Ich freue mich auf eine weiterhin konstruktive Zusammenarbeit und meine Mitarbeiterinnen bei Fachdienst 52 Stadtplanung und –entwicklung stehen Ihnen gerne für Rückfragen oder weitere Gespräche zur Verfügung.

Ministerium für Umwelt,
Klima, Mobilität, Agrar
und Verbraucherschutz

SAARLAND

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken im Saarland

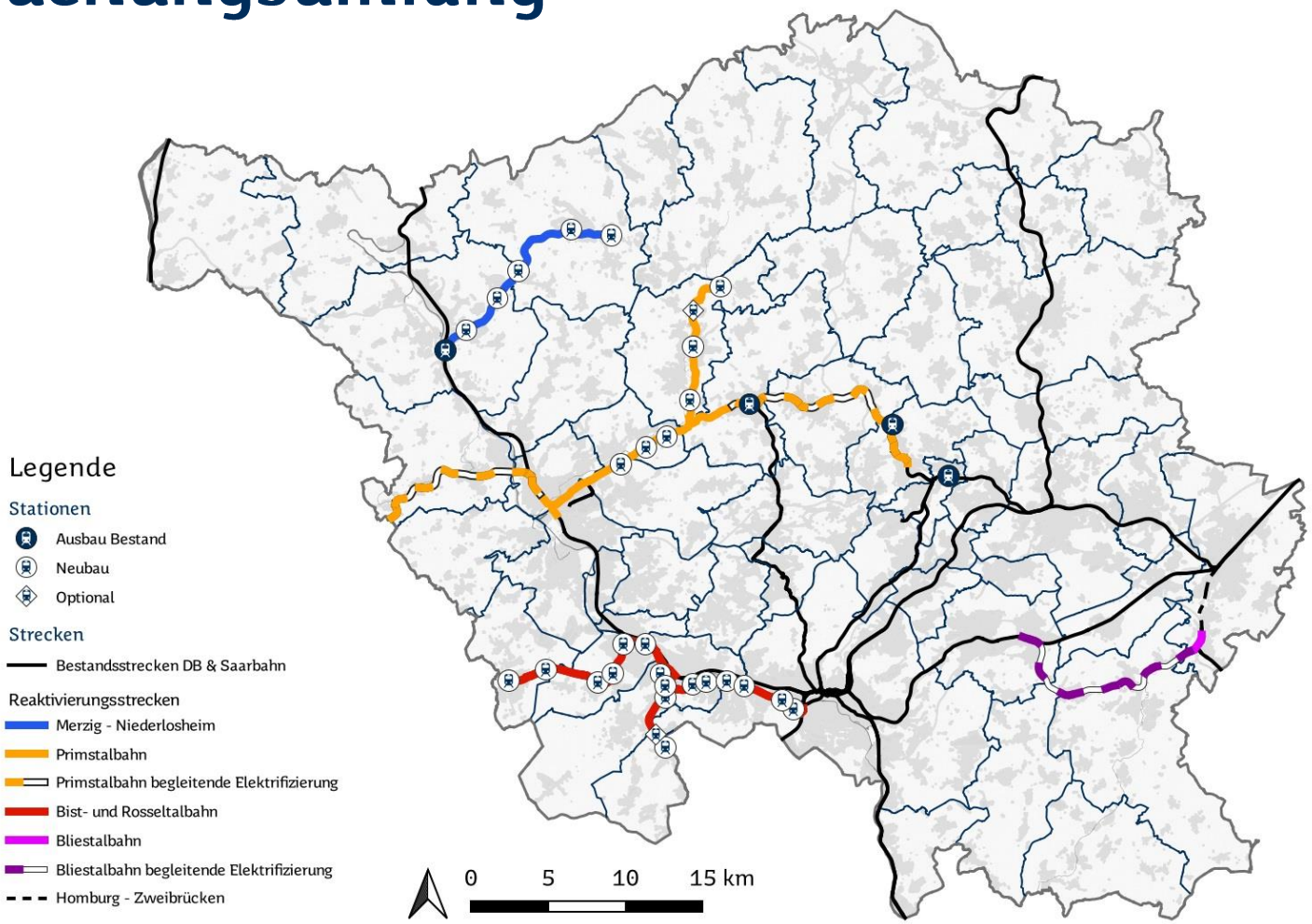
Vorstellung der Ergebnisse der Rosseltalbahn und Bisttalbahn

Dienstag, den 21.01.2025
Völklingen-Wehrden

Arbeitsstand

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Untersuchungsumfang



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bearbeitungsstruktur

Bestandsanalyse
- Vor-Ort Begehung des Streckenverlaufs
- Sichtung von archivierten Bestandsunterlagen

Entwicklung der Betriebskonzepte
- Ermittlung der notwendigen Streckengeschwindigkeiten zum Erreichen von Anschlüssen
- Erstellung der Fahrpläne für die Reaktivierungsstrecke und für anschließende Busverkehre

Infrastrukturplanung
- Planung der Trassierung der Strecke inkl. Ingenieurbauwerken
- Planung von barrierefreien Haltepunkten

Ermittlung der Verkehrsnachfrage
- Aktualisierung von Strukturdaten im landesweiten Verkehrsmodell inkl. grenzüberschreitender Daten
- Modellgestützte Berechnung der Verkehrsverlagerung auf die Reaktivierungsstrecke

Nutzen-Kosten-Bewertung
- Anwendung der vom Bund vorgegebenen Standardisierten Bewertung (Version 2016+)
- Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Bearbeitungsstruktur

Bestandsanalyse
- Vor-Ort Begehung des Streckenverlaufs
- Sichtung von archivierten Bestandsunterlagen

Entwicklung der Betriebskonzepte
- Ermittlung der notwendigen Streckengeschwindigkeiten zum Erreichen von Anschlüssen
- Erstellung der Fahrpläne für die Reaktivierungsstrecke und für anschließende Busverkehre

Infrastrukturplanung
- Planung der Trassierung der Strecke inkl. Ingenieurbauwerken
- Planung von barrierefreien Haltepunkten

Ermittlung der Verkehrsnachfrage
- Aktualisierung von Strukturdaten im landesweiten Verkehrsmodell inkl. grenzüberschreitender Daten
- Modellgestützte Berechnung der Verkehrsverlagerung auf die Reaktivierungsstrecke

Nutzen-Kosten-Bewertung
- Anwendung der vom Bund vorgegebenen Standardisierten Bewertung (Version 2016+)
- Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Bestandsaufnahme – Rosseltalbahn

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bestandsaufnahme – Bisttalbahn

Bearbeitungsstruktur

Bestandsanalyse
- Vor-Ort Begehung des Streckenverlaufs
- Sichtung von archivierten Bestandsunterlagen

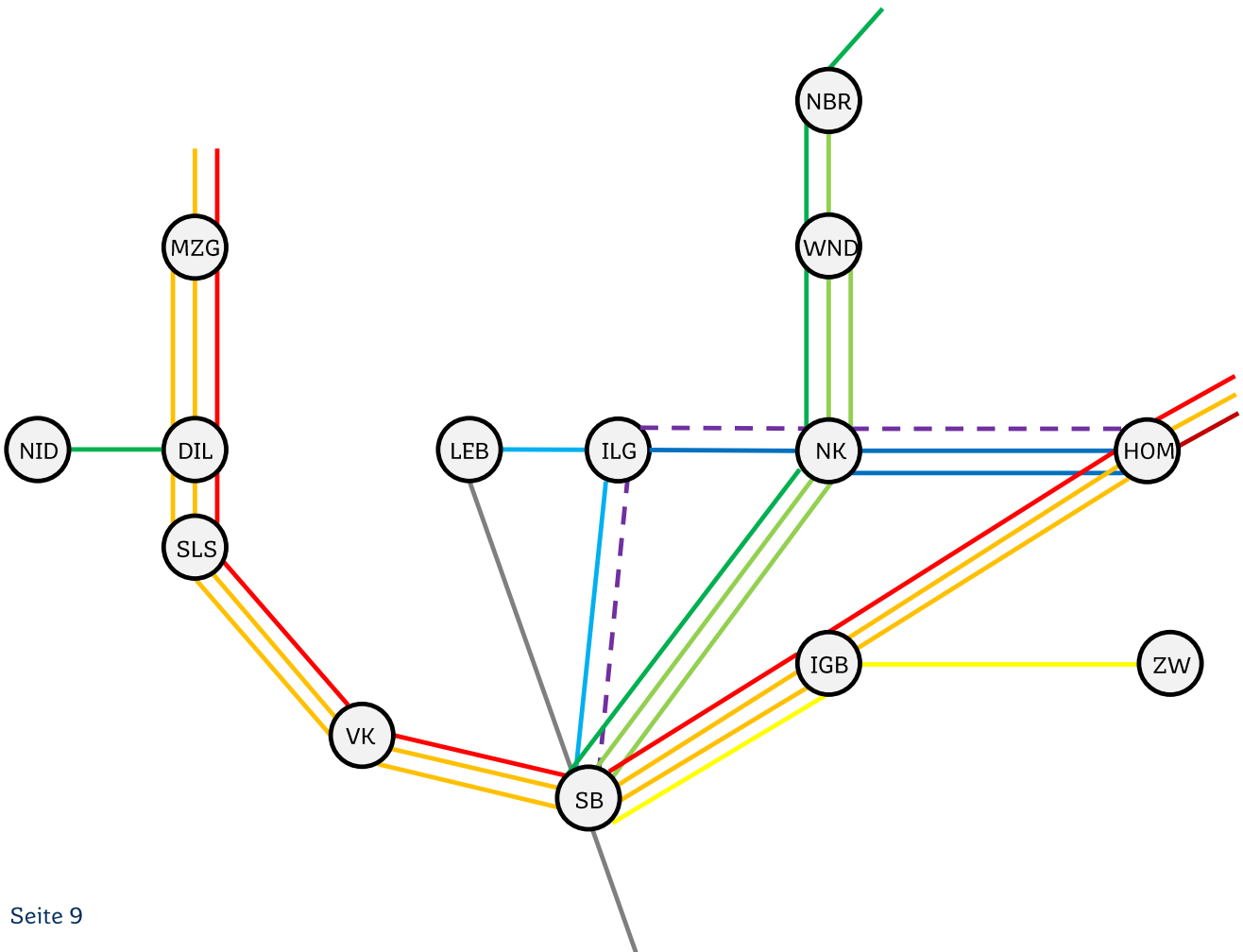
Entwicklung der Betriebskonzepte
- Ermittlung der notwendigen Streckengeschwindigkeiten zum Erreichen von Anschlüssen
- Erstellung der Fahrpläne für die Reaktivierungsstrecke und für anschließende Busverkehre

Infrastrukturplanung
- Planung der Trassierung der Strecke inkl. Ingenieurbauwerken
- Planung von barrierefreien Haltepunkten

Ermittlung der Verkehrsnachfrage
- Aktualisierung von Strukturdaten im landesweiten Verkehrsmodell inkl. grenzüberschreitender Daten
- Modellgestützte Berechnung der Verkehrsverlagerung auf die Reaktivierungsstrecke

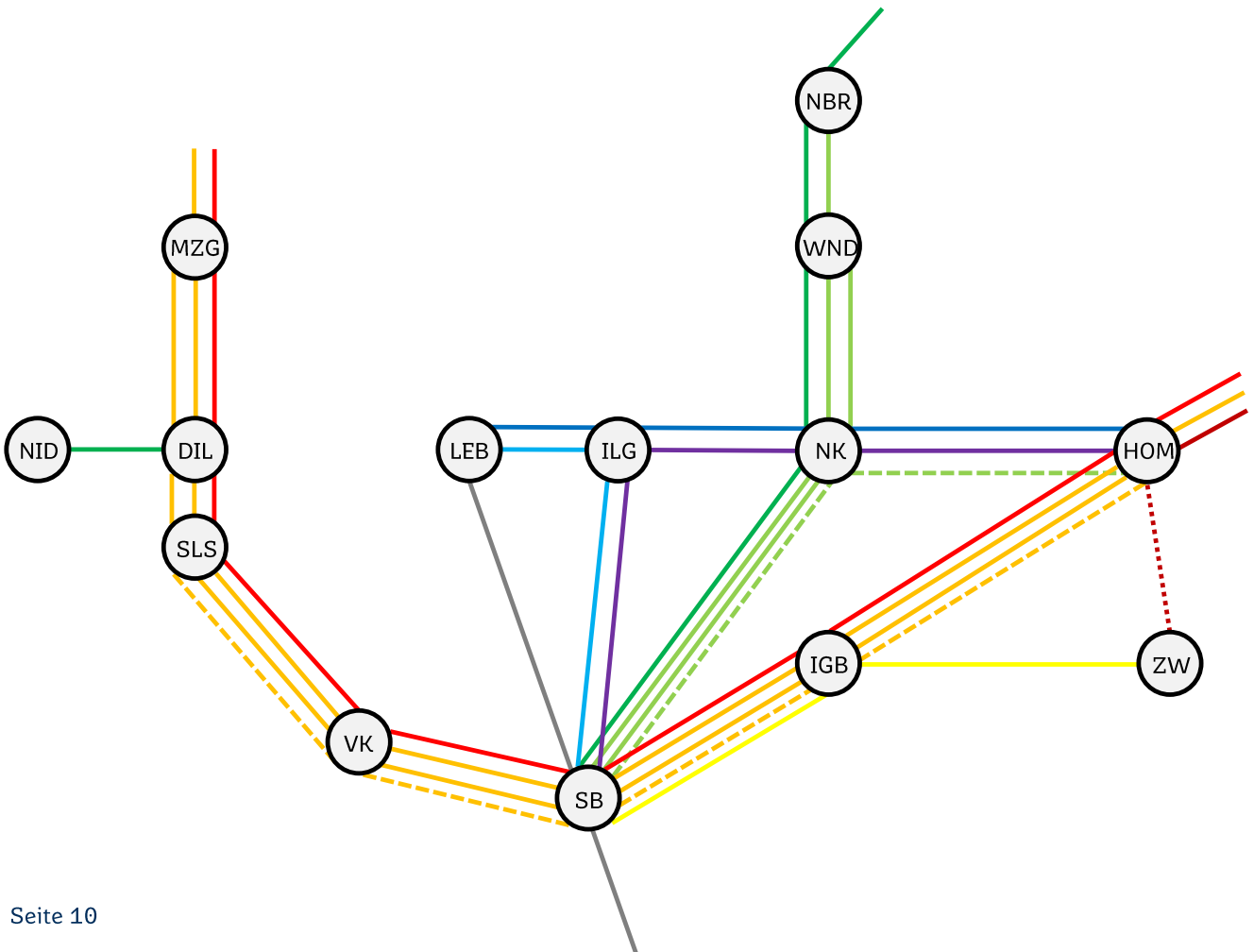
Nutzen-Kosten-Bewertung
- Anwendung der vom Bund vorgegebenen Standardisierten Bewertung (Version 2016+)
- Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Betriebskonzepte – SPNV-Bestandsnetz



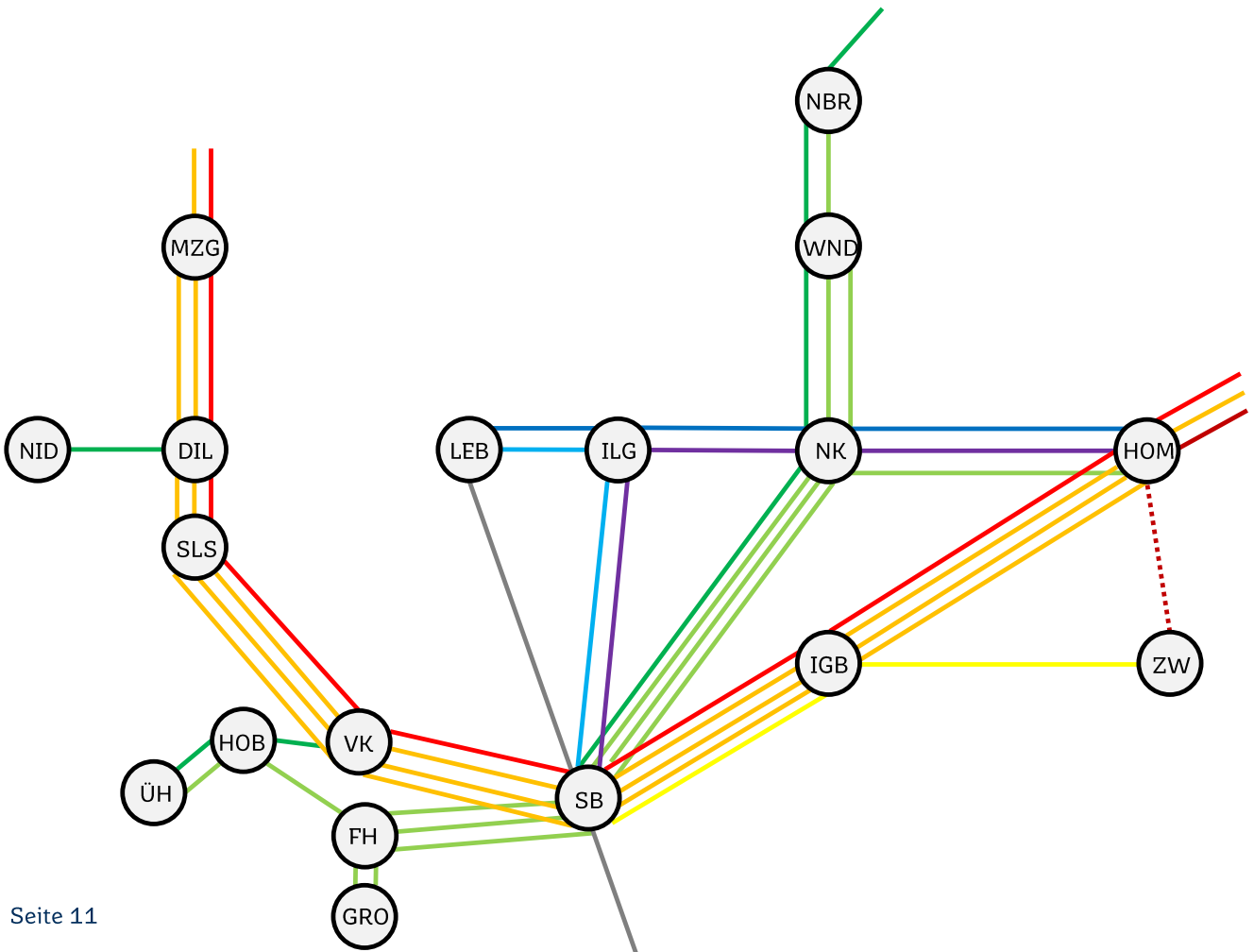
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Betriebskonzepte –S-Bahn-Netz Saarland (Ohne-Fall)



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

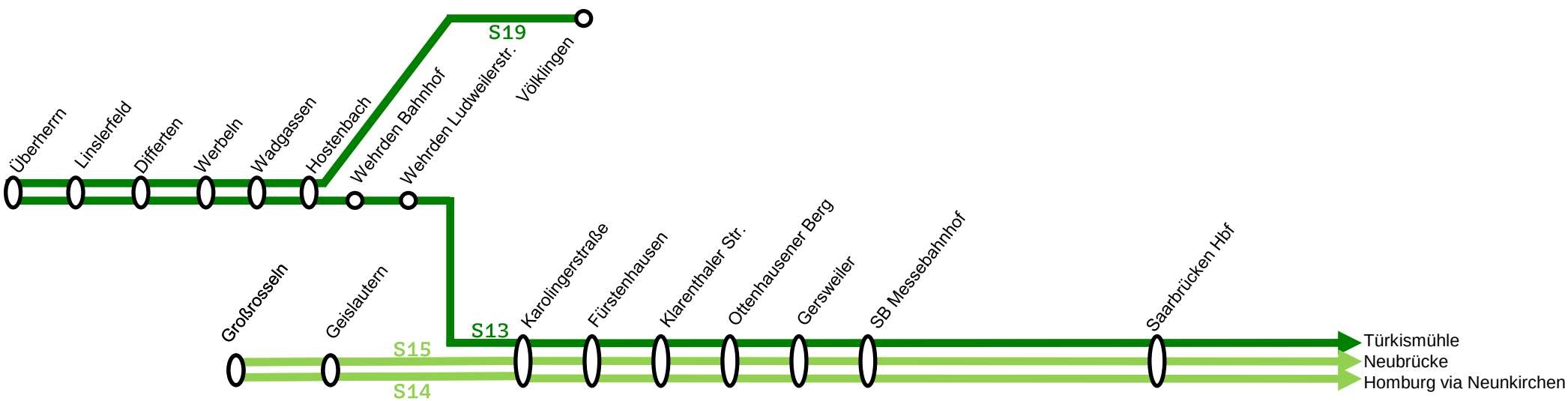
Betriebskonzepte –S-Bahn + Rossel-&Bisttalbahn (Mit-Fall)



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

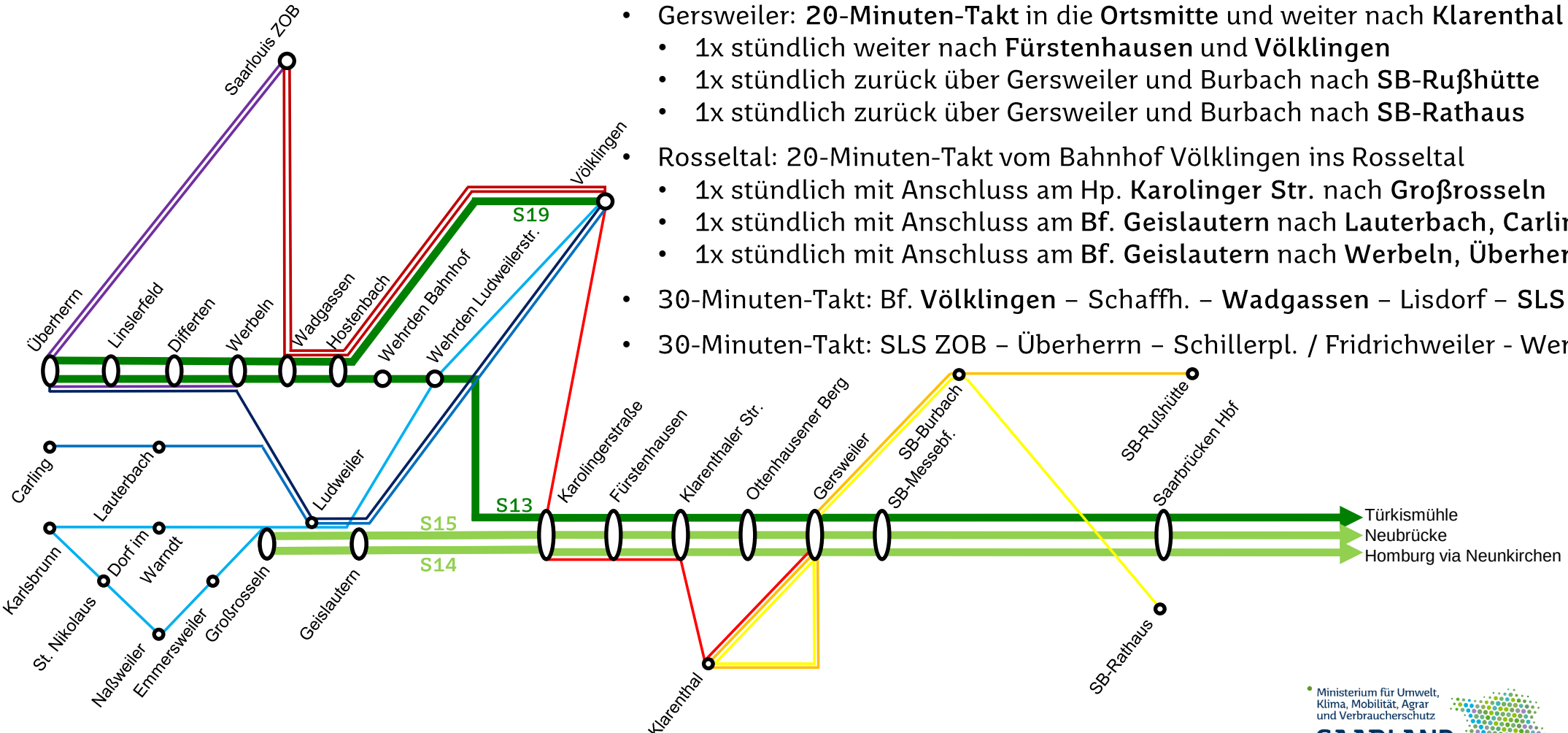
Betriebskonzept Rossel- und Bisttalbahn (Schiene)

- Verlängerung der Linien der Relation **Neunkirchen – Sulzbach – Saarbrücken** über den Saabrücker Hbf bis Fürstenhausen im **20-Minuten-Takt**
- Weiterführung von **zwei** der drei stündlichen Fahrten nach **Großrosseln**
- Weiterführung der **dritten** stündlichen Fahrt über **Hostenbach** nach **Überherrn**
- Verdichtung der stündlichen Fahrt Überherrn – Hostenbach durch eine weitere stündliche Linie **Überherrn – Hostenbach – Völklingen** zum **Halbstundentakt**
- In Völklingen bestehen **Anschlüsse** zum **RE1** nach **Trier** und **Mannheim**



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

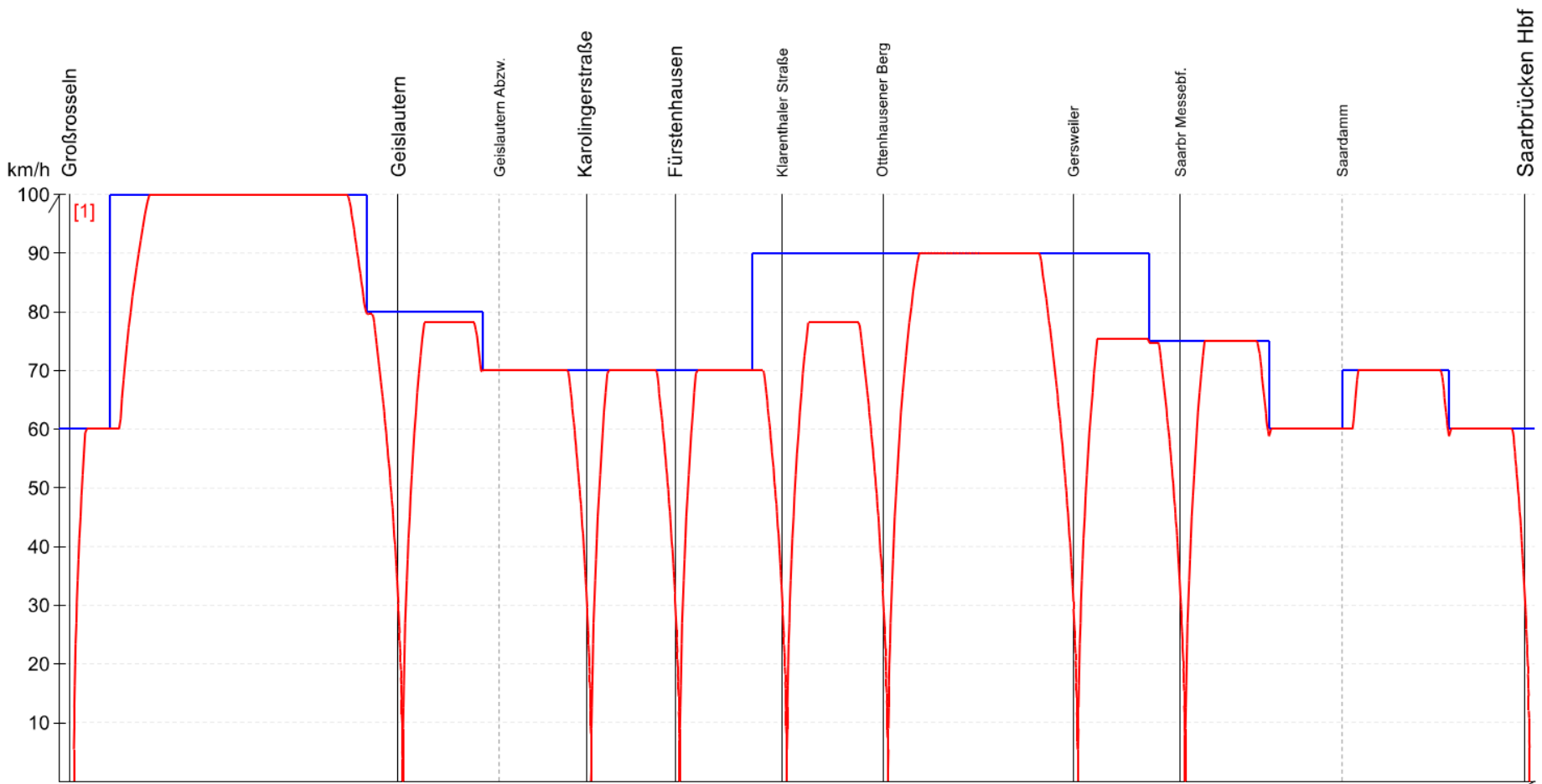
Betriebskonzept Rossel- und Bisttalbahn (Bus)



- Gersweiler: **20-Minuten-Takt** in die **Ortsmitte** und weiter nach **Klarenthal**
  - 1x stündlich weiter nach **Fürstenhausen** und **Völklingen**
  - 1x stündlich zurück über Gersweiler und Burbach nach **SB-Rußhütte**
  - 1x stündlich zurück über Gersweiler und Burbach nach **SB-Rathaus**
- Rosseltal: 20-Minuten-Takt vom Bahnhof Völklingen ins Rosseltal
  - 1x stündlich mit Anschluss am Hp. **Karolinger Str.** nach **Großrosseln**
  - 1x stündlich mit Anschluss am **Bf. Geislautern** nach **Lauterbach, Carling**
  - 1x stündlich mit Anschluss am **Bf. Geislautern** nach **Werbeln, Überherrn**
- 30-Minuten-Takt: Bf. **Völklingen** – Schaffh. – **Wadgassen** – Lisdorf – **SLS ZOB**
- 30-Minuten-Takt: SLS ZOB – Überherrn – Schillerpl. / Fridrichweiler - Werbeln

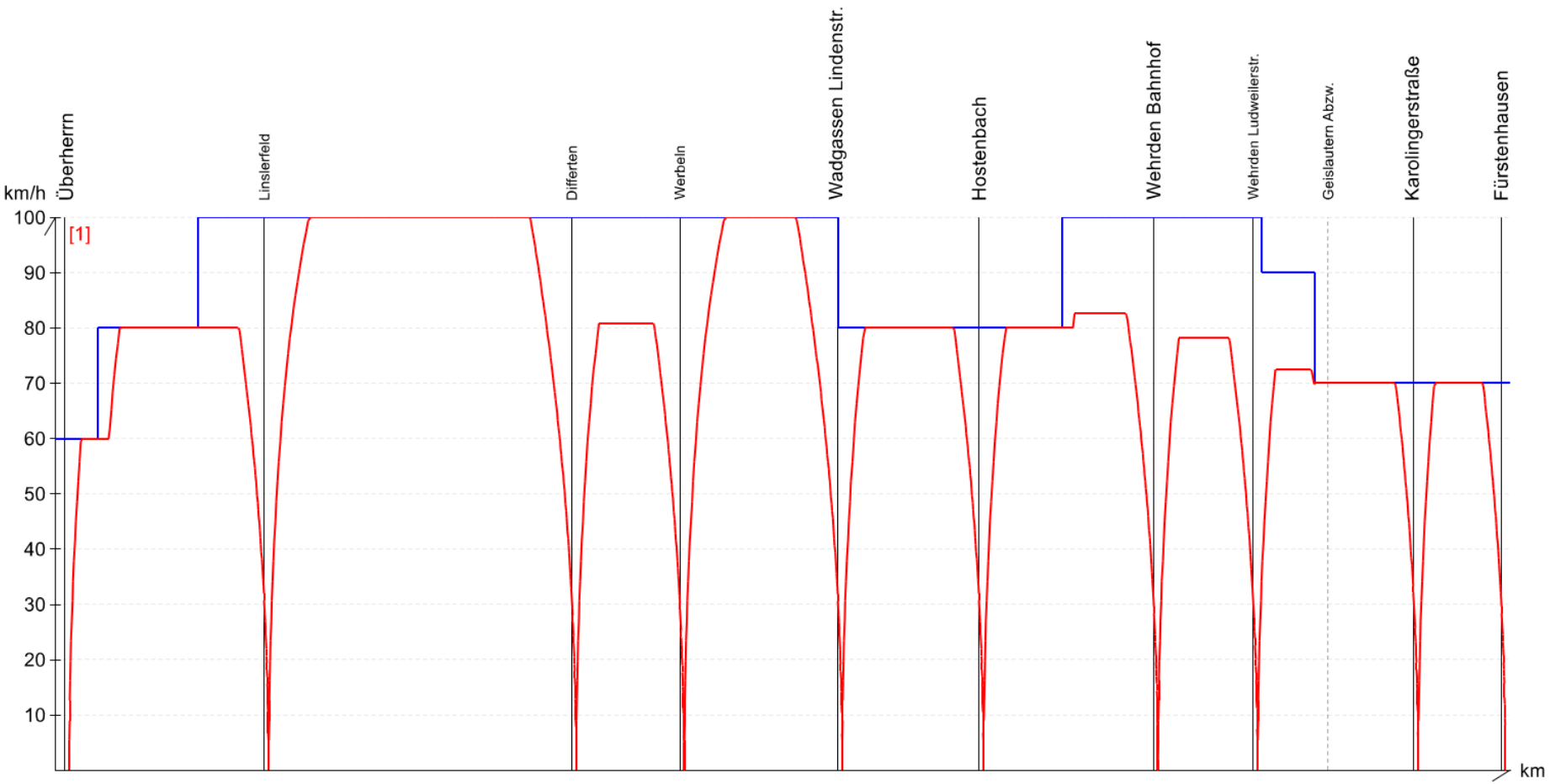
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Trassierung (Großrosseln – Saarbrücken)



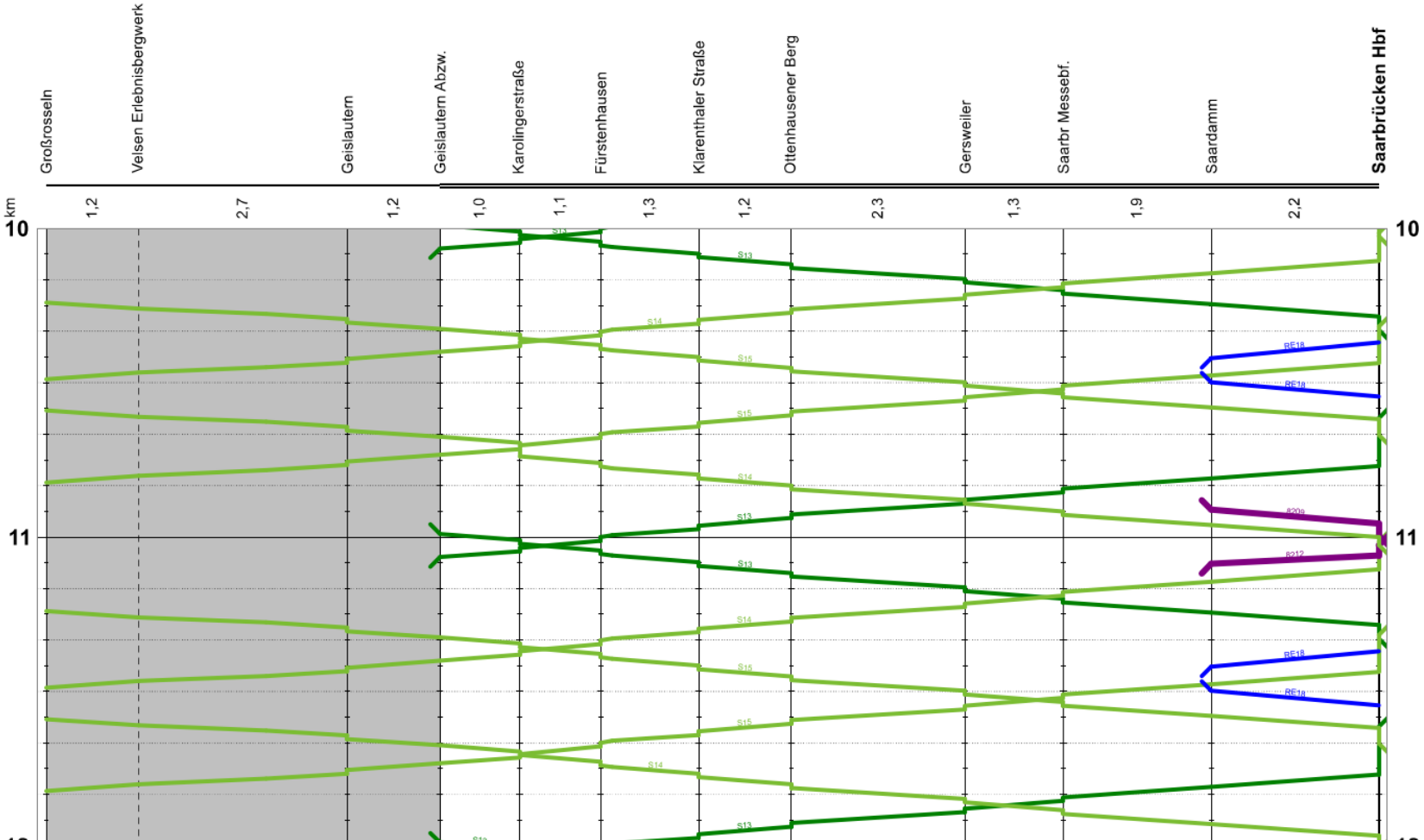
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – Trassierung (Überhern – Fürstenhausen)



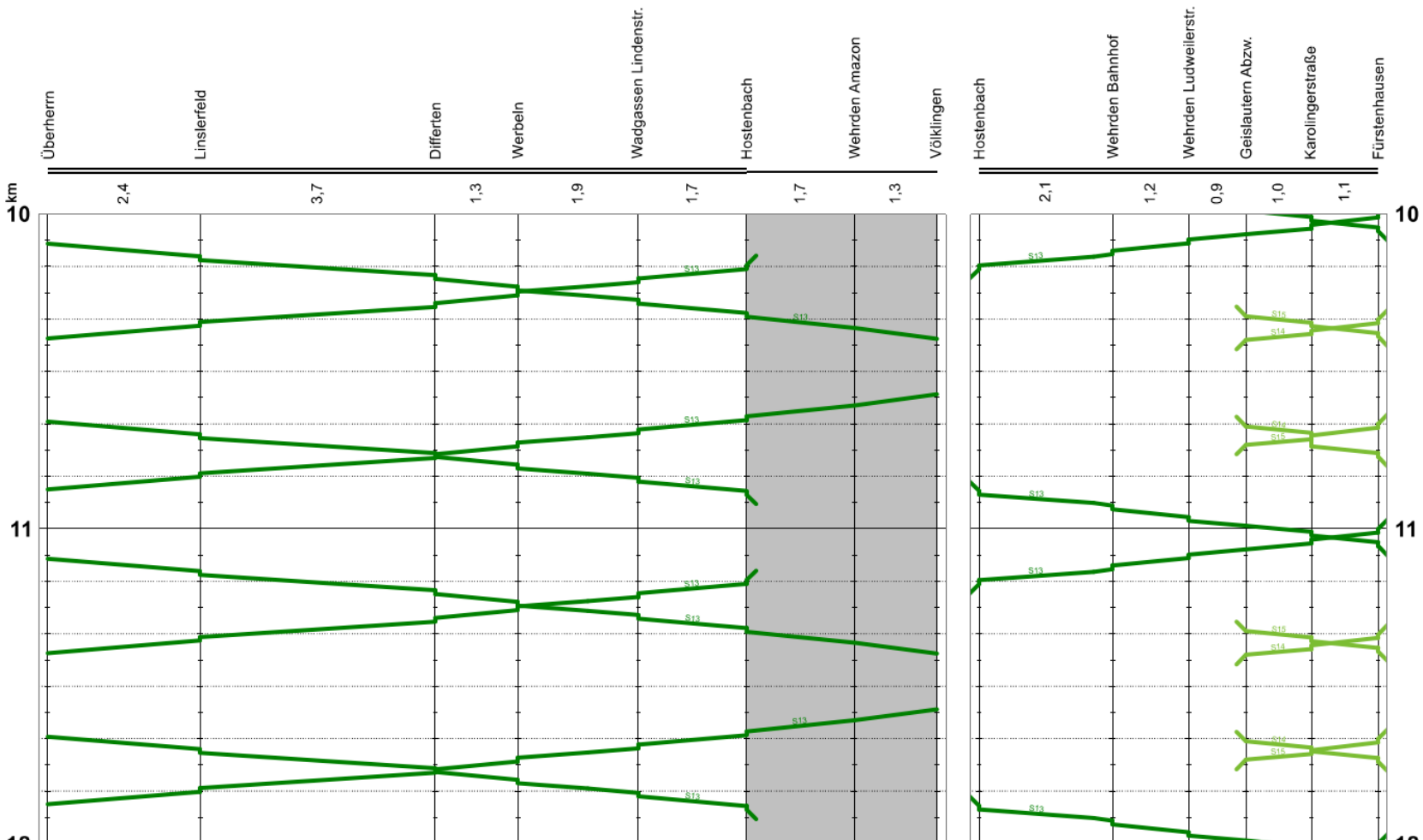
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rossltalbahn – Bildfahrplan (Großrosseln – Saarbrücken)



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – Bildfahrplan (Überherrn – Völklingen / FH)

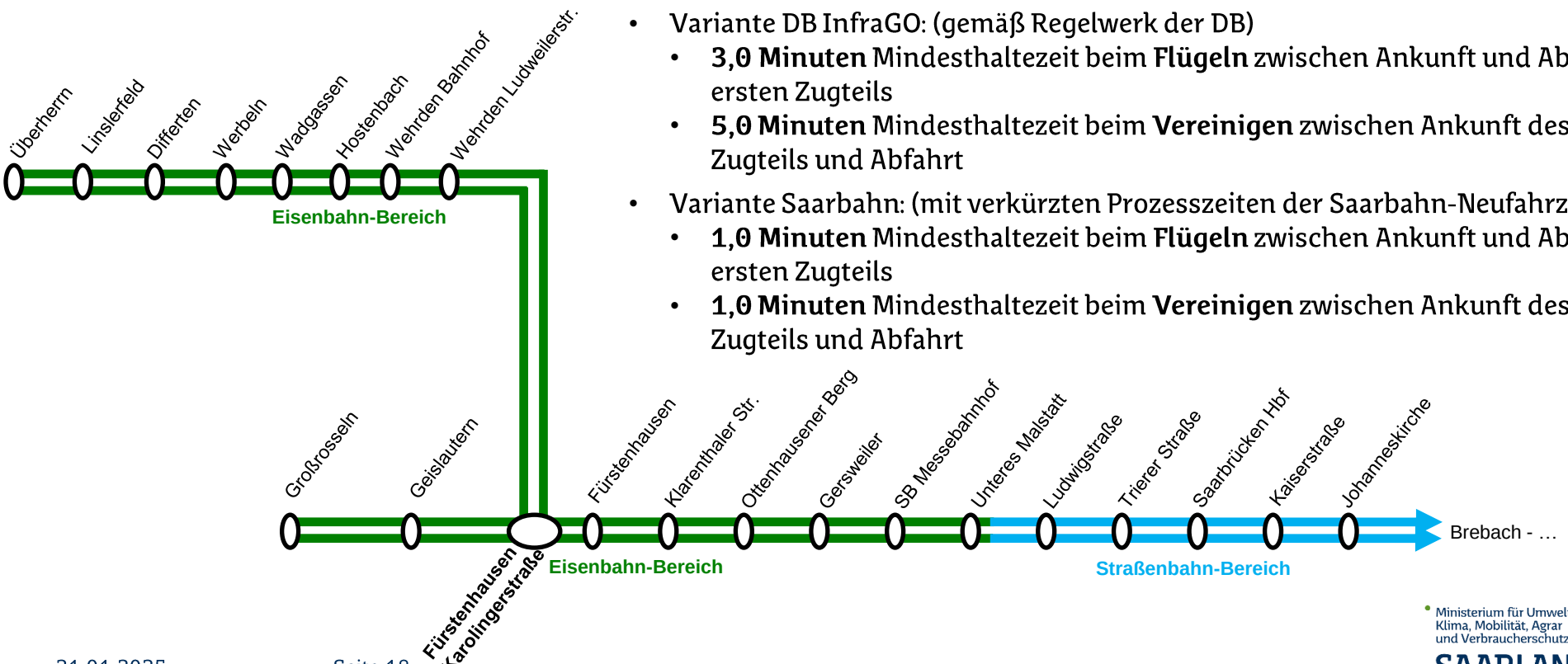


Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Betriebskonzept Rossel- und Bisttalbahn (Stadtbahn)

Reaktivierung nach als Stadtbahn mit Zweisystemfahrzeugen

- 30‘-Takt Saarbrücken – Fürstenhausen mit Zugteilung/Zugvereinigung im 30‘-Takt jeweils von/nach Überherrn bzw. Großrosseln
- Aus den Prozesszeiten für die Flügelung ergeben sich zwei Untervarianten
  - Variante DB InfraGO: (gemäß Regelwerk der DB)
    - **3,0 Minuten** Mindesthaltezeit beim **Flügeln** zwischen Ankunft und Abfahrt des ersten Zugteils
    - **5,0 Minuten** Mindesthaltezeit beim **Vereinigen** zwischen Ankunft des letzten Zugteils und Abfahrt
  - Variante Saarbahn: (mit verkürzten Prozesszeiten der Saarbahn-Neufahrzuge)
    - **1,0 Minuten** Mindesthaltezeit beim **Flügeln** zwischen Ankunft und Abfahrt des ersten Zugteils
    - **1,0 Minuten** Mindesthaltezeit beim **Vereinigen** zwischen Ankunft des letzten Zugteils und Abfahrt



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bearbeitungsstruktur

Bestandsanalyse
- Vor-Ort Begehung des Streckenverlaufs
- Sichtung von archivierten Bestandsunterlagen

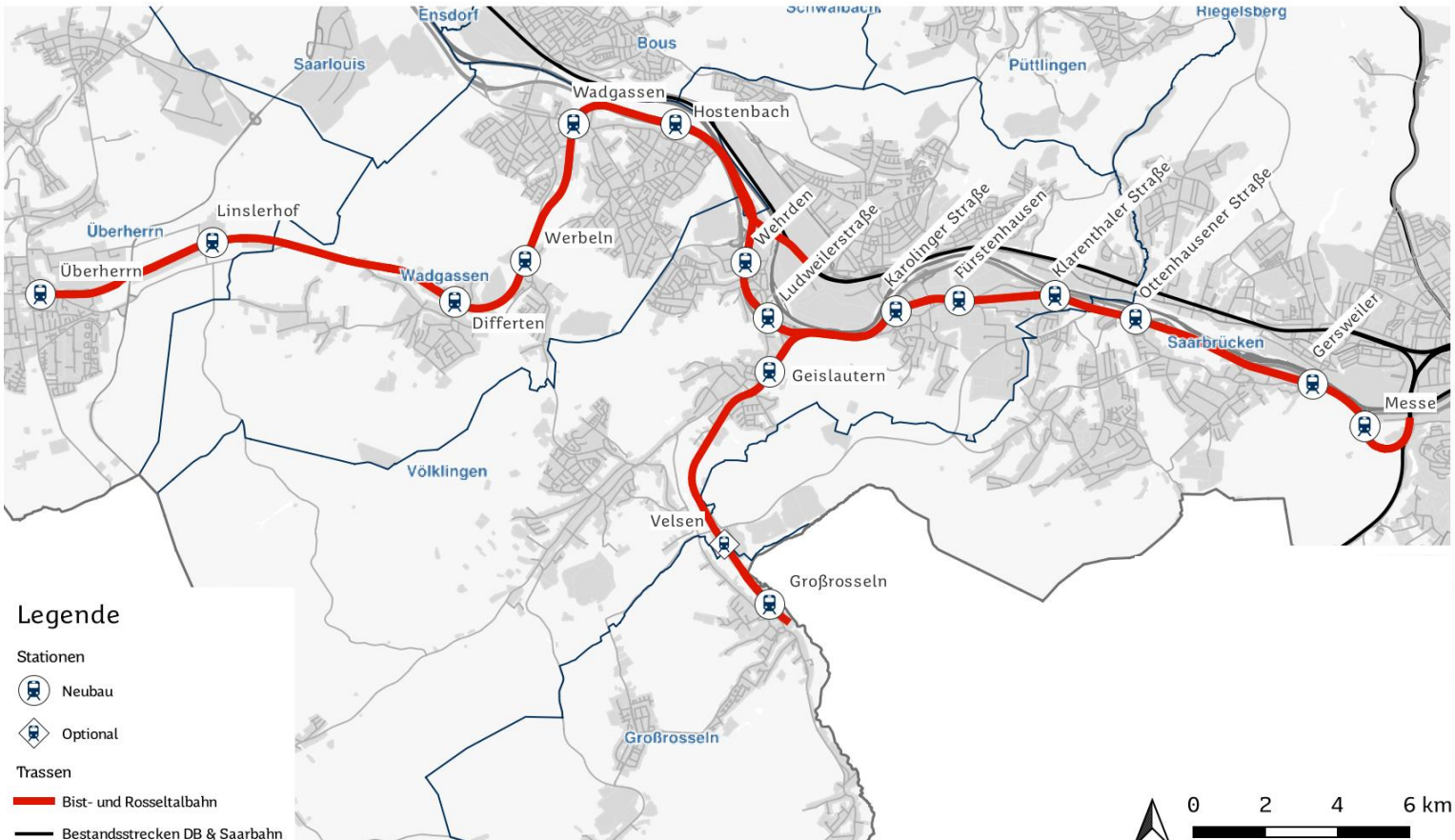
Entwicklung der Betriebskonzepte
- Ermittlung der notwendigen Streckengeschwindigkeiten zum Erreichen von Anschlüssen
- Erstellung der Fahrpläne für die Reaktivierungsstrecke und für anschließende Busverkehre

Infrastrukturplanung
- Planung der Trassierung der Strecke inkl. Ingenieurbauwerken
- Planung von barrierefreien Haltepunkten

Ermittlung der Verkehrsnachfrage
- Aktualisierung von Strukturdaten im landesweiten Verkehrsmodell inkl. grenzüberschreitender Daten
- Modellgestützte Berechnung der Verkehrsverlagerung auf die Reaktivierungsstrecke

Nutzen-Kosten-Bewertung
- Anwendung der vom Bund vorgegebenen Standardisierten Bewertung (Version 2016+)
- Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Rosseltalbahn und Bisttalbahn - Haltepunkte



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – geplante Haltepunkte

Landeshauptstadt Saarbrücken:

- Ehem. Messebahnhof — 2 Außenbahnsteige
- Gersweiler (Burbacher Str.) — 2 Außenbahnsteige
- Am Ottenhausener Berg (P+R) — 2 Außenbahnsteige
- Klarenthaler Straße — 2 Außenbahnsteige

Mittelstadt Völklingen:

- Fürstenhausen Holzplatz — 2 Außenbahnsteige
- Fürstenhausen Karolinger Str. — 2 Außenbahnsteige
- Bahnhof Geislautern — 1 Außenbahnsteig

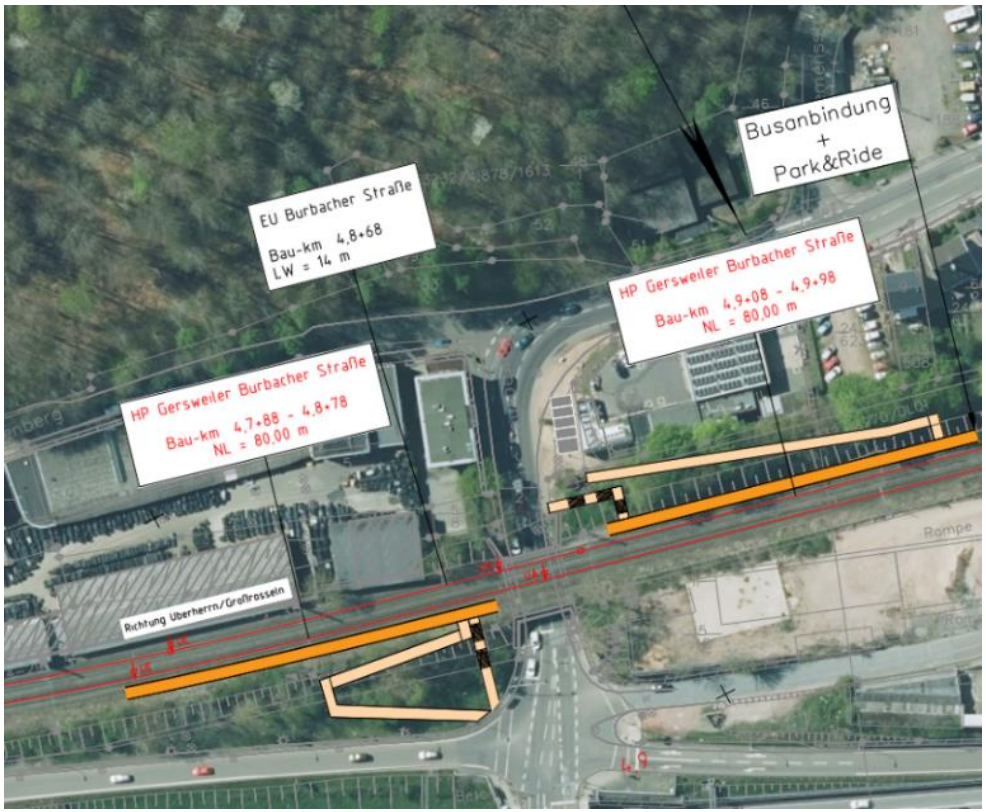
Gemeinde Großrosseln:

- *Velsen (Bedarfshalt)* — *1 Außenbahnsteig*
- Bahnhof Großrosseln — 2 Außenbahnsteige

Rosseltalbahn – ehem. Messebahnhof (Am Schanzenberg)

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Haltpunkt Gersweiler (Burbacher Str.)

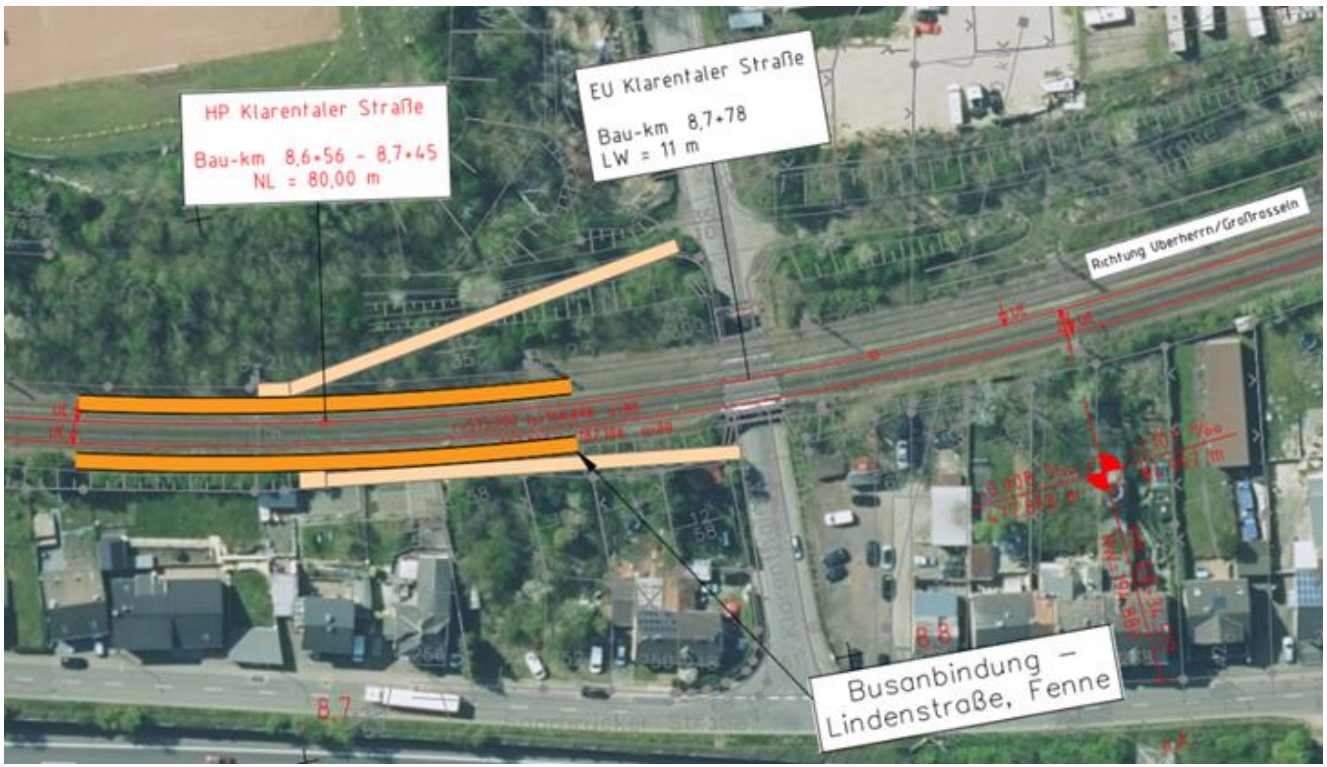


Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Haltepunkt Am Ottenhausener Berg (P+R)

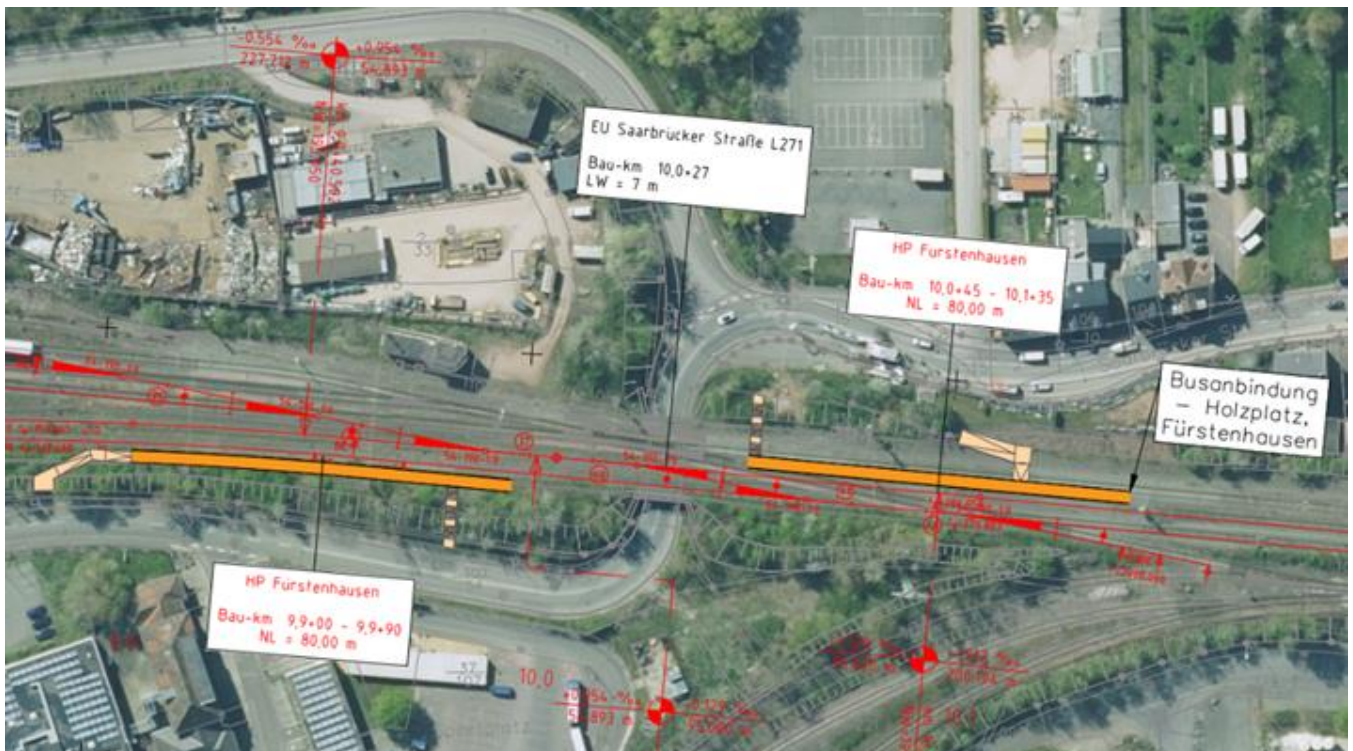
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Haltepunkt Klarenthaler Straße



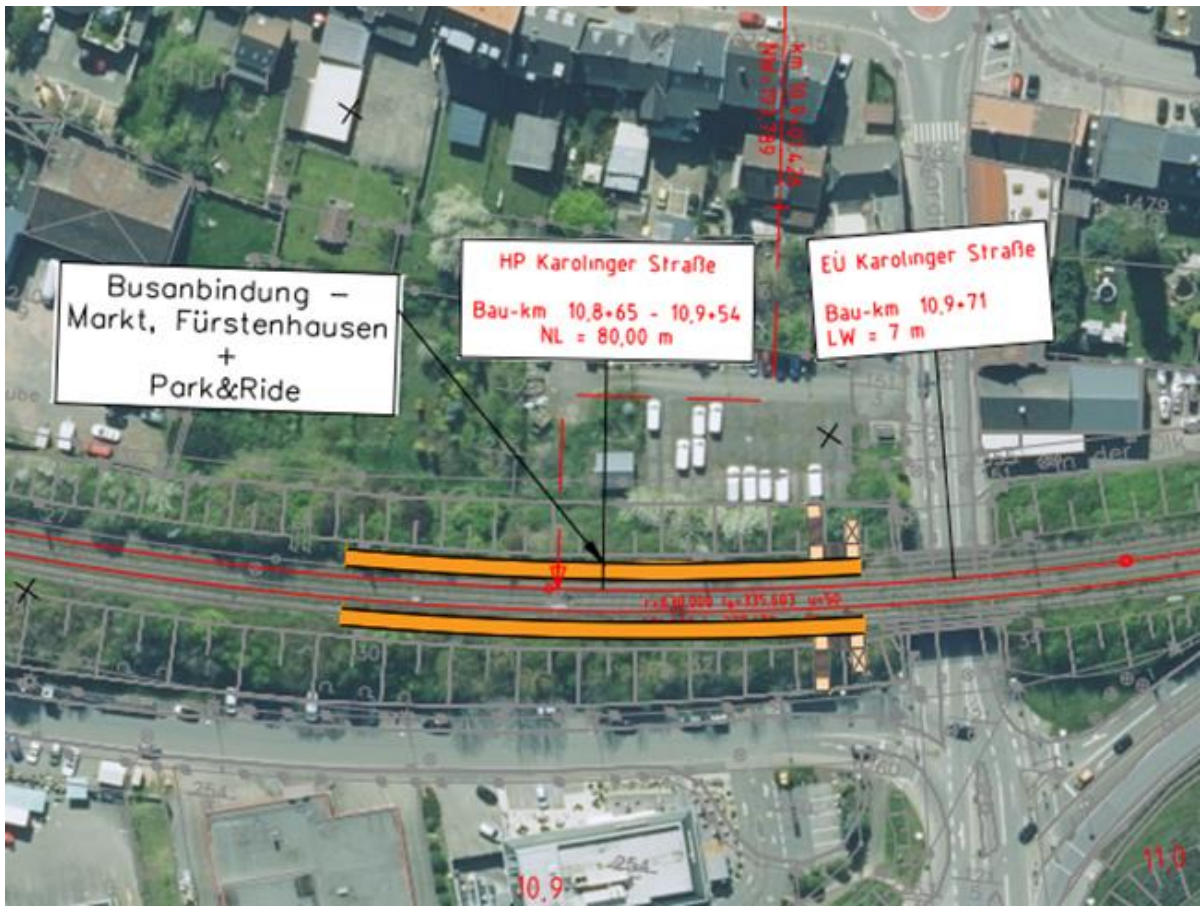
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Haltepunkt Fürstenhausen Holzplatz



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Haltepunkt Fürstenhausen Karolinger Str.



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Bahnhof Geislautern

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Haltepunkt Velsen (Bedarfshalt)

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Bahnhof Großrosseln

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – geplante Haltepunkte

Mittelstadt Völklingen:

- Ludweiler Straße — 2 Außenbahnsteige
- Bahnhof Wehrden — 2 Außenbahnsteige

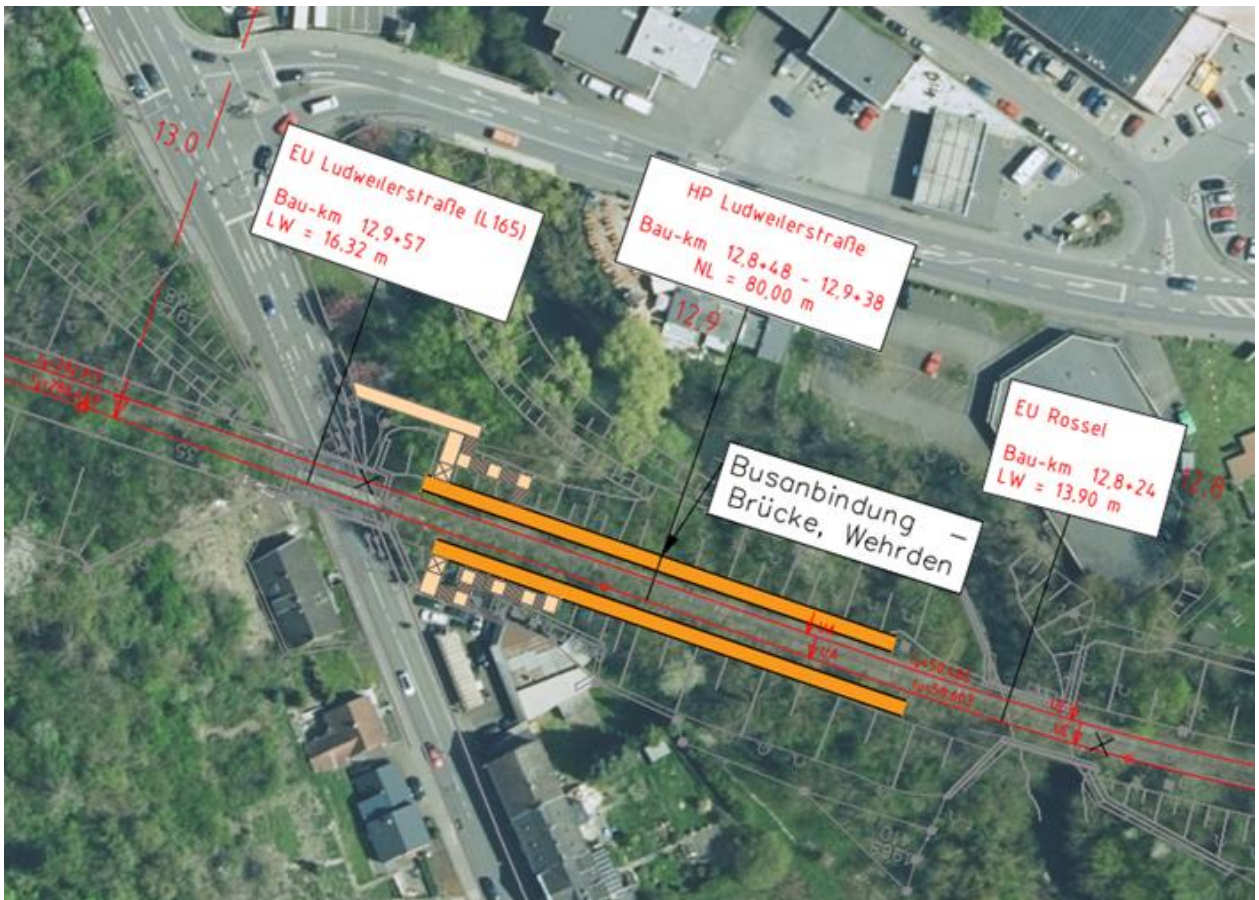
Gemeinde Wadgassen:

- Bahnhof Hostenbach — 1 Mittel- + 1 Außenbahnsteig
- Wadgassen (Lindenstraße) — 2 Außenbahnsteige
- Werbeln (Lothringer Straße) — 2 Außenbahnsteige
- Differten (Denkmalstraße) — 2 Außenbahnsteige

Gemeinde Überherrn:

- *Linslerhof (Bedarfshalt)* — *2 Außenbahnsteige*
- Bahnhof Überherrn — 2 Außenbahnsteige

Bisttalbahn – Haltepunkt Völklingen Ludweiler Straße

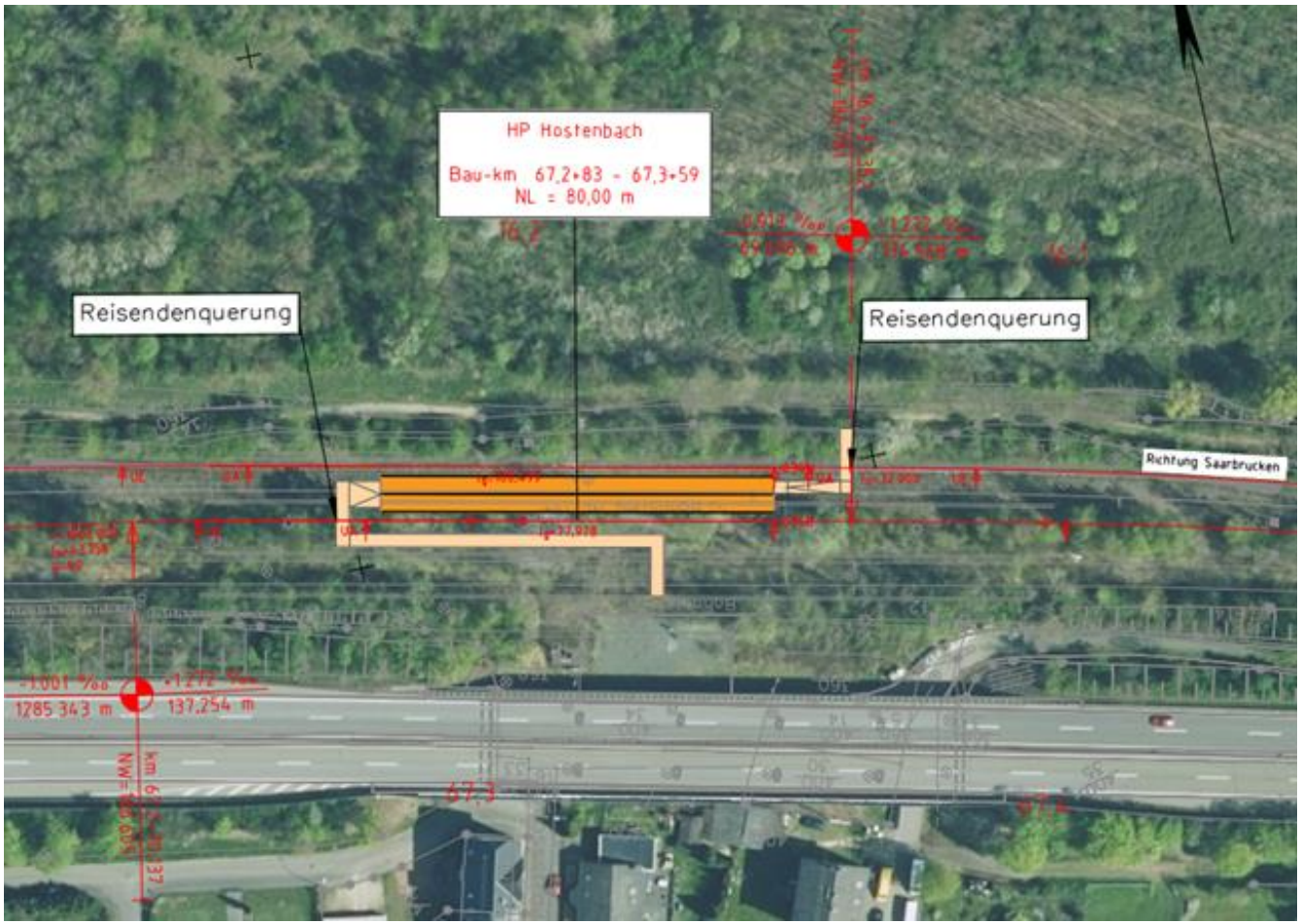


Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – Haltepunkt Völklingen-Wehrden

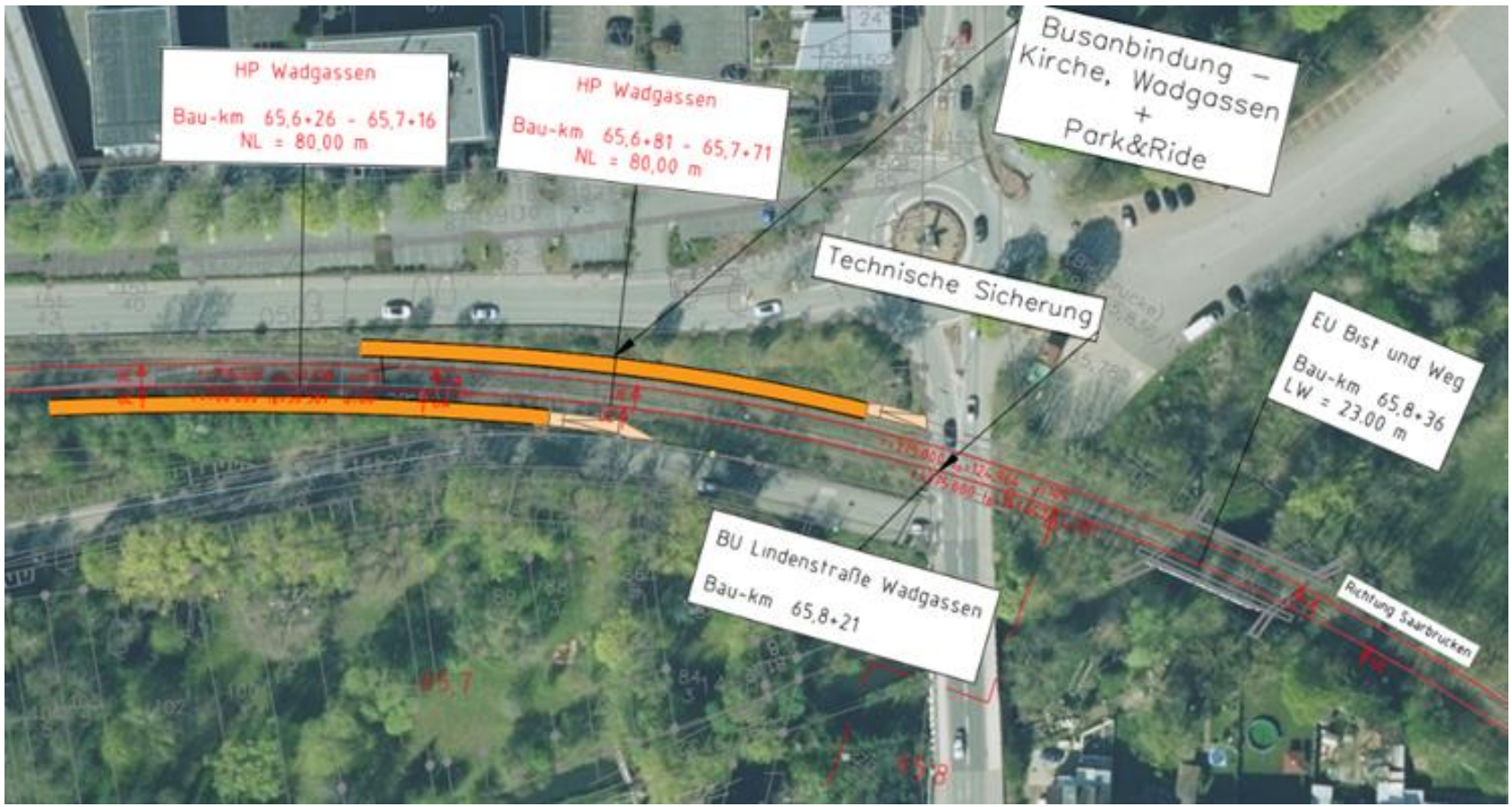
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – Bahnhof Hostenbach



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – Haltepunkt Wadgassen (Lindenstraße)



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – Haltepunkt Werbeln (Lothringer Str.)

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – Haltepunkt Differten (Denkmalstraße)

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – Haltepunkt Linslerhof (Bedarfshalt)

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bisttalbahn – Bahnhof Überherrn

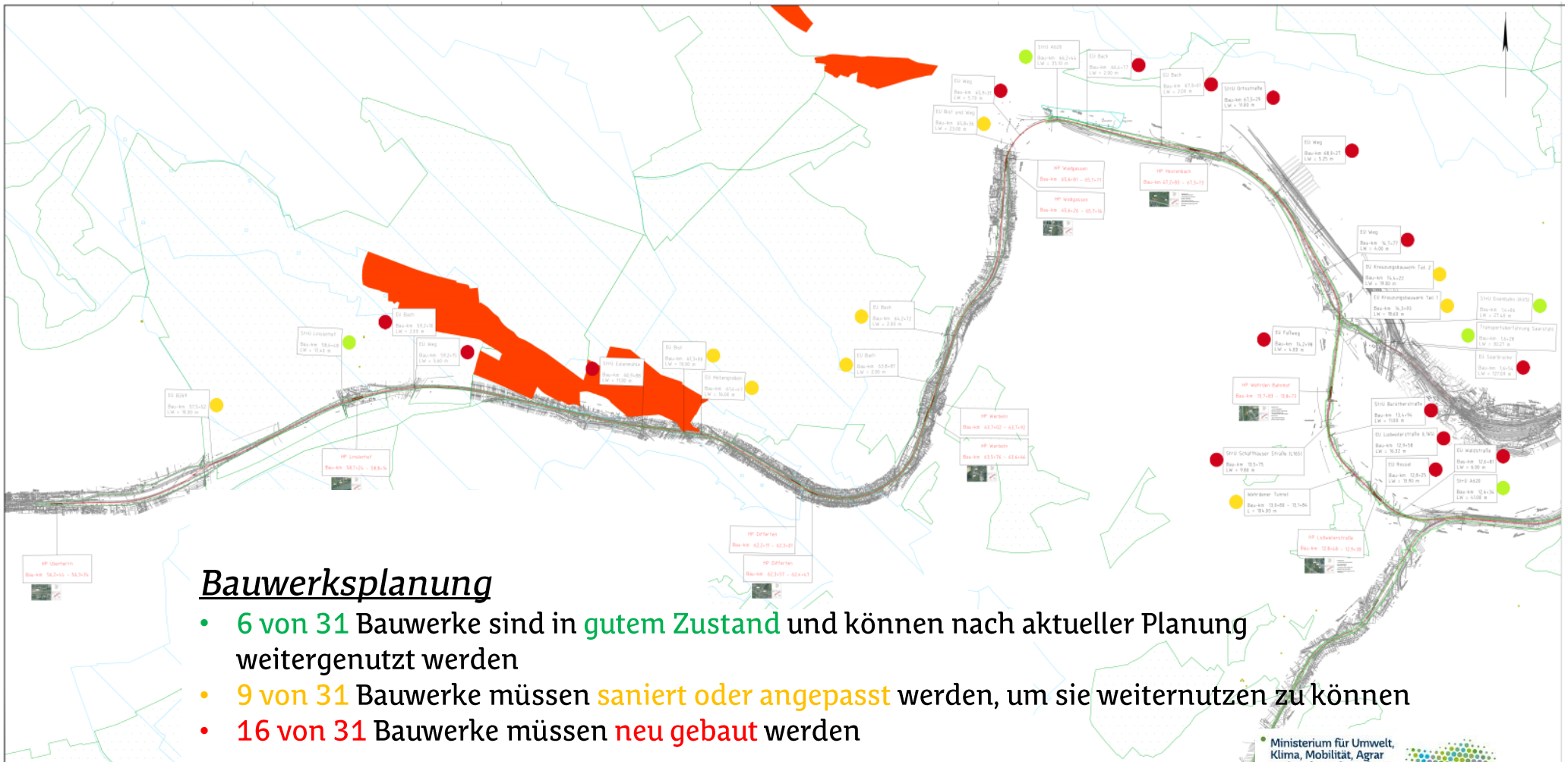
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Rosseltalbahn – Bauwerke

Bauwerksplanung

- 5 von 22 Bauwerke sind in gutem Zustand und können nach aktueller Planung weitergenutzt werden
- 3 von 22 Bauwerke müssen saniert oder angepasst werden, um sie weiternutzen zu können
- 5 von 22 Bauwerke müssen neu gebaut werden
- 9 von 22 Bauwerke müssen noch vertieft geprüft werden, ggf. Neubau nötig

Bisttalbahn – Bauwerke



Bauwerksplanung

- 6 von 31 Bauwerke sind in gutem Zustand und können nach aktueller Planung weitergenutzt werden
- 9 von 31 Bauwerke müssen saniert oder angepasst werden, um sie weiternutzen zu können
- 16 von 31 Bauwerke müssen neu gebaut werden

Bisttalbahn – Bahnübergänge

BÜ wird technisch gesichert

Bahnübergang	Zustand	Begründung
BÜ Lindenstraße		Hohe Verkehrsbelastung, ggf. VLZA
BÜ Lothringer Straße		Hohe Verkehrsbelastung, ggf. VLZA
BÜ Denkmalstraße		Hohe Verkehrsbelastung, ggf. VLZA

Bearbeitungsstruktur

Bestandsanalyse
- Vor-Ort Begehung des Streckenverlaufs
- Sichtung von archivierten Bestandsunterlagen

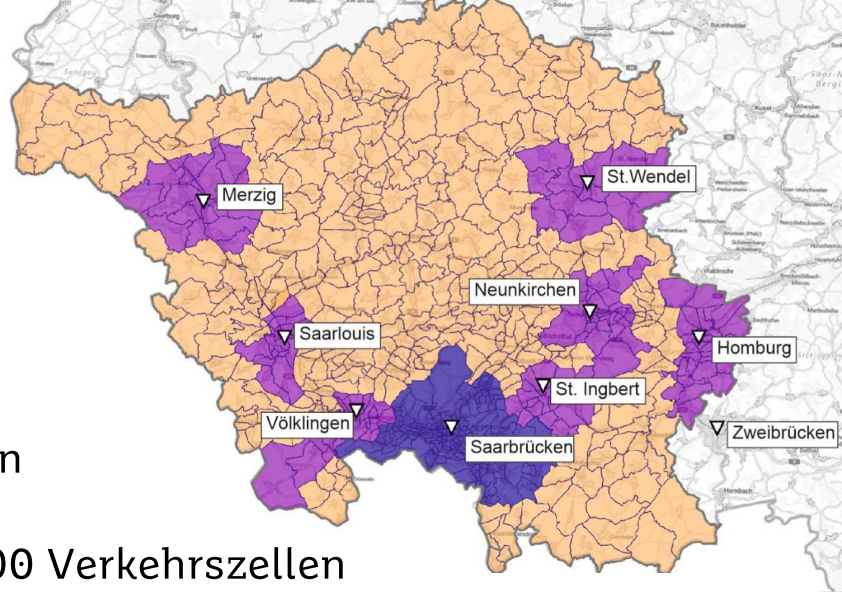
Entwicklung der Betriebskonzepte
- Ermittlung der notwendigen Streckengeschwindigkeiten zum Erreichen von Anschlüssen
- Erstellung der Fahrpläne für die Reaktivierungsstrecke und für anschließende Busverkehre

Infrastrukturplanung
- Planung der Trassierung der Strecke inkl. Ingenieurbauwerken
- Planung von barrierefreien Haltepunkten

Ermittlung der Verkehrsnachfrage
- Aktualisierung von Strukturdaten im landesweiten Verkehrsmodell inkl. grenzüberschreitender Daten
- Modellgestützte Berechnung der Verkehrsverlagerung auf die Reaktivierungsstrecke

Nutzen-Kosten-Bewertung
- Anwendung der vom Bund vorgegebenen Standardisierten Bewertung (Version 2016+)
- Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Verkehrsmodellierung



Warum benötigt man ein Verkehrsmodell?

- Ermittlung der Vielzahl an durchgeführten Verkehrsrelationen
- Berücksichtigung komplexer Wirkungszusammenhänge
- Kleinteilige Betrachtung des Untersuchungsraums mit ca. 700 Verkehrszellen

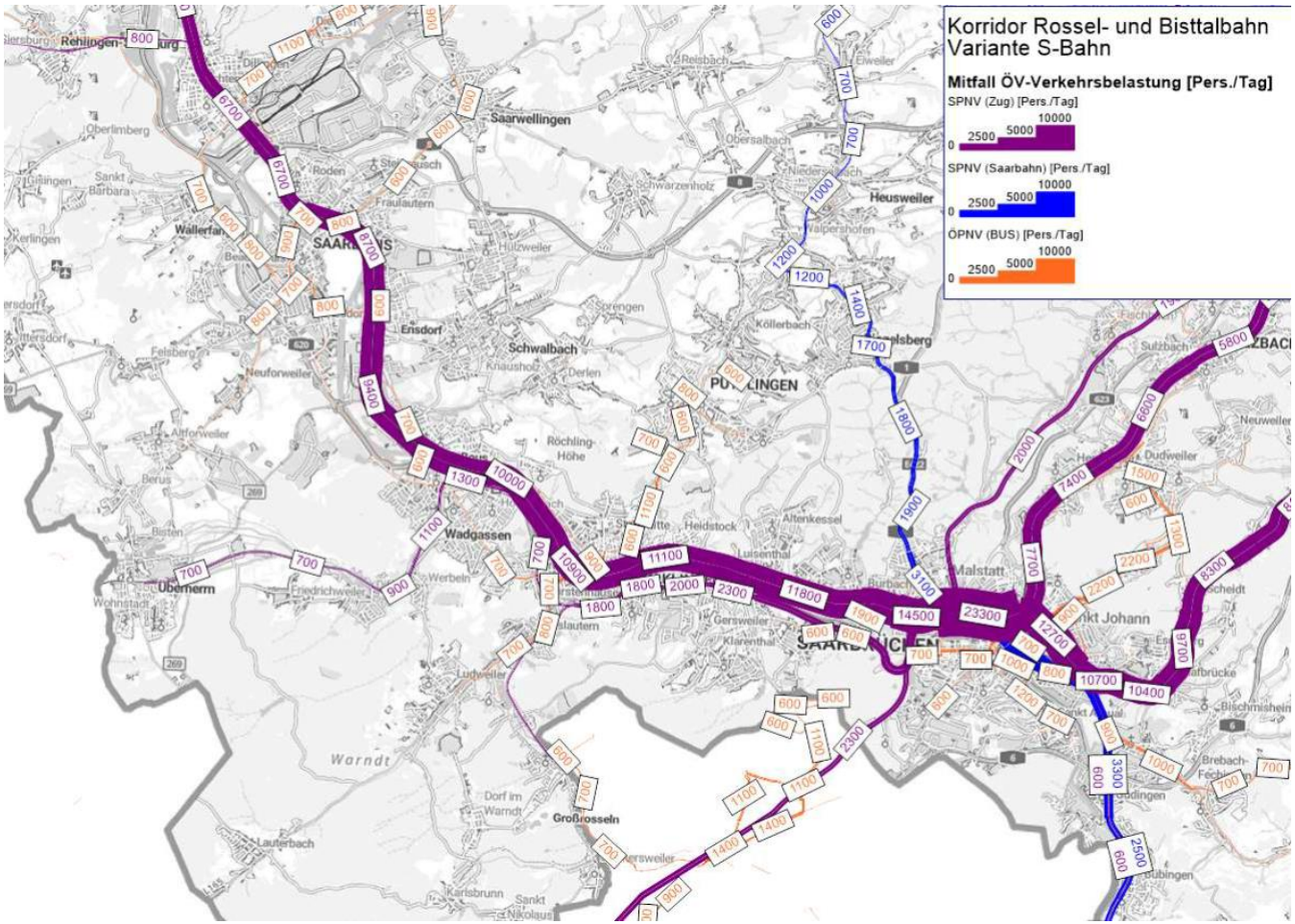
Landesweites Verkehrsmodell:

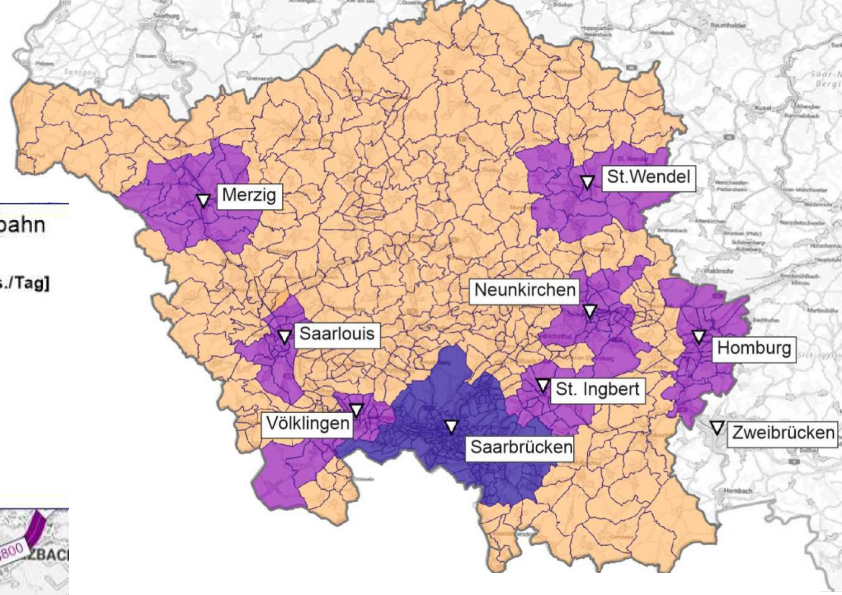
- Ermittlung der im Land durchgeführten Wegen (von Haustür zu Haustür)
- Umlegung der Wege auf das Verkehrsnetz (nach Verkehrsmitteln differenziert)
- Ergebnis: Verkehrsnachfrage für einen Standardwerktag je Strecke

Anpassungen zur Anwendung in einer Standardisierten Bewertung:

- Aktualisierung der Strukturdaten (Einwohner, Schulplätze, …)
- Erweiterung des Modellraums auf grenznahe Gebiete in Frankreich
- Neukalibrierung des Modells mit aktuellen Zähldaten

Verkehrsmodellierung



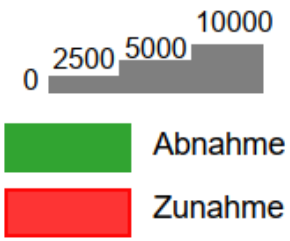


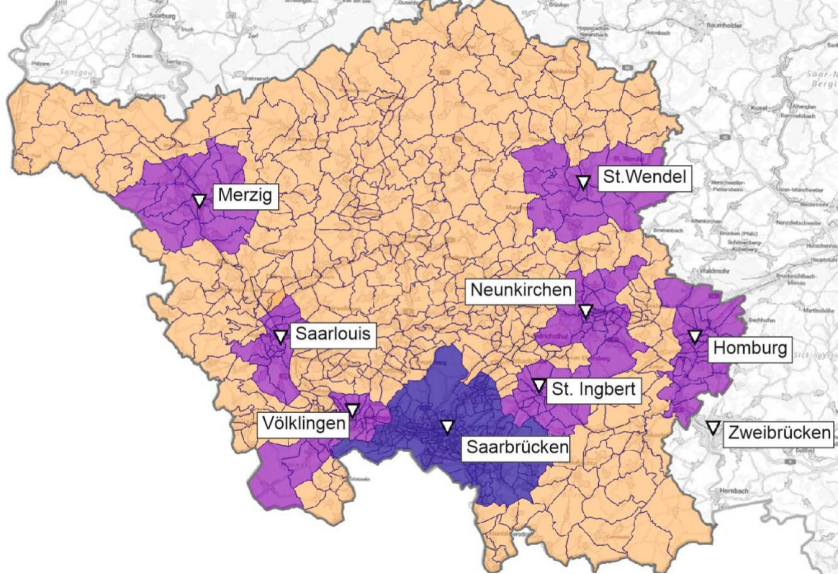
Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

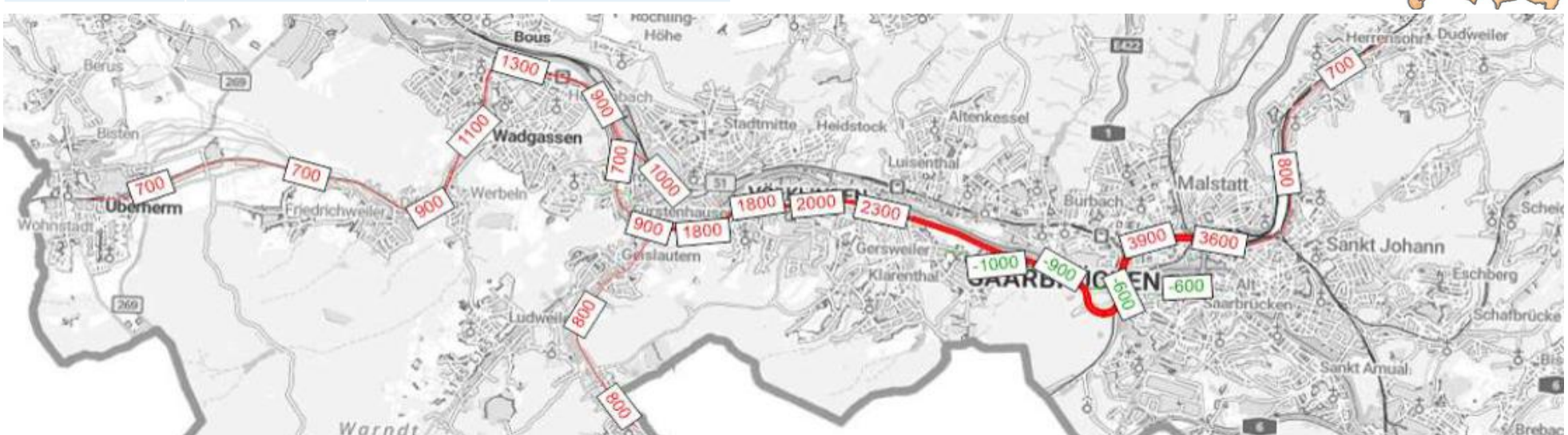
Verkehrsmodellierung

Relation	durch-schnittliche Reisezeit Ohne-Fall	durch-schnittliche Reisezeit Mit-Fall	Reisezeit-Differenz
Überherrn – SB Hbf	42 Minuten (Tür zu Tür)	36 Minuten (Tür zu Tür)	- 6 Minuten
Großrosseln – SB Hbf	39 Minuten (Tür zu Tür)	23 Minuten (Tür zu Tür)	- 16 Minuten

Mitfall – Ohnefall
ÖV-Verkehrsbelastung
[Pers./Tag]







Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Bearbeitungsstruktur

Bestandsanalyse
- Vor-Ort Begehung des Streckenverlaufs
- Sichtung von archivierten Bestandsunterlagen

Entwicklung der Betriebskonzepte
- Ermittlung der notwendigen Streckengeschwindigkeiten zum Erreichen von Anschlüssen
- Erstellung der Fahrpläne für die Reaktivierungsstrecke und für anschließende Busverkehre

Infrastrukturplanung
- Planung der Trassierung der Strecke inkl. Ingenieurbauwerken
- Planung von barrierefreien Haltepunkten

Ermittlung der Verkehrsnachfrage
- Aktualisierung von Strukturdaten im landesweiten Verkehrsmodell inkl. grenzüberschreitender Daten
- Modellgestützte Berechnung der Verkehrsverlagerung auf die Reaktivierungsstrecke

Nutzen-Kosten-Bewertung
- Anwendung der vom Bund vorgegebenen Standardisierten Bewertung (Version 2016+)
- Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Nutzen-Kosten-Untersuchung

Warum wird eine Machbarkeitsstudie mit Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt?

- Vorgabe des Bundes zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit und Förderung nach dem GVFG
- Ermöglichung einer Vergleichbarkeit verschiedener Reaktivierungsprojekte auf Bundesebene

Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs:

- Verfahren zur Gegenüberstellung von monetarisierten Nutzen und Kosten
- Vergleich zwischen Ohne-Fall (Zukünftiger Zustand ohne Umsetzung der Investitionsmaßnahme) und Mit-Fall (Zukünftiger Zustand mit Umsetzung der Investitionsmaßnahme, hier: Reaktivierung)

Einfließende Nutzen- und Kostenkomponenten:

- Infrastrukturausbau (Kapitaldienst für Baukosten + Unterhaltung)
- Fahrzeugbedarf (Kapitaldienst für Fahrzeuganschaffung + Instandhaltung)
- Betriebsaufwand (Energie- und Personalkosten zur Durchführung der Verkehrsleitung)
- Verkehrliche Wirkung (Vermiedene Pkw-Betriebskosten + Reisezeitersparnisse)
- Verkehrssicherheit (Vermiedene Unfallkosten)
- Umweltwirkung (Vermiedene Emissionskosten)

in der Regel Kosten

in der Regel Nutzen

Nutzen-Kosten-Untersuchung (Verkehrliche Wirkung)

Anzahl zusätzlicher Fahrten im ÖPNV:

- Verkehrsverlagerung von der Straße auf den ÖPNV: +3504 Personenfahrten pro Werktag
- Projektinduzierte zusätzliche Fahrten im ÖPNV: + 769 Personenfahrten pro Werktag

Verlagerung der zurückgelegten Wegstrecke:

- Rückgang der Verkehrsleistung auf der Straße: –50.856 Personen-km pro Werktag
- Zunahme der Beförderungsleistung im ÖPNV: +56.658 Personen-km pro Werktag

Reisezeitersparnisse:

- Eingesparte Reisezeit durch die Maßnahme: –796.000 Stunden pro Jahr

Verkehrssicherheit:

- Eingesparte Unfallfolgekosten: –643.300 Euro pro Jahr

Umweltwirkung:

- Vermiedener CO_2-Ausstoß: –840 t CO_2 pro Jahr
- Vermiedener Schadstoffausstoß: –44.900 Euro pro Jahr

Nutzen-Kosten-Untersuchung (Infrastrukturkosten)

Infrastrukturkosten nach dem Preisstand der Studie:

- Investitionskosten in die Infrastruktur + 10% Planungskosten: 216 Mio. Euro (Preisstand 2022)

Rückrechnung der Infrastrukturkosten auf das Bezugsjahr 2016:

- Investitionskosten in die Infrastruktur + 10% Planungskosten: 147 Mio. Euro (Preisstand 2016)

Ermittlung der jährlichen Kosten zur Vorhaltung der Strecke abgeschrieben auf die Nutzungszeit:

- Investitionen in die Infrastruktur abgeschrieben auf ein Jahr: 4,6 Mio. Euro/Jahr
- Jährliche Kosten zum Unterhalt der Infrastruktur: + 1,3 Mio. Euro/Jahr

---

- Jährliche Gesamtkosten zur Vorhaltung der Infrastruktur: = 5,9 Mio. Euro/Jahr

Nutzen-Kosten-Untersuchung (Betriebskosten)

Fahrzeugbedarf:

- Zusätzlich benötigte Triebwagen (rein elektr.): +4 Fahrzeuge

- Zusätzlich benötigte Standard-Busse: +4 Fahrzeuge
- Entfall von Gelenk-Bussen: −4 Fahrzeuge
- Entfall von Midi-Bussen: −2 Fahrzeuge

} −2 Busse

Betriebskosten:

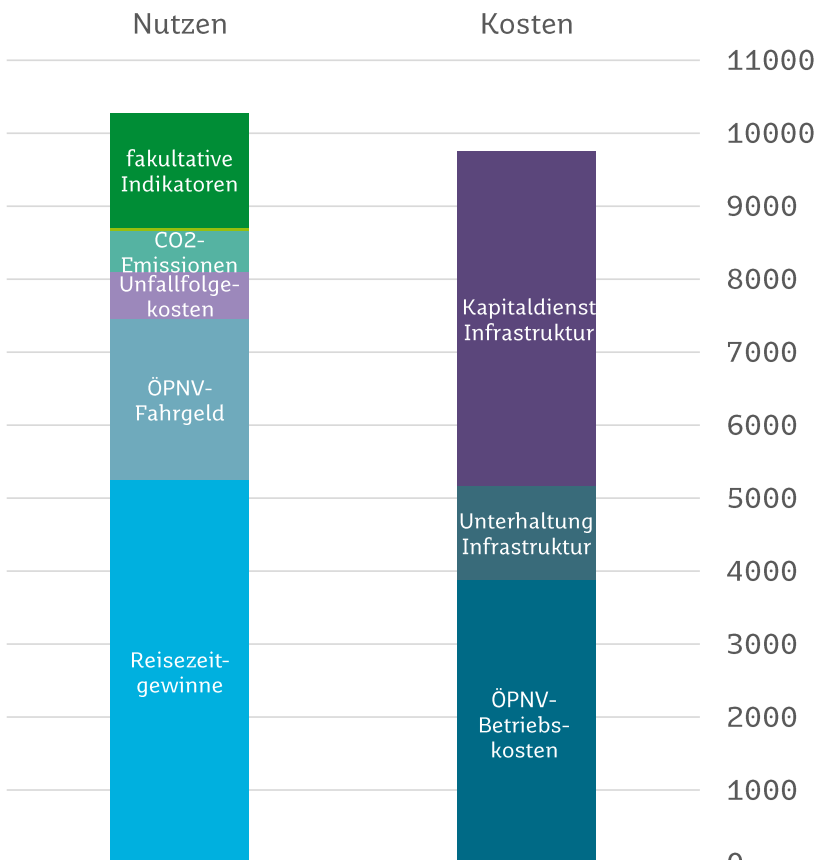
- Erhöhung der Personalkosten: +1,6 Mio. Euro
- Erhöhung der Energiekosten: +0,6 Mio. Euro
- Erhöhung der Fahrzeugkosten: +1,7 Mio. Euro
  - *davon Kapitaldienst Fahrzeuge: +0,9 Mio. Euro*
  - *davon Unterhaltungskosten Fahrzeuge: +0,8 Mio. Euro*

- Erhöhung der ÖPNV-Betriebskosten: +3,9 Mio. Euro

Nutzen-Kosten-Untersuchung (Gesamtvergleich – S-Bahn)

Nutzen-Kosten-Indikator

• Reisezeitgewinne	5.255.000 €/Jahr
• ÖPNV-Fahrgeld	2.202.000 €/Jahr
• Unfallfolgekosten	643.300 €/Jahr
• CO_2-Emissionskosten	563.000 €/Jahr
• Schadstoffemissionen	44.900 €/Jahr
• Flächenverbrauch (fakulativ)	505.500 €/Jahr
• Primärenergieverbrach (fakultativ)	37.900 €/Jahr
• Daseinsvorsorge (fakultativ)	1.030.200 €/Jahr
• **SUMME Nutzen**	**10.281.800 €/Jahr**
• ÖPNV-Betriebskosten	3.885.600 €/Jahr
• Unterhaltungskosten Infrastruktur	1.280.500 €/Jahr
• Investitionskosten Infrastruktur	4.583.800 €/Jahr
• **SUMME Kosten**	**9.749.900 €/Jahr**
• **Nutzen-Kosten-Differenz**	**531.900 €/Jahr**
• **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	**1,12**

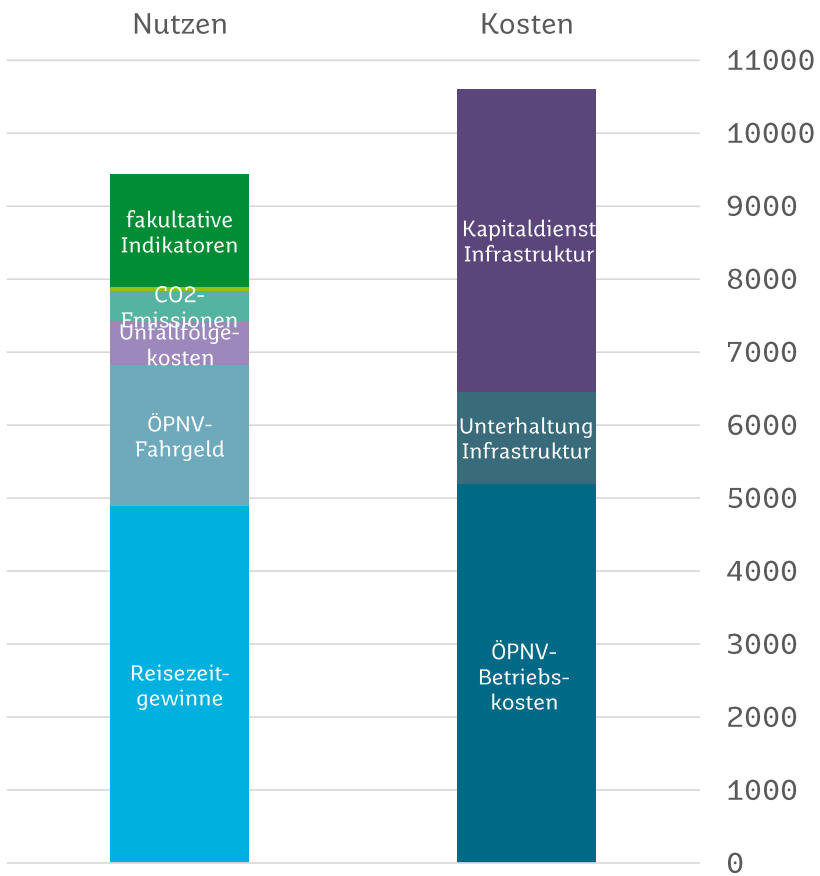


Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Nutzen-Kosten-Untersuchung (Stadtbahn - Saarbahn)

Nutzen-Kosten-Indikator

• Reisezeitgewinne	4.899.000 €/Jahr
• ÖPNV-Fahrgeld	1.924.000 €/Jahr
• Unfallfolgekosten	589.000 €/Jahr
• CO_2-Emissionskosten	438.000 €/Jahr
• Schadstoffemissionen	41.000 €/Jahr
• Flächenverbrauch (fakulativ)	446.000 €/Jahr
• Primärenergieverbrach (fakultativ)	80.000 €/Jahr
• Daseinsvorsorge (fakultativ)	1.014.000 €/Jahr
• **SUMME Nutzen**	**9.431.000 €/Jahr**
• ÖPNV-Betriebskosten	5.203.000 €/Jahr
• Unterhaltungskosten Infrastruktur	1.261.000 €/Jahr
• Investitionskosten Infrastruktur	4.145.000 €/Jahr
• **SUMME Kosten**	**10.609.000 €/Jahr**
• **Nutzen-Kosten-Differenz**	**–1.178.000 €/Jahr**
• **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	**0,72**

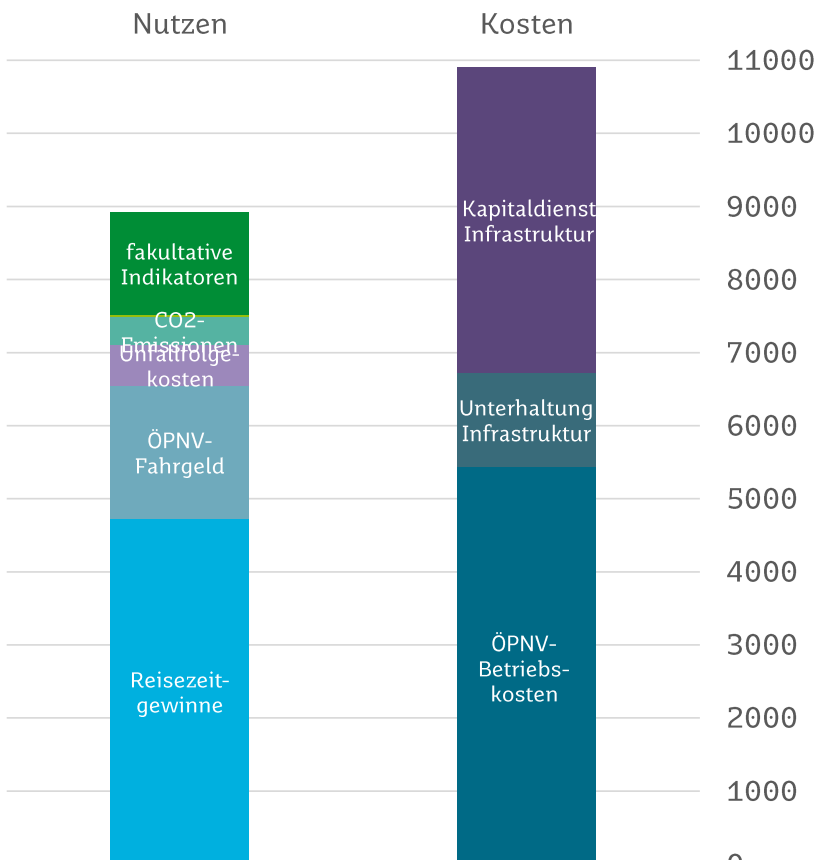


Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Nutzen-Kosten-Untersuchung (Stadtbahn – DB InfraGO)

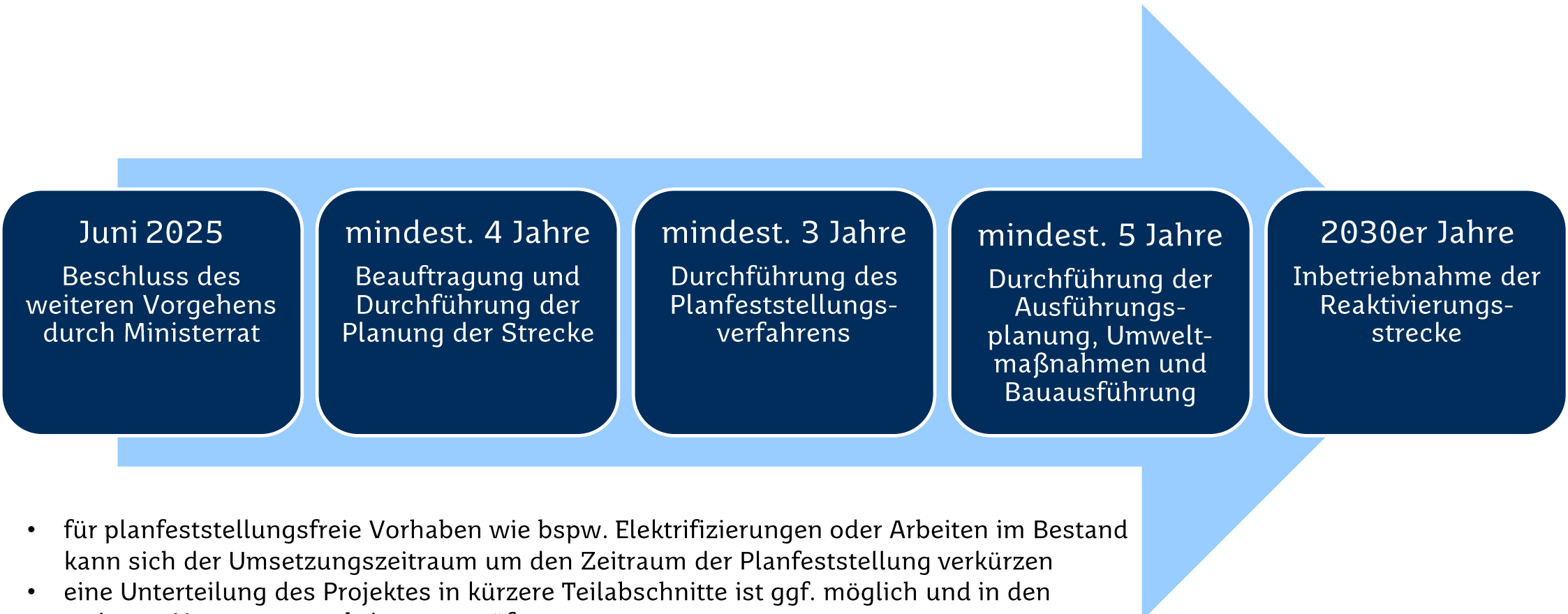
Nutzen-Kosten-Indikator

• Reisezeitgewinne	4.729.000 €/Jahr
• ÖPNV-Fahrgeld	1.825.000 €/Jahr
• Unfallfolgekosten	549.000 €/Jahr
• CO_2-Emissionskosten	380.000 €/Jahr
• Schadstoffemissionen	39.000 €/Jahr
• Flächenverbrauch (fakulativ)	449.000 €/Jahr
• Primärenergieverbrach (fakultativ)	68.000 €/Jahr
• Daseinsvorsorge (fakultativ)	885.000 €/Jahr
• **SUMME Nutzen**	**8.924.000 €/Jahr**
• ÖPNV-Betriebskosten	5.442.000 €/Jahr
• Unterhaltungskosten Infrastruktur	1.278.000 €/Jahr
• Investitionskosten Infrastruktur	4.187.000 €/Jahr
• **SUMME Kosten**	**10.907.000 €/Jahr**
• **Nutzen-Kosten-Differenz**	**1.983.000 €/Jahr**
• **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	**0,53**



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Weiteres Vorgehen



- für planfeststellungsfreie Vorhaben wie bspw. Elektrifizierungen oder Arbeiten im Bestand kann sich der Umsetzungszeitraum um den Zeitraum der Planfeststellung verkürzen
- eine Unterteilung des Projektes in kürzere Teilabschnitte ist ggf. möglich und in den weiteren Umsetzungsschritten zu prüfen

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

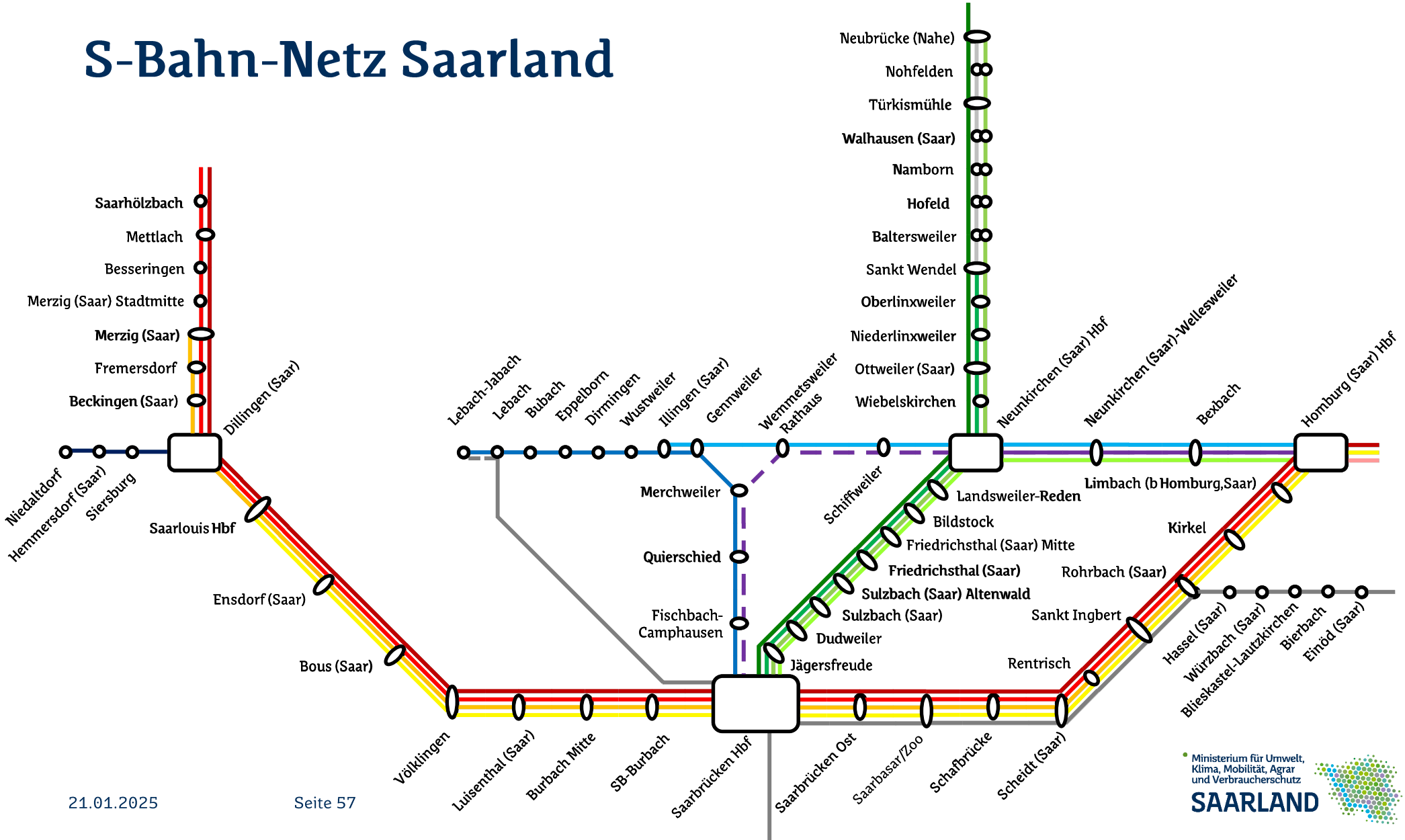
Vorteile der Reaktivierung der Rossel- und Bisttalbahn

Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene
- **Entlastung** der größtenteils parallel verlaufenden **A620**, besonders im **Berufsverkehr**
- **Verkehrsreduktion der Ortsdurchfahrten** im Rosseltal und im Bisttal

Verbesserung der Erreichbarkeit
- **Direktverbindungen** aus dem Rossel- & Bisttal zum **Saarbrücker Hbf** und fußläufig in die Innenstadt
- **Direktverbindung** aus dem Bisttal nach **Völklingen** mit Umstieg zum RE1 nach Mannheim und Trier
- **Erschließung** des Areals **„Am Schanzenberg“** auf dem ehem. Messegelände mit der Schiene

Hoher Fahrgastnutzen
- **Neuanbindung** der Gemeinden Großrosseln, Wadgassen und Überherrn an die **Schiene**
- Optimale **Einbindung ins S-Bahn-Netz Saarland** mit **Direktverbindungen ins Nordsaarland**
- Kurze Anschlüsse zum **Bestandsnetz Schiene** im Saabrücker Hbf und im Bf. Völklingen
- Optimale **Anschlüsse zum Busverkehr** an den Haltepunkten zur **Erschließung des Umlands**
- Ausbau der neuen Haltepunkte zu **Mobilitätsstationen** mit **Park-and-Ride** und **Bike-and-Ride**
- **Erhöhung der Taktung** und **Verkürzung der Reisezeiten**

S-Bahn-Netz Saarland



Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

S-Bahn-Netz mit Reaktivierung

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
SAARLAND

Weitere Informationen und Downloads

www.saarland.de/reaktivierung

www.saarland.de/s-bahn
www.saarland.de/vep

„my Stadtwerk"

Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH · Hohenzollernstrasse 10 · 66333 Völklingen

Mittelstadt Völklingen
z Hd. Frau Annalena Altmeier
Rathausplatz
66333 Völklingen

Stellungnahme zur Stellungnahme der Stadt bzgl. der Reaktivierung der Rossel- bzw. Bisttalbahn

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Stellungnahme der Mittelstadt Völklingen zur Reaktivierung der Rossel- bzw. Bisttalbahn möchten wir als Verkehrsunternehmen, welches mit dem ÖPNV in Völklingen betraut wurde, wie folgt Stellung nehmen:

Wie auch die Mittelstadt selbst steht auch die Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH einer Reaktivierung grundsätzlich positiv gegenüber. Der Ausbau des ÖPNV spielt eine wesentliche Rolle, um eine Verkehrswende und die Einhaltung der Klimaziele voranzutreiben.

Dennoch sehen wir als wirtschaftlich handelndes Unternehmen auch Risiken in der Reaktivierung, die zu Mehrkosten im Bereich des Aufgabenträgers führen können.

Mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke auf der linken Saarseite und dem angestrebten 20 Minuten S-Bahn-Takt wird die Linie 110, welche hohe Fahrgeldeinnahmen verzeichnet, wahrscheinlich nicht mehr genehmigungsfähig sein und wird eingestellt werden müssen.

Auf den Linien 186 und 187 erwarten wir einen deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen, sollte ein Bahnhalt im unteren Wehrden reaktiviert werden. Des Weiteren werden einige Fahrgäste aus dem Bereich Wadgassen ebenfalls eher mit der Bahn statt mit dem Bus fahren.

Unsere Hauptstrecke zwischen Geislautern und Völklingen wird ebenfalls betroffen sein. Fahrgäste auf den Linien 184 und 185, die nach Saarbrücken fahren, werden eine durchgängige Reisekette mit der Bahn bevorzugen, statt den Umweg über Völklingen Bahnhof zu wählen.

Geschäftsführung
Thorsten Gundacker

Telefon 06898/ 150–102
Telefax 06898/ 150–158
thorsten.gundacker@swvk.de
TG

09.04.2025

Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH
Hohenzollernstraße 10
66333 Völklingen
www.swvk.de
www.my-stadtwerk.de

Amtsgericht Saarbrücken
HRB 12910

Steuernummer
040/121/99029

ID-Nr.: DE 220 826 377

Gläubiger ID
DE 18VVB00000524221

Sparkasse Saarbrücken
IBAN DE39 5905 0101 0000 6056 66
BIC SALADE51VKS

Vereinigte Volksbank eG Saarlouis-Sulzbach/Saar
IBAN DE40 5909 2000 69299 300 00
BIC GENODE51SB2

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister Stephan Tautz

Geschäftsführer
Thorsten Gundacker

VVB
Völklinger Verkehrsbetriebe

Somit wird es zu einer deutlichen Verschiebung der Einnahmen kommen. Mit Ausnahme der Linie 110 werden wir keine Fahrten einsparen können, da unsere Linien als Zubringer fungieren werden, die statt reduziert, eher auf die Bahntaktung angepasst, erweitert werden müssen.

Gelenkbusse werden ebenfalls nicht eingespart werden können, da diese im Schulverkehr unverzichtbar sind.

Es ist davon auszugehen, dass es aufgrund der allgemein zunehmenden Attraktivität des ÖPNV zu zusätzlichen Fahrgästen im Bereich Völklingen kommen wird- ob damit aber die Einnahmeausfälle kompensiert werden können, ist derzeit noch fraglich.

Mit freundlichen Grüßen
Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH

VVB Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH Hohenzollernstraße 10 66333 Völklingen

Thorsten Gundacker
Geschäftsführer