

VCD - Zukunftskonzept für den saarländischen Nahverkehr

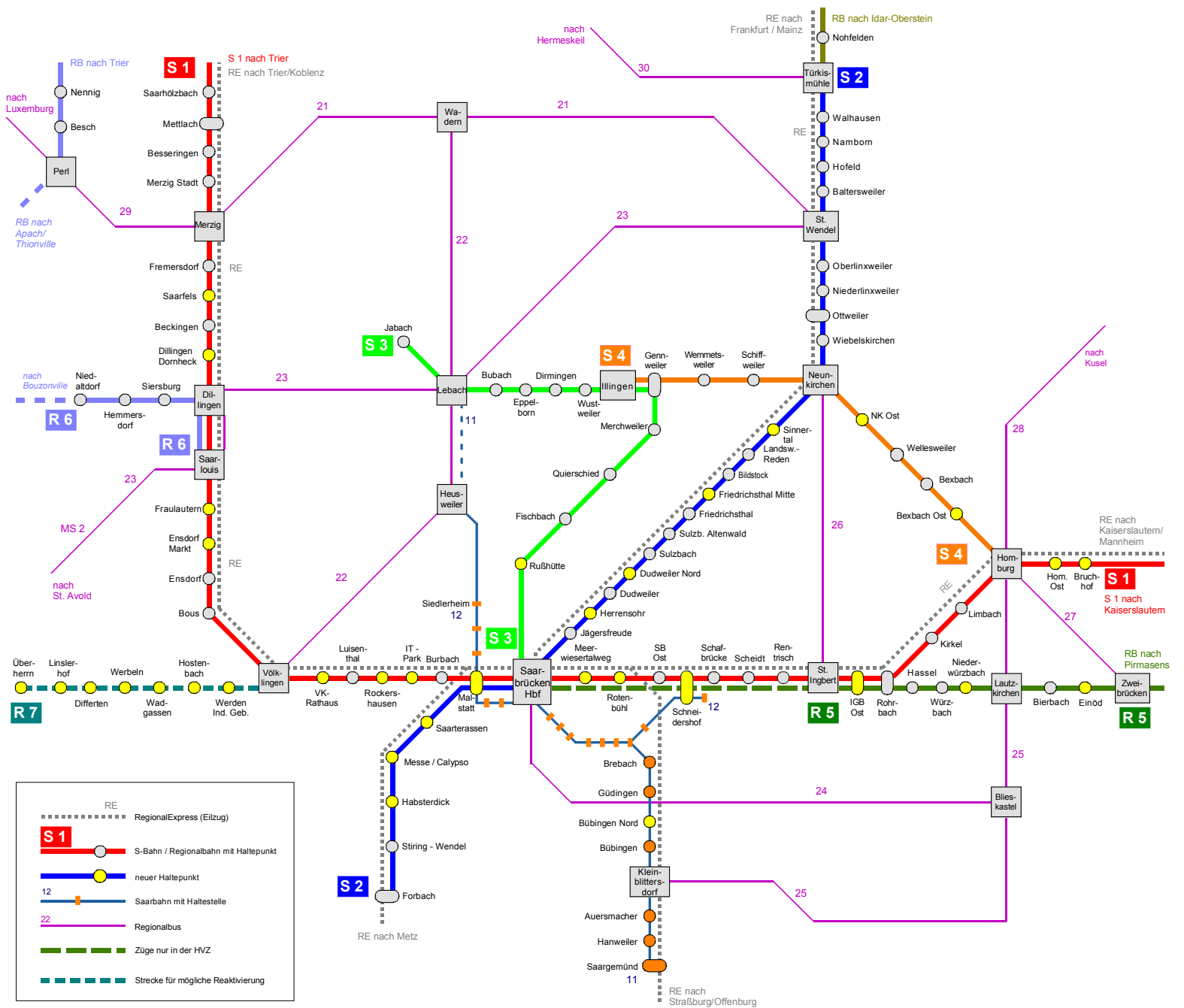


Clever

Ökologisch

Mobil

Liniennetzplan



Bus + Bahn im Takt

Busse und Bahnen werden konsequent vertaktet und aufeinander abgestimmt. Das Landesnetz aus S-Bahn, Saarbahn und Regional-Linien wird nach einem Integralen Taktfahrplan organisiert.

Bei Stadtverkehren bietet sich die Rendezvous-Technik, wie bereits in St. Ingbert, an. Dabei kommen die Busse aus allen Richtungen gleichzeitig am ZOB an, warten wenige Minuten zum Umsteigen der Fahrgäste und fahren dann in alle Richtungen weiter.



Fahrgastinformation

Vielfach scheidet die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel an der ungenügenden Information der potenziellen Fahrgäste. Eine umfassende Information trägt somit zur stärkeren Nutzung des ÖPNV bei.



Es wird ein über alle Etappen einer Wegekette (vor Antritt der Fahrt und während der Fahrt) durchgehendes Fahrgastinformationssystem aufgebaut. Hierbei muss sich am Informationsbedarf eines Neukunden orientiert werden.

Wettbewerb

Die Verkehrsverträge des Landes wurden ohne Wettbewerb abgeschlossen. Dadurch zahlt das Land für die vereinbarte Leistung der Verkehrsunternehmen viel zu hohe Preise. Neue Verkehrsverträge werden nur noch im Wettbewerb vergeben. Dabei müssen Verkehrsleistungen und Qualitätsstandards klar definiert und kontrolliert werden.

Nur so können hohe Standards zu geringeren Kosten erreicht werden. Die Einsparungen durch Wettbewerb liegen nach Erfahrungen anderer Bundesländer bei 10-20 %.

Finanzierung

Wir wollen keine Luftschlösser bauen! Wir wollen, dass mit dem Geld, das dem Land für ÖPNV zur Verfügung steht, ein Optimum an Verbesserung für den ÖPNV erreicht wird.

Gemäß dem nachfolgenden Finanzierungsplan stehen pro Jahr 13 Mio. € für Investitionen für Bahnhöfe und Strecken zur Verfügung.

Die Infrastrukturmaßnahmen gemäß unserem Konzept werden ca. 130 Mio. € kosten.

Die Maßnahmen können innerhalb von 10 Jahren schrittweise realisiert werden.

Jährliche Einnahmen des Landes für ÖPNV :

• Regionalisierungsmittel	Zuwendungen des Bundes für ÖPNV	91,0 Mio. €
• Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz	Anteil ÖPNV (55 % für ÖPNV)	9,5 Mio. €
Summe		100,5 Mio. €

Ausgaben pro Jahr :

• Aufwendungen für den bisherigen Standard	66,0 Mio. €
• Verkehrsverbund und Vermarktung	5,0 Mio. €
• Steigerung der Fahrleistung	7,0 Mio. €
• Investitionen in Bahnhöfe	13,0 Mio. €
• Förderung Busverkehr nach GVFG	9,5 Mio. €
Summe	100,5 Mio. €

Quellen: Haushalt des Saarlandes 2003, Gesetz zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Verkehrsclub Deutschland

Gegründet 1986 als ökologische Alternative zu den Automobilclubs sind wir keineswegs aufs Auto fixiert. Wir wollen, dass Sie clever ökologisch mobil sein können: Als Auto-, Bus- und Bahnfahrer, Radler oder Fußgänger. Allen mobilen umweltbewussten Menschen bietet der VCD Service, Information und Versicherungsleistung.



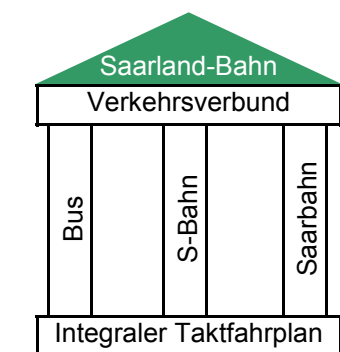
Landesverband Saarland
Ev.-Kirch-Str. 8, 66111 Saarbrücken
www.vcd.org/saarland
saarland@vcd.org, Tel 0681/46720

Situation

Die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV im Saarland erreicht nur 75 % des Bundesdurchschnitts.

Obwohl die finanzielle Ausstattung des Landes für die Förderung des ÖPNV mit Regionalisierungsmitteln des Bundes sehr gut ist, wurde in den vergangenen Jahren nur wenig unternommen, um den ÖPNV deutlich zu verbessern.

Das Konzept



Das Saarland-Bahn-Konzept ist ein umfassendes Konzept zur Verbesserung des saarländischen ÖPNV.

Mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln soll ein optimaler ÖPNV erreicht werden. Dazu werden die Verkehrsmittel Bus, S-Bahn und Saarbahn gemäß ihren Stärken auf der Basis eines Integralen Taktfahrplanes unter dem Dach eines Verkehrsverbundes eingesetzt.

Ziel ist die Optimierung des Gesamtnetzes von Bus und Bahn, nicht die isolierte Betrachtung einzelner Strecken.

Verkehrsverbund

Der erste Schritt zur umfassenden Verbesserung des ÖPNV ist die Einführung eines Verkehrsverbundes. Er dient zur Vereinfachung und Vereinheitlichung des derzeitigen „Tarifwirrwarms“. Das Nutzen mehrerer Verkehrsunternehmen bei einer Fahrt wird deutlich einfacher und billiger.

Ein Verkehrsverbund ist die Basis für

- konsequente Verknüpfung von Bus und Bahn,
- erfolgreiches Marketing
- umfassende Fahrgastinformation.

S-Bahn



Wesentlicher Bestandteil des VCD-Saarland-Bahn-Konzepts ist die Einführung der S-Bahn.

Die S-Bahn bildet das Rückgrat des saarländischen ÖPNV. Sie verkehrt auf den saarländischen Bahnstrecken im Halbstundentakt mit Halt an allen Stationen.

Auf den Hauptstrecken wird sie durch Eilzüge (RE) im Stundentakt ergänzt.

Warum S-Bahn und nicht weiterer Saarbahnausbau

Das S-Bahn Netz (s. Liniennetzplan) bietet bei gleicher Anzahl an Halten um bis zu 50% kürzere Reisezeiten als ein Saarbahnnetz. Die S-Bahn ist wesentlich kostengünstiger zu betreiben, als der geplante Mix aus Saarbahn und Eisenbahn.

Die S-Bahn Züge sind den Saarbahnzügen deutlich überlegen :

- größere Höchstgeschwindigkeit
- Höheres Beschleunigungsvermögen
- Kostengünstiger (Kaufpreis, Betrieb)
- Bessere Ausstattung (Toilette, Gepäckablagen, größere Mehrzweckbereiche für Fahrräder und Kinderwagen)
- Vollständig Klimatisiert

Die bisher schon eingesetzten S-Bahn-Züge werden wie die zusätzlich notwendigen Züge im Komfort gesteigert. Sie erhalten wie die S-Bahn-Züge der S-Bahn Rhein/Neckar bequemere Sitze mit Armlehnen.



Bahnhöfe erneuern

Die saarländischen Bahnhöfe und Haltepunkte sind überwiegend in einem erbärmlichen baulichen Zustand. Bestehende Bahnhöfe und ihr Umfeld werden grundlegend saniert.



Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt barrierefrei und von allen Seiten. Die Bahnsteige werden auf eine Höhe von 76 cm angehoben (ebenerdiger Einstieg in die S-Bahn) und teilweise überdacht.

Neue Bahnhöfe



Heute fährt die Bahn häufig an großen Fahrgastpotenzialen vorbei, da kein Haltepunkt vorhanden ist.

Zusätzliche Haltepunkte und Bahnhöfe (ca. 25 - 30) verbessern die Erschließung des Landes mit der Bahn, die Ausschöpfung der Fahrgastpotenziale und die Verknüpfung von Bus und Bahn.

B&R und P&R



Alle Bahnhöfe und bedeutende Bushaltestellen erhalten Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl.



Umsteigerparkplätze werden in genügend großer Anzahl und kostenlos an den Bahnhöfen angeboten, deren Einzugsgebiet nicht ausreichend mit ÖPNV angebunden ist.

Regional-Bus

Die Einführung der Regional-Linien war eine der wenigen erfolgreichen Maßnahmen im saarländischen ÖPNV der vergangenen Jahre.



Das Regional-Liniennetz wird weiter ausgebaut. Neue Linien fahren z.B. durch das Köllertal und von Homburg durch das Bliestal nach Kleinblittersdorf.

Die R-Linien werden durch Beschleunigungsmaßnahmen schneller und pünktlicher. Damit werden die Übergänge zu anderen Bus- und Bahnlinien zuverlässiger.

Saarbahn

Die Saarbahn wird weiter Richtung Schafbrücke und Richtung Lebach ausgebaut.

Ein weiterer Einsatz der Saarbahn auf anderen Bahnstrecken ist nicht vorgesehen, da hier die S-Bahn wesentlich kürzere Fahrzeiten bietet und kostengünstiger zu betreiben ist.



Dies gilt insbesondere auch für die Strecke Saarbrücken - Völklingen. Eine bessere Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete wird durch den Bau von neuen Haltepunkten (s. Liniennetzplan) erzielt.

Reaktivierung



Nachdem auf dem derzeitigen Bahnnetz die bestehenden Bahnhöfe modernisiert und die geplanten neuen Bahnhöfe errichtet wurden, können auch stillgelegte Strecken wieder reaktiviert werden. Denkbar sind hier die Strecken Völklingen - Überherrn oder Saarlouis/Dillingen - Lebach.

ÖPNV vermarkten

Gute Angebote allein bringen noch keine deutlichen Fahrgastzuwächse. Zu den einzelnen Verbesserungen (Taktverdichtung, neue oder sanierte Bahnhöfe, neue Verknüpfungsmöglichkeiten von Bus und Bahn) gehört jeweils ein Werbekonzept. Besondere Angebote wie z.B. Job-Tickets sind gezielt und offensiv zu vermarkten.

Darüber hinaus muss permanent für die Nutzung des ÖPNV geworben werden.