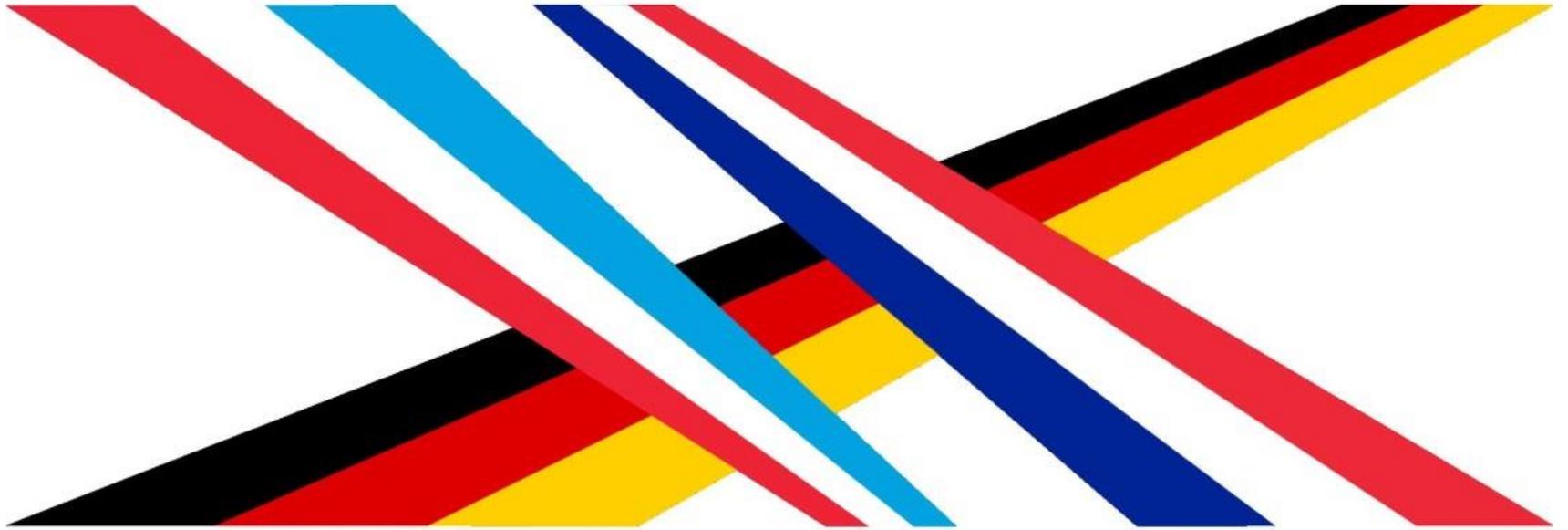


PLATEFORME MOBILITÉ



PLATTFORM MOBILITÄT

**Bahnstreckenreaktivierungen im Saarland**

# Grenzüberschreitende Bahnstrecken Saarland / Frankreich

- ▶ **Blietalbahn** (Homburg/Zweibrücken) Bierbach – Sarreguemines ▶  
**Radweg** Blieskastel – Landesgrenze
- ▶ Bahnstrecke **Saarbrücken – Sarreguemines** ▶ **nur  
Personenverkehr**
- ▶ **Forbacher Bahn** (Saarbrücken – Metz) Güter- und Personenverkehr
- ▶ **Bisttalbahn** (Thionville) Überherrn – Völklingen / Fürstenhausen ▶  
**betrieblich gesperrt**
- ▶ **Niedtalbahn Bouzonville – Dillingen** ▶ Personenverkehr  
Niedaltdorf – Dillingen
- ▶ **Bahnstrecke Merzig – Bettelainville** ▶ **abgebaut**
- ▶ **Obermoselstrecke Trier – Perl – Thionville** ▶ **nur Güterverkehr**  
**Ab 2024 Personenverkehr Trier - Metz**

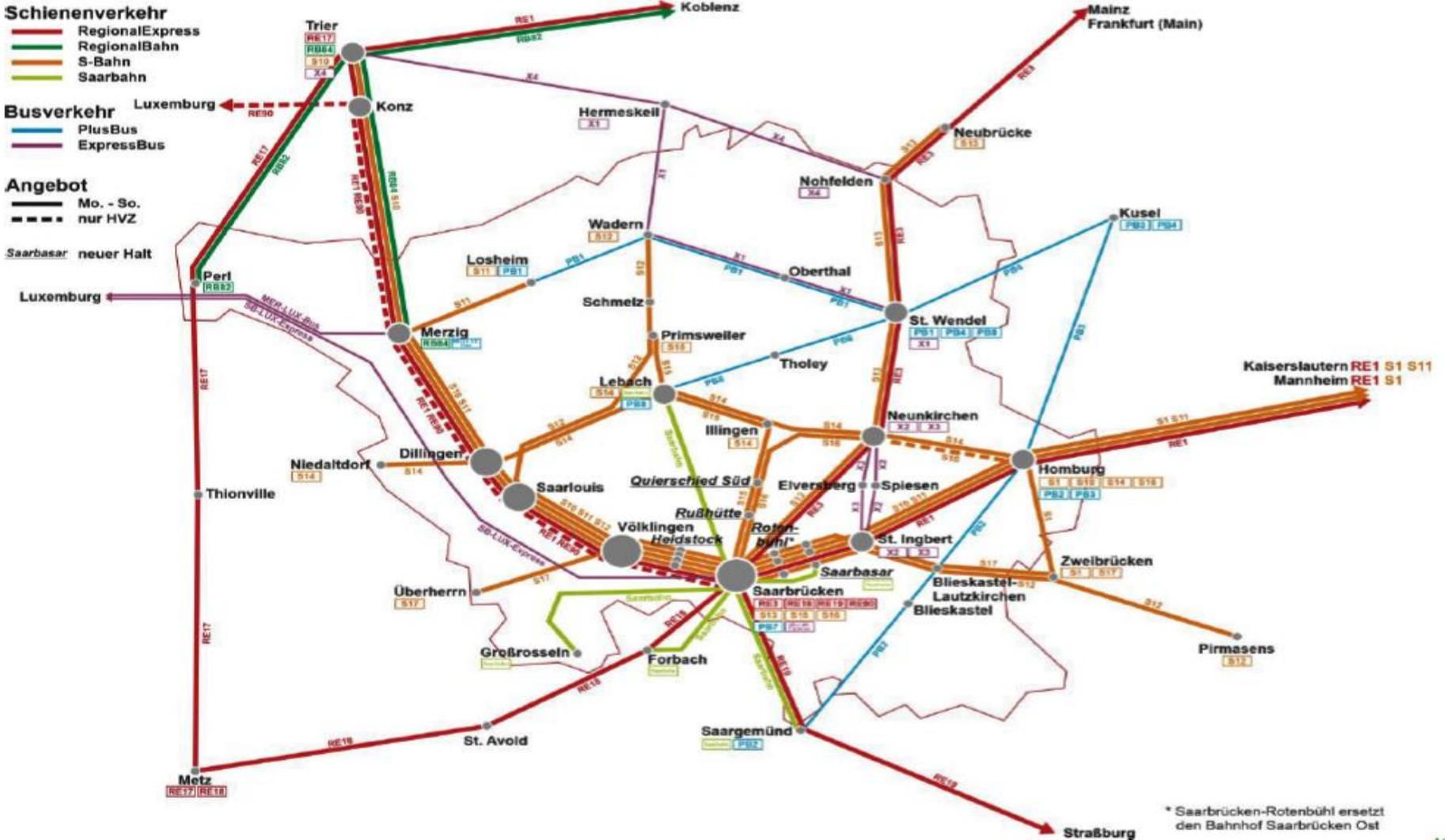
# Die Bisttalbahn im Herzen von Europa



Reaktivierung im (grenzüberschreitenden) Personen- und Güterverkehr

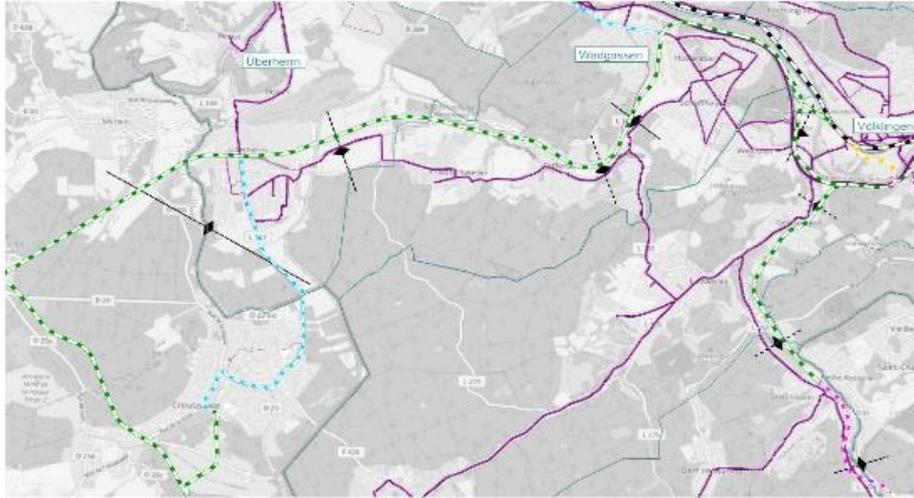
# Das geplante Landesnetz SPNV

## Konzeption Landesnetz Saarland Szenario: ÖPNV-Vorrangentwicklung



# 1. Kostenschätzung

## Völklingen - Überherrn - Falck-Hargarten - Creutzwald - Béning / Thionville



Strecke vorhanden mit Sanierungsbedarf  
 Betriebskonzept mit EBO-Fahrzeugen über Völklingen BoStrab über linke Saarstrecke  
 Nachfrageströme nach Frankreich begrenzt und nur bündelbar  
 -> Weiter untersuchen in Varianten bis Überherrn und optionaler Verlängerung bis Creutzwald bzw. als Großer Ring (Mitnutzung vorhandene SNCF-Trassen), Mitbetrachtung Güterverkehr zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit

Teilraum	Relation		Investitionskosten Infrastruktur	Nutzerpotential der Strecke	Erschließungswirkung			Einwohner + Arbeitsplätze je Streckenkilometer	Volkswirtschaftlicher Nutzen Gesamt	Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur	Erstabschätzung Nutzen-Kosten-Faktor
	Nr	Strecke			Einwohner Fuss	Einwohner B+R	Arbeitsplätze B+R				
Saarland-Frankreich	D1	Völklingen – Überherrn	15 Mio. €	2.000	15.500	25.000	3.500	1.462	1.100.000 €	800.000 €	deutlich über 1,0
Saarland-Frankreich	D1a	Völklingen – Überherrn – Creutzwald	30 Mio. €	2.500	22.000	*	4.100	1.088	1.700.000 €	1.500.000 €	im Bereich 1,0
Saarland-Frankreich	E	Großer Ring n. Creutzwald und Freyming-Merlebach	50 Mio. €		38.000	*		1.462	700.000 €	2.500.000 €	nicht zu ermitteln
Saarland-Frankreich	F	Falck-Hargarten -	15 Mio. €	1.000	17.000	*		459	100.000 €	800.000 €	

# Das Ergebnis - Nutzenkostenanalyse

## Bewertungen zur Ergänzung des Schienennetzes

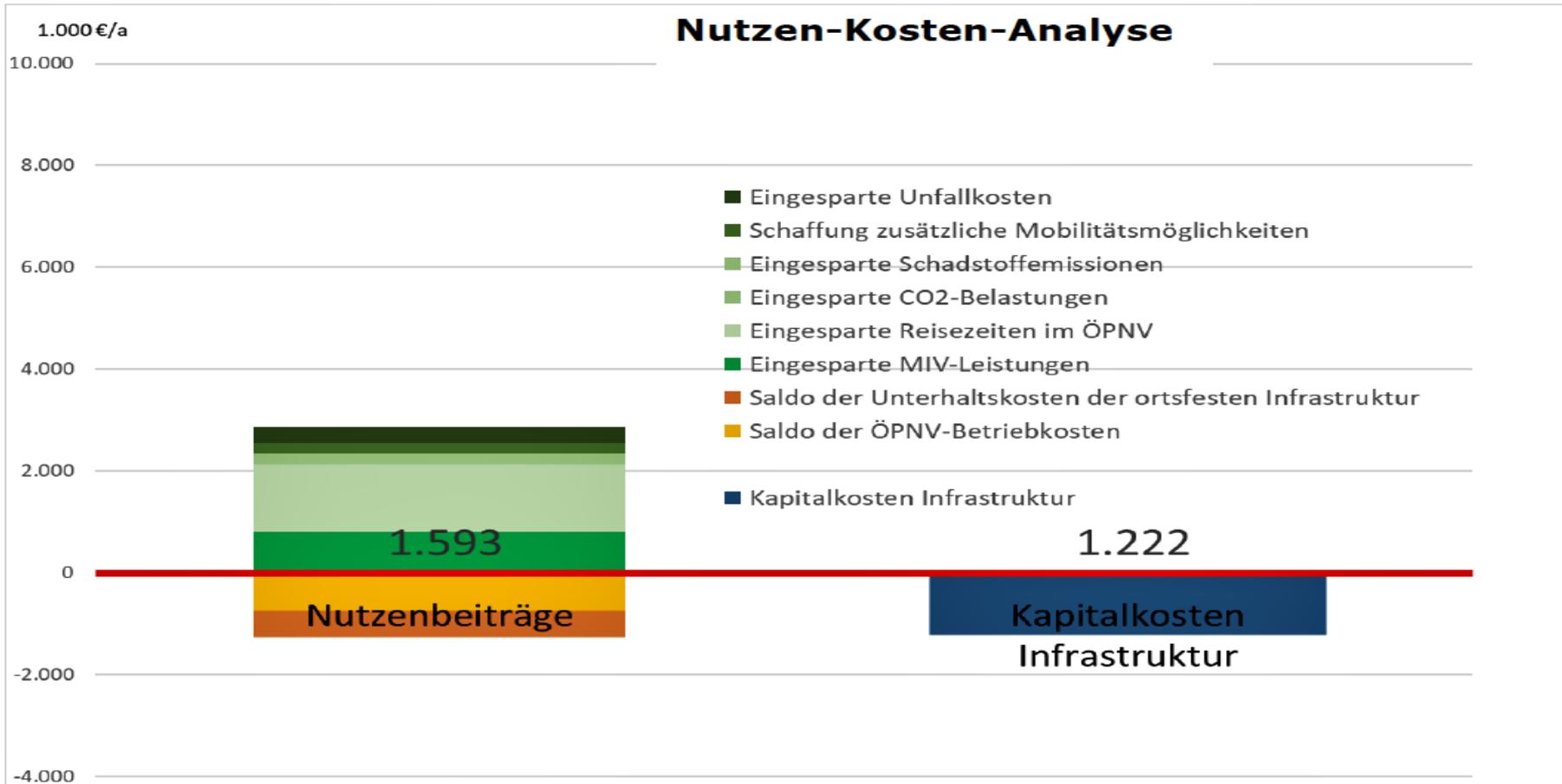
Folgende Strecken haben die erste Grobprüfung erfolgreich absolviert und wurden dann in der Detailuntersuchung genauer betrachtet:

- Merzig – Losheim **1,1**
- Völklingen – Überherrn **1,3**
- Saarlouis – Schmelz (– Wadern) Schmelz **3,6** / Wadern **1,2**
- Dillingen – Lebach – Neunkirchen – Homburg **1,1**
- Niedaltdorf – Bouzonville **0,2**
- Saarbrücken – Forbach (Saarbahn) **1,0** (nur in Deutschland)
- Saarbrücken – Großrosseln Eisenbahn (Diesel) **2,7** / Saarbahn **2,9**

Im Ergebnis haben alle genannten Strecken mit Ausnahme der Verlängerung von Niedaltdorf nach Bouzonville ein NKV, das bei 1,0 oder darüber liegt, zum Teil deutlich. Diese NKV (insbesondere die nahe 1,0) müssen im Falle einer konkreten Planung verifiziert werden.

# Nutzen-Kosten Bisttalbahn

## Streckenreaktivierung Völklingen - Überherrn



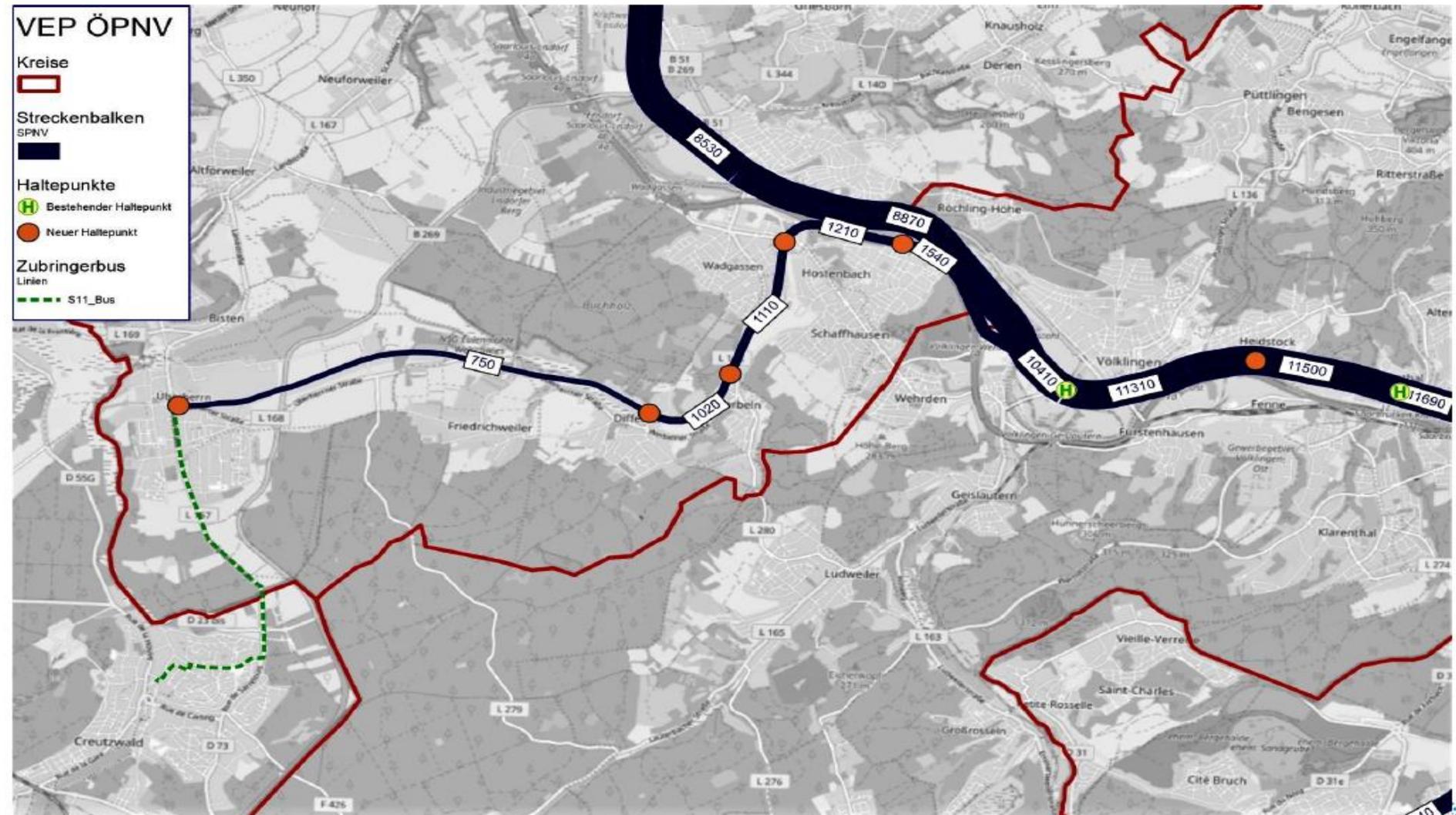
**Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,3**

SAARLAND

**Die Berechnungen der Plattform Mobilität liegen bei 1,4 bis 1,5 in der NKU**

# Fahrgastprognose Bisttalbahn

## Streckenreaktivierung Völklingen - Überherrn



# Es besteht weiterer Diskussionsbedarf

## Zur Strecke Völklingen – Überherrn

- Woher kommt die Anzahl von sieben Bahnübergängen?
  - ⇒ Herr Reis (DB Netz) merkt an, dass auf der Strecke drei bis vier Bahnübergänge liegen. Planersocietät und GGR werden die ermittelte Zahl von sieben Bahnübergängen sowie die hierfür angesetzten Kosten überprüfen.
- Ist eine Variante zwischen Saarbrücken und Überherrn über Fürstenhausen untersucht worden?
  - ⇒ Die Variante ist in der Erstbewertung betrachtet worden. Auf Grund der Potenziale in Völklingen und der Durchbindungsmöglichkeiten bestehender Linien, hat sich die Streckenführung zwischen Völklingen und Fürstenhausen als potenzialstärker und betrieblich einfach umsetzbar erwiesen.
- Ist eine Sicherung der Trasse bis zur Staatsgrenze nach Frankreich möglich, falls Frankreich einen SPNV aus Richtung Béning schafft?
  - ⇒ Grundsätzlich ist eine Trassensicherung (als Thema der Raumordnung) möglich.
- Welcher Ausbauzustand der Strecke ist für die Bewertung herangezogen worden?
  - ⇒ Die Bewertung erfolgte als Ausbau zur eingleisigen Strecke ohne Kreuzungsmöglichkeit
- Anmerkung der Plattform Mobilität (Herr Pitzius): Haltepunkt Völklingen-Wehrden fehlt (Standort Amazon im Bau, P+R).

# Details müssen noch analysiert werden

## Streckenreaktivierung Völklingen - Überherrn

- Eine Fahrt pro Stunde zwischen Völklingen und Überherrn als durchgebundene Fahrt aus Richtung St. Ingbert, Saarbrücken Hbf
- Investitionskosten
  - 4 neue Haltepunkte
  - Spurplananpassung und Umbau Bhf. Völklingen
  - Ertüchtigung der Strecke auf 80 km/h, Sicherung von 7 BÜ,
  - Ertüchtigung Saarbrücke in Völklingen
  - Keine Elektrifizierung und Verzicht auf Aufladestelle am Bahnhof Überherrn
  - Anpassung Sicherungstechnik (günstiger Stichstreckenblock oder bei Güterverkehrsnutzung mit mehreren Gleisen mit Bahnhof Überherrn)
  - Planungskosten (10%)
  - Summe: 31 Mio. €

**Real sind es nur 3 Bahnübergänge und das Bisttalbahngleis (Gleis3) in Völklingen ist noch vorhanden und nutzbar, sowie barrierefrei.**

# DAS „MOSOLF GUTACHTEN“

Vorge stellt in Forbach, einmal – dann nie mehr

Verschwunden in den Schubladen des saarländischen Verkehrsministeriums



## **KV-Terminal Überherrn - Intermodale Plattform und binationale Basis für Schienenpersonenverkehr**

Forbach, 03.09.2015



# Der Streckenverlauf

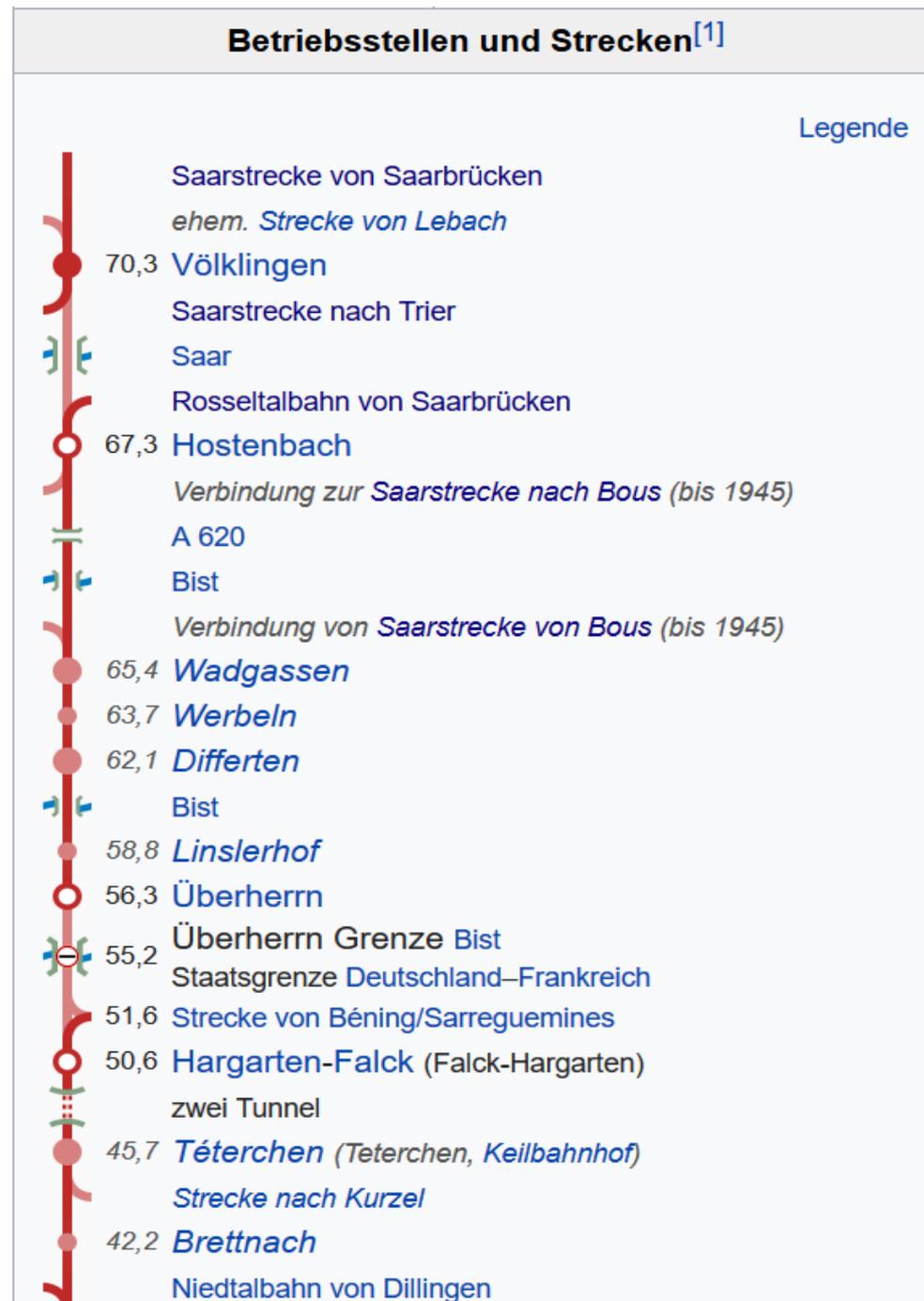
Ehemalige Haltepunkte:

- ▶ Völklingen
- ▶ Hostenbach
- ▶ Wadgassen
- ▶ Werbeln
- ▶ Differten
- ▶ Linslerhof
- ▶ Überherrn
- ▶ F-Hargarten-Falck

Neue Haltepunkte:

- ▶ Wehrden Kläranlage
- ▶ Wehrden ehem. Kraftwerk
- ▶ Hostenbach Mitte
- ▶ Merten

**Bei einer Reaktivierung können ehemalige Haltepunkte meist ohne Planfeststellung wieder ans Netz gehen.**



# Warum die Bisttalbahn reaktivieren?

- ▶ für Pendler schnellere Verbindungen (teilweise umsteigefrei)
- ▶ sich lohnende (Halbtags) Jobs ohne Kauf eines Zweitwagens
- ▶ Entwicklungsschub für das Bisttal und Wadgassen
- ▶ Stärkung des Tourismus im Warndt und im Saargau
- ▶ für Jugendliche und Senioren ein Gewinn an Mobilität
- ▶ Steigerung der Kaufkraft in Völklingen

# Warum die Bisttalbahn reaktivieren?

- ▶ für Anwohner weniger Lärm und Abgase durch verminderten Autoverkehr
- ▶ Feinverteilung in die Ortsteile durch abgestimmte Busverkehre
- ▶ Bahnhaltepunkte fußläufig gut zu erreichen
- ▶ P&R und B&R Parkflächen an den Bahnhaltepunkten
- ▶ Sonntagsausflug per Bahn in die Region oder aus der Region ins Bisttal und den Warndt/Saargau möglich
- ▶ Steigerung der Wertschöpfung im Bisttaltal und im Raum Wadgassen
- ▶ Ausbau der Bisttalbahn nach Frankreich und Luxemburg, Europa stärken und erleben

# Warum die Bisttalbahn reaktivieren?

- ▶ **Personenverkehr als Stadtbahn oder Regionalbahn**  
In 15 Minuten von Überherrn nach Völklingen in 30 Minuten von Überherrn nach Hbf. Saarbrücken
- ▶ **Kürzere Fahrzeiten als der Bus, ohne Umsteigen nach Völklingen bzw. Saarbrücken**
- ▶ **Neue Chancen für den Personenverkehr nach Frankreich und Luxemburg**
- ▶ **Entlastung der Straßen auch durch P&R Parkplätze**
- ▶ **Ringverkehr Saarbrücken – Forbach – Béning - Hargarten – Überherrn – Völklingen - Saarbrücken (TramTrain Große Schleife), auch auf bestehenden Trassen möglich.**
- ▶ **KV Terminal Überherrn – Entlastung der Straßen von ca. 30.000 – 40.000 LKW Fahrten im Jahr**



# Reaktivierung als Stadtbahn oder Regionalbahn

Eine berechnete Frage aber nicht die entscheidende:  
Hauptsache es tut sich was auf der Schiene

- ▶ Reaktivierung als Eisenbahn (Regionalbahn) mit Anschluss an den Hauptbahnhof in Saarbrücken  
Fahrzeit Überherrn – Saarbrücken Hauptbahnhof 30 Minuten
- ▶ Reaktivierung als Stadtbahn (Saarbahn) nur als Gesamtkonzept Tram Train Große Schleife sinnvoll
- ▶ Zusätzlicher Güterverkehr (KV Terminal Überherrn) erhöht die Wirtschaftlichkeit von Bahnstrecken – Geplante Ansiedlung SVOLT -

# Welche Fahrzeuge kommen zum Einsatz



**Tram Train Fahrzeuge  
der neuen Generation**



**Welche Fahrzeuge fahren auf der Bisttalbahn  
Eisenbahnfahrzeuge der neuesten Generation  
Elektrisch, als Wasserstoffzug oder als Hybrid.  
Vorteil der Eisenbahnzüge gegenüber der Stadtbahn ist  
eine vorhandene Toilette an Bord.**



Der Coradia iLint ist der weltweit erste Niederflur-Personenzug, der von einer Wasserstoff-Brennstoffzelle angetrieben wird

**Bei Hybrid, Akku oder Wasserstoff Fahrzeugen  
Ist keine Elektrifizierung  
der Strecke nötig.**

# Welche Fahrzeuge fahren auf der Bisttalbahn



**Alstom Régiolis  
Polyvalent mit Diesel  
und Elektro-Antrieb**



# Neue Fahrzeuge nicht nur für die Bisttalbahn

Siemens Vectron DM, Zweikraftlokomotive (Dual Mode) für 15 kV Wechselspannung und Dieselmotor mit 2000kW Leistung am Rad und 160 km/h Höchstgeschwindigkeit



- **Stadler Eurodual 2159**
- **Bei den Lokomotiven Eurodual 2159 handelt es sich um kombinierte Diesel- und elektrische Lokomotiven für den Streckendienst, die von Stadler Rail bei Valencia in Spanien produziert werden. Im Jahr 2019 sind die ersten drei von insgesamt zehn bei der Havelländischen Eisenbahn bestellten Lokomotiven ausgeliefert worden**



# Wie kann die Reaktivierung ablaufen

Natürlich Schritt für Schritt:

1. Phase ► Reaktivierung Überherrn - Völklingen
2. Phase ► Reaktivierung Hostenbach –  
Fürstenhausen Verbindung zur Linken Saarstrecke/Rosseltalbahn
3. Phase ► Reaktivierung nach Frankreich –  
(Hargarten-Falck)

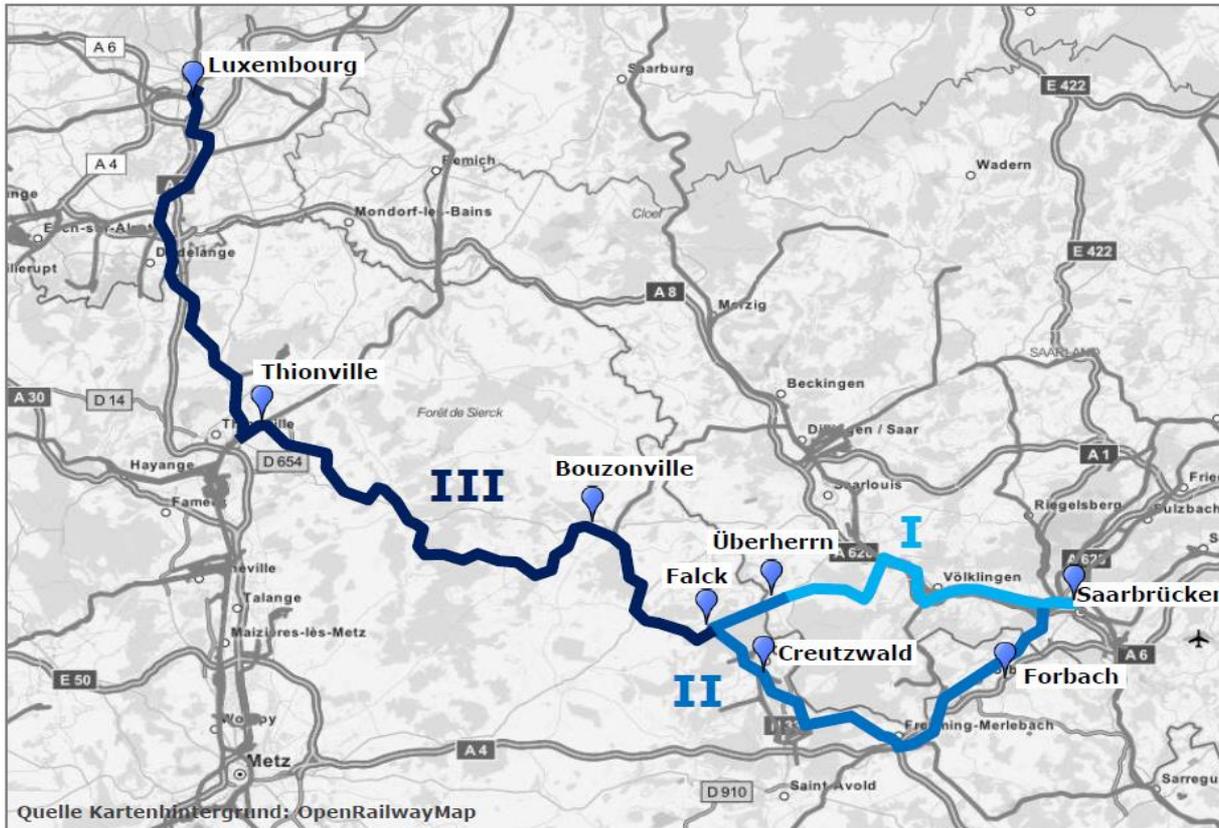
**Ringzug Saarbrücken – Forbach – Béning – Creutzwald – Hargarten – Überherrn – Völklingen – Saarbrücken ► Tram Train Große Schleife**

**Regionalexpress Verbindung Saarbrücken – Völklingen – Überherrn – Bouzonville – Thionville – Luxemburg**

**Güterverkehr ins französische Bahnnetz**

## 4. Personenverkehr – Infrastruktur

Ein modularer Entwicklungsplan für den SPNV würde Kosten minimieren und auch die Region SaarLorLux besser erschließen



Phase I: SB-Überherrn

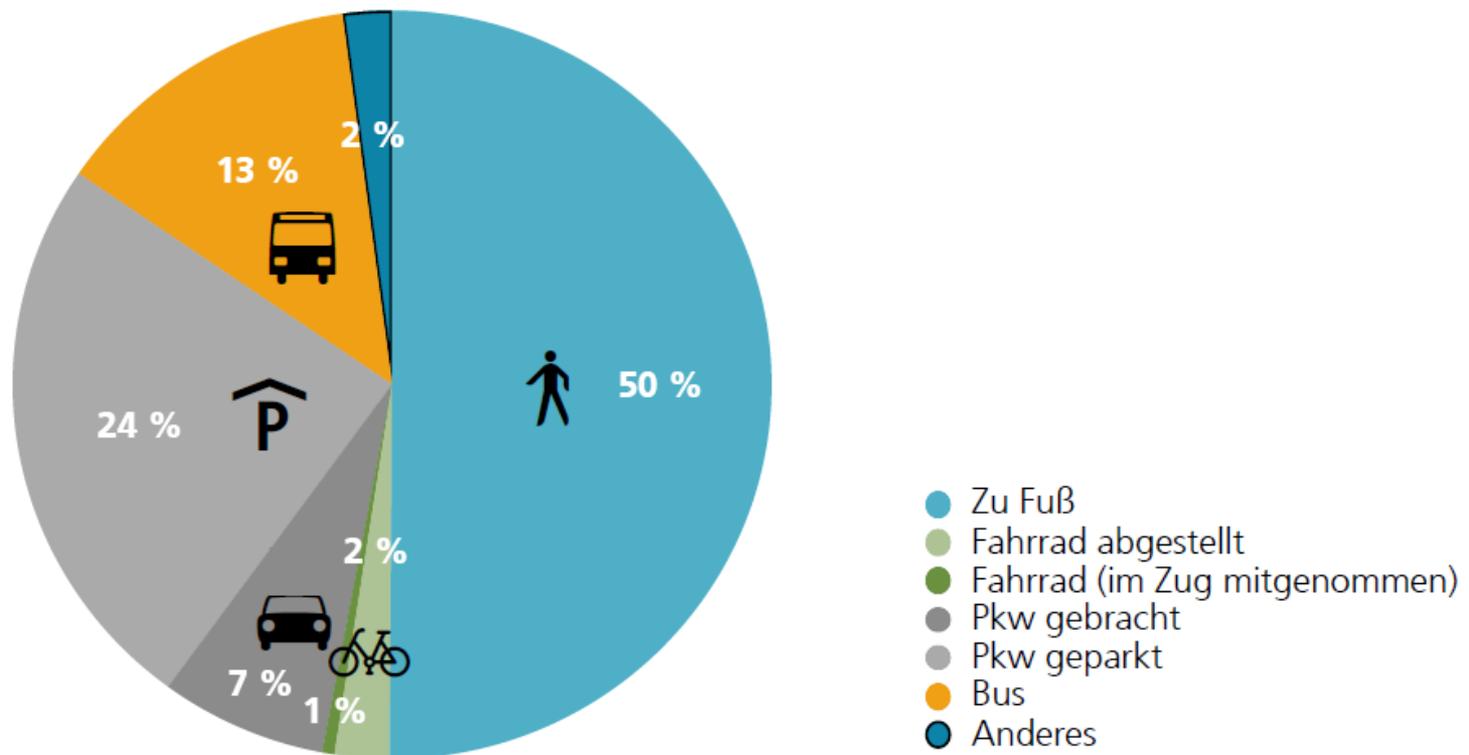
Phase II: Ringzug

Phase III: RE SaarLorLux

## 2 Verkehrsmittelwahl zur Bahnstation

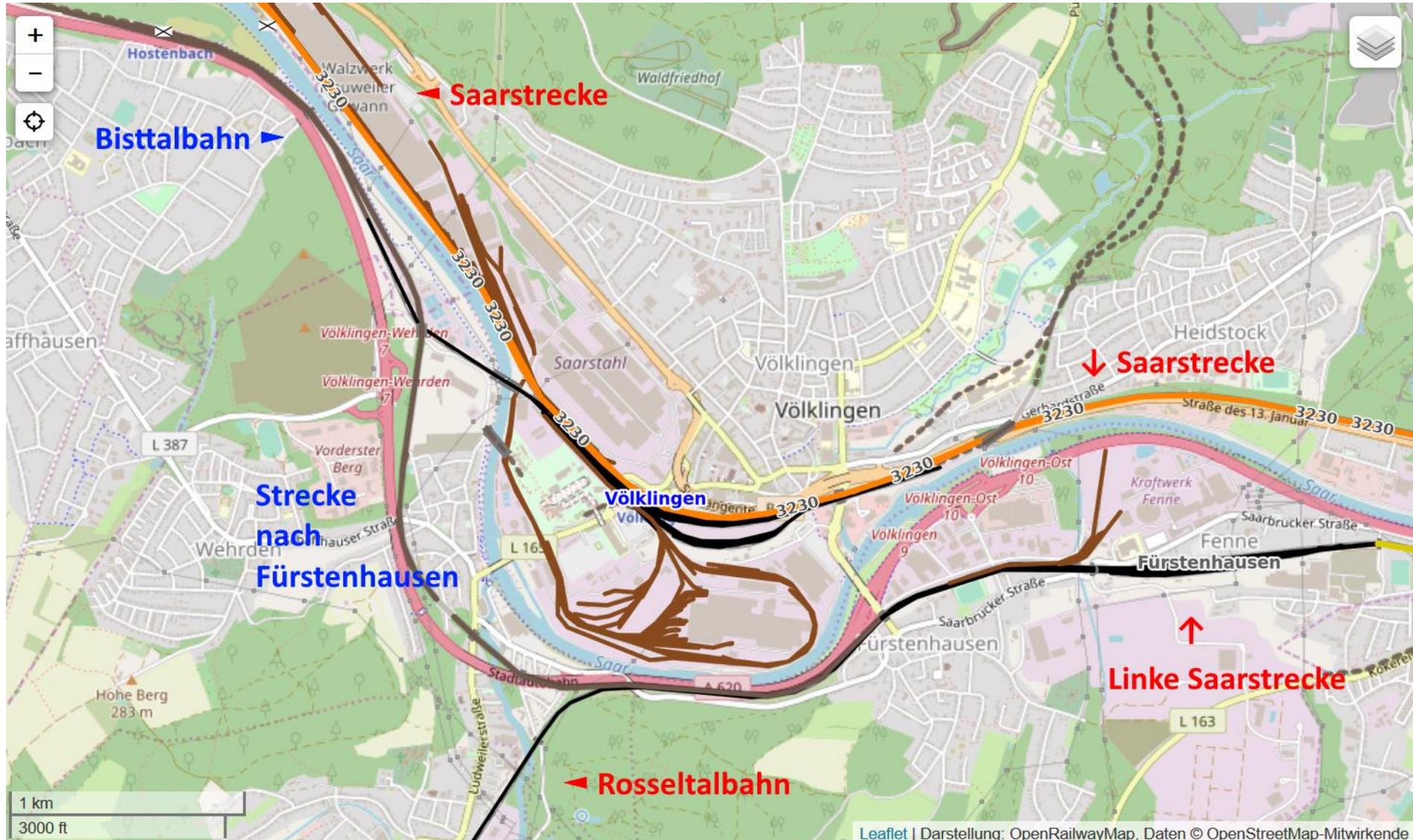
**Die meisten Kunden erreichen die Bahnstationen zu Fuß – Fast jeder Vierte parkt seinen Pkw und nur jeder Achte kommt mit dem Bus.**

Wie kommen Sie normalerweise zu ihrem Haltepunkt?  
(nur Bahnnutzer, n=361)



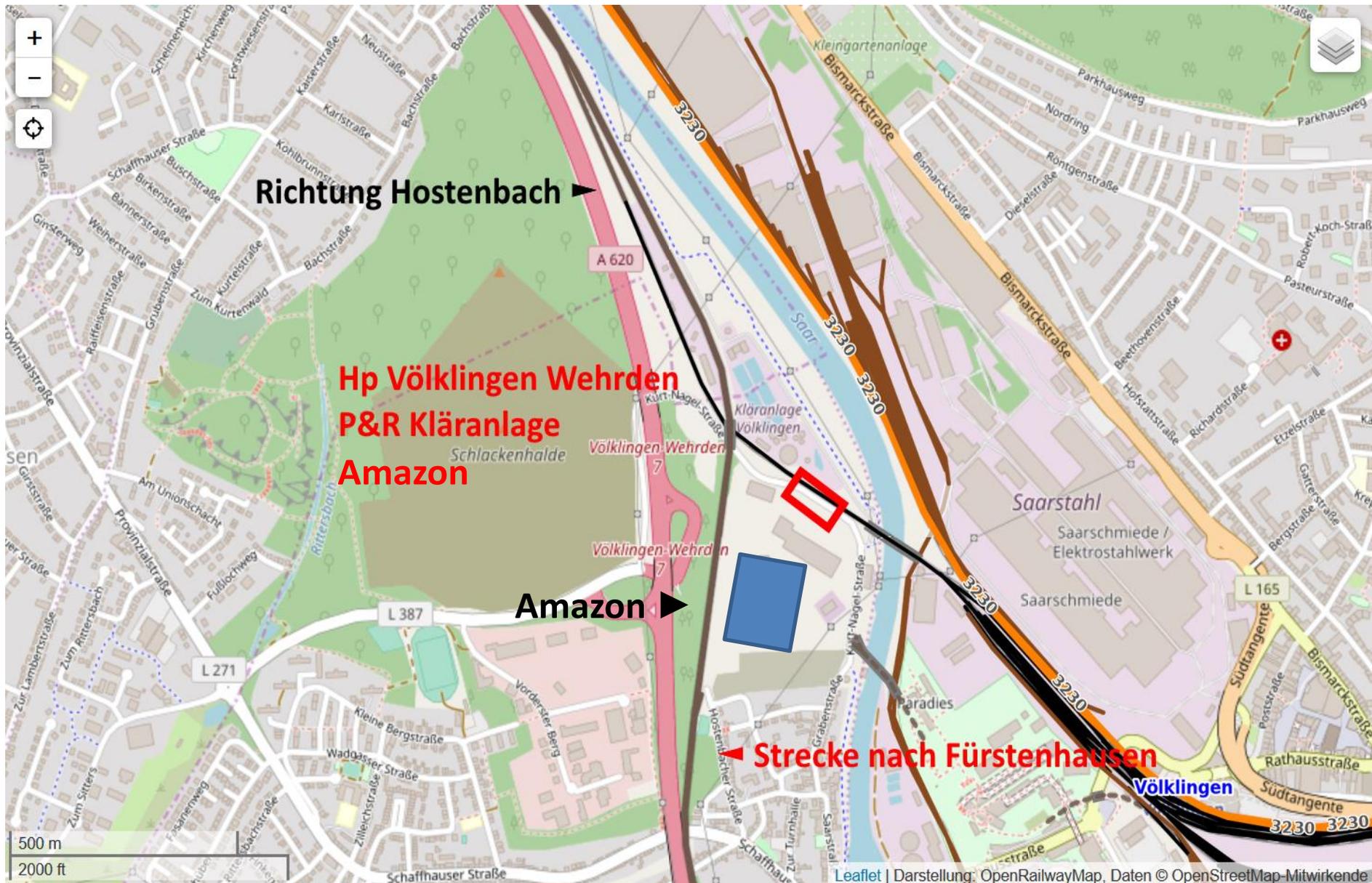
Quelle: Darstellung **PROBST & CONSORTEN** MARKETING-BERATUNG unter Verwendung Tarifmonitor 2018

# Einsteigen bitte!

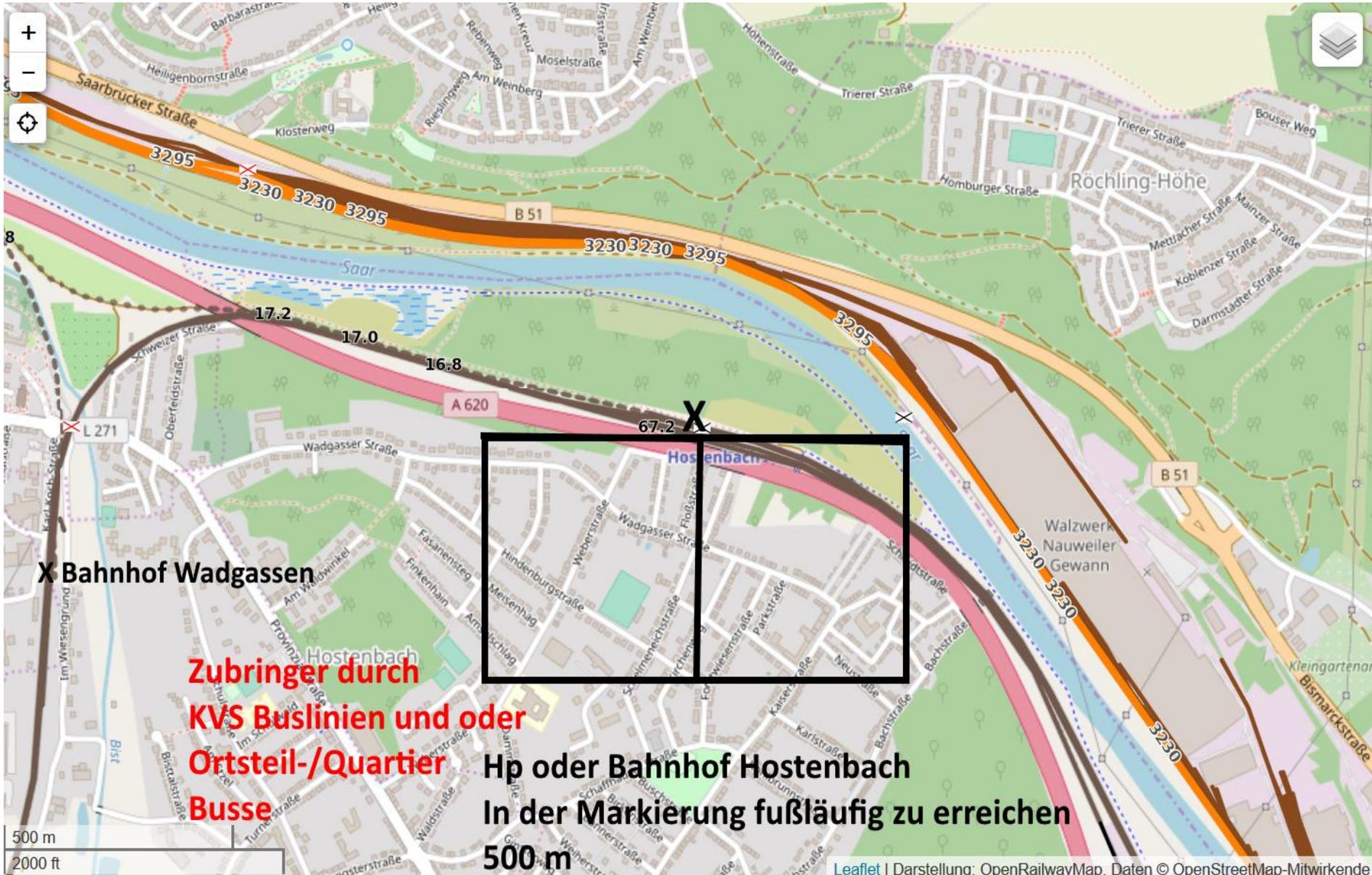


Im Bahnhof Völklingen geht es los

# Weiter in Richtung Wehrden/Hostenbach



# Hp oder Bahnhof Hostenbach

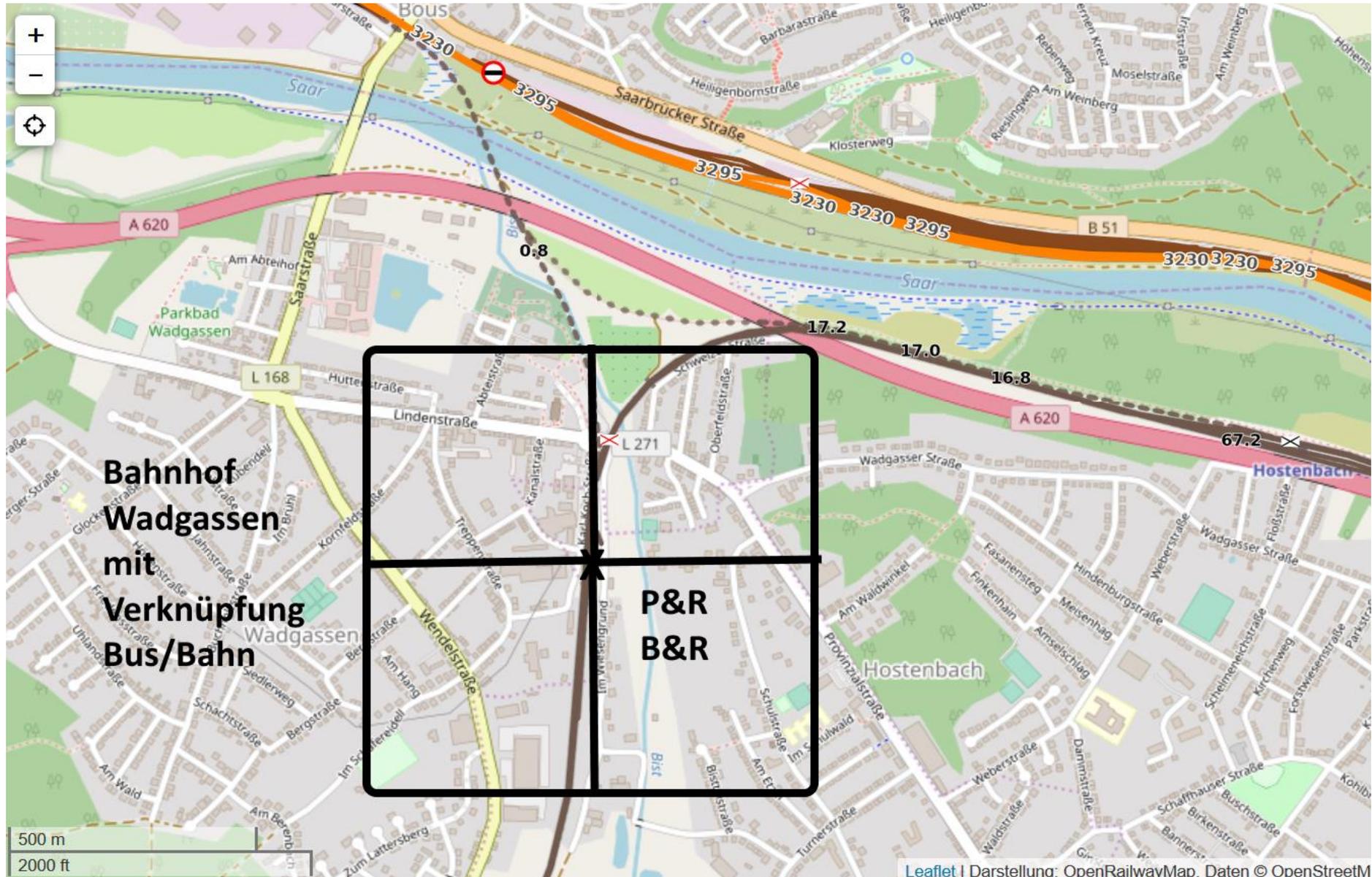


X Bahnhof Wadgassen

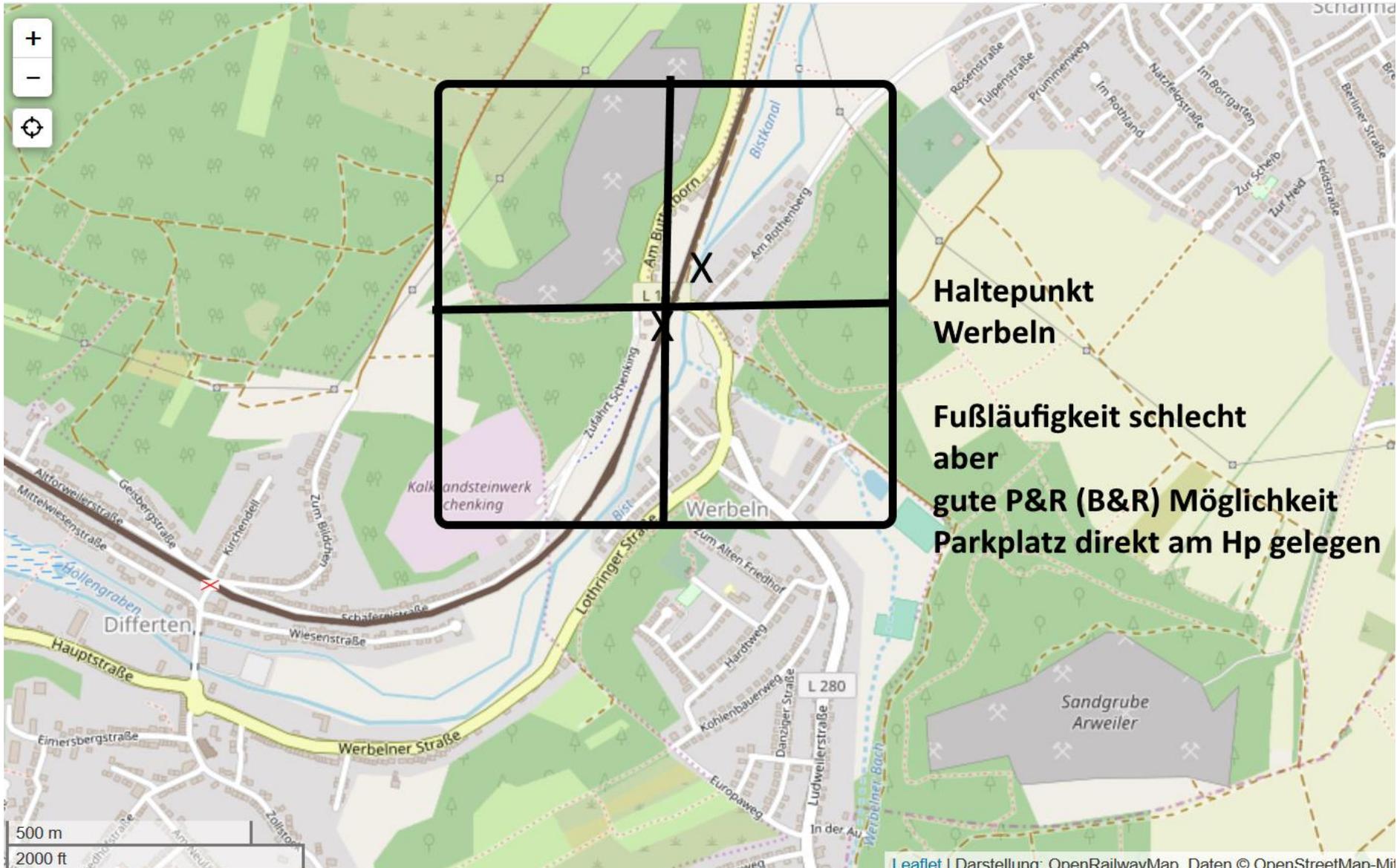
Zubringer durch  
KVS Buslinien und oder  
Ortsteil-/Quartier  
Busse

Hp oder Bahnhof Hostenbach  
In der Markierung fußläufig zu erreichen  
500 m

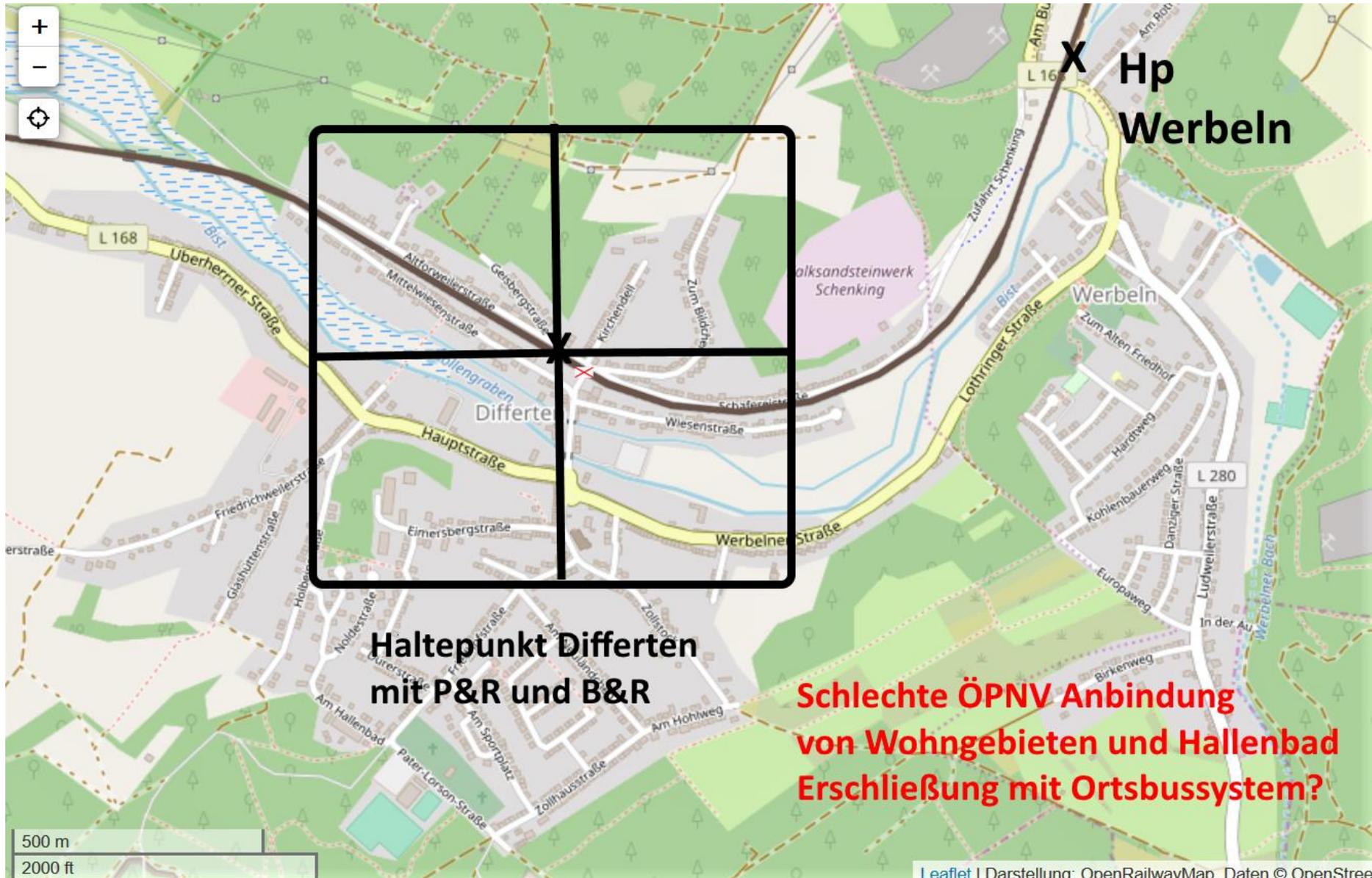
# Wir erreichen Wadgassen



# Der Haltepunkt Werbeln



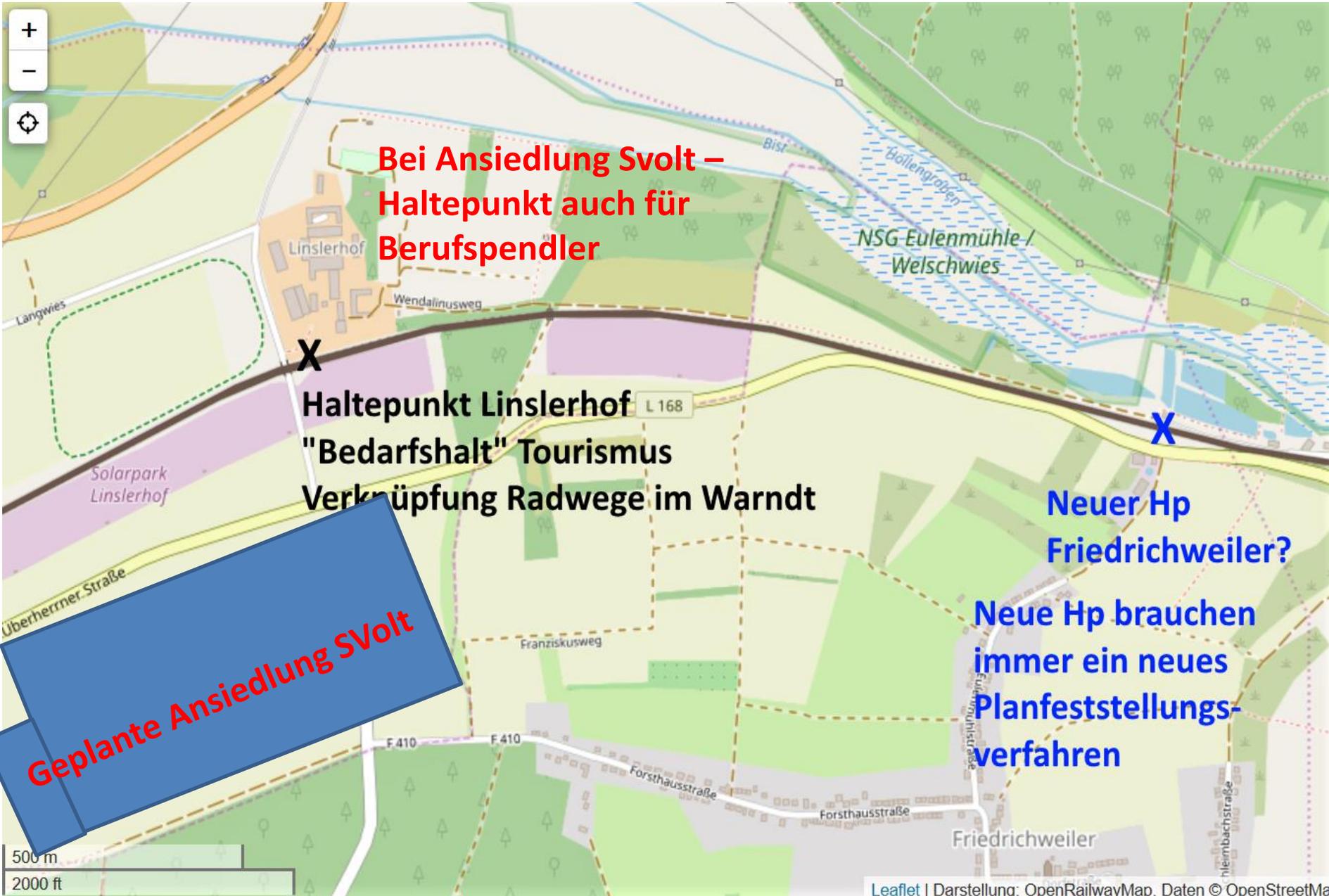
# Die Bisttalbahn fährt in Differten ein



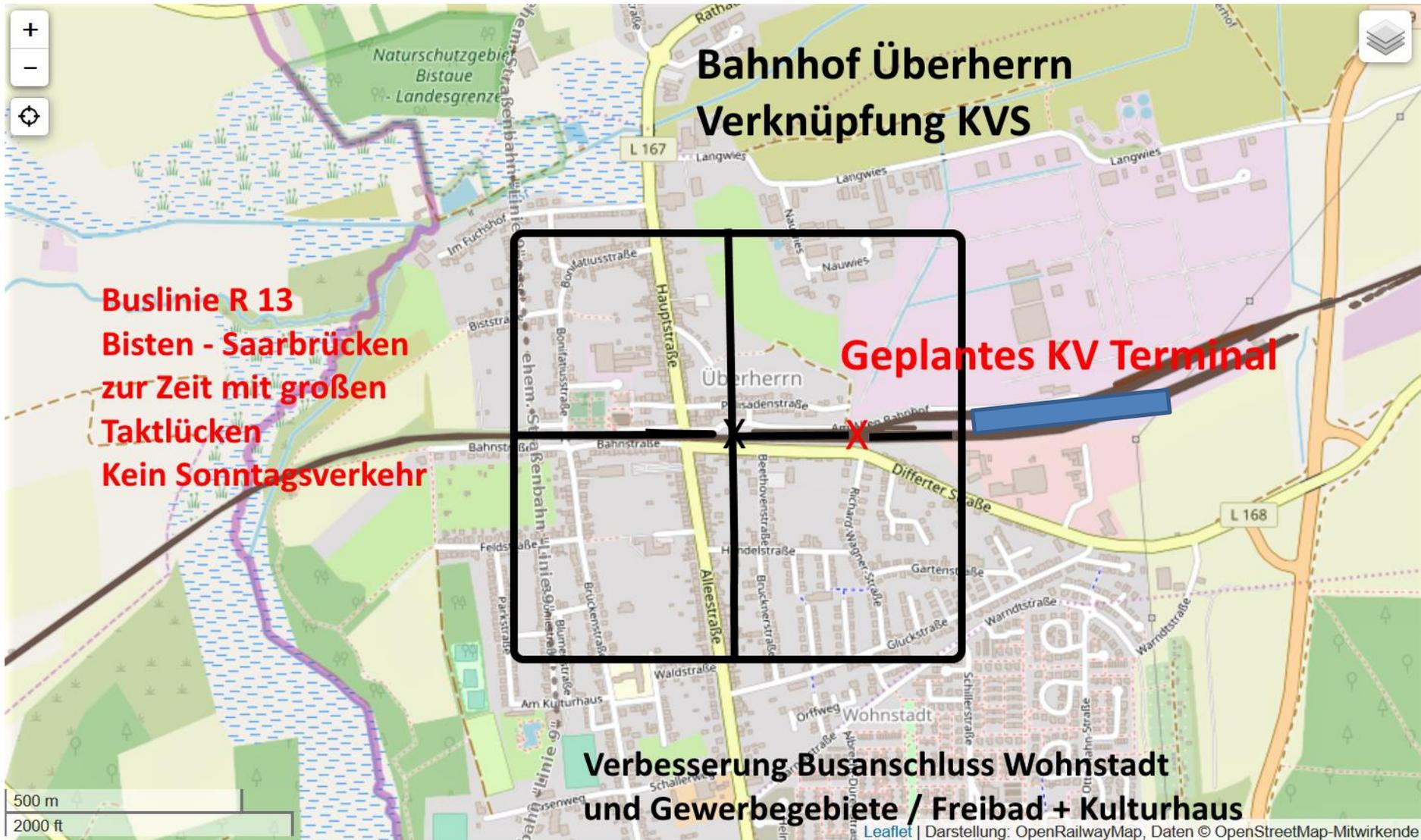
**Haltepunkt Differten  
mit P&R und B&R**

**Schlechte ÖPNV Anbindung  
von Wohngebieten und Hallenbad  
Erschließung mit Ortsbussystem?**

# Halt (Bedarfshalt) Linslerhof / Pendlertourismus - Radverkehr



# (Vorläufiger) Endpunkt / Bahnhof Überherrn



# Ups, es geht noch weiter / **Vive la France**

**Die Lücke muss weg!**



**Ehemalige  
Kleinbahn  
Saarlouis-  
Creutzwald**

**Nach Bouzonville  
Thionville**

**Bisttalbahn**

**Hargarten-Falck**

**Nach Creutzwald / Béning**

2 km  
1 mi

## 5. Personenverkehr – Potenzial

**Der Abschnitt Wadgassen-Völklingen-Saarbrücken-Forbach wäre dicht belegt, Grund sind fehlende Pendlerdaten.**

Streckenbelegung für den Ringzug SaarRosselle



26 Grenzüberschreitender KV-Terminal Überherrn

„Die Europäische Union investiert in Ihre Zukunft“

## 5. Personenverkehr – Potenzial

**Der Ringzug würde z.B. die aktuelle Fahrzeit zwischen Creutzwald und Saarbrücken um 65% reduzieren - eine Primäranalyse ist daher notwendig, um das wahre Potenzial zu ermitteln.**

Fahrzeiten Ringzug SaarRosselle

Km	Ort	Fahrplan	
		Ankunft	Abfahrt
0	Saarbrücken		16:00
10,7	Völklingen	16:08	16:10
13,7	Hostenbach	16:13	16:13
15,6	Wadgassen	16:15	16:15
17,3	Werbeln	16:18	16:18
18,9	Differten	16:20	16:20
22,2	Linslerhof*	16:23	16:23
24,7	Überherrn	16:25	16:25
30,4	Falck-Hergarten	16:30	16:35
34,8	Creutzwald	16:40	16:40
39,1	Carling	16:44	16:44
41,3	Zone Industrielle Europort**	16:47	16:47
43,0	L'Hopital	16:49	16:49
47,9	Freyming-Merlebach	16:54	16:54
49,6	Bening	16:57	16:57
57,9	Forbach	17:02	17:03
67,4	Saarbrücken	17:11	

Aktuelle Fahrzeit SB-Creutzwald:  
1 St. 25 min  
(2x Umsteigen; 3-mal täglich)  
Ggü. 31 min.

\* Nur bei Bedarf

\*\* Die Zone Industrielle Europort in St. Saint Avold Nord beschäftigt insgesamt 2464 Personen (31.08.2013)

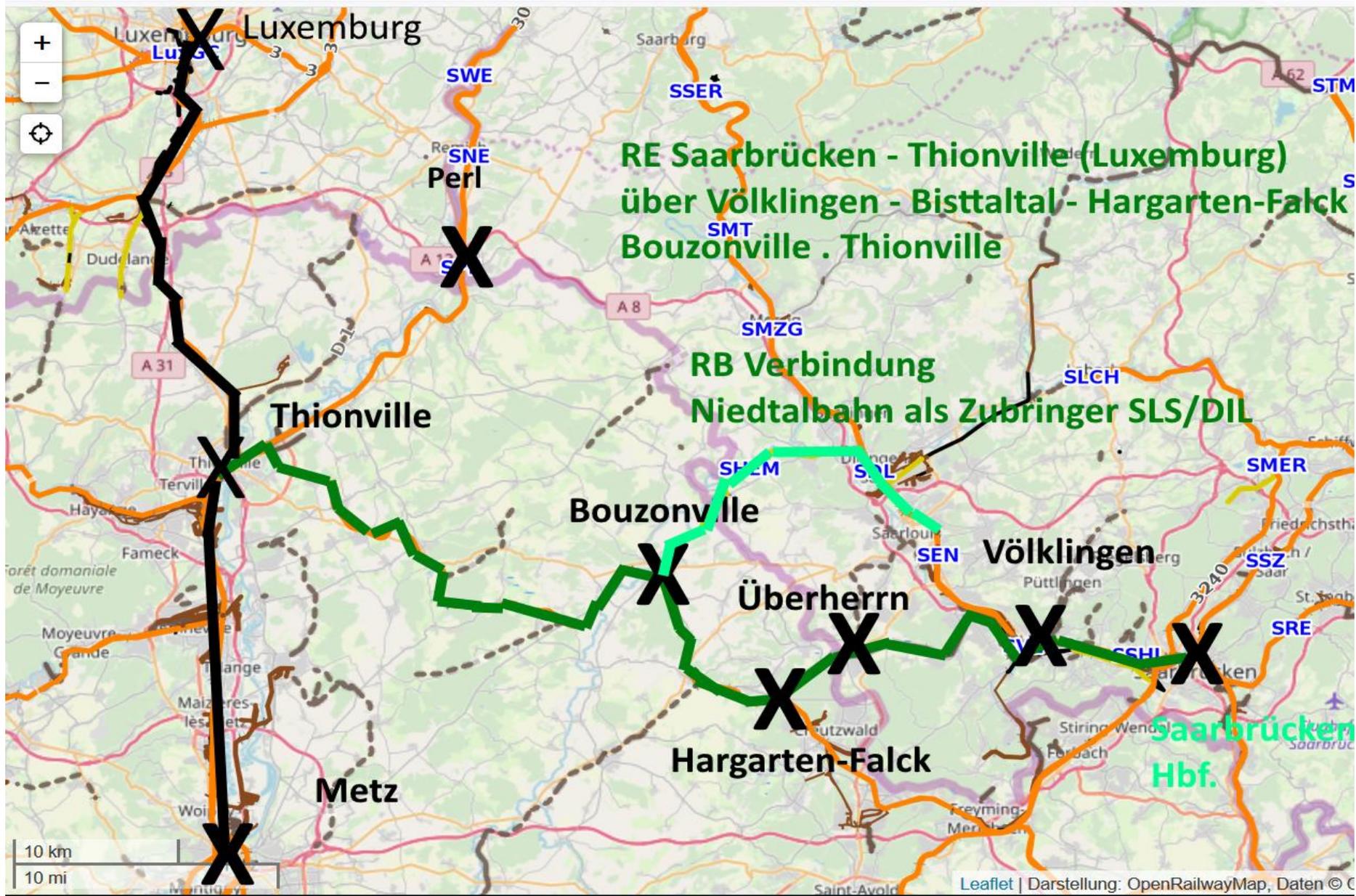
## 2. Güterverkehr – Potenzial

Eine erste Umfrage hat bereits ein Potenzial von 32.000 Lkw-Ladungen p.a. (ca. 4 Züge pro Tag) ergeben

	Ladeeinheiten p.a.	Kategorie	Gewünschte Destinationen
Unternehmen 1	10.000	Industrie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Barcelona (ES)</b></li> <li>• <b>Bilbao (ES)</b></li> <li>• Braunschweig</li> <li>• Chemnitz / Dresden (DE)</li> <li>• <b>Daventry (GB)</b></li> <li>• Duisburg / Köln (DE)</li> <li>• <b>Hamburg (DE)</b></li> <li>• Ingolstadt (DE)</li> <li>• <b>Irún (ES)</b></li> <li>• <b>London (GB)</b></li> <li>• <b>Madrid (ES)</b></li> <li>• <b>Midlands (GB)</b></li> <li>• <b>Milano (IT)</b></li> <li>• <b>Novara (IT)</b></li> <li>• Nürnberg (DE)</li> <li>• <b>Prag (CZ)</b></li> <li>• <b>Rotterdam (NL)</b></li> <li>• <b>Rumänien</b></li> <li>• <b>San Sebastian (ES)</b></li> <li>• <b>Südosteuropa</b></li> <li>• <b>Valencia (ES)</b></li> <li>• <b>die Türkei</b></li> </ul>
Unternehmen 2	4.000	Spedition	
Unternehmen 3	3.500	Industrie	
Unternehmen 4	1.500	Spedition	
Unternehmen 5	1.500	Spedition	
Unternehmen 6	1.300	Spedition	
Unternehmen 7	1.075	Industrie	
Unternehmen 8	1.000	Spedition	
Unternehmen 9	1.000	Spedition	
Unternehmen 10-14	2.750	Spedition, Industrie	
+20% Pull-Effekt	5.325		
<b>Gesamt</b>	<b>31.950</b>		

10 Grenzüberschreitender KV-Terminal Überherrschen  
 „Die Europäische Union investiert in Ihre Zukunft“

# Noch weiter in Richtung Luxemburg

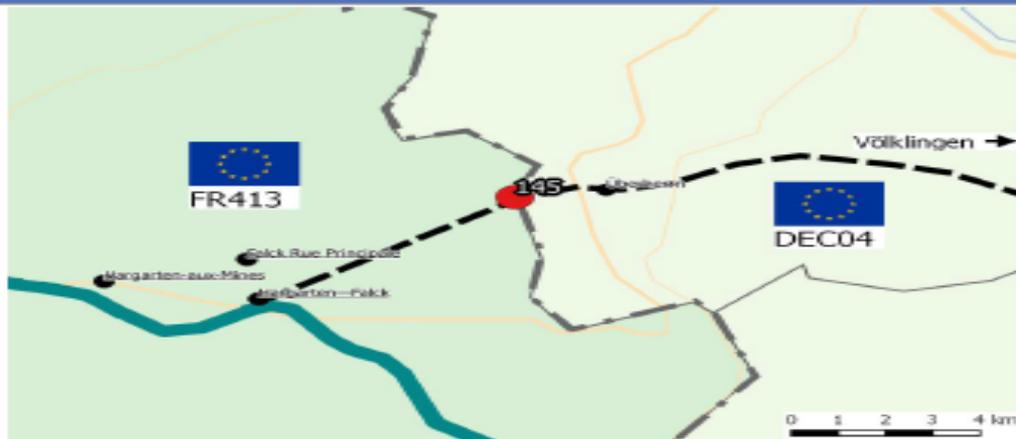




# Woher kommen die Finanzmittel für eine Reaktivierung

- ▶ GVFG - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- ▶ 70-90 % Zuschuss des Bundes – Voraussetzung NKU (Nutzen-Kostenuntersuchung) Wert über 1,0
- ▶ Interreg Förderung wegen Grenznähe
- ▶ EFRE Förderung zur Regionalentwicklung (Beispiel Chemnitzer Modell)
- ▶ ELER Förderung (Tourismus)
- ▶ Landesförderung
- ▶ Regionalisierungsmittel (Betrieb), Barrierefreiheit
- ▶ EU – Missing Links (Lückenschluss nach Frankreich)
- ▶ Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetz

Überherrn [DE] - Hargarten-Falck [FR]



<b>ID</b>	145	
<b>Length</b>	6 km	<b>Travel Speed</b> -
<b>Passenger flow</b>	-	
<b>Inauguration</b>	1880	
<b>Closure</b>	1972	
<b>Importance ...</b>		
... border region	Low	
... countries concerned	No	
... TEN-T network	No	

<b>Status of operation</b>	non-operational	<b>Classification 2017</b>	Neglected
----------------------------	-----------------	----------------------------	-----------

<b>TEN-T corridor</b>	-
-----------------------	---

<b>Missing infrastructure</b>	route closed due to bad condition
-------------------------------	-----------------------------------

<b>Administrative obstacles</b>	-
---------------------------------	---

**INTEROPERABILITY ISSUES**

<b>Railway gauge</b>	1435 mm
----------------------	---------

<b>Number of tracks</b>	-
-------------------------	---

<b>Electrification</b>	-
------------------------	---

<b>Train control system</b>	-
-----------------------------	---

**OPERATIONAL ISSUES**

<b>Type of service</b>	<input type="checkbox"/> Passenger services	<input type="checkbox"/> Touristic/seasonal services	<input type="checkbox"/> Freight services
------------------------	---	--	---

<b>Passenger services in 2017</b> <i>regional/long distance/TEN-T/seasonal</i>	
---	--

<b>Infrastructure manager</b>	-; -
-------------------------------	------

<b>Language of operation</b>	-
------------------------------	---

<b>Competent authorities for PSO passenger services</b>	VGS [DE]; Région Grand Est [FR]
---	---------------------------------

<b>Railway undertaking(s)</b>	-; -
-------------------------------	------

<b>Ministry of transport</b>	BMVI [DE]; Ministère de la Transition écologique et solidaire [FR]
------------------------------	--

**ADDITIONAL INFORMATION**



# Die Plattform Mobilität wünscht der Bisttalbahn allzeit – Gute Fahrt -



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

Erhard Pitzius <http://plattform-mobilitaet.eu/>

<https://www.facebook.com/plattformmobilitaet/>

<https://www.facebook.com/groups/bahnstrecken/>



## **Quellen:**

Google Maps / Wikipedia / TramTrain Studie (Drees & Sommer) / Alstom /  
Bombardier / Rheinbahn / Open street maps / Erhard Pitzius / Open Railway  
Maps / EU Missing Links / Ried-Klimmt / VEP Saarbrücken / Frank Hunsicker /  
Saarbahn GmbH / Landesbetrieb für Straßenbau / Mosolf Gutachten /  
Transcare / Interreg IV A / VEP Saarland