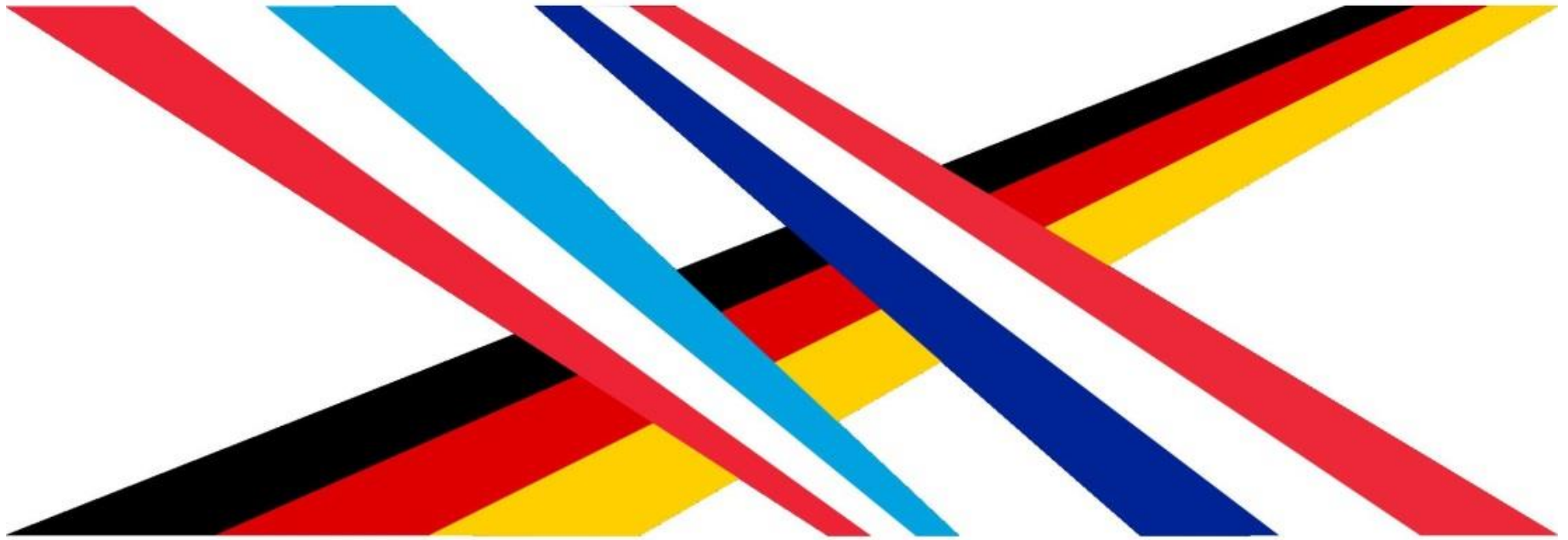


PLATEFORME MOBILITÉ



PLATTFORM MOBILITÄT

Bahnstreckenreaktivierungen im Saarland

Die Primstalbahn im Herzen von Europa



Reaktivierung im Personenverkehr – Sicherung und Ausbau des Güterverkehrs



Der Streckenverlauf

◀ Strecke 3274

↓ Strecke 3211



Der Streckenverlauf

Ehemalige Haltepunkte:

- ▶ Dillingen
- ▶ Nalbach/Saarwellingen
- ▶ Körprich
- ▶ Primsweiler
- ▶ Schmelz
- ▶ Michelbach
- ▶ Limbach
- ▶ Büschfeld
- ▶ Wadern

.....

- ▶ Lebach
- ▶ Lebach-Jabach

Neue Haltepunkte:

- ▶ Dillingen Stahlwerk
- ▶ Dickenwald/Campus Nobel
- ▶ Bilsdorf
- ▶ Körprich Kapellenstr.
- ▶ Hüttersdorf/Schmelz Blaubach

.....

- ▶ Knorscheid

**Einwohnerzahl in unmittelbarer Nähe der Primstalbahn
ca. 25.000 – ohne Dillingen + Lebach**

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

Neue Haltepunkte bedürfen einer grundlegenden Planfeststellung

Warum die Primstalbahn reaktivieren?

- ▶ für Pendler schnellere Verbindungen (teilweise umsteigefrei)
- ▶ sich lohnende (Halbtags) Jobs ohne Kauf eines Zweitwagens
- ▶ Entwicklungsschub für das Primstal
- ▶ Stärkung des Tourismus im Primstal und im Theeltal
- ▶ für Jugendliche und Senioren ein Gewinn an Mobilität
- ▶ Steigerung der Kaufkraft in Dillingen, Schmelz, Wadern und Lebach

Warum die Primstalbahn reaktivieren?

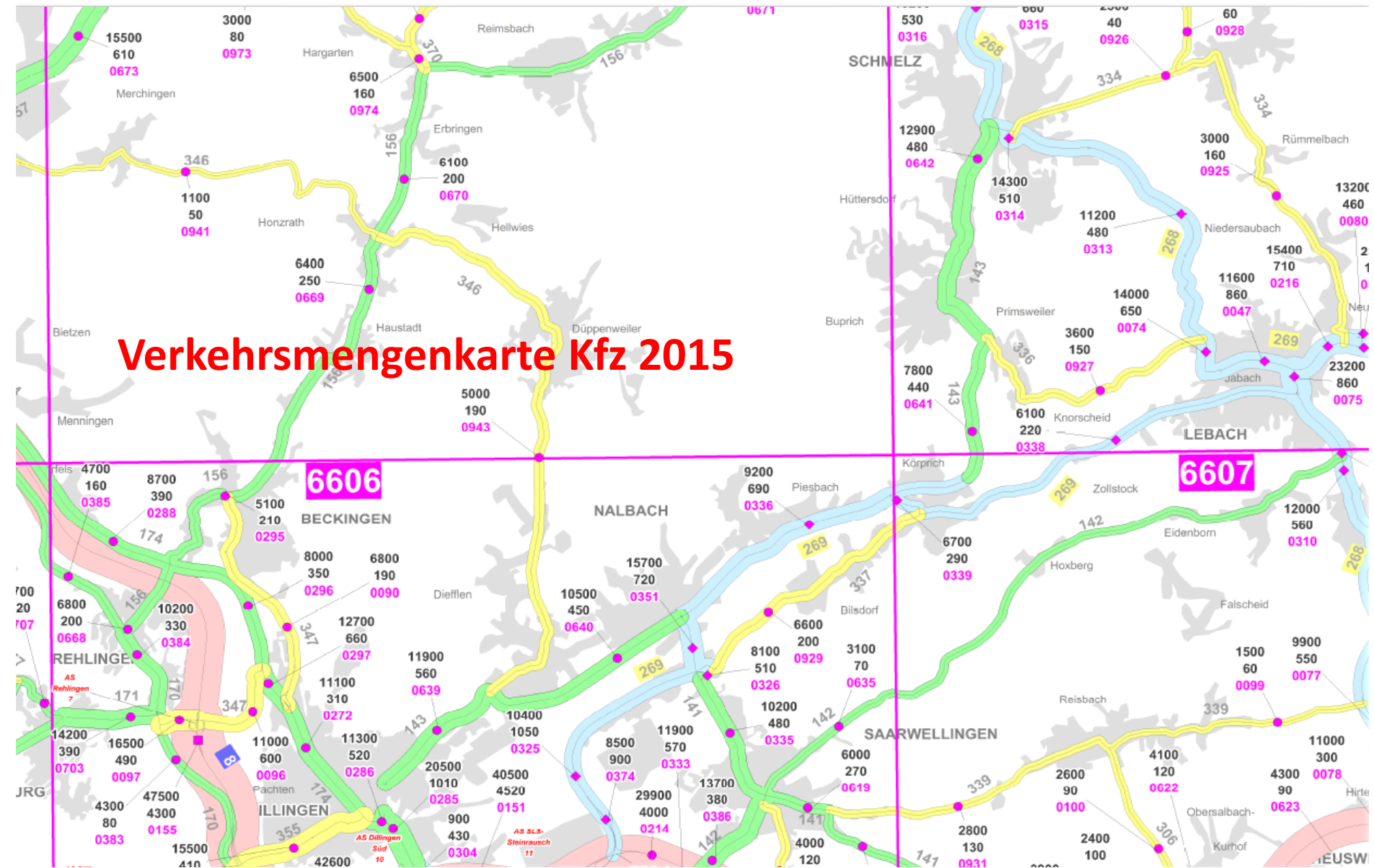
- ▶ für Anwohner weniger Lärm und Abgase durch verminderten Autoverkehr
- ▶ Feinverteilung in die Ortsteile durch abgestimmte Busverkehre
- ▶ Bahnhofsaltepunkte fußläufig gut zu erreichen
- ▶ P&R und B&R Parkflächen an den Bahnhofsaltepunkten
- ▶ Sonntagsausflug per Bahn in die Region oder aus den angrenzenden Regionen ins Prims- und Theeltal möglich
- ▶ Steigerung der Wertschöpfung im Primstal und im Raum Lebach
- ▶ Verlängerung der Primstalbahn nach Frankreich und Luxemburg über die Niedtalbahn, Europa stärken und erleben

Warum die Primstalbahn reaktivieren?

- ▶ Personenverkehr als Stadtbahn oder Regionalbahn
 - ▶ Kürzere Fahrzeiten als der Bus, ohne Umsteigen nach Dillingen, Schmelz, Wadern oder Lebach
- ▶ Neue Chancen für den Personenverkehr nach Frankreich und Luxemburg durch Querverbindung Homburg – Neunkirchen – Lebach – Dillingen – Bouzonville - Thionville
 - ▶ Entlastung der Straßen auch durch P&R und B&R Parkplätze
- ▶ Güterverkehr (Meiser) – Entlastung der Straßen von ca. 10.000 LKW Fahrten im Jahr
 - ▶ Güterverkehr erhöht die Wirtschaftlichkeit von Bahnstrecken

PKW in Dillingen ► 11.100 / PKW Umgehung Diefflen ► 10.500 / PKW Nalbach Bf. B269 ► 15.700 / PKW Dickenwald B269 ► 10.400 / PKW Bilsdorf-Körprich ► 6.600 / PKW Knorscheid ► 6.100 / PKW Hüttersdorf ► 12.900 / PKW Schmelz B 268 ► 14.300

Verkehrsmengenkarte Kfz 2015



Reaktivierung als Stadtbahn oder Regionalbahn

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

► Reaktivierung als Eisenbahn (Regionalbahn) Dillingen – Limbach (Wadern) und oder Dillingen – Lebach mit Anschluss an die Saarstrecke und Illtalbahn

► Reaktivierung als Stadtbahn (Saarbahn) als Erweiterung mit Lückenschluss Lebach – Primsweiler oder Direktverbindung Lebach - Dillingen

► Zusätzlicher Güterverkehr (Meiser in Limbach) erhöht die Wirtschaftlichkeit von Bahnstrecken

Wiederaufbau Gleisdreieck Körprich / Primsweiler



Gleisdreieck Körprich – Primweiler

Strecke 3211
Dillingen - Primweiler

Kurve nach Primweiler

Strecke 3274

Wemmetsweiler -

Lebach - Primweiler - Nonnweiler

Direktverbindung
Dillingen - Lebach

Strecke 3211
Dillingen - Primweiler



Gleisdreieck + Verbindungskurve zwischen Körprich und Primweiler



Welche Fahrzeuge kommen zum Einsatz



**Tram Train Fahrzeuge
der neuen Generation**



Welche Fahrzeuge fahren auf der Primstalbahn
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 Primstalbahn



Alstom Régiolis
Polyvalent mit Diesel
und Elektro-Antrieb



Neue Fahrzeuge nicht nur für die Primstalbahn

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



Wie kann die Reaktivierung ablaufen

Natürlich Schritt für Schritt:

1. Phase ► Reaktivierung Dillingen – Limbach (Wadern)
2. Phase ► Reaktivierung und Neubau Gleisdreieck
Körprich – Primsweiler (durchgehende Züge nach Lebach)
3. Phase ► Durchgehende Züge von Homburg nach
Frankreich und Luxemburg über Ill- Prims- und
Niedtalbahn

Regionalzüge zwischen (Bouzonville) Niedaltdorf – Dillingen – und Limbach/Lebach

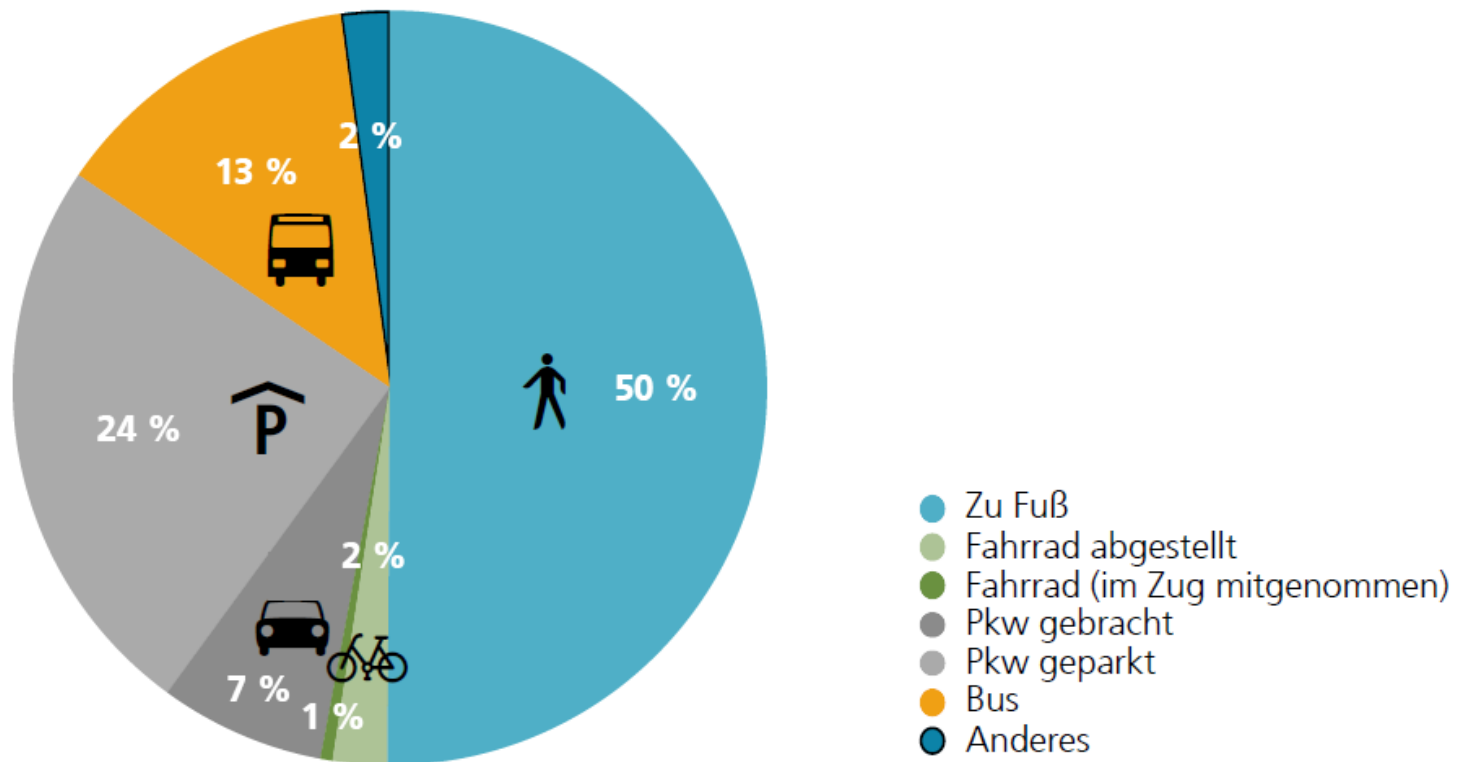
Stärkung des Güterverkehrs und Verbindung des Güterverkehrs ins
französische Bahnnetz über die Niedtalbahn



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)



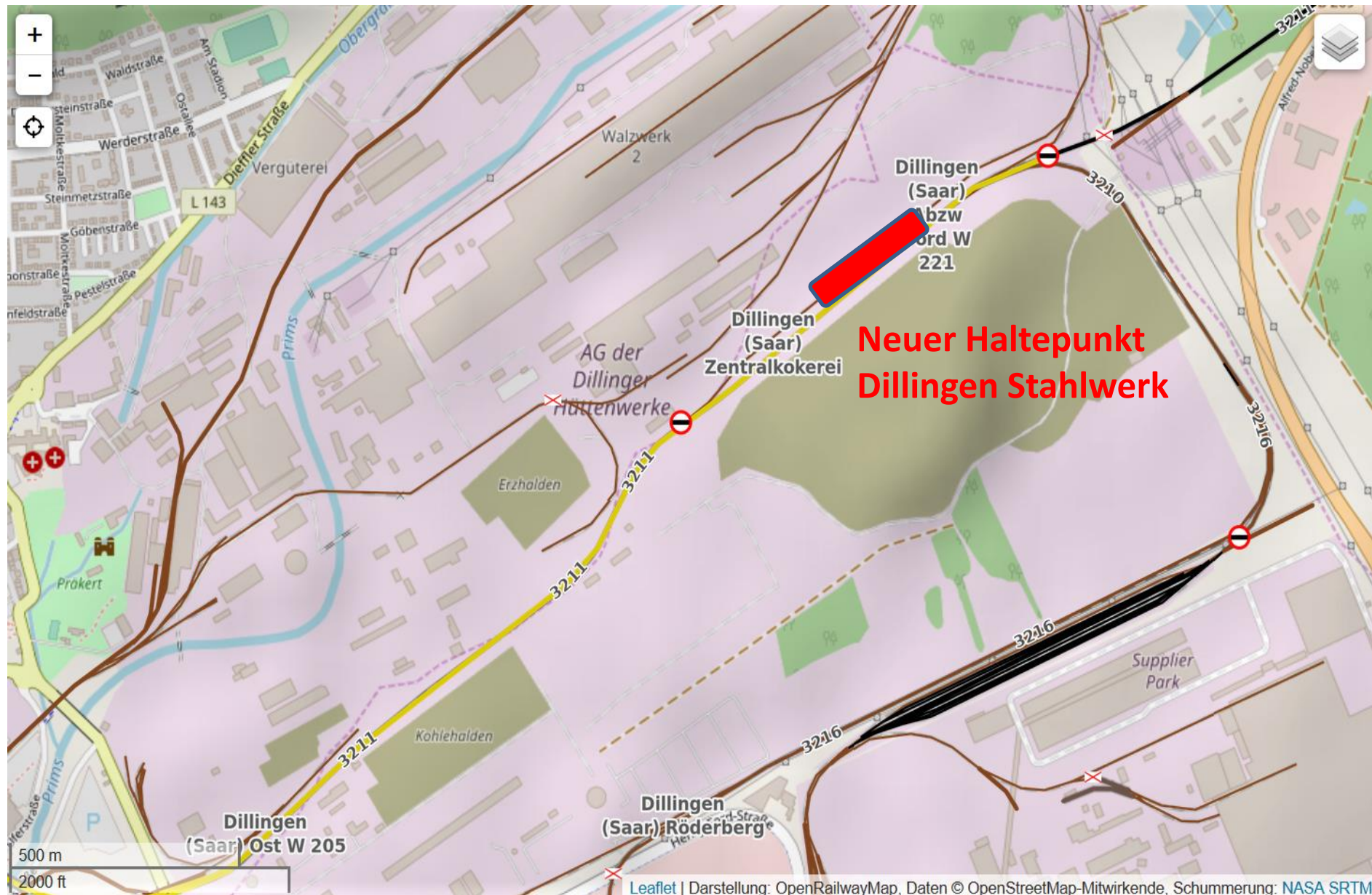
Quelle: Darstellung **PROBST & CONSORTEN** MARKETING-BERATUNG unter Verwendung Tarifmonitor 2018

Einsteigen bitte!



Im Bahnhof Dillingen geht es los

Weiter im Primstal Richtung Nalbach



Neuer Haltepunkt Industrie- und Gewerbegebiet Dickenwald/Wohngebiet Campus Nobel

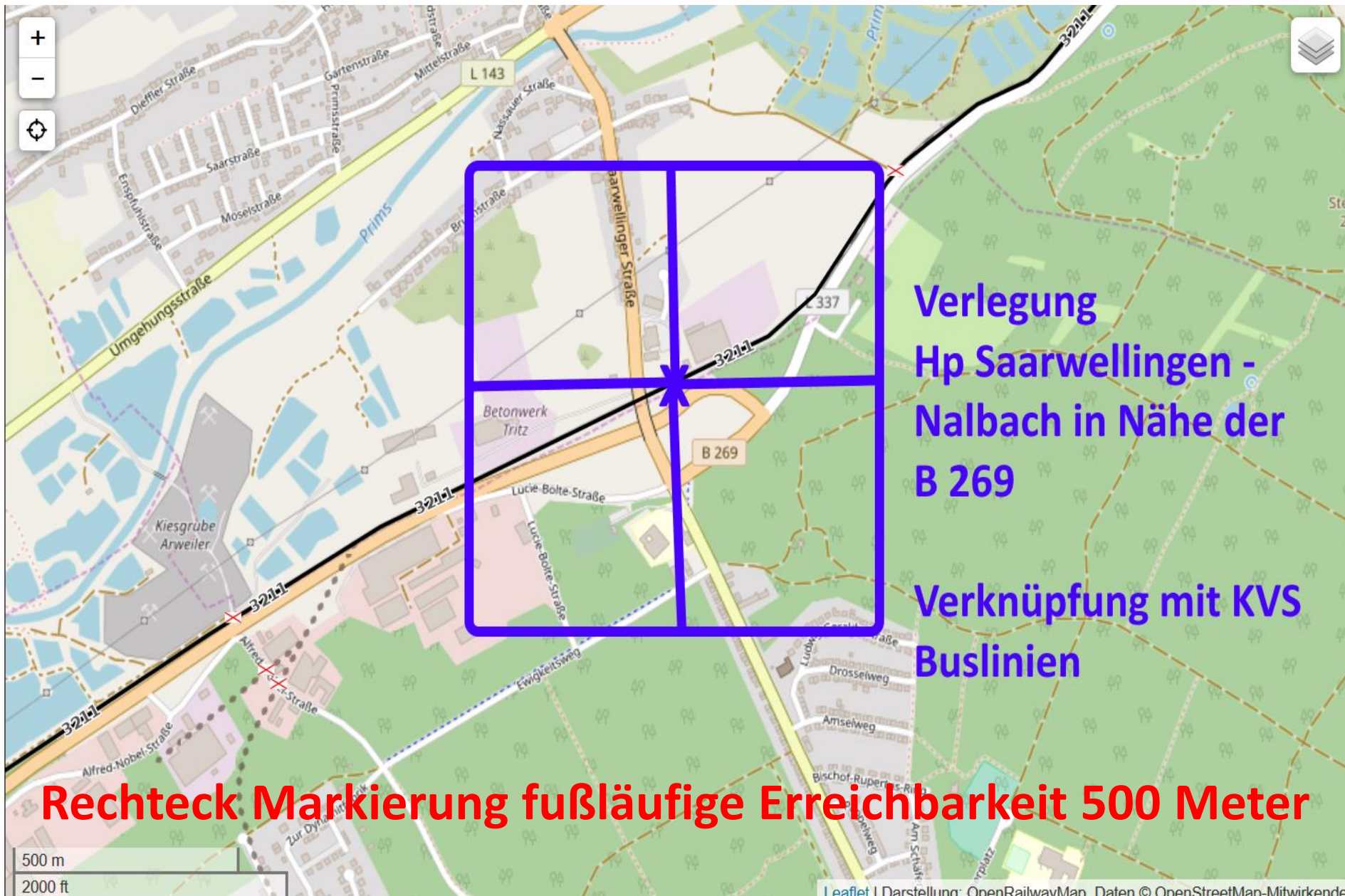
Gewerbegebiet Dickenwald und Mischgebiet
Campus Nobel zur Zeit nicht mit dem ÖPNV erschlossen

Radius 500 Meter
Fußläufigkeit

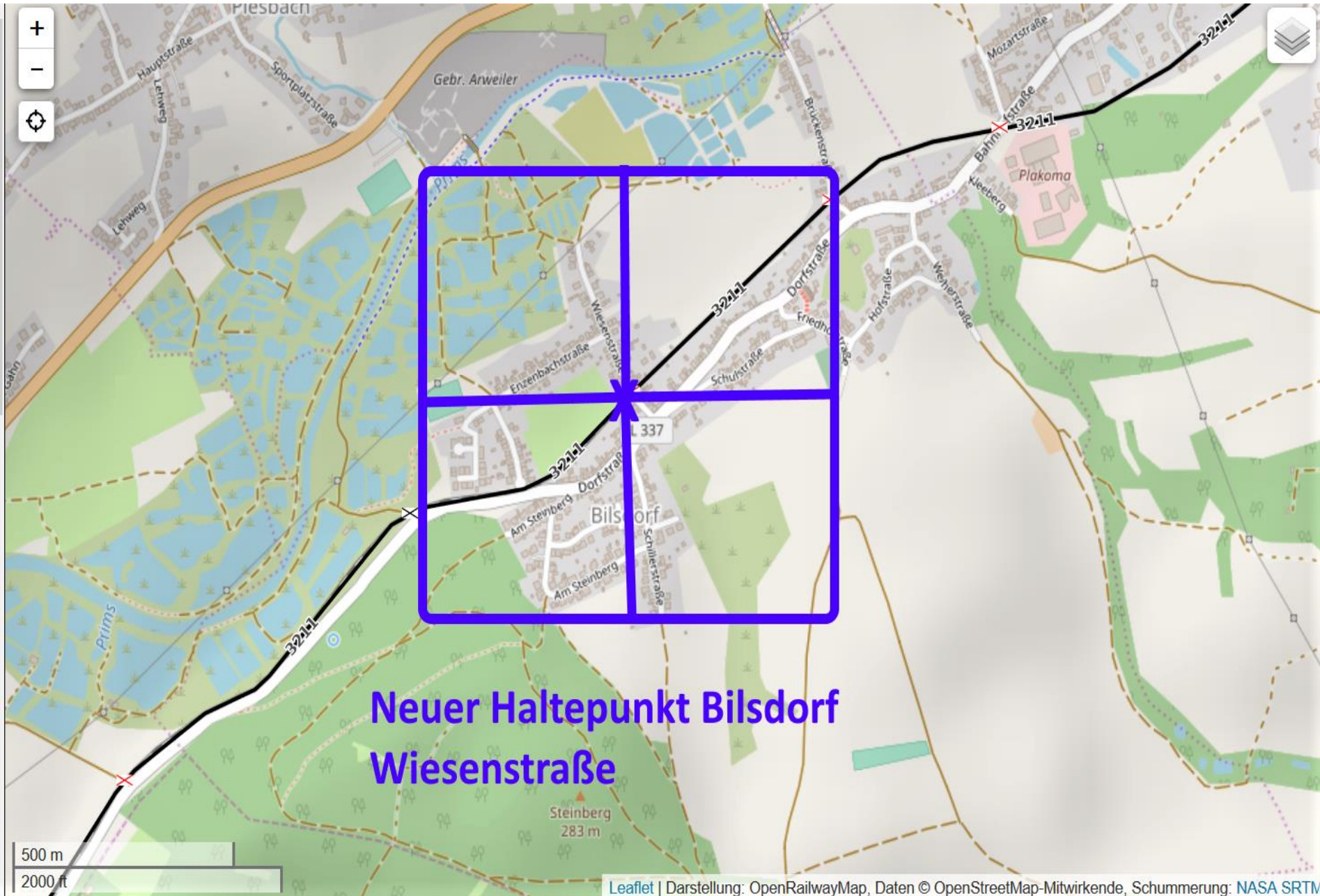
Neuer
Haltepunkt
Dickenwald -
Campus Nobel II

Neuer Haltepunkt
Dickenwald -
Campus Nobel Alternative I

Wir erreichen Nalbach/Saarwellingen



Neuer Haltepunkt Bilsdorf



Die Primstalbahn fährt in Körprich ein

**Alter Bahnhof
Körprich X**

**Neuer Haltepunkt
Körprich X**

Hp Bildsdorf



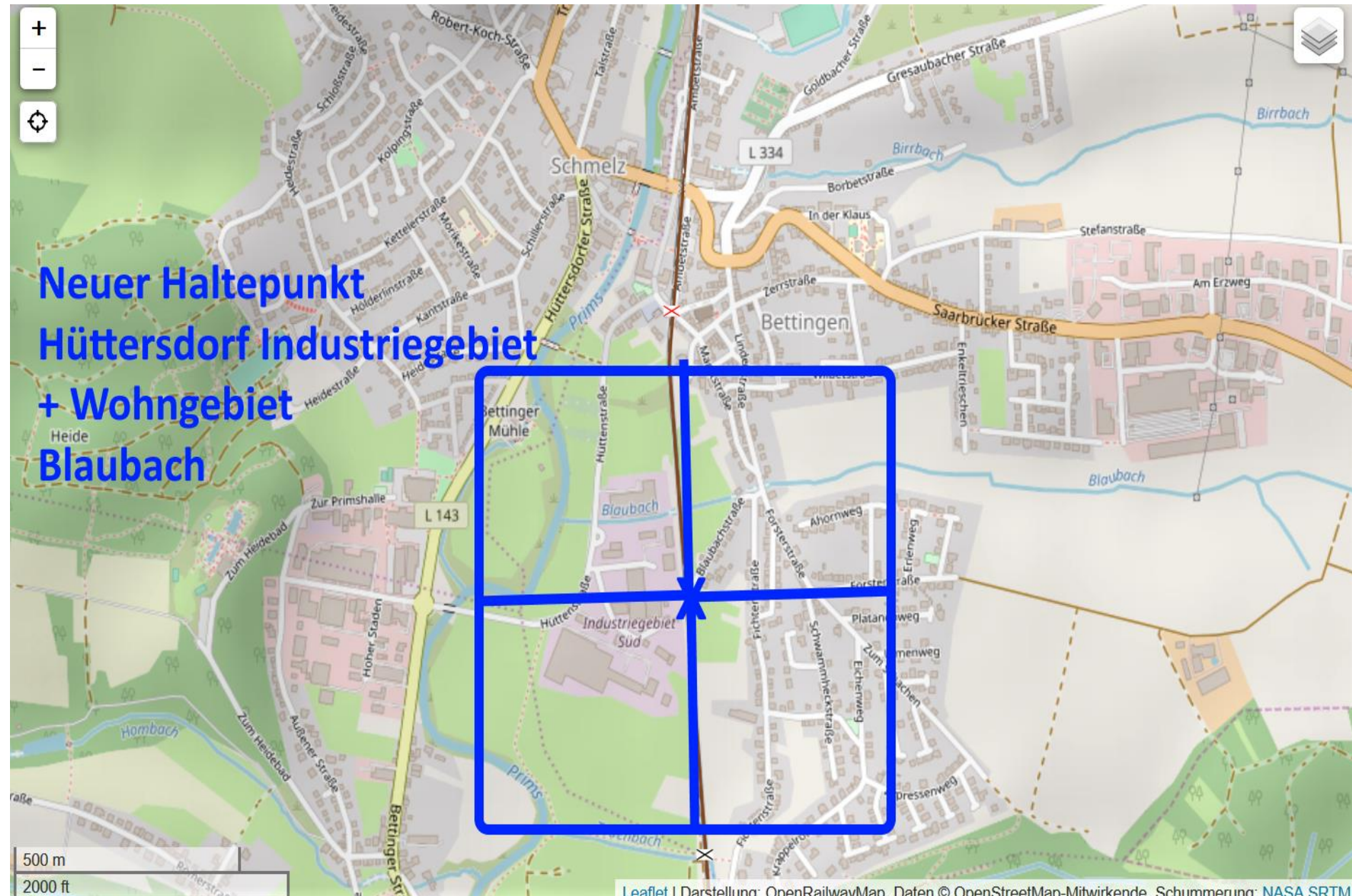
500 m
2000 ft

Ehemaliger Bahnknoten Primweiler - Strecken 3211 + 3274

Für Zugkreuzungen ist wieder ein Ausweichgleis notwendig

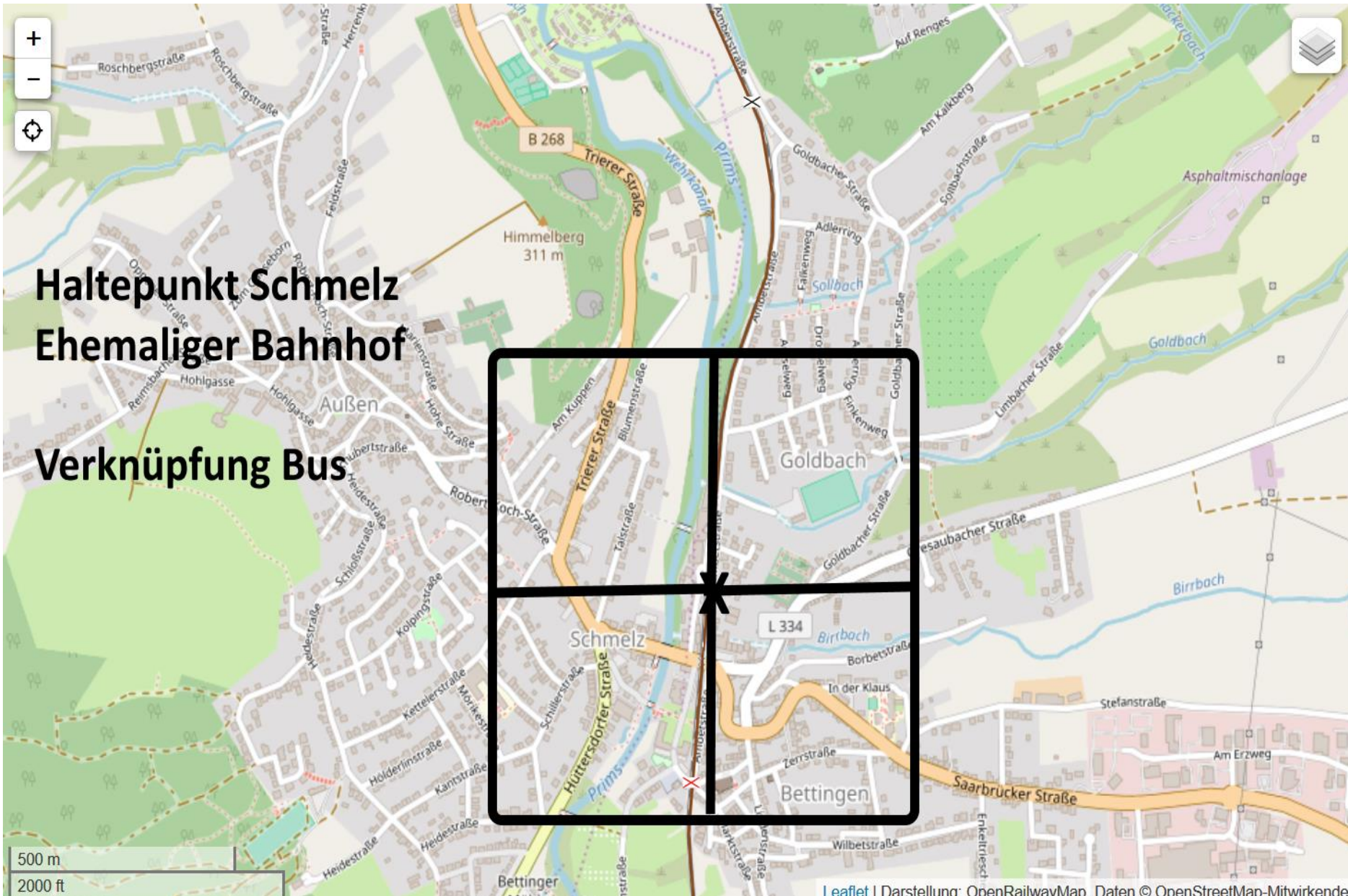


Neuer Haltepunkt Industriegebiet Süd/Schmelz Blaubach



Unser Zug erreicht Schmelz

Haltepunkt Schmelz
Ehemaliger Bahnhof
Verknüpfung Bus

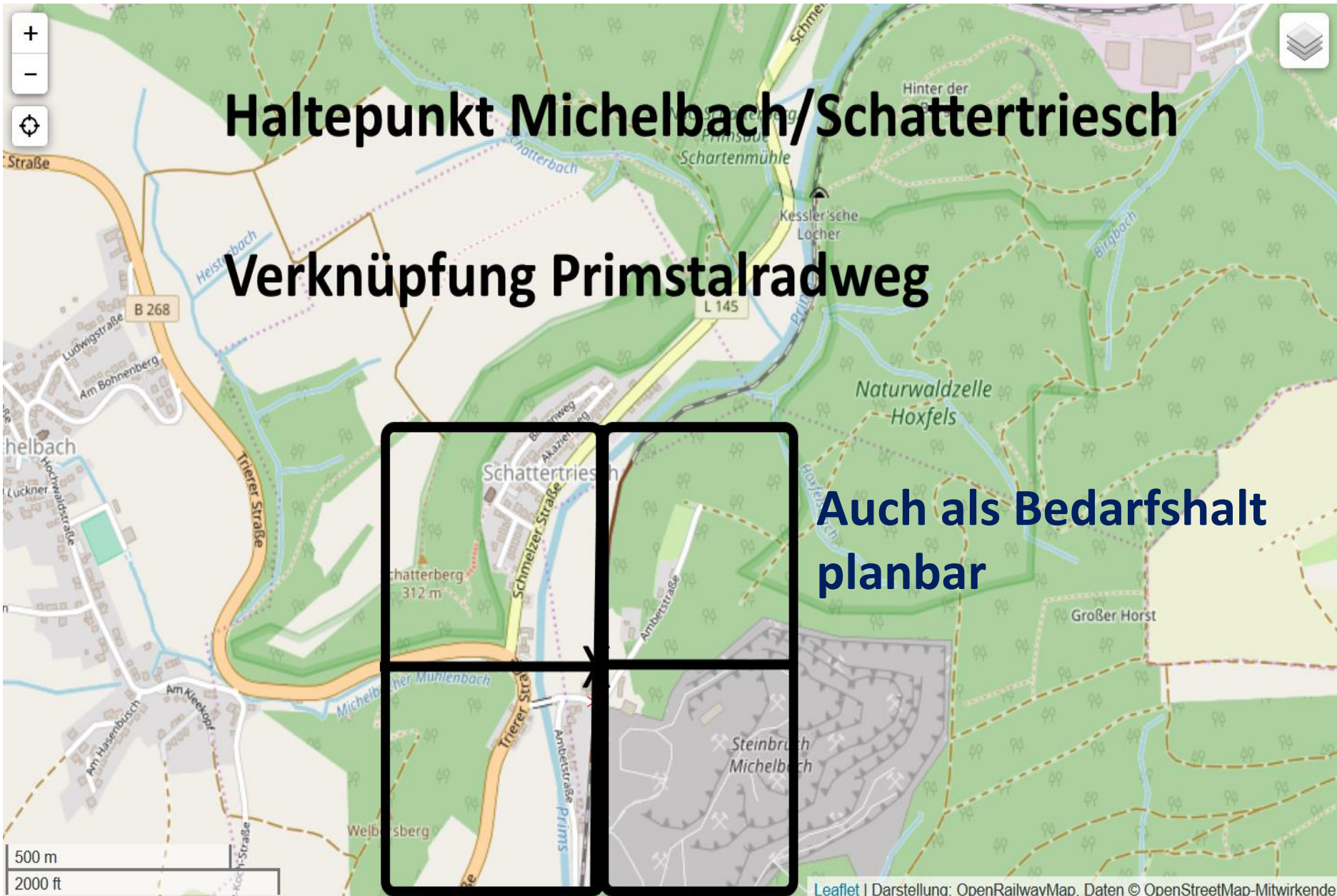


Haltepunkt Michelbach / Schattertriesch

Haltepunkt Michelbach/Schattertriesch

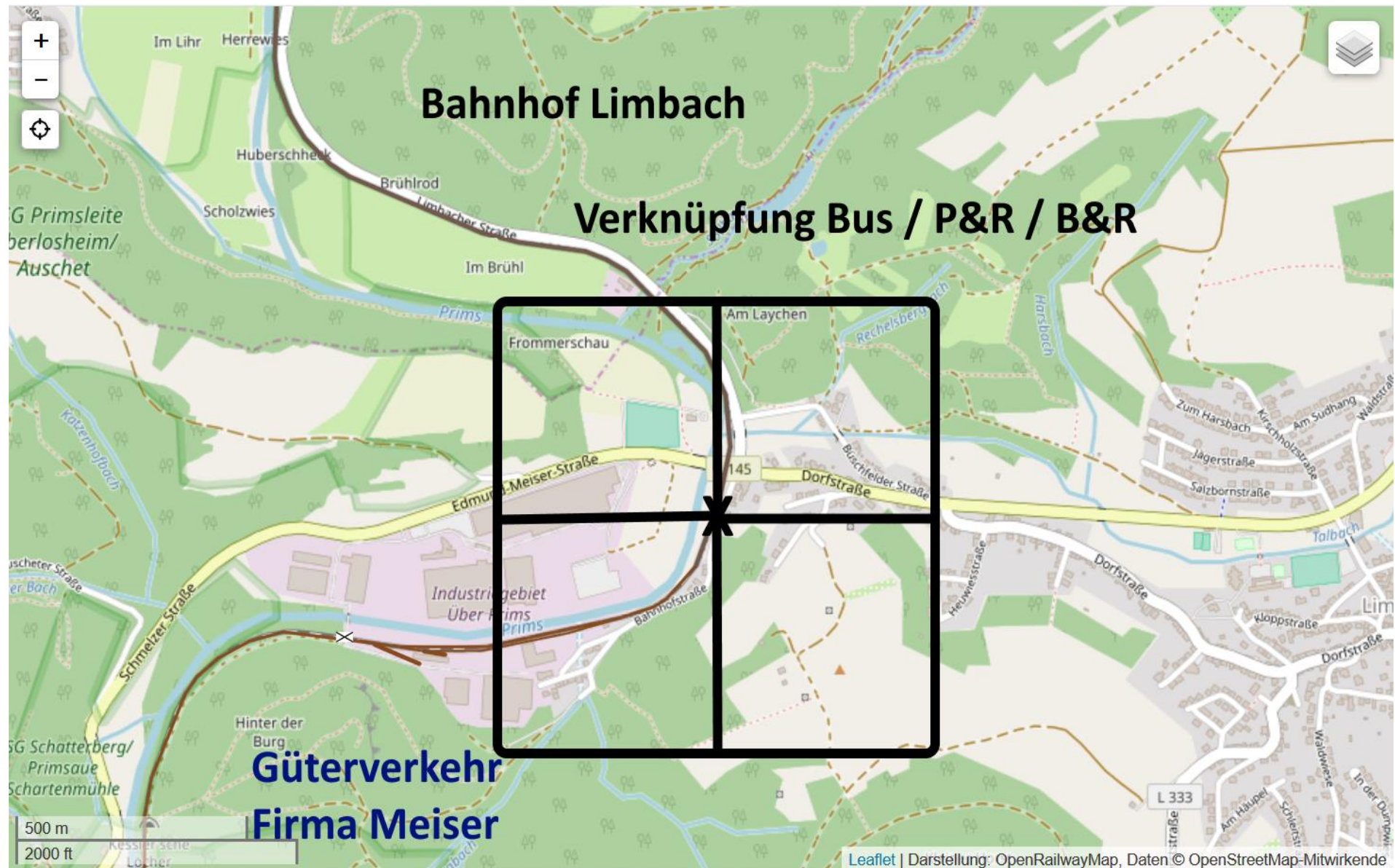
Verknüpfung Primstalaradweg

**Auch als Bedarfshalt
planbar**



Zur Zeit Endpunkt der Strecke 3274 / Bahnhof Limbach

Gleise liegen noch bis Ortseingang Büschfeld



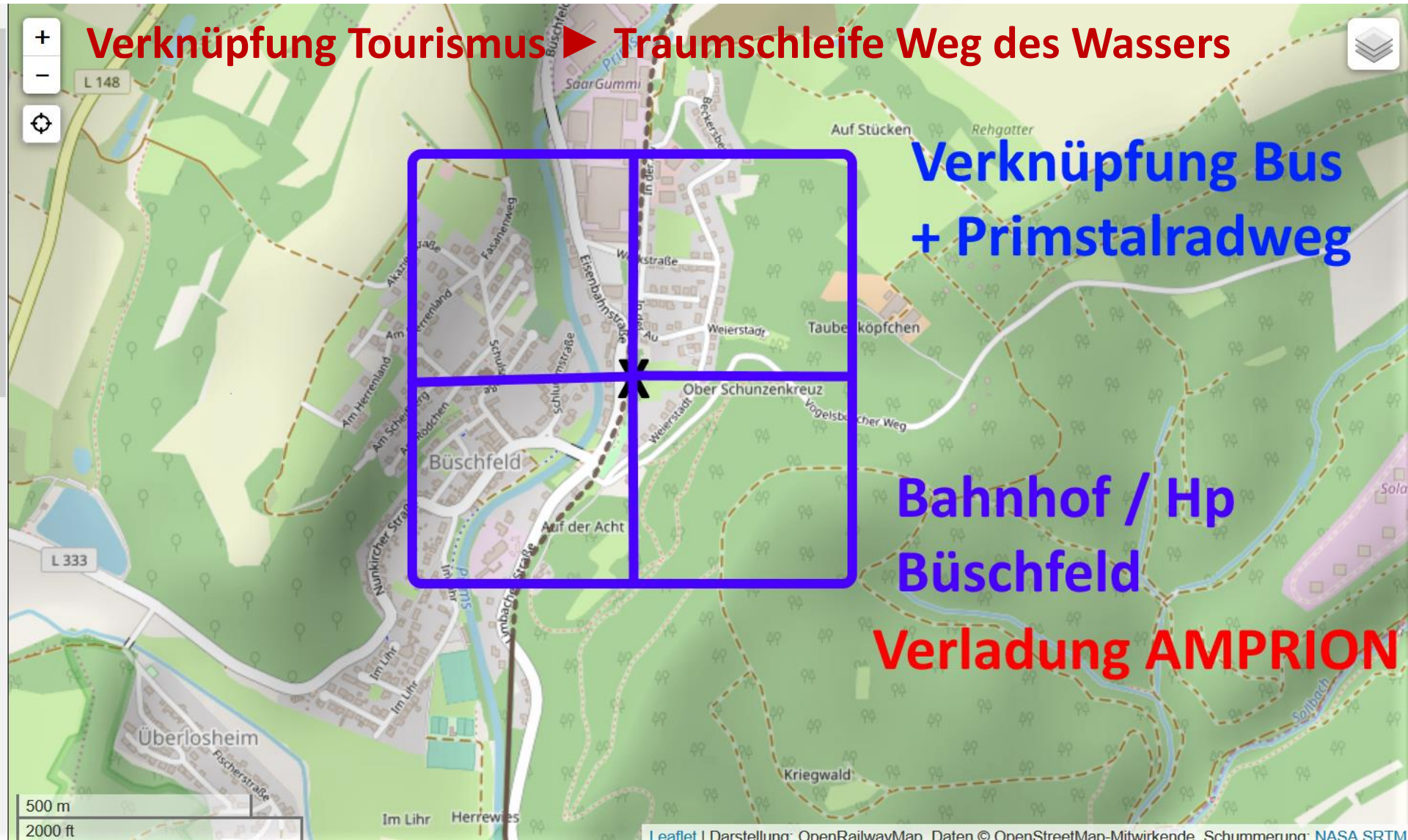
Der Netzbetreiber AMPRION möchte die Strecke für Trafo-Transporte gerne bis Büschfeld verlängern, zusätzlich ist eine Anbindung im Schienenpersonennahverkehr denkbar.

Verknüpfung Tourismus ► Traumschleife Weg des Wassers

**Verknüpfung Bus
+ Primstalradweg**

**Bahnhof / Hp
Büschfeld**

Verladung AMPRION



Endstation Wadern/Dagstuhl

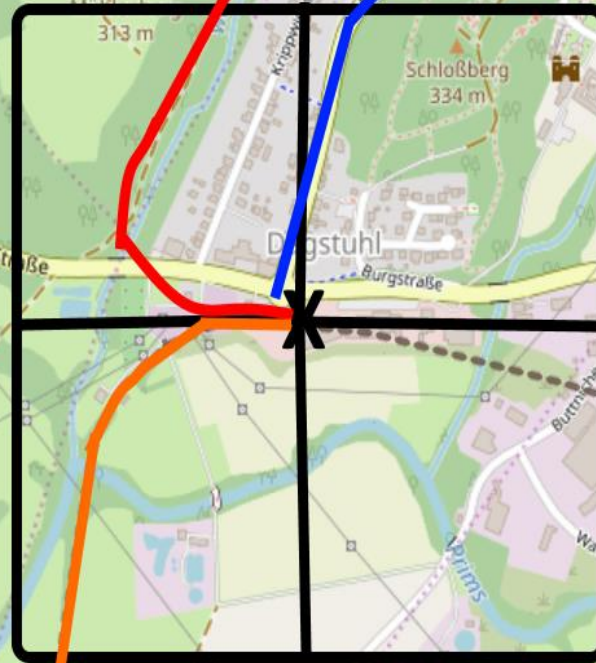
**Mögliche
Schienenanbindung
nach Wadern
BeOStrab oder
EBO**

**Mögliche Busanbindung
nach Wadern**

**Verknüpfung
Primstalradweg**

**Bahnhof /
Hp Dagstuhl**

Primstalbahn von Büschfeld

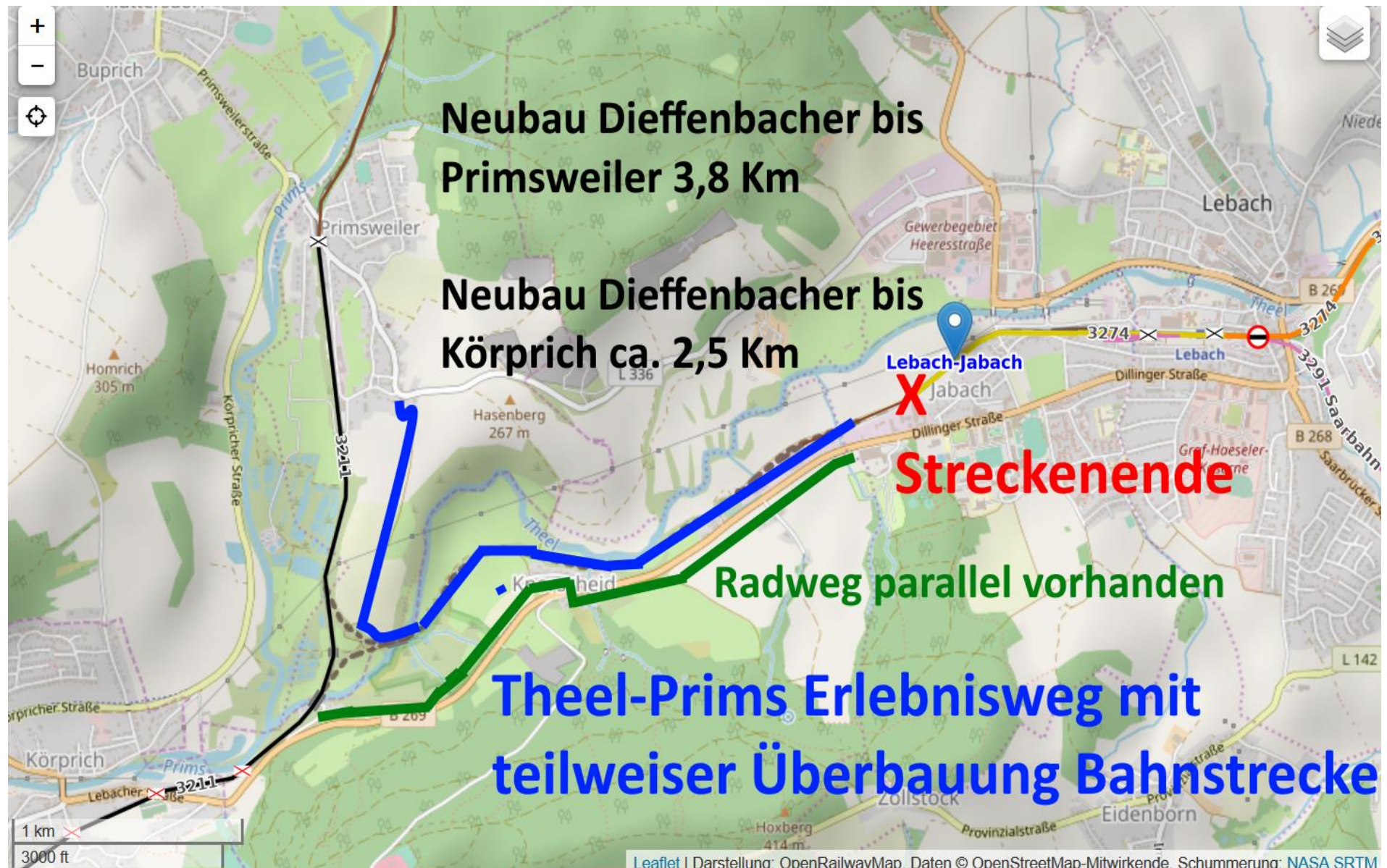


Der Streckenast nach Lebach

Gleise von Lebach noch bis Dieffenbacher Saar vorhanden (Km 19,5)



Lückenschlüsse nach Primswweiler und Kurve Körprich – Neue Radwegführung



Neuer Haltepunkt Knorscheid

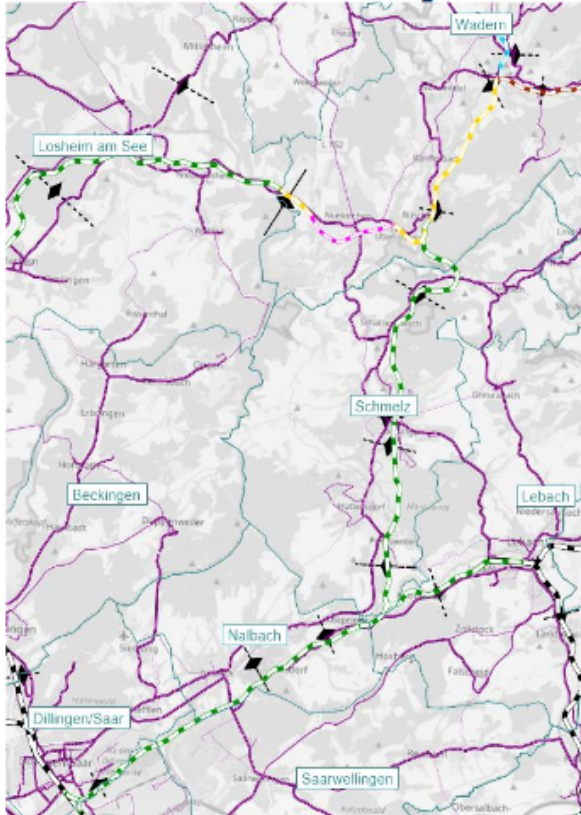


Der Blick auf's Ganze

Durchgehende Verbindung
Homburg – Dillingen – Bouzonville –
Thionville - Luxemburg



Saarlouis/Dillingen – Wadern/Lebach



Strecke Saarlouis - Limbach betriebsbereit
Wiederaufbau Limbach - Wadern möglich

Neubau Primswelier – Lebach aufgrund weiterer Synergien mitbetrachtet (Saarbahn oder Verlängerung RB Saarbrücken – Lebach)

-> Gesamtkonzept unter Berücksichtigung aller Beziehungen und Betriebskonzepte notwendig

Innenstadtanbindung Wadern sollte bei Betriebskonzepten mit BoStrab mit geprüft werden

Teilraum	Relation		Investitionskosten Infrastruktur	Nutzerpotential der Strecke	Erschließungswirkung			Einwohner + Arbeitsplätze je Streckenkilometer	Volkswirtschaft- licher Nutzen Gesamt	Kapitaldienst- ortsfeste Infrastruktur	Erstabschätzung Nutzen-Kosten-Faktor
	Nr	Strecke			Einwoh- ner Fuss	Einwoh- ner B+R	Arbeits- plätze B+R				
MZG- SLS	B	Saarlouis – Schmelz - Wadern (einzeln)	35 Mio. €	1.500	15.000	47.000	30.000	1.406	2.200.000 €	1.800.000 €	im Bereich 1,0
MZG- SLS	C	Lebach – Dillingen (einzeln)	25 Mio. €	2.000	5.300	23.000	20.000	1.332	1.400.000 €	1.300.000 €	im Bereich 1,0
MZG- SLS	BC	Saarlouis/Dillingen - Wadern/Lebach	45 Mio. €	3.000	Kombination				2.700.000 €	2.300.000 €	im Bereich 1,0

Woher kommen die Finanzmittel für eine Reaktivierung

- ▶ GVFG - Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- ▶ 60% 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)
- ▶ Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz
- ▶ LuFV Förderung ▶ KV Terminal Förderung
- ▶ Gleisanschlussförderung

Die Plattform Mobilität wünscht der Primstalbahn allzeit **Gute Fahrt**



<http://plattform-mobilitaet.de/>

eMail:
Plattform-mobilitaet@t-online.de



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**

Erhard Pitzius 12.09.2019

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

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

Quellen:

Google Maps / Wikipedia / Alstom / Bombardier / Regio Tram Kassel / Open street maps / Erhard Pitzius / Open Railway Maps / EU Missing Links / VEP Saarland / Landesbetrieb für Straßenbau / Interreg IV A / Eisenbahnatlas Deutschland