

Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Orsrates Beeden am Dienstag, 10.06.2025 um 19:00 Uhr, Remigiusheim Beeden, Schwarzweiherstraße 8, 66424 Homburg statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1) Eröffnung der Sitzung
- 2) Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 11.03.2025
- 3) Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 06.05.2025
- 4) Bericht des Beauftragten für Radwege/ÖPNV der Kreisstadt Homburg zur aktuellen Situation des Radwegenetzes und des ÖPNV
- 5) 1. Änderungssatzung zur Satzung über die Einrichtung einer Einwohnerfragestunde im Stadtrat der Kreisstadt Homburg vom 28. März 2012
- 6) Fristen und Zeitschienen für die Vorbereitung und Einberufung von Ortsratssitzungen
- 7) Gemeinsamer Antrag Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion und CDU-Fraktion: flächendeckende Einführung von Tempo- 30-Zonen in Beeden
- 8) Mittelanmeldung für den Haushalt 2026 des Orsrates Beeden
- 9) Unterrichtungen
 - 9.1) Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhaltepunkten der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken
 - 9.2) Prüfergebnis zu: "Antrag der CDU-Fraktion: Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Jägerhausstraße und Beseitigung der Straßenschäden im Gemeindebezirk Beeden" (2024/0647/100)
 - 9.3) Sachstandsbericht zu: "Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Standortprüfung zur Installation eines höhenverstellbaren Basketballkorbes mit Dribbelvorplatz in Beeden" (2024/0457/100)
- 10) Allgemeine Unterrichtungen

Nichtöffentlicher Teil

- 11) Genehmigung der Niederschrift der nichtöffentlichen Sitzung vom 11.03.2025
- 11.1) Einwand gegen die Niederschrift der nichtöffentlichen Sitzung des Orsrates Beeden vom 11.03.2025
- 12) Genehmigung der Niederschrift der nichtöffentlichen Sitzung vom 06.05.2025
- 13) Allgemeine Unterrichtungen

Gerhard Wagner
Ortsvorsteher

2025/0239/100

öffentlich

Informationsvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Torsten Feix



Bericht des Beauftragten für Radwege/ÖPNV der Kreisstadt Homburg zur aktuellen Situation des Radwegenetzes und des ÖPNV

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Bruchhof-Sanddorf (Kenntnisnahme)	05.05.2025	Ö
Ortsrat Einöd (Kenntnisnahme)	08.05.2025	Ö
Ortsrat Erbach (Kenntnisnahme)	08.05.2025	Ö
Ortsrat Beeden (Kenntnisnahme)	10.06.2025	Ö
Ortsrat Kirrberg (Kenntnisnahme)	10.06.2025	Ö
Ortsrat Schwarzenbach (Kenntnisnahme)	16.06.2025	Ö
Ortsrat Wörschweiler (Kenntnisnahme)	17.06.2025	Ö

Sachverhalt

Der Beauftragte für Radwege/ÖPNV der Kreisstadt Homburg, Herr Torsten Feix, berichtet zur aktuellen Situation des Radwegenetzes und des ÖPNV im Gemeindebezirk.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine

2025/0375/100

öffentlich

Beschlussvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Frau Puchner



1. Änderungssatzung zur Satzung über die Einrichtung einer Einwohnerfragestunde im Stadtrat der Kreisstadt Homburg vom 28. März 2012

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Kirrberg (Anhörung)	10.06.2025	Ö
Ortsrat Beeden (Anhörung)	10.06.2025	Ö
Ortsrat Jägersburg (Anhörung)	11.06.2025	Ö
Ortsrat Reiskirchen (Anhörung)	11.06.2025	Ö
Ortsrat Einöd (Anhörung)	12.06.2025	Ö
Ortsrat Erbach (Anhörung)	12.06.2025	Ö
Ortsrat Schwarzenbach (Anhörung)	16.06.2025	Ö
Ortsrat Homburg (Anhörung)	16.06.2025	Ö
Ortsrat Wörschweiler (Anhörung)	17.06.2025	Ö
Ortsrat Bruchhof-Sanddorf (Anhörung)	17.06.2025	Ö
Haupt- und Finanzausschuss (Vorberatung)	18.06.2025	N
Stadtrat (Entscheidung)	03.07.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die 1. Änderungssatzung zur Satzung über die Einrichtung einer Einwohnerfragestunde im Stadtrat der Kreisstadt Homburg vom 28. März 2012 wird beschlossen.

Sachverhalt

Auf Vorschlag des Orsrates Beeden soll die Satzung über die Einrichtung einer Einwohnerfragestunde im Stadtrat der Kreisstadt Homburg dahingehend geändert werden, dass auch in den Ortsräten Einwohnerfragestunden durchgeführt werden können.

Die erforderliche Änderung ist in beiliegender Synopse dargestellt.

Im Zuge der Anpassung erfolgt auch eine Änderung der Kontaktadresse, um die unmittelbare Weiterleitung an die Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher zu gewährleisten.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Anlage/n

- 1 1. Änderungssatzung zur Einrichtung einer Einwohnerfragestunde (öffentlich)
- 2 x Synopse Änderung Satzung Einrichtung Einwohnerfragestunde (öffentlich)
- 3 10-7 (öffentlich)

1. Änderungssatzung zur Satzung über die Einrichtung einer Einwohnerfragestunde im Stadtrat der Kreisstadt Homburg vom 28. März 2012

Der Stadtrat hat aufgrund § 12 i.V.m. § 20a des Kommunalselfbstverwaltungsgesetzes (KSVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juni 1997 (Amtsbl S. 682), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. Dezember 2024 (Amtsbl S. 1086, 1087) in seiner Sitzung am 03. Juli 2025 folgende Satzung beschlossen:

Die Satzung über die Einrichtung einer Einwohnerfragestunde vom 28. März 2012 wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„Fragen sollen in der Regel drei Arbeitstage vor der jeweiligen Sitzung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift bei der Stadtverwaltung, Am Forum 5, 66424 Homburg, E-Mail: hauptabteilung@homburg.de eingereicht werden. Anregungen und Vorschläge können vor Beginn der jeweiligen Sitzung von den Einwohnerinnen und Einwohnern ohne Vorankündigung unterbreitet werden.“

2. § 3 erhält folgende Fassung:

Geltung für die Ortsräte

„Die Regelungen gelten sinngemäß für die Sitzungen der Ortsräte der Kreisstadt Homburg. Anstelle der Oberbürgermeisterin oder des Oberbürgermeisters tritt die Ortsvorsteherin oder der Ortsvorsteher.“

3. Der ursprüngliche § 3 wird zu § 4.

§ 4 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt gemäß § 12 Abs. 5 KSVG am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Homburg, den

Der Oberbürgermeister

Michael Forster
(Oberbürgermeister)

Gem. § 12 Abs. 6 Satz 1 KSVG gelten Satzungen, die unter Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften dieses Gesetzes oder aufgrund dieses Gesetzes zustande gekommen sind, ein Jahr nach der öffentlichen Bekanntmachung als von Anfang an gültig zustande gekommen.

Synopse zum Tagesordnungspunkt

„1. Änderungssatzung der Satzung über die Einrichtung einer Einwohnerfragestunde im Stadtrat der Kreisstadt Homburg“

Alte Formulierung	Neue Formulierung	Erläuterung
<p style="text-align: center;">§ 2 Verfahren</p> <p>(3) Fragen sollen in der Regel drei Arbeitstage vor der jeweiligen Sitzung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift bei der Stadtverwaltung, Am Forum 5, 66424 Homburg, E-Mail: stadt@homburg.de eingereicht werden. Anregungen und Vorschläge können vor Beginn der jeweiligen Sitzung von den Einwohnerinnen und Einwohnern ohne Vorankündigung unterbreitet werden.</p>	<p style="text-align: center;">§ 2 Verfahren</p> <p>(3) Fragen sollen in der Regel drei Arbeitstage vor der jeweiligen Sitzung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift bei der Stadtverwaltung, Am Forum 5, 66424 Homburg, E-Mail: hauptabteilung@homburg.de eingereicht werden. Anregungen und Vorschläge können vor Beginn der jeweiligen Sitzung von den Einwohnerinnen und Einwohnern ohne Vorankündigung unterbreitet werden.</p>	<p>Die Änderung der Kontaktadresse gewährleistet die unmittelbare Weiterleitung an die Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher</p>
	<p>NEU:</p> <p style="text-align: center;">§ 3 Geltung für die Ortsräte</p> <p>Die Regelungen gelten sinngemäß für die Sitzungen der Ortsräte der Kreisstadt Homburg. Anstelle des Oberbürgermeisters tritt die Ortsvorsteherin oder der Ortsvorsteher.</p>	<p>Ergänzung, dass nun auch die Ortsräte eine Einwohnerfragestunde durchführen können.</p>
<p style="text-align: center;">§ 3 Inkrafttreten</p> <p>Diese Satzung tritt gemäß § 12 Abs. 5 KSVG am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.</p>	<p style="text-align: center;">§ 4 Inkrafttreten</p> <p>Diese Satzung tritt gemäß § 12 Abs. 5 KSVG am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.</p>	<p>Der ursprüngliche § 3 wird zu § 4.</p>

Satzung über die Einrichtung einer Einwohnerfragestunde im Stadtrat der Kreisstadt Homburg

Der Stadtrat hat aufgrund § 12 i.V.m. § 20a des Kommunalselbstverwaltungsgesetz (KSVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juni 1997 (Amtsbl S. 682), zuletzt geändert durch Gesetz Nr. 1673 vom 11. Februar 2009 (Amtsbl S. 1215) in seiner Sitzung am 28. März 2012 folgende Satzung beschlossen:

Präambel

Der Stadtrat Homburg wünscht eine weitgehende Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner in allen Angelegenheiten der kommunalen Selbstverwaltung. Diese sollen möglichst frühzeitig in politische Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Hierzu ist eine umfassende Information durch Verwaltung und Stadtrat, aber auch die Kenntnisnahme der Interessen und Belange der Einwohnerinnen und Einwohner durch den Stadtrat notwendig. Deshalb sind auch Fragen, Vorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung im Stadtrat Homburg erwünscht.

§ 1 Personenkreis

(1) Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Homburg wird im Rahmen der Einwohnerfragestunde Gelegenheit gegeben, Fragen aus dem Bereich der örtlichen kommunalen Selbstverwaltung zu stellen sowie Anregungen und Vorschläge zu unterbreiten.

(2) Dies gilt auch für Grundbesitzerinnen und Grundbesitzer, Gewerbetreibende sowie für Vertreterinnen und Vertreter juristischer Personen und nicht rechtsfähiger Personenvereinigungen im Sinne des § 19 Abs. 2 und 3 KSVG.

§ 2 Verfahren

(1) Die Einwohnerfragestunden finden jeweils zu Beginn der öffentlichen Stadtratssitzungen vor Eintritt in die Tagesordnung statt. Sie sollen die Dauer von 15 Minuten nicht überschreiten. Der Stadtrat kann mit einfacher Stimmenmehrheit eine Verlängerung um 15 Minuten beschließen.

(2) Die Vorsitzende oder der Vorsitzende kann Fragen zurückweisen oder die Unterbreitung von Anregungen und Äußerungen unterbinden, insbesondere wenn

- a) sie nicht den Bereich der kommunalen Selbstverwaltung betreffen,

10-7

b) Rücksichten auf das öffentliche Wohl oder berechtigte Interessen Einzelner entgegenstehen,

c) die Fragezeit nach Abs. 1 ausgeschöpft ist.

(3) Fragen sollen in der Regel drei Arbeitstage vor der jeweiligen Sitzung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift bei der Stadtverwaltung, Am Forum 5, 66424 Homburg, E-Mail: stadt@homburg.de eingereicht werden. Anregungen und Vorschläge können vor Beginn der jeweiligen Sitzung von den Einwohnerinnen und Einwohnern ohne Vorankündigung unterbreitet werden.

(4) Die Fragen, Anregungen und Vorschläge müssen den Bereich der kommunalen Selbstverwaltung betreffen und kurz gefasst sein. Sie sollen daher einschließlich ihrer Begründung die Dauer von 3 Minuten nicht überschreiten. Die in § 1 Bezeichneten können in jeder Fragestunde jeweils nur eine Frage stellen. Eine Zusatzfrage ist zugelassen. Fragen, Anregungen und Vorschläge, die sich auf Tagesordnungspunkte derselben Sitzung beziehen oder Angelegenheiten betreffen, die in nichtöffentlicher Sitzung behandelt werden müssen, sind unzulässig. Schriftlich eingereichte Fragen werden bevorzugt behandelt. Diskussionen und somit eine Mitberatung mit dem Stadtrat oder Diskussionen mit der Vorsitzenden oder dem Vorsitzenden sind nicht gestattet.

(5) Die Beantwortung der Fragen erfolgt in der jeweiligen Einwohnerfragestunde durch die Vorsitzende oder den Vorsitzenden. Die Fraktionen sowie die Ratsmitglieder, die keiner Fraktion angehören, können zu den vorgebrachten Anfragen sowie zu den Antworten der oder des Vorsitzenden kurz Stellung nehmen.

Kann eine Frage nicht innerhalb der Fragestunde beantwortet werden, erfolgt die Beantwortung in der nächsten Fragestunde, es sei denn die Fragestellerin oder der Fragesteller stimmt der schriftlichen Beantwortung zu. Die Oberbürgermeisterin oder der Oberbürgermeister hat den Rat über den Inhalt einer schriftlichen Beantwortung zu informieren. Die Antwort wird in diesen Fällen auch den Fraktionen sowie den Ratsmitgliedern, die keiner Fraktion angehören, zur Kenntnis gebracht.

(6) Werden Vorschläge und Anregungen unterbreitet, so können zunächst die Vorsitzende oder der Vorsitzende, danach die Fraktionen sowie die Ratsmitglieder, die keiner Fraktion angehören, hierzu kurz Stellung nehmen.

(7) Eine Beschlussfassung über die Beantwortung der Anfragen oder über die inhaltliche Behandlung vorgetragener Anregungen und Vorschläge findet im Rahmen der Einwohnerfragestunde nicht statt.

§ 3 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt gemäß § 12 Abs. 5 KSVG am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Homburg, den 02. April 2012

Der Oberbürgermeister

gez.
Karlheinz Schöner

Gem. § 12 Abs. 6 Satz 1 KSVG gelten Satzungen, die unter Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften dieses Gesetzes oder aufgrund dieses Gesetzes zustande gekommen sind, ein Jahr nach der öffentlichen Bekanntmachung als von Anfang an gültig zustande gekommen.

Feststellung der Rechtskraft der Satzung

Die Satzung über die Einrichtung einer Einwohnerfragestunde im Stadtrat der Kreisstadt Homburg vom 28. März 2012 wurde gemäß § 1 der Satzung über die Form der öffentlichen Bekanntmachung in der Kreisstadt Homburg vom 09. Dezember 2010 am 11. April 2012 im „Homburger Wochenspiegel“ veröffentlicht.

Sie ist gemäß § 12 Abs. 4 KSVG und § 3 dieser Satzung am 12. April 2012 in Kraft getreten.

Homburg, den 12. April 2012

Der Oberbürgermeister

gez.
Karlheinz Schöner

2025/0507/100

öffentlich

Informationsvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Frau Puchner



Fristen und Zeitschienen für die Vorbereitung und Einberufung von Ortsratssitzungen

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Kirrberg (Kenntnisnahme)	10.06.2025	Ö
Ortsrat Beeden (Kenntnisnahme)	10.06.2025	Ö
Ortsrat Jägersburg (Kenntnisnahme)	11.06.2025	Ö
Ortsrat Reiskirchen (Kenntnisnahme)	11.06.2025	Ö
Ortsrat Einöd (Kenntnisnahme)	12.06.2025	Ö
Ortsrat Erbach (Kenntnisnahme)	12.06.2025	Ö
Ortsrat Schwarzenbach (Kenntnisnahme)	16.06.2025	Ö
Ortsrat Homburg (Kenntnisnahme)	16.06.2025	Ö
Ortsrat Wörschweiler (Kenntnisnahme)	17.06.2025	Ö
Ortsrat Bruchhof-Sanddorf (Kenntnisnahme)	17.06.2025	Ö

Sachverhalt

In der Vierteljahresbesprechung der Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher am 21. Mai 2025 wurde die Verwaltung gebeten, den Ortsräten Fristen und Zeitschienen für die Vorbereitung und Einberufung von Ortsratssitzungen zu erläutern. Die Leiterin der Hauptabteilung Frau Puchner trägt vor.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

- 1 Fristen und Zeitschienen für die Vorbereitung und Einberufung von Ortsratssitzungen (nichtöffentlich)

2025/0506/100

öffentlich

Beschlussvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion und CDU-Fraktion



Gemeinsamer Antrag Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion und CDU-Fraktion: flächendeckende Einführung von Tempo- 30-Zonen in Beeden

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Beeden (Entscheidung)	10.06.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Der Ortsrat bittet um Prüfung, inwiefern die Einführung flächendeckender Tempo-30-Zonen im Ortsteil Beeden möglich ist, insbesondere an folgenden Standorten:

- a) In der Pirminiusstraße von der Saarbrücker Straße (L119), Ortseingang Homburg, bis zur Blieskasteler Straße und weiter von der Blieskasteler Straße bis zur Hofstraße
- b) Ortsdurchfahrt Beeden – in der gesamten Blieskasteler Straße (L217) ab Ortseingang

Sachverhalt

Siehe Fraktions-Antrag.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

- 1 Antrag Bündnis 90 Die Grünen und CDU Fraktion_ Ortsrat Beeden_10.06.2025_Einführung Tempo 30 (öffentlich)

An den
Ortsvorsteher Hom-Beeden
Herrn Gerhard Wagner

Datum | 31.05. 2025

Antrag auf flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in Beeden

1. In der Pirminiusstraße von der Saarbrücker Straße (L119), Ortseingang Homburg, bis zur Blieskasteler Straße und weiter von der Blieskasteler Straße bis zur Hofstraße

2. Ortsdurchfahrt Beeden – in der gesamten Blieskasteler Straße (L217) ab Ortseingang

3. (Antrag Einrichtung einer Tempo-30- Zone in der Jägerhausstraße ab Bahnübergang Hofstraße, Richtung Erbachbrücke/Straße Am Zweibrücker Wasserwerk liegt bereits vor-CDU-Ortsrat 26.11.24)

Sehr geehrter Herr Ortsvorsteher Gerhard Wagner,

im Namen der Ortsratsfraktionen Die Grünen und der CDU Beeden bitten wir obigen Antrag auf die Tagesordnung der Ortsratssitzung am 10. Juni 2025 zu setzen.

Für die Bereitstellung relevanter aktueller Schriftstücke bzw. Informationen vor der Ratssitzung bedanken wir uns.

Beeder Grüße

Katrin Lauer

Hans-Peter Breit_Fraktionsvorsitzender

CDU-Fraktion Ortsrat-Beeden



Antrag

Flächendeckende Einführung von Tempo - 30 - Zonen in Beeden

Der Ortsrat beauftragt die Verwaltung eine flächendeckende Einführung von Tempo - 30 – Zonen in Beeden grundsätzlich zu prüfen.

Bei Änderungen der Ortsdurchfahrt – Blieskasteler Straße betreffend, bitten wir die übergeordnete Behörde, wie den Saarpfalz-Kreis bzw. den Landesbetrieb für Straßenbau einzubinden.

Mit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in 2024 passte der Gesetzgeber die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) an. *(Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung - Bundesanzeiger 3.April 2025; veröffentlicht in BAnz AT 09.04.2025 B2)*

Damit erhalten die Kommunen zusätzliche Handlungsspielräume für verkehrliche Maßnahmen wie Tempo 30 Bereiche, Einrichtung von Radfahrstreifen, Fußgängerüberwegen und Anwohnerparken.

Begründung:

Nach dem Gutachten von Frau Prof. Dr. Gierung (Gesellschaft für Schalltechnische Beratung, Nohfelden), dass auch Gegenstand der Beratungen des Rates der Stadt Homburg zum Lärmaktionsplan Homburg in der Sitzung am 04.06.2025 sein wird, werden insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen betrachtet. Diese stellen eine wirksame, schnell umsetzbare und sehr kostengünstige Maßnahme dar. Und weiter: „Eine deutliche Minderung des Straßenverkehrslärms erfordert zum einen eine Verringerung der Emissionen der Fahrzeuge zum anderen aber die Entwicklung von Mobilitätskonzepten, die eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ermöglichen. Zur Minderung der Emissionen von Fahrzeugen tragen bspw. Ein zunehmender Anteil von Elektromobilität bei gleichzeitiger Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV und die Verwendung lärmarmen Reifen bei..... (siehe Stadtratssitzung 04.06.2025- TOP 21.2 Anlage- Informationsbeilage- 2025/0405/610)“.

Zu 1.:

Bereits vor rd. 15 Jahren beschloss schon der Homburger Stadtrat, aufgrund regelmäßig überhöhter Fahrgeschwindigkeiten in der Pirminiusstraße, eine wirkungsvolle Verkehrsberuhigung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die dazu notwendigen baulichen Maßnahmen waren im Rahmen einer Straßensanierung umzusetzen. Die Planungen umfassten eine durchgehende Straßenverengung mit Parkbuchten, Mittelinseln in den Einfahrtbereichen und Überquerungshilfen. Die notwendigen Finanzmittel waren bereitgestellt. Da aber der Bauabschnitt zwischen Bogenstraße und Blieskasteler Straße und darüber hinaus bis heute nicht umgesetzt ist, blieb die beschlossene Verkehrsberuhigung auf der Strecke.

Die Pirminiusstraße, eine Anwohnerstraße, verläuft im Stadtteil Beeden durch ein Mischgebiet. Solche dienen gemäß § 6 (1) BauNVO primär dem Wohnen und sekundär der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die allerdings das Wohnen nicht wesentlich beeinträchtigen dürfen. In den Straßen der angrenzenden Wohngebiete gilt bereits seit Jahren Tempo 30 mit der bewährten „rechts-vor-links“-Vorfahrtregel (§ 8 StVO).

Zur nachhaltigen Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer macht es daher Sinn, die gesamte Pirminiusstraße von der L119 über die Blieskasteler Straße bis zur Hofstraße ebenfalls in eine Tempo - 30 - Zone umzuwandeln (gemäß §45(1c) StVO).

Eine Vorlauf- bzw. Übergangsphase wird bei der Umsetzung dieser Maßnahme nicht benötigt, da entsprechend § 39 StVO Autofahrer mit der Anordnung von Tempo 30 grundsätzlich rechnen müssen.

Zur Realisierung unserer Forderung bzgl. einer Tempo -30 - Zone genügt eine kostengünstige wie leicht umzusetzende Beschilderung (VZ 274-1, 274-2) und eine entsprechende Anpassung der Straßenmarkierung, idealerweise in Verbindung mit Piktogrammen, auf der Fahrbahn im Zufahrtsbereich. Die Kosten werden sich, je nach Umfang, hierbei im voraussichtlich unteren 4stelligen Bereich bewegen. Diese Lösung entspricht den Grundsätzen zur Sparsamkeit sowie der Verhältnismäßigkeit, wonach bei belastenden Maßnahmen immer diejenige zu wählen ist, die die Betroffenen am wenigsten berührt. So können z.B. etliche Verkehrszeichen an anderen Stellen genutzt bzw. ganz abgebaut werden.

Mit geringem zeitlichem und finanziellem Aufwand ist somit eine zeitnahe Umsetzung dieser präventiven, in die Zukunft gerichteten, Maßnahme möglich.

Die „Sättigungsverkehrsstärke“ ist aufgrund der Verkehrsberuhigung von Tempo 50 auf Tempo 30 in keinem Fall beeinträchtigt, ebenso wenig der Linienbusverkehr. Verkehrsberuhigungen sind grundsätzlich förderungswürdig und lagen schon immer im Interesse der StVO. Aktuelle Forderungen des Bundesumweltamtes gehen für mehr fahrzeugfreie und sichere Bewegungsflächen noch um Einiges weiter. Eine Rückgewinnung der Straßen für die Menschen (Anwohner, Fußgänger und Radfahrer) ist dabei das klare Ziel!

a) Vermeidung gefährlicher Situationen infolge hoher Fahrgeschwindigkeiten

Ungehemmte „Raserei“ sorgt nach wie vor regelmäßig für unsichere und im höchsten Maße gefährliche Situationen, für Kinder wie für Erwachsene. Insbesondere wenn diese zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Hier reagieren Kinder häufig verängstigt (Stichwort: Kindeswohl und staatliche Verantwortung).

Die Tatsache, dass der Trend zum Fahrrad bundesweit stark zunimmt, ist nicht zu übersehen. Einschränkungen bei älteren Mitmenschen und/oder Behinderte dürfen auf keinen Fall unberücksichtigt bleiben.

Zu den besonderen Gefahrenstellen zählen in der Pirminiusstraße die vier Bushaltestellen sowie die Zugangsbereiche zu den beiden Kirchengemeinden, die regelmäßig von zahlreichen Erwachsenen und Kindern aufgesucht werden. Überquerungshilfen sind an keiner Stelle vorhanden.

Zusätzlich wurden mehrere Wohneinheiten neu geschaffen. Die Anlegung eines neuen Kinder-Spielplatzes sollte hier geplant werden. Eine Zunahme der Anwohnerzahl inkludiert zwangsläufig eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Straße.

Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken in wenigen Jahren abgeschlossen sein wird. Der Standort der künftigen Haltestelle in Beeden wird den fußläufigen und den Fahrrad-Verkehr auch insbesondere in der Pirminiusstraße erheblich ansteigen lassen.

Lediglich die im Einsatz befindliche Geschwindigkeitsanzeigetafel und einige Blitzaktionen haben deutlich gezeigt, dass der Raserei, verbunden mit hochriskanten Situationen, damit nicht wirkungsvoll begegnet werden kann.

Bei Tempo 30 hingegen reduzieren sich z.B. „Anhaltewege“ (Reaktions- plus Bremsweg) von Fahrzeugen, im Vergleich zu Tempo 50 deutlich und zwar auf weniger als die Hälfte der Strecke. Somit verringern sich bei möglichen Kollisionen sowohl Aufprallgeschwindigkeiten wie auch die Unfallschwere. Ein zumeist verkannter Faktor ist die signifikante Erweiterung des Sichtfeldes der Fahrzeuglenker*innen bei den geringeren Geschwindigkeiten. Kollisionen finden somit i.d.R. erst gar nicht statt, und das zum Wohle des Lebens.

Da sich auch in der jüngeren Vergangenheit Unfälle mit z.T. schwerwiegenden Folgen ereigneten, müssen der Gefahrenabwehr und der Sicherung des Straßenverkehrs höchste Priorität eingeräumt werden.

Seit Jahren werden versprochene Maßnahmen seitens der Stadtverwaltung zur Verkehrsberuhigung nicht umgesetzt.

b) Vermeidung von Lärm- und Umweltbelastungen sowie von Straßenschäden

Infolge der z.Z. gefahrenen hohen Geschwindigkeiten entstehen zwangsläufig unzumutbare, gesundheitsschädliche Lärm- und weitere Umweltbelastungen. In die Kritik geratene laute Motorräder und sogenannte „Auto-Poser“ (Fahren mit lärmender Hard-/Software), Tuner und Raser sorgen zusätzlich für hohe Belastungen.

Auf der Basis von Rechtsvorgaben, vergleichbaren Studien und Berechnungen ergeben sich für die Pirminiusstraße unzulässig hohe Lärmwerte. So liegen die gemittelten Lärmpegelwerte, für den Tagesbereich (LD), den Nachtbereich (LN) und den Tag-/Nachtbereich (LDEN), doppelt so hoch als zulässig. Wegen des Substanzverzehr des Straßenbelags kommen Zuschläge von bis zu 20% mit hinzu. Die zulässigen Lärmpegelrichtwerte sind mit der beantragten Verkehrsberuhigung auf max. Tempo 30 in der Pirminiusstraße problemlos zu erreichen.

Wir verweisen auf die „Lärmaktionsplanung 3. Runde“ der Kreisstadt Homburg, veröffentlicht in 2018. Mit dieser Lärmaktionsplanung war die Hochschule Trier, Standort Umwelt-Campus-Birkenfeld beauftragt. Besonderes Augenmerk gilt dabei den dort gemachten Empfehlungen und den hervorgehobenen Synergie-Effekten, bezgl. der empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30. Nun befinden wir uns in der „Lärmaktionsplanung 4. Runde“ der Kreisstadt Homburg und die empfohlene Geschwindigkeitsempfehlungen des beauftragten Beratungsbüro liegen nach wie vor auf Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 und wurden immer noch nicht umgesetzt.

Weitere positive Effekte einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 sind die wahrnehmbaren Reduktionen von Feinstäuben in der Atemluft wie auch Abgas-Schadstoffe infolge des geringeren Kraftstoffverbrauchs. Abschließend bleibt anzumerken, dass der Erhaltungsaufwand des Straßenbelags bei geminderter Fahrgeschwindigkeit deutlich gemindert wird. Danach kommen Substanzverschleißende Bremsvorgänge nur noch selten vor, und die für den Straßenbelag schädlichen Schubbeanspruchungen reduzieren sich ganz erheblich. (Siehe auch Anlage Sachverhalt aus Sitzung des Stadtrates vom 04.06.2025 – Informationsvorlage).

Auch das Bundesumweltamt (UBA) kommt infolge seiner zahlreicher Erkenntnisse zu dem Fazit: Tempo 30 verbessert Umweltqualität, Sicherheit und Verkehrsfluss. Anwohnerinnen und Anwohner nehmen diese Entlastungen deutlich wahr.

c) Wahrung öffentlicher Interessen, Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe

Soweit ein leistungsfähiges auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personen- und Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz durch die Kommune sicherzustellen ist, wird mit der Verkehrsführung über Straßen des übergeordneten Netzes, hier Saarbrücker (L119), Blieskasteler und Beeder Straße (L217) diesen Anforderungen hinlänglich Sorge getragen.

Der Kunden- und Lieferverkehr für kleinere Handwerksbetriebe ist ebenfalls sichergestellt. Größere Industriebetriebe und das Autohaus Scherer sind über die Landes- und Industriestraßen, Saarbrücker Straße, Beeder Straße und Neue

Industriestraße, problemlos erreichbar.

Rettungswesen, Katastrophenschutz und Feuerwehr nehmen im Einsatz Sonderrechte in Anspruch, so dass Belange der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nicht beeinträchtigt sind. Im Übrigen dient die Maßnahme zur Einführung einer Tempo – 30 - Zone gerade einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und somit eindeutig dem öffentlichen Interesse.

d) Vermeidung einer Kostenbeteiligung für Anlieger*innen

Gemäß Bundesverfassungsgericht, mit Beschluss vom 25. Juni 2014 - 1 BvR 668/10, sind Straßenausbaubeträge nur dann zulässig, wenn mit den Verkehrsanlagen ein konkret-individuell zurechenbarer Vorteil für das beitragsbelastende Grundstück verbunden ist. Wegen des Gleichheitsgrundsatzes nach Art. 3 Abs. 1 GG dürfen nicht einzelne Grundstücke belastet werden, sondern es müsste ein einheitliches vorteilentsprechendes Abrechnungssystem zugrunde gelegt werden. Dabei kommt es nicht darauf an, ob ein einmaliger Betrag oder wiederkehrende Beträge erhoben werden sollen. Im vorliegenden Fall dürfte aufgrund der Geringfügigkeit eine Kostenbeteiligung für die Anlieger*innen gänzlich entfallen.

Zu 2.:

Bei der Grundschule Beeden ist ein kurzes Teilstück der Blieskasteler Straße schon heute mit einem befristeten Tempo 30 Limit versehen. Damit wird die Verkehrssicherheit insbesondere der Schülerinnen und Schüler erhöht. Diese bisher erfolgte Maßnahme gilt es auszuweiten: auf den gesamten Streckenverlauf in Beeden.

Ortsausgang Richtung Limbach entstehen häufig kritische, gefährliche Situationen (auch mit Unfallfolge) durch die Überquerung der Blieskasteler Straße zahlreicher Fahrradfahrer und Fußgängern, viele Familien mit Kindern, die die Adebar-Runde vom Biotop durch die Mastau nutzen und von der Felsenbrunnen Straße die Blieskasteler Straße überquerend in die Ziegelhütte einmünden und umgekehrt. Hier würde durch Tempo 30 Begrenzung mehr Sicherheit geschaffen.

Dies gilt gleichermaßen für die Ortsdurchfahrt Blieskasteler Straße Richtung Homburg. Die Situation der unübersichtlichen Rechtskurve und Kreuzung Pirminiustraße würde durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 deutlich entschärft.

Gleichermaßen greifen auch hier die Begründungen von Punkt 1.

Zu 3.:

Der Antrag zur Einführung einer Tempo-30-Zone in der Jägerhausstraße mit Begründung (CDU Ortsratsfraktion) wurde in der Ortsratssitzung vom 14. November 2024 bereits einstimmig positiv entschieden.

Insgesamt wird die Leistungsfähigkeit für den Verkehr durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, während sich die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht. Laut Deutscher Städtetag: „Tempo 30 ist eine Maßnahme für die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen .- es ist keine Maßnahme, die sich gegen den Autoverkehr richtet.“

Wir bitten den Ortsrat unserem Antrag zuzustimmen.

2025/0398/100

öffentlich

Beschlussvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Der Ortsvorsteher



Mittelanmeldung für den Haushalt 2026 des Orsrates Beeden

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Beeden (Entscheidung)	10.06.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Der Ortsrat bittet die Verwaltung um Prüfung, ob die nachfolgenden Vorschläge für das Haushaltsjahr 2026 umsetzbar sind:

- a)
- b)
- c)

Sachverhalt

Bis Mitte Juli werden die Fachämter und Fachabteilungen gebeten, die Mittelanmeldungen bei der Kämmerei einzureichen. Damit die Vorschläge der Ortsräte in der Haushaltsansatzplanung berücksichtigt werden können, müssen diese formuliert und als Prüfauftrag beschlossen werden. Das Hauptamt leitet diese Prüfaufträge an die Fachämter und Fachabteilungen weiter. Diese prüfen die Umsetzbarkeit der Vorschläge, ermitteln die Kosten und lassen sie in die Mittelansatzplanungen (laufende Verwaltung beziehungsweise investive Maßnahmen) einfließen.

Die Fachämter und Fachabteilungen können nach der Haushaltsklausurtagung zu den Beschlüssen Stellung nehmen, indem sie die Ortsräte darüber informieren, in welchem Haushaltsjahr (2026 – 2029) Haushaltsmittel veranschlagt sind und wann gegebenenfalls eine Umsetzung der Maßnahme erfolgen kann.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine

2025/0420/610

öffentlich

Informationsvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Frank Missy



Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhaltedpunkten der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Beeden (Kenntnisnahme)	10.06.2025	Ö
Ortsrat Einöd (Kenntnisnahme)	12.06.2025	Ö
Ortsrat Schwarzenbach (Kenntnisnahme)	16.06.2025	Ö
Ortsrat Homburg (Kenntnisnahme)	16.06.2025	Ö
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Kenntnisnahme)	24.06.2025	Ö
Stadtrat (Kenntnisnahme)	03.07.2025	Ö

Sachverhalt

Die Bahnstrecke zwischen Homburg (Saar) und Zweibrücken wird nach jahrzehntelanger Stilllegung reaktiviert, um die Anbindung der Region an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutlich zu verbessern. Die Reaktivierung ist Teil eines umfassenden Infrastrukturprojekts, das durch die Verlängerung der S-Bahn-Linie S1 realisiert wird. Bisher endet diese Linie in Homburg; künftig soll sie weiter bis Zweibrücken verkehren.

Die neue Verbindung bietet eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr – vor allem für Berufspendler, Schüler und Studierende – Außerdem stärkt sie die regionale und überregionale Erreichbarkeit. Sie ermöglicht außerdem eine direkte, umsteigefreie Verbindung von Zweibrücken über Homburg bis Kaiserslautern und in das Rhein-Neckar-Gebiet.

Die Verantwortung für die Bereitstellung des entsprechenden Parkraums liegt bei der Kreisstadt Homburg.

Deshalb wurde das Planungsbüro PTV Group mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes beauftragt. Dieses Konzept beinhaltet die Ausarbeitung bzgl. Ausrichtung von Bahnhaltedpunkten der Bahnstrecke Homburg- Zweibrücken.

Das Entfallen des Haltepunktes Schwarzenbach von Seitens der Bahn, war zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes/- Ergebnisprotokoll noch nicht bekannt.

Im Rahmen der Untersuchung waren folgende Punkte ausschlaggebend:

Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zur optimalen Erschließung der Haltepunkte:

Beeden (Reaktivierung), Schwarzenacker (Reaktivierung), Schwarzenbach (Neubau, evtl. Verzicht) und Einöd (Neubau Bahnhof mit Umsteigefunktion) unter dem Aspekt der Abschätzung der Fahrgastpotenziale, dem Skizzieren von Lösungsansätzen und einer abschließenden Gesamtbewertung mit dem Ziel: Einbindung der Haltepunkte in den Umweltverbund (Fuß/Rad/ÖPNV).

Analyse der Parksituationen

Am Haltepunkt Beeden sind insgesamt 20 Fahrradstellplätze (Bike+Ride) und 6 Pkw-Stellplätze (Park+Ride) vorgesehen. Diese Zahl bleibt auch bestehen, wenn der Haltepunkt Schwarzenbach entfällt.

Für den Haltepunkt Schwarzenbach sind derzeit 8 Fahrradabstellplätze und 5 Pkw-Stellplätze geplant. Falls der Haltepunkt jedoch nicht realisiert wird, entfallen sämtliche dieser Abstellmöglichkeiten.

Am Haltepunkt Schwarzenacker sind aktuell 12 Fahrradstellplätze und 5 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Sollte der Haltepunkt Schwarzenbach entfallen, wird das Angebot dort erhöht: auf 18 Fahrradabstellplätze und 6 Pkw-Stellplätze.

Der Haltepunkt Einöd erhält unabhängig vom Bestand des Haltepunkts Schwarzenbach insgesamt 14 Fahrradstellplätze und 6 Pkw-Stellplätze.

Fazit

Erhebliche verkehrliche Vorteile durch Verlagerung auf SPNV (Schienenpersonennahverkehr.)

Gute Fuß-/Rad-Erreichbarkeit der Haltepunkte

Geringe Bedeutung für P+R

Kosteneffizienter Ausbau mit Fokus auf Bike+Ride

Schwarzenbach sollte kritisch hinterfragt werden (Kosten/Nutzen gering)

Zusätzlich wurde von räumlich-planerischer Seite die Machbarkeitsstudie mit Hauptaugenmerk auf dem tatsächlich verfügbaren Platz, an den in der Planfeststellung durch die Bahn festgelegten Haltepunkten, durch den Fachplaner aufgestellt.

□Ausgehend davon wird nun die Detailplanung unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes ausgeführt (zuvor in Ortsräten u. BUVA mit Planentwurf, siehe Anlage).

Finanzielle Auswirkungen

Planungsstand ist noch nicht in dieser Gänze ausgereift- hier sind Abweichungen zu erwarten

-nach Konzept bei Umsetzung: ca. 260.000€ netto (ohne Schwarzenbach)

ca. 300.000€ netto (mit Schwarzenbach).

Anlage/n

- 1 Bericht_Bahnhalte-Homburg (öffentlich)
- 2 Ergebnisdokumentation_Homburg (öffentlich)
- 3 26790_Lageplan_Einöd_V1_250 (öffentlich)
- 4 AKTUELL_26790_Lageplan_Schwarzenacker_V3_250 (öffentlich)
- 5 26790_Lageplan_Beeden_V1_250_Kurz (öffentlich)

BERICHT

Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhaltedpunkten der Bahnstrecke
Homburg - Zweibrücken

Auftraggeber/-in:

Kreisstadt Homburg
Abteilung Stadtplanung und Bauordnung
Am Forum 5
66424 Homburg

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 20.12.2024

Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilitätskonzept Bahnhofpunkte Homburg
Auftraggeber/-in	Kreisstadt Homburg
Auftrags-Nr.	
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Projekt-Nr.	TC2200208
Autor/-in	Viviane Wolter, Manuel Hitscherich, Jakub Ritschny
Erstellungsdatum	11.03.2024
zuletzt gespeichert	10.02.2025

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Hintergründe	5
2	Bestandsanalyse	7
2.1	Raum- und Strukturdaten	7
2.2	Planwerke und Gutachten	9
2.3	Erreichbarkeitsanalyse	10
2.4	Bestandssituation ÖPNV	11
2.5	Bestandsanalyse Umwelt	12
3	Diskussion Entfall Haltepunkt Schwarzenbach	13
4	Potenzialabschätzung der Haltepunkte	14
5	Skizzieren von Lösungsansätzen	17
5.1	Haltepunkt Beeden	17
5.2	Haltepunkt Schwarzenbach	19
5.3	Haltepunkt Schwarzenacker	19
5.4	Bahnhof Einöd	21
6	Kosten und Nutzenabschätzung	22
	Anlagen	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ein- und Aussteiger Haltepunkte Reaktivierungsstrecke Zweibrücken - Homburg	___	15
Tabelle 2: Ein- und Aussteiger Haltepunkte bei Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach	_____	15
Tabelle 3: Dimensionierung B+R- und P+R-Anlagen	_____	16
Tabelle 4: Kostenschätzung Infrastruktur Bahnhofpunkte	_____	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte mit Verlauf der bestehenden S-Bahn-Linie S1 und Verlängerung	_____	5
--	-------	---

Abbildung 2: Untersuchungsraum mit Bahnstrecke Einöd-Homburg	6
Abbildung 3: Verkehrliche Einordnung Homburgs – Straßennetz	7
Abbildung 4: Verkehrliche Einordnung Homburgs – ÖV-Netz	8
Abbildung 5: Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln (fehlende Angaben aufgefüllt) (MiT, 2017)	8
Abbildung 6: Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenacker	10
Abbildung 7: Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker	11
Abbildung 8: Einzugsgebiete der Haltestellen	12
Abbildung 9: P+R- und B+R-Anlagen am südlichen Zugang zum Bahnsteig am Haltepunkt Beeden	18
Abbildung 10: P+R- und B+R-Anlagen am nördlichen Zugang zum Bahnsteig am Haltepunkt Beeden	18
Abbildung 11: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenbach	19
Abbildung 12: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 1	20
Abbildung 13: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 2	20
Abbildung 14: P+R- und B+R-Anlagen am Bahnhof Einöd	21

Umfeld der Haltepunkte hinsichtlich ihrer Potenziale für Abstellanlagen (Pkw und Radverkehr) analysiert und konzeptionelle Lösungsvorschläge erarbeitet. Der Untersuchungsraum ist in Abbildung 2 dargestellt.

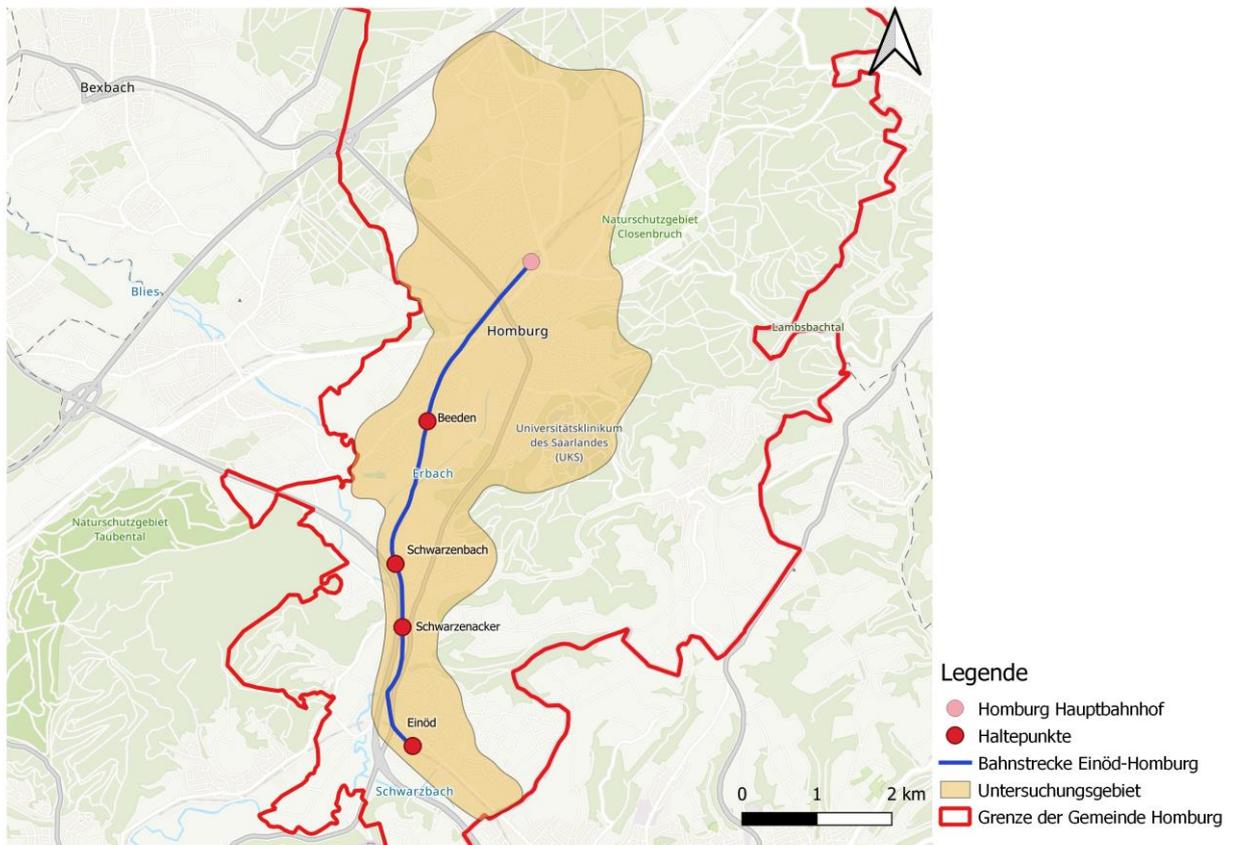


Abbildung 2: Untersuchungsraum mit Bahnstrecke Einöd-Homburg

Bei den konzeptionellen Überlegungen werden alle relevanten Planungen im Untersuchungsraum berücksichtigt, die Einfluss auf die zu entwickelnden Lösungsansätze haben bzw. Nutzungskonflikte hervorrufen. Neben eventuellen Siedlungsentwicklungen werden auch die Planung der B 423 OU Schwarzenbach im Zusammenhang mit dem Haltepunkt Schwarzenbach einbezogen.

Zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes erfolgt zunächst die Analyse der Ausgangssituation. Dabei werden die Planfeststellungsunterlagen zur Reaktivierung der Bahnstrecke, das bestehende Angebot für Kfz, Rad, Fuß und den ÖV, die Infrastruktur an den geplanten Haltepunkten, Flächenverfügbarkeit und die Entfernung von Haltepunkten ausgewertet. Die Abschätzung der Fahrgastpotenziale an den entstehenden Haltepunkten erfolgt mit Hilfe der Nutzen-Kosten-Analyse aus dem Jahr 2015, dem makroskopischen VISUM-Modell und den Zählraten der vorliegenden Busverbindung. Diese Abschätzung bildet eine Grundlage für sinnvolle Erschließungskonzepte. Diese werden aufbauend auf den ermittelten Potenzialen und Bedarfen maßstäblich dargestellt. Dabei wird eine Anbindung der Haltepunkte an das bestehende Verkehrsangebot und der Übergang zwischen den Verkehrsmitteln, durch Abstellanlagen und Stellplätzen zu berücksichtigen. Abschließend werden die zu erwartenden Investitionskosten ermittelt.

2 Bestandsanalyse

Im ersten Untersuchungsschritt wurden alle relevanten Gutachten und Planungen gesichtet. Ein Großteil der bisherigen Untersuchungen liegt schon einige Jahre zurück, sodass diese lediglich dazu dienen, sich mit der Problematik und mit bisherigen Lösungsansätzen vertraut zu machen. In den folgenden Abschnitten werden die relevanten Arbeitsschritte, Datengrundlagen und zentralen Ergebnisse kurz zusammengefasst.

2.1 Raum- und Strukturdaten

Die Kreis- und Universitätsstadt Homburg ist mit circa 43.500 Einwohner*innen die drittgrößte Stadt im Saarland. Homburg ist Verwaltungssitz des Landkreises Saarpfalz und fungiert als Mittelzentrum. Zu der Stadt Homburg gehören die Ortsteile Einöd, Jägersburg, Kirrberg, Wörschweiler, Beeden, Bruchhof-Sanddorf, Erbach-Reiskirchen und Schwarzenbach. Den wirtschaftlichen Schwerpunkt der Stadt bildet der des Maschinenbaus und die Autozulieferung. Zudem liegt in Homburg das Universitätsklinikum des Saarlandes. Weitere Strukturdaten können dem Anlagenband entnommen werden.

Die Verkehrliche Einbindung Homburgs ist in Abbildung 3 für den Straßenverkehr und in Abbildung 4 für den ÖPNV dargestellt.

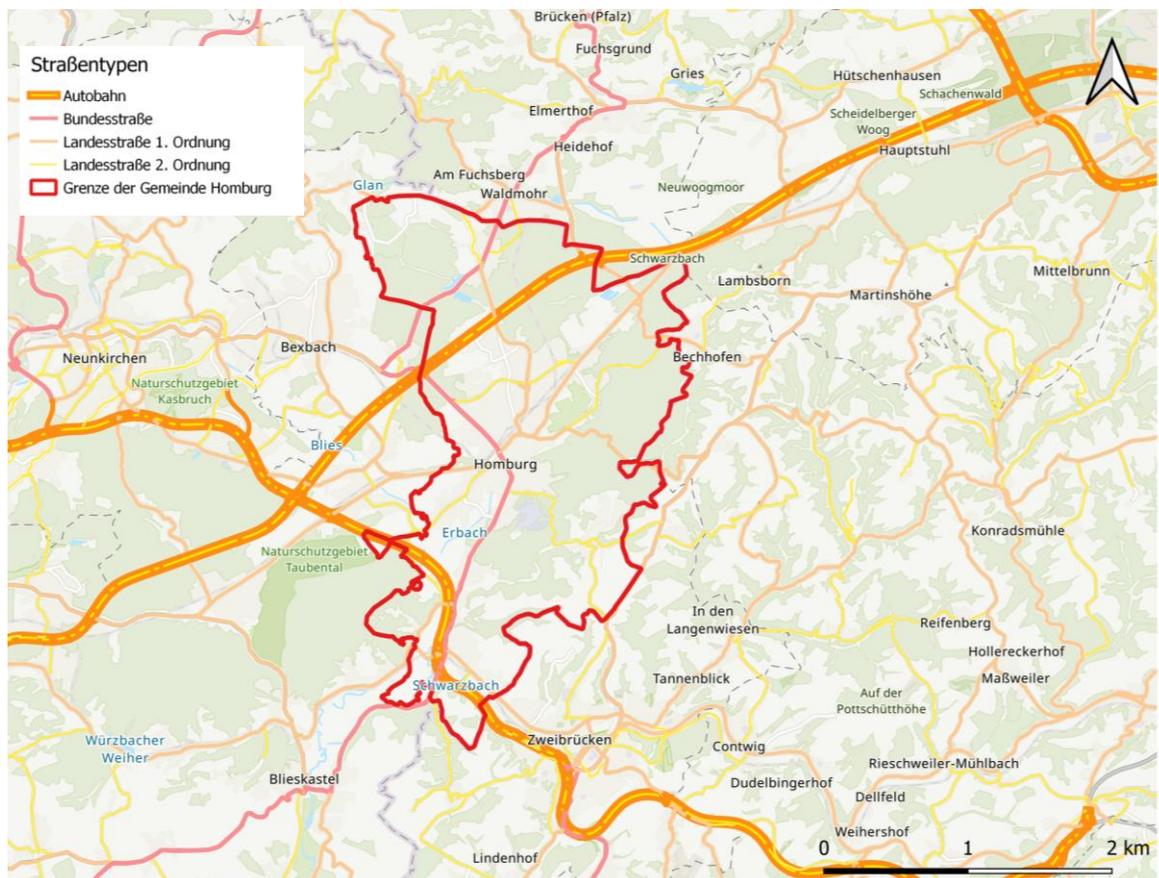


Abbildung 3: Verkehrliche Einordnung Homburgs – Straßennetz

Verkehrlich ist Homburg in direkter Umgebung des Autobahnkreuzes Neunkirchen, an dem sich die A6 und die A8 kreuzen, gelegen und dadurch an das überregionale und internationale Straßennetz angebunden. Durch Homburg führt die Bundesstraße B 423, welche wiederum in weiten Teilen parallel zur geplanten Reaktivierungsstrecke führt.

Homburg liegt an der Strecke der Regionalbahn nach Kaiserslautern und des Regional-Expresses nach Mannheim. Homburg ist aktuell noch Endpunkt der S-Bahn Rhein-Neckar mit der Linie S1, sowie der Regionalbahnen nach Saarbrücken, Illingen und Trier.

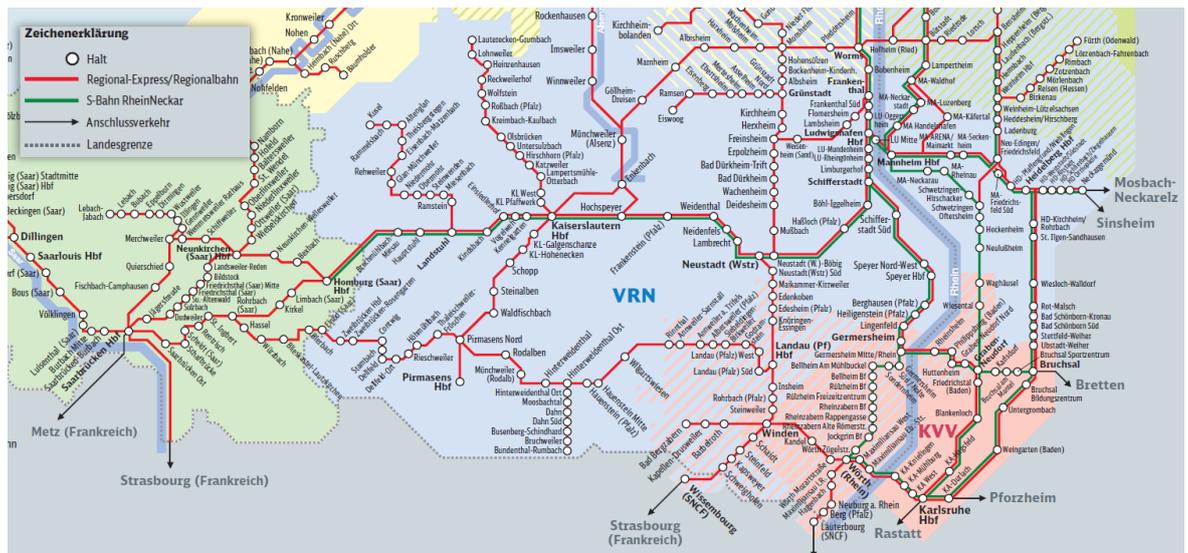


Abbildung 4: Verkehrliche Einordnung Homburgs – ÖV-Netz

Da für Homburg keine Mobilitätsdaten für die Bildung eines Modal Split vorliegen, wurden Daten der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) als Datengrundlage verwendet. Dabei wurde Homburg nach RegioStaR 17 als Mittelstadt im städtischen Raum im Saarland eingeordnet. Der daraus entstehende Modal Split ist in Abbildung 5 dargestellt.

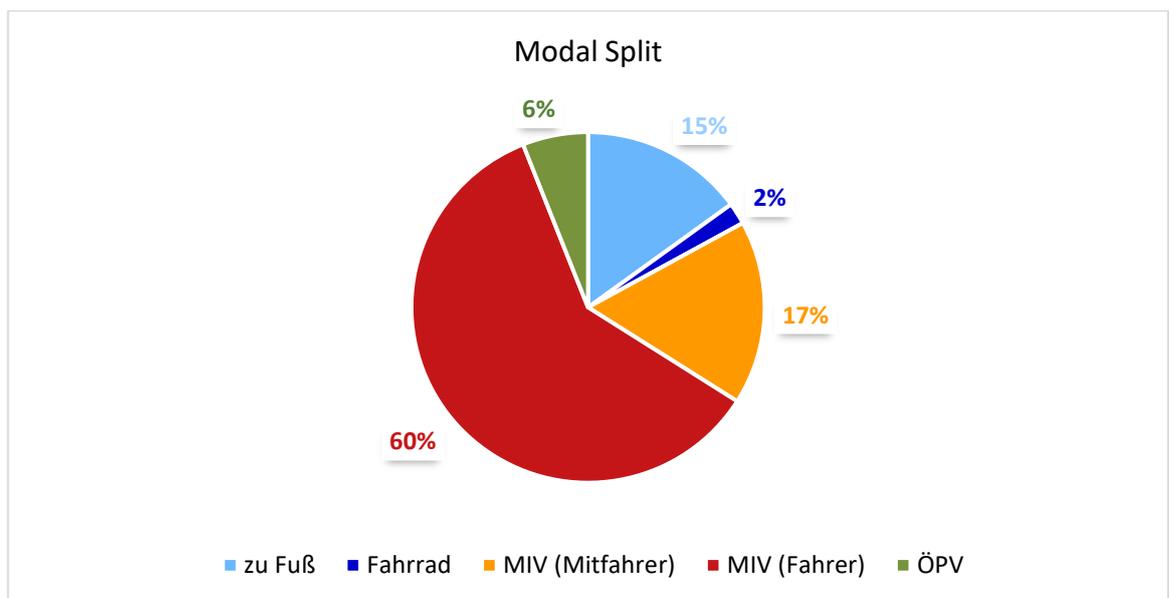


Abbildung 5: Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln (fehlende Angaben aufgefüllt) (MiT, 2017)

Aus dem Modal Split geht hervor, dass 70 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt werden und weniger als ein Viertel der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPV zurückgelegt werden.

2.2 Planwerke und Gutachten

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden sämtliche bisher erstellten relevanten Gutachten und Planwerke überprüft, um die relevanten Planungen und Erkenntnisse daraus zu gewinnen. Zur Durchsicht lagen folgende Dokumente vor:

- Erläuterungsbericht Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken, Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze, Planfeststellungsabschnitt Saarland, Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682 / Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773, DB Netz AG, 12.05.2022
- Parkraum-/Mobilitätskonzept, Quinta Consulting / Homburger Parkhaus- und Stadtbusgesellschaft mbH, September 2023
- Radwegekonzept Homburg, Axel Thös Planung, Mai 2021
- Nutzen-Kosten-Untersuchung S-Bahn-Verlängerung von Homburg nach Zweibrücken, Intra Consult GmbH, März 2015

Die Maßnahmen aus dem Erläuterungsbericht der DB Netz AG sind die relevante planerische Grundlage für die Konzeption der Haltestellen. Aus diesen können Linienvverlauf, Gleistrassierung und die Lage der geplanten Haltepunkte sowie die zur Verfügung stehenden Flächen entnommen werden. Die Lagepläne und Bauwerksverzeichnisse wurden bei der Planung der B+R- und P+R-Anlagen berücksichtigt, die relevanten Auszüge können dem Anlagenband entnommen werden.

Im Rahmen des Parkraum-/Mobilitätskonzeptes Homburg wurde die Parkraumsituation rund um den Hauptbahnhof Homburg erhoben und bewertet. Hierbei wurden für die einzelnen Parkierungsbereiche die Parkdauer und die Auslastung ermittelt. Im Ergebnis geht aus der Untersuchung hervor, dass der Parkraum um den Bahnhof eine vergleichsweise geringe Auslastung aufzeigt. Zudem weist der Parkraum um den Bahnhof einen hohen Anteil an Dauerparkern mit einer Parkdauer von über drei Stunden auf. Hieraus kann zum einen abgeleitet werden, dass der Bahnhofsbereich durchaus im Sinne von P+R genutzt wird. Gleichzeitig zeigt die geringe Auslastung, dass die Nachfrage zumindest aktuell weniger hoch ist, jedoch durch die Reaktivierung der Bahnstrecke an Bedeutung gewinnen kann und entsprechende Reserven aufweist.

Das Radwegekonzept Homburg aus dem Jahr 2021 beinhaltet eine umfassende Analyse der Bestandssituation für den Radverkehr in Homburg und zeigt im Weiteren eine Netzplanung sowie Maßnahmen für den Radverkehr auf. Das flächendeckende Routenkonzept beinhaltet Vorschläge die Orte Einöd, Schwarzenacker und Schwarzenbach über die Hauptroute HR12 zu verbinden. Beeden wird von der HR12 im Osten tangiert bzw. über nachgeordnete Verbindungen an diese angebunden. Gleichzeitig kann über die Hauptroute HR42 und weitere Nebenrouten an Homburg angebunden bzw. der Haltepunkt an das Radnetz angebunden werden.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2015 bildet eine generelle Grundlage für die Abschätzung der Fahrgastpotenziale im Rahmen der vorliegenden Untersuchung. Im Ergebnis der

Untersuchung wird der Strecke im Mitfall 1 mit einem NKV von 1,24 eine Wirtschaftlichkeit bzw. die Förderfähigkeit beschieden. Weiter wird zusammenfassend festgestellt, dass die Maßnahme ihren Hauptnutzen aus regionalen und überregionalen Wirkungen zieht. Das regionale Busangebot behält demnach auch weiterhin seine hohe Bedeutung für die Verkehre zwischen Zweibrücken und Homburg, eine Reduktion unter das in der Nutzen-Kosten-Untersuchung unterstellte Niveau wird von den Gutachtern nicht empfohlen.

2.3 Erreichbarkeitsanalyse

Zur Ermittlung der Erreichbarkeiten der Bahnhofpunkte für den Fuß- und den Radverkehr wurde das Plugin ORS Tools in QGIS verwendet. Mit Hilfe dieses Tools lassen sich die Erreichbarkeiten verschiedener Standorte unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Abhängigkeit von der Straßeninfrastruktur und der Topografie darstellen. Im Zuge dieses Mobilitätskonzepts werden der Fuß- und Radverkehr (auch elektrifiziert) betrachtet. Die Erreichbarkeitsanalysen werden für jeden entstehenden Haltepunkt durchgeführt.

Aus den Analysen geht hervor, dass alle Haltepunkte mit dem Fußverkehr in maximal 20 Minuten aus den umgebenden Siedlungsschwerpunkten erreicht werden kann.

Mit dem Radverkehr ist maximal eine Zeit von 6 Minuten erforderlich. Im Folgenden werden die Isochrone der Erreichbarkeit des Haltepunktes Schwarzenacker in der Abbildung 6 für den Fußverkehr und in Abbildung 7 für den Radverkehr beispielhaft dargestellt. Weitere Darstellungen der Isochronen finden sich für alle Haltepunkte im Anlagenband.

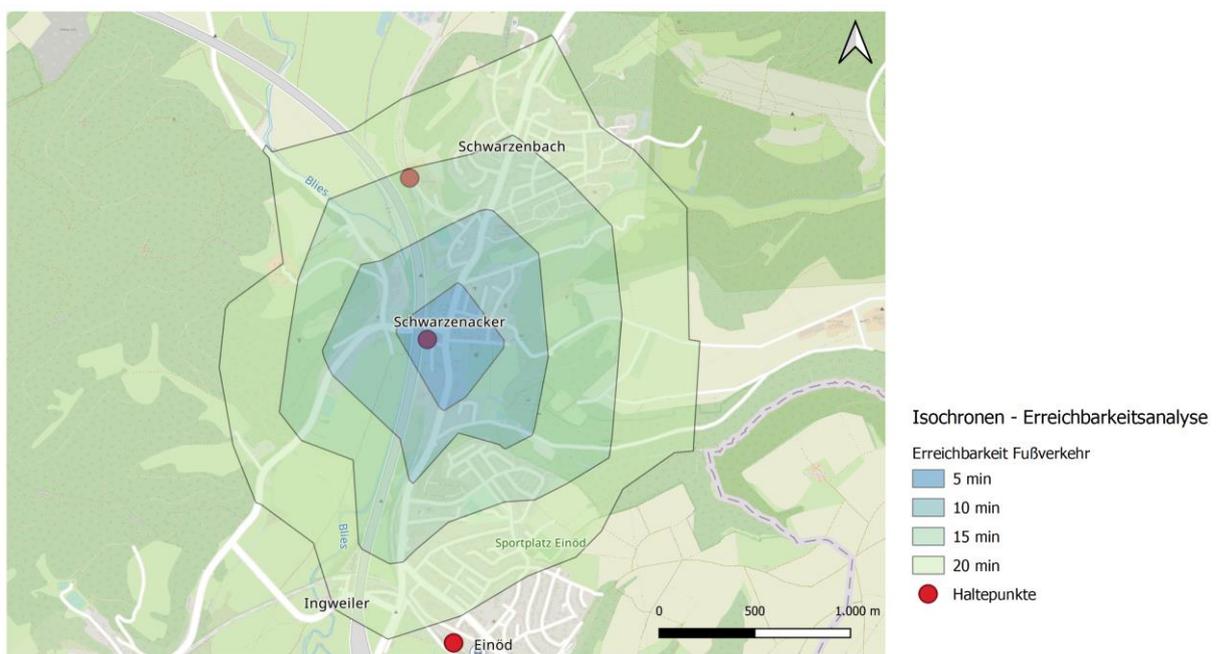


Abbildung 6: Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenacker

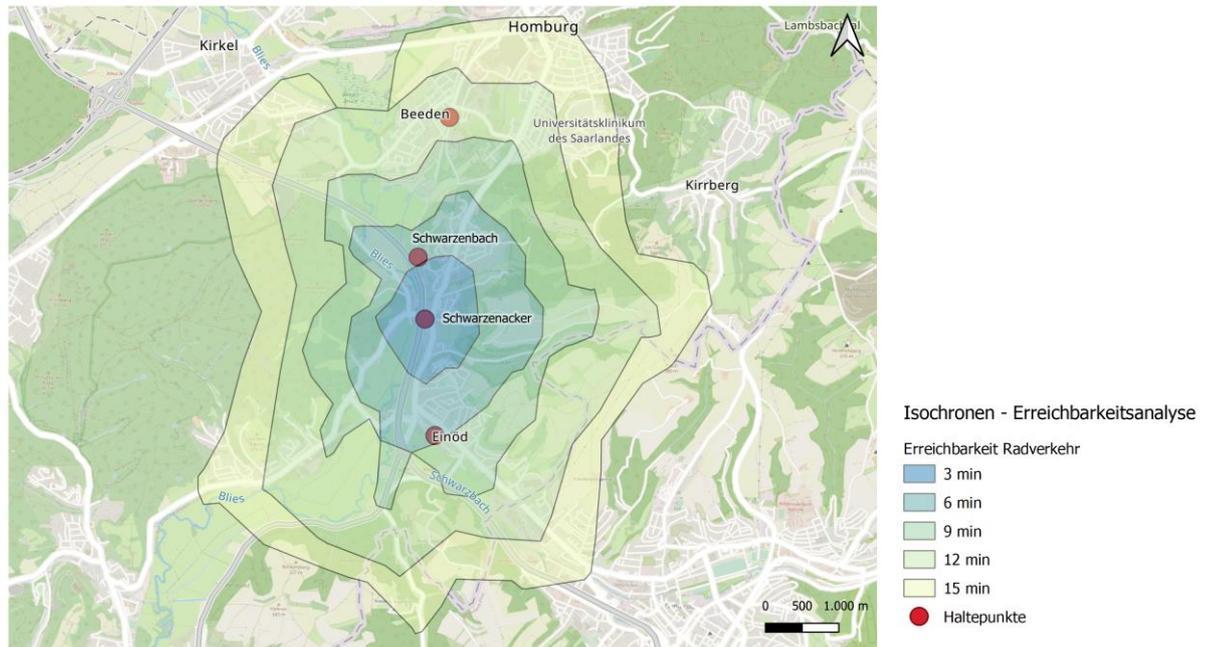


Abbildung 7: Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker

2.4 Bestandssituation ÖPNV

Auf der Relation der zu reaktivierenden Bahnstrecke liegen die Buslinien R7 und 501/R14. Die Buslinie R7 schließt die Orte Schwarzenbach, Schwarzenacker und Einöd an, sie verkehrt in der Hauptverkehrszeit in der Regel im 30-Minuten-Takt und Verstärkerfahrten im Schulverkehr. Die Linie 501/R14 führt über Beeden und verkehrt im 30-Minuten-Takt.

In Abbildung 8 ist zu erkennen, dass sich die Einzugsgebiete der Bushaltestellen und der neuen Haltepunkte teilweise überschneiden. Hieraus wird deutlich, dass die neue Verbindung die bisher vorhandenen Busverbindungen nicht vollständig ersetzen kann und dadurch neue bzw. zusätzliche Potenziale geweckt werden können. Gleichzeitig zeigt die Überlappung, dass eine mögliche Konkurrenz denkbar ist. Dementsprechend sollte die Linienführung ggf. optimiert und angepasst werden, um noch weitere Potenziale zu erzeugen bzw. als Zubringer zur Bahn zu dienen.

Grundsätzlich fanden zur bestehenden und zur geplanten Situation im ÖPNV im Rahmen der Untersuchung Gespräche mit den Saarpfalz-Kreis und dem Zweckverband Personennahverkehr Saarland ZVS statt. Hierbei wurde auf die ÖPNV-Situation im Planungsraum aus Sicht des ÖPNV eingegangen. Demnach stellt die neue Bahnlinie keine Konkurrenz zur bestehenden Bus-Linie R7 dar. Die Linie R7 stellt eine Ergänzung der Bahnlinie dar und hat – mit einem veränderten Linienverlauf – eine andere Funktion. Die Linie R7 geht mehr in die Fläche und Wohngebiete, ist besonders bedeutsam für den Schülerverkehr und kann künftig auch den Bereich Uniklinik zusätzlich erschließen. Die Linie R7 ist zudem bedeutsam für die Erschließung der Innenstadt, während die Bahnlinie eher auf den Hauptbahnhof ausgerichtet ist. Die Linie R7 ist im Bestand sehr gut angenommen und zeit- bzw. abschnittsweise überlastet. Hier wären demnach eigentlich sogar Gelenkbusse und ein 15-Minuten-Takt erforderlich. Durch das Deutschlandticket hat die Nachfrage nochmal zugenommen.

Des Weiteren wurden vorhandene Ein- und Aussteigerzahlen zum Einbezug in die Potenzialabschätzung der Haltepunkte übergeben.

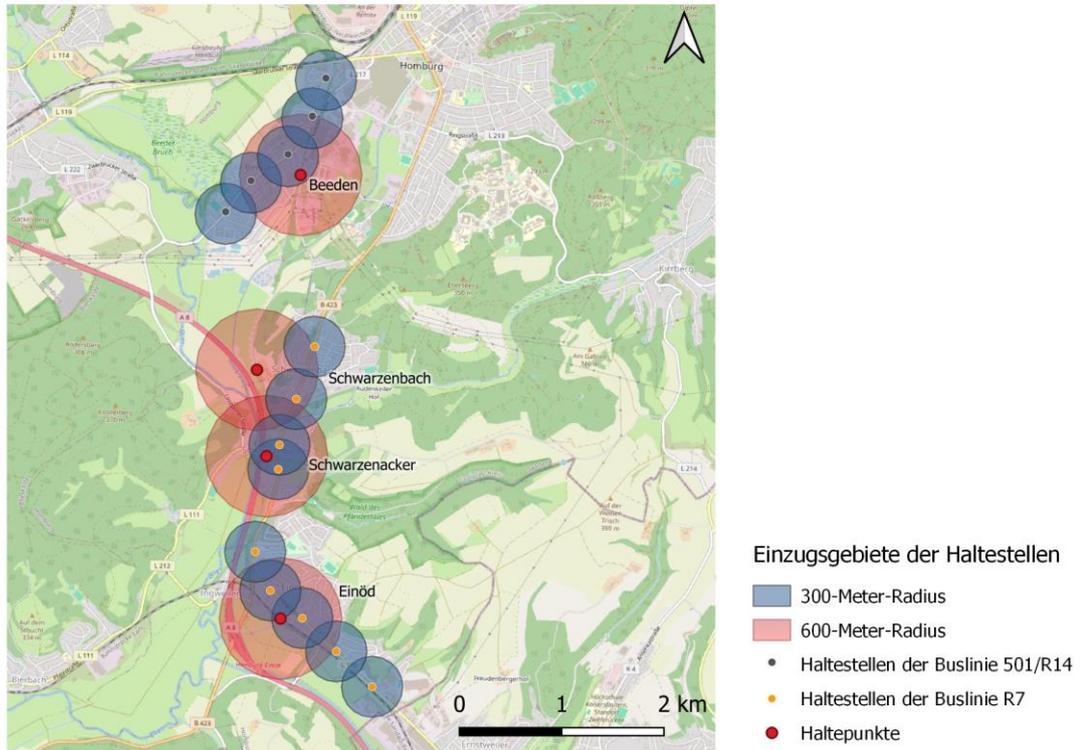


Abbildung 8: Einzugsgebiete der Haltestellen

2.5 Bestandsanalyse Umwelt

Die Bestandsanalyse der Naturschutzgebiete zeigt keine Problematiken bzw. Konflikte in Bezug auf die Lage der Haltepunkte bzw. deren Umfeld auf. Es befinden sich lediglich Wasserschutzgebiete im Bereich der Haltestellen (Anlagenband).

Von Relevanz ist für die Haltepunkte die Betrachtung der potenziellen Hochwassergebiete. Die Flächen für das 100-jährliche Hochwasser HQ100 zeigen folgende Auswirkungen:

- Der Haltepunkt Einöd liegt am Rand des HQ100-Gebiets und ist nicht betroffen.
- Am Haltepunkt Schwarzenbach kann sich das Hochwasser auf die möglichen Planungen auswirken. Die Fläche westlich des Haltepunktes Schwarzenbach ist für Planungen und Bebauungen gesperrt, da diese Fläche als Hochwasserausgleichsfläche für die geplante Ortsumfahrung Schwarzenbach / Schwarzenacker dient. Die Flächen östlich des Haltepunkts sind im Hinblick auf das HQ100 unkritisch.
- Bei den Haltepunkten Schwarzenacker und Beeden haben die Hochwassergebiete keinen Einfluss auf mögliche Planungen.

3 Diskussion Entfall Haltepunkt Schwarzenbach

Im Zuge der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes hat das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes die Diskussion aufgeworfen, ob auf den Haltepunkt Schwarzenbach verzichtet werden kann. Durch einen Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach werde eine Reduzierung der Fahrzeit um eine Minute ermöglicht und in der Folge eine Erhöhung der Anschlusssicherheit erreicht. Des Weiteren werden durch den Verzicht des Haltepunktes Kosten eingespart. Das Ministerium sieht bei dem Haltepunkt, aufgrund seiner abgeschiedenen Lage, zudem eine erhöhte Gefahr des Vandalismus. Sie führen weiterhin auf, dass sich die Wege zum Haltepunkt Schwarzenacker von den Haltestellen und den Siedlungsschwerpunkten nur geringfügig verlängern. Der geplante Haltepunkt Schwarzenbach ist zudem aufgrund von Höhenunterschieden schlecht zu erreichen

Die mittels Isochronen durchgeführte Erreichbarkeitsanalyse zeigt zudem, dass der geplante Haltepunkt Schwarzenacker von Schwarzenbach aus in einer ähnlichen Dauer zu erreichen ist:

Fußwege:

- Schwarzenbach bis Haltepunkt Schwarzenbach: max. 15 Minuten
- Schwarzenbach bis Haltepunkt Schwarzenacker: max. 20 Minuten

Radwege:

- Schwarzenbach bis Haltepunkt Schwarzenbach: max. 6 Minuten
- Schwarzenbach bis Haltepunkt Schwarzenacker: max. 6 Minuten

4 Potenzialabschätzung der Haltepunkte

Die Potenzialabschätzung basiert auf Nachfragedaten aus dem VISUM-Verkehrsmodell der PTV, aktuellen Ein- und Aussteigerzahlen der Buslinie R7, einer Analyse der Einzugsbereiche der Haltepunkte sowie dem Vergleich der Attraktivität von S-Bahn und Bus.

Im ersten Schritt wurde auf Grundlage der MIV-Matrix aus dem PTV-Verkehrsmodell und dem aus der Befragung MiD 2017 vorliegenden ÖV-Wegeanteil von 6% eine ÖV-Nachfragematrix gebildet. Der jeweilige ÖV-Quell- und Zielverkehr in den umliegenden Verkehrszellen bildet das Grundpotenzial für die betrachteten Haltepunkte. Ein Teil der potenziellen Fahrgäste fährt jedoch weiterhin mit dem Bus, zum einen auf Grund des eingeschränkten Einzugsbereichs der untersuchten Haltepunkte, zum anderen auf Grund der besseren Erschließungswirkung des Busses. Bei der Berechnung des Einzugsgebietes wurde eine fußläufige Erreichbarkeit von 10 Minuten Gehzeit angesetzt. Die S-Bahn ist auf vielen Relationen auf Grund der kurzen Fahrzeit zum Hauptbahnhof Homburg und Zweibrücken attraktiver als der Bus R7, der zudem im Mitfall einen Umweg über die Universität fährt. Zu beachten ist außerdem, dass der Bus R7 im Mitfall nur noch halbstündlich verkehrt. Zudem präferieren Fahrgäste auf Grund des höheren Komforts spurgeführte Verkehrsmittel gegenüber Bussen („Schienenbonus“). Jedoch hat der Bus eine bessere Erschließungswirkung und erschließt stärker die Fläche. Daher wird angenommen, dass 50% der Fahrgäste im Einzugsbereich der Haltestellen die S-Bahn wählen.

Eine Analyse der aktuellen Ein- und Aussteigerdaten zeigt, dass die Nachfrage auf der Buslinie R7 nach Einführung des Deutschlandtickets um rund 20% gestiegen ist. Da dieser Effekt noch nicht in der Erhebung MiD 2017 berücksichtigt ist, werden die Fahrgastzahlen entsprechend hochgerechnet.

Für den Radverkehr in Homburg kann ein Anteil von 2 % an den Wegen angenommen werden. Die durchgeführten Erreichbarkeitsanalysen zeigen jedoch, dass auf Grund der kurzen Wege und geringen Reisezeiten das Rad ein optimales Mittel als Zubringer zur Bahn darstellt und ein hohes Potenzial birgt. Vor diesem Hintergrund kann in der Zubringerfunktion von einem deutlichen höheren Wegeanteil ausgegangen werden. Die kurzen Strecken und der überdurchschnittlich hohe Anteil an Jugendlichen, die das Verkehrsmittel Bahn nutzen, wirken sich positiv aus. Bei dieser Zielgruppe besteht eine überdurchschnittliche Affinität zum Fahrrad. Daher kann prognostiziert werden, dass 10 % der Fahrgäste mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen.

Das Kfz als Zubringer wird für die Haltepunkte als nachrangig angesehen. Für eine P+R-Funktion an den Haltepunkten besteht keine größere relevante Nachfrage bzw. Potenziale, da das Parken in den möglichen Zielorten Zweibrücken und Homburg einfach und günstig ist. Für fernere Ziele bestehen an den Bahnhöfen Homburg und Zweibrücken ausreichend P+R-Plätze. Hier stehen den Fahrgästen neben der S-Bahn auch RB und RE zu Verfügung. Diese Angebote bieten neben teilweise kürzeren Fahrzeiten auch eine größere Auswahl an Alternativen bei der Rückfahrt und damit eine größere Flexibilität. Daher ist anzunehmen, dass P+R-Nutzer den Bahnhof Homburg vorziehen werden. Gegen die Anfahrt mit dem Pkw spricht zudem, dass alle fast Siedlungsbereiche im Einzugsbereich der Haltestelle fußläufig innerhalb von 15 Minuten und mit dem Fahrrad innerhalb von sechs Minuten erreichbar sind. Daher wird von einem P+R-Anteil von 3 % ausgegangen.

Zusammenfassend ergeben sich unter oben beschriebenen Randbedingungen die in der nachfolgenden Tabelle zusammengefassten Potenziale je Haltepunkt. Hierbei wird zusätzlich differenziert, wie sich die Ein- und Aussteiger auf Bike-and-Ride (B+R) und Park-and-Ride (P+R) verteilen.

	ÖV-Potenzial im Einzugsgebiet der Haltestellen	Anteil SPNV	Ein- + Aussteiger am Tag	Ein- + Aussteiger am Tag inklusive D-Ticket	Davon B+R	Davon P+R
Beeden	606	0,5	303	364	36	11
Schwarzenbach	181	0,5	90	108	11	3
Schwarzenacker	315	0,5	158	189	19	6
Einöd	380	0,5	190	228	23	7

Tabelle 1: Ein- und Aussteiger Haltepunkte Reaktivierungsstrecke Zweibrücken - Homburg

Bei einem möglichen Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach verlagern sich die Fahrgäste dieses Haltepunktes. Auf Basis der Erreichbarkeitsanalyse und der Fahrgastdaten der Buslinien kann davon ausgegangen werden, dass sich etwa 60 % der Fahrgäste des Haltepunktes Schwarzenbach auf den Haltepunkt Schwarzenacker verlagern. Dabei wird zusätzlich berücksichtigt, dass von diesen Fahrgästen mehr das Rad nutzen werden als in der Berechnung für den Haltepunkt Schwarzenbach. Daher wird für die verlagerten Fahrgäste ein Radanteil von 30 % angenommen. Der P+R-Anteil wird weiterhin auf 3 % geschätzt. Die neuen Fahrgastpotenziale, die sich aus der Umverteilung ergeben, sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

	ÖV-Potenzial im Einzugsgebiet der Haltestellen	Anteil SPNV	Ein- + Aussteiger am Tag	Ein- + Aussteiger am Tag inklusive D-Ticket	Davon B+R	Davon P+R
Beeden	606	0,5	303	364	36	11
Schwarzenbach	181	0,5	0	0	0	0
Schwarzenacker	315	0,5	212	254	29	8
Einöd	380	0,5	190	228	23	7

Tabelle 2: Ein- und Aussteiger Haltepunkte bei Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach

Aus den ermittelten Fahrgastzahlen kann die erforderliche Anzahl an Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen abgeleitet werden. Dazu ist zunächst der Anteil von B+R und P+R zu halbieren, da es sich bei den ermittelten Werten um Werte für Ein- und Aussteiger eines Tages handelt. Bei den B+R-Anlagen wird ein Zuschlag von 2 Stellplätzen angerechnet. Zudem wird eine Mindestanzahl von 8 Stellplätzen vorgesehen, um einen Mindeststandard anzubieten. Bei der Dimensionierung der P+R-Anlagen wird nach der Halbierung der Anzahl der Parkplätze ein Zuschlag von 2 Parkplätzen angerechnet, wobei einer der Parkplätze als Behindertenparkplatz vorgesehen ist. Die Mindestanzahl an P+R-Parkplätzen wird mit 5 angenommen. Die Anzahl an vorgesehenen B+R- sowie P+R-Stellplätzen ist in Tabelle 3 aufgeführt.

	Geplant B+R	Geplant P+R	Geplant B+R (ohne HP Schwarzenbach)	Geplant B+R (ohne HP Schwarzenbach)
Beeden	20	6	20	6
Schwarzenbach	8	5	0	0
Schwarzenacker	12	5	18	6
Einöd	14	6	14	6

Tabelle 3: Dimensionierung B+R- und P+R-Anlagen

Das Potenzial für alternative Bedienformen wie Sammeltaxis oder On-Demand-Services wird als gering eingeschätzt, da aus den Ortschaften Beeden, Schwarzenbach, Schwarzenacker und Einöd eine geringe Nachfrage erwartet wird. Diese geringe Nachfrage ergibt sich aus den geringen Distanzen zu den Haltepunkten. Die Haltepunkte sind von einem großen Anteil der Ortschaften in 15 Minuten zu Fuß zu erreichen. Sammeltaxis oder On-Demand-Services bieten mit Wartezeiten und möglichen Umwegen keinen entscheidenden Zeitgewinn.

5 Skizzieren von Lösungsansätzen

Die Bemessung der P+R-Anlagen erfolgt nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR, 2023). Für Parkplätze werden bei einem Aufstellwinkel von 90°, also senkrecht zur Fahrbahn, demnach die Maße 2,65 x 5,20 m angesetzt. Für einen Einzelparkstand eines Behindertenparkplatzes werden die Maße 3,50 x 5,20 m angesetzt. Die B+R-Anlagen werden in Anlehnung an den Leitfaden Bike+Ride des Landes Baden-Württemberg dimensioniert. Dabei wird eine Doppelaufstellung mit einer Tiefe von 2,00 m und einem Abstand von 1,50 m zwischen den Anlehnbügeln angesetzt. Bei der Planung der Anlagen wird außerhalb der Grenzen der Grundstücksflächen der Deutschen Bahn geplant.

5.1 Haltepunkt Beeden

Der Haltepunkt Beeden soll gemäß den Planungen der DB zwei Zugänge zum Bahnsteig besitzen. Daher werden die Park- und Abstellflächen auf zwei Bereiche aufgeteilt. Am südlichen Zugang zum Bahnsteig im Bereich der Hofstraße/Jägerhausstraße werden 6 Parkplätze und 16 Fahrradstellplätze geplant. Am nördlichen Zugang zum Bahnsteig werden 1 Behindertenparkplatz, 2 Parkplätze und 6 Fahrradstellplätze geplant. Am Haltepunkt Beeden werden demnach mehr Abstellanlagen geplant, als nach Potenzialabschätzung notwendig sind. Zur Vermeidung unnötiger Wege zwischen den Abstellanlagen werden mehr Parkplätze und Fahrradstellplätze geplant, als nach der Fahrgastpotenzialabschätzung notwendig sind. Der südliche Zugang zum Bahnsteig ist in Abbildung 9 dargestellt. Der nördliche Zugang zum Bahnsteig ist in Abbildung 10 gezeigt. Die Gesamtübersicht ist zusätzlich im Anlagenband visualisiert.

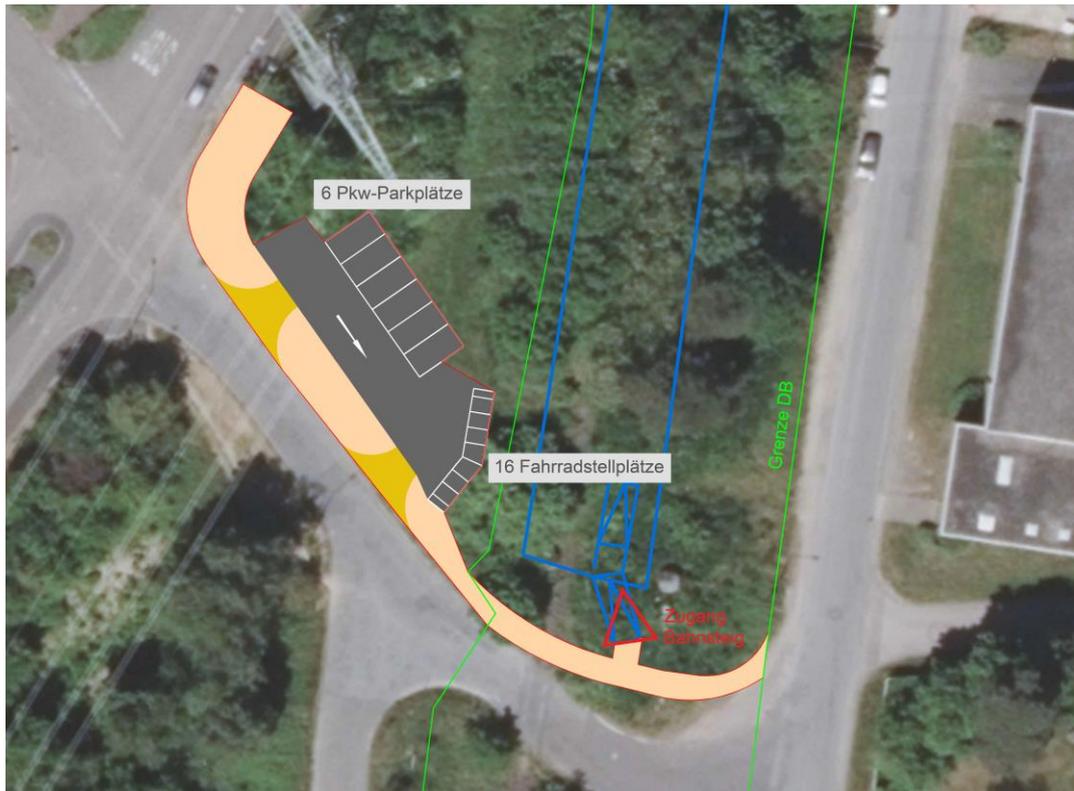


Abbildung 9: P+R- und B+R-Anlagen am südlichen Zugang zum Bahnsteig am Haltepunkt Beeden



Abbildung 10: P+R- und B+R-Anlagen am nördlichen Zugang zum Bahnsteig am Haltepunkt Beeden

5.2 Haltepunkt Schwarzenbach

Der Zugang zum Haltepunkt Schwarzenbach erfolgt angrenzend zum Bahnübergang Mastauweg. Die 5 Parkplätze und 8 Fahrradstellplätze werden an dem Weg von Schwarzenbach kommend geplant. Zudem wird der Ausbau des Gehwegs geplant, um für Fußgänger*innen einen sicheren Weg zum Haltepunkt zu gewährleisten. Die Fläche, die im Zuge des Baus der Ortsumfahrung Schwarzenacker/Schwarzenbach als Hochwasserausgleichsgebiet für zukünftige Planungen und Bebauungen gesperrt würde, ist nicht von wesentlicher Bedeutung für die Planung der Anlagen. Die Planung der Anlagen um den Haltepunkt Schwarzenbach ist in Abbildung 11 dargestellt.

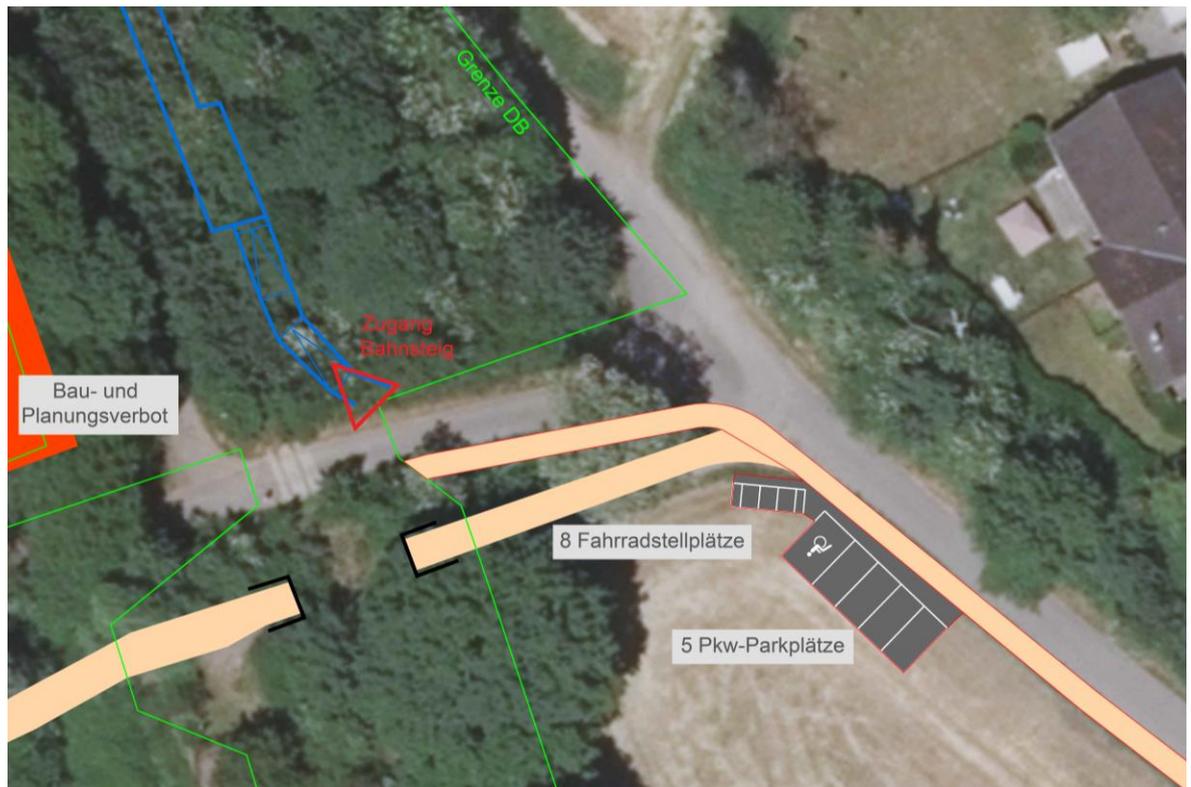


Abbildung 11: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenbach

5.3 Haltepunkt Schwarzenacker

Der Zugang zum Haltepunkt Schwarzenacker erfolgt über die Straße Am Schwedenhof. Für den Haltepunkt Schwarzenacker werden zwei Varianten für mögliche B+R- und P+R-Anlagen geplant. Sie unterscheiden sich im erforderlichen Grunderwerb.

In der Variante 1 werden 18 Fahrradstellplätze, 2 Parkplätze und 1 Behindertenparkplatz in der unmittelbaren Umgebung des Zugangs zum Bahnsteig geplant. Bei dieser Planung wird die ermittelte Anzahl der P+R-Parkplätze aus der Fahrgastpotenzialabschätzung unterschritten. Weitere Parkplätze müssten außerhalb des öffentlichen Straßenraums entstehen. Dazu können sich Flächen beim Römermuseum und an der Kreuzung L111/B423 eignen. Die Variante 1 hat den Vorteil, dass durch die Stellung der Parkplätze ein Kfz-freier Bereich bei den Fahrradstellplätzen und ein

Gehweg von 2,50 m Breite möglich sind. Die Variante 1 ist in Abbildung 12 dargestellt. Die möglichen Flächen für zusätzliche Parkräume sind im Anlagenband veranschaulicht.



Abbildung 12: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 1

In der Variante 2 entstehen innerhalb des öffentlichen Straßenraums 6 Parkplätze und 18 Fahrradstellplätze. Dadurch müssen keine zusätzlichen Flächen erworben werden. Der Nachteil dieser Variante ist, dass nur ein Gehweg von 1,40 m Breite entstehen kann. Die Planung der Variante 2 ist in Abbildung 13 visualisiert.



Abbildung 13: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 2

Der Haltepunkt Schwarzenacker nimmt, wie bereits beschrieben, bei einem Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach einen Teil der Fahrgäste des Haltepunktes Schwarzenbach auf. In den Varianten 1 und 2 wurde der Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach in der Planung bereits berücksichtigt. Bleibt der Haltepunkt Schwarzenbach bestehen, können in der Planung des Haltepunktes Schwarzenacker 1 Parkplatz und 6 Fahrradstellplätze entfallen.

5.4 Bahnhof Einöd

Der Zugang zum Bahnhof Einöd erfolgt über einen Mittelbahnsteig, der von zwei Richtungen erreicht werden kann. Von der Ingweilerstraße/Kirchpfad erfolgt der Zugang für den Fuß- und Radverkehr über die Eisenbahnüberführung Raiffeisenstraße. Da die Ingweilerstraße und der Kirchpfad nur für Anlieger für die Durchfahrt freigegeben sind, soll von dieser Seite keine Ankunft durch den Kfz-Verkehr erfolgen. Die Anfahrt des Kfz-Verkehrs wird über die Raiffeisenstraße abgewickelt. Demnach werden die 6 erforderlichen Stellplätze an der Raiffeisenstraße vorgesehen. Die 14 Fahrradstellplätze werden ebenfalls an der Raiffeisenstraße geplant, da innerhalb des Wohngebietes südlich des Bahnsteiges keine geeigneten Flächen verfügbar sind. Die Planung der Anlagen ist in Abbildung 14 dargestellt.

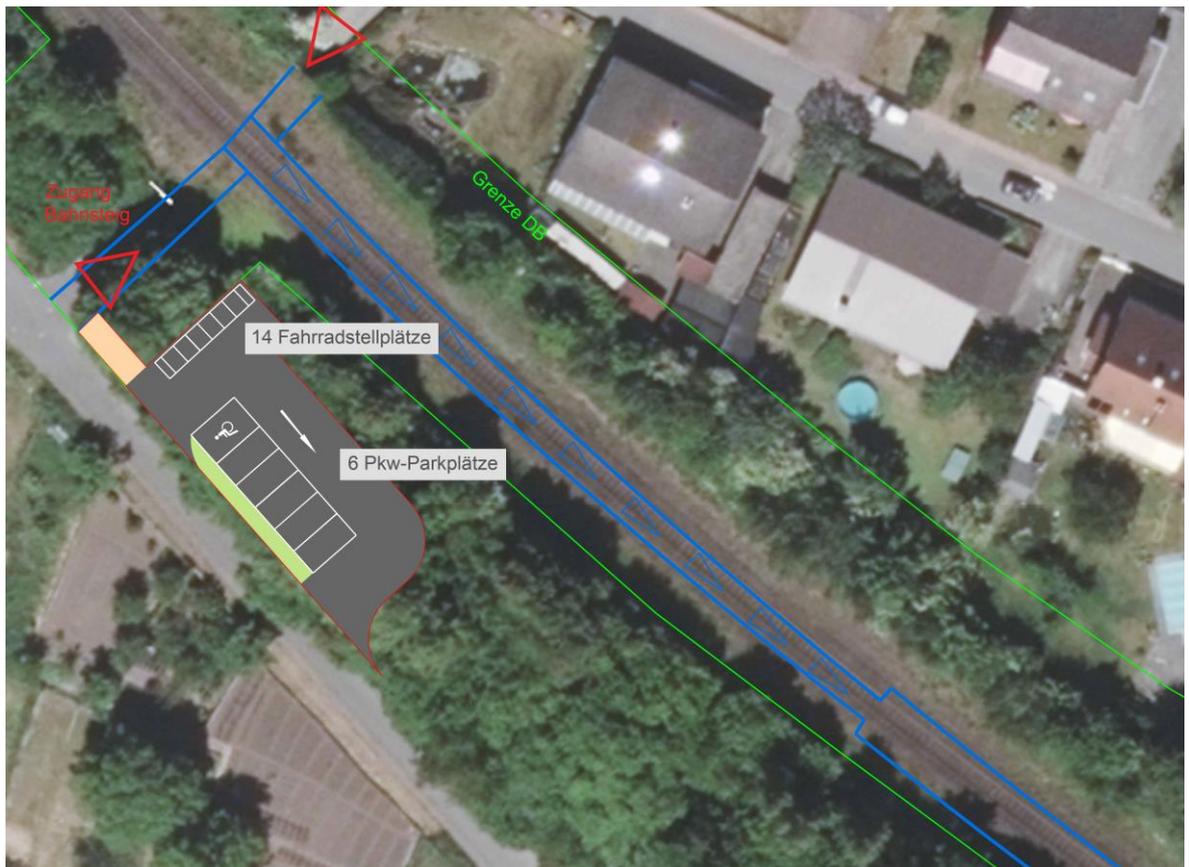


Abbildung 14: P+R- und B+R-Anlagen am Bahnhof Einöd

6 Kosten und Nutzenabschätzung

Im Rahmen der Gesamtbewertung wurde eine Kostenschätzung für die erforderliche Infrastruktur erarbeitet, um die Bahnhofpunkte in das bestehende Verkehrssystem einzubinden. Die Kostenschätzung dazu findet sich in Tabelle 4. Die Kosten wurden dabei über Einheitspreise ermittelt. Unter der Annahme, dass an dem Haltepunkt Schwarzenacker die Variante 2 umgesetzt wird, belaufen sich die Gesamtkosten für den Bau der Infrastruktur auf ca. 300.000 € (netto). Wenn der Haltepunkt Schwarzenbach nicht realisiert wird, entstehen Kosten von ca. 260.000 € (netto).

	Anzahl	Einheitspreise	Gesamtkosten	Summe
HP Beeden				
Verkehrsfläche [m ²]	360	250,00 €	90.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	22	250,00 €	5.500,00 €	
Gehweg [m ²]	240	110,00 €	26.400,00 €	121.900,00 €
HP Schwarzenbach				
Verkehrsfläche [m ²]	120	250,00 €	30.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	8	250,00 €	2.000,00 €	
Gehweg [m ²] (mindestens)	100	110,00 €	11.000,00 €	43.000,00 €
HP Schwarzenacker - Variante 1				
Verkehrsfläche [m ²]	150	250,00 €	37.500,00 €	
Fahrradabstellplätze	18	250,00 €	4.500,00 €	
Gehweg [m ²]	50	110,00 €	5.500,00 €	47.500,00 €
HP Schwarzenacker - Variante 2				
Verkehrsfläche [m ²]	120	250,00 €	30.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	18	250,00 €	4.500,00 €	
Gehweg [m ²]	40	110,00 €	4.400,00 €	38.900,00 €
Bhf Einöd				
Verkehrsfläche [m ²]	360	250,00 €	90.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	14	250,00 €	3.500,00 €	
Grünfläche	30	60,00 €	1.800,00 €	
Gehweg [m ²]	20	110,00 €	2.200,00 €	97.500,00 €

Tabelle 4: Kostenschätzung Infrastruktur Bahnhofpunkte

Eine Ermittlung des Nutzens bzw. eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist nur für die Gesamtanlage möglich. Der Nutzen aus verkehrlicher Sicht ergibt sich aus dem Nutzen aus der Verlagerung von Pkw-Verkehr zum ÖPNV, welche in der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2015 bereits mit einem Faktor von 1,24 ermittelt wurde. Im Ergebnis stellen sich folgenden Effekte ein:

- Im Binnenverkehr der Stadt Homburg kommt es zu einer Verlagerung von 60 Fahrten/Tag vom MIV zum ÖPNV.
- Es werden rund 40 Fahrten mit Zielen außerhalb des Stadtgebietes vom MIV zum ÖPNV verlagert.

Durch die Verlagerungen auf die Bahn wird die Verkehrsbelastung auf dem lokalen Straßennetz reduziert mit Vorteilen für Schadstoff- und Lärmemissionen, der Auslastung und Abnutzung der Infrastruktur sowie die Verkehrssicherheit.

Neben diesen positiven Wirkungen, ergeben sich für die Einwohner im Umkreis der Haltestellen neue Verkehrsverbindungen und Reisezeiteinsparungen im ÖPNV. Insbesondere der Hauptbahnhof Homburg ist deutlich besser erreichbar, wodurch eine verbesserte Anbindung an den übrigen Regionalverkehr hergestellt wird. Dadurch steigt die Attraktivität der betroffenen Stadtteile.

Die Reduzierung des Taktes auf der Linie R 7 führt zu einer Reduzierung der Betriebskosten im ÖPNV. Obwohl die Stadt Homburg kein Aufgabenträger ist, ist sie durch die Kreisumlage dennoch finanziell am ÖPNV beteiligt und profitiert daher von Kosteneinsparungen.

Anlagen

Anlage 1: Ergebnisdokumentation

Mobilitätskonzept Bahnhofhaltepunkte Homburg

Anlage 1: Ergebnisdokumentation

20.12.2024



Raum- und Strukturdaten



Überörtliche Einbindung

- ▶ Homburg ist mit ca. 43.500 Einwohner*innen die drittgrößte Stadt im Saarland
- ▶ Homburg ist Verwaltungssitz des Landkreises Saarpfalz und fungiert als Mittelzentrum
- ▶ Zu der Stadt Homburg gehören die Ortsteile Einöd, Jägersburg, Kirrberg, Wörschweiler, Beeden, Bruchhof-Sanddorf, Erbach-Reiskirchen und Schwarzenbach
- ▶ Der wirtschaftliche Schwerpunkt liegt im Bereich Maschinenbau/Autozulieferer. Zudem ist Homburg Universitätsstadt mit Uniklinikum.
- ▶ Verkehrlich ist die Stadt Homburg in direkter Umgebung des Autobahnkreuzes A6 A8 gelegen und dadurch an das überregionale und internationale Straßennetz angebunden. Homburg liegt auf der Strecke der Regionalbahn nach Kaiserslautern und des Regional-Expresses nach Mannheim. Homburg ist aktuell noch Endpunkt der S-Bahn Rhein-Neckar, sowie der Regionalbahnen nach Saarbrücken, Illingen und Trier.



Map Data © OpenStreetMap contributors

Strukturdaten

- Bevölkerungsdichte 512 EW/km²
 - Relativ konstante Einwohnerzahl während der letzten 50 Jahre
 - Einpendler 23.549, Auspendler 6.891
 - 31.863 Arbeitsplätze
 - 15.227 Homburger Erwerbstätige
 - Pkw-Dichte ca. 600 Pkw je 1.000 Einwohner*innen
-
- Einwohnerzahlen zu untersuchende Orte (Stand 1. Dez 2023)
 - Beeden: 2.728 EW
 - Schwarzenbach: 1.949 EW
 - Schwarzenacker: 604 EW
 - Einöd: 2.810 EW



Map Data © OpenStreetMap contributors

Verkehrliche Einbindung Straße

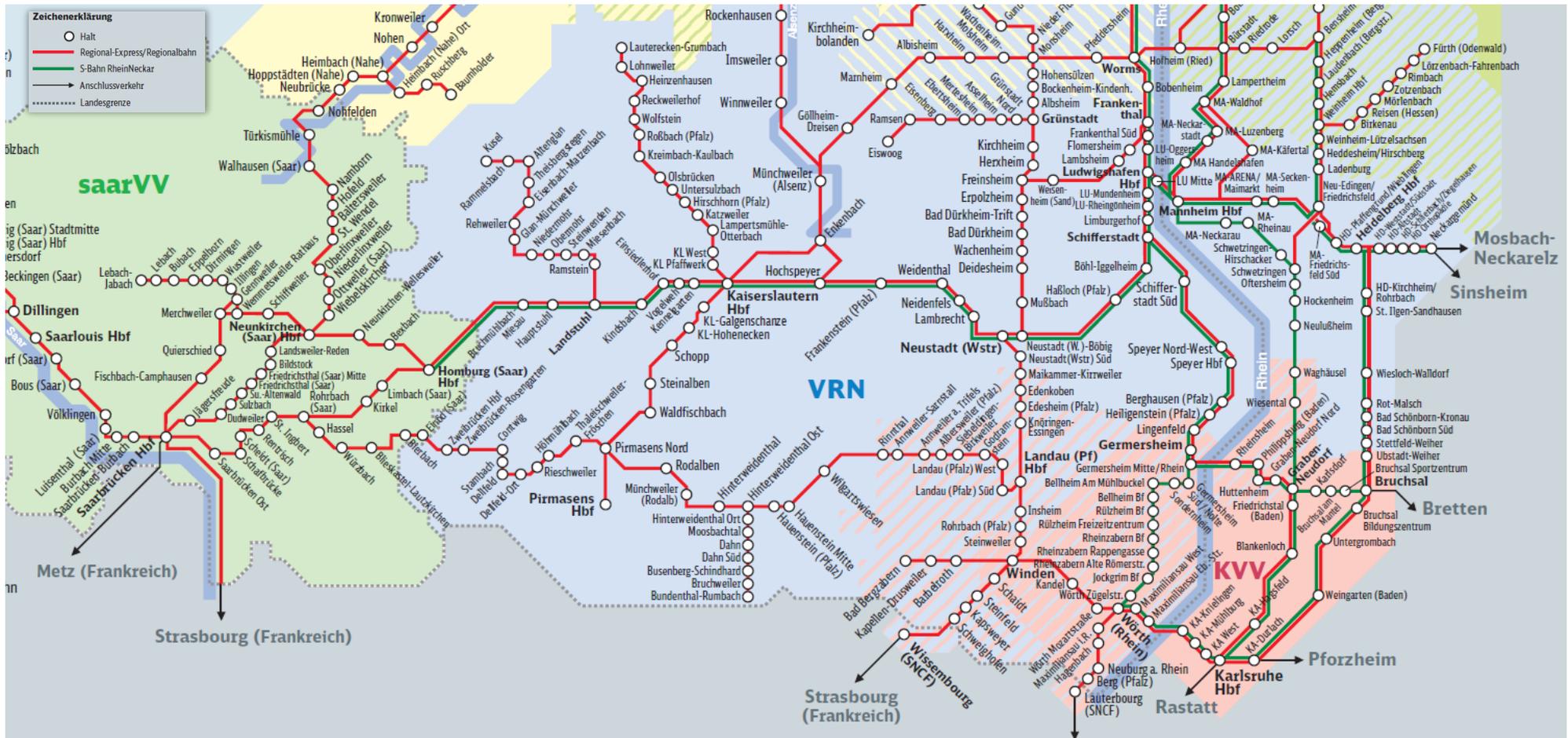


- Autobahnkreuz Neunkirchen mit A6 und A8
- Bundesstraße B423 durch Homburg

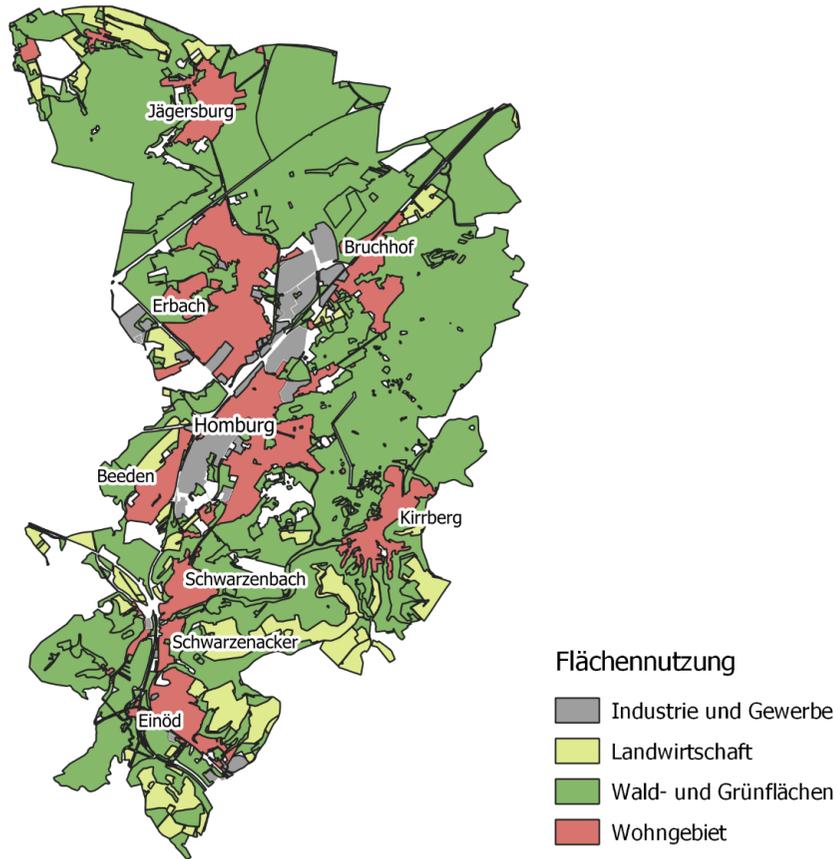
Straßentypen

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße 1. Ordnung
- Landesstraße 2. Ordnung
- Grenze der Gemeinde Homburg

Verkehrliche Einbindung ÖPNV

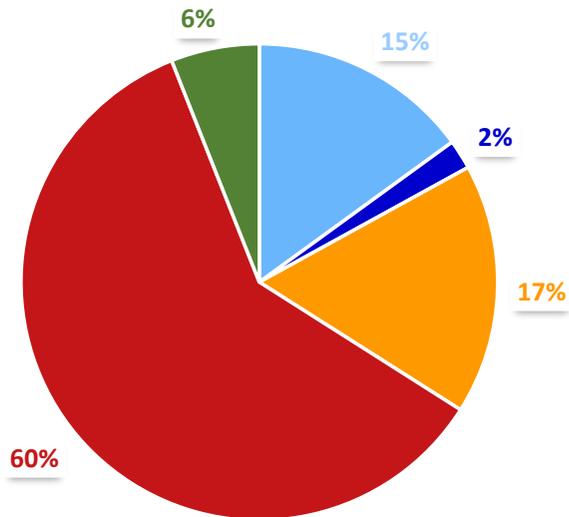


Homburg – Flächennutzung



Mobilitätsdaten Homburg

Modal Split



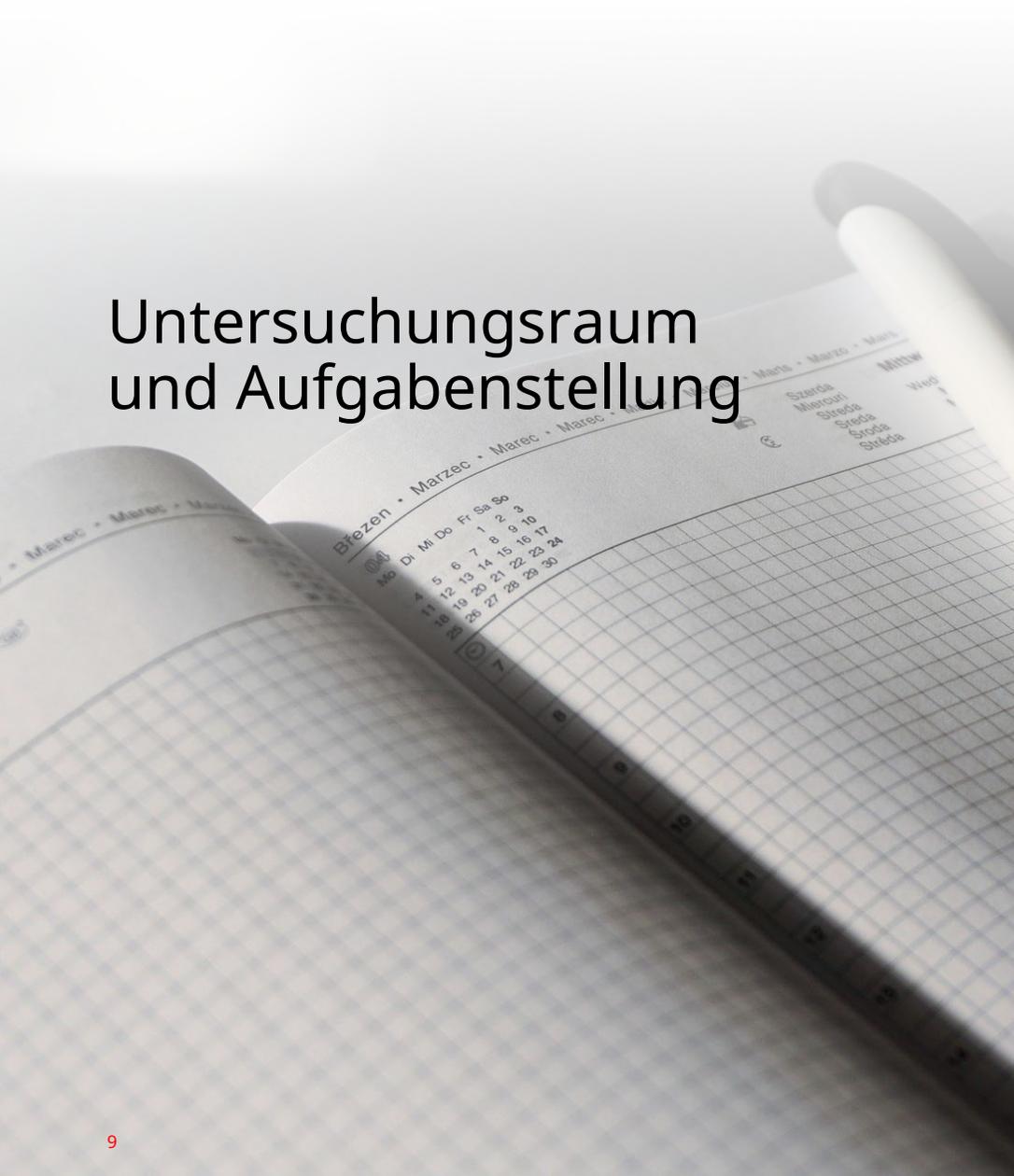
■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV (Mitfahrer) ■ MIV (Fahrer) ■ ÖPV

- Da für Homburg keine Mobilitätsdaten vorliegen, werden Daten der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) als Grundlage verwendet.
- Homburg wird dabei als Mittelstadt im städtischen Raum im Saarland eingeordnet (nach RegioStaR 17)
- Über 70 % der Wege werden mit dem MIV zurückgelegt
- Weniger als ein Viertel der Wege werden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPV zurückgelegt

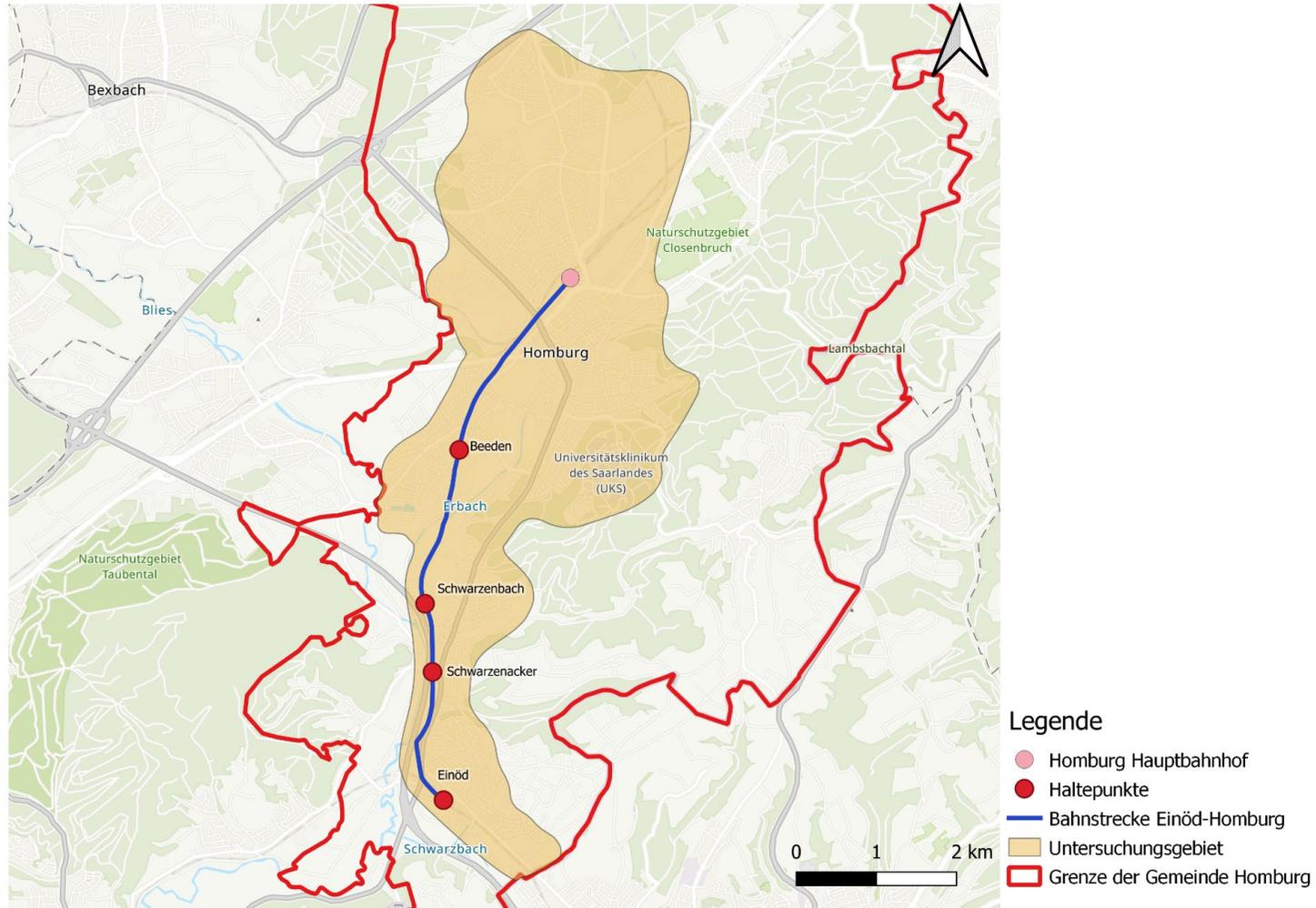
Nach Hauptverkehrsmittel (fehlende Angaben aufgefüllt)

Quelle: MiT, 2017

Untersuchungsraum und Aufgabenstellung



Untersuchungsraum



Aufgabenstellung

- Im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke von Homburg bis Einöd ist ein Mobilitätskonzept für die Anbindung der neu entstehenden Bahnhaltepunkte zu entwickeln
- Analyse der Ausgangssituation
 - Die Planfeststellungsunterlagen zur Reaktivierung der Bahnstrecke, das bestehende Angebot für Kfz, Rad, Fuß und den ÖV, die Infrastruktur an den geplanten Haltepunkten, Flächenverfügbarkeit und die Entfernung von Haltepunkten ist zu analysieren
- Abschätzung Fahrgastpotenziale
 - Die Fahrgastpotenziale sind mit Hilfe der Nutzen-Kosten-Analyse (2015), dem makroskopischen VISUM-Modell und Zählraten der vorliegenden Busverbindung abzuschätzen
 - Überlagerung der Nachfragepotenziale aus dem Modell mit den Einzugsbereichen aus den Siedlungsgebieten
 - Ermittlung des Potenzials für jeden Haltepunkt
 - Grundlage für sinnvolle Erschließungskonzepte
- Skizzieren von Lösungsansätzen
 - Anbindung an bestehendes Verkehrsgebot
 - Übergang zwischen Verkehrsmitteln (Stellplätze, Abstellanlagen)
 - Erstellung Lageplanskizzen
- Gesamtbewertung
 - Zu erwartender Nutzung für die Stadt Homburg
 - In Relation zu erforderlichen Investitionskosten zur Integration der Bahnanlagen in das bestehende Mobilitätssystem
 - Kostenschätzung auf der Basis von Einheitspreisen

Steckbriefe Planwerke / Gutachten



Erläuterungsbericht Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken, DB Netz AG

Geplante Baumaßnahmen

- Reaktivierung der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd
- Elektrifizierung der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd und der Strecke 3450 von Einöd bis nach Zweibrücken
- Zugangsstellen Beeden und Schwarzenacker werden als Haltepunkte (HP) wieder in Betrieb genommen
- HP Schwarzenbach wird neu errichtet
- HP Einöd an der Strecke 3450 wird zum Bahnhof ausgebaut und erhält einen Mittelbahnsteig
- Der derzeitige Haltepunkt am Außenbahnsteig entfällt
- An dem Bereich des bisherigen HP Einöd erfolgt die Anbindung an die Strecke 3450 Rheinsheim – Rohrbach (Saar)

Grund der Reaktivierung

- Verbesserung SPNV
- Verlängerung S-Bahn-Linie S1 von Homburg nach Zweibrücken im Stundentakt
- Zweibrücken (Mittelzentrum) ist nur an die Bahnstrecke Saarbrücken – Pirmasens – Landau angebunden (stündliche verkehrende Regionalbahnen)
- ÖPNV-Verbindungen Zweibrücken – Kaiserslautern nur über Bahnhof Pirmasens Nord oder die Busverbindung nach Homburg möglich
- ICE-Knoten Mannheim Hbf ist nicht in akzeptabler Fahrzeit zu erreichen
- Reisezeit der Busverbindung Homburg – Zweibrücken ist gegenüber dem Pkw nicht konkurrenzfähig

Vorhaben:
Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken
Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 – km 7,562
Strecke 3450, km 100,770 – km 98,773

Unterlage 1

Erläuterungsbericht

a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im laufenden Verfahren	12.05.2022
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	24.08.2020
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Vorhabenträgerin:
DB NETZE
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
INVR-SW-A
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe

Vorhabenträger:
OBERMEYER
Infrastruktur
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Plänen-+Bauwesen-Gesellschaft
Niederlassung Karlsruhe
Zur Glöselerei 18
76227 Karlsruhe

Datum: 12.05.2022 Unterschrift: *[Handwritten Signature]* Datum: 12.05.2022 Unterschrift: gsc, V. Heßlin
Genehmigungsmerkmal Eisenbahn-Bundesamt

Planfeststellungsbeschluss gem. § 18 AEG
am 16.10.2023
55 (ppw)174-2020/0017
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
im Auftrag *[Handwritten Signature]*
Lung



Erläuterungsbericht Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken, DB Netz AG

Durch Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg - Zweibrücken

- Umsteigefreie SPNV-Verbindung Zweibrücken - Kaiserslautern
- Schnelle Verbindung zum ICE-Knoten in Mannheim (durch Umstieg auf Regional-Express Saarbrücken – Mannheim)
- Verbindung Homburg – Zweibrücken in kundengerechter Reisezeit

Verkehrszeiten der S1 nach Reaktivierung

- Werktätlich 17 Zugpaare
- Sonn- und Feiertage 16 Zugpaare
- Zwischen 6 und 22 Uhr stündlich
- Jeweils ein Zugpaar zwischen 22 und 6 Uhr

Unterlage 1

Vorhaben:
Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Erläuterungsbericht

a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im laufenden Verfahren	12.05.2022
b	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	24.08.2020
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Vorhabenträgerin:
DB NETZE
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
I.NVR-SW-A
Schwarzwalddstraße 82
76137 Karlsruhe

Vorleiter der Vorhabenträgerin:
DB NETZE
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
I.NVR-SW-A[E]
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

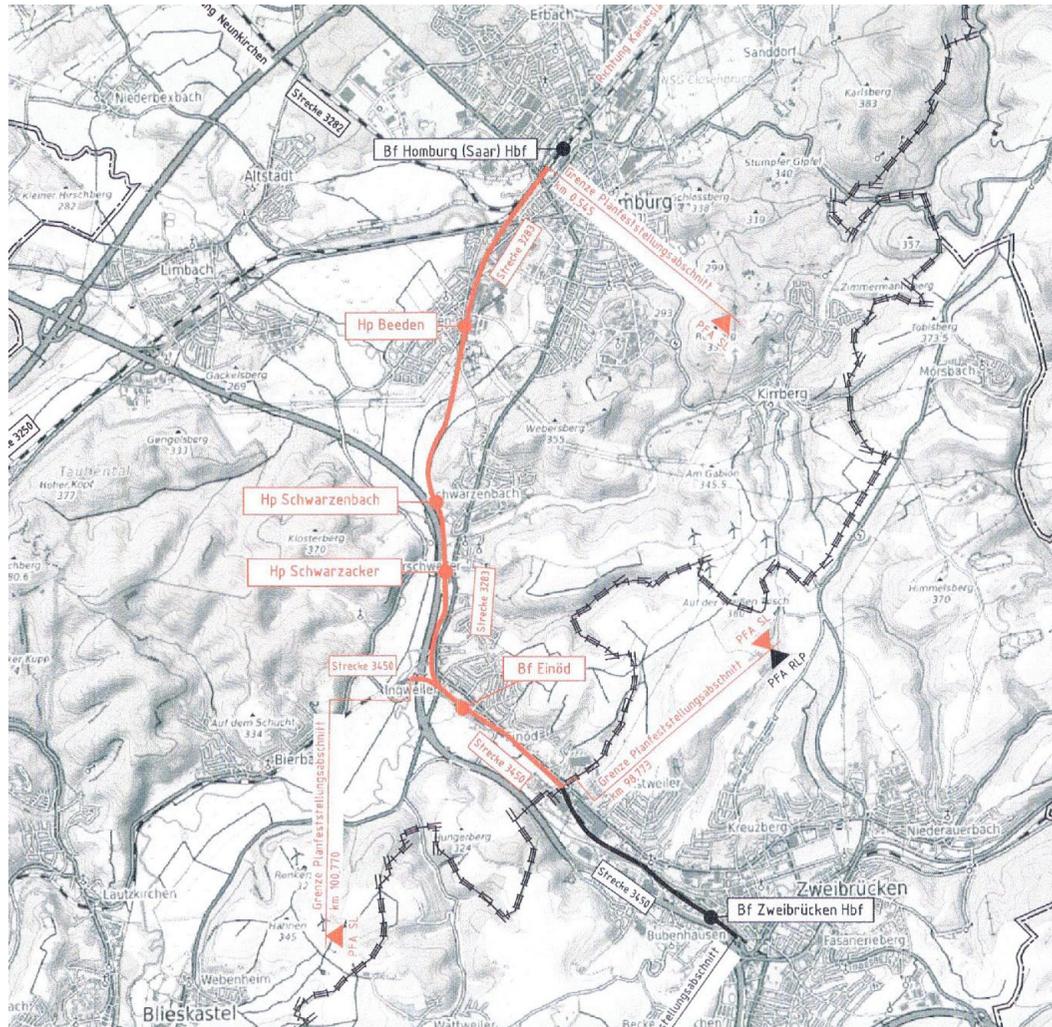
Vorfasser:
OBERMEYER
Planfest-
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Planen – Beraten – Gemanet
Niederlassung Karlsruhe
Zur Glöckerei 18
76227 Karlsruhe

Datum: 12.05.2022 Unterschrift: *[Signature]* Datum: 12.05.2022 Unterschrift: gtc. I.V. Hadlich

Genehmigungsweg: Eisenbahn-Bundesamt

Planfeststellungsbeschluss gem. § 18 AEG
vom 18.10.2023
Stippweg 174-2022/017
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
Im Auftrag *C. Jäger*
Ling 

Erläuterungsbericht Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken, DB Netz AG



Parkraum-/Mobilitätskonzept

- 16 erhobene Parkobjekte (15 Parkplätze, eine Tiefgarage)
- Zeitraum: 7-22 Uhr
- Durchschnittliche Auslastung: 52 %
- Minimale Auslastung im Schnitt: 42 %
- Maximale Auslastung im Schnitt: 84 %
- Größte Auslastung allgemein von 10 bis 22 Uhr
- Vergleichsweise geringe Auslastung am Bahnhof HPS Eisenbahnstraße, Bahnhofsvorplatz, Bahnhof Güterbahnhofstraße, Bahnhof rechts klein
- Längste durchschnittliche Parkdauer bei Bahnhof rechts klein (7,8 Std.), Bahnhof Güterbahnhofstraße (7,0 Std.), Amtsgericht (5,1 Std.), Bahnhofsvorplatz (3,3 Std.)
- Um Bahnhof und am Amtsgericht hoher Anteil an „Dauerparkern“ (Parkdauer > 3 Std.)



Radwegekonzept Homburg

- Durch Einöd, Schwarzenacker und Schwarzenbach ist die Route HR12 vorgeschlagen
- Schwarzenbach kann zusätzlich durch die Route NR45 angebunden werden
- Beeden kann durch die Routen HR42 und NR49 an Homburg angebunden werden

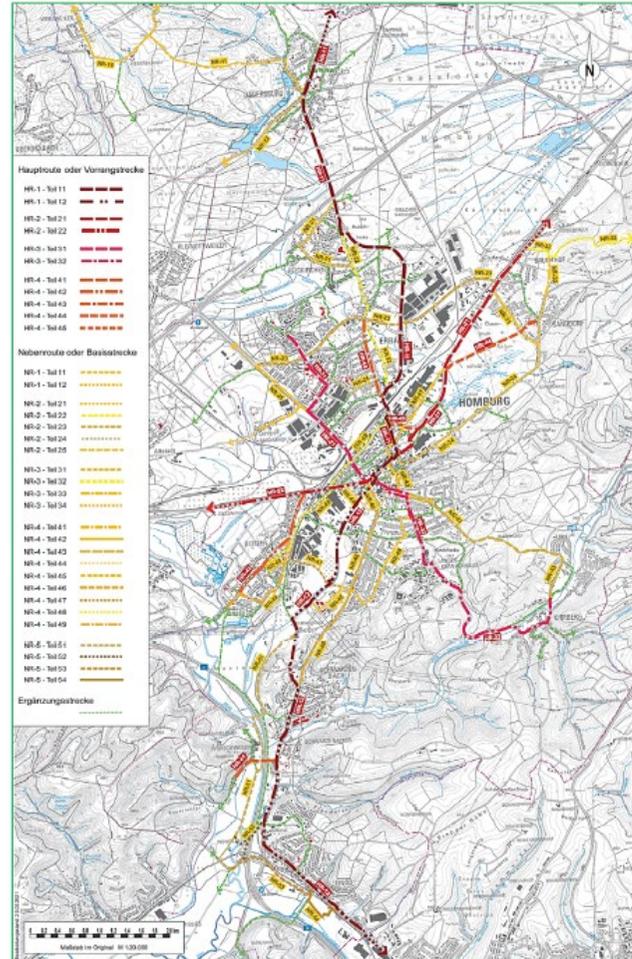


Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes

Radwegekonzept Homburg



Ein Leitfaden für mehr Radfahren im Alltag

Mai 2021

Radwegekonzept Homburg

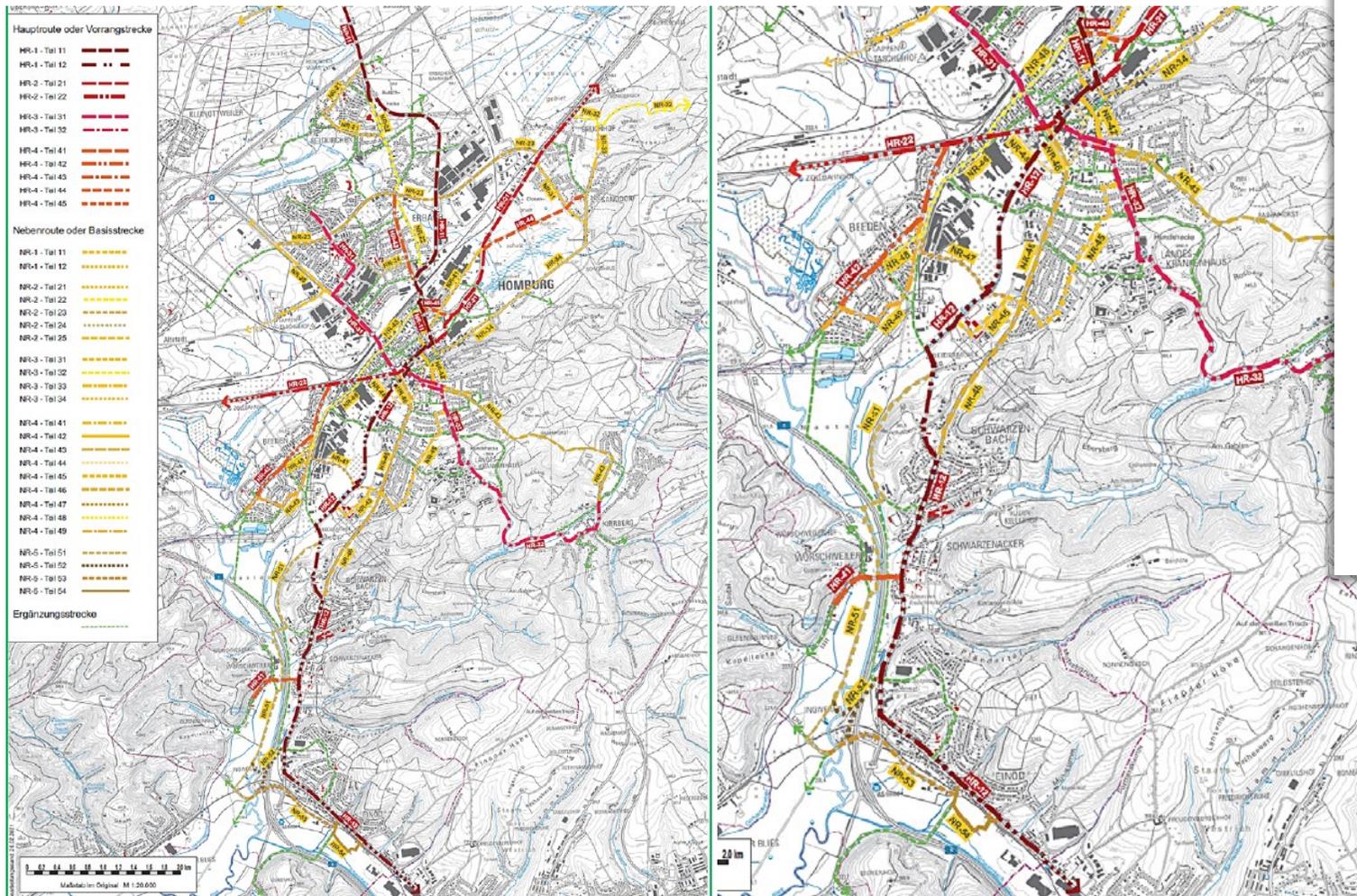


Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes

Radwegekonzept Homburg



Ein Leitfaden für mehr Radfahren im Alltag

Mai 2021

Kreisstadt Homburg (Saar)
Hochschule
Am Forum 5
66224 Homburg
Fon: 06841 8111-0
www.homburg.de

Axel Thös PLANUNG
Bräucher Str. 3
66132 Saarbrücken
Fon: 0681 891140
Fax: 0681 890544
servic@atp-saar.de

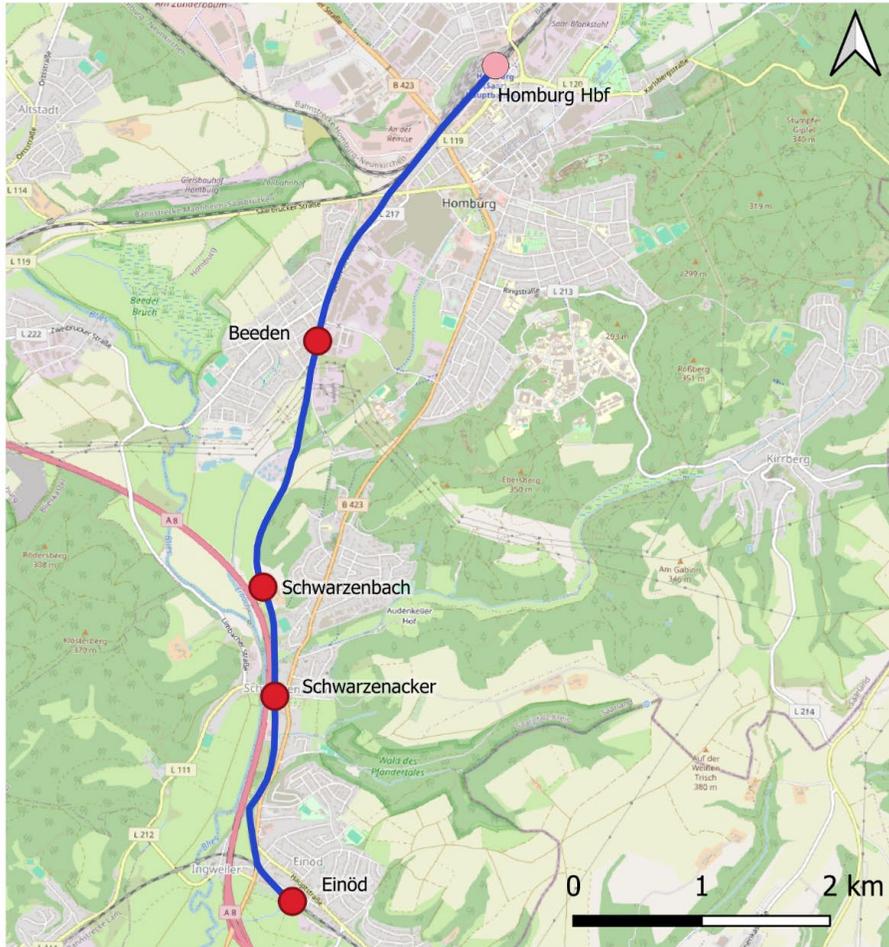
Nutzen-Kosten-Untersuchung S-Bahn-Verlängerung Homburg - Zweibrücken

- Untersuchung zweier Mitfälle (Mitfall 1 – zwei Bahnsteigkanten in Einöd, Mitfall 2 – eine Bahnsteigkante in Einöd)
- Erkenntnisse Nachfrageprognose:
 - Durch Maßnahme verbessert sich die Anbindung Zweibrückens an den Rhein-Neckar-Raum und den Bahn-Fernverkehr wesentlich
 - ÖV-Anteil von Pirmasens Richtung Homburg verbessert sich nicht (hohe Umsteigeerfordernis, lange Umsteigezeiten)
 - Verkehrliche Wirkung von Mitfall 2 ist wesentlich schlechter als von Mitfall 1
 - Durch optimale Einbindung der reaktivierten Bahnstrecke in das gesamte SPNV-Angebot können zusätzliche ÖV-Kunden im Grenzraum Südwestpfalz/Saarpfalz gewonnen werden
 - Neue touristisch geprägte Verkehre aus dem Rhein-Neckar-Raum möglich
- Nutzen-Kosten-Verhältnis des Mitfalls 1 liegt bei 1,24, somit ist der Mitfall 1 förderfähig, zudem ermöglicht dieser Mitfall eine größere Flexibilität zukünftiger Angebotsplanung und Betriebsabwicklung
- Mitfall 2 ist mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,99 gesamtwirtschaftlich nicht förderfähig
- MF 1: 412 Fahrten pro Werktag werden zwischen Mit- und Ohnefall vom MIV zum ÖPNV verlagert, zusätzlich 68 induzierte Fahrten pro Tag
- Mittlere geschätzte Reiseweite der verlagerten Fahrten: ca. 40 km, diese Reiseweiten können nicht allein im Planungsraum generiert werden, Wirkungen müssen regionaler und überregionaler Art sein, Mehrheit der verlagerten Fahrten betrifft die Relation Zweibrücken nach Kaiserslautern, Neustadt, Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg, Stuttgart, Karlsruhe, Südbaden, Rhein-Main-Gebiet
- Maßgebliche Wirkungen der Maßnahme betreffen nicht den Binnenverkehr des Planungsraums, sondern den Quell- und Ziel-Verkehr von Zweibrücken zu den Oberzentren im VRN-Gebiet und darüber hinaus

Erreichbarkeiten

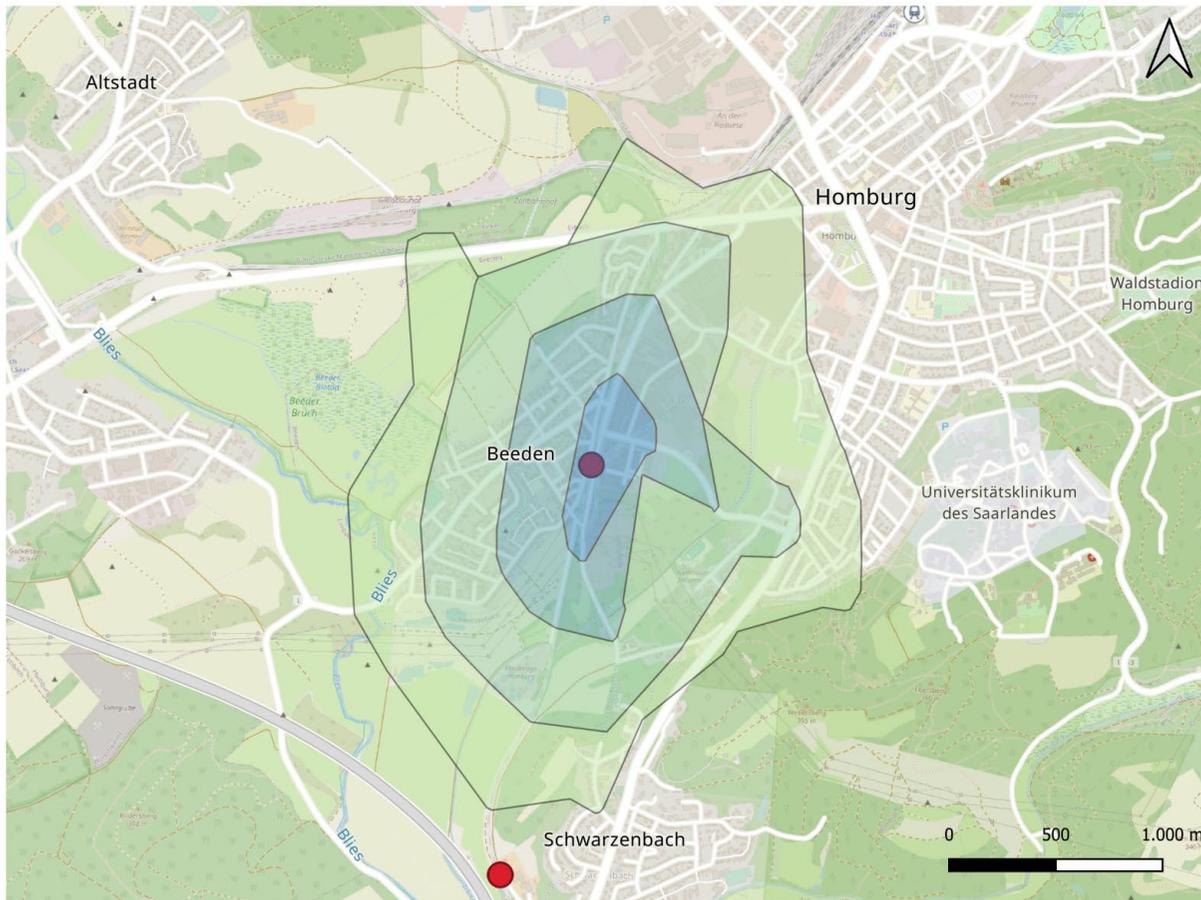


Übersichtskarte



● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Beeden



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

5 min

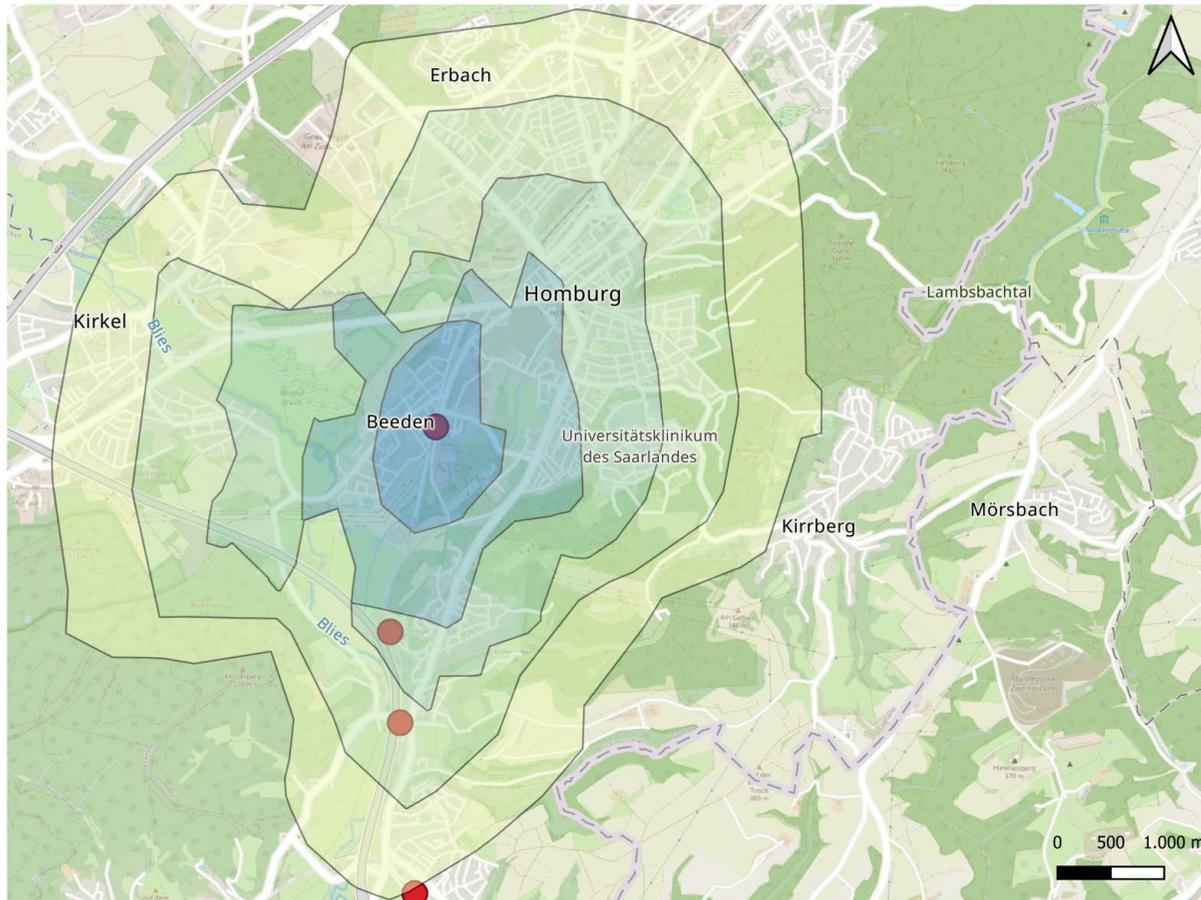
10 min

15 min

20 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Beeden



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

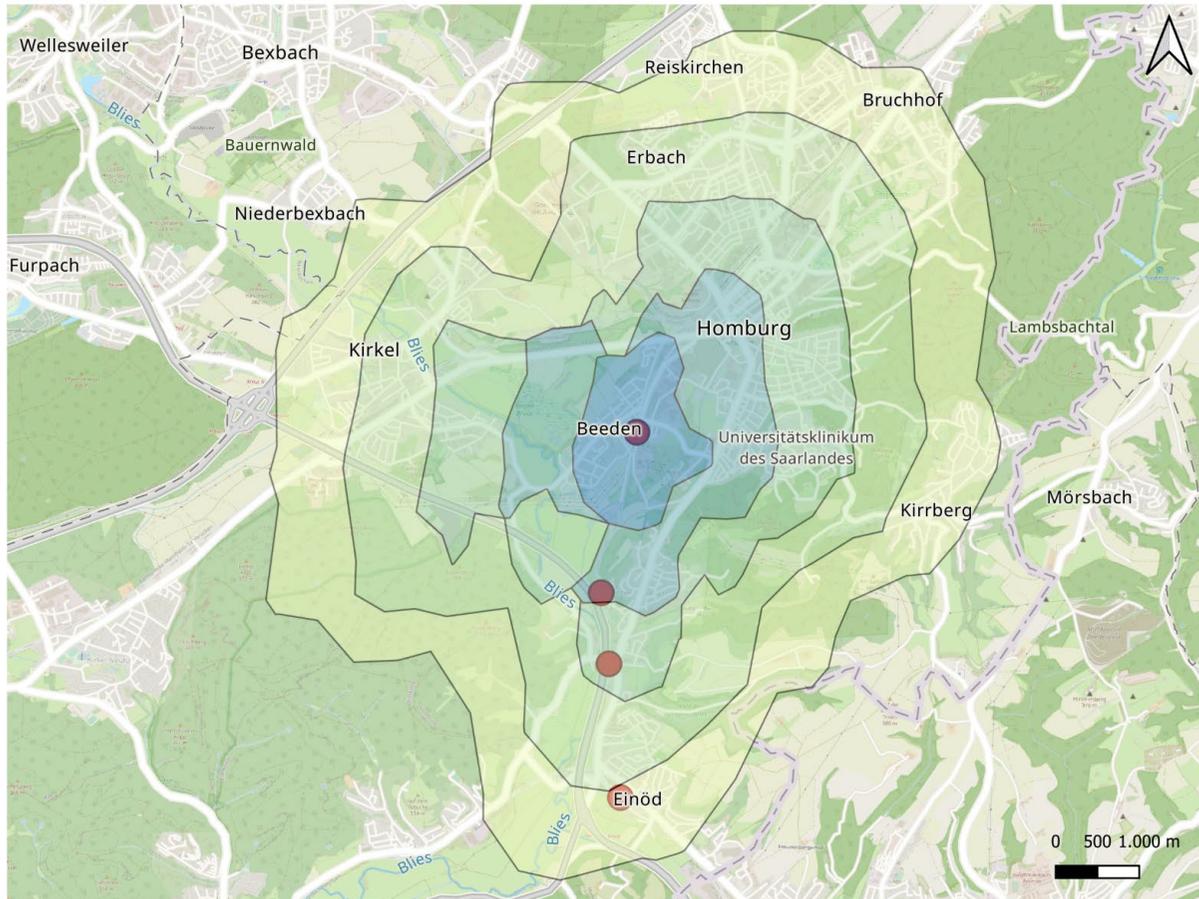
9 min

12 min

15 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Beeden

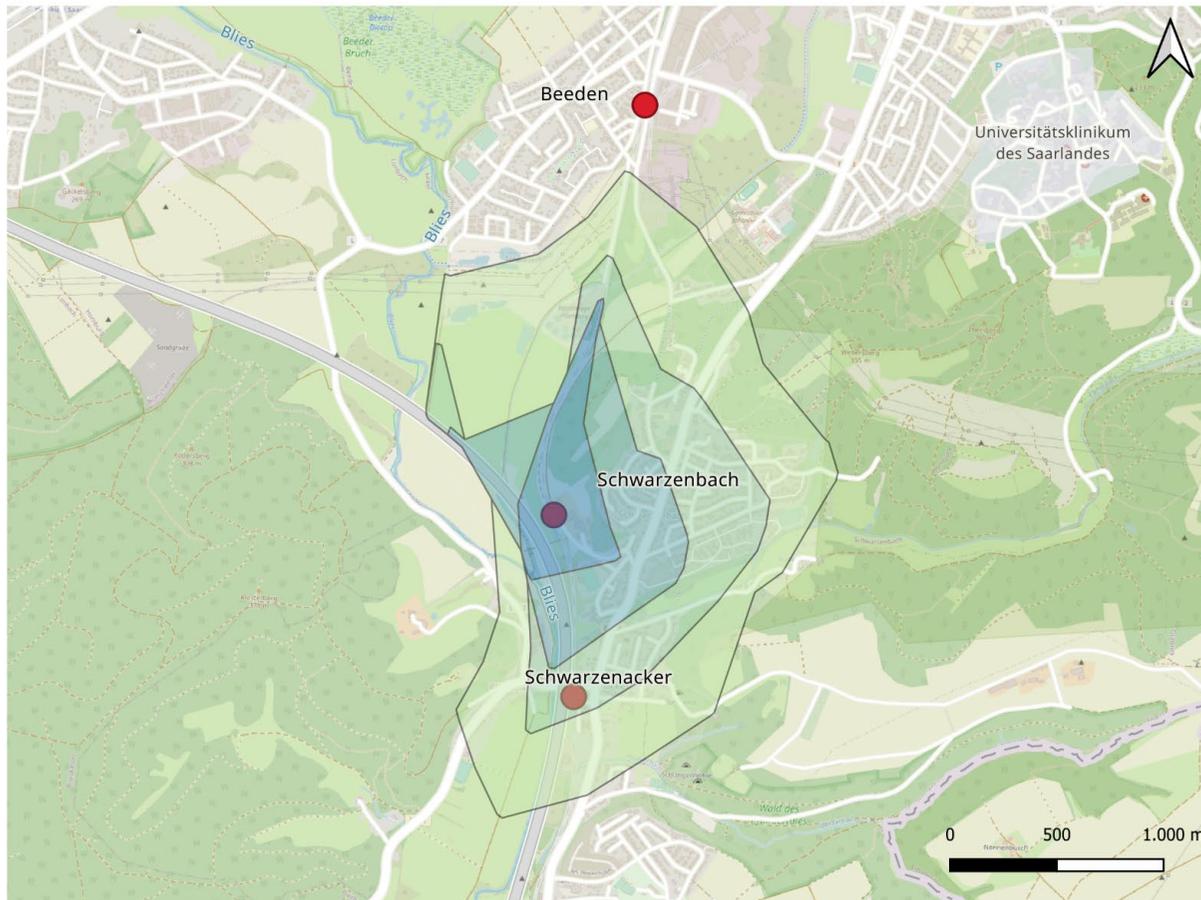


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

- 3 min
- 6 min
- 9 min
- 12 min
- 15 min
- Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenbach



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

5 min

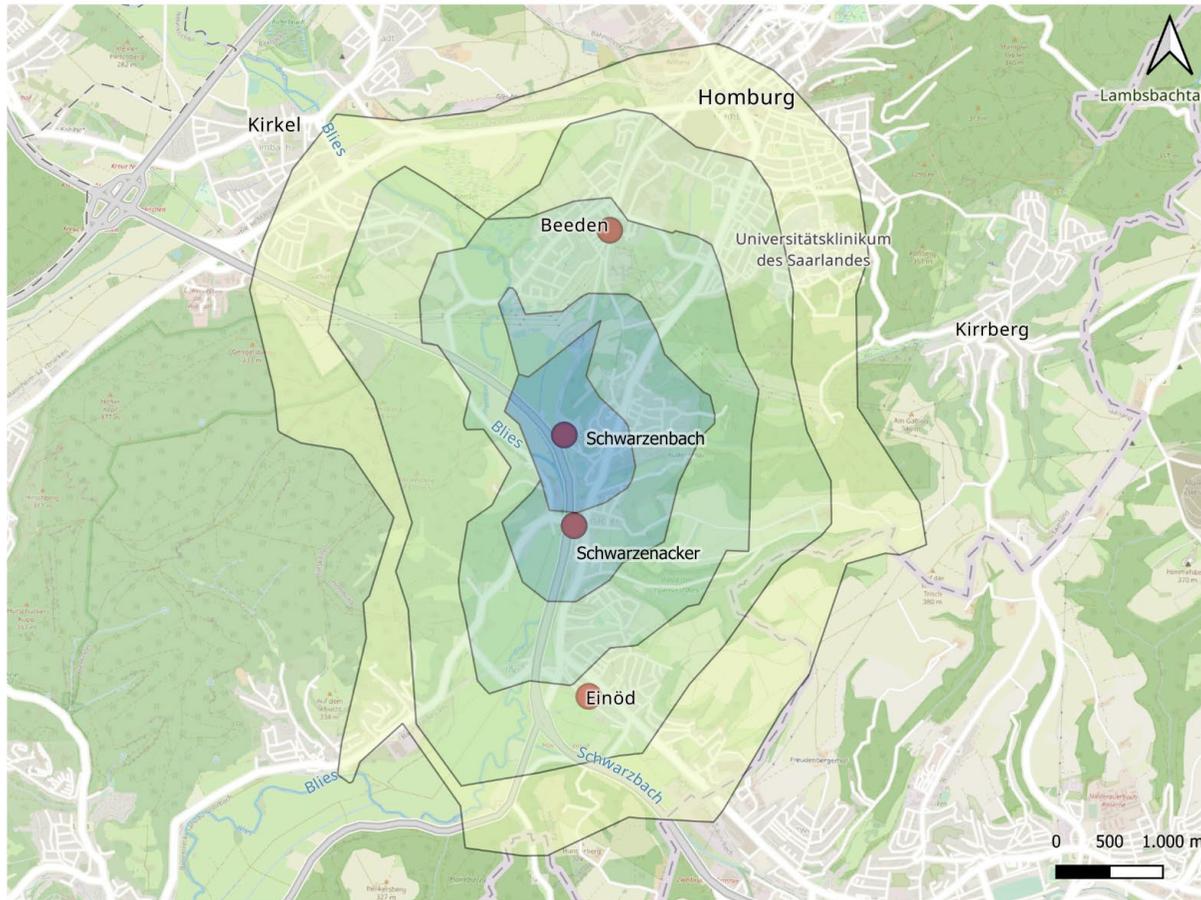
10 min

15 min

20 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenbach



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

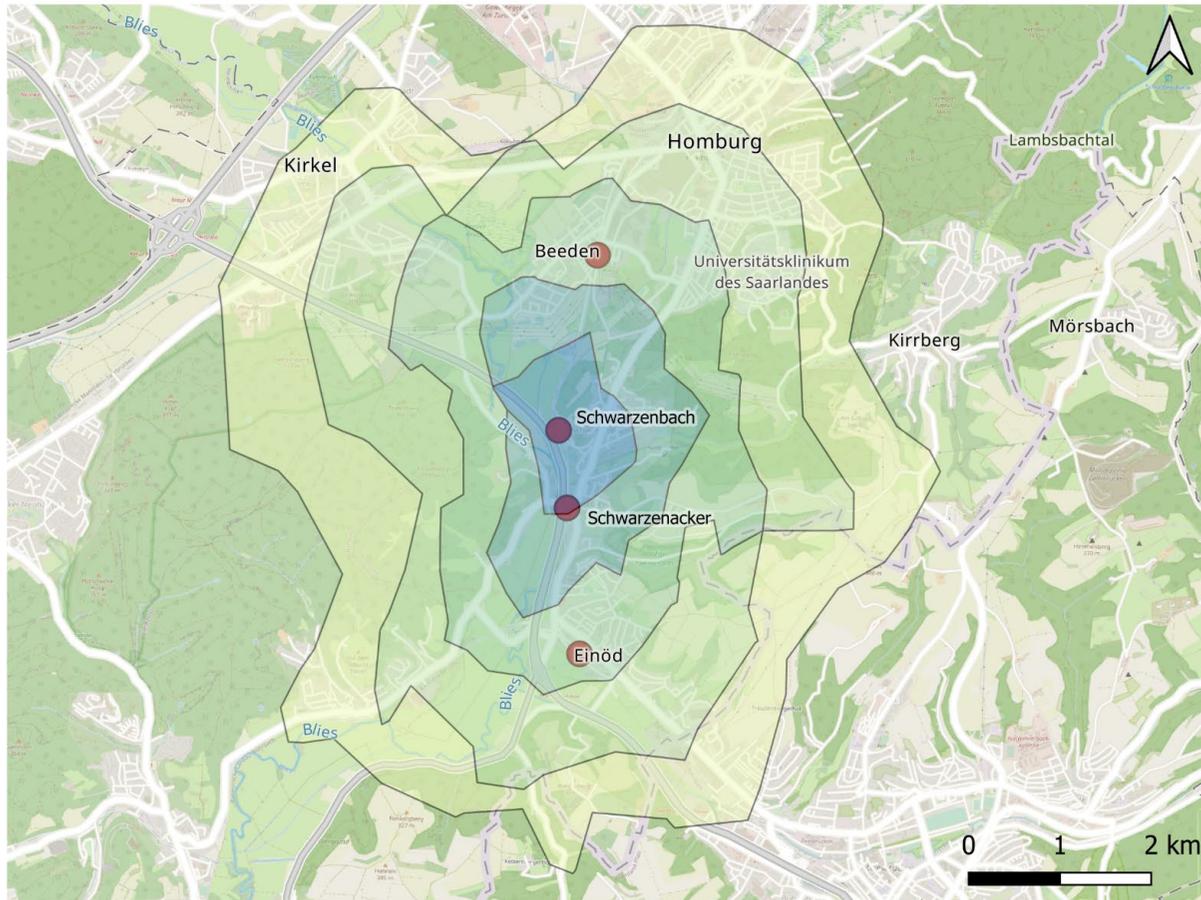
9 min

12 min

15 min

● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Schwarzenbach

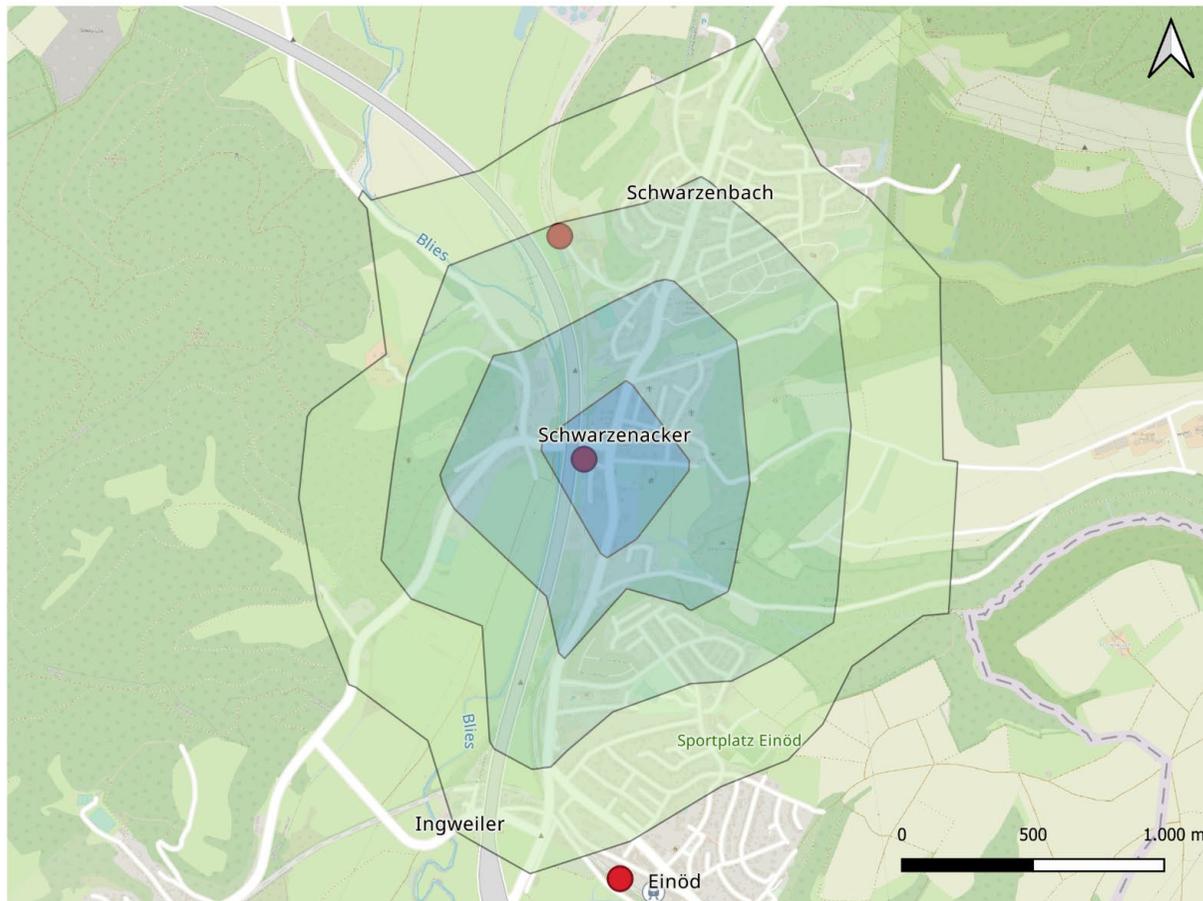


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

- 3 min
- 6 min
- 9 min
- 12 min
- 15 min
- Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

5 min

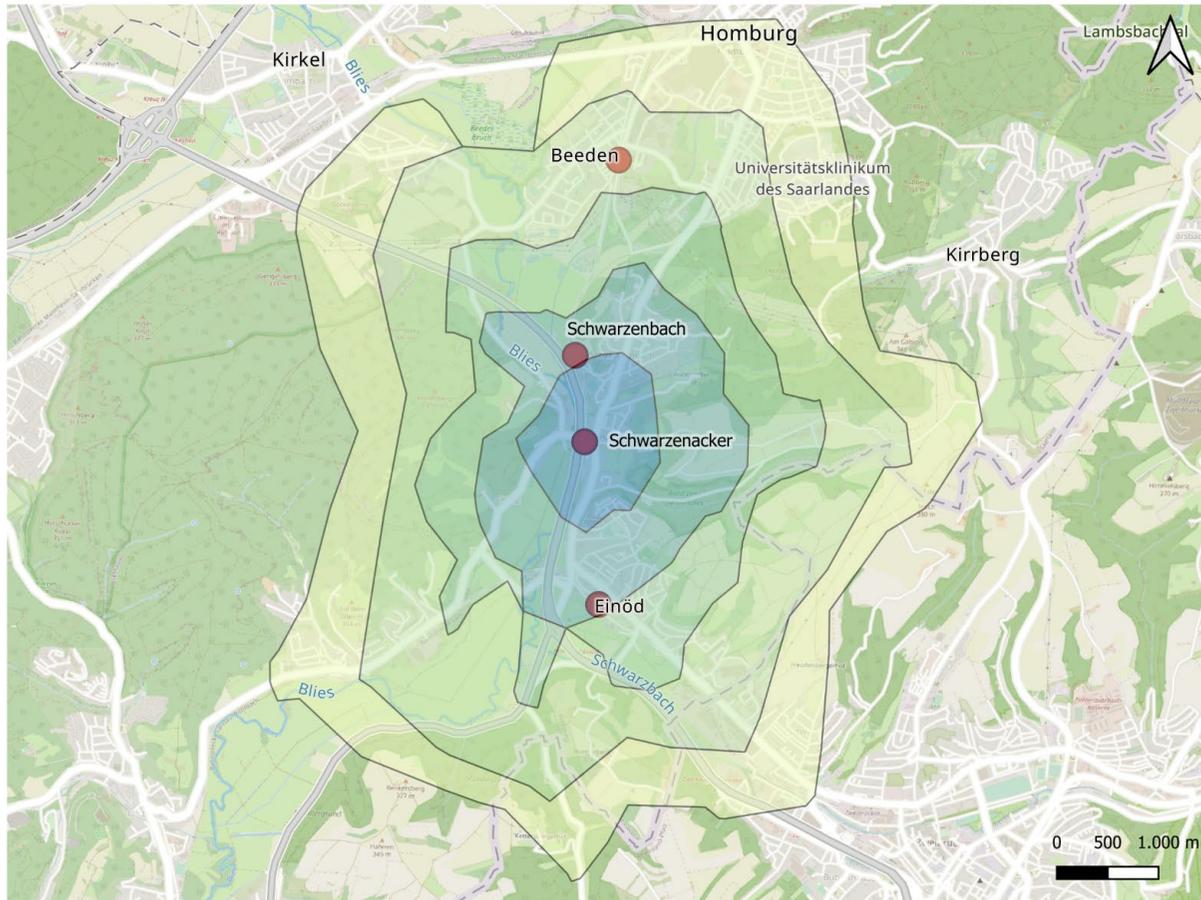
10 min

15 min

20 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

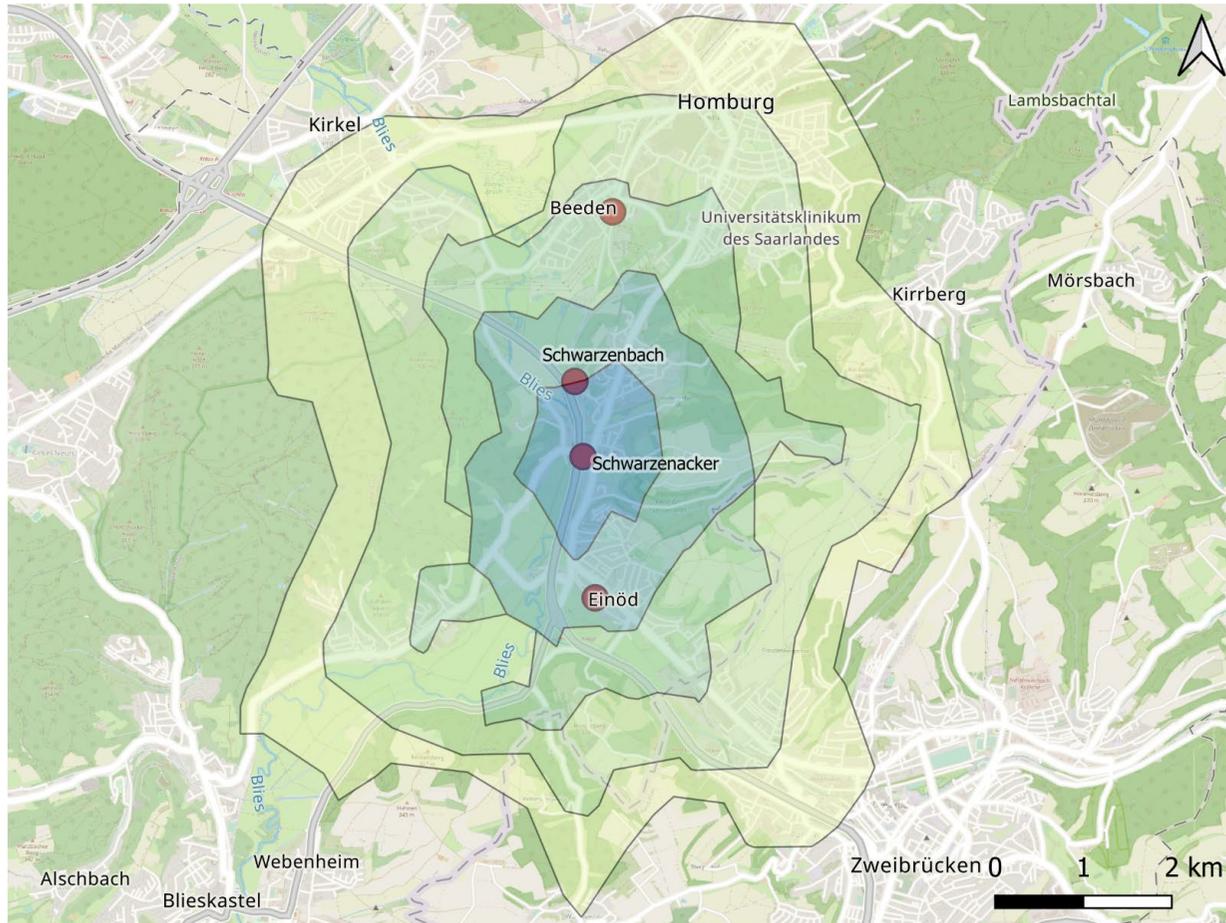
9 min

12 min

15 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker

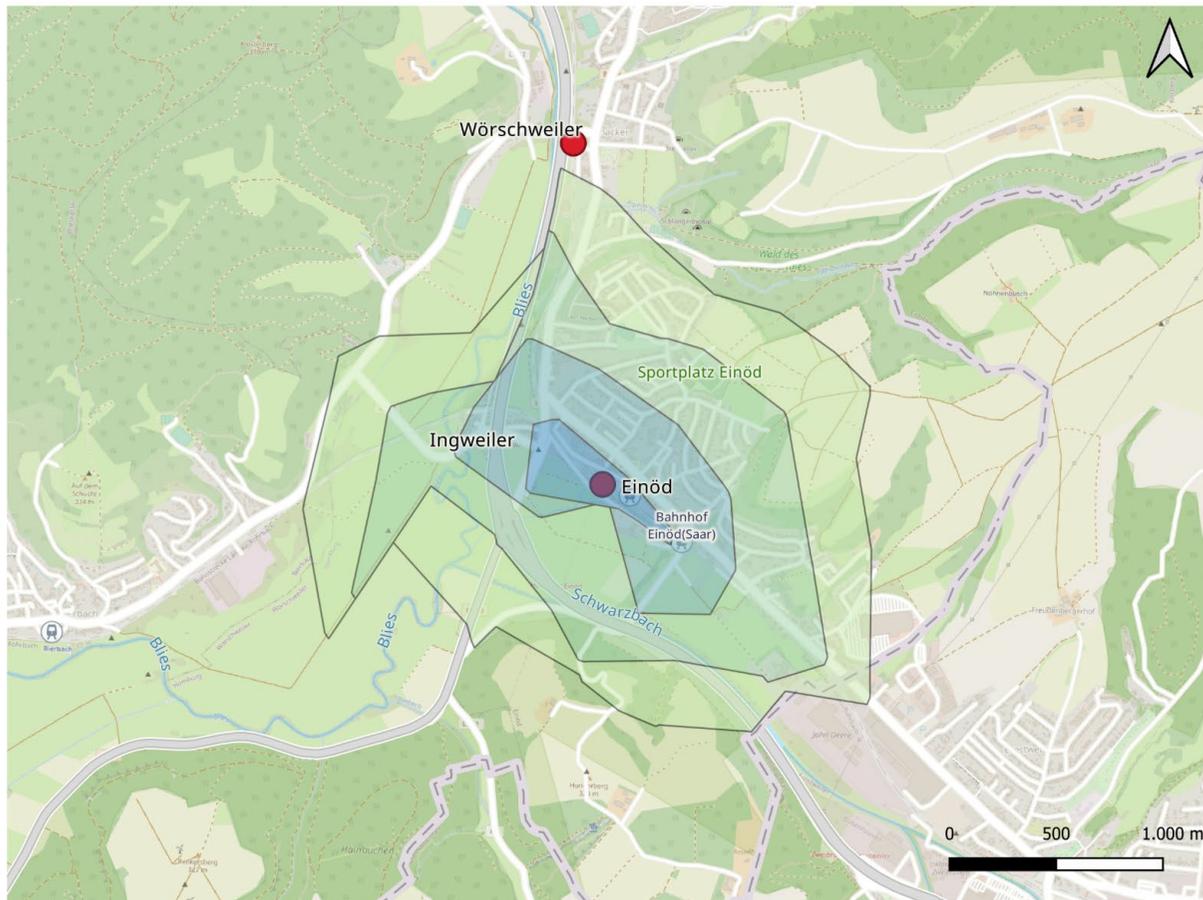


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

- 3 min
- 6 min
- 9 min
- 12 min
- 15 min
- Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Einöd

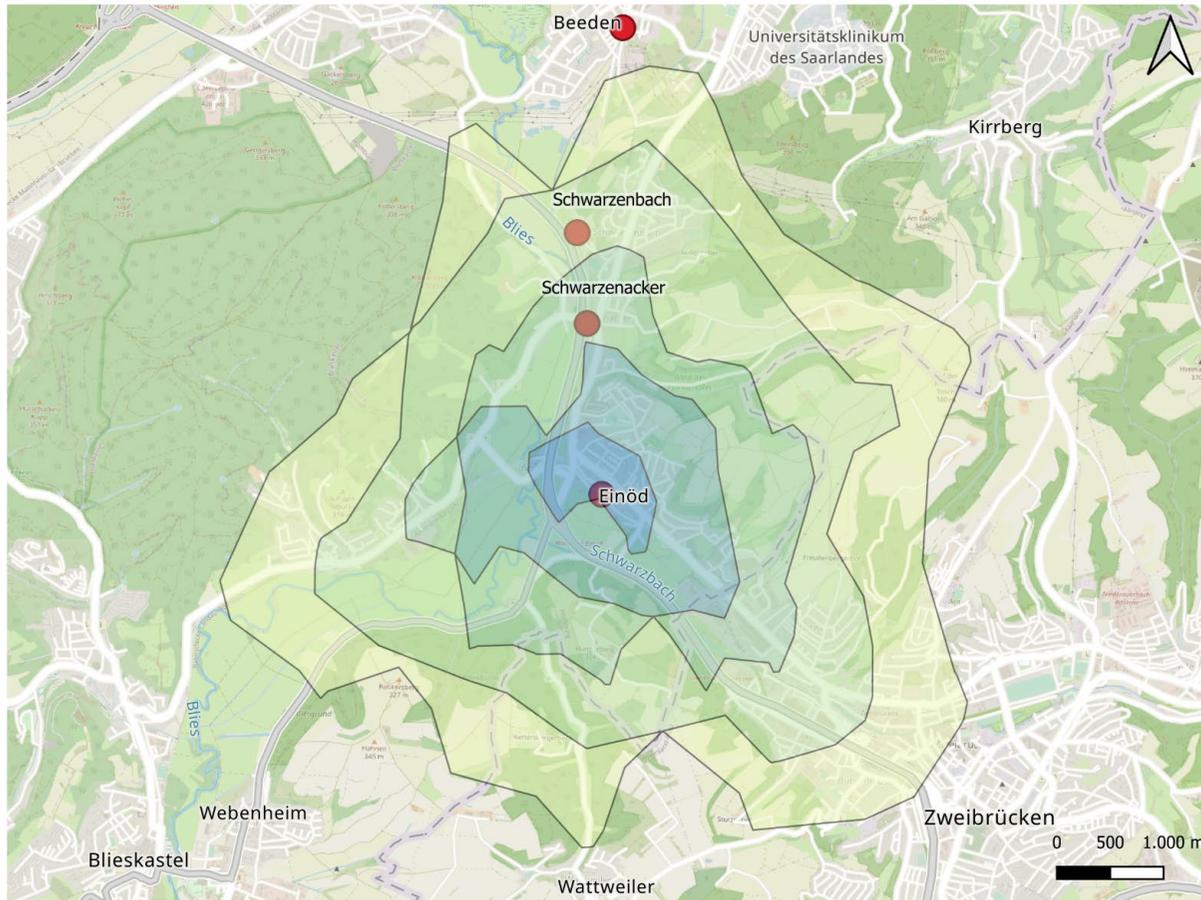


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Einöd

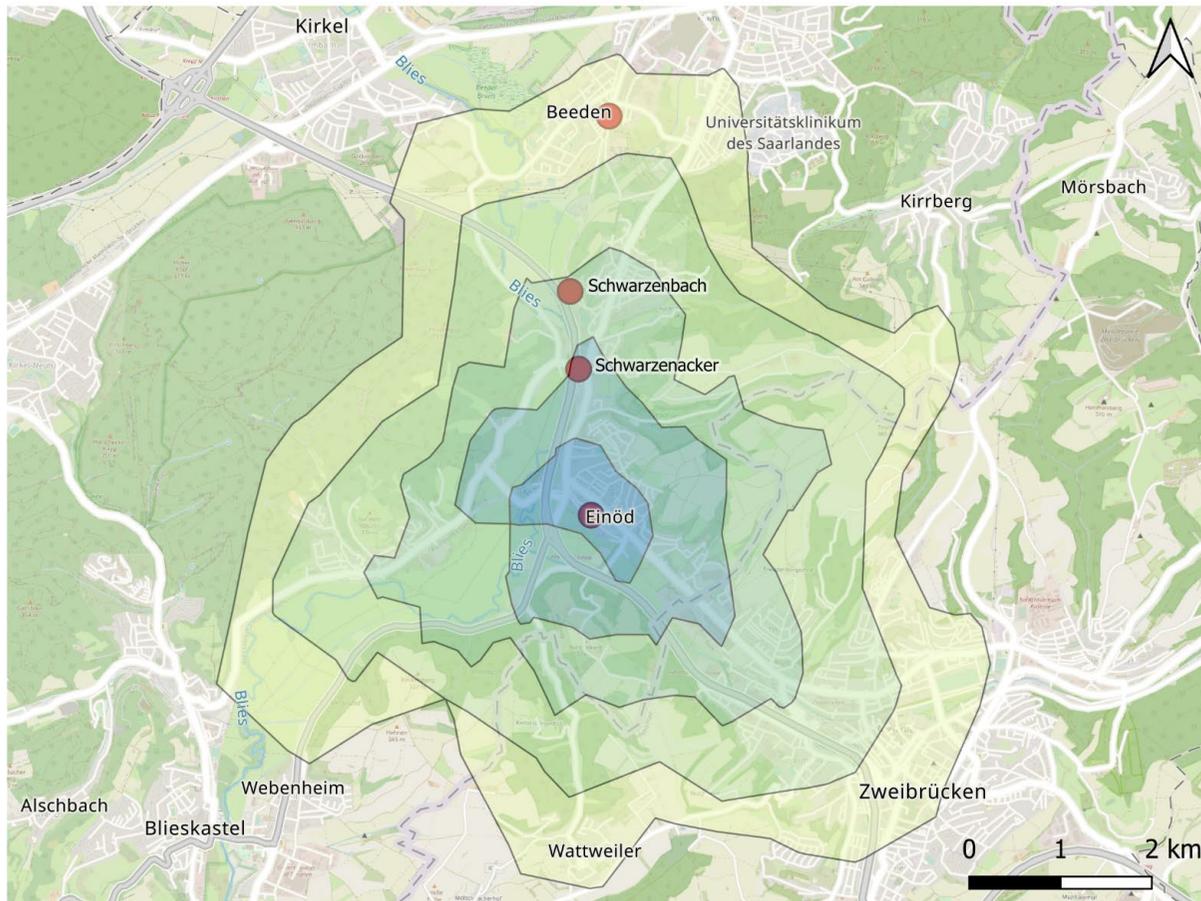


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

- 3 min
- 6 min
- 9 min
- 12 min
- 15 min
- Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Einöd



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

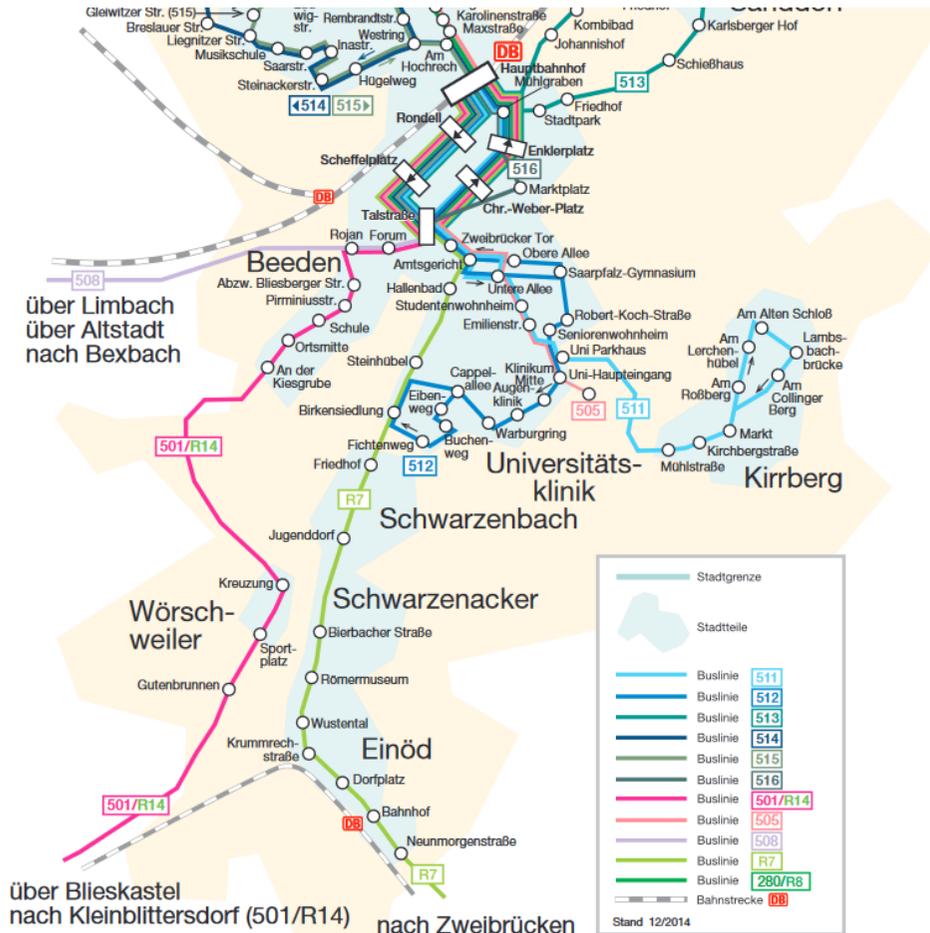
Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

- 3 min
- 6 min
- 9 min
- 12 min
- 15 min
- Haltepunkte

Bestandssituation ÖPNV



Öffentlicher Nahverkehr – Verbindungen und Fahrzeit

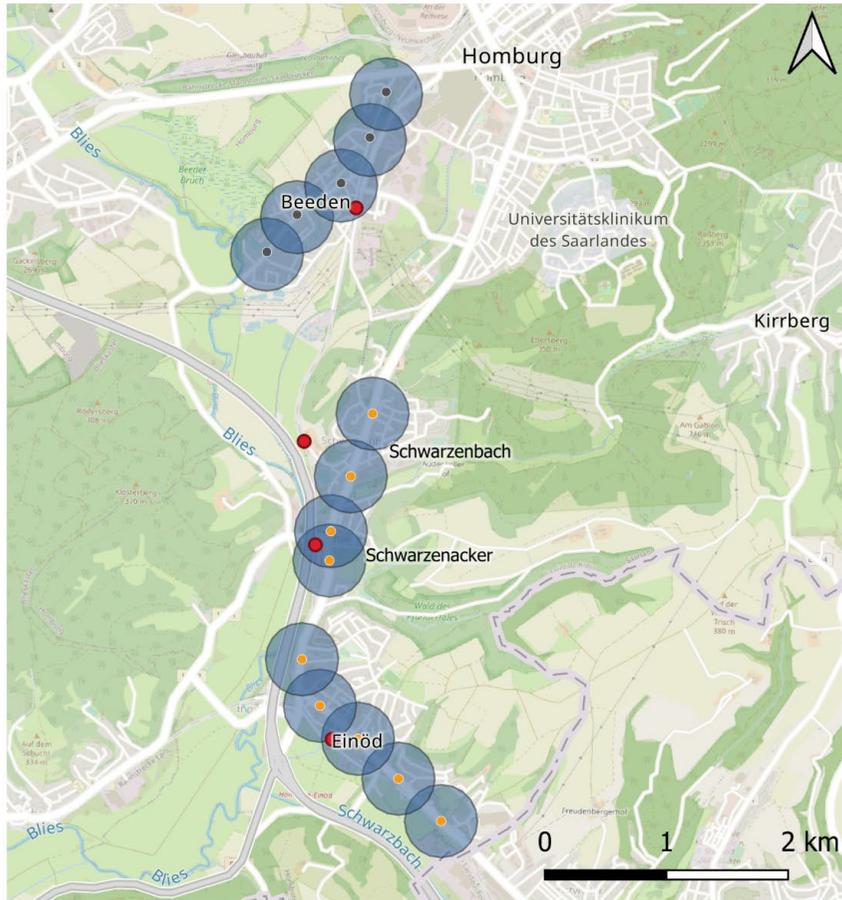


Buslinien auf der Relation der zu reaktivierenden Bahnstrecke

- Buslinie R7 schließt die Orte Schwarzenbach, Schwarzenacker und Einöd an
 - Fahrzeit von Hamburg Hbf bis Schwarzenbach Jugenddorf: 13 min
 - Fahrzeit von Hamburg Hbf bis Schwarzenacker Römermuseum: 15 min
 - Fahrzeit von Hamburg Hbf bis Einöd Bahnhof: 20 min
 - Mo – Fr, 6 - 21 Uhr, halbstündlicher Takt
 - Sa, 6 - 17 Uhr, halbstündlicher Takt
 - So, 7 - 21 Uhr, stündlicher Takt
-
- Buslinie 501/R14 schließt den Ort Beeden an
 - Fahrzeit Homburg Hbf bis Beeden Ortsmitte: 10 min
 - Mo – Fr, 6 – 19 Uhr, halbstündlicher Takt
 - Sa, 6 – 21 Uhr, stündlicher Takt
 - So, 7 – 21 Uhr, stündlicher Takt

Quelle: Stadt Homburg

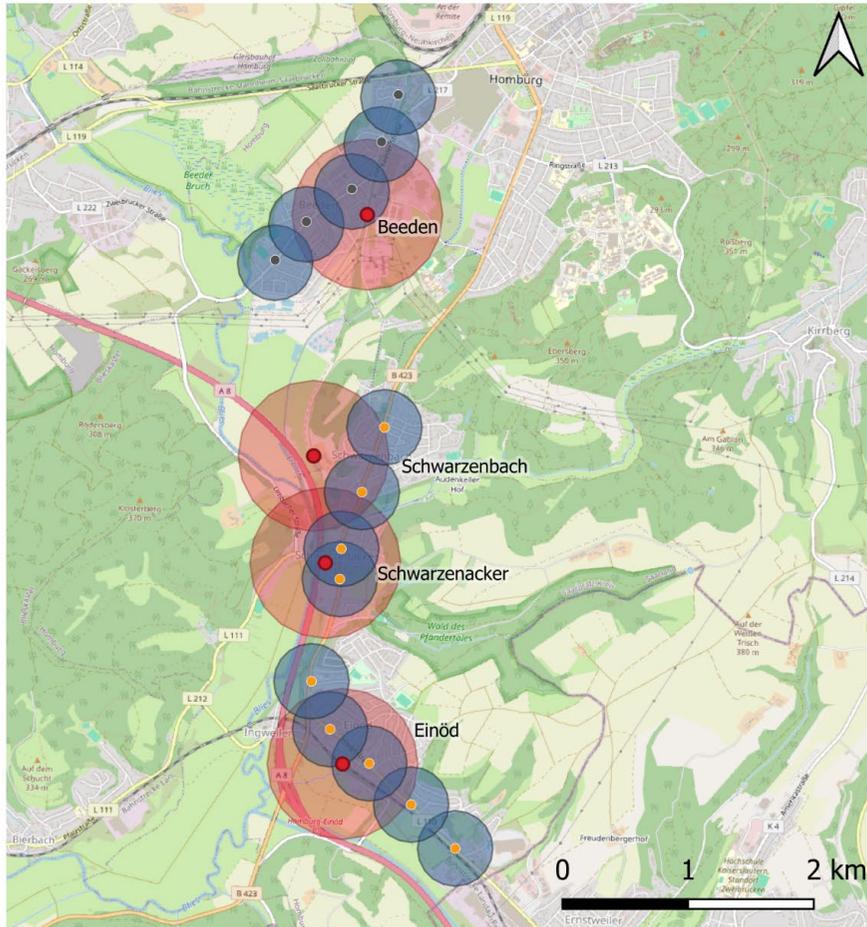
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete der Bushaltestellen



Einzugsgebiete der Bushaltestellen

- 300-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie 501/R14
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete der Bushaltestellen und Haltepunkte



Sources: Esri, © OpenStreetMap contributors

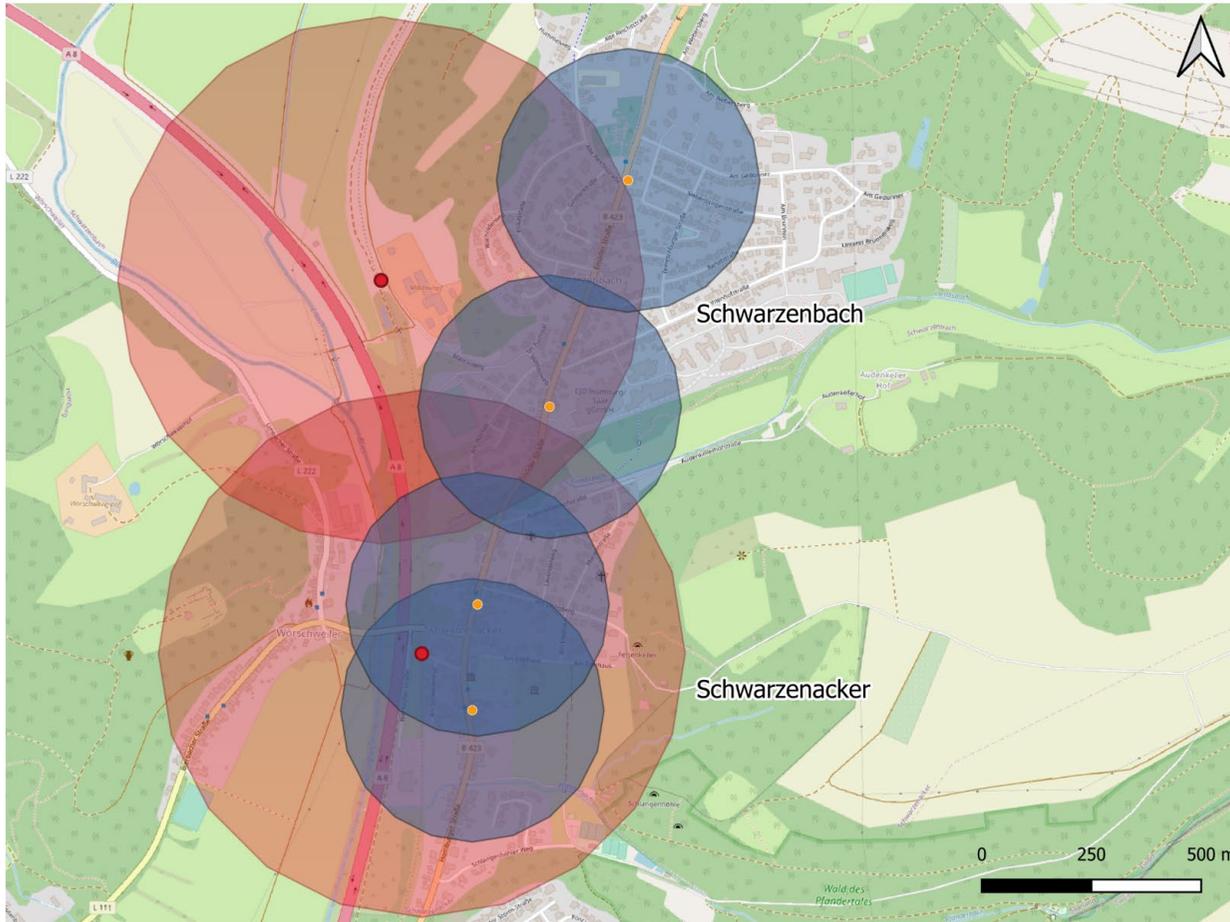
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Beeden



Einzugsgebiete der Haltestellen

- 300-Meter-Radius
- 600-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie 501/R14
- Haltepunkte

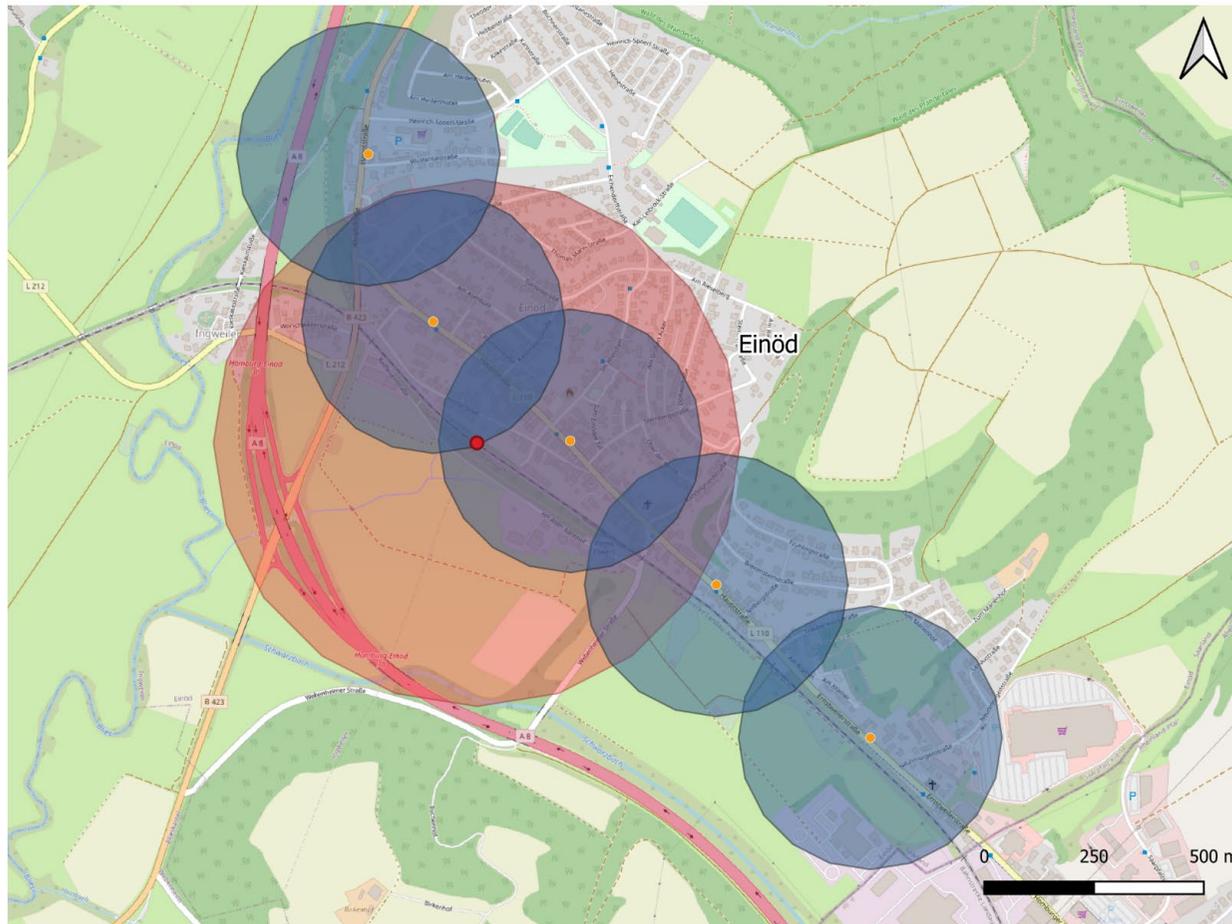
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Schwarzenacker und Schwarzenbach



Einzugsgebiete der Haltestellen

- 300-Meter-Radius
- 600-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Einöd



Einzugsgebiete der Haltestellen

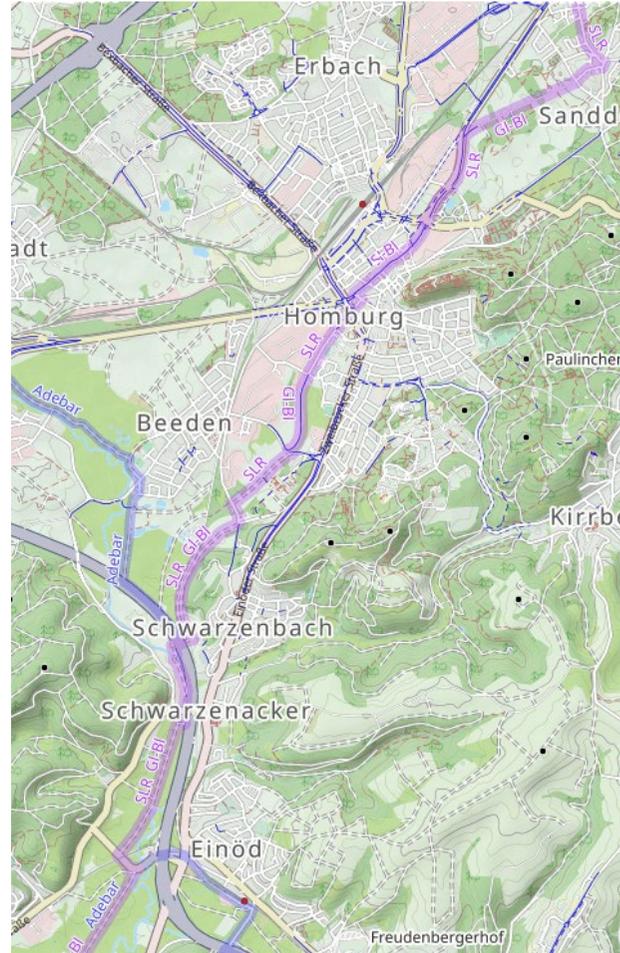
- 300-Meter-Radius
- 600-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

Bestandssituation Radverkehr

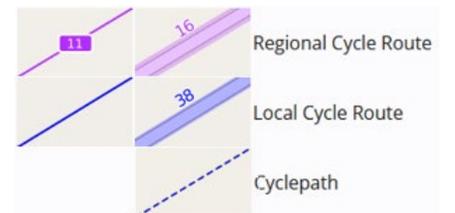


Radverkehr

- Bestehendes Radnetz von Einöd, Schwarzenacker, Schwarzenbach und Beeden nach Homburg



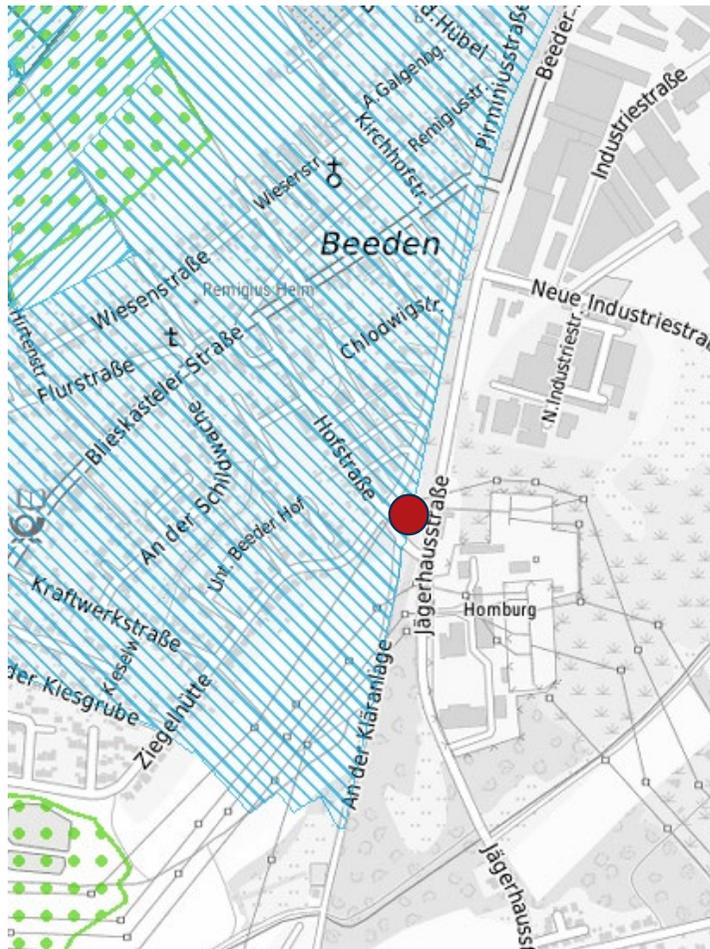
Legende



Bestandsanalyse Umwelt



Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Beeden

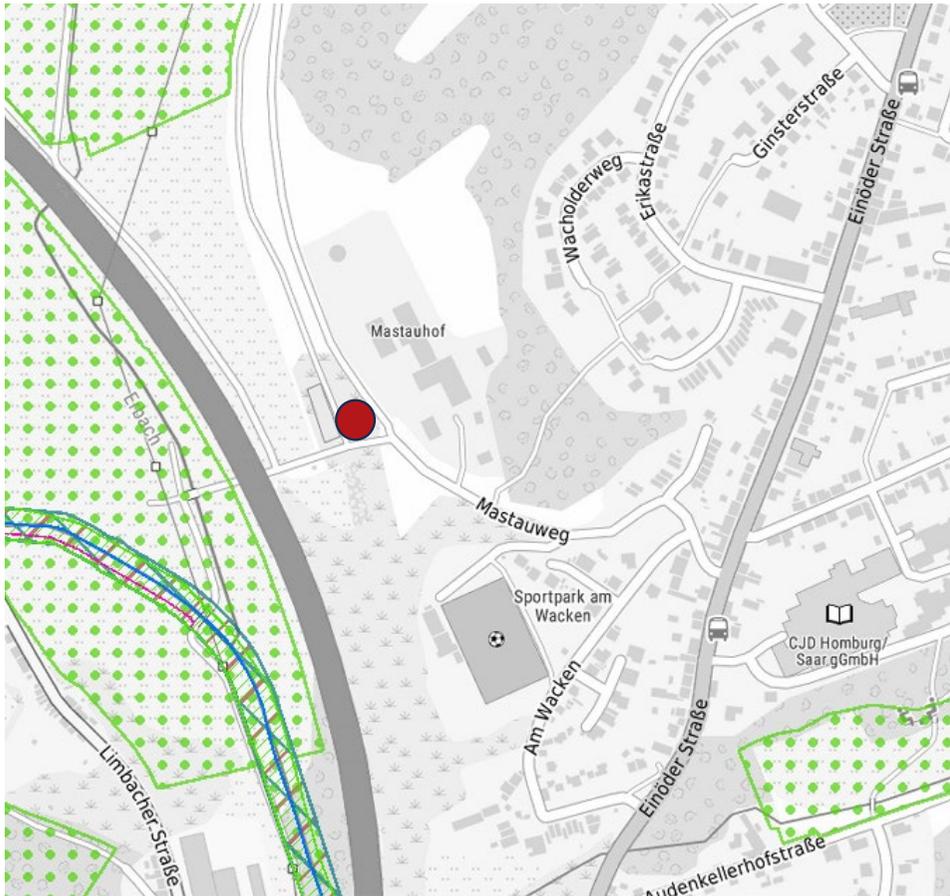


- Wasserschutzgebiet westlich der Trasse

Wasserschutzgebiete festgesetzt

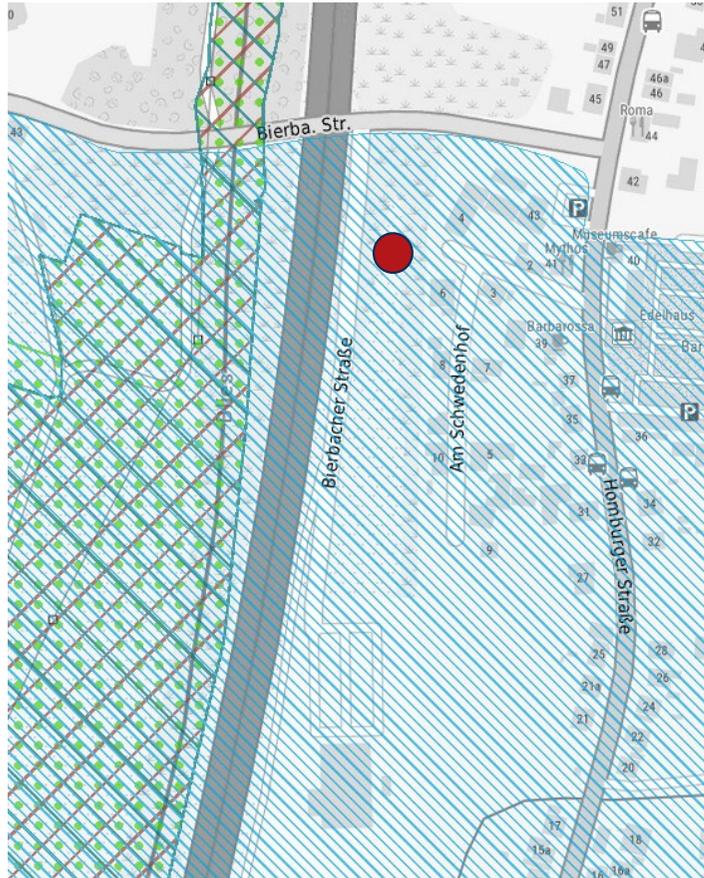
- ⊗ Heilquellenschutzgebiet
- ▨ Schutzzone I
- ▨ Schutzzone II
- ▨ Schutzzone III

Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Schwarzenbach



- ▶ Keine Schutzgebiete in der näheren Umgebung des geplanten Haltepunktes

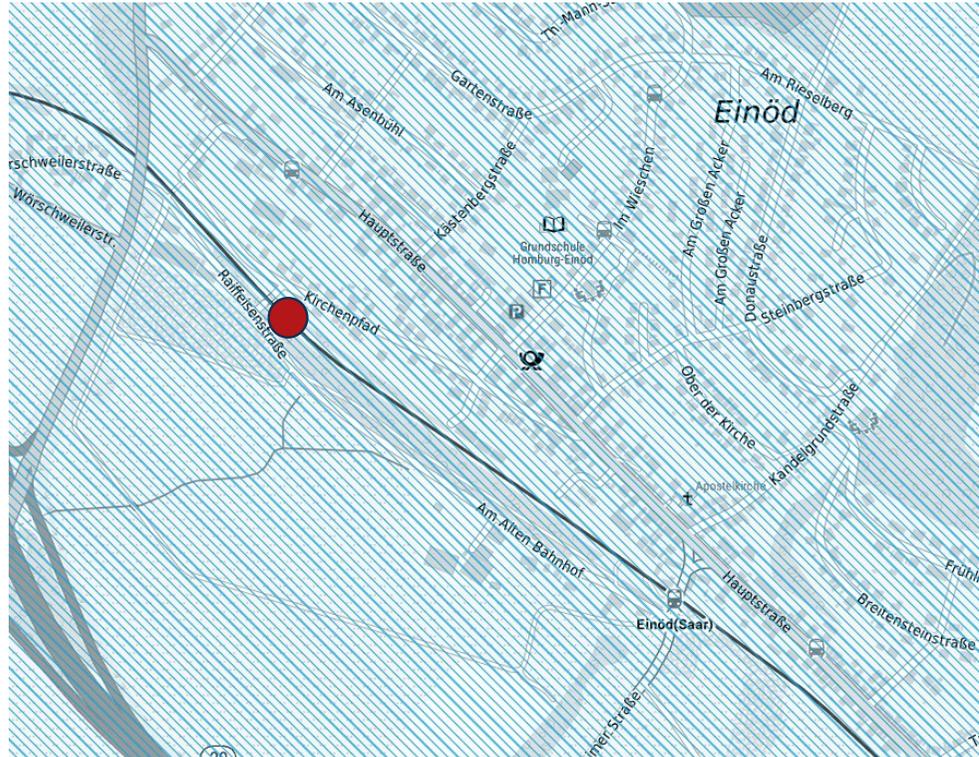
Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Schwarzenacker



► Liegt im Wasserschutzgebiet

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Einöd

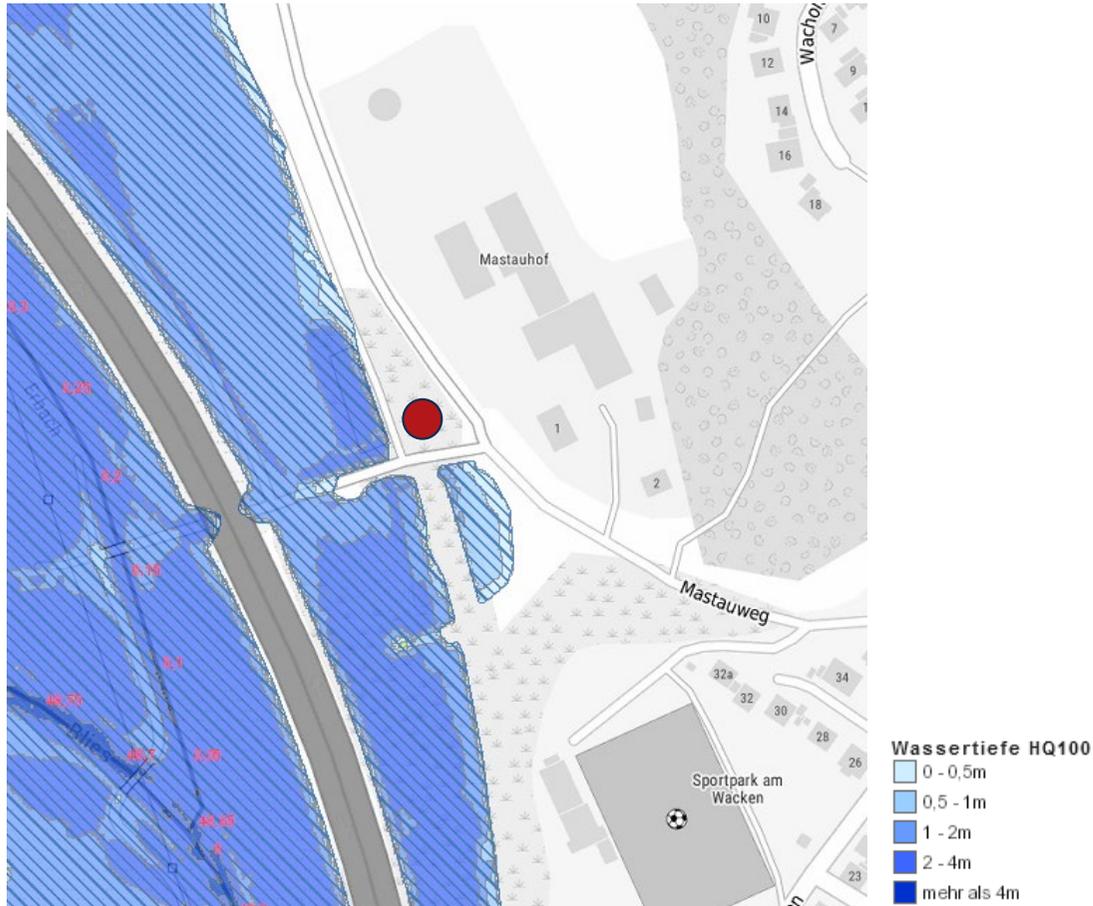


- Liegt innerhalb des Wasserschutzgebiets

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

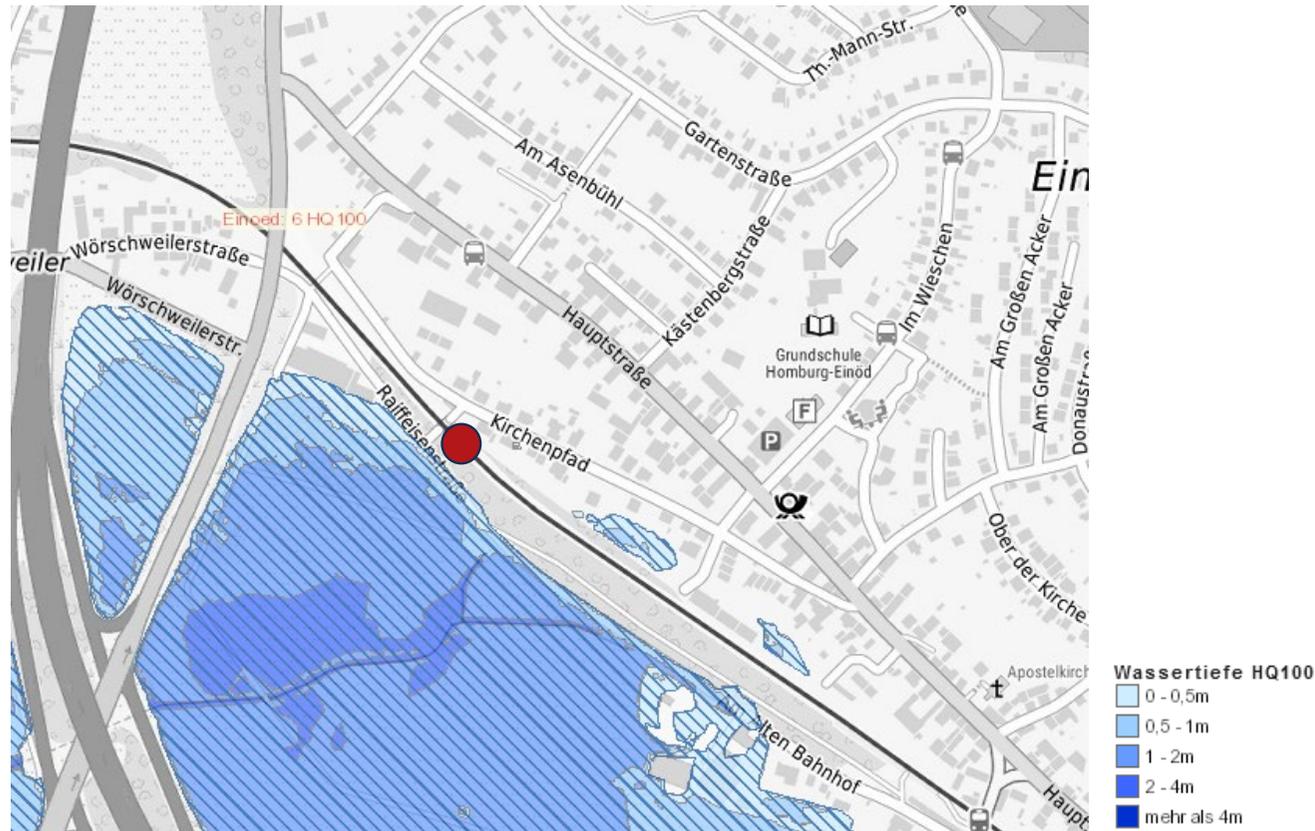
Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkt Schwarzenbach

► HQ100-Gebiet am Rand der Trasse



Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkt Einöd

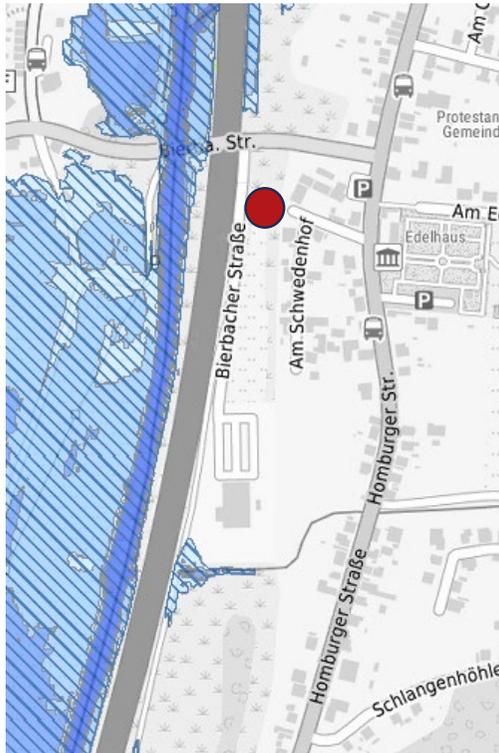
- HQ100-Gebiet am Rand des zu beplanenden Gebietes



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkte Schwarzenacker und Beeden

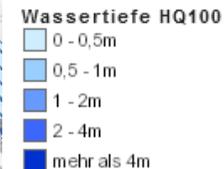
- Haltepunkte Schwarzenacker und Beeden liegen nicht im HQ100-Gebiet



Schwarzenacker

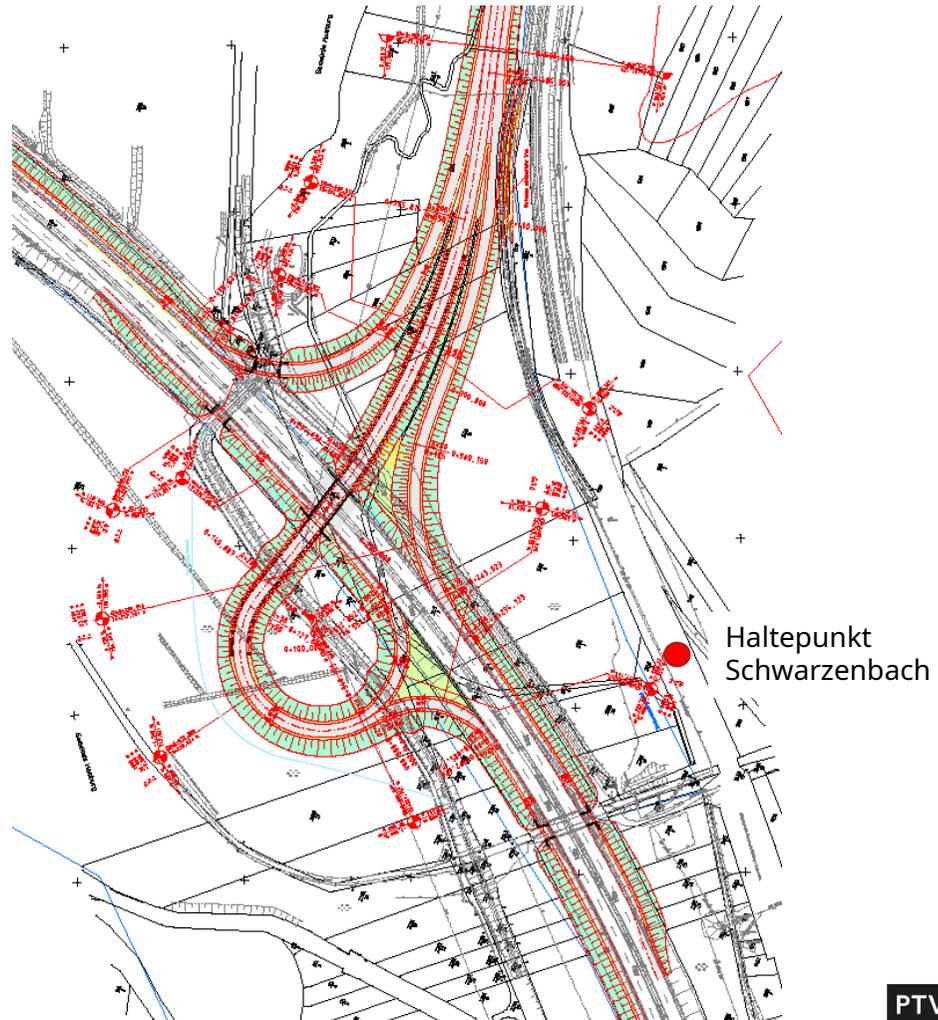


Beeden



Maßnahme Ortsumfahrung Schwarzenacker/Schwarzenbach

- ▶ Aktuell Untersuchung der Ortsumfahrung Schwarzenacker/Schwarzenbach
- ▶ Diese würde nach aktueller Planung in der Nähe des Haltepunktes Schwarzenbach verlaufen
- ▶ Es besteht nach aktueller Planung jedoch kein Anschluss des Haltepunktes Schwarzenbach an die A8
- ▶ Bei Realisierung der Ortsumfahrung ist die markierte Fläche als Hochwasserausgleichsfläche für Bebauungen gesperrt



Potenziale und Dimensionierung Haltepunkte



Potenzialabschätzung der Haltepunkte

- Potenzialabschätzung basiert auf Nachfragedaten aus dem Verkehrsmodell, aktuellen Zählraten der Buslinie R7, einer Analyse der Einzugsbereiche der Haltepunkte sowie dem Vergleich der Attraktivität von S-Bahn und Bus
- Bildung einer ÖV-Nachfragematrix aus dem PTV-Verkehrsmodell und MiD-Daten
- Einzugsgebiet: fußläufige Erreichbarkeit von 10 min
- S-Bahn auf vielen Relationen aufgrund kürzerer Fahrzeit attraktiver als der Bus R7
- Annahme, dass 50 % der Fahrgäste im Einzugsbereich der Haltestellen die S-Bahn wählen
- Aus den Zählraten der Buslinie R7 geht hervor, dass die Nachfrage nach der Einführung des Deutschlandtickets um 20 % gestiegen ist
- Hochrechnung der Fahrgastzahlen, da dieser Effekt in der MiD nicht berücksichtigt wurde
- Für die Dimensionierung der Abstellanlagen wird angenommen, dass 10 % der Fahrgäste mit dem Fahrrad zu den Haltepunkten kommen
- Der Anteil der Fahrgäste, die Park & Ride nutzen wird mit 3 % angenommen
 - Eine fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von 15 min und Fahrradzugang innerhalb von 6 min ist zu fast allen Siedlungsbereichen gegeben
 - Parken an den Zielorten Zweibrücken und Homburg ist einfach und kostengünstig
 - Höhere Flexibilität bei Nutzung der Bahn ab Homburg/Zweibrücken

Potenzialabschätzung der Haltepunkte

► Ergebnis Potenzialabschätzung

	ÖV-Potenzial im Einzugsgebiet der Haltestellen	Anteil SPNV	Ein- + Aussteiger am Tag	Ein- + Aussteiger am Tag inklusive D-Ticket	Davon B+R	Davon P+R	Geplant B+R	Geplant P+R
Beeden	606	0,5	303	364	36	11	20	6
Schwarzenbach	181	0,5	90	108	11	3	8	5
Schwarzenacker	315	0,5	158	189	19	6	12	5
Einöd	380	0,5	190	228	23	7	14	6

Diskussion: Entfall Haltepunkt Schwarzenbach

- Bei einem möglichen Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach verlagern sich die Fahrgäste
- Die Berechnung der neuen Anzahl an Ein- und Aussteigern erfolgt unter der Annahme, dass sich 60 % der Fahrgäste des Haltepunktes Schwarzenbach auf den Haltepunkt Schwarzenacker verlagern. Zusätzlich wird ein erhöhter Radanteil dieser berücksichtigt.

	ÖV-Potenzial im Einzugsgebiet der Haltestellen	Anteil SPNV	Ein- + Aussteiger am Tag	Ein- + Aussteiger am Tag inklusive D-Ticket	Davon B+R	Davon P+R	Geplant B+R	Geplant P+R
Beeden	606	0,5	303	364	36	11	20	6
Schwarzenbach	181	0,5	0	0	0	0	0	0
Schwarzenacker	315	0,5	212	254	29	8	18	6
Einöd	380	0,5	190	228	23	7	14	6

Potenzialabschätzung für alternative Bedienformen

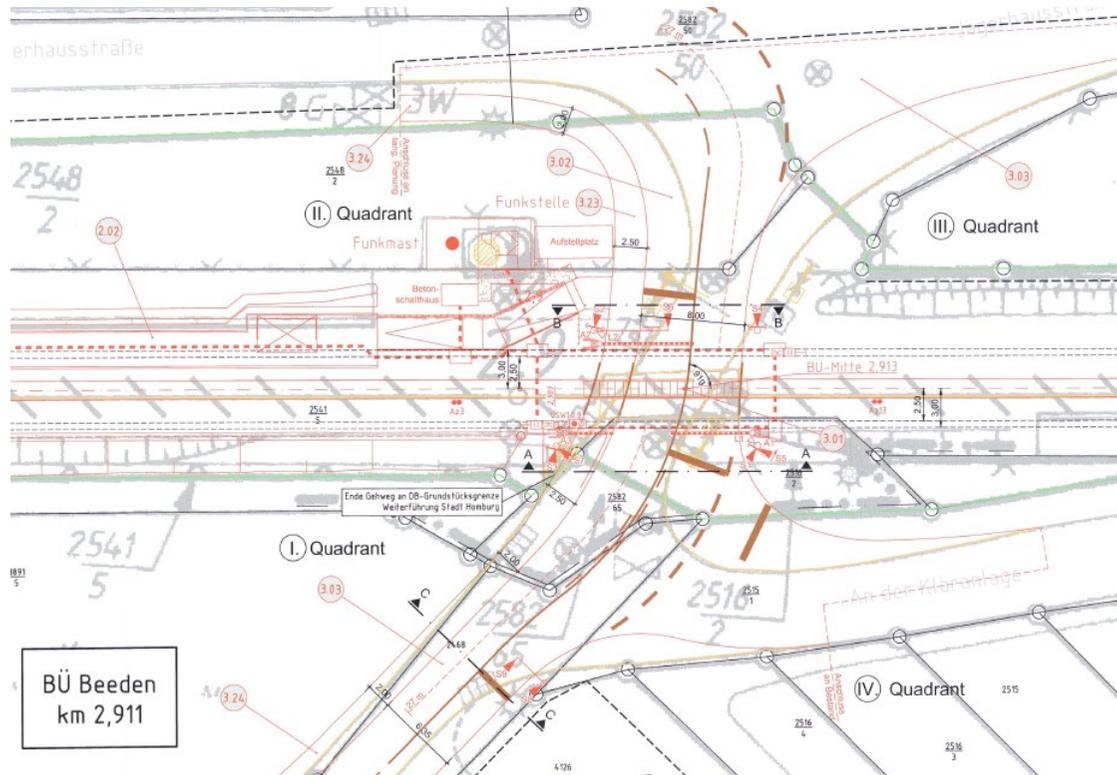
- ▶ Alternative Bedienformen wie Sammeltaxis oder On-Demand-Services weisen kein Potenzial auf
 - ▶ Geringe Nachfrage und zu hohe Kosten liefern keine Wirtschaftlichkeit
 - ▶ Die Haltepunkte der jeweiligen Orte sind von einem großen Teil der Orte in 15 Minuten zu erreichen, mit Wartezeiten und möglichen Umwegen bietet ein Sammeltaxi/On-Demand-Services keinen entscheidenden Zeitgewinn

Planung Haltepunkt Beeden



Haltepunkt Beeden

- ▶ Bahnübergang Beeden im Bereich Hofstraße/Jägerhausstraße
- ▶ Von dort erfolgt ein Zugang zum Gleis

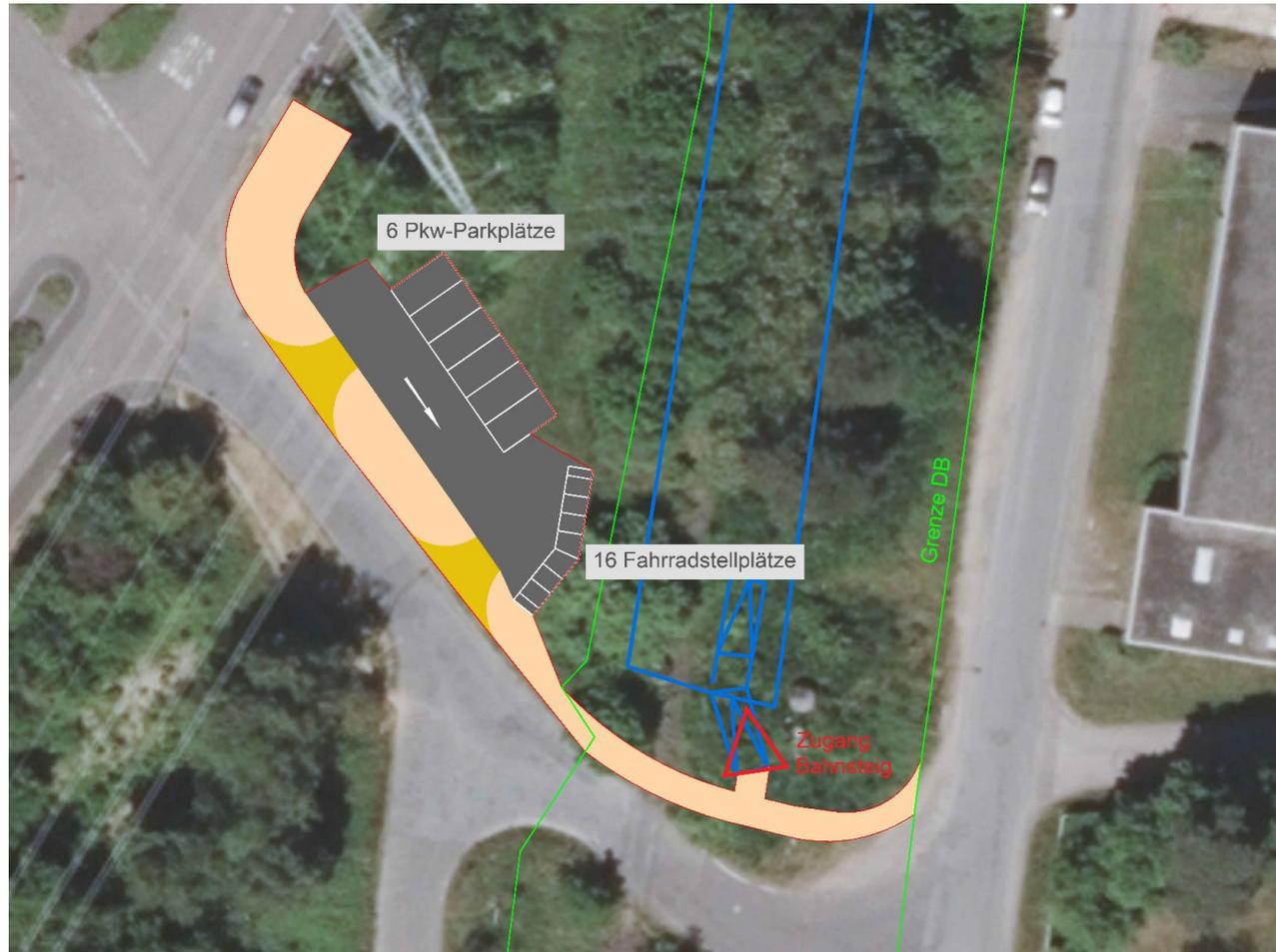


P+R und B+R Haltepunkt Beeden

- Aufteilung der Park- und Abstellflächen auf zwei Bereiche, da es zwei Zugänge zum Bahnsteig gibt
- Sechs Parkplätze am südlichen Zugang sowie 16 Stellplätze für Bike + Ride
- Zwei Parkplätze sowie ein barrierefreier Parkstand und sechs Stellplätze für Bike + Ride am nördlichen Zugang
- Die Bemessung der Parkplätze erfolgt nach EAR 2023 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs)
- Die Bemessung der Fahrradabstellanlagen erfolgt nach dem Leitfaden Bike+Ride des Landes Baden-Württemberg



P+R und B+R Haltepunkt Beeden – Südlicher Zugang



P+R und B+R Haltepunkt Beeden – Nördlicher Zugang

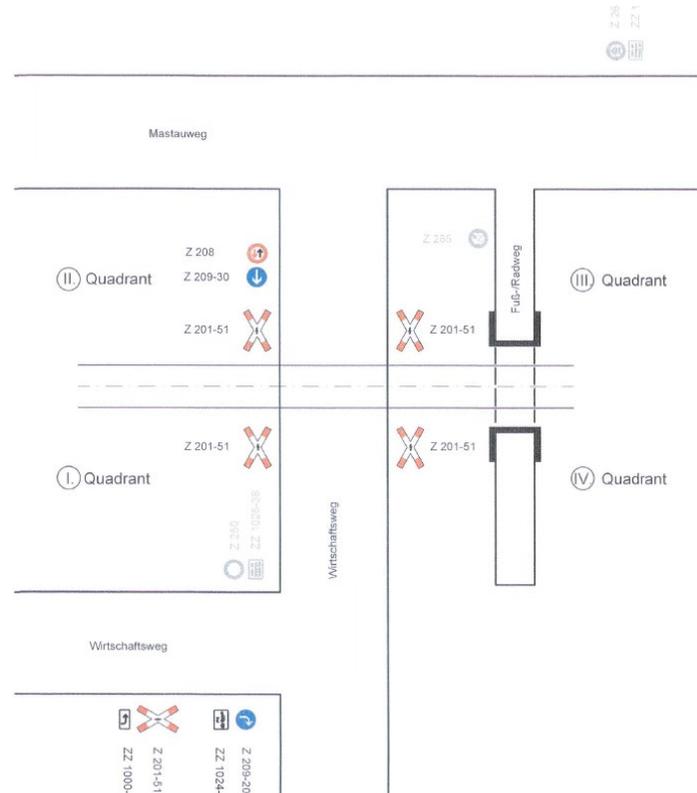
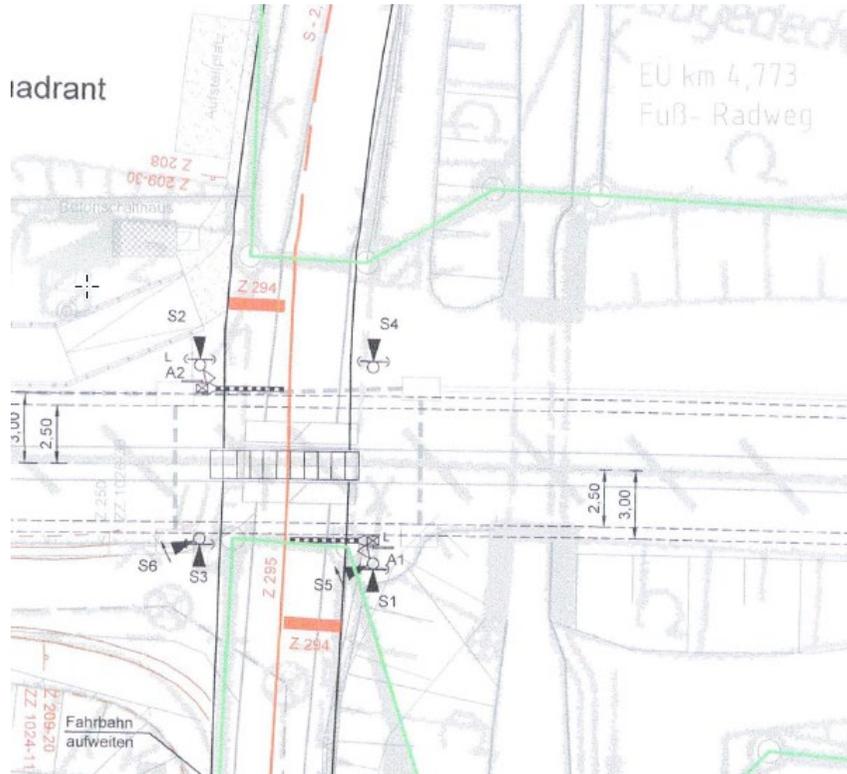


Planung Haltepunkt Schwarzenbach



Haltepunkt Schwarzenbach

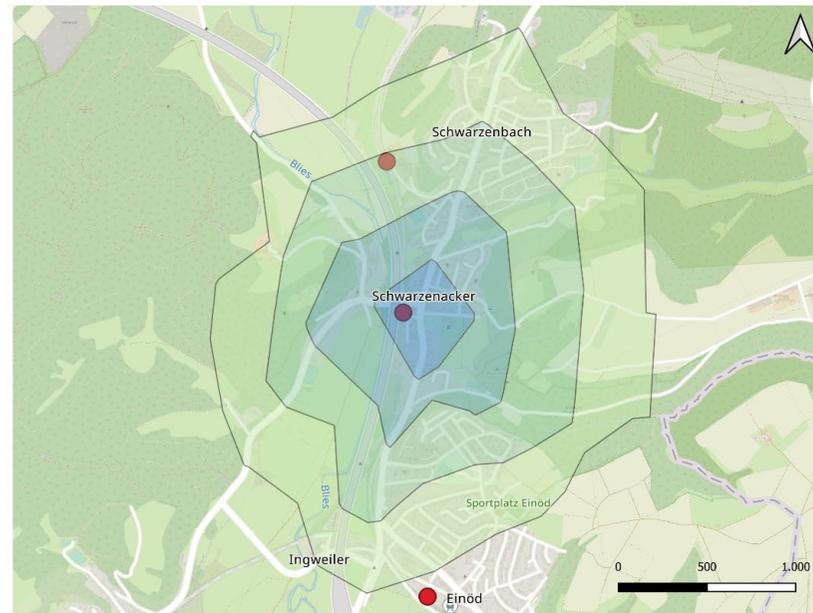
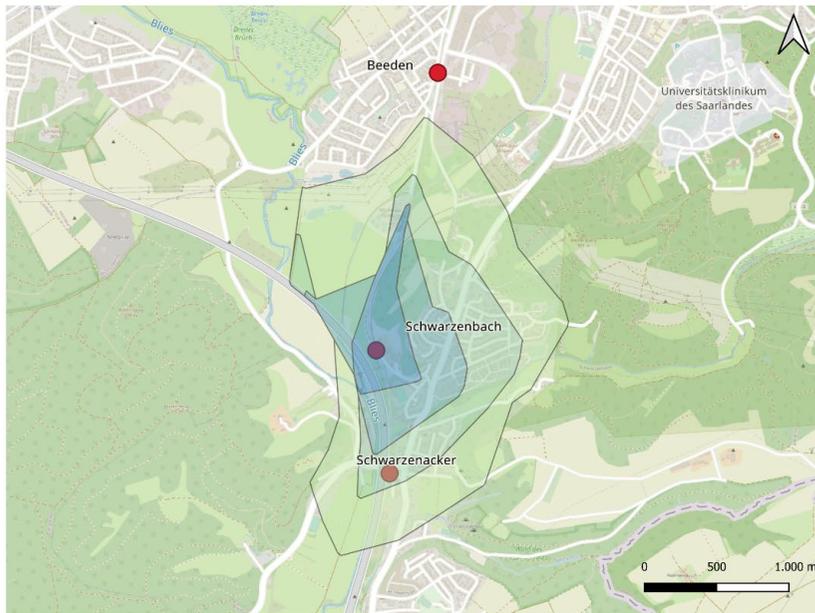
- Bahnübergang Mastauweg und Eisenbahnüberführung Mastauweg für Rad- und Fußverkehr
- Erfolg südlich des Haltepunktes



Diskussion: Entfall Haltepunkt Schwarzenbach

- ▶ Empfehlung des Ministeriums für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes aus den folgenden Gründen auf den Haltepunkt Schwarzenbach zu verzichten
 - ▶ Reduzierung der Fahrzeit um eine Minute, dadurch Erhöhung der Anschlusssicherheit
 - ▶ Einsparung von Kosten
 - ▶ Erhöhte Gefahr von Vandalismus aufgrund der abgeschiedenen Lage des geplanten Haltepunktes
 - ▶ geringe Verlängerungen des Fußweges zum nächsten Haltepunkt Schwarzenacker
 - ▶ Schlechte Erreichbarkeit des geplanten Haltepunktes aufgrund von Höhenunterschieden

Diskussion: Entfall Haltepunkt Schwarzenbach



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

5 min

10 min

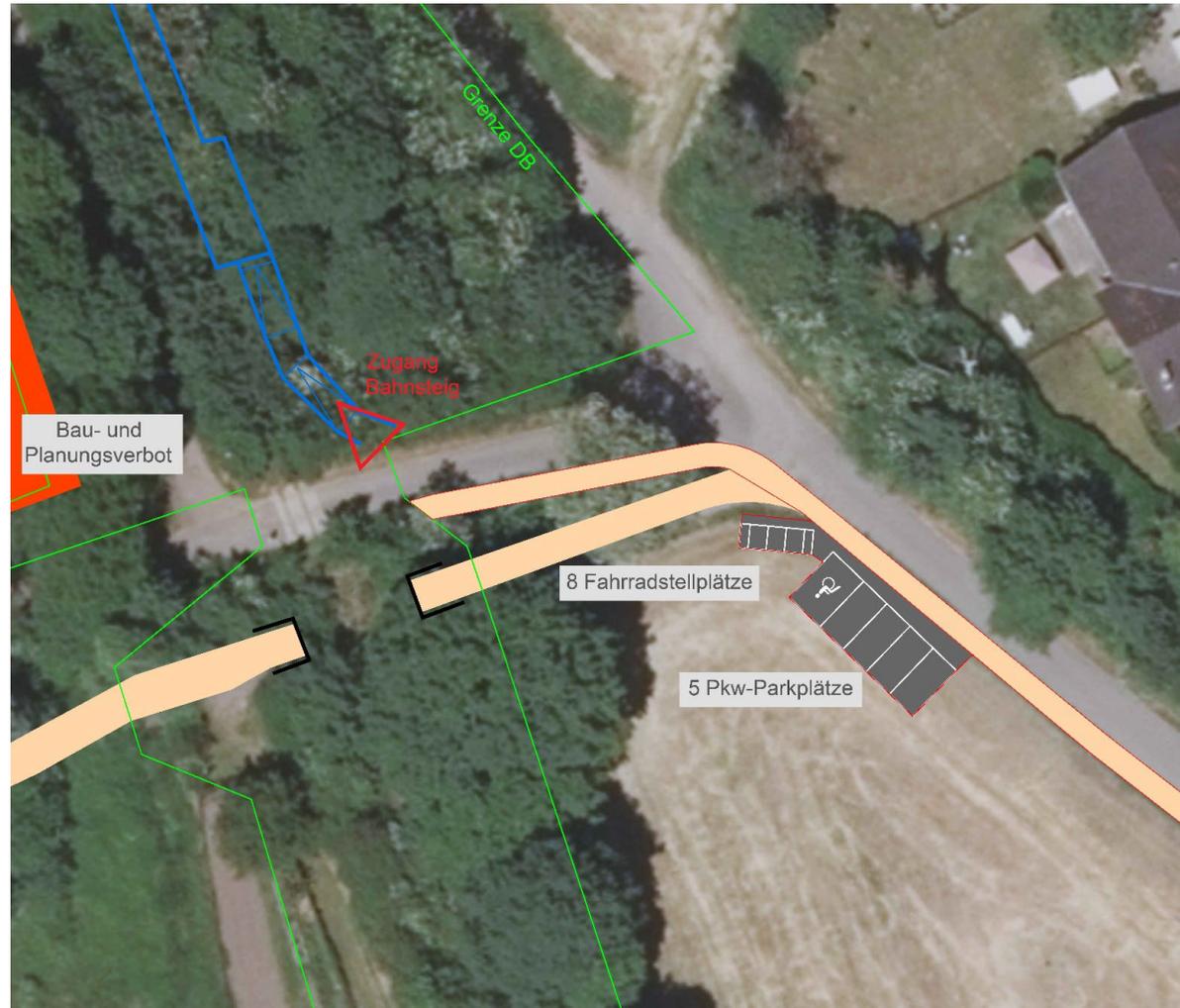
15 min

20 min

● Haltepunkte

- Der Haltepunkt Schwarzenacker ist zu Fuß von Schwarzenbach in einer maximalen Dauer von 20 min zu erreichen
- Mit dem (elektrifizierten) Radverkehr ist der Haltepunkt Schwarzenacker von Schwarzenbach in einer maximalen Dauer von 10 min zu erreichen
- Auch aus Schwarzenbach ist der Haltepunkt Schwarzenbach zu Fuß teilweise nur in 20 min zu erreichen

P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenbach

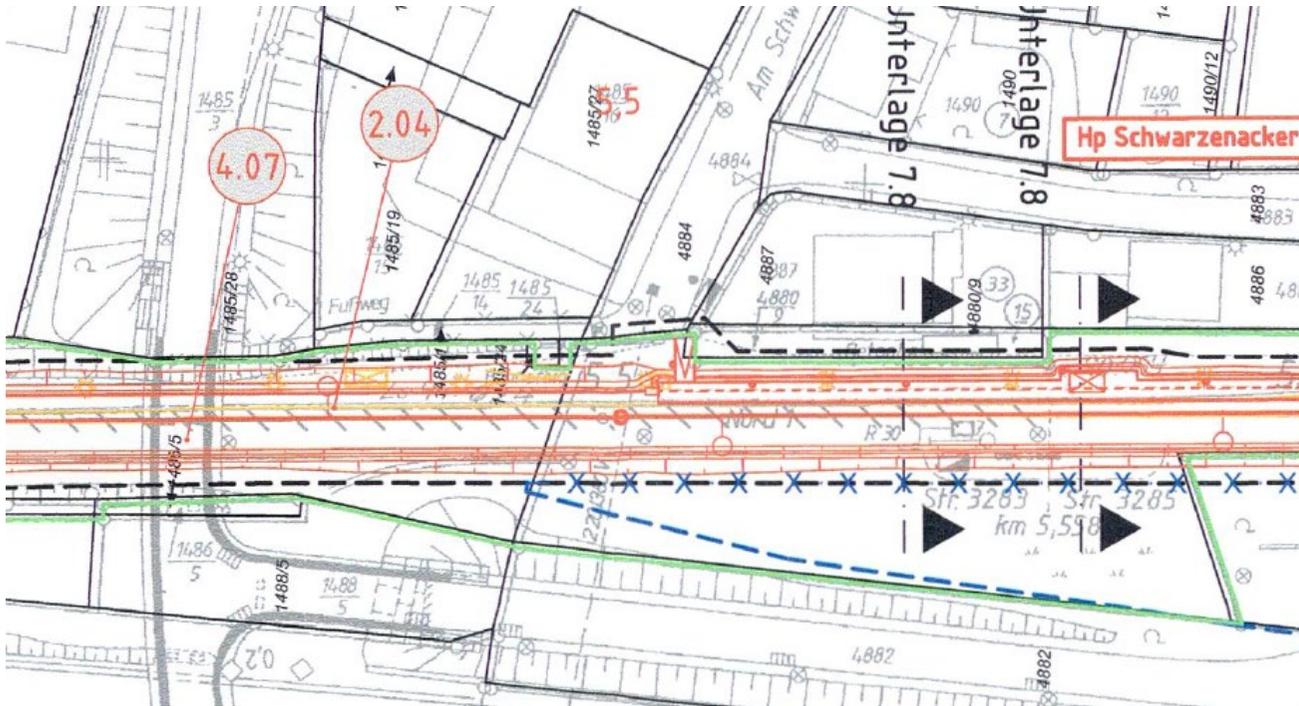


Planung Haltepunkt Schwarzenacker



Haltepunkt Schwarzenacker

- ▶ Straßenüberführung Bierbacherstraße nördlich des Haltepunktes Schwarzenacker
- ▶ Diese eignet sich jedoch nicht, um Flächen westlich des Haltepunktes zu erschließen



P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenacker

- ▶ Für den Haltepunkt Schwarzenacker wurden zwei Varianten entwickelt
 - ▶ Variante 1: zusätzliche Flächen auf privaten Grundstücken nötig
 - ▶ Klare Abtrennung von Fuß/Rad- und Kfz-Verkehr möglich
 - ▶ Variante 2: Unterbringung der Parkflächen im Straßenraum
 - ▶ Keine zusätzlichen Flächen notwendig
 - ▶ Nur Gehweg mit 1,40 m Breite möglich
- ▶ Beide Varianten sind für den Fall des möglichen Entfalls des Haltepunktes Schwarzenbach dimensioniert
- ▶ Ohne Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach, entfallen bei beiden Varianten sechs Fahrradstellplätze und ein Pkw-Parkplatz

P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 1



P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 1



P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 2

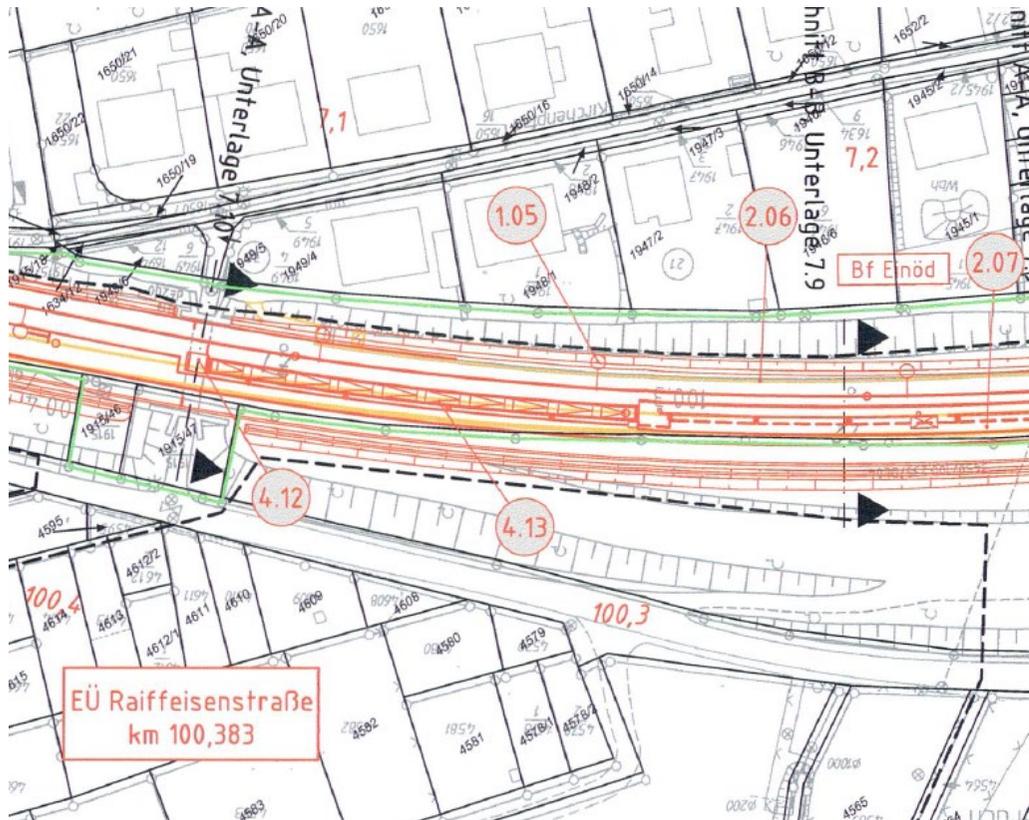


Planung Haltepunkt Einöd

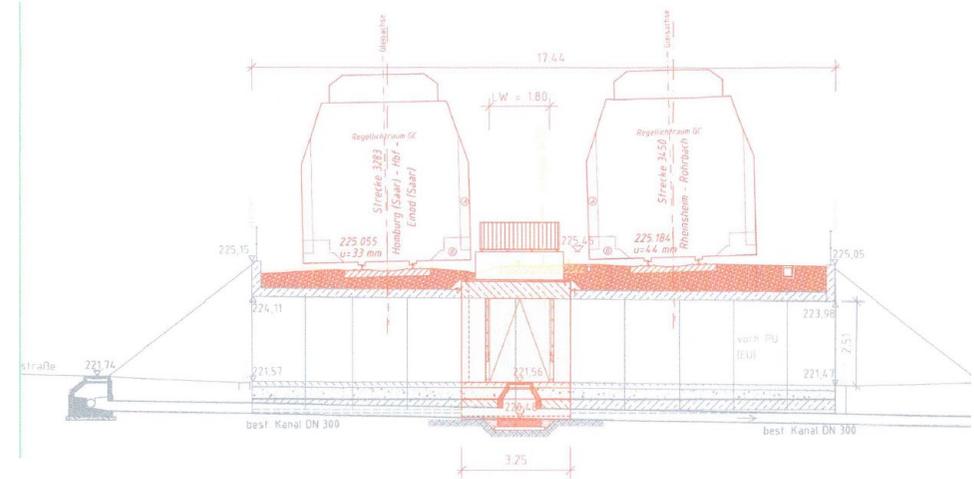


Bahnhof Einöd

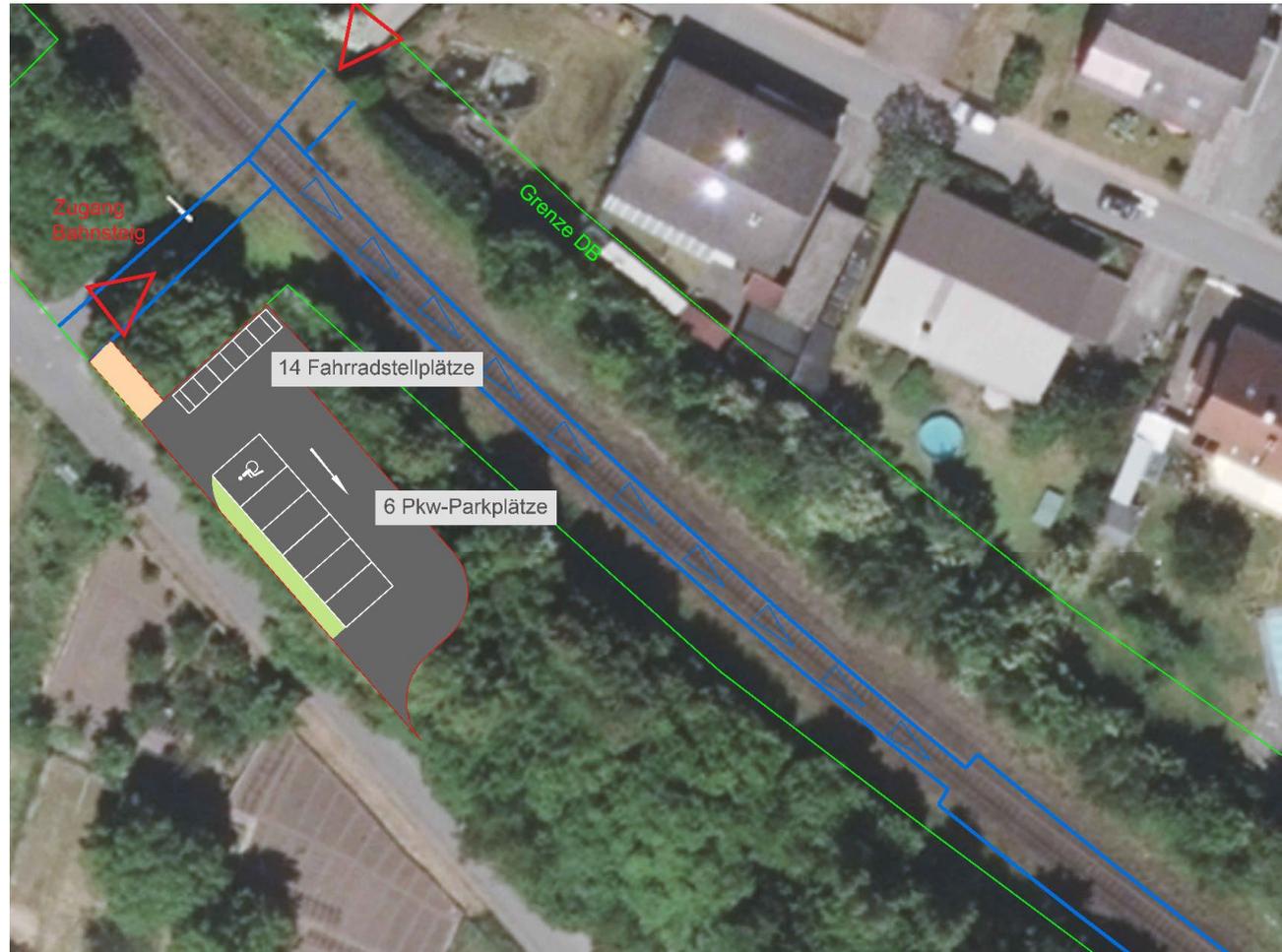
- Eisenbahnüberführung Raiffeisenstraße
- Nördlich des Bahnsteiges und beinhaltet den Zugang zum Bahnsteig



Schnitt A-A M 1:100



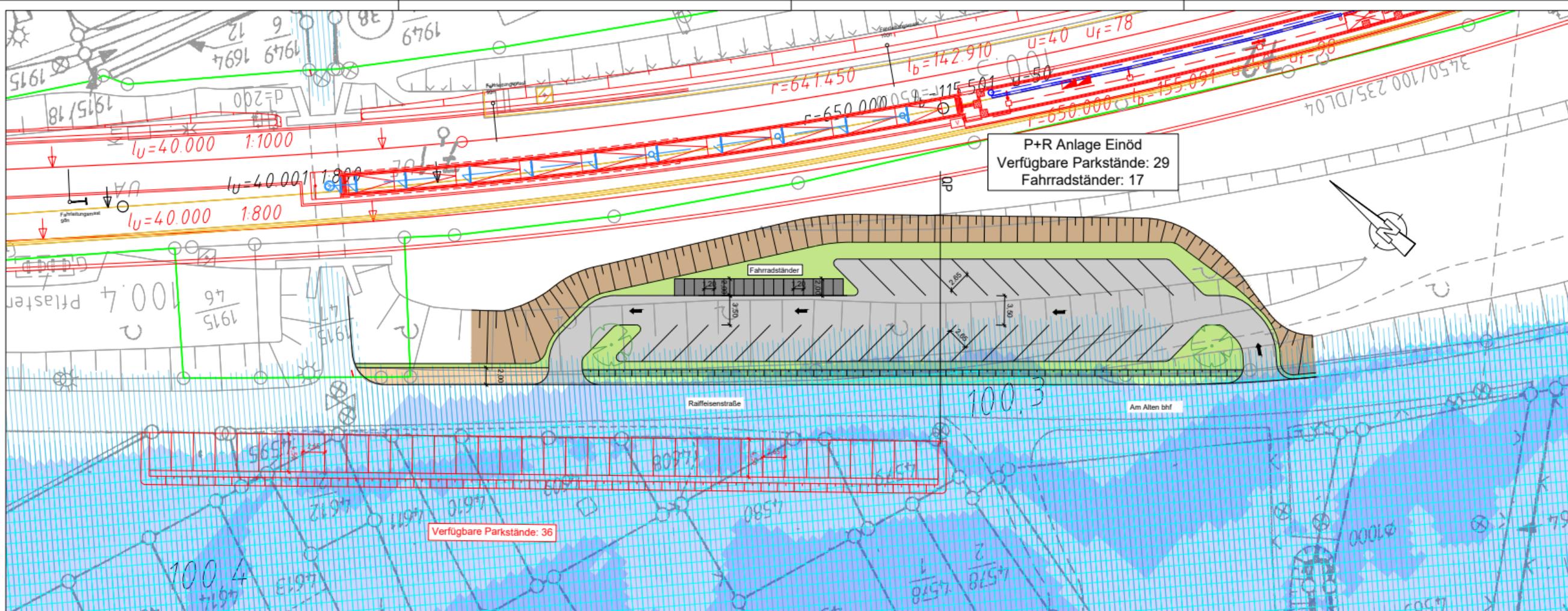
P+R und B+R Bahnhof Einöd



Kostenschätzung

	Anzahl	Einheitspreise	Gesamtkosten	Summe
HP Beeden				
Verkehrsfläche [m ²]	360	250,00 €	90.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	22	250,00 €	5.500,00 €	
Gehweg [m ²]	240	110,00 €	26.400,00 €	121.900,00 €
HP Schwarzenbach				
Verkehrsfläche [m ²]	120	250,00 €	30.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	8	250,00 €	2.000,00 €	
Gehweg [m ²] (mindestens)	100	110,00 €	11.000,00 €	43.000,00 €
HP Schwarzenacker - Variante 1				
Verkehrsfläche [m ²]	150	250,00 €	37.500,00 €	
Fahrradabstellplätze	18	250,00 €	4.500,00 €	
Gehweg [m ²]	50	110,00 €	5.500,00 €	47.500,00 €
HP Schwarzenacker - Variante 2				
Verkehrsfläche [m ²]	120	250,00 €	30.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	18	250,00 €	4.500,00 €	
Gehweg [m ²]	40	110,00 €	4.400,00 €	38.900,00 €
Bhf Einöd				
Verkehrsfläche [m ²]	360	250,00 €	90.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	14	250,00 €	3.500,00 €	
Grünfläche	30	60,00 €	1.800,00 €	
Gehweg [m ²]	20	110,00 €	2.200,00 €	97.500,00 €

- Gesamtkosten mit HP (Schwarzenacker Variante 2):
ca. 300.000 €
- Gesamtkosten ohne HP (Schwarzenacker Variante 2):
ca. 260.000 €



P+R Anlage Einöd
 Verfügbare Parkstände: 29
 Fahrradständer: 17

Verfügbare Parkstände: 36

Legende

Bestand und Kataster		Fahrbahn
DB-Grenze		Fahradabstellanlage
Planung		Gehweg
nachrichtliche Planung		Grünfläche
Entwurfsplanung Streckenreaktivierung		Böschung
Homburg-Zweibrücken		Überschwemmungsgebiet
Bf Homburg (Saar) Landesgrenze		Wassertiefe HQ 100
		Wassertiefe HQ Extrem

 OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG Zur Gleisinsel 18 76327 Karlsruhe Karlsruhe, den	Datum	Name	
	gezeichnet	11/2024	MII
	bearbeitet	11/2024	ECO
	geprüft	11/2024	JAB

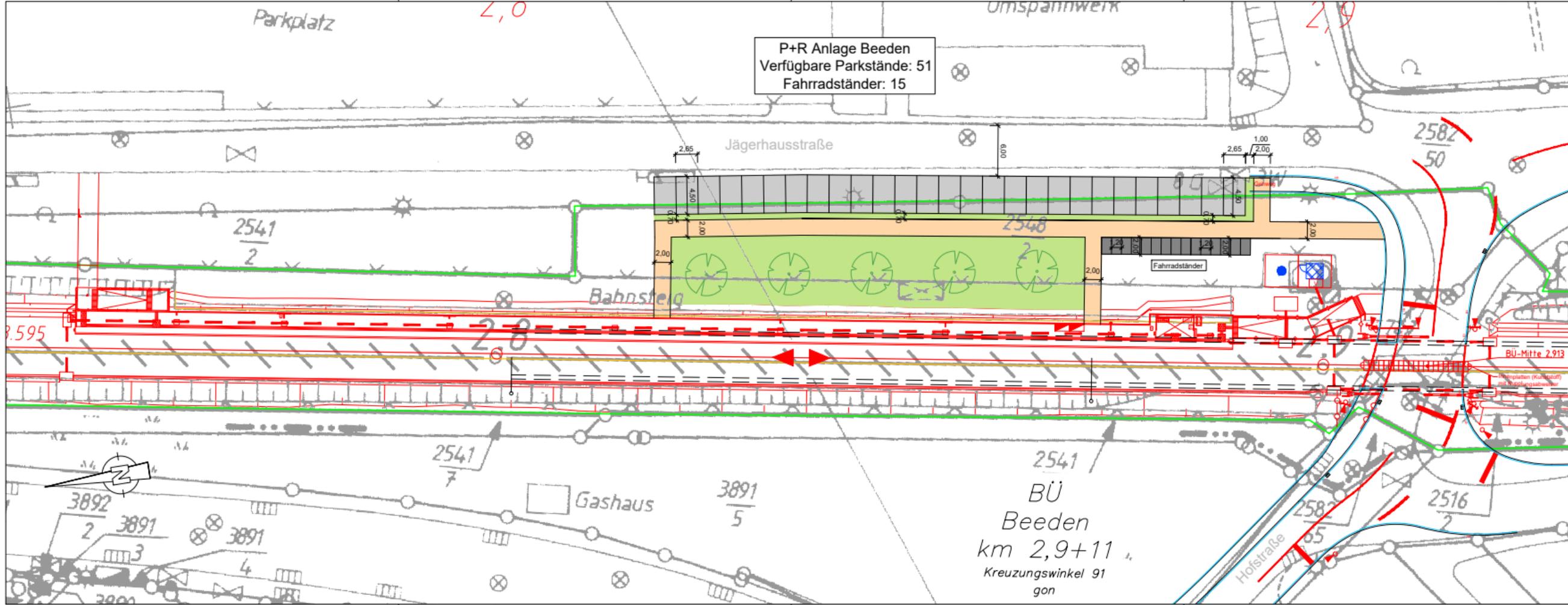
Lagesystem:	GK <input type="checkbox"/>	UTM <input checked="" type="checkbox"/>	Stand Kataster:	07/2019
Höhensystem:	NN <input type="checkbox"/>	NHN <input checked="" type="checkbox"/>	Bestandsvermessung:	03/2019

MACHBARKEITSSTUDIE

 Stadt Homburg Am Forum 5 68404 Homburg Homburg, den	Lageplan V1 Maßstab: 1 : 250
--	---------------------------------

Machbarkeitsstudie P+R Parkplätze zur
 Reaktivierung der Strecke Homburg Zweibrücken
 Haltepunkt Einöd

Aufgestellt:	Geprüft:
	Vorabzug!
	20/11/2024
Projektnummer: 26790	



Legende

—	Bestand und Kataster	▒	Fahrbahn
—	DB-Grenze	■	Fahrradabstellanlage
—	Planung	■	Gehweg
—	nachrichtliche Planung	■	Grünfläche
—	Entwurfsplanung Streckenreaktivierung		
—	Homburg-Zweibrücken		
—	Bf Homburg (Saar) Landesgrenze		

<p>OBERMEYER Infrastruktur OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG Zur Gießerei 18 76327 Karlsruhe Karlsruhe, den</p>	gezeichnet	11/2024	Mil
	bearbeitet	11/2024	ECO
	geprüft	11/2024	JAB
	Datum	Name	

Lagesystem:	GK <input type="checkbox"/>	UTM <input checked="" type="checkbox"/>	Stand Kataster:	07/2019
Höhensystem:	NN <input type="checkbox"/>	NHN <input checked="" type="checkbox"/>	Bestandsvermessung:	03/2019

MACHBARKEITSSTUDIE

<p>Stadt Homburg Am Forum 5 6824 Homburg Homburg, den</p>	Lageplan V1 Maßstab: 1 : 250
--	---------------------------------

Machbarkeitsstudie P+R Parkplätze zur
 Reaktivierung der Strecke Homburg Zweibrücken
 Haltepunkt Beeden

Aufgestellt:	Geprüft:
	Vorabzug!
	11/03/2025

Projektnummer: 26790

2025/0429/100

öffentlich

Informationsvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Gerhard Wagner



Prüfergebnis zu: "Antrag der CDU-Fraktion: Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Jägerhausstraße und Beseitigung der Straßenschäden im Gemeindebezirk Beeden" (2024/0647/100)

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Beeden (Kenntnisnahme)	10.06.2025	Ö

Sachverhalt

Der Ortsvorsteher trägt das Prüfergebnis vor.

Finanzielle Auswirkungen

keine.

Anlage/n

Keine

2025/0487/100

öffentlich

Informationsvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Gerhard Wagner



Sachstandsbericht zu: "Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Standortprüfung zur Installation eines höhenverstellbaren Basketballkorbes mit Dribbelvorplatz in Beeden" (2024/0457/100)

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Beeden (Kenntnisnahme)	10.06.2025	Ö

Sachverhalt

Der Ortsvorsteher berichtet.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine