



Regio

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



Saarland: Modellregion für integrierte Mobilität

Dr. Christian Ramelli (MUKMAV) und Marie Dornhoff (DB Regio)



„Der Wunsch, individuell unterwegs zu sein, bleibt unstillbar.“



ÖPNV



**„Der Wunsch, individuell
unterwegs zu sein, bleibt
unstillbar.“**



Der Ausdruck "**individuell unterwegs sein**" bedeutet, dass jemand auf eine **persönliche, selbstbestimmte Weise** reist oder sich bewegt. Es geht darum, dass die Person ihre **eigenen Entscheidungen** trifft, **anstatt** sich an **vorgegebene Routen oder Gruppen anzupassen**.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland kann "individuell unterwegs sein" auf verschiedene Weisen **unterstützen**, indem er **flexible, personalisierte und bedarfsgerechte Angebote** bereitstellt. Das könnte sein:

- Flexibles Ticketing und Preismodelle
- On-Demand-Verkehr
- Intermodale Mobilitätslösungen
- Barrierefreie und flexible Fahrpläne
- Mikro-ÖPNV
- Digitale Dienste zur Reiseplanung



ÖPNV



„Der Wunsch, individuell unterwegs zu sein, bleibt unstillbar.“

Lückenhafte Netze

**Mangelhafte digitale
Vernetzung**

**Qualität der
Fahrgastinformation**

**Zerfaserte
Verkehrsplanung**

Silos in der Branche

**Mangelnde Integration
von Verkehrsmitteln**

**Verkehrsmittel-
spezifische
Finanzierung**

**Ausschreibungs- /
Vergabestrukturen**

**Unintegrierte
Tarife / Ticketing**

**Zusammenarbeit
verschiedener Anbieter**

**Mangelnde
Akzeptanz und
gewohntes
Nutzerverhalten**

...



Stadtregionen		Ländliche Regionen	
Metropolitane Stadtregion	Regiopolitane Stadtregion	Stadtregionsnahe ländliche Region	Periphere ländliche Region
Metropole	Regiopole	Zentrale Stadt	Zentrale Stadt
Großstadt	Mittelstadt	Mittelstadt	Mittelstadt
Mittelstadt	Städtischer Raum	Städtischer Raum	Städtischer Raum
Städtischer Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum
Kleinstädtischer, dörflicher Raum			

Ziel:

- Mehr Mobilität bei weniger Verkehr.

Hypothesen:

- Hohe Zersiedelung und kleinstädtische Strukturen erschweren eine flächendeckende Versorgung mit einem alle Mobilitätsbedürfnisse abdeckenden ÖPNV-Netz.
- Das Stadt-Land-Gefälle führt zu ungleich verteilten Mobilitätsangeboten und ländliche/periphere Gebiete sind eher unterversorgt.
- Die Angebote der einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind nicht optimal aufeinander abgestimmt.
- Insb. in kleinstädtisch, dörflichem Raum wird der ÖPNV aufgrund seltener Taktungen und geringer Flexibilität als unattraktiv wahrgenommen.



Stadtregionen		Ländliche Regionen	
Metropolitane Stadtregion	Regiopolitane Stadtregion	Stadtregionsnahe ländliche Region	Periphere ländliche Region
Metropole	Regiopole	Zentrale Stadt	Zentrale Stadt
Großstadt	Mittelstadt	Mittelstadt	Mittelstadt
Mittelstadt	Städtischer Raum	Städtischer Raum	Städtischer Raum
Städtischer Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Kleinstädtischer, dörflicher Raum
Kleinstädtischer, dörflicher Raum			

Lösungsansätze

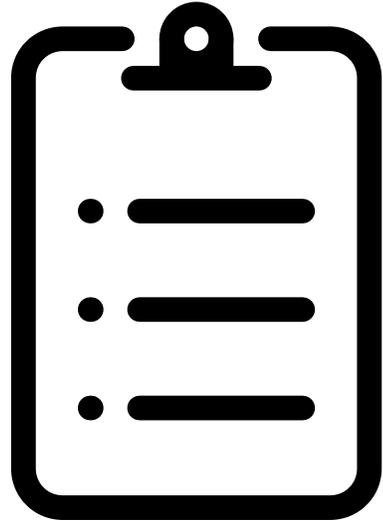
- Anbindung des S-Bahn Netzes 2026 als Rückgrat für eine saarlandweite Mobilitätsgarantie
- Flexible, bedarfsgerechte, angepasste Lösungen für ländliche, kleinstädtische und städtische Gebiete
- Überregional verbesserte Taktungen, Zuverlässigkeit und bedarfsgerechte Angebote wie z.B. On-Demand-Verkehre
- Integrierte Verkehrsplanung im Rahmen eines aufgabenträgerübergreifenden Nahverkehrsplans

Modellregion Saarland als Hebel für Mobilitätswende im ländlichen Raum

.....

Reallabore im gesamten Saarland
werden genutzt, um integrierte
Mobilitätskonzepte unter realen
Bedingungen zu testen und stellen
anfassbare Beispiele auf dem Weg
zu einem landesweiten
Mobilitätswandel dar.

.....



- **Das zukünftige S-Bahn-Netz 2026 sowie das Landesbusnetz** dienen als verbindendes Element zwischen den Modellregionen als Rückgrat.
- Reallabore ermöglichen den **Nachweis der Wirksamkeit umgesetzter Maßnahmen.**
- **Eine vorgelagerte Bedarfs- und Wirksamkeitsanalyse** ermittelt "Wo, Was und Wie" der Reallabore, wobei bestehende und geplante Initiativen berücksichtigt werden.
- Es werden **Reallabor-Standorte mit großem Effekt** zur Sammlung von Erfahrungen priorisiert. Anschließend werden Reallabore landesweit skaliert.

Modellregion Saarland: Analytik zur Bestimmung von Reallaboren entlang des S-Bahn Netzes

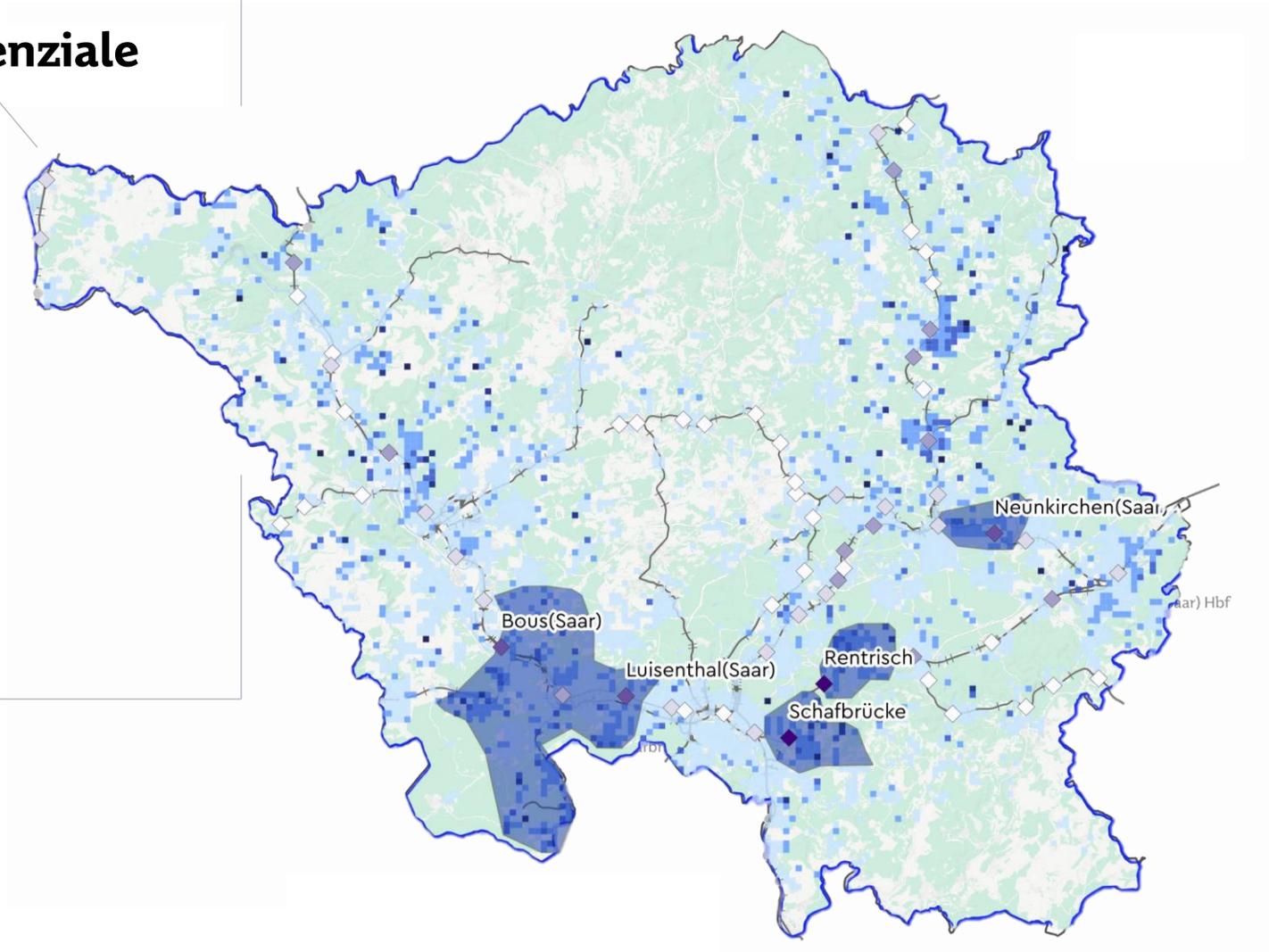


Potenzialanalysen



Potentialanalysen

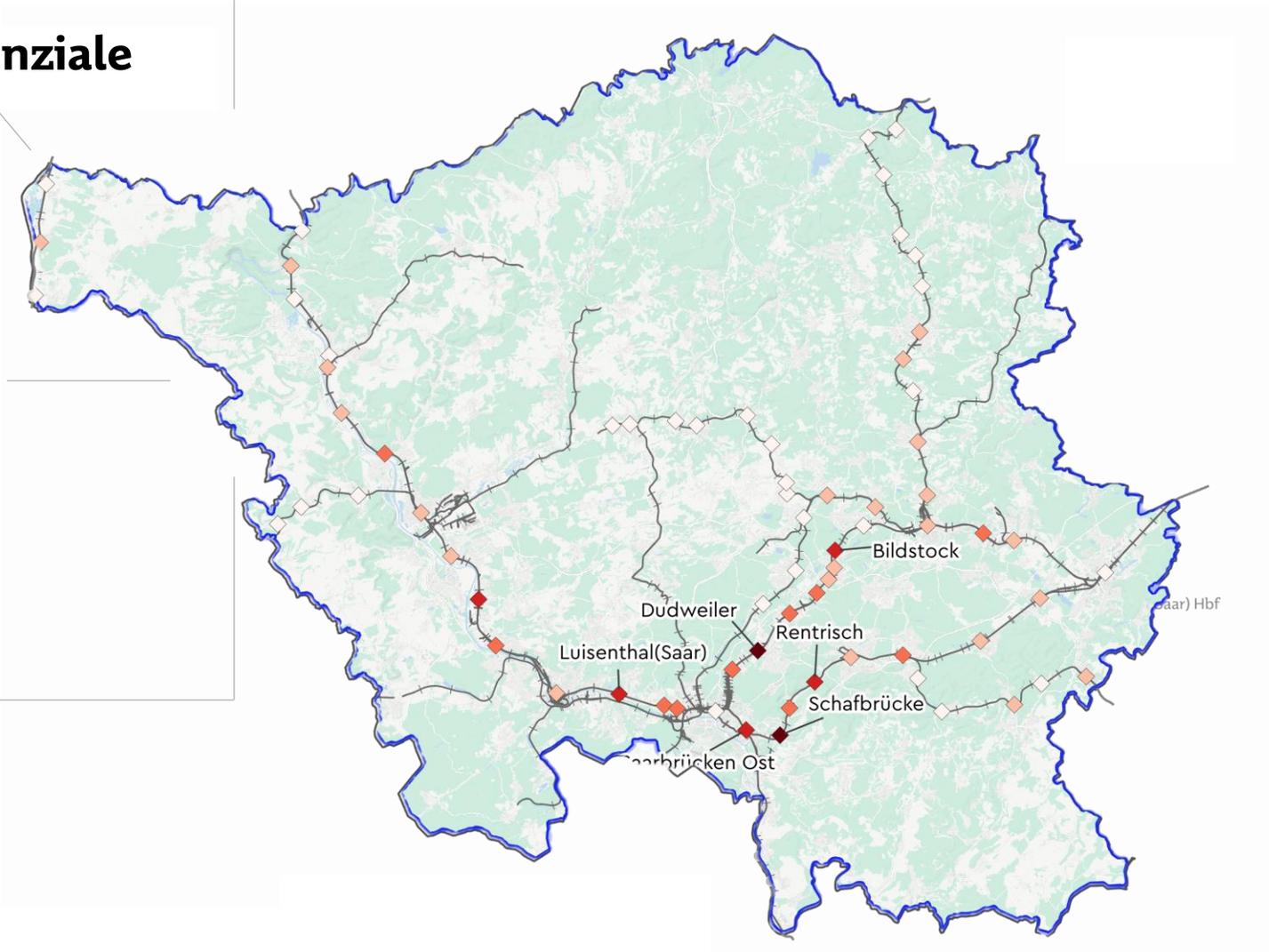
On-Demand Potenziale



Potentialanalysen

On-Demand Potenziale

B&R Potenziale

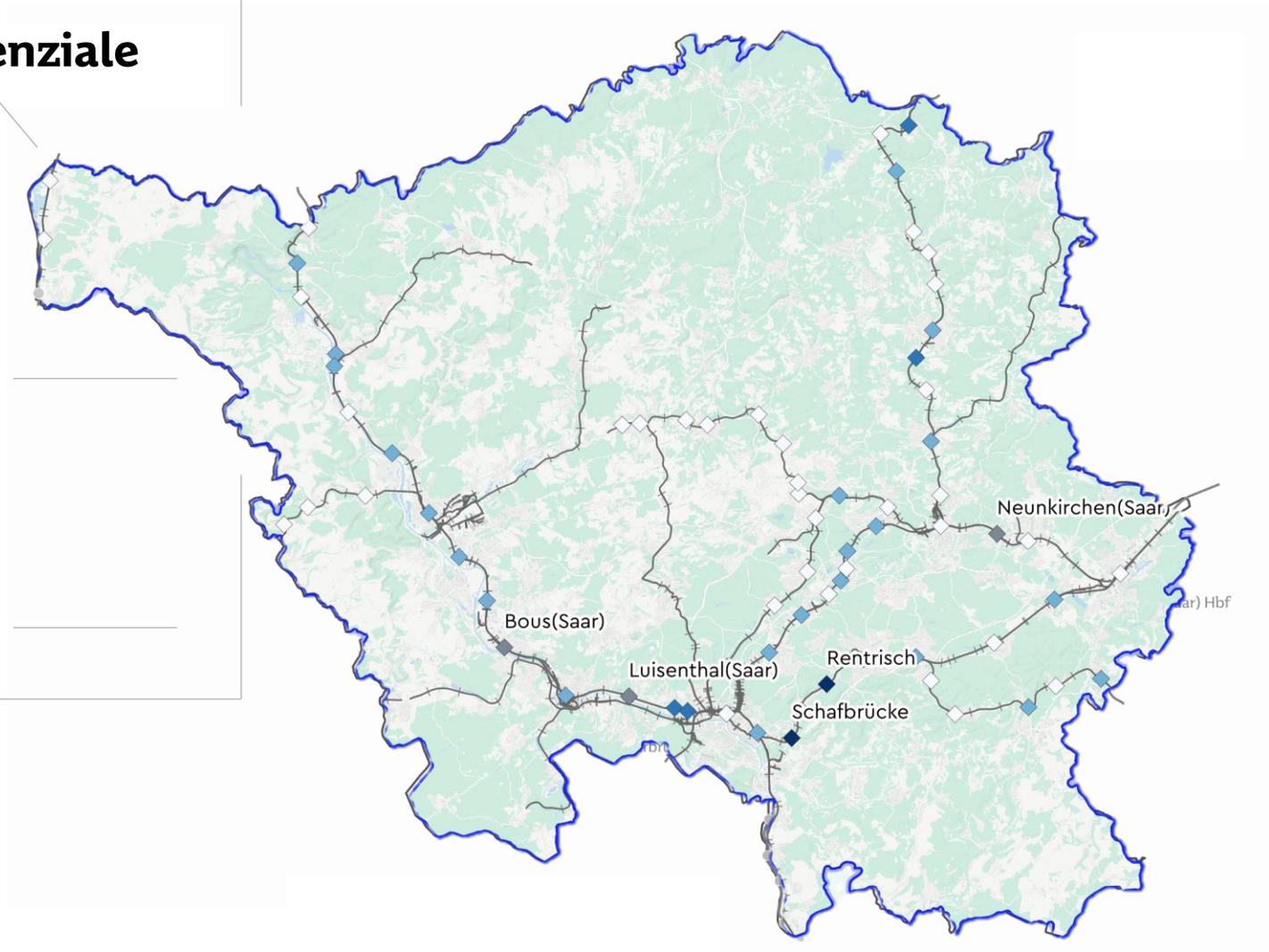


Potentialanalysen

On-Demand Potenziale

B&R Potenziale

P&R Potenziale

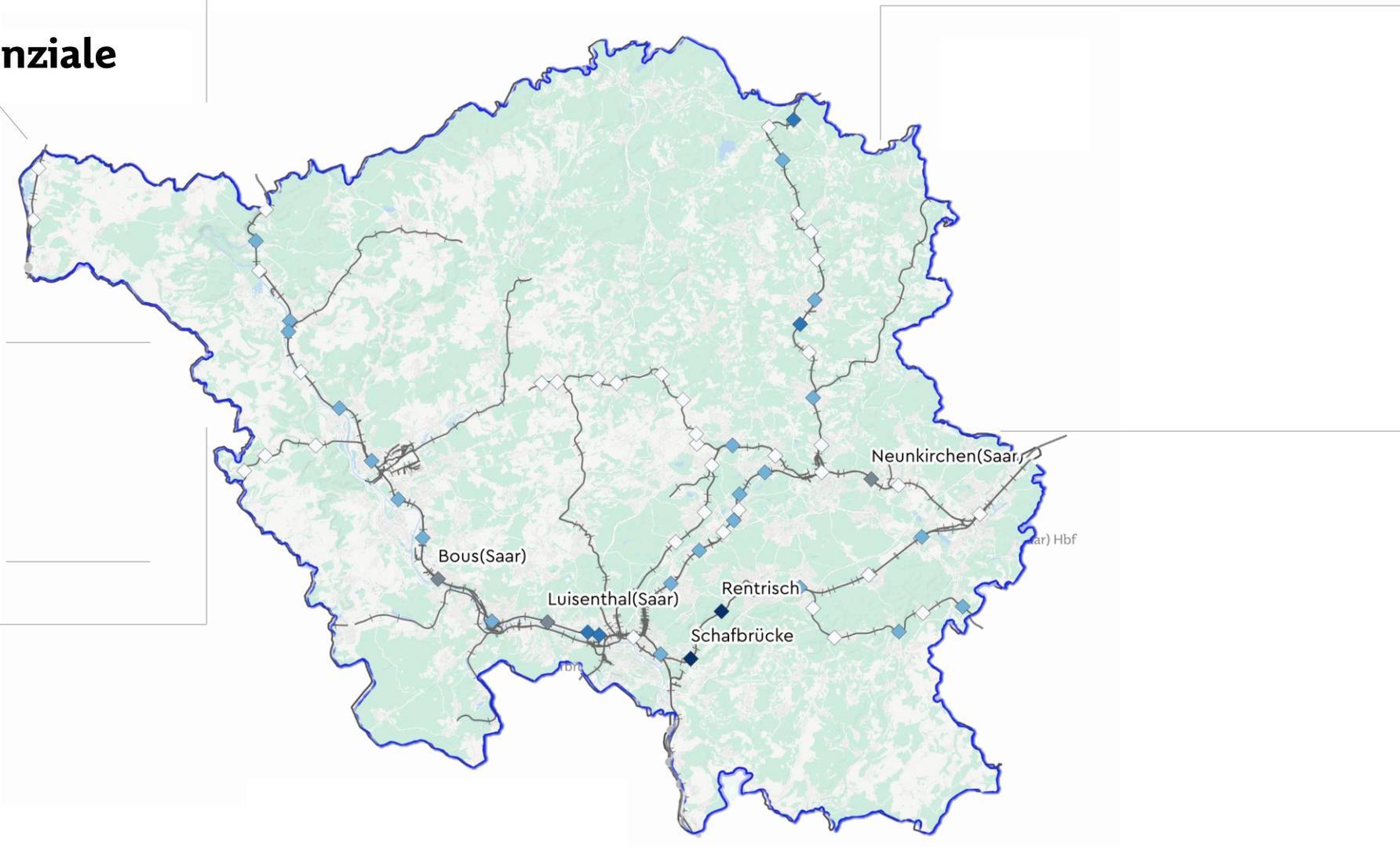




On-Demand Potenziale

B&R Potenziale

P&R Potenziale



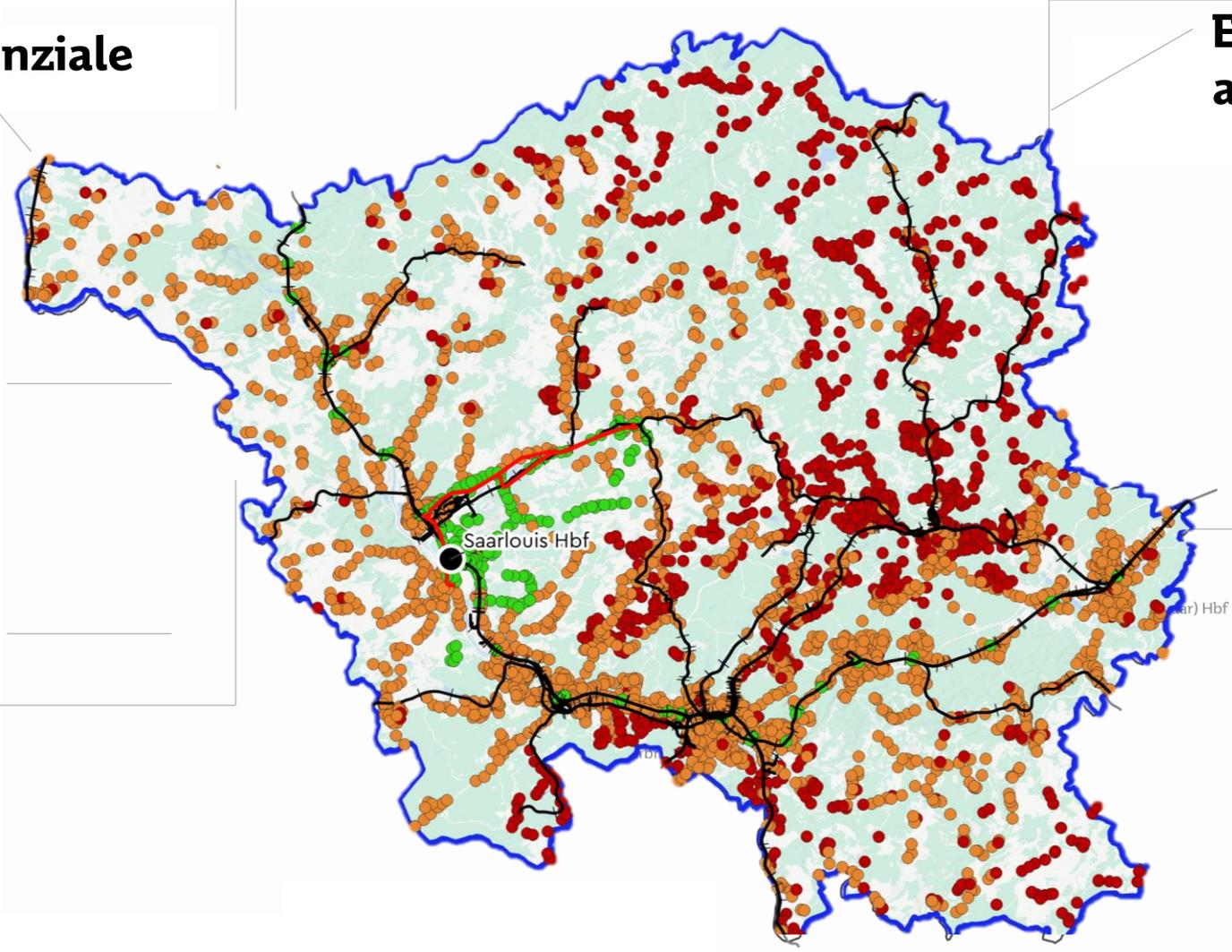
Potentialanalysen

On-Demand Potenziale

B&R Potenziale

P&R Potenziale

**Erreichbarkeits-
analysen**



Potentialanalysen

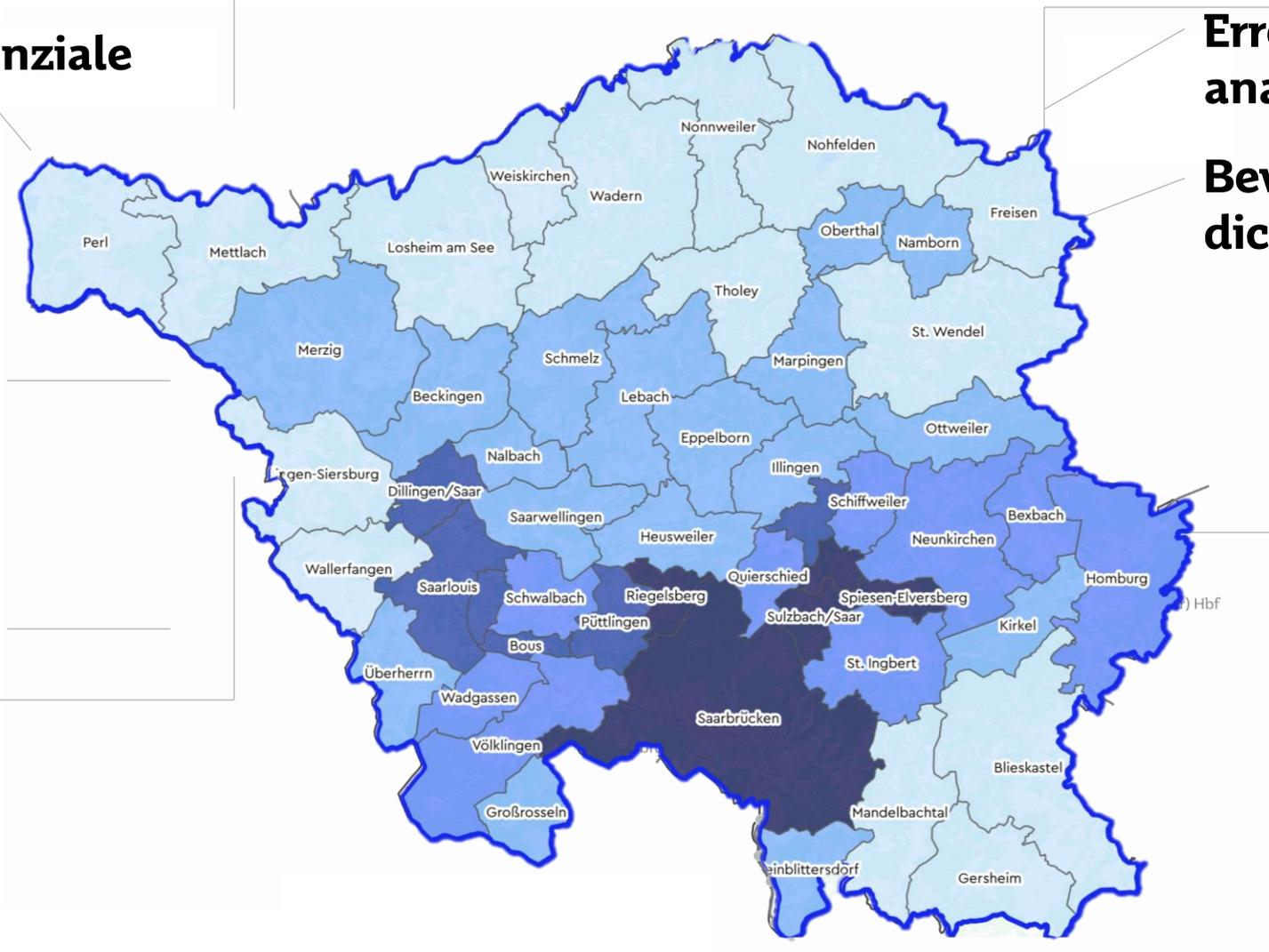
On-Demand Potenziale

B&R Potenziale

P&R Potenziale

**Erreichbarkeits-
analysen**

**Bevölkerung-
dichte**



Potentialanalysen

On-Demand Potenziale

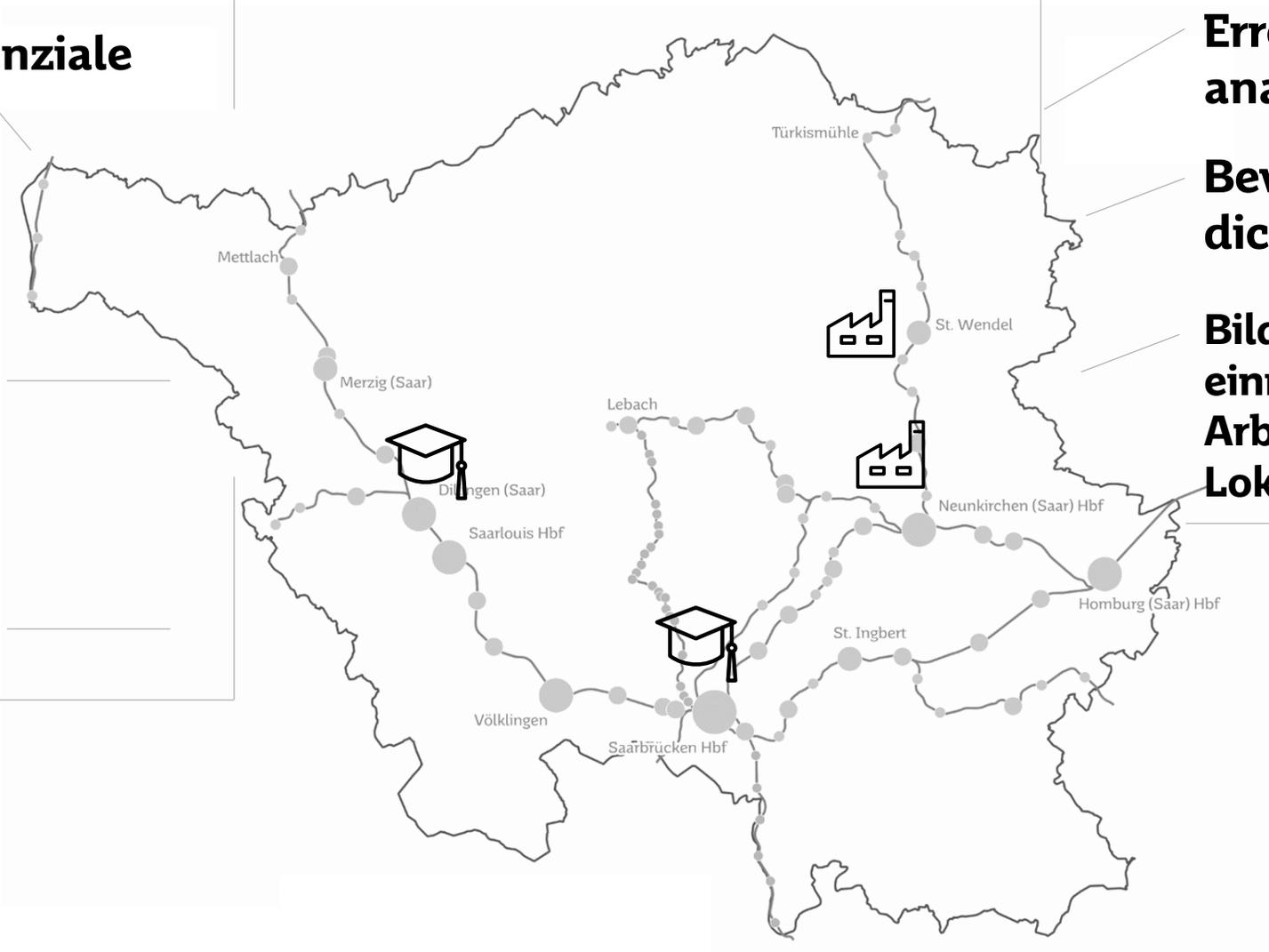
B&R Potenziale

P&R Potenziale

**Erreichbarkeits-
analysen**

**Bevölkerung-
dichte**

**Bildungs-
einrichtungen
Arbeitgeber
Lokalexpertise**

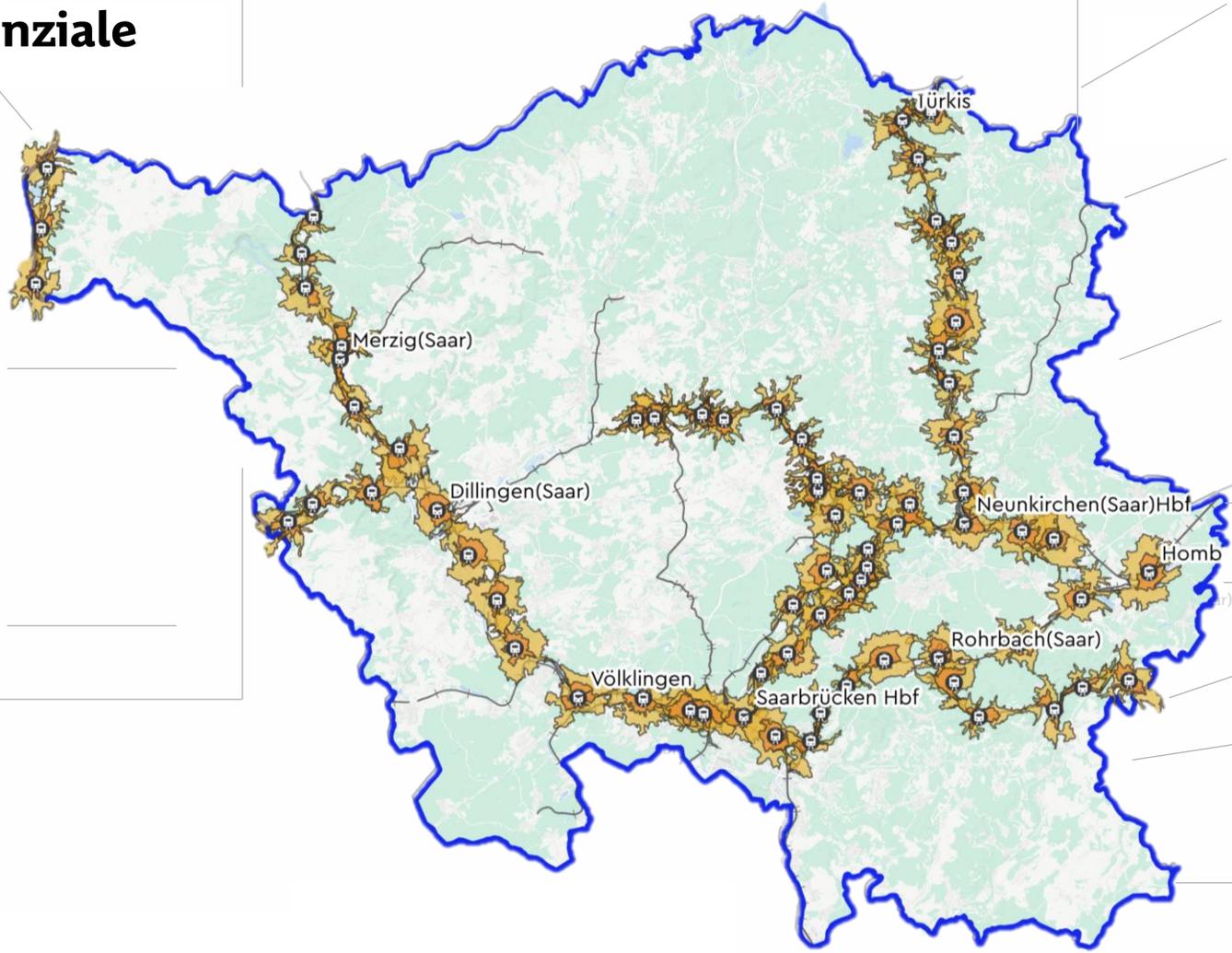


Potentialanalysen

On-Demand Potenziale

B&R Potenziale

P&R Potenziale



**Erreichbarkeits-
analysen**

Bevölkerung-dichte

**Bildungs-
einrichtungen
Arbeitgeber
Lokalexpertise**

Zielgruppendaten

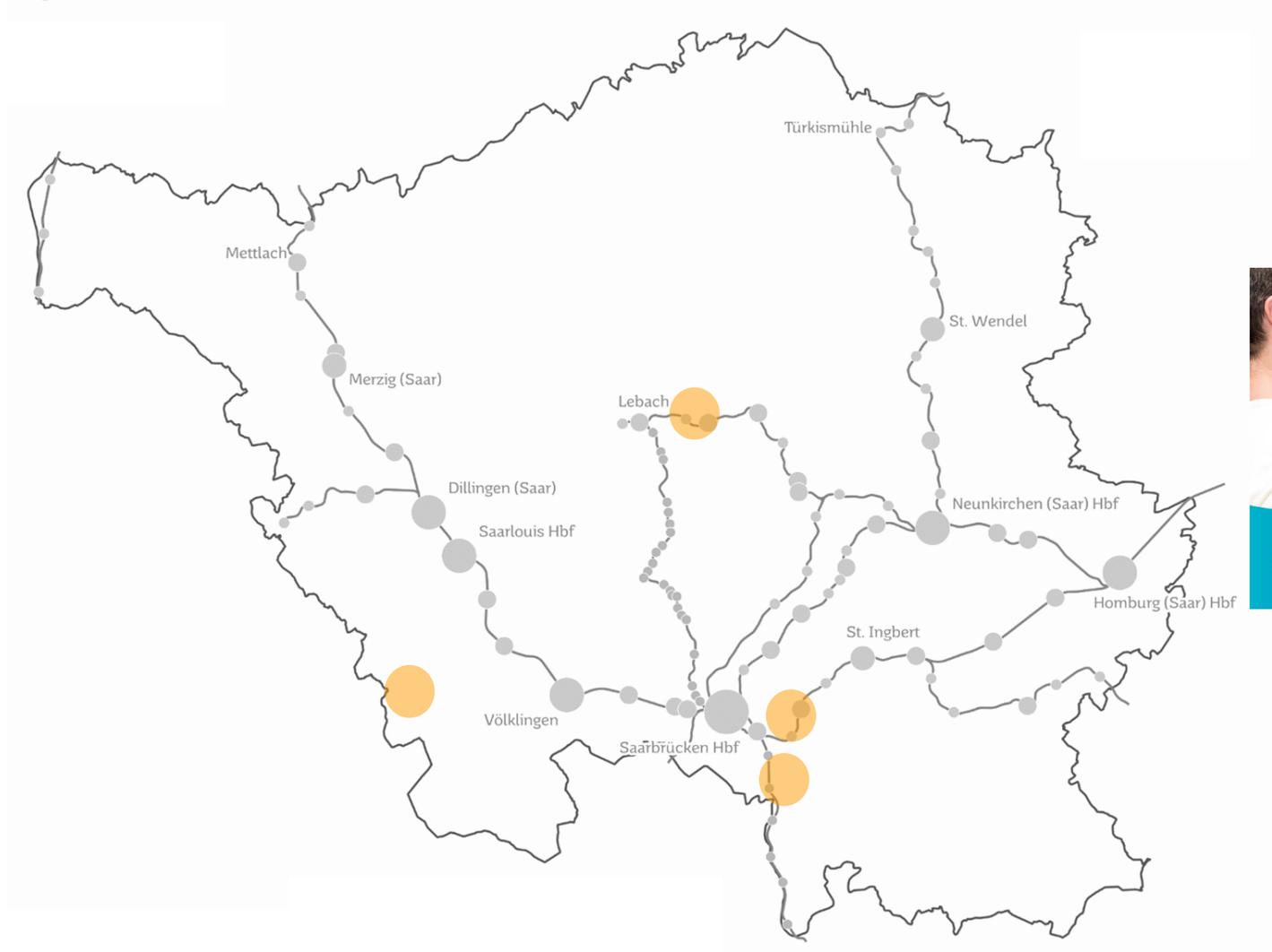
Isochrone

**Mobilfunkdaten,
Wahldaten,
Sinus-Milieus**

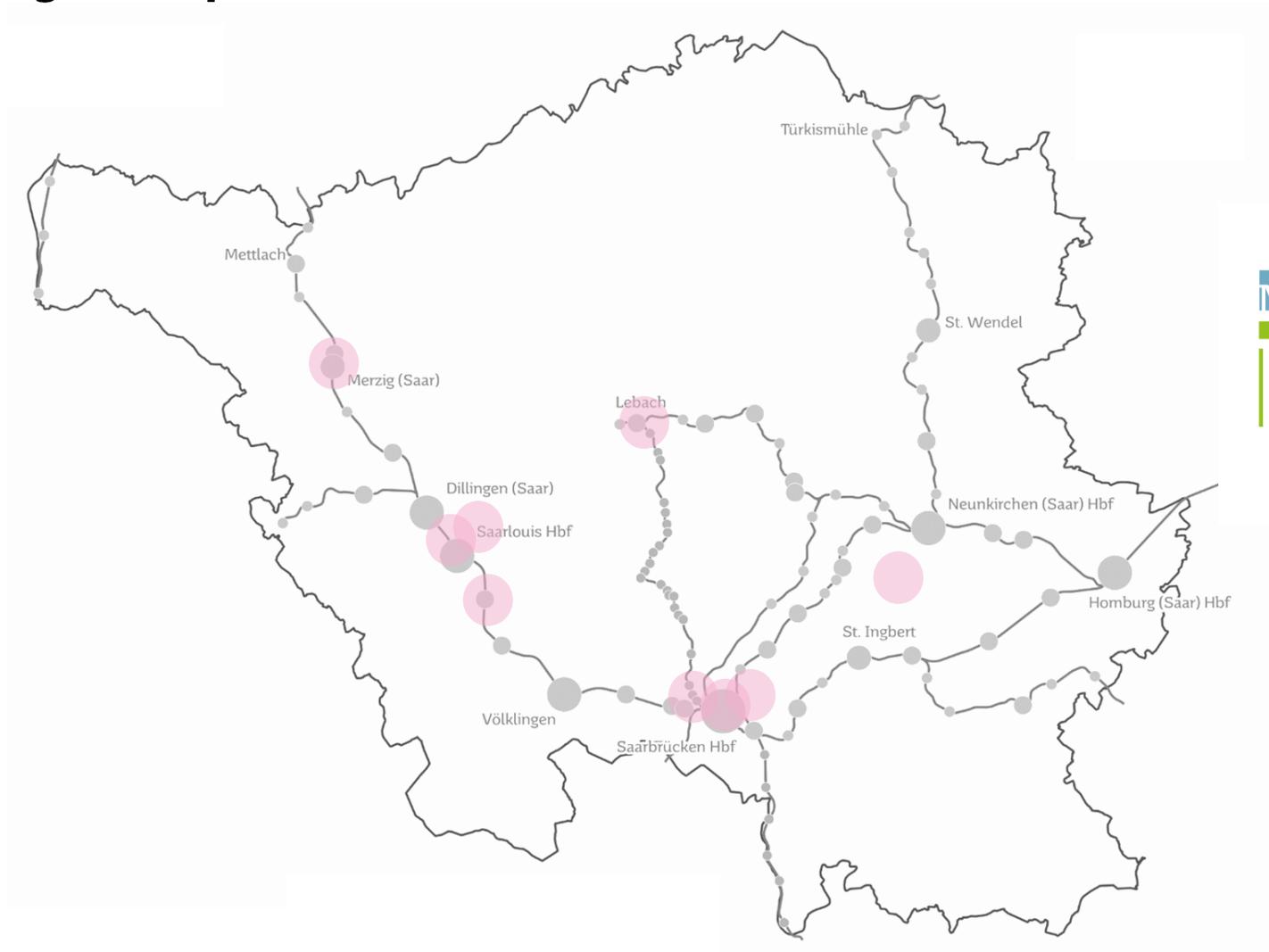
Bereits heute zahlreiche Praxisbeispiele realisiert als Ansatzpunkt und Umsetzungsbeispiele für Reallabore



Bereits heute zahlreiche Praxisbeispiele realisiert als Ansatzpunkt und Umsetzungsbeispiele für Reallabore

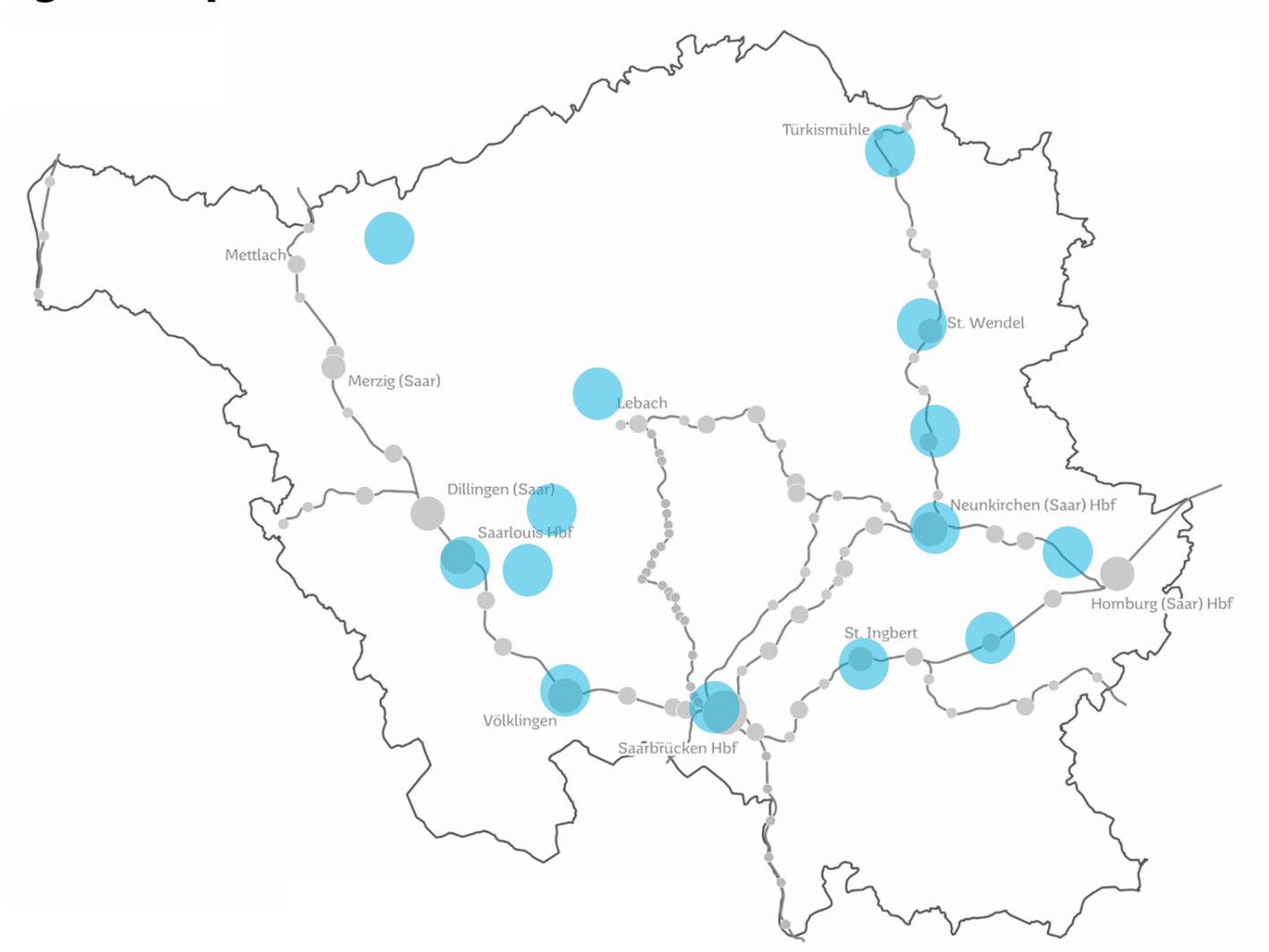


Bereits heute zahlreiche Praxisbeispiele realisiert als Ansatzpunkt und Umsetzungsbeispiele für Reallabore



NACHHALTIG. MOBIL.
NMOB.

Bereits heute zahlreiche Praxisbeispiele realisiert als Ansatzpunkt und Umsetzungsbeispiele für Reallabore



Ergebnis: Vier Reallabortypen sowie priorisierte Standorte identifiziert

Reallabor 1



Verbesserte Verbindungen

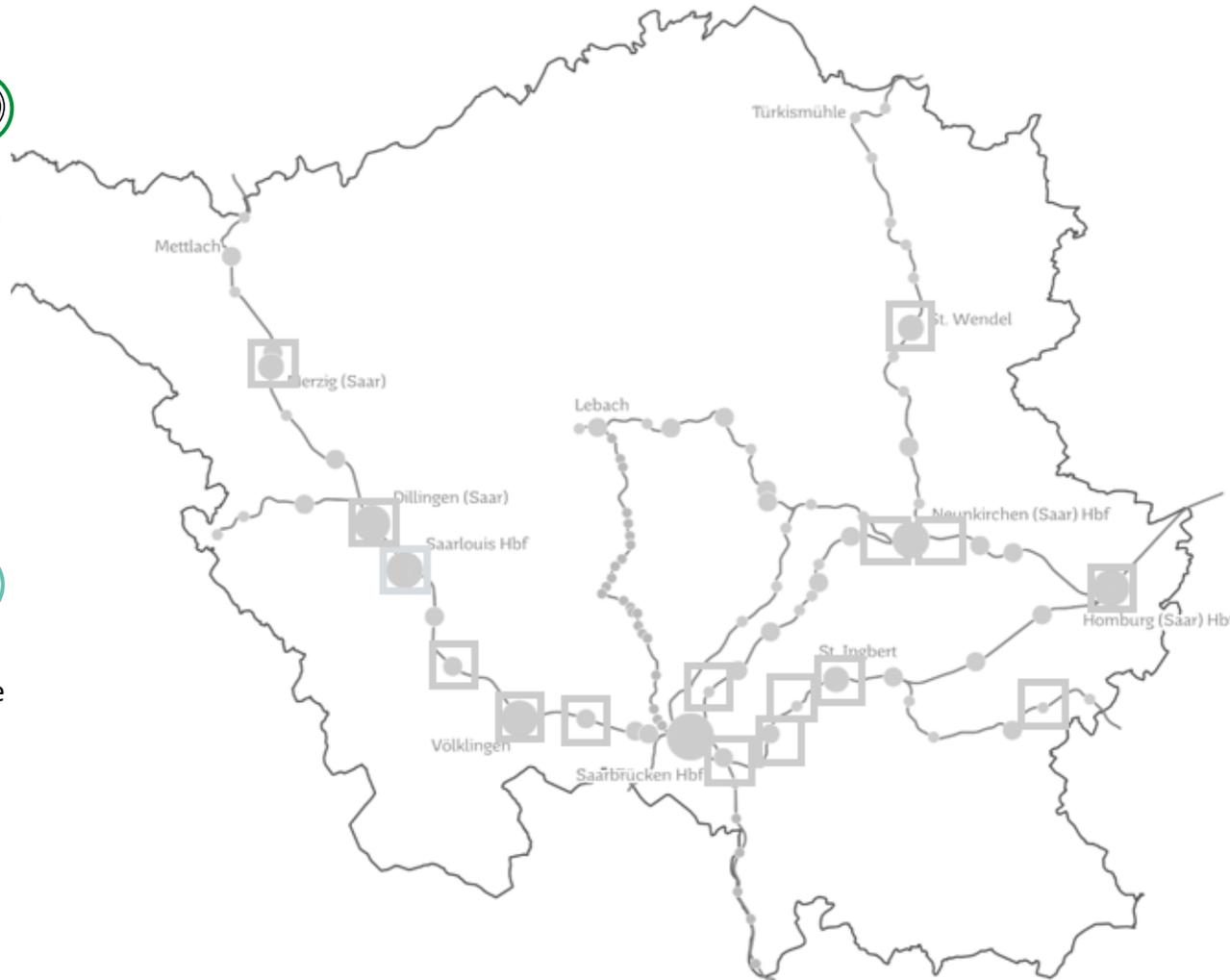
- Fahrzeiten der Verkehrssysteme stärker aufeinander abstimmen: Schiene, Straße und PlusBus
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bzw. seiner Verbindungen ohne physischen Ressourceneinsatz

Reallabor 2



Fokussierter Einsatz B+R

- Prüfung um ergänzende Angebote wie Sharing, Pop-up Fahrradwege, gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten



Reallabor 3



Kombinierter Einsatz

- Berücksichtigung und Vernetzung verschiedener Modes
- Berücksichtigung von Wegekettenskombinationen und Zielgruppeneigenschaften vor Ort

Reallabor 4



Bedarfsorientierte Planung

- Hebung von Effizienzen im Gesamtsystem
- Orientierung an Mobilitätsräumen bei der integrierten, datenbasierten Verkehrsplanung

Zielbild: Reallabore als Inkubator für einen attraktiven und effizienten ÖPNV im gesamten Saarland

Exemplarische
Darstellung



Status Quo:
Planen & Fahren in „Silos“ (regional,
Verkehrsträger)



Etablierung erster Reallabore:
Umsetzung erster Reallabore,
Erkenntnisgewinn für weitere



Skalierung von Reallaboren:
Landesweite Umsetzung und sukzessive
Vernetzung



Zielbild: Mobilitätsgarantie
Integriertes attraktives ÖPNV-Angebot im
gesamten Saarland

Reallabor-Typ 1

Reallabor-Typ 2

Reallabor-Typ 3

Reallabor-Typ 4

Erste Reallabore sollen bis zum Tag der dt. Einheit 2025 umgesetzt werden



 Mögliche Kommunikationsanlässe



**Modellregionen als
Beweisführung &
Hilfestellung zum Umdenken**

**Der Wunsch, individuell
unterwegs zu sein, bleibt
unstillbar**



Regio

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



Vielen Dank

