

Nahverkehrsplan 2019 der Landeshauptstadt Saarbrücken

BESCHLOSSENE FASSUNG
MAI 2018



Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan 2019 der Landeshauptstadt Saarbrücken
Auftraggeber:	Landeshauptstadt Saarbrücken www.saarbruecken.de
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH consult.ptvgroup.com

Inhalt

1	Einleitung	10
1.1	Anlass	10
1.2	Inhalt und Arbeitsschritte	10
1.2.1	Erarbeitung NVP 2014	10
1.2.2	Aktualisierung NVP 2019	11
2	Rechtlicher Rahmen	12
2.1	EU-Recht	12
2.2	Nationales Recht	13
3	Strukturentwicklung und Verkehrsnachfrage	17
3.1	Strukturdaten	17
3.2	ÖPNV-Angebot.....	21
3.2.1	Schiene (SPNV / Eisenbahn)	21
3.2.2	Stadtbahn	23
3.2.3	Regionale Buslinien	24
3.2.4	Stadtbus	28
3.3	Verknüpfungspunkte	29
3.3.1	ÖPNV-Linien	29
3.3.2	Park and Ride (P+R)	30
3.3.3	Bike and Ride (B+R)	31
3.3.4	Car-Sharing	31
3.4	Nachfrage im ÖPNV und IV	31
4	Anforderungsprofil	34
4.1	Angebotsqualität.....	36
4.1.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	36
4.2	Verbindungsqualität.....	37
4.2.1	Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele	37
4.2.2	Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen	37
4.2.3	Bedienungshäufigkeit	39

5	Qualitätsstandards	42
5.1	Qualitätsstandards der Landeshauptstadt Saarbrücken	42
5.1.1	Barrierefreiheit	42
5.1.2	Haltestellen	43
5.1.3	Fahrzeuge	50
5.1.4	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	55
5.1.5	Fahrgastbetreuung	55
5.1.6	Fahrgastinformation	56
5.1.7	Tarif und Vertrieb	59
5.1.8	Betriebsablauf	60
5.1.9	Betriebshöfe, Werkstätten, Leitstelle	63
5.1.10	Weitere Infrastruktureinrichtungen	65
5.1.11	Soziale Standards	67
5.2	Qualitätsstandards anderer Aufgabenträger	67
6	Analyse des ÖPNV-Angebots	69
6.1	Erschließung aus NVP 2014	69
6.2	Beförderungszeiten	75
6.2.1	Erreichbarkeit städtisch zentraler Ziele	75
6.2.2	Erreichbarkeit städtisch dezentraler Ziele	80
6.2.3	Erreichbarkeit DB-Haltepunkte	81
6.3	Umsteigehäufigkeiten	82
6.4	Bedienungshäufigkeit	88
7	Maßnahmenkonzept	93
7.1	Behebung Erschließungslücken.....	93
7.1.1	Gersweiler Hauptstraße	93
7.1.2	Gersweiler Krughütter Straße	94
7.1.3	Tenniscenter / Gewerbegebiet (Stadtbahnhaltestelle)	95
7.1.4	Übrige Maßnahmen zur Erschließung aus NVP 2014	95
7.2	Mängelbehebung Bedienungshäufigkeit	96
7.2.1	Hauptverkehrszeit	96
7.2.2	Schwachverkehrszeit	96

7.3	Maßnahmenprüfung von Anregungen	99
7.4	Übernahme bestehender Planungen in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Saarbrücken	99
7.5	Weitere Maßnahmen	100
7.5.1	Maßnahmen im P+R-Angebot	100
7.5.2	Maßnahmen im B+R-Angebot	101
7.5.3	Maßnahmen im CarSharing	102
7.5.4	Maßnahmen WLAN in den Fahrzeugen	102
7.6	Maßnahmen nicht im Zuständigkeitsbereichs der Landeshauptstadt Saarbrücken	103
7.6.1	Maßnahmen im Schienenverkehr	103
7.6.2	Grenzüberschreitender ÖPNV Saarbrücken	103
7.7	Zusammenfassung der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten	105
7.8	Linienbündelung	106
7.9	Direktvergabe	108
8	Evaluation des Nahverkehrsplans	109
9	Anhang – Liniensteckbriefe	112
	Kontakt	152

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Erläuterung Baugebiete Wohnen, Arbeiten, Einkauf	19
Tabelle 2:	Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP	35
Tabelle 3:	Definition der Verkehrszeiten	40
Tabelle 4:	Geforderte Fahrtenhäufigkeit in Anzahl Fahrten je Stunde und Lastrichtung	41
Tabelle 5:	Definition von Haltestellenkategorien	46
Tabelle 6:	Ausstattungsmerkmale von Haltestellen	48
Tabelle 7:	Qualitätsstandards für Busse	53
Tabelle 8:	Qualitätsstandards Stadtbahn	55
Tabelle 9:	Busspuren in der Landeshauptstadt Saarbrücken	62
Tabelle 10:	Analyseergebnisse der Einzugsbereiche entlang des ÖPNV-Netzes	71
Tabelle 11:	Analyseergebnisse der Einzugsbereiche im Gesamtnetz	74
Tabelle 12:	Realisierte beziehungsweise nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen zur Erschließung aus NVP 2014	96
Tabelle 13:	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen zur Bedienungshäufigkeit in der Hauptverkehrszeit aus NVP 2014	96
Tabelle 14:	Nicht weiter verfolgte Maßnahmen zur Bedienungshäufigkeit in der Schwachverkehrszeit aus NVP 2014	98
Tabelle 15:	Realisierte beziehungsweise nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen aus Anregungen aus NVP 2014	99
Tabelle 16:	Zusammenfassung der Maßnahmen und deren Kosten	105
Tabelle 17:	Finanzierungsplan der Infrastruktur- und Betriebskosten	106

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einwohner in Saarbrücken und den benachbarten Gemeinden im Jahr 2016	17
Abbildung 2:	Neue Baugebiete in Saarbrücken, für den Nahverkehrsplan relevant	18
Abbildung 3:	Pendlersalden Saarbrücken und der angrenzenden Gemeinden im Jahr 2014	20
Abbildung 4:	Zentrale Orte und raumordnerische Siedlungsachsen im Regionalverband Saarland	21
Abbildung 5:	Das SPNV-Netz in Saarbrücken	22
Abbildung 6:	Das SPNV-Netz und das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit	23
Abbildung 7:	Das Stadtbahnnetz und das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit	24
Abbildung 8:	Buslinien von landesweiter oder regionaler Bedeutung für Saarbrücken	25
Abbildung 9:	Das kleinräumige Regionalbuskonzept für Saarbrücken	26
Abbildung 10:	Städtische Linien im Regionalverkehr	28
Abbildung 11:	ÖPNV - aufkommensstarke Bezirke (Einteilung der Verkehrszellen gemäß Verkehrsmodell)	32
Abbildung 12:	Nutzungsintensität auf den ÖPNV-Achsen je Verkehrssystem	33
Abbildung 13:	Verkehrsachsen als Grundlage zur Bemessung der Bedienungshäufigkeit	39
Abbildung 14:	Übersicht mobilitätseingeschränkter Gruppen im Bahn-/Busnetz	43
Abbildung 15:	Beispiel barrierefreier, taktiler Ausbau Bushaltestelle mit 10 / 20 cm Gehwegplatten	45
Abbildung 16:	Beispiel barrierefreier, taktiler Ausbau Bushaltestelle mit 30 / 30 cm Gehwegplatten	45
Abbildung 17:	Lage der Haltestellen Kategorie A, B und C	47
Abbildung 18:	Zeitliche und räumliche Einordnung der Umbauten von barrierefreien Haltestellen	49
Abbildung 19:	Grafische Darstellung der LSA-beeinflussten Strecken (in Gelb)	61
Abbildung 20:	Graphische Auswertung der Einzugsbereiche entlang des ÖPNV-Netzes	70
Abbildung 21:	Einzugsbereiche 300m Innenstadt mit zentraler städtischer Funktion	72

Abbildung 22: Graphische Auswertung der Einzugsbereiche im Stadtgebiet Saarbrücken	73
Abbildung 23: Beförderungszeiten zum Zentrum (Innenstadt und Hauptbahnhof)	75
Abbildung 24: Beförderungszeiten zum Hauptbahnhof	76
Abbildung 25: Beförderungszeiten zur Universität	77
Abbildung 26: Beförderungszeiten zum HTW-Standort Heuduckstraße	78
Abbildung 27: Beförderungszeiten zum Regierungsviertel	79
Abbildung 28: Beförderungszeiten zu den Kliniken	80
Abbildung 29: Beförderungszeiten zu den Stadtteilzentren	81
Abbildung 30: Fahrzeitenanalyse von den DB-Haltepunkten zum Hauptbahnhof Saarbrücken	82
Abbildung 31: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Zentrums (Innenstadt und Hauptbahnhof)	83
Abbildung 32: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Hauptbahnhofs	84
Abbildung 33: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Stadtteilzentrums Burbach	85
Abbildung 34: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Stadtteilzentrums Dudweiler	86
Abbildung 35: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Stadtteilzentrums Brebach	86
Abbildung 36: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Universitäts-campus	87
Abbildung 37: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des HTW-Standortes Heuduckstraße	88
Abbildung 38: Analyse der Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit 05:00 - 06:00 Uhr	89
Abbildung 39: Analyse der Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit 23:00 - 00:00 Uhr	90
Abbildung 40: Analyse der Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit 07:00 - 08:00 Uhr	91
Abbildung 41: Analyse der Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit 11:00 - 12:00 Uhr	92
Abbildung 42: Behebung Erschließungslücke Gersweiler Hauptstraße	93
Abbildung 43: Behebung Erschließungslücke Krughütter Straße in Gersweiler	94
Abbildung 44: Behebung Erschließungslücken Tenniscenter / Gewerbegebiet	95

Abbildung 45: Flexible Bedienung Scheidterberg SVZ	97
Abbildung 46: Flexible Bedienung Dudweiler SVZ	98
Abbildung 47: Maßnahmenplan für den grenzüberschreitenden Verkehr; aus der Studie: ÖPNV in der Metropole Saarbrücken - Moselle Est	104

1 Einleitung

1.1 Anlass

Der Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Landeshauptstadt Saarbrücken hat 2012 beschlossen, einen Nahverkehrsplan (NVP) gemäß § 9 ÖPNVG¹ des Saarlands aufzustellen. Entsprechend der im ÖPNVG vorgesehenen Überprüfung in regelmäßigen Abständen wurde auf dieser Grundlage der vorliegende aktualisierte NVP 2019 erarbeitet. Wesentliche Gründe für die Aktualisierung sind die anstehenden Vorabbekanntmachungen, die Aktualisierung des ÖPNVG² und Veränderungen im ÖPNV-Betrieb sowie in den Planungen und Strukturdaten. Neben dem Busverkehr ist die Stadtbahn das Rückgrat des ÖPNV in der Landeshauptstadt Saarbrücken.

1.2 Inhalt und Arbeitsschritte

1.2.1 Erarbeitung NVP 2014

Für die Landeshauptstadt Saarbrücken wurde ein integriertes Verkehrsmodell³ erstellt, aus dem für die Bearbeitung des Nahverkehrsplans die verkehrlichen und betrieblichen Belange zur Verfügung standen.

Nach der Bestandsaufnahme sind das Anforderungsprofil und die Qualitätsstandards zentraler Teil des Nahverkehrsplans, in dem die Qualität des ÖPNV in der Landeshauptstadt Saarbrücken definiert wird. Es wurde in Abstimmung mit dem technischen Arbeitskreis, bestehend aus Teilnehmern der Verwaltung und der PTV, und unter Beteiligung der politischen Gremien aufgestellt.

Auf der Basis dieses Anforderungsprofils wurde die Schwachstellenanalyse durchgeführt, die aufzeigte, welche Auffälligkeiten im Untersuchungsraum bestehen. Parallel zu diesen ersten Schritten wurde ein Beteiligungsverfahren durchgeführt bestehend aus den Interessensvertretern in der Landeshauptstadt Saarbrücken und die daraus gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Planung ein.

Die Erkenntnisse aus der Schwachstellenanalyse, die Anregungen aus dem politischen Raum (beispielsweise Anträge) und dem Beteiligungsverfahren wurden in Maßnahmen umgesetzt und bewertet.

¹ Gesetz Nr. 1361 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 29.11.1995; zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28.10.2008

² Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016

³ Prognosefähiges Verkehrsmodell mit einem Verkehrsnetz aus IV, ÖPNV, Fuß und Rad und der Verkehrsnachfrage je Verkehrssystem aus Erhebung

Das ÖPNVG des Saarlandes sieht ein Beteiligungsverfahren vor, das im Wesentlichen eine angemessene Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer und Interessensvertreter beinhaltet sowie - soweit erforderlich - die Abstimmung mit anderen Planungsträgern und Aufgabenträgern des ÖPNV (§ 10 Abs. 1 ÖPNVG).

Für die Erarbeitung des NVP 2014 wurde vom Aufgabenträger jedoch ein darüberhinausgehendes, breit angelegtes Beteiligungsverfahren durchgeführt. In diesem Zuge wurden insbesondere die Interessensvertreter und Verkehrsunternehmen und politischen Gremien umfassend beteiligt.

1.2.2 Aktualisierung NVP 2019

Mit der Aktualisierung wurde die PTV Transport Consult GmbH im Juli 2017 beauftragt. Bei der Aktualisierung des NVP wurden folgende wesentliche Themen bearbeitet:

- Für die Aktualisierung des NVP wurde das Verkehrsmodell hinsichtlich Änderungen bei den Linien und deren Führungen mit Stand Dezember 2017 ergänzt. Auf dieser Grundlage wurden auch die Liniensteckbriefe aktualisiert.
- Wichtige Bestandteile hinsichtlich der zukünftigen Ausrichtung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Saarbrücken lieferte der 2017 erstellte *Verkehrsentwicklungsplan Saarbrücken 2030* (VEP 2030).
- Soweit verfügbar wurden die Strukturdaten aktualisiert.
- Die Maßnahmen aus dem NVP 2014 wurden anhand der Erkenntnisse aus der Schwachstellenanalyse, der Anregungen aus dem politischen Raum und dem Beteiligungsverfahren definiert. Diese wurden 2017 in Arbeitskreissitzungen und auf Grundlage des VEP 2030 hinsichtlich ihrer Umsetzung und dem weiteren Umgang überprüft.
- Zuarbeiten erfolgten durch die Landeshauptstadt Saarbrücken, die Saarbahn GmbH, den Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) und die Stadtwerke.

Das Ergebnis wurde in den Bezirksvertretungen, im Bauausschuss und im Stadtrat vorgestellt und im Stadtrat am 05.12.2017 für das formale Beteiligungsverfahren freigegeben.

Am 08.05.2018 wurde der Nahverkehrsplan vom Stadtrat beschlossen.

2 Rechtlicher Rahmen

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans sind verschiedene rechtliche Anforderungen zu beachten.

Die gesetzlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans sind insbesondere im Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG) und im ÖPNV-Gesetz des Saarlandes (ÖPNVG) geregelt. Darüber hinaus zählen auch Rechtsvorschriften der Europäischen Union zu dem für den Nahverkehrsplan relevanten rechtlichen Rahmen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV, in denen sich der Nahverkehrsplan bewegt, sind seit Jahren einer dynamischen Entwicklung unterworfen. Diese geht zum einen von den verschiedenen Gesetzgebern auf EU-, Bundes- und Landesebene aus. Zum anderen führen grundlegende Entscheidungen verschiedener Gerichte immer wieder zu einem veränderten Verständnis des ÖPNV-Rechts. Nicht immer fügen sich die unterschiedlichen Entwicklungsstränge widerspruchsfrei ineinander. Auch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 01.01.2013 stellt neben neuen Vorgaben Raum für Diskussionen bereit.

Die Erstellung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Saarbrücken geht auf die aktuellen rechtlichen Entwicklungen ein. Zugleich werden mit dem Nahverkehrsplan konzeptionelle Vorgaben für den ÖPNV festgelegt, die auch unter sich ändernden rechtlichen Rahmenbedingungen eine wichtige Grundlage für die weitere ÖPNV-Entwicklung in der Landeshauptstadt Saarbrücken bilden.

Im Folgenden wird hierzu der für den Nahverkehrsplan maßgebliche Rechtsrahmen auf europäischer Ebene, Bundesebene und auf Landesebene im Überblick dargestellt. Dabei wird jeweils im Einzelnen dargelegt, welche rechtliche Wirkung der Nahverkehrsplan in dem jeweiligen Regelungszusammenhang aus Sicht der Landeshauptstadt Saarbrücken als Aufgabenträger des ÖPNV entfalten soll.

2.1 EU-Recht

Seit dem 3.12.2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft⁴. Sie regelt den Marktzugang im ÖPNV und dessen beihilferechtskonforme Finanzierung. Da der Nahverkehrsplan Ausdruck der vom ÖPNV-Aufgabenträger angestrebten ausreichenden Verkehrsbedienungsleistung ist, kommt ihm im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren und die Vergabe der Verkehrsleistungen eine besondere Bedeutung zu. Aus dieser rechtlichen Entwicklung ergibt sich die Notwendigkeit, Nahverkehrspläne mit einem dezidierten ÖPNV-Anforderungsprofil zu verfassen. Hierzu gehören

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über die öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates in der Form der Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

insbesondere Qualitätskriterien für die Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zum 1. Januar 2013 ist das nationale Recht an die Verordnung 1370/2007 angepasst worden.

2.2 Nationales Recht

Regionalisierungsgesetz (RegG) / Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Nach § 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Sowohl in § 1 Abs. 2 RegG als auch § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG sehen vor, dass das Landesrecht die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) benennt.

Das Personenbeförderungsgesetz regelt vornehmlich die Vergabe von Liniengenehmigungen im ÖPNV an Verkehrsunternehmen. Nach § 13 Abs. 2a PBefG hat die zuständige Genehmigungsbehörde einen vorliegenden Nahverkehrsplan bei der Vergabe von Liniengenehmigungen zu berücksichtigen und kann diese versagen, falls der beantragte Verkehr nicht mit dem Nahverkehrsplan übereinstimmt.

Zum 1. Januar 2013 neu in das PBefG aufgenommen wurde die grundsätzliche Vorgabe, dass bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht sein soll (§ 8 Abs. 3 PBefG). Soweit aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich, können die Länder einen hiervon abweichenden Zeitpunkt festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen (§ 62 Abs. 2 PBefG).

Weiterhin trifft das PBefG bestimmte Vorgaben zum Beteiligungsverfahren (Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen, Anhörung der Behindertenbeauftragten) bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (§ 8 Abs. 3 PBefG).

2.3 Landesrecht

ÖPNV-Gesetz des Saarlandes (ÖPNVG)

Im Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016 ist in § 5 Abs. 2 ff ÖPNVG festgelegt, dass der Regionalverband Saarbrücken für sein Gebiet Aufgabenträger für die pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe „Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf einer Eisenbahninfrastruktur nach § 5 Abs. 2 Eisenbahngesetz)“ ist. Der Regionalverband Saarbrücken hat diese Aufgabe auf den Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbands Saarbrücken (ZPRS) übertragen. Nach § 5 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG haben Aufgabenträger Städten mit eigenen kommunalen Nahverkehrsunternehmen oder unmittelbaren oder mittelbaren Beteiligungen an diesen die Aufgabenträgerschaft für den Ortsverkehr in der jeweiligen Gemeinde oder in den jeweiligen kreisangehörigen Gemeinden auf deren Verlangen zu übertragen. Die Landeshauptstadt Saarbrücken

hat von diesem Recht Gebrauch gemacht. Demgemäß hat der ZPRS die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV im Stadtgebiet Saarbrücken mit Wirkung zum 01.01.2017 auf die Landeshauptstadt Saarbrücken übertragen.

Allgemein verkehrspolitische Ziele formuliert das ÖPNVG in § 3 (ÖPNVG) wie folgt:

- ▶ (1) Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Er soll der umweltverträglichen Siedlungs- und Raumentwicklung sowie der Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen dienen und als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Die Sicherung eines ausreichenden Angebots im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- ▶ (2) Das Saarland ist die historisch gewachsene Brücke zwischen Deutschland und Frankreich. Die in den letzten Jahrzehnten ausgebaute Frankreichkompetenz ist eine große Chance für die Zukunft und die Eigenständigkeit des Saarlandes. Die unternehmerischen Verflechtungen saarländischer Betriebe durch Zweig- und Nebenstellen in der Nachbarregion und umgekehrt erfordern eine enge Verzahnung der Arbeitsmärkte und der beruflichen Ausbildung. Ebenso erfordert der grenzüberschreitende Einkaufs- und Freizeitverkehr ein leistungsstarkes öffentliches Verkehrsangebot. Entsprechend der Frankreichstrategie der Regierung des Saarlandes sind daher zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität und der wirtschaftlichen Dynamik in der Region leistungsstarke Nahverkehrsverbindungen im öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene erforderlich. Daher gilt es, den öffentlichen Personennahverkehr zwischen beiden Ländern in Abstimmung mit den zuständigen Behörden in Frankreich auszubauen und zu stabilisieren.
- ▶ (3) Der Schienenpersonennahverkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und so mit dem Straßenpersonennahverkehr verknüpft werden, dass durchgehende, weitest möglich einem Integralen Taktfahrplan entsprechende Verkehrsangebote gewährleistet werden. Parallelverkehr durch straßengebundene Nahverkehrsangebote soll weitestgehend vermieden werden.
- ▶ (4) Eine regelmäßige und zuverlässige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, kundenfreundliches Verhalten, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.
- ▶ (5) Bei Planungen ist auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungszentren, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken. Die Verkehrsunternehmen sind frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.

- ▶ (6) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.
- ▶ (7) Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, soll - sofern ein verkehrlicher Bedarf besteht - der möglichst frühzeitige Übergang vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden.
- ▶ (8) Sonderformen des Linienverkehrs sollen grundsätzlich in den öffentlichen Personennahverkehr überführt werden. Der frei gestellte Schüler- und Kindergartenverkehr soll in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes integriert werden, es sei denn, dass die Beförderung mit Schulbussen wirtschaftlicher oder sachgerechter ist. Dies gilt sinngemäß auch für die Beförderung von Berufstätigen.

§ 11 ÖPNVG regelt die Inhalte und Aufgaben des Nahverkehrsplans. Diese sind:

- ▶ (1) Die Aufgabenträger gemäß § 5 Absatz 2 und 3 haben für ihr Gebiet die Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen (Nahverkehrsplan) aufzustellen und unter Beachtung und Abwägung der Bevölkerungsentwicklung, der Arbeitsstätten, der Schulträger sowie des Verkehrs die Anforderungen an Umfang und Qualität des angemessenen und ausreichenden Verkehrsangebotes, dessen Anforderungen zur Einhaltung sozialer Standards, seiner Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen zu definieren und können den Investitionsbedarf in die Nahverkehrsinfrastruktur ermitteln. Die definierten verkehrlichen, sozialen und umweltbezogenen Anforderungen sind bei der Vergabe der Verkehrsleistung für die gesamte Genehmigungsdauer zu erfüllen.
- ▶ (2) Im Nahverkehrsplan sind insbesondere
 1. die Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan des Landes zu beachten,
 2. die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus zu beachten,
 3. die siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklung und die sich daraus ergebenden Potentiale für den ÖPNV einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote zu berücksichtigen,
 4. entsprechend § 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wobei Ausnahmen konkret benannt und begründet werden müssen,
 5. eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur darzustellen und zu bewerten,

6. das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur integrierten Steuerung der Verkehrsentwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität darzustellen,
 7. Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Infrastruktur festzulegen,
 8. die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten,
 9. die Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern darzustellen,
 10. die Hierarchie des Liniennetzes (außerhalb des Lokalverkehrs) darzustellen,
 11. Kriterien und Mindestanforderungen an die Informations- und Kommunikationstechnologie (Echtzeitinformationen und Anschlussmanagement) zu definieren und
 12. mit den angrenzenden Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich und Luxemburg gemeinsam grenzüberschreitende Verbindungen zu definieren.
- (3) Werden in einem Nahverkehrsplan neue Schieneninfrastrukturen oder neue Schienenpersonennahverkehrsangebote im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorgesehen, ist die Zustimmung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr einzuholen.
 - (4) Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die nach § 8 Absatz 3 Satz 6 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten sowie die Industrie- und Handelskammer, die Handwerkskammer und die Arbeitskammer anzuhören. Das Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften ist herzustellen. Die Partizipation der Bürgerinnen und Bürger im Gebiet des jeweiligen Nahverkehrsplans soll frühzeitig sichergestellt werden. Änderungen im vorgesehenen Verkehrsangebot sind unter dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach Absatz 2 Nummer 8 zu prüfen.
 - (5) Benachbarte Aufgabenträger haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend bei Landes und Staatsgrenzen überschreitendem Verkehr für die Abstimmung mit den dort zuständigen Aufgabenträgern.
 - (6) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die jeweilige Vertretungskörperschaft der Aufgabenträger.
 - (7) Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

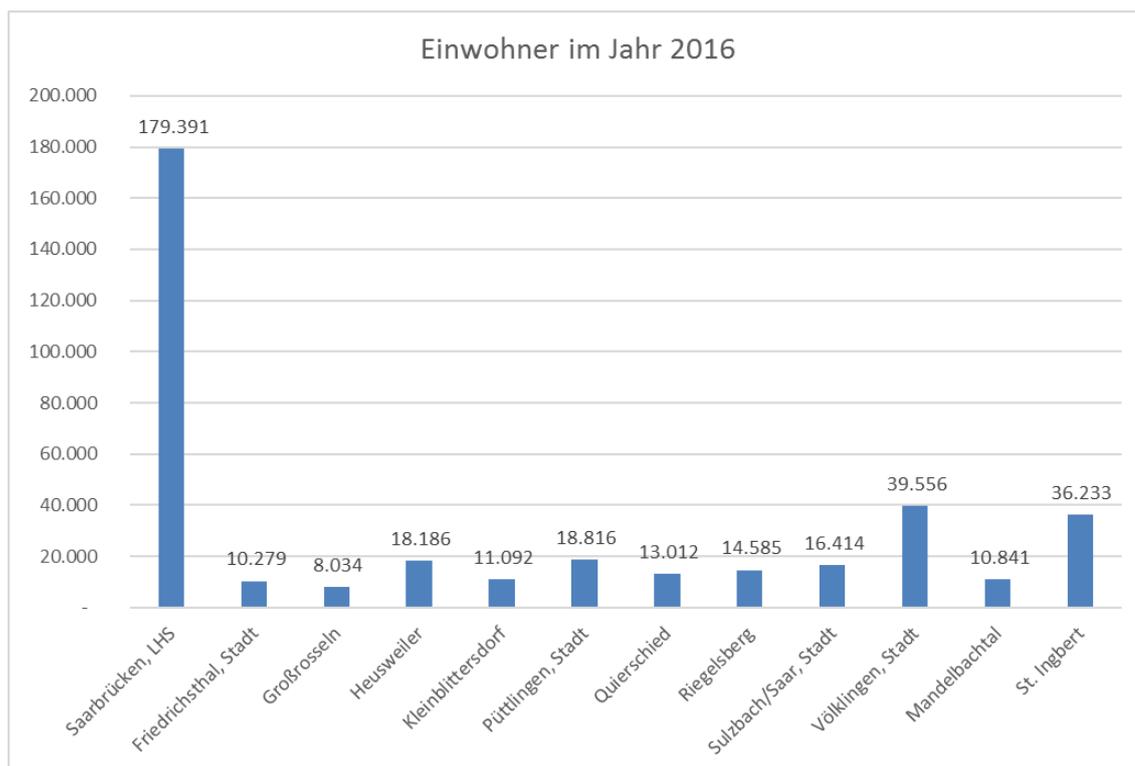
3 Strukturentwicklung und Verkehrsnachfrage

Grundlage für die Erstellung des Nahverkehrsplans ist das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Saarbrücken. Es handelt sich um ein integriertes Verkehrsmodell, das sowohl den Individualverkehr (IV), den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Radverkehr berücksichtigt, als auch die Verkehrsbeziehungen innerhalb Saarbrückens und zwischen Saarbrücken und den angrenzenden Gemeinden abbildet.

Zudem stellen die Strukturdaten der Landeshauptstadt Saarbrücken, des Regionalverbandes und des statistischen Landesamtes eine weitere Quelle dar.

3.1 Strukturdaten

In der Landeshauptstadt Saarbrücken lebten zum Stichtag 30.06.2016 knapp über 179.000 Einwohner. In den angrenzenden Gemeinden (ohne Frankreich) nochmals knapp unter 150.000 Einwohner. Somit leben im unmittelbaren Einzugsbereich rund 329.000 Einwohner. Die Verteilung der Einwohner auf die einzelnen Gemeinden wird in der nachfolgenden Abbildung gezeigt.



Quelle: Statistisches Amt Saarland (<https://www.saarland.de/6772.htm>)

Abbildung 1: Einwohner in Saarbrücken und den benachbarten Gemeinden im Jahr 2016

Gegenüber den Einwohnerzahlen von 2012 aus dem NVP 2014 kam es zu einer leichten Steigerung der Einwohnerzahlen um rund 2%.

Nachstehende Abbildung beinhaltet die bei der Überarbeitung aktualisierten Baugebiete.

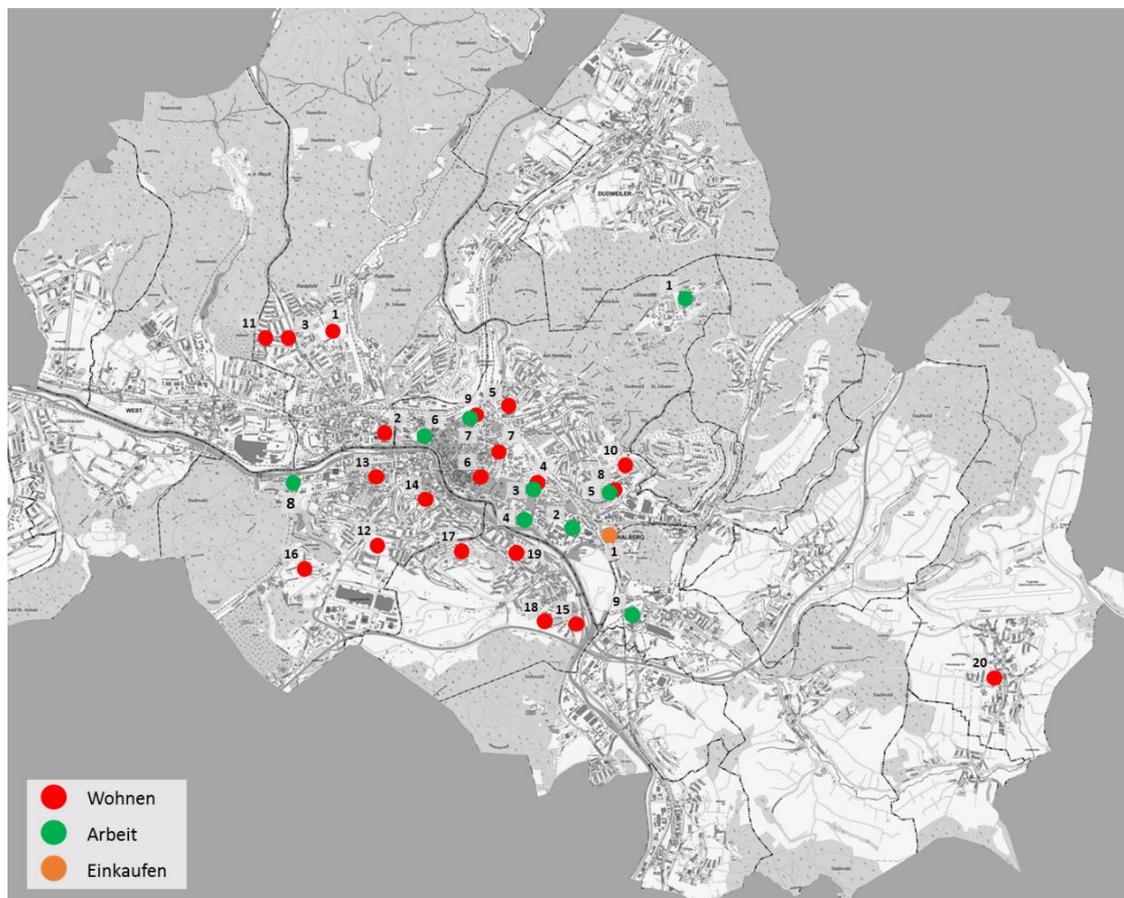


Abbildung 2: Neue Baugebiete in Saarbrücken, für den Nahverkehrsplan relevant

Nummer	Nutzungsart	Bezeichnung	Anmerkung
1	Wohnen	Im Knappenroth / Jenneweg	Potenzial/Entwicklung
2	Wohnen	Poststraße / Klausenerstraße	Potenzial
3	Wohnen	Köllertalstraße	Entwicklung
4	Wohnen	Halbergstraße	In der Planungsphase
5	Wohnen	Meerwiesertalweg / Florapark	Bauanträge liegen vor
6	Wohnen	Großherzog-Friedrichstraße (ehemaliges Citröen-Gelände)	Bauantrag + BBP Verfahren
7	Wohnen	Schmollerstraße	Im Bau
8	Wohnen	Quellenstraße	In der Planungsphase (Siehe Arbeiten 5)
9	Wohnen	Mühlenviertel	Potenzial (Siehe Arbeiten 7)
10	Wohnen	Heidenköpfchen	Potenzialfläche

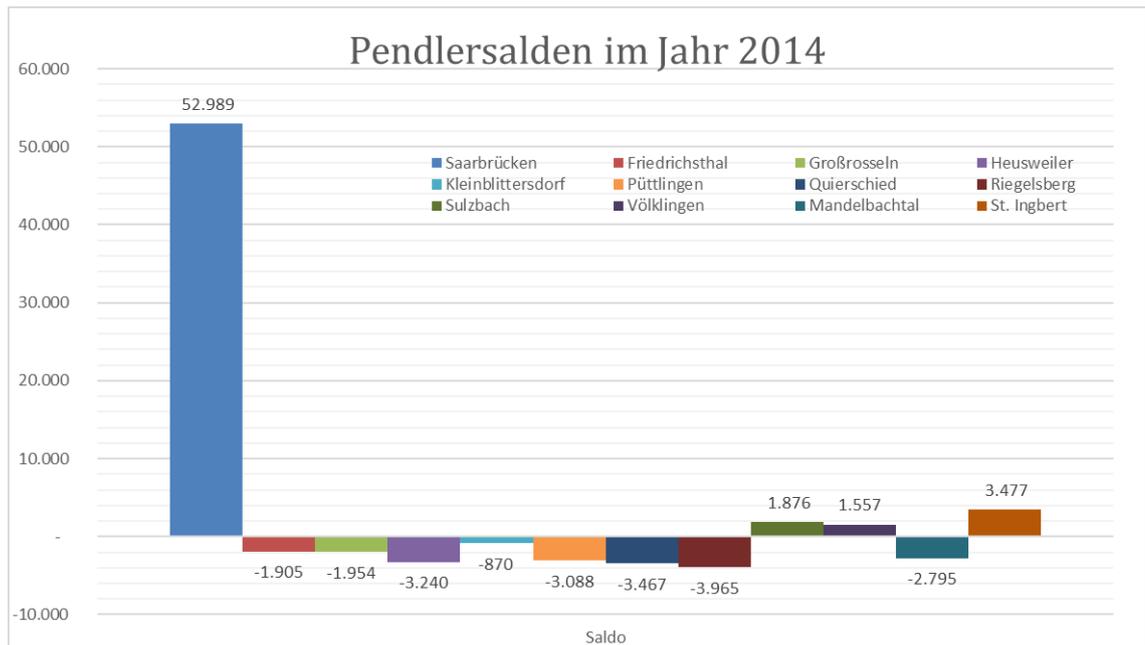
Nummer	Nutzungsart	Bezeichnung	Anmerkung
11	Wohnen	Moselstraße / Köllertalstraße	
12	Wohnen	Franzenbrunnen	Im Bau
13	Wohnen	Im Wittum	Im Bau
14	Wohnen	Triller	Im Bebauungsplanverfahren, Aufstellungsbeschluss
15	Wohnen	Ehemalige Brotfabrik	Potenzialfläche FNP
16	Wohnen	Folsterhöhe	Potenzialfläche FNP
17	Wohnen	Winterberg / Theodor-Heussstraße	Konkretisierung Potenzialfläche FNP
18	Wohnen	Pflegeheim Wackenber	Aufstellungsbeschluss
19	Wohnen	Stockenbruch	Potenzialfläche
20	Wohnen	Im Hofgarten	In der Planungsphase
1	Arbeiten	Universität des Saarlandes	Campuserweiterung
2	Arbeiten	Ehemaliges Becolingelände	In der Planungsphase
3	Arbeiten	Polizeikaserne (Mainzer Straße)	In der Planungsphase; Wettbewerb
4	Arbeiten	Neuer Großmarkt am Osthafen	In der Umsetzung
5	Arbeiten	Quellenstraße	In der Planungsphase (Siehe Wohnen 8)
6	Arbeiten	Triererstraße	In der Planungsphase/Im Bau
7	Arbeiten	Mühlenviertel	Potenzial (Siehe Wohnen 9)
8	Arbeiten	Messegelände	Konkretisierung Potenzialfläche FNP; Aufstellungsbeschluss
9	Arbeiten	Brebacher Ohr	Potenzial; Voruntersuchung
1	Einkaufen	Möbel Martin Osthafen	In der Planungsphase

Tabelle 1: Erläuterung Baugebiete Wohnen, Arbeiten, Einkauf

Insgesamt weist Saarbrücken rund 110.000 Arbeitsplätze aus, die von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten genutzt werden. Davon werden rund 72.000 Arbeitsplätze von Einpendlern genutzt. Rund 38.000 der Beschäftigten kommen aus Saarbrücken. Aus Saarbrücken pendeln täglich rund 19.000 Pendler aus⁵.

Vergleicht man die Pendlersalden Saarbückens mit den benachbarten Gemeinden, so ist festzustellen, dass Saarbrücken einen hohen Einpendlerstrom hat, die übrigen Gemeinden, mit einzelnen Ausnahmen eher einen höheren Auspendleranteil besitzen (siehe nachfolgende Abbildung).

⁵ Stand 30.06.2014; Statistisches Amt Saarland (<https://www.saarland.de/61399.htm>)

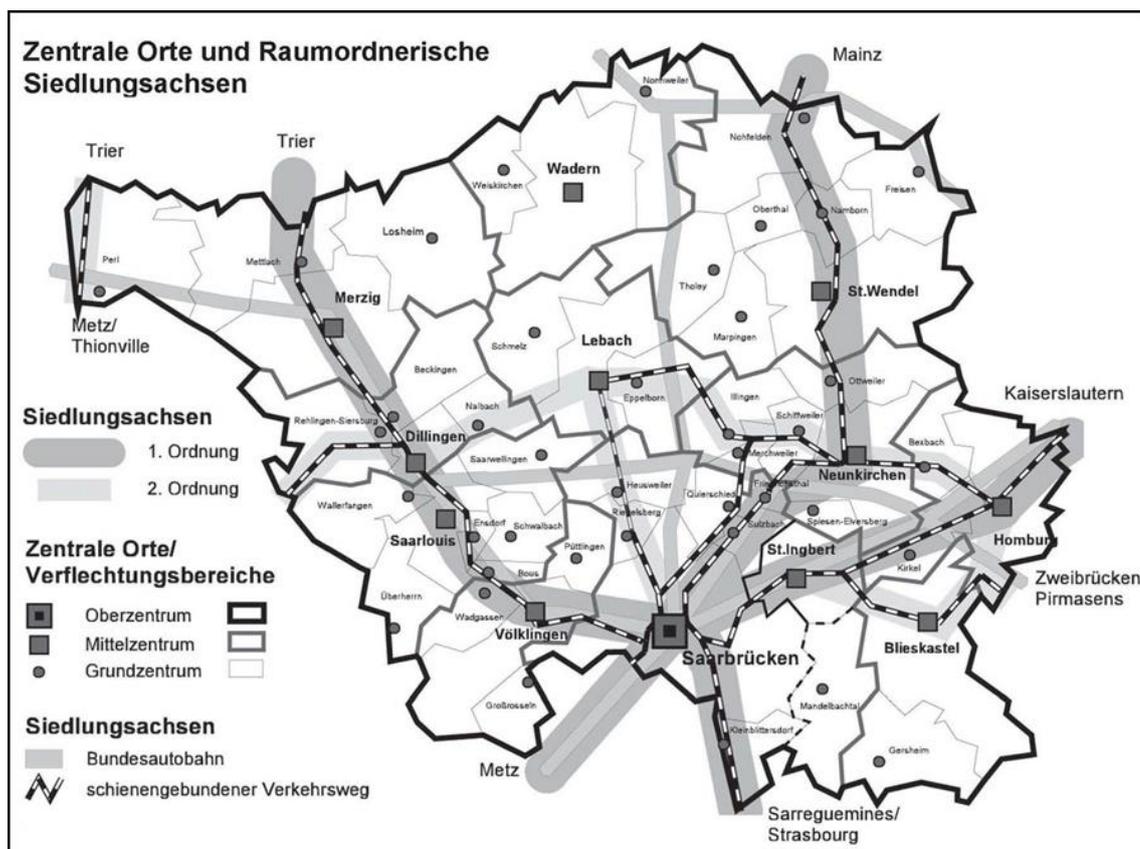


Quelle: Statistisches Amt Saarland (<https://www.saarland.de/61399.htm>)

Abbildung 3: Pendlersalden Saarbrücken und der angrenzenden Gemeinden im Jahr 2014

Die hohe Bedeutung Saarbrückens für die gesamte Region als wichtiger Arbeitsstandort wird auch aus dem Siedlungsachsenkonzept im Regionalverband Saarbrücken ersichtlich. Es ist eindeutig eine klare Ausrichtung der Achsen 1. und 2. Ordnung auf Saarbrücken festzustellen (siehe nachfolgende Abbildung)⁶. Auf diesen Achsen befinden sich die übergeordneten Schienenverkehrsnetze.

⁶ aus: Amtsblatt des Saarlandes vom 14.07.2006, Anlage 3



Quelle: Landesentwicklungsplan Siedlung 2006

Abbildung 4: Zentrale Orte und raumordnerische Siedlungsachsen im Regionalverband Saarland

3.2 ÖPNV-Angebot

Im folgenden Kapitel wird das derzeitige ÖPNV-Angebot beschrieben. Hierbei werden die Daten aufgenommen, die für den Nahverkehrsplan Saarbrückens interessant und notwendig sind.

3.2.1 Schiene (SPNV / Eisenbahn)

Das SPNV-Schienennetz ist radial auf den Hauptbahnhof von Saarbrücken ausgerichtet. Der Hauptbahnhof stellt die Verknüpfung zwischen allen SPNV-Strecken dar. Die Schienenstrecken sind:

- KBS 670: Saarbrücken - Mannheim (Regional- und Fernverkehr)
- KBS 674: Saarbrücken - Pirmasens (Regionalverkehr)
- KBS 680: Saarbrücken - Mainz (Regionalverkehr)
- KBS 681: Saarbrücken - Lebach-Jabach / Neunkirchen (Regionalverkehr über Illingen beziehungsweise Schiffweiler)
- KBS 682: Saarbrücken - Forbach (Regional- und Fernverkehr)

- KBS 684: Saarbücken - Strasbourg (Regionalverkehr)
- KBS 685: Saarbücken - Trier (Regionalverkehr)

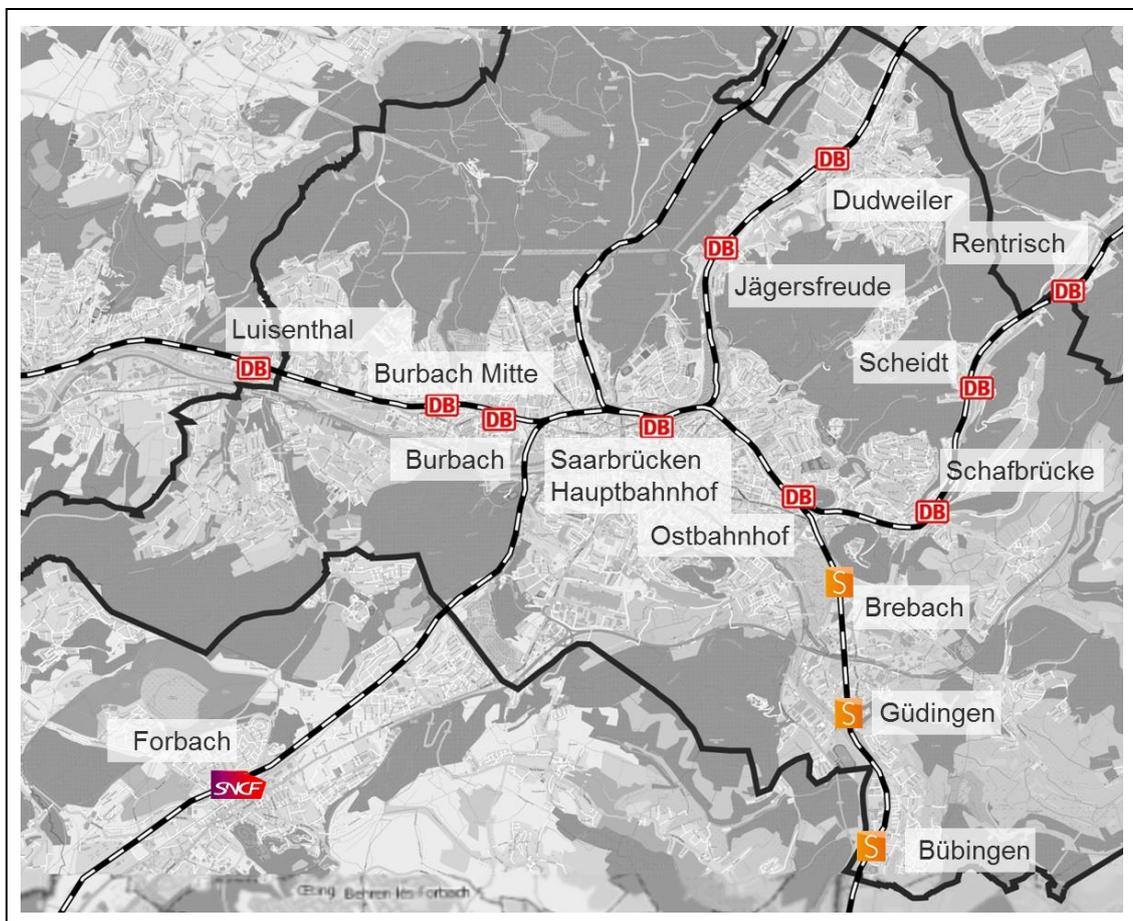


Abbildung 5: Das SPNV-Netz in Saarbrücken

Neben dem Hauptbahnhof bestehen in Saarbrücken sieben weitere Haltepunkte, die vom Regionalverkehr angefahren werden. Darüber hinaus bestehen mit Luisenthal und Rentrish zwei weitere Haltepunkte, die direkt an der Stadtgrenze liegen. Der Fernverkehr (auch internationaler Verkehr) nutzt lediglich den Hauptbahnhof als Halt.

Je nach Bedeutung und Nutzungsintensität der Strecke werden im Regionalverkehr zwischen einer und 6 Fahrten pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit angeboten, wobei nicht alle Haltepunkte von allen Zügen angefahren werden. Dieses Fahrtenangebot wird außerhalb der Hauptverkehrszeiten reduziert, ist aber in den meisten Fällen vertaktet (siehe nachfolgende Abbildung).

Im landesweiten Rahmenprogramm für den SPNV im Saarland gibt es eine Rahmenvereinbarung zwischen dem Land und der DB AG. Hierin ist vereinbart, dass im Raum Saarbrücken die Haltepunkte Bübingen und Güdingen (ausschließlich Halt der Stadtbahn) modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden (Beginn mit Planung und Bau).

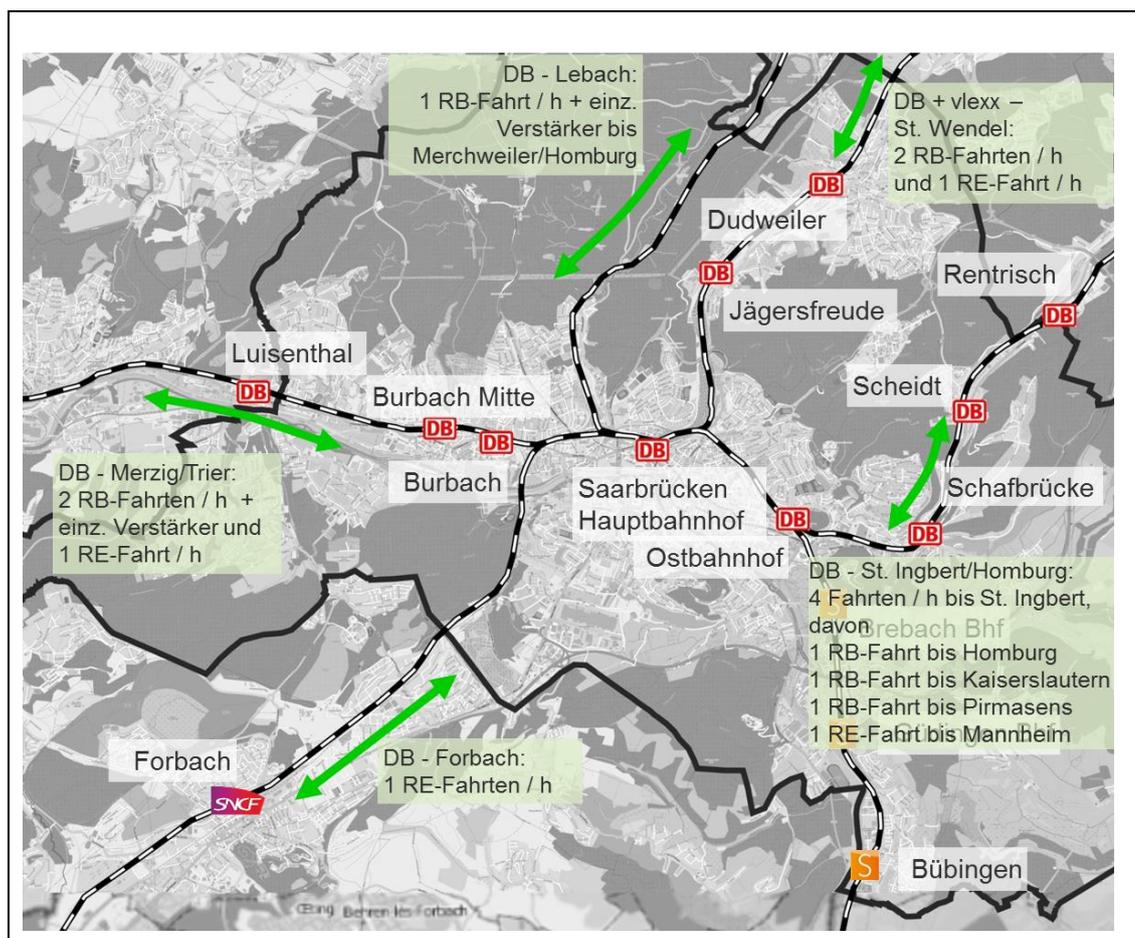


Abbildung 6: Das SPNV-Netz und das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit

3.2.2 Stadtbahn

Neben dem im vorherigen Kapitel beschriebenen SPNV in Saarbrücken wird der ÖPNV durch die Nord-Süd-führende Stadtbahn im Schienenverkehr bestimmt. Die Stadtbahn verkehrt seit Oktober 2014 zwischen Lebach-Jabach und Sarreguemines, wobei sie im Abschnitt zwischen Walpershofen/Etzenhofen und Römerkastell als Straßenbahn verkehrt und den Hauptbahnhof und die Innenstadt direkt bedient. Im Abschnitt zwischen Riegelberg Süd und Brebach Bahnhof verkehrt sie in der Hauptverkehrszeit im 7,5-Minuten-Takt. Dieser wird nach Heusweiler auf einen 15-Minuten-Takt ausgedünnt. Nach Lebach erfolgt eine Ausdünnung auf einen 30-Minuten-Takt. Ebenso nach Süden ab Brebach Bahnhof bis nach Kleinblittersdorf. Zwischen Kleinblittersdorf und Sarreguemines verkehrt die Stadtbahn in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt. Die Busverkehre sind auf das Verkehrsangebot der Stadtbahn abgestimmt, so dass Stadtbahn und Stadtbus ein Gesamtnetz darstellen.

In der nachfolgenden Abbildung werden die Streckenführung, die Haltestellen und das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit dargestellt.

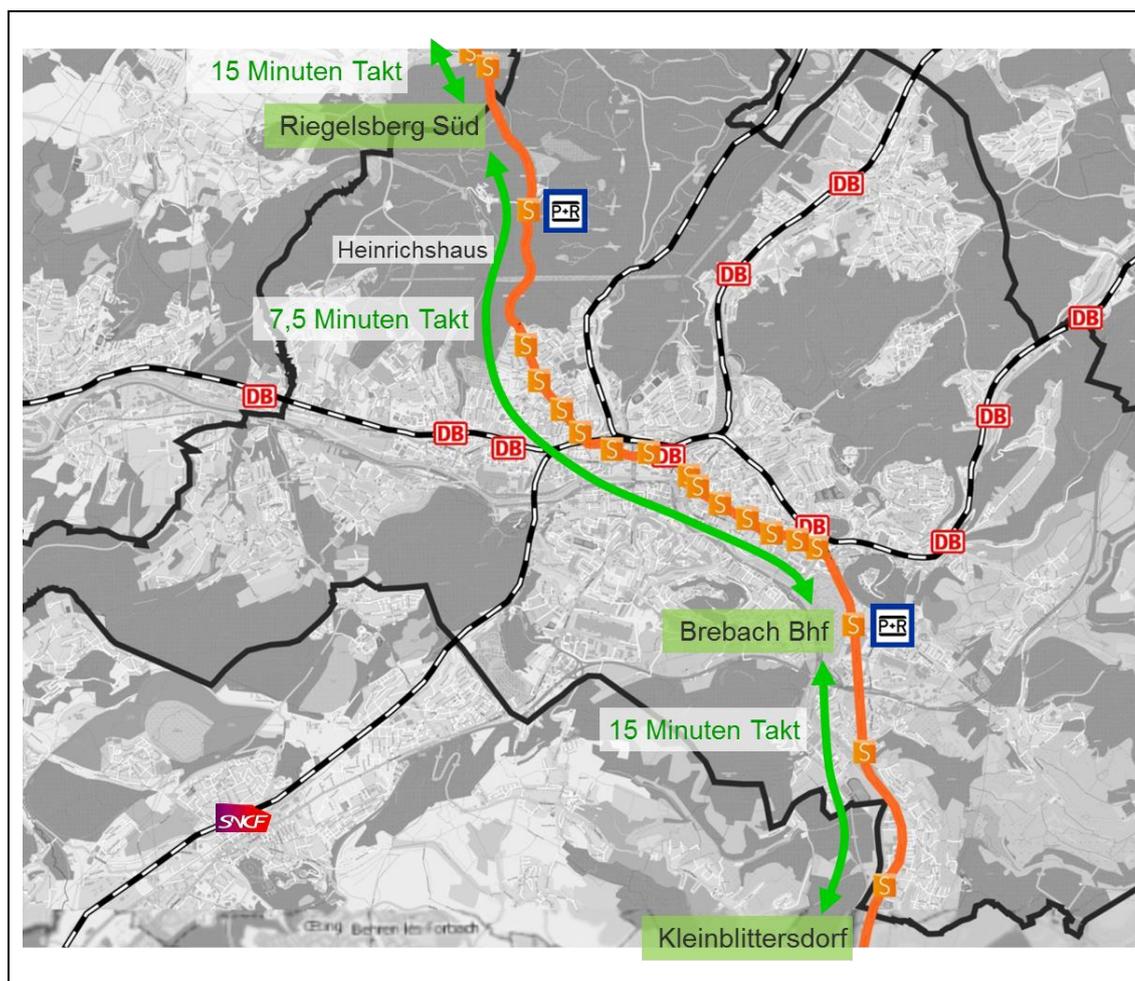


Abbildung 7: Das Stadtbahnnetz und das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit

3.2.3 Regionale Buslinien

Der Schienenverkehr deckt nicht alle wesentlichen Relationen zwischen Saarbrücken und der Region im ÖPNV ab. So existieren im gesamten Saarland 14 RegioBus-Linien, die wichtige Zentren vertaktet miteinander verbinden und von landesweiter Bedeutung sind. Sie liegen in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS). Bezogen auf Saarbrücken existieren zwei RegioBus-Linien, die auf wichtigen Achsen (siehe Siedlungsachsenkonzept des Regionalverbandes Saarbrücken) die Region mit Saarbrücken vertaktet verbinden:

- R10 Mimbach – Blieskastel – Saarbrücken Flughafen – Saarbrücken Hauptbahnhof
- R13 Bisten – Überherrn – Saarbrücken Hauptbahnhof

Zwischen Hombourg Haut, Freyming-Merlebach und Saarbrücken besteht die grenzüberschreitende Linie MS, ebenfalls in Aufgabenträgerschaft des ZPS. Diese Linie verkehrt jedoch nicht vertaktet. Mit insgesamt 10 Fahrten pro Tag in beide Richtungen ist sie auf die Schüler- und Pendlerströme von und nach Saarbrücken ausgerichtet.

Zudem verkehrt zwischen Luxemburg und Saarbrücken eine grenzüberschreitende Express-Buslinie. Werktags wird diese Verbindung in Aufgabenträgerschaft des Großherzogtums Luxemburg 15 Mal pro Richtung mit Verdichtungen in den Spitzenstunden angeboten. Am Wochenende verkehren ebenfalls einige Fahrtenpaare.

Der wichtigste Verknüpfungspunkt mit dem städtischen ÖPNV ist der Hauptbahnhof. Nachgelagert bestehen am Landwehrplatz Umsteigemöglichkeiten mit der R10. In der nachfolgenden Abbildung sind diese regionalen Buslinien abgebildet.

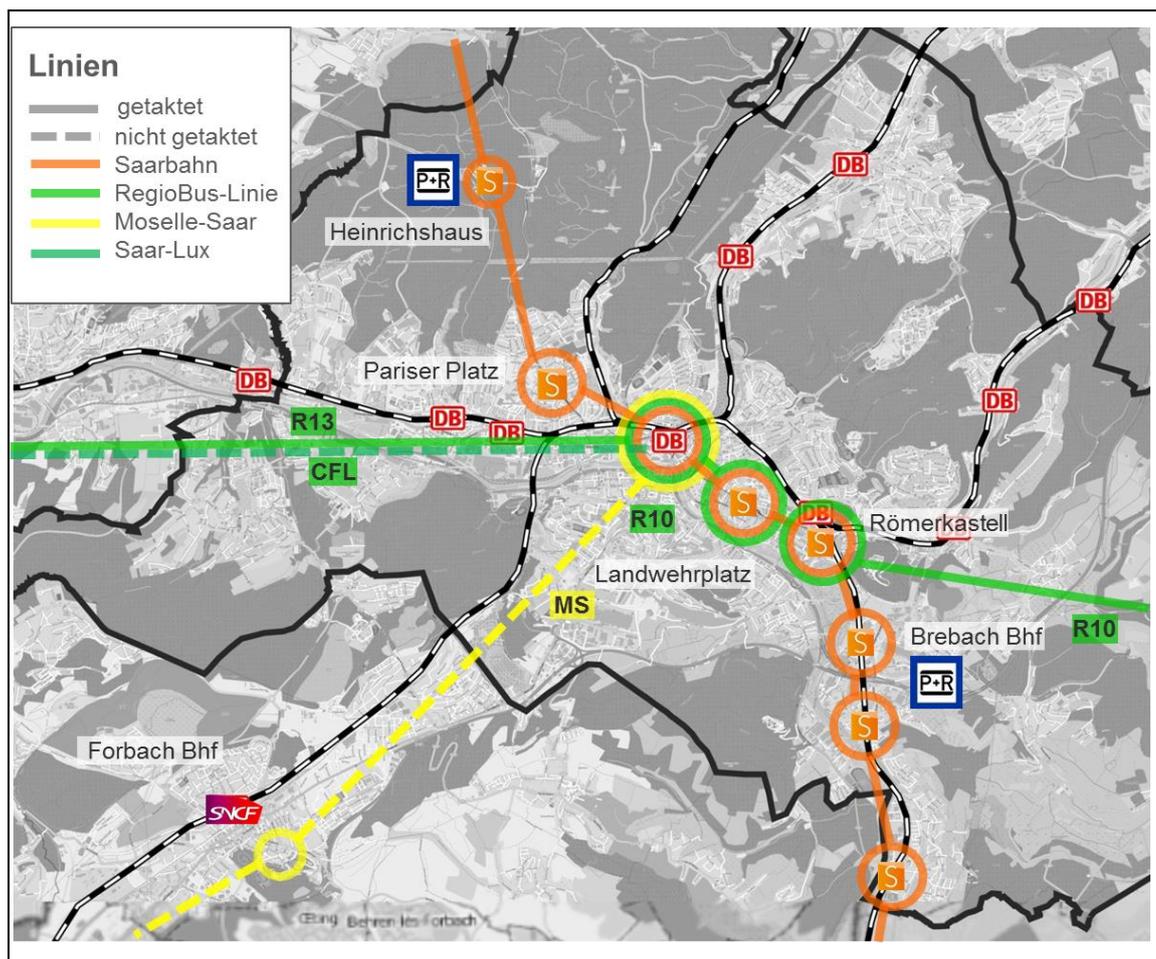


Abbildung 8: Buslinien von landesweiter oder regionaler Bedeutung für Saarbrücken

Neben den vier beschriebenen übergeordneten regionalen Buslinien, bestehen für den regionalen Nahbereich zwischen Saarbrücken und den angrenzenden Gemeinden weitere Busverbindungen. Es handelt sich um vertaktete und nicht vertaktete Verkehre. Die nicht vertakteten Verkehre sind hauptsächlich auf den Schüler- und Berufsverkehr ausgerichtet.

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte mit dem städtischen ÖPNV sind:

- Pariser Platz
- Hauptbahnhof
- Johanneskirche / Rathaus
- Dudoplatz

- Universität
- Landwehrplatz
- Römerkastell

In der nachfolgenden Abbildung sind die regionalen Buslinien abgebildet.

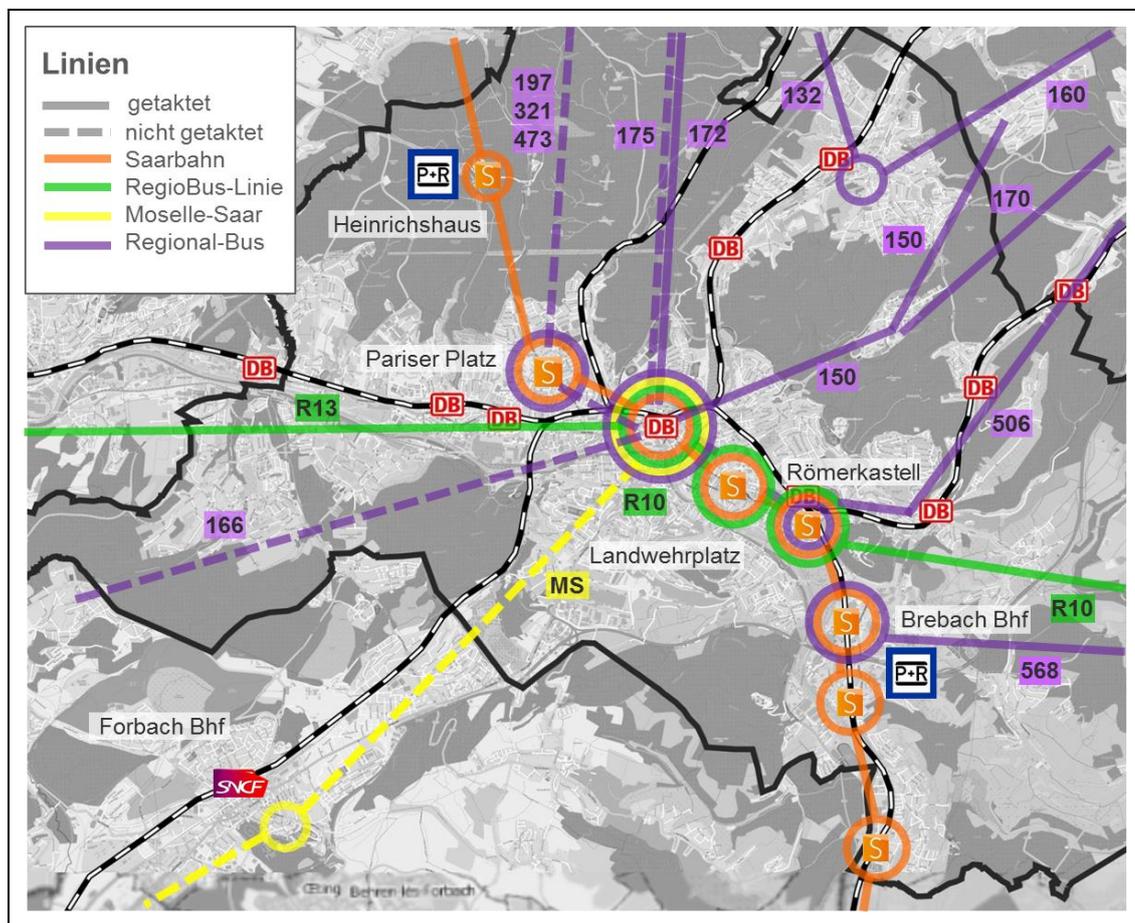


Abbildung 9: Das kleinräumige Regionalbuskonzept für Saarbrücken

Die Linien 170, 506 und 568 befinden sich in der Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises. Für die Linien 132, 150, 160, 166, 172 und 175 ist der Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS) zuständig. Aufgabenträger für die Linie 321 ist der Landkreis Neunkirchen. Die Linie 473 steht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Saarlouis. Alle Planungen für diese Linien sind mit den genannten federführend zuständigen Aufgabenträgern abzustimmen.

Ziele und Maßnahmen, die im Entwurf des dritten Nahverkehrsplans für diese Buslinien zu finden sind, sind:

- Aufrechterhaltung des Angebotes
- Berücksichtigung des Ausbaus der Stadtbahn
- Vermeidung von Parallelverkehr

- Fahrplanabstimmung / Verknüpfung
- Berücksichtigung Schülerverkehr

Neben den Linienkonzepten in den beiden vorherigen Abbildungen bestehen aus dem städtischen Busnetz weitere Verflechtungen zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken und den angrenzenden Gemeinden (siehe nachstehende Abbildung). Diese Linien stehen in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Saarbrücken.

Es handelt sich um die vertakteten Linien 108 und 120, die zurzeit von der Saarbahn GmbH und die Linie 110, die als Gemeinschaftslinien von der Saarbahn GmbH und den Völklinger Verkehrsbetrieben betrieben werden. Zu diesen Linien bestehen Ergänzungslinien für den Schülerverkehr. Der NVP beschreibt bei den Linien 103 und 104 den vorläufigen Planungsstand ab 01.09.2019. Bis zum 31.08.2019 verkehren beide Linien bis Sulzbach (103) beziehungsweise Spiesen (104). Sofern die Aufgabenträgerschaft für beide Linien vom zuständigen Aufgabenträger auf die Landeshauptstadt übertragen wird, bleibt der bisherige Linienverlauf in dem Abschnitt, für den die Übertragung gilt, bestehen, und wird in das Liniennetz übernommen.

Zwischen Saarbrücken und Forbach besteht mit der Linie 30 eine grenzüberschreitende Verbindung, die in Kooperation von Saarbahn und Forbus seit den 70er Jahren mit Erfolg betrieben wird.

In der nachfolgenden Abbildung sind diese Linien einschließlich der vorher beschriebenen Linien dargestellt.

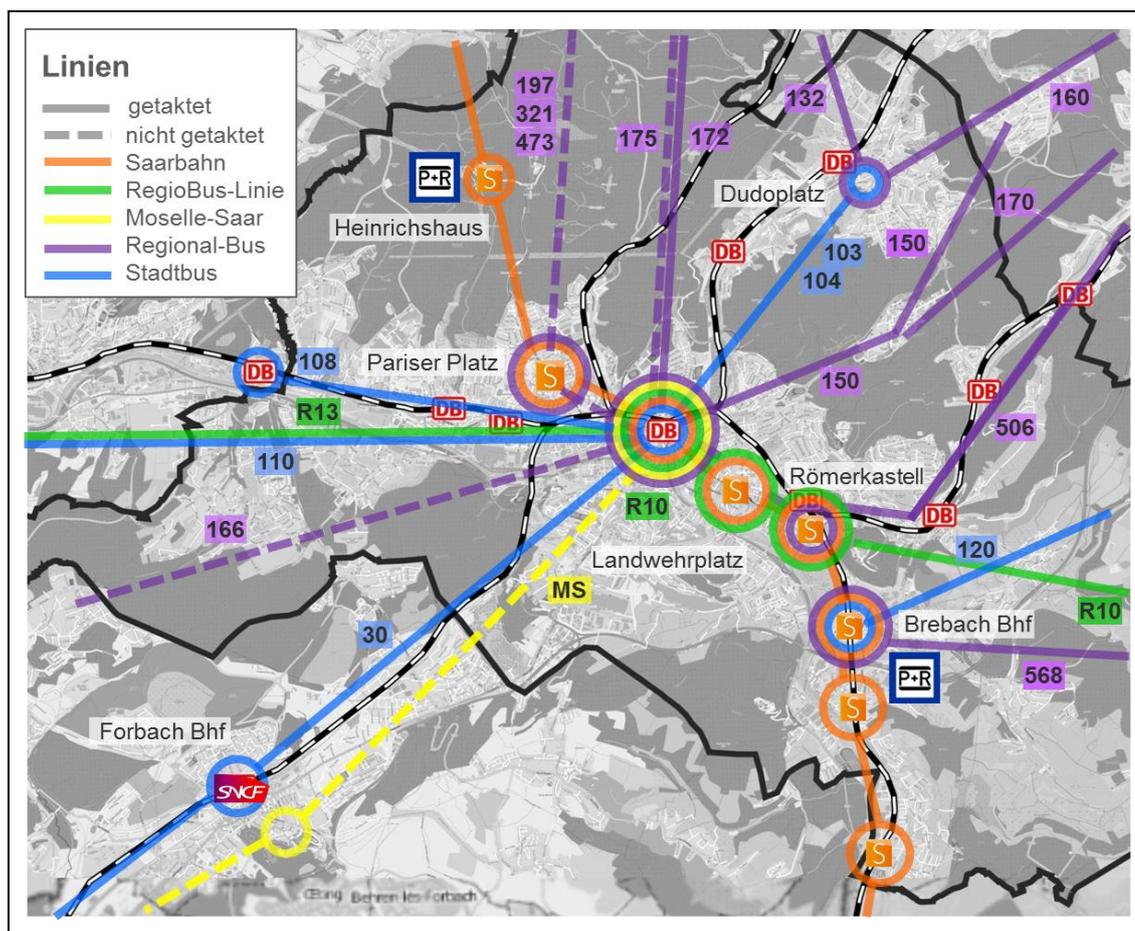


Abbildung 10: Städtische Linien im Regionalverkehr

Diese Linien sind Teil dieses Nahverkehrsplans. Mögliche Änderungen am Linienweg beziehungsweise Angebot werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

3.2.4 Stadtbus

Der ÖPNV in Saarbrücken erfolgt neben dem Schienenverkehr der Saarbahn (Stadtbahn) und den regionalen Buslinien hauptsächlich durch 35 städtische Buslinien sowie 4 Linien, welche ausschließlich am Sonntagmorgen fahren. Das Busnetz ist radial auf die Stadtbahnstrecke beziehungsweise den Hauptbahnhof und das Rathaus ausgerichtet und fungiert damit unter anderem als Zubringerverkehr zu der zentralen Achse der Stadtbahn. Erschließungslinien und Ortsbuslinien ergänzen das Netz.

Das Busnetz lässt sich wie folgt beschreiben:

- Vertaktetes Fahrtenangebot
- Bei Linienüberlagerung Vertaktung auf der Strecke sofern realisierbar
- Fahrten an allen Verkehrstagen
- Beibehaltung des Linienweges über den gesamten Tag (kleinere Ausnahmen möglich wie zum Beispiel auf der Linie 134 und an Tagesrandzeiten)

- Bedienungsbeginn ca. 04:00 Uhr
- Bedienungsende ca. 01:30Uhr

Im Anhang ist mit Fahrplanstand 2017 je Linie ein Liniensteckbrief vorhanden. Er beschreibt je Linie:

- Linienweg
- Betriebszeiten
- Fahrtenangebot je Verkehrstag und Verkehrszeit
- Besonderheiten

In der Summe werden 7,024 Mio. Buskilometer pro Jahr gefahren. Hierin enthalten ist nach aktuellem Stand und Schülerzahlen im E-Wagenangebot 0,232 Mio. Buskilometer pro Jahr gefahren. In der Ferienzeit und vorlesungsfreien Zeit werden zur Spitzenstunde 106 Fahrzeuge eingesetzt. Diese erhöhen sich auf 152 Fahrzeuge während der Schultage mit Vorlesungen. Für den Stadtbahnbetrieb werden zwischen Römerkastell und Heinrichshaus (bzw. BOStrab-Abchnitt) 0,702 Mio. Kilometer pro Jahr gefahren.

Dieses E-Wagenangebot wird in einem engen Zeitraum an den Werktagen (Montag-Freitag) erbracht. Eine Überprüfung und Anpassung des E-Wagenangebotes (beispielsweise für Bedarfsänderungen von Schulen) ist nach Vorliegen der Voraussetzungen mit Zustimmung des Aufgabenträgers möglich.

3.3 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte stellen einen wesentlichen Baustein im Verkehrssystem ÖPNV dar. Im Folgenden werden die Verknüpfungspunkte zum IV und Radverkehr beschrieben. Zudem werden die wichtigsten Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Linien aufgeführt.

3.3.1 ÖPNV-Linien

In den vorherigen Kapiteln wurden schon Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Linien genannt, sofern sie auf dem Stadtgebiet Saarbrücken liegen und die Region mit der Stadt im ÖPNV verknüpfen. Diese sind:

- **Hauptbahnhof** (Stadtbahn ↔ Stadtbus ↔ Regionalbahn/Fernverkehr regionale Buslinien ↔ RegioBus ↔ Moselle-Saar Bus ↔ Saar-Lux-Bus)
- **Pariser Platz** (Stadtbahn ↔ Stadtbus ↔ regionale Buslinien)
- **Landwehrplatz** (Stadtbahn ↔ Stadtbus ↔ regionale Buslinien ↔ RegioBus)
- **Römerkastell** (Stadtbahn ↔ Stadtbus ↔ regionale Buslinien)
- **Dudoplatz** (regionale Buslinien ↔ Stadtbus)
- **Brebach Bahnhof** (Stadtbahn ↔ Stadtbus)

➤ **Johanniskirche / Rathaus** (Stadtbahn ↔ Stadtbus ↔ regionale Buslinien)

➤ **Rabbiner Rülff Platz** (regionale Buslinien ↔ Stadtbus)

Darüber hinaus existieren vier weitere wichtige Verknüpfungspunkte außerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken, über die die Region mit dem städtischen ÖPNV (Stadtbahn) optimal verknüpft ist:

➤ **Heusweiler Markt** (Stadtbahn ↔ regionale Buslinien)

➤ **Lebach Bahnhof** (Stadtbahn ↔ regionale Buslinien ↔ RegioBus ↔ Regionalbahnen)

➤ **Riegelsberg Süd** (Stadtbahn ↔ regionale Buslinien)

➤ **Kleinblittersdorf Bahnhof** (Stadtbahn ↔ regionale Buslinien ↔ RegioBus ↔ Biosphärenbus)

3.3.2 Park and Ride (P+R)

Neben der ÖPNV-internen Verknüpfung ist ebenso die Verknüpfung mit dem IV wichtig (P+R). P+R-Plätze bestehen an den Haltepunkten des Eisenbahnverkehrs, sofern Fläche zur Verfügung steht. Weiter existieren entlang der Stadtbahn Haltestellen P+R-Anlagen, die auch im Internet auf der Seite der Saarbahn aufgelistet sind. Es handelt sich um:

➤ Im Stadtgebiet Saarbrücken

➤ Brebach: ca. 90 Plätze (Erweiterung in Planung)

➤ Heinrichshaus: ca. 75 Plätze

➤ Bübingen: ca. 100 Plätze

➤ Burbach: ca. 32 Plätze

➤ Außerhalb Stadtgebiet Saarbrücken

➤ Kleinblittersdorf: ca. 40 Plätze

➤ Riegelsberg Süd: ca. 70 Plätze

➤ Riegelsberg Güchenbach: ca. 10 Plätze

➤ Walpershofen/Etzenhofen: ca. 40 Plätze

➤ Heusweiler Schulzentrum: ca. 70 Plätze

➤ Heusweiler Kirschhof: ca. 40 Plätze

➤ Eiweiler Nord: ca. 30 Plätze

➤ Landsweiler Süd: ca. 15 Plätze

Insgesamt stehen somit rund 612 P+R-Plätze zur Verfügung. Die Nutzung dieser Plätze ist kostenfrei. An Bushaltestellen existieren keine P+R-Anlagen.

3.3.3 Bike and Ride (B+R)

Eine stärkere Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund (ÖPNV und Fahrrad) wird zum einen durch die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV ermöglicht (siehe auch Kapitel 5) und zum anderen durch den Aufbau von B+R-Anlagen. Durch diese Maßnahme kann der ÖV-Kunde schneller zu Haltestellen beziehungsweise zu Zielen gelangen und somit den ÖPNV als alternatives Verkehrsmittel für seinen Weg nutzen.

Laut Bestandsanalyse VEP 2030 existieren bisher keine ausgewiesenen Stellplätze für B+R in Saarbrücken. Aber es verfügen mehrere Bus- und Bahnhofshaltestellen über Radabstellanlagen. Am Hauptbahnhof gibt es derzeit insgesamt ca. 25 abschließbare Boxen an zwei Standorten (Vorplatz und Nordeingang). Neben Bübingen und Güdingen (Umbau in Planung) gibt es auch überdachte Abstellanlagen in Brebach. Geplant sind weitere Boxen am Ostbahnhof und eine Reaktivierung der Boxen in Burbach am Bahnhof. Die Landeshauptstadt Saarbrücken strebt an, bei Umbaumaßnahmen (barrierefreier Ausbau von Haltestellen) Radabstellanlagen an Haltestellen (wenn die notwendige Fläche vorhanden ist) einzurichten. Ein Fahrradverleihsystem existiert in Saarbrücken nicht, außer einer „Call a Bike“-Station der DB am Hauptbahnhof.

3.3.4 Car-Sharing

Gemäß dem VEP 2030 ist CarSharing in Saarbrücken hauptsächlich im Innenstadtbereich (Stationen von Cambio und e-Mobil-Saar) und am Flughafen vertreten (Flinkster (DB)). Cambio betreibt sieben zentral gelegene Stationen mit 21 Autos in Saarbrücken, darunter ein Elektroauto:

- ▶ Landwehrplatz
- ▶ Richard-Wagner-Straße
- ▶ Martin-Luther-Straße
- ▶ Mainzer Straße
- ▶ Nanteser Platz
- ▶ Gutenbergstraße
- ▶ Quartier Eurobahnhof

3.4 Nachfrage im ÖPNV und IV

In den vergangenen Jahren wurden im Bereich der Landeshauptstadt Saarbrücken mit Bus und Stadtbahn folgende Beförderungszahlen erreicht:

- ▶ 2011: 43,7 Mio. Fahrgäste pro Jahr
- ▶ 2012: 43,3 Mio. Fahrgäste pro Jahr
- ▶ 2013: 43,9 Mio. Fahrgäste pro Jahr
- ▶ 2014: 43,8 Mio. Fahrgäste pro Jahr

- 2015: 42,5 Mio. Fahrgäste pro Jahr
- 2016: 42,6 Mio. Fahrgäste pro Jahr

Den Siedlungsbereich mit dem größten ÖPNV-Aufkommen stellt die Innenstadt dar, gefolgt von der Universität. In der nachfolgenden Abbildung werden die wichtigen ÖPNV-Aufkommensgebiete grafisch dargestellt.

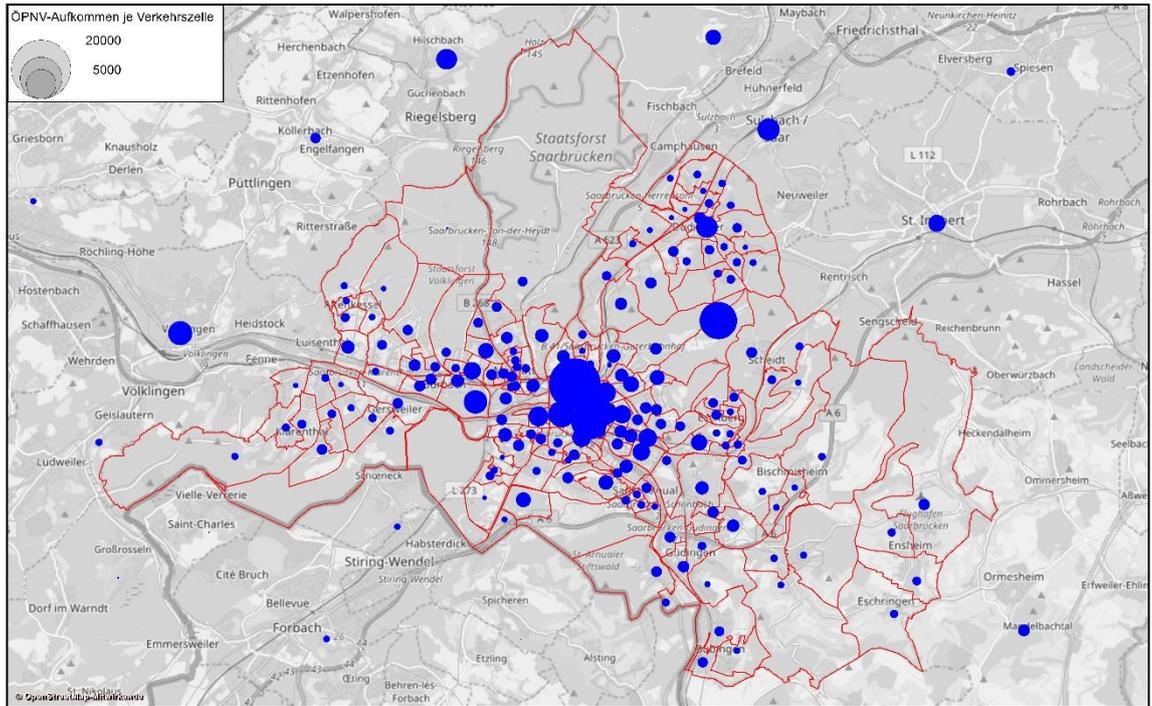


Abbildung 11: ÖPNV - aufkommensstarke Bezirke (Einteilung der Verkehrszellen gemäß Verkehrsmodell)

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei den Streckenbelastungen. Hier stellen die auf die Stadtbahnstrecke ausgerichteten ÖPNV-Verkehrsachsen das Hauptnetz des ÖPNV dar. Auf den Binnenrelationen in Saarbrücken wird vorrangig der Bus genutzt. Bei den über die Stadtgrenze hinausgehenden Hauptachsen ist das ÖPNV-Hauptverkehrsmittel der Schienenverkehr (Stadtbahn oder Eisenbahn). In der nachfolgenden Abbildung wird die Nutzungsintensität auf den ÖPNV-Achsen aufgezeigt.

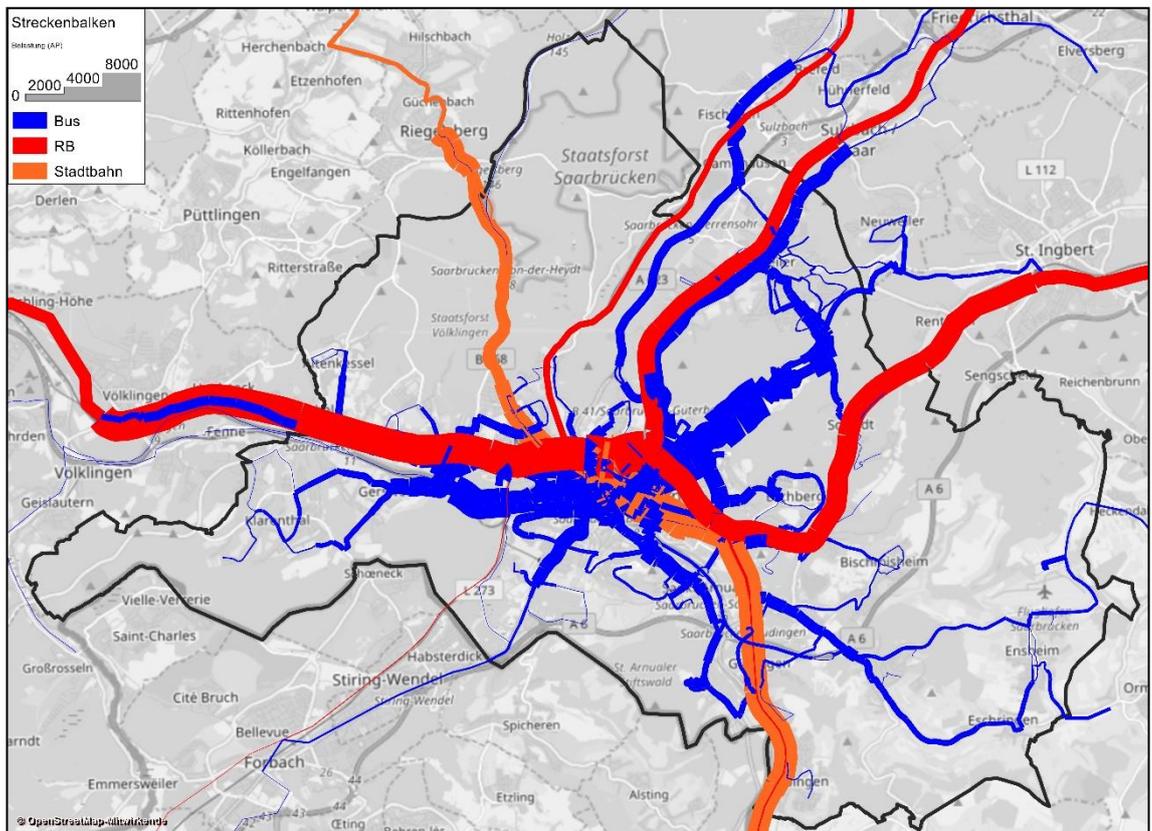


Abbildung 12: Nutzungsintensität auf den ÖPNV-Achsen je Verkehrssystem

Für den VEP beziehungsweise zur Erstellung des Verkehrsmodells wurde im Jahr 2010 eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Hierbei wurden auch die Wege mit dem Rad und zu Fuß ermittelt. Zudem beschränkt sich das Erhebungsgebiet auf die Landeshauptstadt Saarbrücken. Danach ergibt sich zwischen den vier Verkehrsmitteln folgender Modal Split:

- Fußwege: 23%
- Rad: 4%
- IV: 56%
- ÖPNV: 17%

Dem VEP 2030 ist eine detaillierte Darstellung und Analyse der Modal Split-Werte zu entnehmen.

4 Anforderungsprofil

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage zur Analyse und zur Definition von Maßnahmen geschaffen. Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Die Auswahl der Kriterien und die Mindeststandards wurden im projektbegleitenden Arbeitskreis, den Interessensvertretern und den politischen Gremien diskutiert und festgelegt. Dabei wurden Erfahrungswerte hinsichtlich der Mindestanforderungen in Räumen vergleichbarer Raumstruktur zu Grunde gelegt. Ziel ist die Entwicklung einer Rahmenkonzeption zur Bedienungs-, Verbindungs- und Beförderungsqualität.

Auf dieser Basis werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungs- und Verbindungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Dabei gilt, dass Qualitätskriterien operational und damit überprüfbar sein müssen.

Für die einzelnen Merkmale werden Standards definiert, um einerseits die Ziele der angestrebten ÖPNV-Qualität festzulegen und um andererseits das bestehende Angebot konkret untersuchen zu können und Maßnahmen abzuleiten. Daher können die Merkmale in zwei Gruppen eingeteilt werden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind (siehe nachfolgende Tabelle):

- Für einen Teil der Merkmale werden auf Basis der vorgegebenen Standards Schwachstellen im ÖPNV-Angebot analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen definiert. Weitestgehend lassen sich diese Merkmale anhand von Messgrößen quantitativ beschreiben, wie zum Beispiel Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder die Schnelligkeit anhand von Reisezeiten.
- Andere Merkmale wie Sauberkeit, Sicherheit, Anforderungen an das Personal, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung lassen sich qualitativ beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen, definiert.

Kategorie	Merkmal	Definition von Standards für die weitere ÖPNV-Entwicklung	Standards sind Basis für Schwachstellenanalyse
Angebotsqualität	Erschließung - Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen		
	Anschlussqualität		
Verbindungsqualität	Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete		
	Umsteigehäufigkeit		
	Bedienungshäufigkeit		
Bedienungsqualität	Fahrzeugausstattung		
	Haltestellenausstattung		
	Fahrgastinformation / Kommunikation		
	Personal		
	Barrierefreiheit generell		
	Standards im Schülerverkehr		

Tabelle 2: Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP

Im Folgenden werden für die quantifizierbaren Merkmale des Anforderungsprofils Messgrößen festgelegt, für die weiteren Merkmale werden Kriterien benannt.

Bei der Festlegung aller Mindestanforderungen ist auf die Wirtschaftlichkeit des Angebots im ÖPNV zu achten. Unter Berücksichtigung der Haushaltslage muss daher sichergestellt werden, dass die Verkehre weiterhin wirtschaftlich verkehren können.

4.1 Angebotsqualität

4.1.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung, Querung von Straßen, Bahnstrecken oder Flussläufen). Dies wird dann in der Schwachstellenanalyse im Einzelfall berücksichtigt.

Zur Verifizierung der Analyse werden zwei Formen zur Untersuchung der Einzugsbereiche der Haltestellen herangezogen. Zunächst wird das bestehende ÖPNV-Netz auf seine Geschlossenheit hinsichtlich der Einzugsbereiche entlang der bestehenden Linienführung untersucht. Hierzu werden die maximal zulässigen Luftlinienradien zwischen den Haltestellen in Abhängigkeit von ihrer Funktion wie folgt definiert:

Einzugsbereich	Bus	Straßenbahn
Städtisches Gebiet	300m	500m

Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Mindestens 80% der Einwohner der Teilfläche sollen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.

Im zweiten Schritt wird eine flächendeckende Auswertung der Haltestelleneinzugsbereiche vorgenommen. Für diese Analyse werden folgende Luftlinienradien angesetzt:

Einzugsbereich	Bus	Straßenbahn	SPNV
Gebiete <u>mit</u> zentralen städtischen Funktionen	300m	500m	1000m
Gebiete <u>ohne</u> zentrale städtische Funktionen	400m	500m	1000m

Begründete Ausnahmen sind zulässig.

Mindestens 80% der Einwohner der Teilfläche sollen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.

Begründete Ausnahmen können sein:

- Siedlungsflächen mit sehr niedriger Bebauungsdichte oder geringer Größe, wo das ÖPNV-Potenzial daher sehr gering ist
- Gewerbe- und Industrieflächen sind nicht befahrbar oder weisen nur sehr wenige Beschäftigte oder Besucher auf
- Siedlungsteile sind aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar

Eine Begründung muss dargestellt werden, wenn der Ort nicht befahren wird.

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den entsprechenden Haltestellen. Zu welchen Zeiten die jeweiligen Siedlungsräume durch den ÖPNV zu erschließen sind, ist abhängig von der jeweiligen Raumstruktur und den ÖPNV-Potenzialen.

4.2 Verbindungsqualität

Bei der Definition von Mindeststandards in der Verbindungsqualität handelt es sich um Untergrenzen, die es gilt nicht zu unterschreiten. Werden diese unterschritten, so sind entsprechende Maßnahmen vorzunehmen. Das in Saarbrücken bestehende ÖPNV-Angebot wird im Wesentlichen durch die in den Liniensteckbriefen (siehe Anhang) enthaltenen Linien und Angebote beschrieben. Die hierin beschriebenen Linienwege, Fahrtenangebote und aus dem Fahrplan bekannten Fahrzeiten sind neben den Mindeststandards zudem einzuhalten.

4.2.1 Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Beförderungszeiten definiert, innerhalb derer vom Wohnort der Fahrgäste aus den zugehörigen Versorgungszentren mit dem ÖPNV erreichbar sein sollen:

Maximale Beförderungszeit (Fahrzeit + Umsteigezeiten):

Städtisch, zentrale Ziele*	30 Minuten**
Städtisch, dezentrale Ziele***	30 Minuten
Sonderfall: von den DB-Haltestellen zum Hauptbahnhof	< 10 Minuten

* Innenstadt, Hauptbahnhof, Uni, HTW, Kliniken, Regierungsviertel

** In einzelnen Ausnahmefällen kann hiervon abgewichen werden (möglicher Grund: zeitliche Entfernung)

*** Burbach, Dudweiler, Brebach

Als Kriterium wird die Beförderungszeit (Summe aus Fahrzeiten im Fahrzeug und notwendigen Umsteigezeiten) und nicht die Reisezeiten (Beförderungszeit zuzüglich Zu- und Abgangszeit) herangezogen, da diese eine klare Trennung von der Erschließung ermöglicht. Bei den Analyseergebnissen kommen so gezielt die Fahrzeiten und Anschlussabstimmungen zum Tragen.

4.2.2 Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Buslinien mit verschiedener Funktion (Zubringerlinien - Hauptachse) oder zwischen Verkehrssystemen (Bus - Schiene) nötig ist. Der Systemwechsel ermöglicht dem Fahrgast eine Teilstrecke seines Weges

auf der Schiene zurückzulegen (Straßenbahn, SPNV-Strecken), was einer größeren Attraktivität dient. Der Bus dient hier vorrangig als Zubringersystem. Folgende wichtige Ziele werden hinsichtlich der benötigten Umsteigevorgänge, von den Haltestellen ausgehend, untersucht:

Wichtige Ziele

Zentrum (Innenstadt mit Hauptbahnhof)

Hauptbahnhof

Universität*

HTW: Standort Göbenstraße*, Verbindung zwischen den Standorten

Stadtteilzentren*: Burbach, Dudweiler, Brebach

Kliniken*: Klinikum Saarbrücken, Dudweiler, Sonnenberg, Caritas-Klinik St. Theresia, Evangelische Krankenhaus

Regierungsviertel

ehemaliges Messegelände / Calypsobad

Zoo

*Von mindestens 80% der Haltestellen im Stadtgebiet mit maximal einem einmaligen Umstieg zu erreichen.

Erreichbarkeit Zentrum

Die Innenstadt und der Hauptbahnhof sollen möglichst umsteigefrei, maximal jedoch mit einem Umstieg, von überall aus erreichbar sein. Ausnahmen sind Umsteigevorgänge, die durch die Funktionen der Linien, einen Systemwechsel oder den Richtungsbetrieb einzelner Haltestellen bedingt sind. Gleiches gilt für die Ziele Universität, HTW Standort Göbenstraße und das Regierungsviertel.

Erreichbarkeit der Zentren

Die einzelnen Stadtteilzentren sollen in der Regel direkt aus den, gemäß ihrer Versorgungsfunktion, zugeordneten Gebieten erreichbar sein. Die gleiche Systematik ist auf die Kliniken anzuwenden.

Erreichbarkeit des Campus Göbenstraße

Der zentrale Campus der HTW in Alt-Saarbrücken soll von allen anderen städtischen Standorten der HTW direkt erreichbar sein, wobei davon auszugehen ist, dass der HTW-Standort Rastpfehl künftig wegfallen wird.

4.2.3 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der verschiedenen Qualitätsmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Aus diesem Grund wird im Nahverkehrsplan ein komplexerer Ansatz gewählt, um eine quantitative Erfassung und Prüfung der Bedienungshäufigkeit zu ermöglichen. Hierfür werden zunächst anhand der Haltestellen im Stadtgebiet Saarbrücken Verkehrsachsen definiert. Diese bilden ein hierarchisches Netz und werden mit abnehmender Zentralität mit Haupt-, Neben- und Erschließungsstrecken bezeichnet (siehe nachfolgende Abbildung). Dieses Konzept ermöglicht eine räumliche Kategorisierung der Fahrtenanzahl.

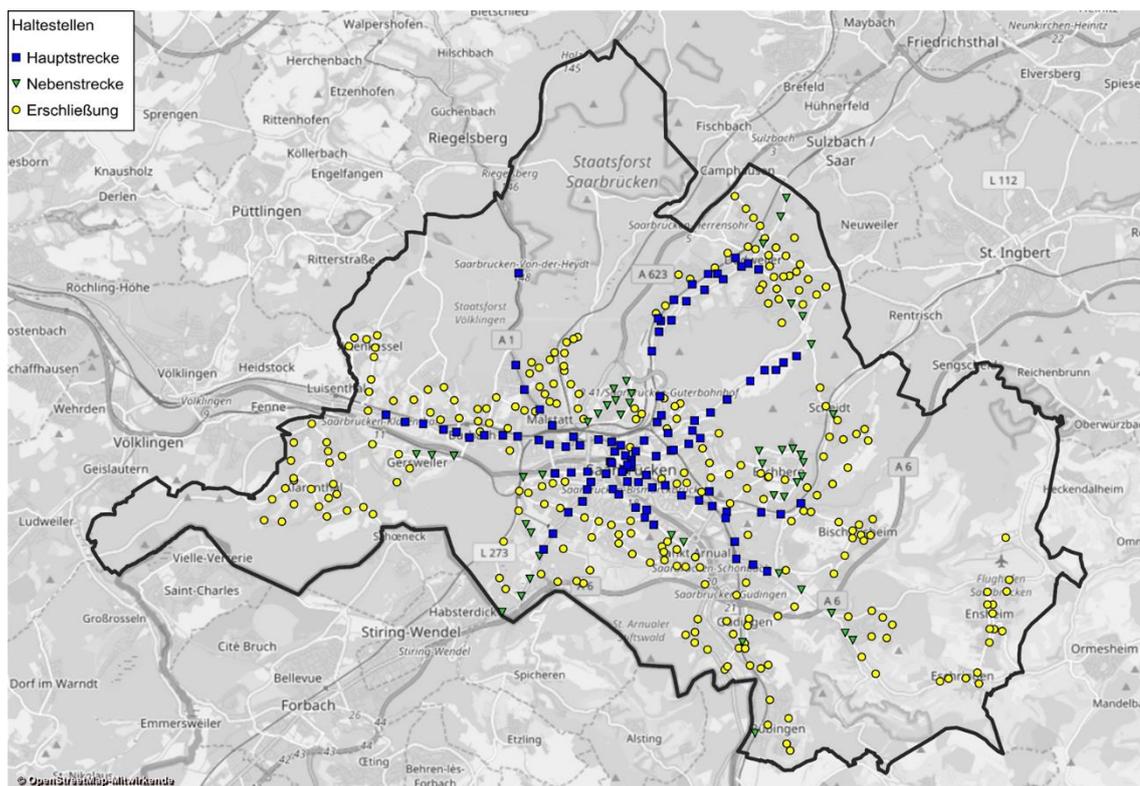


Abbildung 13: Verkehrsachsen als Grundlage zur Bemessung der Bedienungshäufigkeit

Die Verkehrsachsen werden mit der Definition von Verkehrszeiten um eine zeitliche Komponente erweitert. Die gesamte Betriebszeit wird in Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit je Tagesart unterteilt.

Nachfolgende Tabelle definiert die Verkehrszeiten ausgehend von den generalisierten Betriebszeiten. Diese stellen die Grundlage für die Vorgaben und Analysen des ÖPNV-Angebotes dar. Da die Verkehrs- und Betriebszeiten nicht über alle Linien einheitlich sind, werden diese detailliert je Linie in den Liniensteckbriefen im Anhang definiert.

Verkehrszeiten	
Montag - Freitag	
Hauptverkehrszeit	6:30 - 9:00, 14:00 - 20:00
Nebenverkehrszeit	5:30 - 6:30, 9:00 - 14:00
Schwachverkehrszeit	5:00 - 5:30, 20:00 - 1:00

Verkehrszeiten	
Samstag	
Nebenverkehrszeit	9:00 - 20:00
Schwachverkehrszeit	5:00 - 9:00, 20:00 - 1:00
Sonntag	
Schwachverkehrszeit	7:30 - 1:00

Tabelle 3: Definition der Verkehrszeiten

Bei besonderen Anlässen (z.B. verkaufsoffener Sonntag, Großveranstaltungen etc.) wird von der vorstehenden Definition der Verkehrszeiten abgewichen.

Im Weiteren lassen sich mit Hilfe der Raum-Zeit-Kategorisierung eine Anzahl von Mindestfahrten für Verkehrszeit und Achsentyp festlegen, welche je Stunde in Lastrichtung zu erfolgen haben. Für ausgewählte Stundengruppen ist in der Analyse ein grafischer Abgleich von geforderter und tatsächlich stattfindender Fahrtenhäufigkeit möglich.

Richtwerte für die Anzahl an Fahrten werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der Bevölkerung hergeleitet. Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

- ▶ **Ausbildung:** Wege von und zur Schule oder zum Ausbildungsort. Sie haben in der Regel ein hohes ÖPNV-Aufkommen und sind zeitlich und räumlich gut bündelbar.
- ▶ **Beruf:** Wege von und zur Arbeitsstelle. Hier ist aufgrund der Verfügbarkeit von Pkw das Aufkommen geringer, dennoch besteht zu den Arbeitsplatzzentren ein räumlich und teilweise auch zeitlich gut bündelbares Aufkommen.
- ▶ **Versorgung:** Wege zu Einkaufszwecken, Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und ähnliches. Sie sind weniger bündelbar und finden Großteils außerhalb der Zeiten statt, in denen der Schüler- und Berufspendlerstrom bedient wird. Die zeitlichen Vorgaben sind unterschiedlich und die Ziele können wechseln, je nachdem, ob zum Beispiel Behörden, Fachärzte, Fachgeschäfte oder Supermärkte aufgesucht werden.
- ▶ **Freizeit:** Wege zu Freizeitaktivitäten. Diese sind in der Regel kaum bündelbar. Sie können zu unterschiedlichen Tageszeiten liegen und bilden den Schwerpunkt der Wege am Abend und am Wochenende, vor allem am Sonntag. Die Ziele reichen von abendlichen Besuchen der Zentren über Besuche in anderen Orten bis hin zu Wander- oder Fahrradausflügen fernab der Zentren.

Der ÖPNV kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, in dem täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (vor allem im Schülerverkehr), kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Bereich Versorgung und stärker noch im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann.

Unter Berücksichtigung dieser Aktivitäten und der räumlichen Lage der oben beschriebenen Verkehrsachsen werden folgende Fahrtenhäufigkeiten gefordert:

	Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Hauptstrecke	6	4	2
Nebenstrecke	4	2	2
Erschließung	2	1	1

Tabelle 4: Geforderte Fahrtenhäufigkeit in Anzahl Fahrten je Stunde und Lastrichtung

Bei den Anforderungen der Fahrtenhäufigkeit in der Schwachverkehrszeit ist eine betriebsbedingte Ausdünnung des Fahrtenangebotes in dem Zeitraum 00:00 - 01:00 Uhr zu berücksichtigen. Bei den in der Analyse ermittelten Mängeln ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Bedienung mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist.

5 Qualitätsstandards

5.1 Qualitätsstandards der Landeshauptstadt Saarbrücken

Qualitätsstandards werden für städtische Verkehre definiert, da nur diese der Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken unterliegen. Es werden Standards definiert, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen. Qualitätsstandards für regionale Verkehre sind in den Nahverkehrsplänen der jeweils zuständigen Aufgabenträger zu definieren. In Kapitel 5.2 werden ein- und ausbrechende Verkehre einschließlich der zuständigen Aufgabenträger genannt.

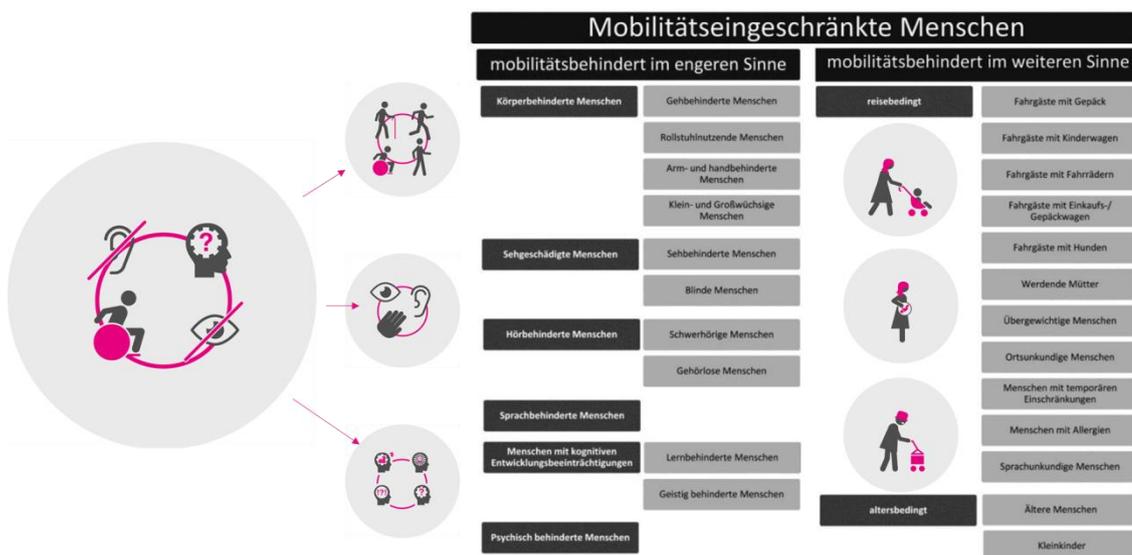
Die Qualitätsstandards werden so definiert, dass sie auch besonderen Nutzergruppen wie zum Beispiel mobilitätseingeschränkte Personen, MigrantInnen und besonderen Belangen von Frauen Rechnung tragen.

Vorab wird im nachfolgenden Abschnitt auf die Auswirkungen der Barrierefreiheit nach PBefG §8 Abs.3 Satz 3 eingegangen.

5.1.1 Barrierefreiheit

Dieses Kapitel stellt einen Ausblick auf das Thema Barrierefreiheit dar. Der ÖPNV ist ein Bestandteil der Daseinsvorsorge einer Kommune. Hieraus ergibt sich die Anforderung, dieses Mobilitätsangebot allen Menschen zugänglich zu machen. Dieser Anspruch ergibt sich unter anderem auch aus dem Gesetz (vgl. PBefG § 8). Der Handlungsbedarf erstreckt sich dabei über mehrere Handlungsfelder des öffentlichen Personennahverkehrs. So kann ein Niederflurbus nicht ausreichend sein, wenn die Infrastruktur an einer Haltestelle keinen ebenen Ein-/Ausstieg zulässt. Hinzu kommen Anforderungen an die Fahrgastinformation (Fahrpläne, akustische und optische Information im Fahrzeug und an den Haltestellen). Ebenso müssen mobilitätseingeschränkte Personen in der Lage sein, sich vor der Fahrt über die bestehenden Angebote für eine barrierefreie Verbindung informieren zu können. Barrierefreiheit im Bahn- und Busnetz ist damit ein wichtiges Querschnittsthema. Es ist daher nachfolgend den einzelnen Unterkapiteln zugeordnet.

Der weitere barrierefreie Ausbau muss dazu die unterschiedlichen Ansprüche von mobilitätseingeschränkten Personen vereinen können. Hierzu lassen sich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in zwei Gruppen unterscheiden: Mobilitätseingeschränkte im engeren und Mobilitätseingeschränkte im weiteren Sinne. Die erste Gruppe umfasst vor allem Menschen mit dauerhaften Beeinträchtigungen wie zum Beispiel Geh-, Seh- und Hörbeeinträchtigungen. Diese Menschen sind teilweise auch dauerhaft auf Mobilitätshilfen wie zum Beispiel Rollstuhl, Rollator oder E-Scooter angewiesen, welche im Bus mitbefördert werden müssen (siehe Mitnahmeregelung, die durch die Beförderungsbedingungen des saarVV gereglt ist). Die Gruppe der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im weiteren Sinne umfasst auch Fahrgäste, die nicht dauerhaft beeinträchtigt sind. Hierzu gehören zum Beispiel Personen mit Gepäck oder Kinderwagen.



Quelle: mahp: Barrierefrei Beratung, Planung, Service; Hans-Peter Matt

Abbildung 14: Übersicht mobilitätseingeschränkter Gruppen im Bahn-/Busnetz

Das PBefG sieht folgendes vor:

- § 8 Abs.3 Satz 3: Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.
- Satz 4: Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Grundsätzlich kann diese Vorgabe vom Land eingeschränkt werden, § 62 Abs. 2 besagt: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

Schon derzeit sind Maßnahmen ergriffen, die eine Barrierefreiheit herstellen (zum Beispiel an Haltestellen, in Fahrzeugen, in der Information). Aufgrund der finanziellen Randbedingungen ist dies noch nicht im gesamten Netz über alle Bereiche vorhanden. In den nachfolgenden Abschnitten werden die Standards und Priorisierungen im Einzelnen definiert.

5.1.2 Haltestellen

Haltestellen sind die Visitenkarten des ÖPNV. Sie müssen deshalb nicht nur funktionsgerecht, sondern auch ansprechend gestaltet sein und dem Fahrgast einen definierten Mindestkomfort bieten. Sämtliche Haltestellen auf Saarbrücker Gemarkung sollten so gestaltet sein, dass sie als Einrichtung des ÖPNV im Straßenraum auffallen und erkannt werden.

Darüber hinaus sind unter anderem die Haltestellen nach § 8 Abs. 3 des PBefG bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei auszubauen. Mobilitätseingeschränkte Personen sollen durch entsprechende Maßnahmen das Angebot des ÖPNV ohne fremde Hilfe nutzen können.

Allgemeine Aspekte sind unter anderem:

- ▶ Barrierefreie Zuwegung von Haltestellen (im unmittelbaren Umfeld der Haltestellen)
- ▶ Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen (vgl. Kapitel Gemäß VEP 2030 C5.2: soll geprüft werden, ob zusätzliche akustische Informationen auf dem Bahnsteig gegeben werden können)
- ▶ Schienenverkehr: optische und akustische Information auf dem Bahnsteig
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ (Technische) Bedienbarkeit von Fahrausweisautomaten für alle Personengruppen
- ▶ ausreichend breite Haltestellenbereiche für gefahrloses Aufstellen von Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen
- ▶ ausreichende Bewegungsflächen in Gängen, an Stell- und Sitzplätzen, in Toiletten und Servicebereichen
- ▶ ausreichende Bemessung der Umsteigezeiten bei anschlussgesicherten Verbindungen

Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte bezieht sich im Wesentlichen auf folgende Aspekte:

- ▶ Zugänglichkeit der Haltestellen und Fahrzeuge
- ▶ Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Informationen

Für Blinde und Sehbehinderte sind folgende Aspekte von besonderem Belang:

- ▶ durchgängige, mit einem Blindenstock ertastbare Leitsysteme auf dem Boden sowie
- ▶ taktil und /oder akustisch vermittelte Informationen
- ▶ Zugänglichkeit von Fahrgastinformationen für alle Personengruppen, zum Beispiel: gut lesbare, kontrastreiche optische Fahrgastinformation, zum Beispiel für Personen mit Sehschwächen, Rot-Grün-Blindheit

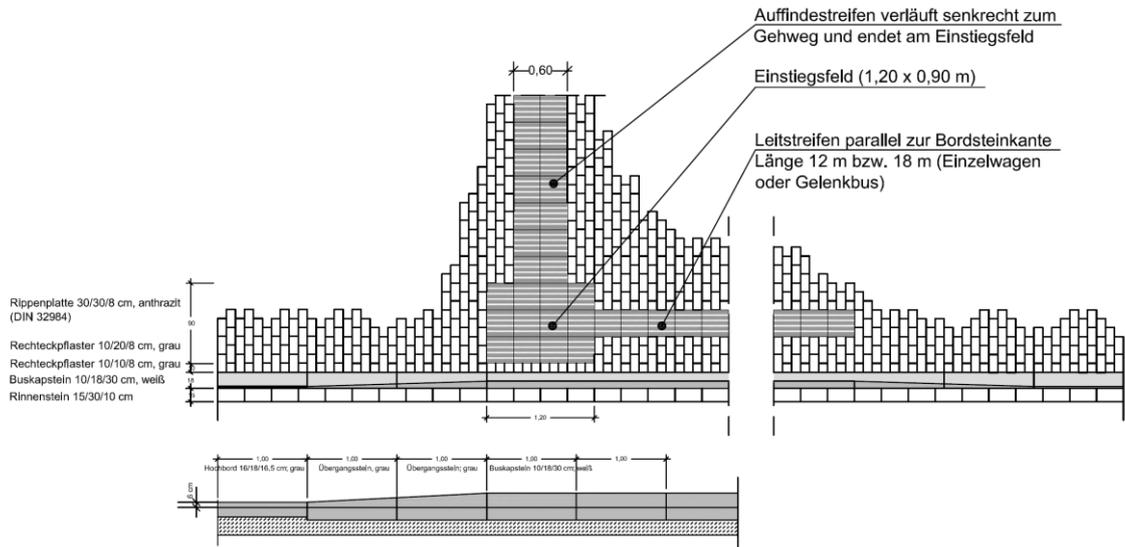
Es ist sicherzustellen, dass bei Neubau von Anlagen die vorhandenen Richtlinien zum barrierefreien Bauen beachtet werden (insbesondere DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen; DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum; DIN Fachbericht 124: Gestaltung barrierefreier Produkte).

Barrierefreier ÖPNV erleichtert die Nutzung des ÖPNV nicht nur für Menschen mit Behinderungen und anderen Mobilitätsbeeinträchtigungen, sondern bietet damit gleichzeitig allen Fahrgästen einen höheren Komfort.

Eine Kategorisierung der Haltestelle, welche eine Priorisierung für den barrierefreien Ausbau vorgibt, existiert bereits bei der Landeshauptstadt Saarbrücken. Siehe hierzu auch VEP 2030 C5.1. Sind Bautätigkeiten an Haltestellen oder im Straßenraum allgemein vorgesehen, ist zudem zu prüfen, ob sich ein gleichzeitiger barrierefreier Umbau der Haltestelle anbietet.

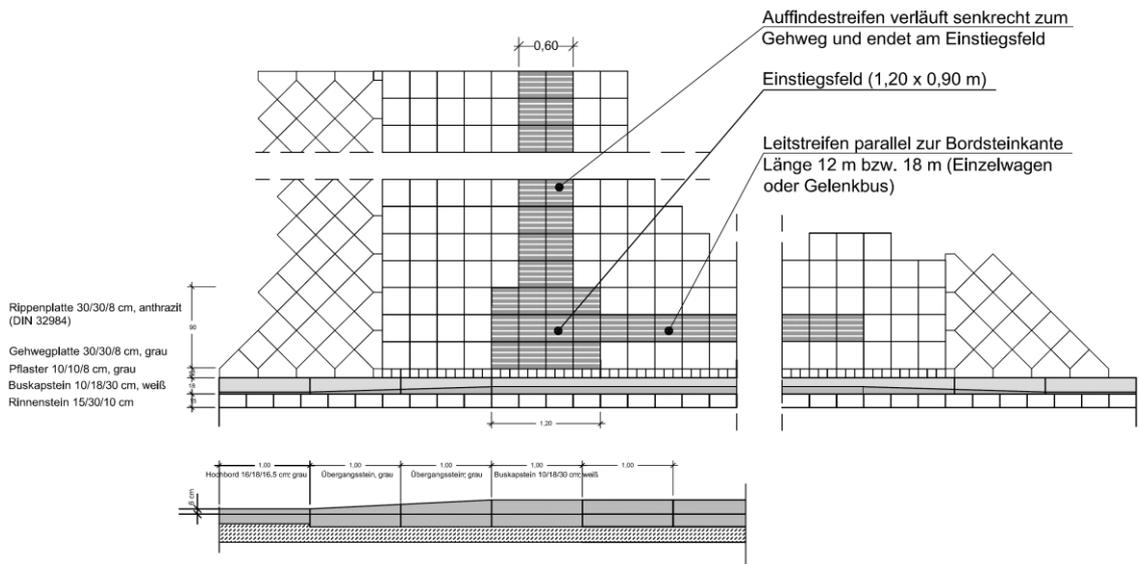
Bei baulichen Änderungen sind in Bereichen von Bushaltestellen nach Möglichkeit Querungshilfen für die Fußgänger einzurichten.

In den nachstehenden Abbildungen werden Beispiele für den barrierefreien, taktilen Ausbau von Bushaltestellen gegeben.



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

Abbildung 15: Beispiel barrierefreier, taktiler Ausbau Bushaltestelle mit 10 / 20 cm Gehwegplatten



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

Abbildung 16: Beispiel barrierefreier, taktiler Ausbau Bushaltestelle mit 30 / 30 cm Gehwegplatten

Zur Festlegung der Mindestausstattung der Haltestellen im Stadtverkehr wird eine Klassifizierung der bestehenden Haltestellen vorgenommen. Ein wesentliches Kriterium ist dabei die Höhe des Fahrgastaufkommens (Anzahl Ein-, Aus- und Umsteiger).

5.1.2.1 Kategorisierung der Haltestellen

Haltestellenkategorie	Definition
A: Netzschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfungshaltestelle zum Fernverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> Zentrale Verknüpfungshaltestelle zum SPNV und zum regionalen Busverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle mit mehr als 5.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Tag
	<ul style="list-style-type: none"> Stadtbahnhaltestelle der Saarbahn
B: Haltestelle von hoher bis mittlerer Bedeutung	<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfungshaltestellen zum SPNV und zum Regionalbusverkehr, sofern nicht bereits unter A eingeordnet
	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle mit mehr als 1.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Tag, sofern nicht bereits unter A eingeordnet
C: Standardhaltestelle	<ul style="list-style-type: none"> Alle anderen Haltestellen, sofern nicht unter A und B eingeordnet

Tabelle 5: Definition von Haltestellenkategorien

Insgesamt existieren im Stadtgebiet von Saarbrücken acht Haltestellen mit mehr als 5.000 Fahrgastbewegungen pro Tag und 40 Haltestellen mit mehr als 1.000 aber weniger als 5.000 Fahrgastbewegungen pro Tag.

Haltestellen der Kategorie A:

Die acht Haltestellen mit mehr als 5.000 Fahrgastbewegungen pro Tag sind: Hauptbahnhof  ⁷, Trierer Straße  , Universität-Campus ⁸, Johanneskirche / Rathaus  , Landwehrplatz  , Rabbiner-Rülf-Platz  , Römerkastell   und Bahnhofstraße.

Die Haltestellen der Stadtbahn, die weniger als 5.000 Fahrgastbewegungen pro Tag haben, aber zur Kategorie A gehören, sind: Heinrichshaus  , Siedlerheim  , Rastpfehl  , Pariser Platz (Bahn:   Bus: ) , Cottbuser Platz  , Ludwigstraße  , Kaiserstraße  , Uhlandstraße  , Hellwigstraße  , Kieselhumes  , Römerkastell  , Brebach Bahnhof (Bahn:   Bus: ) und Güdigen Bahnhof (in Planung) .

Weitere Haltestellen der Kategorie A aufgrund ihrer zentralen Verknüpfung zum SPNV beziehungsweise zum Regionalbusverkehr sind: Dudoplatz , Burbach Bahnhof   beziehungsweise Burbach Mitte   . Bei allen anderen Haltepunkten auf städtischer Gemarkung handelt es sich nicht um zentrale Verknüpfungsstellen.

Haltestellen der Kategorie B:

Die Haltestellen zwischen 1.000 und 5.000 Fahrgastbewegungen pro Tag sind: An der Schlucht, An der Trift, Bellevue, Betriebshof, Brauerstraße , Brückenstraße, Brunnenstraße, Burbach Markt  , Caritas Klinik  , Deutsche Rentenversicherung Saarland, Ernst-

⁷ Haltestelle mit Hochbord und taktilem Streifen (barrierefrei)

⁸ Haltestelle mit Hochbord (behindertenfreundlich)

Wagner-Weg, Feldmannstraße, Gutenbergstraße  , HansaHaus  , Haus der Zukunft, Hermann-Löns-Straße , Hochstraße, HTW/SWS, Ilseplatz  , Julius-Kiefer-Straße, Metzger Brücke, Ostbahnhof, Paul-Marien-Straße, Rockershausen, Roonstraße, Rotenbühl Ende, Saar-Basar, Scheidt Bahnhof, Schneidershof, Spichererbergstraße, St. Arnualer Markt, St. Johanner Markt  , Südring, Turmschulhaus, Uni Botanischer Garten, Uni Bus-terminal, Verladebahnhof, Westpark, Wilhelm-Heinrich-Brücke (in Planung).

Haltestellen der Kategorie C:

Alle weiteren Haltestellen fallen in die Kategorie C.

In der nachfolgenden Abbildung wird die Lage der Haltestellen je nach ihrer Kategorie dargestellt.

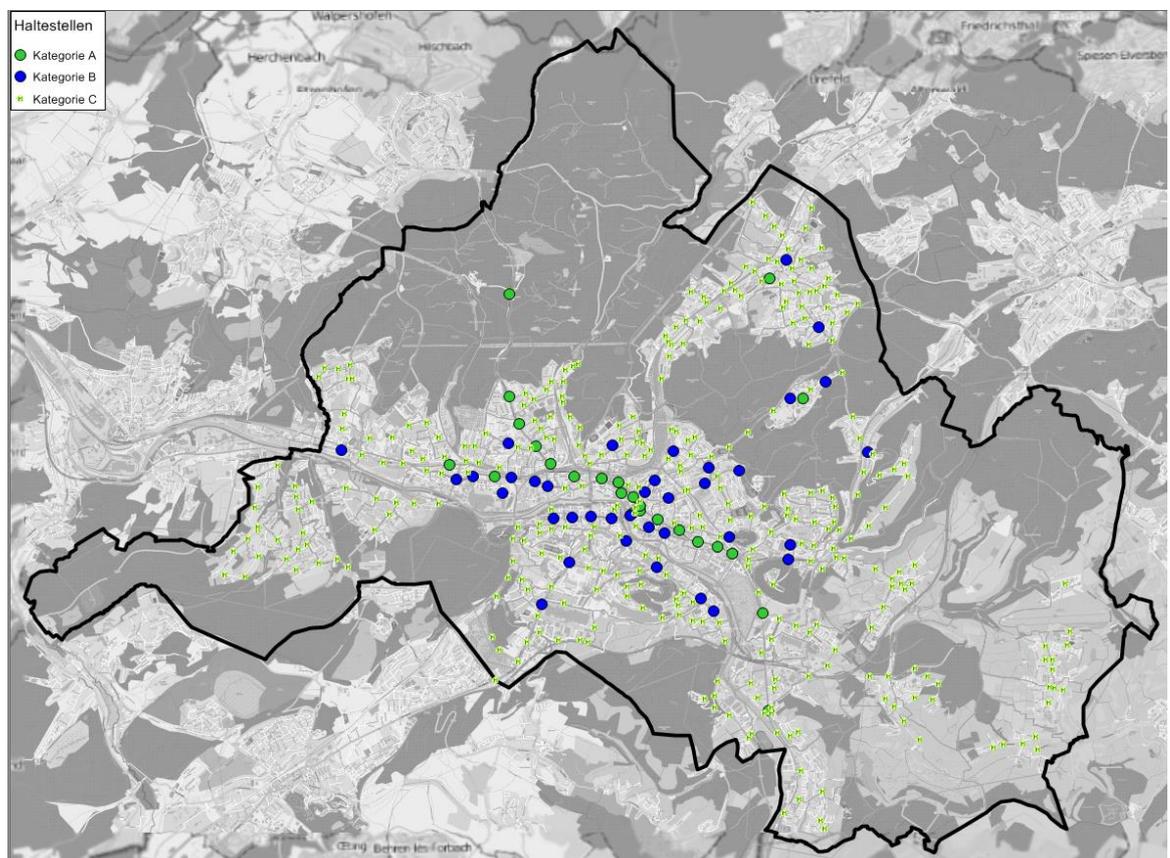


Abbildung 17: Lage der Haltestellen Kategorie A, B und C

Je nach Klassifizierung der Haltestelle soll diese über die definierten Standard- und Zusatzausstattungen verfügen.

Ausstattungs-element	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
Kennzeichnung			
Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verbund- und Unternehmenskennzeichen	X	X	X
Liniennummern	X	X	X
Fahrtziele der Linien	X	X	X
Erkennbarkeit	A	B	C
Einheitliche Gestaltung des Erscheinungsbildes	X	X	X
Wartefläche, Ein- / Ausstieg	A	B	C
Barrierefreie Ausstattung unter anderem „niveaufreies Einsteigen“	X	X	(X)
Befestigung/Bodenbelag	X	X	X
Sichere Abgrenzung	X	X	X
Unterstand	A	B	C
Unterstand mit teiltransparenten Wänden; Wetterschutz gegen Regen und Wind (bei Einstiegs-Haltestellen)	X	X	(X)
Sitzgelegenheit (bei Einstiegs-Haltestellen)	X	X	(X)
Beleuchtung im gesamten Haltestellenbereich	X	X	X
Abfallbehälter	X	X	X
Fahrgastinformation	A	B	C
Linienetzplan, evtl. Ausschnitt	X	X	X
Aushangfahrplan mit Linienverlauf	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation (ggf. auch akustisch)	X	X	
Stadtplan (evtl. Ausschnitt), Umgebungsplan	X	X	X
Tarifinfo	X	X	(X)
Service-Hinweise (Notruf, Verkaufsstellen)	X	X	X
Fahrkarten	A	B	C
Fahrkartenautomat	X	(X)	
Service/ Sicherheit	A	B	C
Videokamera	(X)	(X)	
Fahrradabstellanlage	X	X	(X)

X: Ausstattung erforderlich; (X): situationsbedingt

Tabelle 6: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen

Die entsprechenden Ausstattungen sind mittel- bis langfristig zu gewährleisten. Des Weiteren ist eine regelmäßige Reinigung und Wartung der Anlagen sicherzustellen. Die Bedeutung der Sauberkeit sollte dabei nicht unterschätzt werden. Verschmutzte und beschädigte Einrichtungen senken die Aufenthaltsqualität und vermitteln den Eindruck, dass es sich um unkontrollierte öffentliche Räume handelt, in denen das subjektive Sicherheitsgefühl deutlich sinkt.

Bei den ersten barrierefrei ausgebauten Haltestellen handelte es sich um die Haltestellen der Saarbahn Netz GmbH. Inzwischen wurden auch einige Bushaltestellen im Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut. Die Landeshauptstadt Saarbrücken baut kontinuierlich die Haltestellen gemäß ihrer Priorisierungsliste barrierefrei aus. Die nachfolgende grafische Darstellung zeigt den Stand der bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen in der Landeshauptstadt Saarbrücken. Außerdem sind die Haltestellen, die 2017 / 2018 umgebaut werden sowie die gemäß der Prioritätenliste der Landeshauptstadt nächsten zehn Haltestellen, die für den Umbau vorgesehen sind, dargestellt.

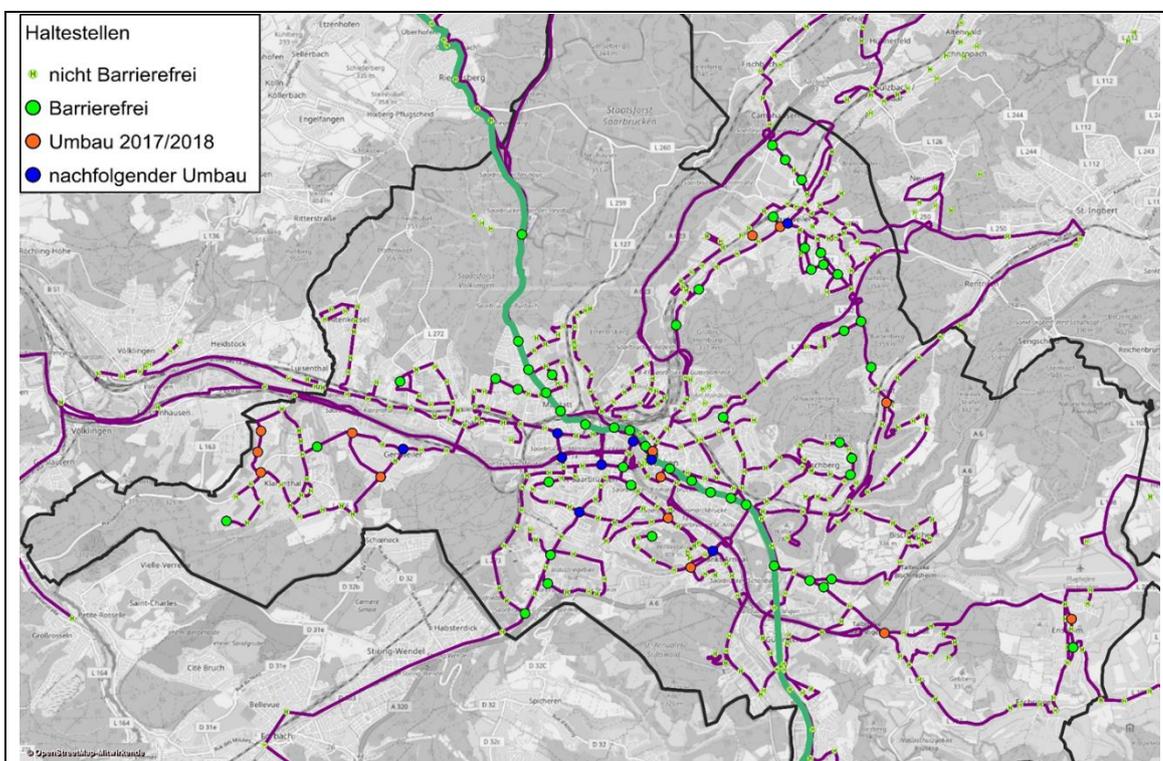


Abbildung 18: Zeitliche und räumliche Einordnung der Umbauten von barrierefreien Haltestellen

Häufig werden die Haltebuchten von parkenden Kfz blockiert. Hierdurch werden die für die Attraktivität aufgestellten Kriterien und vorgenommenen Baumaßnahmen für einen behindertengerechten Einstieg ad absurdum geführt. Zwischen der Stadt und dem Verkehrsunternehmen ist unter Einschaltung des Ordnungsamtes ein Verfahren für die Sicherstellung der Freihaltung der Busbuchten zu entwickeln.

5.1.2.2 Haltestellen

Die Ausstattung der Haltestellen ist ausführlich im vorigen Kapitel beschrieben. Zur Haltestelleninfrastruktur zählen:

- ▶ Kennzeichnung
- ▶ Erkennbarkeit
- ▶ Wartefläche, Ein- / Ausstieg
- ▶ Unterstand
- ▶ Fahrgastinformation
- ▶ Fahrkarten
- ▶ Service/ Sicherheit

Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht ist folgendermaßen geregelt:

Bushaltestellen

Die Unterhaltungs- sowie Verkehrssicherungspflicht der Bushaltestellenflächen (Tiefbau) obliegt der Landeshauptstadt Saarbrücken als Träger der Straßenbaulast.

Stadtbahnhaltestellen sowie kombinierte Stadtbahn- und Bushaltestellen

Die Stadtbahnanlagen auf Saarbrücker Stadtgebiet befinden sich im Eigentum der Saarbahn Netz GmbH. Die Saarbahn Netz GmbH ist für die Planung, den Bau und die Unterhaltung der baulichen und technischen Anlagen zuständig (vgl. Kapitel 6.6). Das Verkehrsunternehmen, welches den Fahrbetrieb auf der Stadtbahnstrecke durchführt muss die Infrastruktur der Saarbahn Netz GmbH nutzen und wird hierfür einen Vertrag mit der Saarbahn Netz GmbH auf Vollkostenbasis abschließen. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich Wartung, Betrieb und Unterhaltung der DFI (Dynamische Fahrgast-Information) auf eigene Kosten durchzuführen.

Gemäß VEP 2030 C5.2: soll geprüft werden, ob zusätzliche akustische Informationen auf dem Bahnsteig gegeben werden können

- ▶ Schienenverkehr: optische und akustische Information auf dem Bahnsteig

5.1.3 Fahrzeuge

Verkehrsmittelübergreifend werden folgende Vorgaben definiert:

- ▶ Der Einsatz eines modernen Fahrzeugparks, der sich am Stand der Technik orientiert, wird angestrebt.
- ▶ Alle Fahrzeuge müssen den geltenden Richtlinien entsprechen.
- ▶ Die Fahrzeuge sind täglich zu reinigen.

Die Verkehrsunternehmen sind dazu zu verpflichten, das gegenwärtig vorhandene Komfortniveau der Fahrzeuge mindestens beizubehalten und die geplanten Investitionen entsprechend dem Stand der Technik vorzunehmen.

5.1.3.1 Bus

Der Busverkehr ist grundsätzlich mit niederflurigen Fahrzeugen durchzuführen, um barrierefreies Ein- und Aussteigen zu gewährleisten. Dies kann auch durch den Einsatz von Niederflurbussen gewährleistet werden (siehe auch VEP 2030 C5.2). Wenn möglich, soll an allen Haltestellen das so genannte Kneeling durchgeführt werden. Auch die Bewegungsfreiheit innerhalb des Fahrzeugs soll für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste so weit wie möglich sichergestellt werden.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen modern, umweltfreundlich und geräuscharm sein. Im Folgenden sind die Qualitäts- und Ausstattungsstandards im Einzelnen aufgeführt.

Der Luftreinhalteplan des Landes Saarland schreibt ab dem 1.1.2015 die Einhaltung der Abgasnorm Euro 5 im Innenstadtbereich vor.

Das Verkehrsunternehmen soll unter der Prämisse der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit, zukunftssträchtige und innovative Antriebstechnologien voranzutreiben und zu erproben. Dabei soll auf Basis des vorhandenen Know-hows und gegebener Strukturen (Stadtbahn = „E-Mobil“) für den nicht schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr zunächst ein Machbarkeitskonzept für den Einstieg in die Elektro-Mobilität unter Berücksichtigung bestehender Förderprogramme entwickelt werden.

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	
Alter	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Durchschnittsalter: maximal 8 Jahre ▶ Ausnahme: 3% des Fuhrparks bei Einsatz dieser Fahrzeuge nur in der HVZ an Schultagen ▶ Ausnahme: Beim Einsatz von Bussen, welche mittels Erdgas betrieben werden, werden die durchschnittlichen Altersberechnung nicht mit berücksichtigt
Niederfluranteil	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 100% ▶ Ausnahme: 3% des Fuhrparks bei Einsatz dieser Fahrzeuge nur in der HVZ an Schultagen
Einstieghilfen	▶ mechanische Rampe, Kneeling
Anzahl der Türen	▶ mindestens 2, Gelenkbus mindestens 3 Türen
Anzahl der Sitzplätze	▶ Die Anzahl der Sitzplätze ist unter Beachtung der weiteren Kriterien zu maximieren.
Ausreichender Sitzabstand	▶ Generell 680 mm (Rückenlehne bis Rückenlehne)
Ausgestaltung Sitzplätze	▶ Sitzschale mit Flachpolster

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	
Ausgestaltung Stehplätze	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausreichend Haltestangen und Haltegriffe (bei Bedarf Halteschlaufen): an Sitzen, Trennelementen, bei Innenschwingtüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf
Stehperron / Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stehperron im Äquivalent von zwei bis drei Sitzreihen mit Abstellmöglichkeit für Kinderwagen, Rollstühle, Rollator, Fahrräder etc. (siehe auch VEP 2030 C5.2)
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte ➤ ausreichende Beleuchtung ➤ ausreichende Belüftung
Heizung/ Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Heizung; Klimaanlage bei Neuanschaffungen
Lärm-/ Schadstoffemission	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Neufahrzeuge: zur Zulassung gültige Abgasnorm; Einsatz von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb möglich ➤ Altfahrzeuge: mindestens EURO 5
ITCS für den städtischen Einsatz	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kompatibilität der Fahrzeuge mit dem in Saarbrücken vorhandenen und von der Saarbahn Netz GmbH betriebenen ITCS ➤ Aktualisieren der Ist-Datenversorgung alle 30 Sekunden ➤ Busbeschleunigung über Funktelegramm mit den LSA-Steuergeräten nach Vorgabe der LHS ➤ Versorgung des Fahrzeuges im Linienerlauf mit den aktuellen Meldepunkten (LSA Beeinflussung)
Ausrüstung mit Funk-, Sprech- und Datenfunk	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kompatibel mit dem vorhandenen ITCS, Gemäß VEP 2030 C5.2: Verbesserung der Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen (z. B. ITCS, Anschlusssicherung)
Videokamera	<ul style="list-style-type: none"> ➤ bei Neubeschaffung
Informationen innen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Haltewunschtasten in ausreichender Zahl;
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ optische und akustische Haltestellenanzeige (siehe auch VEP 2030 C5.2) nicht frei deaktivierbar ➤ Vorhandensein einer gut einsehbaren „Wagen hält“-Anzeige; bei Gelenkbussen in beiden Fahrzeugteilen
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bordmikrofon, unter anderem für Kundeninformation bei Störungen

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Neufahrzeuge: Dynamische Anzeige des Linienverlaufs
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Liniennetzplan in den Fahrzeugen
Informationen außen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anzeigen als frei programmierbare, alphanummerische LED- oder Vollmatrix-Anzeigen; Liniennummer an Front-, Tür- und Heckseite; Fahrtziel an der Frontseite; Strecken-anzeige an der Türseite
Abgestimmtes Design	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erkennbarkeit der Busse als Saarbrücker Linienverkehre, Frontgestaltung nach Leitlinien des saarVV, Anbringen des saarVV- und Unternehmens-Logos. ➤ Maximal 1/3 der Fensterfläche dürfen beklebt werden; dabei muss in Sitz-/Kopfhöhe die Scheibe freigehalten werden.

Tabelle 7: Qualitätsstandards für Busse

5.1.3.2 Stadtbahn

Der Stadtbahnverkehr ist grundsätzlich mit einem modernen Fahrzeugpark, der sich am Stand der Technik orientiert, zu betreiben:

- Traktionsfähigkeit mind. Doppeltraktion bei einer Fahrzeuglänge von 37,5 (doppelt max. 75m),
- maximale Breite 2,65m,
- Einhaltung des Lichtraumprofils des Streckennetzbetreibers der Saarbahn Netz GmbH
- Zulassung nach BOStrab und EBO nach LNT-Richtlinie,
- Mindestens 97 Sitzplätze,
- Gesamtkapazität pro Fahrzeug von rund 240 Personen
- Einhaltung der Netzzugangsbedingungen des jeweiligen Infrastrukturunternehmens.

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	
Niederfluranteil	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Barrierefreie Erreichbarkeit der Einstiegs- und Mehrzweckbereiche
Einstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mit Einrichtung zur Spaltüberbrückung an Bahnsteigen nach EBO, keine Stufen in den Türbereichen
Anzahl der Türen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mind. 4 Fahrgastdoppeltüren pro Fahrzeuglängsseite

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	
Anzahl der Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Anzahl der Sitzplätze ist unter Beachtung der weiteren Kriterien zu maximieren, derzeit 97 Sitzplätze
Ausreichender Sitzabstand	<ul style="list-style-type: none"> ➤ mindestens 680 mm (Rückenlehne bis Rückenlehne)
Ausgestaltung Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sitzschale mit abfedernder Polsterung
Ausgestaltung Stehplätze	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Haltestangen und Haltegriffe (bei Bedarf Halteschlaufe): bei Innenschwingtüren auch an Türblättern
Stehperron / Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stehperron im Äquivalent von drei bis vier Sitzreihen mit Abstellmöglichkeit für Kinderwagen, Rollstühle, Rollator, Fahrräder, E-Scooter etc. (siehe auch VEP 2030 C5.2) ➤ Die entsprechenden Flächen sollen erhöht werden. ➤ Bei der Neuanschaffung von Stadtbahnfahrzeugen soll eine größere unverbaute Fläche für die Beförderung von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, Fahrrädern, E-Scootern etc. beim Fahrzeugkonzept berücksichtigt werden. ➤ Außerdem soll überprüft werden, ob und wann entsprechende Umbaumaßnahmen (z.B. während Reparaturzeiten) bei bestehenden Stadtbahnfahrzeugen möglich sind.
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte
Heizung/ Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Heizung; Klimaanlage
ITCS für den städtischen Einsatz	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kompatibilität der Fahrzeuge mit dem in Saarbrücken vorhandenen und von der Saarbahn Netz GmbH betriebenen ITCS ➤ Aktualisieren der Ist-Datenversorgung alle 30 Sekunden ➤ Beschleunigung über Funktelegramm mit den LSA-Steuergeräten nach Vorgabe der LHS ➤ Versorgung des Fahrzeuges im Linienverlauf mit den aktuellen Meldepunkten
Ausrüstung mit Funk-, Sprech- und Datenfunk	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kompatibel mit dem vorhandenen ITCS, Gemäß VEP 2030 C5.2: Verbesserung der Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen (z. B. RBL, Anschlusssicherung)
Videokamera	<ul style="list-style-type: none"> ➤ in allen Fahrzeugen
Information innen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ optische und akustische Haltestellenanzeige (siehe auch VEP 2030 C5.2)

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bordmikrofon, unter anderem für Kundeninformation bei Störungen
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Neufahrzeuge: Dynamische Anzeige des Linienvverlaufs
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Liniennetzplan in den Fahrzeugen
Informationen außen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Liniennummer und Fahrtzielanzeige an Fronten und 2x an Fahrzeugseiten; Fahrziel mind. 1x an den Fahrzeugseiten;
Abgestimmtes Design	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Erkennbarkeit der Bahnen als Saarbrücker Linienverkehre, Anbringen des saarVV- und Saarbahn-Logos. ▶ maximal 1/3 der Fensterfläche dürfen beklebt werden; dabei muss in Sitz/Kopfhöhe die Scheibe freigehalten werden.

Tabelle 8: Qualitätsstandards Stadtbahn

5.1.4 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Ein attraktiver ÖPNV zeichnet sich dadurch aus, dass:

- ▶ alle im Fahrplan stehenden Fahrten zuverlässig verkehren und
- ▶ dass die Verkehrsmittel im ÖPNV pünktlich fahren, sodass geplante Anschlüsse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erreicht werden können.

Bei Fahrtausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (Ausfallgrund/Fahrtalternative) und Ersatzfahrten anzubieten. Besonders wichtig ist dies in Schwachverkehrszeiten und im Nachtverkehr, wenn durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten entstehen.

Durch eine vorausschauende Planung und eine rechtzeitige Information der Fahrgäste sollen Beeinträchtigungen, die durch Baumaßnahmen entstehen, minimiert oder vermieden werden. Dies umfasst insbesondere die Koordination und Abstimmung mit den zuständigen Stellen beim Aufgabenträger und im Verkehrsunternehmen.

Es ist erforderlich, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit mit Hilfe geeigneter Systeme über eine laufende Verfolgung und Steuerung des Betriebs systematisch zu messen und auszuwerten. Aussagekräftige Ergebnisse können als Orientierungshilfe für künftige Zielsetzungen und auch zur Identifikation notwendiger Maßnahmen dienen. Mittelfristig sind Zielwerte für Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsraten festzulegen.

5.1.5 Fahrgastbetreuung

Eine ausreichende Fahrgastbetreuung soll insbesondere durch geeignete regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals und der Fahrscheinkontrollleure sichergestellt werden.

Das Fahrpersonal muss über folgendes Grundwissen verfügen:

- ▶ Liniennetz Landeshauptstadt Saarbrücken
- ▶ Beförderungsbedingungen / Tarifbestimmungen im saarVV
- ▶ Fahrkartensortiment

Darüber hinaus soll folgendes Verhalten geschult und damit sichergestellt werden:

- ▶ Kundenorientiertes Verhalten
- ▶ Kundeninformation bei Störungen
- ▶ Hilfestellung bei mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- ▶ Ansage bei Ausfall der automatischen Haltestellenansage
- ▶ Grundlegende Ortskenntnisse (z.B. Kliniken, Schulen, Schwimmbäder, Landtag, Zoo etc.)

Das im Kundenkontakt eingesetzte Personal muss:

- ▶ Über gute Kenntnisse der deutschen Sprache nach den Bestimmungen der Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen bzw. Straßenbahnen (DF Bus / DF Strab) verfügen, sehr gute mündliche Ausdrucksweise, höfliches, serviceorientiertes und deeskalierendes Auftreten gegenüber Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern, Fähigkeit zur Durchsetzung des Hausrechtes.
- ▶ Ein gepflegtes äußeres Erscheinungsbild sicherstellen, hierzu zählt auch das Tragen von Dienstkleidung, die einen hohen Wiedererkennungswert sicherstellt.

Die Rahmenvorgaben zur Fahrgastbetreuung sind als Mindeststandards anzusehen.

5.1.6 Fahrgastinformation

Fahrgäste benötigen aktuelle, gut aufbereitete und verständliche Informationen, die möglichst jederzeit und überall verfügbar sein sollen. Besonderen Informationsbedarf haben dabei Gelegenheitskunden und Neukunden. Darüber hinaus sind auch potenzielle Kunden über die Angebote im ÖPNV zu informieren und möglichst für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen.

Die Fahrgäste sind über verschiedene Medien mindestens über folgende Inhalte zu informieren:

- ▶ Liniennetz: Linien, Liniennummern, Streckenführung, Ziel, Haltestellen, Verknüpfungspunkte zum Umsteigen, gesamtes Liniennetz
- ▶ Fahrplan: Abfahrt- und Ankunftszeiten, Fahrzeiten, Umsteigezeiten
- ▶ Betriebsabwicklung: Angaben zur Barrierefreiheit/ Einsatz von Niederflurfahrzeugen
- ▶ Tarife: Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen

Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- ▶ Bei der Gestaltung der Fahrgastinformation sind die Richtlinien des saarVV einzuhalten. Die im saarVV entwickelten Vorgaben sollen die Einheitlichkeit der Fahrgastinformation im Verbundraum sichern.

- ▶ Fahrplaninformationen müssen Angaben zur Barrierefreiheit enthalten. Dabei ist es wichtig, dass die Informationen fahrtbezogen erfolgen, da noch nicht alle Fahrten im Linienverkehr mit entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durchgeführt werden. Mobilitätseingeschränkte Personen benötigen darüber hinaus Information über barrierefreie Reiseketten, die in allen verwendeten Medien enthalten sein müssen.
- ▶ Die Elemente der Fahrgastinformation müssen verständlich (Piktogramme) und leicht auffindbar sein und bedarfsgerecht eingesetzt werden.
- ▶ Die Liniennummern im Stadtbus- und Stadtbahnbereich sind übersichtlich zu strukturieren. Dabei ist das Nummernsystem des saarVV zu beachten.
- ▶ Bei unvorhergesehenen Störungen im Betriebsablauf ist eine schnelle Information der Fahrgäste über Störungsgrund und Alternativrouten unabdingbar, um die ÖPNV-Kunden nicht zu verärgern. Das Verkehrsunternehmen bringt durch eine gezielte und freundliche Fahrgastinformation im Störfall zum Ausdruck, dass der Kunde im ÖPNV-System gut und sicher aufgehoben ist.
- ▶ Für geplante temporäre Änderungen im Betriebsablauf (zum Beispiel Beeinträchtigungen wegen Bauarbeiten, Unfall, Umleitungen) sind die Fahrgäste vorher und während der Maßnahme ausreichend über alle Medien zu informieren.
- ▶ Turnusmäßige Fahrplanänderungen sollen zeitgleich mit dem Fahrplanwechsel des Bahnverkehrs erfolgen. Unterjährige Änderungen während einer Fahrplanperiode sind möglichst zu beschränken.
- ▶ Das Verkehrsunternehmen hat ein Beschwerdemanagementsystem zu betreiben, um Kundenanliegen in definierten Antwortzeiten serviceorientiert zu bearbeiten und zu beantworten. Unter Berücksichtigung der genannten Qualitätsmerkmale kann das Beschwerdemanagement auch an das geplante saarlandweite Beschwerdemanagement-System übertragen werden.
- ▶ Entsprechend VEP 2030 C5 Barrierefreiheit bei Bahn und Bus müssen Schulungen für mobilitätseingeschränkte Nutzer angeboten werden, um eine einfache und verständliche Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Die Schulungen umfassen auch das Fahrpersonal um z.B. das korrekte barrierefreie Anfahren von Haltestellen mit Hochbord und Einstiegsfeld sicherzustellen.
- ▶ Gemäß VEP 2030 C8 Kommunikation und Marketing sind Informationen, Kampagnen und Aufklärungsarbeit vorgesehen, zum Beispiel:
 - ▶ Berichte in lokalen Medien sowie neuen Medien über beispielsweise Änderungen bei Linien, Angeboten
 - ▶ Störungen im Betrieb als Bestandteil der lokalen Verkehrsnachrichten
 - ▶ Erweiterung der verkehrsmittelübergreifenden dynamischen Fahrgastinformation mit Angabe alternativer Fahrtmöglichkeiten bei Betriebsstörungen
 - ▶ Aufnahme von (touristischen) Zielen in Haltestellennamen

- ▶ Werbung in eigener Sache zur Aufklärung häufiger Missverständnisse bei Bahn- und Busnutzung
- ▶ Kundenzentren an den wichtigsten Standorten gewährleisten
- ▶ In bestimmten Zeitabständen Durchführung von Kundenzufriedenheitsbefragungen
- ▶ Der Betreiber beteiligt sich an Marketingmaßnahmen der saarländischen Nahverkehrservice GmbH (SNS GmbH)

Fahrgastinformationen in Printmedien

Als gedruckte Informationen (Printmedien) sind mindestens folgende Informationen zu veröffentlichen und vorzuhalten:

- ▶ Taschenfahrplan (Fahrplandarstellung je Linie: Überschrift mit Liniennummer, Anfangs- und Endhaltestelle, Linienlauf anhand einer Perlschnurdarstellung, Fahrplantabelle möglichst mit allen Haltestellen und möglichst mit Vollzeitanzeige der Abfahrtszeiten)
- ▶ Liniennetzplan: grafischer Liniennetzplan mit unterlegtem Stadtplan

Das Informationsmaterial muss während der gesamten laufenden Fahrplanperiode verfügbar und gut lesbar sein.

Fahrgastinformationen in elektronischen Medien

Derzeit besteht die Möglichkeit über die Internetseiten und Printmedien der Saarbahn, des saarVV und des ZPS (ehemals VGS) an Informationen über das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Saarbrücken zu gelangen. Über Verlinkungen sind die drei Internetseiten miteinander verknüpft, so dass der Kunde auf die für ihn interessante und wichtige Seite entsprechend weitergeleitet wird. So wird bei der Fahrplanauskunft immer auf die Internetseite www.saarfahrplan.de (ZPS) verwiesen.

Die Istzeit-Informationen der dynamischen Fahrplanauskunft im Internet online bereitgestellt (Internet und App). Dynamische Fahrplaninformationen zeigen die aktuelle Verspätungslage, Fahrtausfälle und gegebenenfalls Anschlussituation der Busse und Stadtbahnen an. Dieser Service erhöht die Attraktivität der Internet-Darstellung (dynamisch und modern) für den Fahrgast.

Solche und weitere flexible Angebote sind weiterzuentwickeln, wobei der Aktualität und Richtigkeit der Angaben ein ebenso hoher Stellenwert eingeräumt werden muss wie einer einfachen Handhabung und einer ansprechenden Gestaltung.

Durch die räumliche Nähe zu Frankreich und die starken Pendlerverflechtungen ist ebenso die Einrichtung einer Internetseite auf Französisch vorzunehmen.

Als Mindeststandard wird festgelegt, dass sämtliche Informationen, die in Printmedien herausgegeben werden, auch im Internet erhältlich sein müssen (siehe Veröffentlichung der Flyer im Internet).

Die bestehende saarfahrplan-App für die Nutzung der Informationen auf mobilen Geräten ist weiter zu entwickeln, zum Beispiel Integration von mobilem Ticketing.

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass wichtige Informationen zeitnah veröffentlicht werden beziehungsweise dem ZPS zur Veröffentlichung bereitgestellt werden. Dabei ist insbesondere das vom ZPS bereit gestellte Redaktionssystem für Betriebsstörungen anzuwenden.

Servicecenter

Von den Verkehrsunternehmen ist ein Servicecenter in zentraler Innenstadtlage zur Information der Fahrgäste hinsichtlich Fahrplan, Fahrpreis, Fahrscheinverkauf und so weiter zu führen.

Unter finanzieller Beteiligung weiterer Mobilitätsdienstleister kann das Servicecenter auch zu einer Mobilitätszentrale entwickelt werden. Die Mobilitätszentrale soll umfassende Informationen zu allen Fragen rund um das Thema Mobilität bereithalten. Die Mobilitätsberatung reicht von der Fahrplan- und Tarifauskunft, auch beispielsweise zum Flughafen (RegioBus), über aktuelle Hinweise zur Verkehrslage bis hin zum Freizeitangebot in der Region. Informationen zu weiteren Mobilitätsangeboten wie P+R, B+R, CarSharing und Autovermietern runden das Angebot ab. Auch Fahrkarten müssen in der Mobilitätszentrale erhältlich sein.

5.1.7 Tarif und Vertrieb

Es gilt der einheitliche Verbundtarif des saarVV. Die Landeshauptstadt bringt im Rahmen des Verbundvertrages ihre tarifbezogenen Interessen hinsichtlich Gestaltung und Weiterentwicklung des Tarifs (siehe auch VEP 2030 C7) mit ein.

Innerhalb des Tarifsystems umfasst das bestehende Vertriebssystem den Fahrausweisverkauf über:

- ▶ das Fahrpersonal Bus
- ▶ Fahrkartenautomaten
- ▶ Verkaufsstellen
- ▶ Internet-Verkauf

Die bestehenden Vertriebswege sind kundenorientiert weiterzuentwickeln. Hierbei sind auch Möglichkeiten des e-Ticketing und Weiterentwicklungen des saarlandweiten saarVV Handy-Ticketing zu berücksichtigen.

Die Fahrkartenautomaten sind grundsätzlich so auszustatten, dass der Fahrkartenerwerb auch bargeldlos möglich ist. An jeder Haltestelle der Stadtbahn sowie an folgenden Bus-Haltestellen ist mindestens ein Fahrkartenautomat zu betreiben:

- ▶ Saarbrücken, Bahnhofstraße
- ▶ Saarbrücken, Rabbiner-Rülf-Platz / WHB
- ▶ Saarbücken, Burbacher Markt
- ▶ Saarbrücken, Rathaus
- ▶ Dudweiler, Dudoplatz

In jedem Stadtteil soll eine Verkaufsstelle zur Verfügung stehen, ab 20.000 Einwohner je Stadtteil sollen zwei Verkaufsstellen bereitstehen (siehe auch VEP 2030 C8 Kommunikation und Marketing: Servicemaßnahmen).

5.1.8 Betriebsablauf

Aspekte der Betriebsabwicklung im Busverkehr

Im Folgenden werden einzelne Aspekte aufgeführt, die den Betriebsablauf im Stadtbusverkehr kennzeichnen:

- ▶ Das Einsteigen ist nur an der vorderen Tür zugelassen, der Ausstieg über die hinteren Türen (ausgenommen Schwerbehinderte).
- ▶ Fahrausweisverkauf und Sichtkontrolle der Fahrausweise wird durch das Fahrpersonal vorgenommen. Zur Fahrscheinkontrolle werden die Fahrer beziehungsweise zusätzliche Fahrausweisprüfer eingesetzt.

Damit wird unter anderem das Ziel verfolgt, die Aufenthaltszeiten der Busse an den Haltestellen zu minimieren.

Die Fahrradmitnahme ist über die Beförderungsbedingungen des saarVV geregelt. Diese besagt in ihren Tarifbestimmungen: *„Fahrräder können im Rahmen der Beförderungsbedingungen (insbesondere unter Berücksichtigung vorhandener Platzkapazitäten) zurzeit montags bis freitags ab 9.00 Uhr, samstags, sonn- und feiertags ganztägig unentgeltlich mitgenommen werden. In den übrigen Zeiten ist ein Einzelfahrschein der entsprechenden Preisstufe für Kinder zu erwerben. Das Betriebspersonal entscheidet im Einzelfall über die Mitnahme.“* Siehe hierzu auch Seite 59-60 der Anlage der Beförderungsbedingungen. Eine Änderung der Mitnahmeregelung für Fahrräder sowohl zeitlich als auch preislich kann nur über eine Änderung der Tarifbestimmungen des saarVV geregelt werden.

Beschleunigungsmaßnahmen

Beschleunigungsmaßnahmen sind bauliche und technische Maßnahmen, die zur Beschleunigung des Betriebsablaufs im ÖPNV durchgeführt werden. Sie dienen in erster Linie

- ▶ der Qualitätssteigerung bei der Leistungserstellung (Pünktlichkeit/ Fahrplantreue)
- ▶ der Erhöhung von Reisegeschwindigkeiten im ÖPNV und einer Verbesserung der Erreichbarkeiten sowie
- ▶ einer Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV (Nutzung einer automatisierten (RBL)- und Sprachfunk-gesteuerten und Anschlusssicherung).

Baulich-technische Maßnahmen sind unter anderem:

- ▶ Fahrstreifen mit baulicher Abgrenzung (Busspuren)
- ▶ Maßnahmen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen
- ▶ Signaltechnischen Sonderformen (dynamische Straßenraumfreigabe für den ÖPNV, Zeitinseln, Ausfahrhilfen, Lückenampeln, Stauüberholschleusen an Pfortneranlagen)

- ÖPNV-freundliche Verkehrsregelung zu Gunsten des Linienvverkehrs (zum Beispiel Sondernutzungs- und Abbiegeregelungen)
- Einrichtungen zur rechnergestützten, automatischen Überwachung und Steuerung des Betriebsablaufs und zur Sicherung von Anschlüssen (Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem, ITCS (siehe auch Tabelle 7 „Qualitätsstandards für Fahrzeuge“))
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- Verlegung von Haltestellen und Rückbau von Busbuchten zu Buskaps im Zuge des weiteren barrierefreien Umbaus
- Vorrangschaltungen an Kreuzungen

Der Aufgabenträger hält zahlreiche durch Busfunktelegramme beeinflussbare LSA vor, die automatisch von den Busbetreibern angesteuert werden müssen. Weitere zukünftige beeinflussbare LSA müssen ebenfalls angesteuert werden. Es bestehen an vielen Kreuzungen Vorrangschaltungen für Stadtbahnen und Busse. Dies betrifft alle LSA entlang der Stadtbahntrasse und die meisten Signalanlagen, die auf den Strecken der Buslinien liegen. Diese sind in nachfolgender Abbildung in Gelb dargestellt, im Norden bis Dudweiler Zentrum.

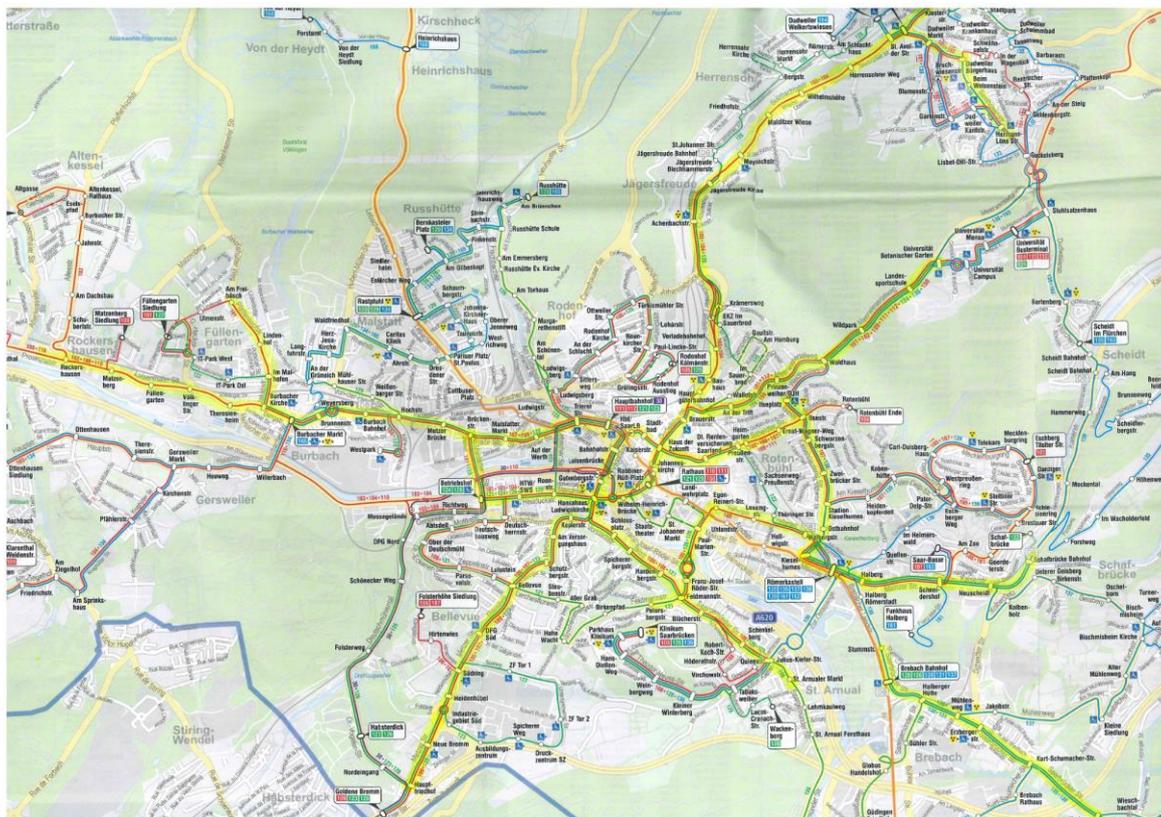


Abbildung 19: Grafische Darstellung der LSA-beeinflussten Strecken (in Gelb)

Buslinien können auf einzelnen Streckenabschnitten eine eigene Fahrspur nutzen. Möglich ist dies zurzeit auf den in nachfolgender Tabelle aufgeführten Strecken. Die Stadtbahnlinie kann einen vom weiteren Straßenverkehr unabhängigen Gleiskörper nutzen.

Busspuren in Saarbrücken			
	Straße	von	bis
1	Trierer Straße	St. Johanner Straße	Einfahrt Alte Post
2	Brebacher Landstraße	Brebach Polizei	Haltestelle Halberg Römerstadt
3	Grülingsstraße	Sittersweg	Ludwigsbergkreisel
4	Metzer Straße	Haltestelle DFG Süd	Haltestelle Bellevue
5	Dudweiler Landstraße	Krämersweg	Haltestelle Hauptgüterbahnhof
6	Am Ludwigsberg	Haltestelle Am Schöental	Ludwigskreisel
7	Mainzer Straße	Einfahrt Hornbach	Haltestelle Halberg
8	Meerwiesertalweg	Haltestelle An der Trift	Am Homburg
9	Sophienstraße	Trierer Straße	St. Johanner Straße
10	B 268 (Westspange)	Ludwigskreisel	Trierer Straße
11	St. Johanner Straße	Haltestelle Auf der Werth	Auffahrt Westspange
12	Präsident-Baltz-Straße	Haltestelle Feldmannstraße	Haltestelle Franz-Josef-Röder-Straße
13	Am Kieselhumes	Heidenkopferdell	Kaiserslauterer Straße
14	Stengelstraße	Kreuzung Eisenbahnstraße	Linksabbiegespur in die Eisenbahnstraße
15	Viktoriastraße	Karl-Marx-/Kaiserstraße	Hafenstraße
16	Richard-Wagner-Straße	Preußenstraße	Einfahrt Tankstelle

Tabelle 9: Busspuren in der Landeshauptstadt Saarbrücken

Betriebssteuerung und Betriebsstabilität

Es hat eine Steuerung des Betriebsablaufes und eine Überwachung der Betriebsstabilität sowie eine Durchführung der Fahrgastbetreuung, insbesondere in Störungsfällen, über eine rund um die Uhr und ganzjährig betriebene Verkehrsleitstelle mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem ITCS zu erfolgen, die bei der Saarbahn Netz GmbH liegt. Siehe hierzu auch VEP 2030 C9 Managementaufgaben (Instandhaltungsmanagement, Störungsmanagement).

Servicegarantien

Es sind durch die Verkehrsunternehmen Servicegarantien hinsichtlich der Kriterien Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit zu geben. Die Gestaltung der Servicegarantien muss anwenderfreundlich sein.

Zuverlässigkeit:

Es ist von den Verkehrsunternehmen eine Servicegarantie zu geben, dass:

- ▶ im Abendverkehr ab 23.30 Uhr,
- ▶ montags bis freitags vor 06.00 Uhr,

- ▶ samstags vor 08.30 Uhr und
- ▶ sonntags vor 12.00 Uhr

die vorgesehenen Anschlüsse an den wichtigen Umsteigehaltestellen gewährleistet werden.

Sollte durch Verschulden der Verkehrsunternehmen der Fahrgast seinen Anschluss verpassen, haben die Verkehrsunternehmen die Beförderung zu organisieren oder innerhalb des Liniennetzes die Taxikosten zu erstatten.

Pünktlichkeit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen eine Servicegarantie hinsichtlich pünktlicher Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu geben. Verfrühte Abfahrten, insbesondere an Anfangshaltestellen, sind untersagt. Auf dem Fahrweg sind Verfrühungen von über einer Minute unzulässig.

Hat das Verkehrsunternehmen die Unpünktlichkeit zu vertreten, zum Beispiel durch den selbstverschuldeten Ausfall eines Busses, so kann sich der Fahrgast bei einer Wartezeit von mehr als 30 Minuten an der Haltestelle ein Taxi rufen. Das Verkehrsunternehmen hat sich mit bis zu 20 Euro an den Taxikosten zu beteiligen.

Sicherheit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen Sicherheit zu gewährleisten hinsichtlich (siehe auch Kapitel 5.1.3)

- ▶ geschultem und hilfsbereitem Personal
- ▶ hohen technischen Standards der Fahrzeuge mit Videoüberwachung in Neufahrzeugen zur Reduzierung von Vandalismusschäden und Erhöhung des Sicherheitsempfindens
- ▶ der Unterstützung der Tätererkennung im Rahmen von polizeilichen Ermittlungsverfahren

Sauberkeit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen eine Servicegarantie hinsichtlich der Sauberkeit der Fahrzeuge zu geben.

Sollte sich ein Fahrgast ohne Beteiligung Dritter die Kleidung im Bus oder in der Stadtbahn verschmutzen, hat das Verkehrsunternehmen die Reinigungskosten zu erstatten.

5.1.9 Betriebshöfe, Werkstätten, Leitstelle

Um den ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten, hat das Verkehrsunternehmen Betriebshöfe und Werkstätten in angemessener Größe und mit adäquater Ausstattung vorzuhalten. Bezugszeitpunkt ist das Leistungsangebot ab September 2019.

Zur Sicherstellung der Bedienqualität hat das Verkehrsunternehmen einen Busbetriebshof in der Landeshauptstadt Saarbrücken vorzuhalten. Der Busbetriebshof liegt in der Malstatter Straße. Für die Stadtbahnfahrzeuge gibt es einen Betriebshof in Brebach Saarbrücker Straße.

Eine Zertifizierung des Unternehmens und der Fahrzeuge nach DIN ISO 14001, 9001 und EN 13816 ist gegeben.

An Endhaltestellen sind Toiletten für das Fahrpersonal vom Verkehrsunternehmen vorzuhalten. Werkstätten müssen so angesiedelt sein, dass eine zeitnahe Reparatur von defekten Fahrzeugen gewährleistet ist.

Die Bestellung einer Betriebsleitung/Verkehrsleitung bei Stadtbahn- und Busverkehr nach BOStrab und BOKraft beziehungsweise bei reinem Busverkehr nach BOKraft ist Voraussetzung für einen ordnungsgemäßen Betrieb. Für die Arbeit in den Werkstätten sind Qualifizierungsstandards notwendig:

- ▶ Schienenfahrzeugbereich (Instandhaltung nach BOStrab)
 - ▶ Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Qualifikation der Instandhaltung mindestens Facharbeiter/in IHK
 - ▶ Führungskraft: Qualifikation mindestens Meisterin/Meister
- ▶ KOM und Sonderfahrzeuge
 - ▶ Mechatronikerin/Mechatroniker Kfz
 - ▶ Kfz-Elektrikerin/-Elektriker
 - ▶ Karosserieschlosserin/-schlosser (m/w)
 - ▶ Kfz-Meisterin/-Meister
 - ▶ Ingenieur

Zusätzlich zu den Reparaturen und Instandsetzungen müssen auch gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen (Sicherheitsprüfung, Abgasuntersuchung, Hauptuntersuchung, Prüfung der Fahrschreiber und Kontrollgeräte nach § 57b StVZO) von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Zusatzqualifikationen oder Externen durchgeführt werden.

Die Werkstätten für die Reparatur der KOM und Sonderfahrzeuge müssen nach ISO 9001 und 14001 zertifiziert sein.

Zur Koordination und Überwachung des Bus- und Bahnverkehrs hat das Verkehrsunternehmen eine Betriebssteuerzentrale vorzuhalten und kann/wird diese Leistung bei der Saarbahn Netz GmbH auf Basis eines Vertrages zu Vollkostenbasis einkaufen. Sie ist während 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr zu besetzen. Als Kommunikationszentrale laufen in der Leitstelle die Informationen zusammen, die zeitnah weitergegeben werden. Dies bezieht sich auch auf einen direkten Kontakt zu den Werkstätten um Mängel an Fahrzeugen, Haltestellen und Betriebseinrichtungen schnell bearbeiten zu können. Die Leitstelle überwacht und dokumentiert den ordnungsgemäßen Fahrbetrieb mit Hilfe eines für den städtischen Einsatz geeigneten rechnergestützten Betriebsleitsystems (ITCS) gemäß Anforderung der VDV Schrift 731. Hieraus muss die Umsetzung einer Busbeschleunigung nach Vorgabe der Landeshauptstadt Saarbrücken möglich sein. Darüber hinaus müssen Analysen zum Betriebsablauf wie Fahr- und Verlustzeitauswertungen und Pünktlichkeitsmessungen möglich sein. Die Betriebsdaten zum pünktlichen Betrieb fließen in das Informationssystem für Fahrgäste ein.

Die Leitstelle muss auf kurzfristige Betriebsstörungen und -unterbrechungen angemessen reagieren - sowohl in Richtung Fahrdienst, als auch in Richtung Fahrgäste (vgl. Bestand und Qualitätskriterium Information im Störfall). Ergänzend hierzu ist in Koordination mit der Leitstelle eine sogenannte mobile Verkehrslenkung während der Betriebszeiten im Betriebsgebiet unterwegs. Sie überwacht den Betrieb vor Ort und ist bei Störungen und Unfällen vor Ort in Absprache mit der Leitstelle erste Ansprechperson.

Stadtbahnbetrieb

Um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, muss die Leitstelle die elektrotechnischen Anlagen der Stadtbahn jederzeit steuern (technische Leitstelle, Stellwerk und Energieversorgung) können.

Werden Stellwerkstätigkeiten durchgeführt, so ist das Personal entsprechend zu qualifizieren. Für die technische Leitstelle ist das Personal technisch zu qualifizieren (Schaltberechtigung für die vorhandenen Hochspannungsanlagen sowie fachtechnische Kenntnisse der Betriebsanlagen und der technischen Leitstelle). Die Leitstelle muss über eine Videotechnik verfügen, mit der die betrieblichen Anlagen (beispielsweise Bahnsteige) überwacht werden. Notrufe sind entgegen zu nehmen und wenn notwendig an die zuständigen Stellen weiterzugeben.

5.1.10 Weitere Infrastruktureinrichtungen

Die ortsfeste Infrastruktur ist von den Verkehrsunternehmen bereitzustellen. Sie kann, soweit sie nicht selbst vorgehalten wird, gegen ein angemessenes Nutzungsentgelt zu Vollkosten von dem Eigentümer Saarbahn Netz GmbH als Eigentümerin der Stadtbahnanlagen zur Nutzung überlassen werden. Von den Verkehrsunternehmen sind zu erbringen beziehungsweise vorzuhalten:

- ▶ Streckeneinrichtungen wie z. B. ausreichende, den arbeitsrechtlichen Vorgaben entsprechende Fahrpersonalaufenthaltsräume und Streckentoiletten.
- ▶ Stellwerke
- ▶ Gleis- und Fahrleitungsanlagen
- ▶ Weichen
- ▶ Energieversorgungsanlagen (Unterwerke, USV- und ESV-Anlagen⁹)
- ▶ Zugsicherungsanlagen
- ▶ Weitere, den ordnungsgemäßen Betrieb der Unternehmen unterstützende Gegenstände (unter anderem EDV-Technik, Telefonanlage, Verkehrsfunk)

Die Saarbahn Netz GmbH als Infrastrukturbetreiber ist für die Wartung, Instandsetzung und Erneuerung (Instandhaltung) der Ausrüstungsgegenstände verantwortlich.

⁹ Unterbrechungsfreie Stromversorgungsanlagen, Ersatzstromversorgungsanlagen

Stadtbahnanlagen

Das Verkehrsunternehmen führt den Fahrbetrieb auf den Strecken durch. Die Stadtbahnanlagen werden von der Saarbahn Netz GmbH an das Verkehrsunternehmen gegen Nutzungsentgelte auf Vollkostenbasis zur Verfügung gestellt.

Die Instandhaltung (= Substanzerneuerung) sämtlicher Stadtbahnanlagen wird in drei Stufen unterteilt:

Wartung

Pflege in dem Umfang, wie sie ohne bauliche Maßnahmen zur Erhaltung der ordnungsgemäßen und sicheren Funktion erforderlich ist.

Instandsetzung

Erforderliche bauliche Maßnahmen zur Erhaltung des ordnungsgemäßen und betriebssicheren Zustandes (beispielsweise Reparaturen, Renovierungen, auch Schönheitsreparaturen).

Erneuerung

Auswechseln von verbrauchten oder technisch / wirtschaftlich überholten Wirtschaftsgütern.

Während die durchschnittliche Nutzungsdauer der Tunnel mit 100 Jahren angesetzt wird, ist sie bei den betriebstechnischen Anlagen wesentlich kürzer:

▶ Stellwerk Innenanlage	25 Jahre
▶ Fernmeldeanlagen	25 Jahre
▶ Gleise	30 Jahre
▶ Weichen	25 Jahre
▶ Fahrtreppen überdacht	30 Jahre
▶ Fahrtreppen nicht überdacht	20 Jahre
▶ Aufzüge	30 Jahre
▶ Stellwerk Außenanlage	15 Jahre
▶ Unterwerke	30 Jahre

Bei technischen Anlagen ist die Nutzungsdauer teilweise noch geringer:

▶ Klimatechnik	10 Jahre
▶ Pumpen, Hebeanlagen, Sanitär	10 Jahre
▶ Beleuchtung	20 Jahre
▶ Fahrleitung	50 Jahre

5.1.11 Soziale Standards

Die in diesem Nahverkehrsplan dargelegten Anforderungen und Standards für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen hält die Landeshauptstadt Saarbrücken für erforderlich (§8 Abs. 3 PBefG). Die Betriebsqualität einer ausreichenden Bedienung wird unter anderem durch ein Zusammenspiel von der Qualität des eingesetzten Materials, der Qualifikation und den Arbeitsbedingungen des eingesetzten Personals bestimmt. Aus diesem Grund legt die Landeshauptstadt Saarbrücken als Aufgabenträger besonderen Wert auf die Einhaltung der Betriebsqualität und wird den zukünftigen Betreiber des Stadtnetzes Saarbrücken verpflichten die Einhaltung des Saarländischen Tariftreuegesetzes unter Anwendung des TV-N Saar einschließlich Besitzstandsregelung, die im Abschnitt III des TV-N Saar geregelt ist, einzuhalten. Zusätzlich muss der zukünftige Betreiber ein Ausbildungsbetrieb sein.

5.2 Qualitätsstandards anderer Aufgabenträger

Auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Saarbrücken verkehren als ein- und ausbrechende Verkehre weitere Bus- und Bahnlinien, die nicht in der Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken liegen. Hier gelten Qualitätsstandards, die im Rahmen der jeweiligen Nahverkehrspläne und /oder bereits erfolgter Ausschreibungen und Vergaben aufgrund eines Verkehrsvertrages mit Leistungsbeschreibung festgeschrieben sind. Einige Aufgabenträger (zum Beispiel ZPS, Saarpfalz-Kreis) schreiben in ihren Verträgen Pönale fest und führen aktive Kontrollen durch, um die vertraglich vereinbarte Qualität zu prüfen und einzufordern.

Es handelt sich um folgende Verkehre:

- ▶ Linien des Eisenbahnverkehrs in der Aufgabenträgerschaft des Saarlandes auf den RE-/RB-Strecken von Saarbrücken in Richtung Kaiserslautern, Pirmasens, Trier, Mainz und Lebach sowie die nach EBO betriebenen Streckenabschnitte der Stadtbahn. Die RE-Netze wurden 2015 in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern der jeweiligen Bundesländer vergeben. Das RB-Netz Saarland ist überwiegend ab 2019 neu in zwei Bündeln vergeben. In allen Verträgen sind Qualitätskriterien geregelt.
- ▶ RegioBus-Linien R10 (Saarbrücken - Blieskastel) und R13 (Saarbrücken - Überherrn) in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS): Im Falle der Linie R10 gelten die Qualitätsstandards im Rahmen der Vergabe des Saarpfalz-Kreises zum 1.1.2016 an das Unternehmen Saar-Mobil GmbH (Linienbündel Saarpfalz-Kreis West). Qualitätsstandards für die Linie R13 wurden im Zuge der Vergabe des ZPS an die Firma Aloys Baron GmbH zum 1.5.2013 festgelegt. Mit dem aufzustellenden Nahverkehrsplan des ZPS werden saarlandweit einheitlich hohe Qualitätsstandards für alle RegioBus-Linien festgelegt, die bei kommenden Vergaben greifen. Damit wird der hohen Bedeutung dieser Linien als Teil des landesweiten ÖPNV-Netzes und Ergänzung zum Schienenverkehr Rechnung getragen.

- ▶ Landesweite Nachtbuslinien N1 - N5 in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland: In den laufenden Verträgen mit den ausführenden Verkehrsunternehmen Saar-Mobil GmbH, KVS GmbH, Müllenbach-Reisen GmbH und Marianne Feld GmbH sind Qualitätskriterien geregelt.
- ▶ Buslinien in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS): Linien 132, 150, 160, 166, 172, 175, 197 sowie die Nachtbuslinien N11 - N15. Auch für diese Linien wurden beziehungsweise werden im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe durch den Aufgabenträger ZPRS Qualitätsstandards definiert.
- ▶ Buslinien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Völklingen: Linien 180, 181, 189, 890, 891, 899. Hier werden auf Basis der Betrauung der Völklinger Verkehrsbetriebe und des z.Zt. in Abstimmung befindlichen Nahverkehrsplans Qualitätsstandards festgelegt.
- ▶ Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises: Linien 170, 506, 556 und 568. Hier sind die Qualitätsstandards mit der Vergabe zum 1.1.2016 an das Unternehmen Saar-Mobil GmbH für acht Jahre festgelegt worden (Linienbündel Saarpfalz-Kreis West).
- ▶ Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Neunkirchen und der Stadt Neunkirchen: Linien 301, 321. Hier wurden die Qualitätsstandards 2017 im Rahmen einer Direktvergabe an die Neunkircher Verkehrs GmbH auf Basis einer Betrauung festgelegt.
- ▶ Buslinie in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Saarlouis: Linie 473. Hier wurden Qualitätsstandards im Rahmen der Direktvergabe des Landkreises Saarlouis an die Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis (KVS) GmbH zum 1.1.2016 (Linienbündel Saarlouis 2) festgelegt.
- ▶ Internationale Verkehre: Saarbrücken-Luxembourg-Express und Buslinie MS (Homburg Haut - Saarbrücken). Beide Linien wurden nach EU-Recht (VO (EG) Nr. 1073/2009) vergeben. Einzelheiten zu den Qualitätsanforderungen sind nicht bekannt.

6 Analyse des ÖPNV-Angebots

In der Schwachstellenanalyse erfolgt der Abgleich zwischen Anforderungsprofil und ÖPNV-Angebot bezogen auf die hierfür festgelegten Kriterien. Ziel ist die Darstellung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot als Basis für Maßnahmenvorschläge zur Behebung dieser Schwachstelle.

Bei der Analyse zeigten sich nur wenige Schwachstellen. Das bestehende Angebot ist weitestgehend an die Erfordernisse und die zu erwartende Nachfrage angepasst.

Nicht jede festgestellte Schwachstelle muss zu Maßnahmen führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Forderung nach Schnellbus- oder Schnellbahnsystemen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen oder Brechungen nötig werden. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass aus wirtschaftlichen Gründen Schwachstellen in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellem Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Schwachstellen beseitigt werden können.

Im Folgenden wird das Vorgehen bei der Schwachstellenanalyse beschrieben.

Überblick Methodik

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Netzmodell durchgeführt. Alle zunächst auf diese Weise systematisch ermittelten Schwachstellen wurden näher untersucht und hinsichtlich ihrer Bedeutung priorisiert. Bei festgestellten Schwachstellen folgte eine Einzelfallprüfung, ob die Einhaltung des Anforderungsprofils mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist. Die Ergebnisse wurden auch im projektbegleitenden Arbeitskreis und in arbeitsbegleitenden Ausschüssen diskutiert. Angebote, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, bleiben von der Analyse und Maßnahmendefinition unberührt.

6.1 Erschließung aus NVP 2014

Methodik

Die in Kapitel 4.1.1 definierten Vorgaben wurden im VISUM-Netzmodell für die Landeshauptstadt Saarbrücken in zwei Schritten ausgewertet:

Analyse des ÖPNV-Netzes

Bei der Analyse des ÖPNV-Netzes wurde zunächst eine graphische Auswertung, wie in Abbildung 20 dargestellt, durchgeführt. Anschließend wurde eine detaillierte Prüfung der einzelnen identifizierten Bereiche durchgeführt.

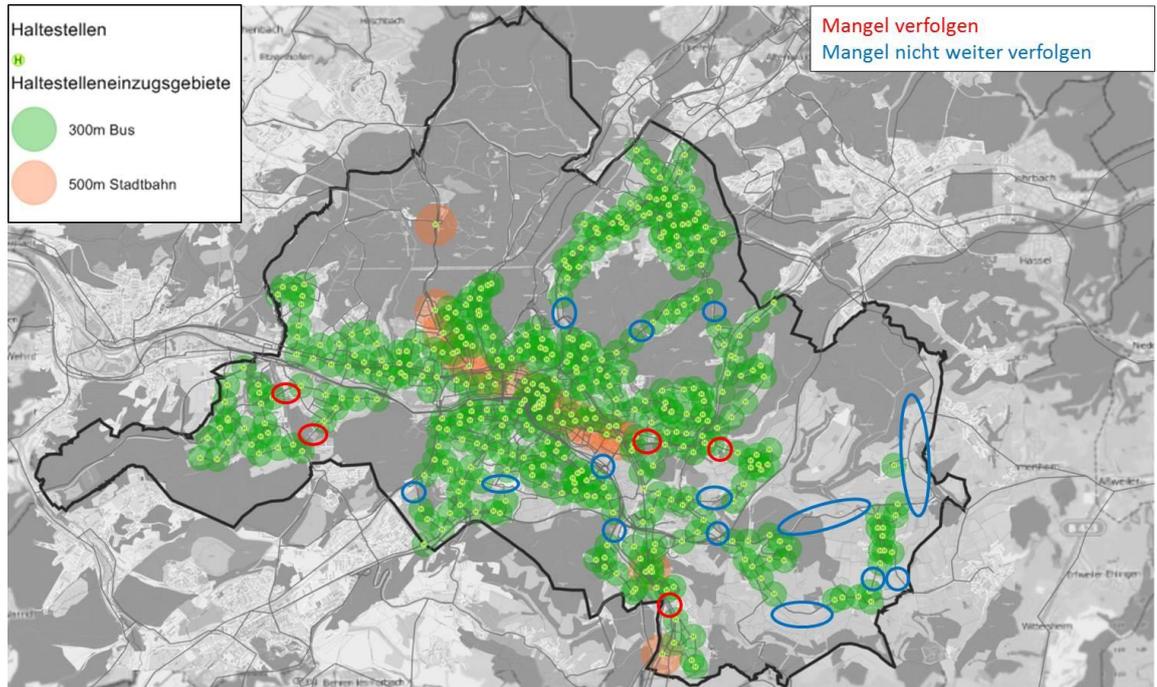


Abbildung 20: Graphische Auswertung der Einzugsbereiche entlang des ÖPNV-Netzes

Die nachfolgende Tabelle enthält die Analyseergebnisse der Einzugsbereiche für Bushaltestellen mit 300m und Straßenbahnhaltestellen mit 500m entlang der bestehenden Linienführung. Bereiche, die im Zuge einer detaillierten Untersuchung und Bewertung als weiter zu verfolgen eingestuft werden, sind Schwachstellen, für die eine Maßnahmendefinition erfolgt. Dies betrifft fünf Bereiche, bei denen auf dem Streckennetz Lücken im Einzugsbereich bestehen. Lösungsansätze in Form zusätzlicher Haltestellen werden bezüglich ihrer Kosten und Wirkungen in Kapitel 7 behandelt.

Ort	Linie	Maßnahme	Grund	Schwachstelle	Änderungen seit 2014
West					
Gersweiler Hauptstraße	103/134	zus. Haltestelle	Erschließung des Wohngebiets In den Ellern im 400m Radius	✓	weiterhin zu verfolgen
Gersweiler Krughütter Straße	104/134	zus. Haltestelle	Woll Maschinenbau	✓	weiterhin zu verfolgen
Nord					
Dudweiler Landstraße	103/104/125	nicht weiter verfolgen	Gleisanlage	✗	
Universität L252	unter anderem 101 / 102 / 109 / 112	nicht weiter verfolgen	Waldstück	✗	
Dudweilerstraße L251	138/163	nicht weiter verfolgen	Waldstück	✗	
Zentrum/Süd					
Dr.-Vogeler-Straße / Hauptfriedhof	126/30	nicht weiter verfolgen	Kein Eingangsbereich	✗	
ZF Tor 1 / ZF Tor 2	123	nicht weiter verfolgen	Kein Zugang zum Werk	✗	
Brücke / Zur Ostspange	136	nicht weiter verfolgen	Flussüberquerung	✗	
Saargemünder Straße B406	126	nicht weiter verfolgen	Flußufer/Wald	✗	
Brebacher Straße/Mühlenweg	137	nicht weiter verfolgen	Wald/Ackerfläche	✗	
Geisberg	137	zus. Haltestelle	Lücke in bewohntem Gebiet	✓	nicht weiter zu verfolgen
Mainzer Straße Höhe Halberg	unter anderem 105/122/135	zus. Haltestelle	Praktiker/Gewerbe	✓	nicht weiter zu verfolgen
Saarbrücker Straße L107	120/130	nicht weiter verfolgen	Wald/Ackerfläche	✗	
Ost					
Flughafenstraße L108	R10	nicht weiter verfolgen	Wald/Ackerfläche	✗	
Südost					
Saargemünder Straße / Auf Lehen	L131	zus. Haltestelle	Wohngebiet direkt an Saargemünder Straße	✓	nicht weiter zu verfolgen
Hauptstraße L107	120	nicht weiter verfolgen	Wald/Ackerfläche	✗	
Eschringer Straße	120	nicht weiter verfolgen	LKW Zufahrt Werkshof	✗	
Ormesheimer Straße	120	nicht weiter verfolgen	Ackerfläche	✗	

Tabelle 10: Analyseergebnisse der Einzugsbereiche entlang des ÖPNV-Netztes

Auswertung Gesamtnetz

Bei der flächendeckenden Auswertung zur Erschließung des Gesamtnetzes wird gemäß dem Anforderungsprofil zwischen Einzugsbereichen der Bushaltestellen von 300m und 400m für Gebiete mit und ohne zentraler städtischer Funktion unterschieden. Haltestellen mit zentraler städtischer Funktion sind in folgender Abbildung dargestellt:



Abbildung 21: Einzugsbereiche 300m Innenstadt mit zentraler städtischer Funktion

Einen Überblick zum Vorgehen bei der ersten graphischen Auswertung der Einzugsbereiche liefert nachfolgende Abbildung. Die bei dieser Untersuchung ermittelten Gebiete werden eingehend im Detail geprüft und hinsichtlich der Notwendigkeit einer Maßnahmendefinition kategorisiert.

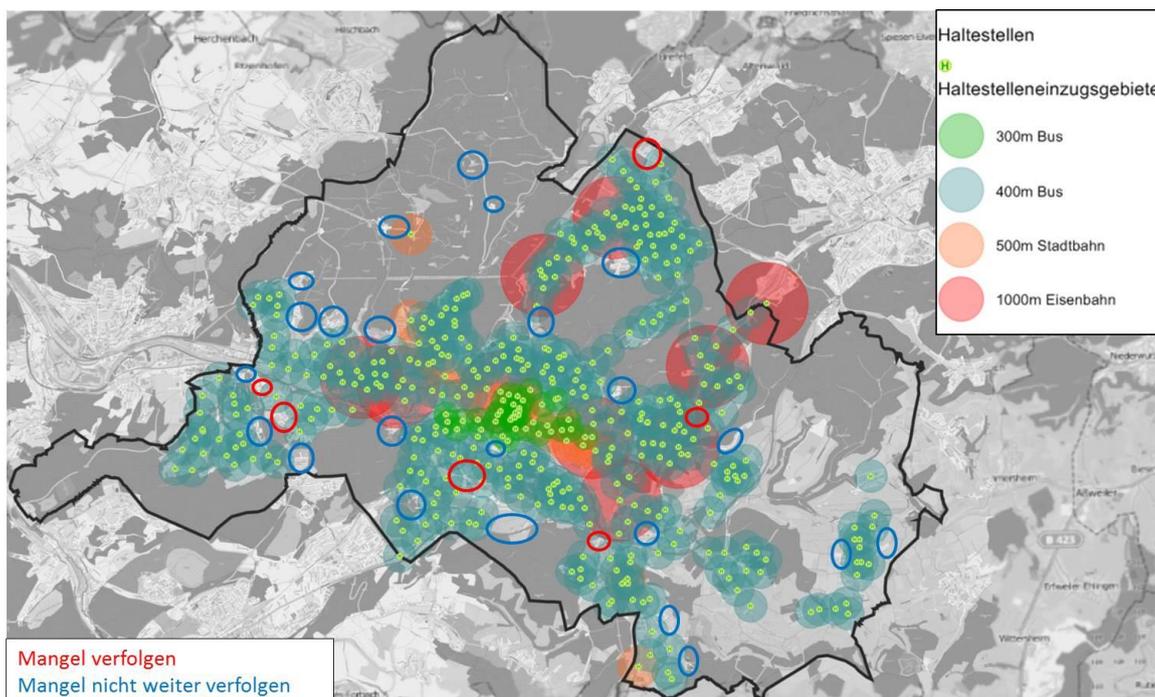


Abbildung 22: Graphische Auswertung der Einzugsbereiche im Stadtgebiet Saarbrücken

Das Analyseergebnis des Gesamtnetzes ist in Tabelle 11 dargestellt. Insgesamt sind fünf Bereiche durch den ÖPNV nicht erschlossen und besitzen kein weiteres Ausschlusskriterium. Diese werden als Schwachstelle bezeichnet. Die aus Kapitel 3 beschriebenen Neubaugebiete sind mit einer Ausnahme (Franzenbrunnen) vollständig erschlossen. Im Kapitel 7 werden geeignete Lösungsansätze wie zusätzliche Haltestellen oder neue Linienwege aufgezeigt und untersucht.

Ort	Ergebnis NVP	Maßnahme	Grund	Schwachstelle	Änderungen seit 2014
Altenkessel Großwaldstraße	nicht weiter verfolgen		keine Wendemöglichkeit	✗	
Altenkessel Am Alsbach	nicht weiter verfolgen		enge Straßen und Radien	✗	
Burbach Ausbesserungswerk	nicht weiter verfolgen		kein Ziel, Einfahrt erschlossen	✗	
Burbach Waldfriedhof	nicht weiter verfolgen		vom Eingang her erschlossen	✗	
Von der Heydt	nicht weiter verfolgen		Bedienung nur durch AST schon vorhanden	✗	
Forsthaus Neuhaus	nicht weiter verfolgen		geringe Priorität, Aufgabe des regionalen Busverkehrs	✗	
Siedlung Neuhaus	nicht weiter verfolgen		geringe Priorität, einzelne Häuser	✗	
Gleisanlage	nicht weiter verfolgen		keine Lücke im Sinne des NVP	✗	
Dudweiler Robert-Koch-Str.	nicht weiter verfolgen		enge Wohnstraße	✗	

Ort	Ergebnis NVP	Maßnahme	Grund	Schwachstelle	Änderungen seit 2014
Gewerbe an der Hirschbachstraße	weiter verfolgen	Haltestelle L103/104	mögliche ÖPNV-Relevanz	✓	nicht weiter zu verfolgen
St. Johann Am Schwarzenbergbad	nicht weiter verfolgen		enge Straßen	✗	
Scheidterberg Beerenfeldstraße	nicht weiter verfolgen		keine Wendemöglichkeit, enge Straßen	✗	
Ensheim Heimelstraße	nicht weiter verfolgen		keine Wendemöglichkeit, enge Straßen	✗	
Ensheim Marktweg	nicht weiter verfolgen		keine Wendemöglichkeit, enge Straßen	✗	
Bübingen Sportanlage	nicht weiter verfolgen		keine Wendemöglichkeit, enge Straßen	✗	
Bübingen Falkenweg	nicht weiter verfolgen		keine Wendemöglichkeit, enge Straßen	✗	
Brebach Am Zementwerk	nicht weiter verfolgen		nicht öffentliche Industriefläche	✗	
Wohngebiet Akazienweg / Festhalle	evtl. verfolgen	Zuwegung Haltestelle	Wohngebiet erschließen	✓	nicht weiter zu verfolgen
Grumbachtalweg	nicht weiter verfolgen		lockere Bebauung, enge Straßen und Radien	✗	
Güdingen Gewerbe, Tenniscenter	evtl. verfolgen	zus. Haltestelle an S1 oder L126 zwischen Friedhof und Globus	mögliche ÖPNV-Relevanz	✓	Bus: nicht weiter zu verfolgen, Stadtbahn: Umsetzung vorgesehen
Neubaugebiet Franzenbrunnen	evtl. verfolgen	zus. Haltestelle L106/107, Metzger Straße	bessere Erschließung im 400m Radius	✓	in Umsetzung
Kleingartenanlage / Alment St. Annual	nicht weiter verfolgen		keine Notwendigkeit, enge Wege	✗	
Sportanlage/Tierschutzverein	nicht weiter verfolgen		enge Wege	✗	
Hauptfriedhof	nicht weiter verfolgen		über Haltestellen Habsterdick, Nordeingang, Hauptfriedhof erschlossen	✗	
Messe	nicht weiter verfolgen		Messe wird/wurde verlegt	✗	
Am Triller	nicht weiter verfolgen		enge Straßen, von 400m erschlossen	✗	
Gersweiler Friedhof	nicht weiter verfolgen		enge Straßen	✗	
Gersweiler Pfählerstraße	weiter verfolgen	Linienführung L103/104 durch Pfählerstraße	bei 500m erschlossen	✓	in Umsetzung
Neu Aschbach/ Zum Teich	nicht weiter verfolgen		keine Wendemöglichkeit, enge Straßen	✗	
Aschbach St.-Barbara-Straße	nicht weiter verfolgen		enge Straßen, geringe Priorität	✗	

Tabelle 11: Analyseergebnisse der Einzugsbereiche im Gesamtnetz

6.2 Beförderungszeiten

Methodik

Entsprechend den im Anforderungsprofil festgelegten Höchstbeförderungszeiten zu den städtischen zentralen Zielen Innenstadt, Hauptbahnhof, Uni, HTW, Kliniken und Regierungsviertel wurden für alle Haltestellen die Beförderungszeiten grafisch dargestellt und ausgewertet. Die Beförderungszeiten umfassen die Fahrzeiten und die Umsteigezeiten. Die Auswertungen wurden für die morgendliche HVZ durchgeführt, dabei wurde jeweils die schnellste Verbindung gewertet.

6.2.1 Erreichbarkeit städtisch zentraler Ziele

Die Auswertung zur Erreichbarkeit des Zentrums (Innenstadt und Bahnhof) ergibt, dass die geforderte maximale Fahrzeit von 30 Minuten eingehalten wird (siehe nachfolgende Abbildung 23).

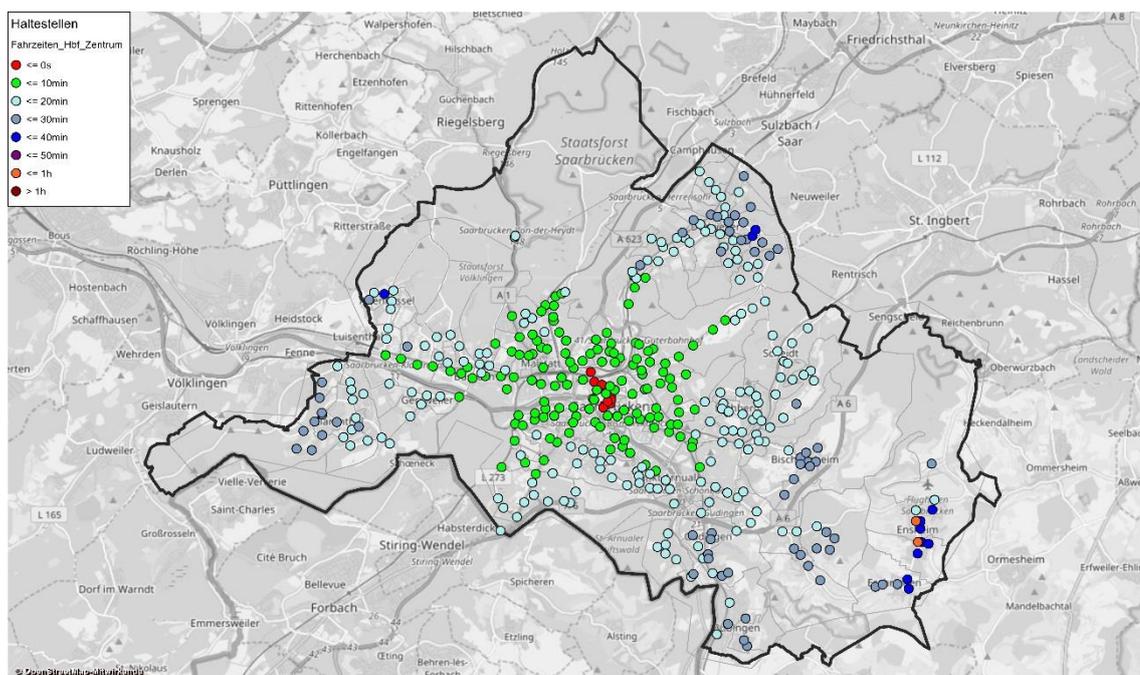


Abbildung 23: Beförderungszeiten zum Zentrum (Innenstadt und Hauptbahnhof)

Der obenstehenden Abbildung ist zu entnehmen, dass die Haltestellen Kreuzfeldstraße und Marktweg in Ensheim und einzelne Haltestellen in den Randbereichen nicht die geforderte Fahrzeit erfüllen. Dennoch werden diese nicht als Schwachstelle definiert, da die zwei Haltestellen nur in eine Richtung angefahren werden und sich in deren Einzugsbereich weitere Haltestellen, welche die geforderten Fahrzeiten aufweisen, befinden.

Die folgenden Abbildungen stellen die grafischen Analysen zur Erreichbarkeit der definierten Ziele dar, für die eine Fahrzeit von 30 Minuten im Anforderungsprofil gefordert wird:

- Hauptbahnhof
- Universität
- HTW-Standort Goebenstraße
- Regierungsviertel und
- Kliniken

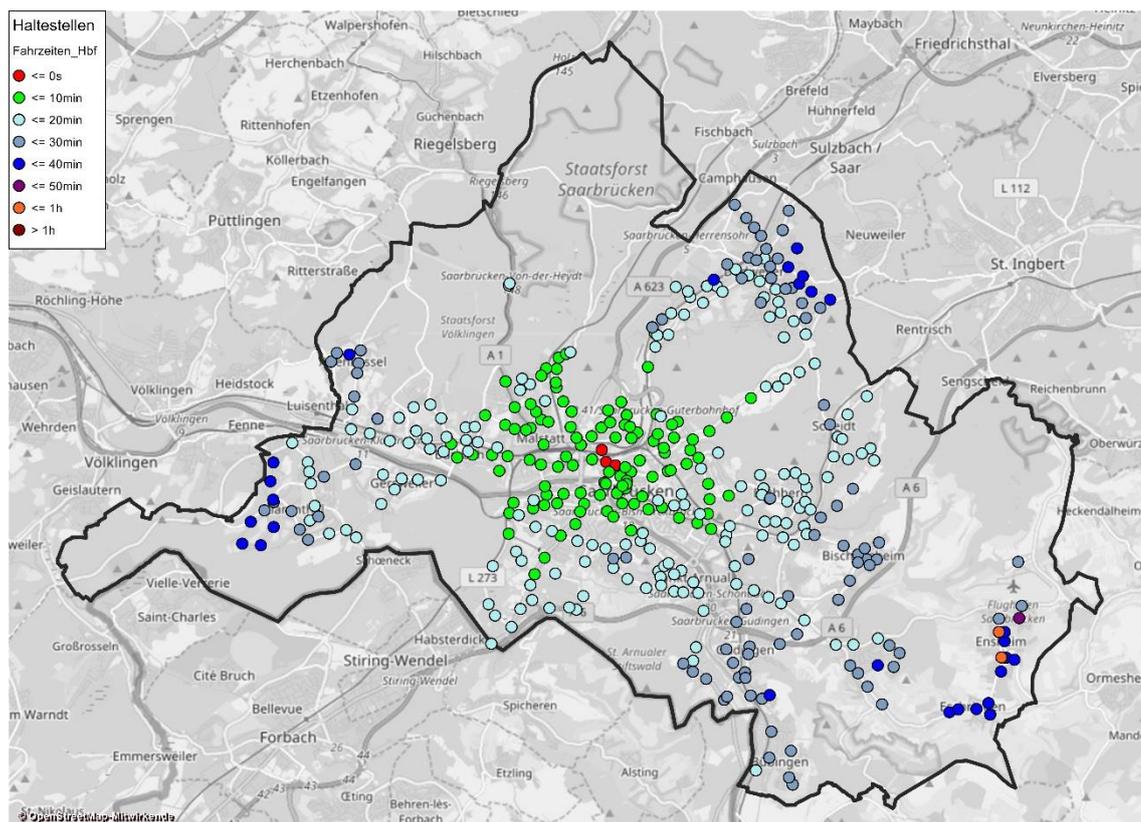


Abbildung 24: Beförderungszeiten zum Hauptbahnhof

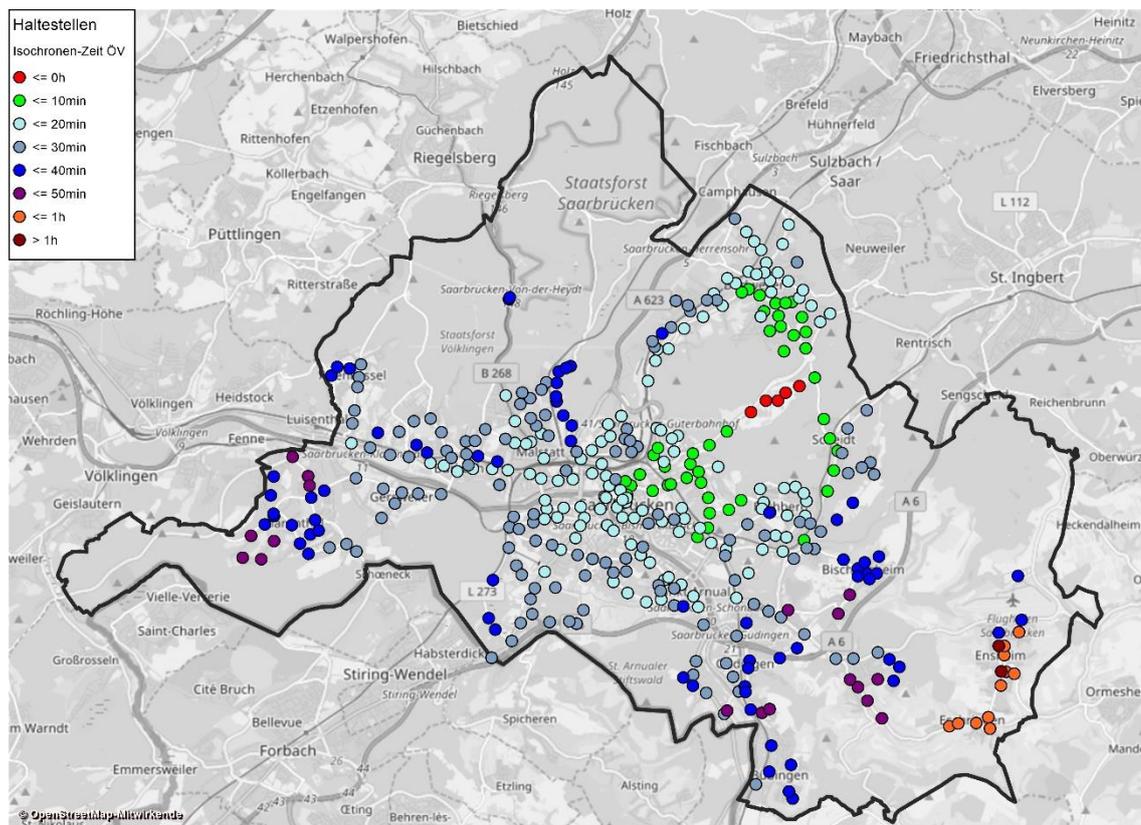


Abbildung 25: Beförderungszeiten zur Universität

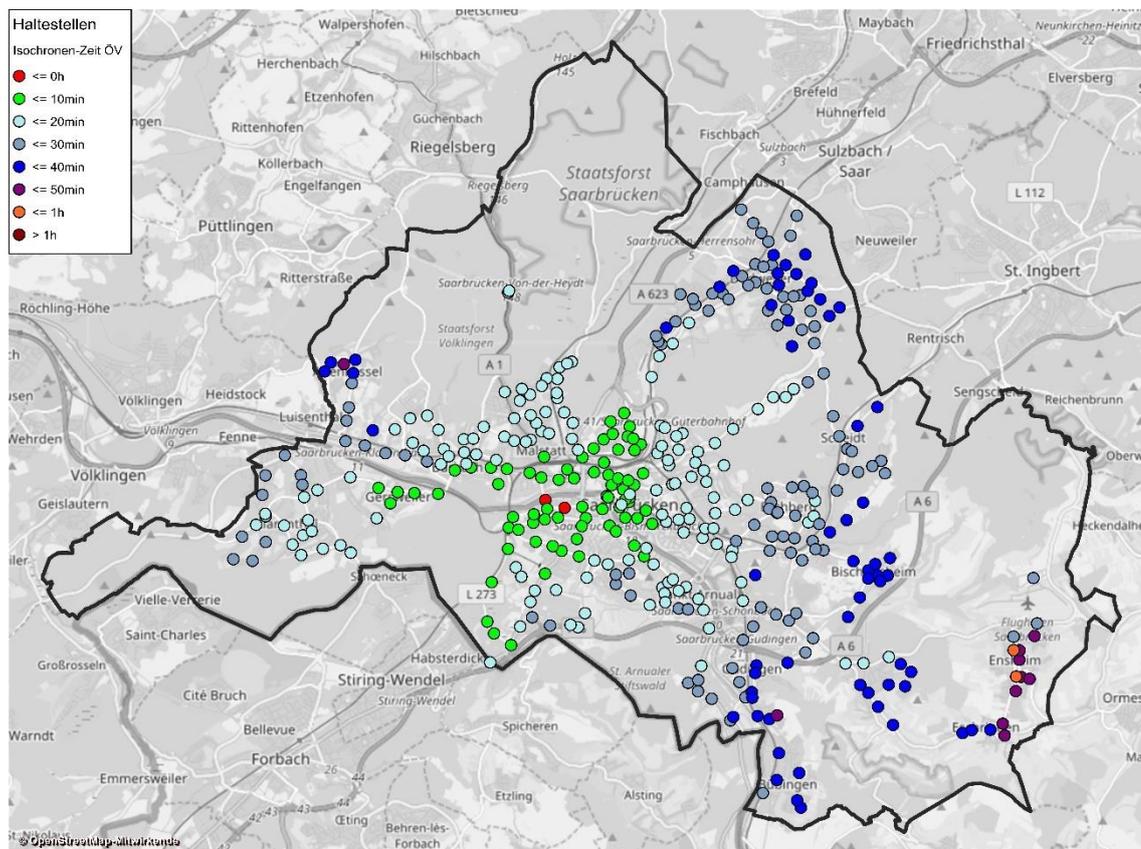


Abbildung 26: Beförderungszeiten zum HTW-Standort Heuduckstraße

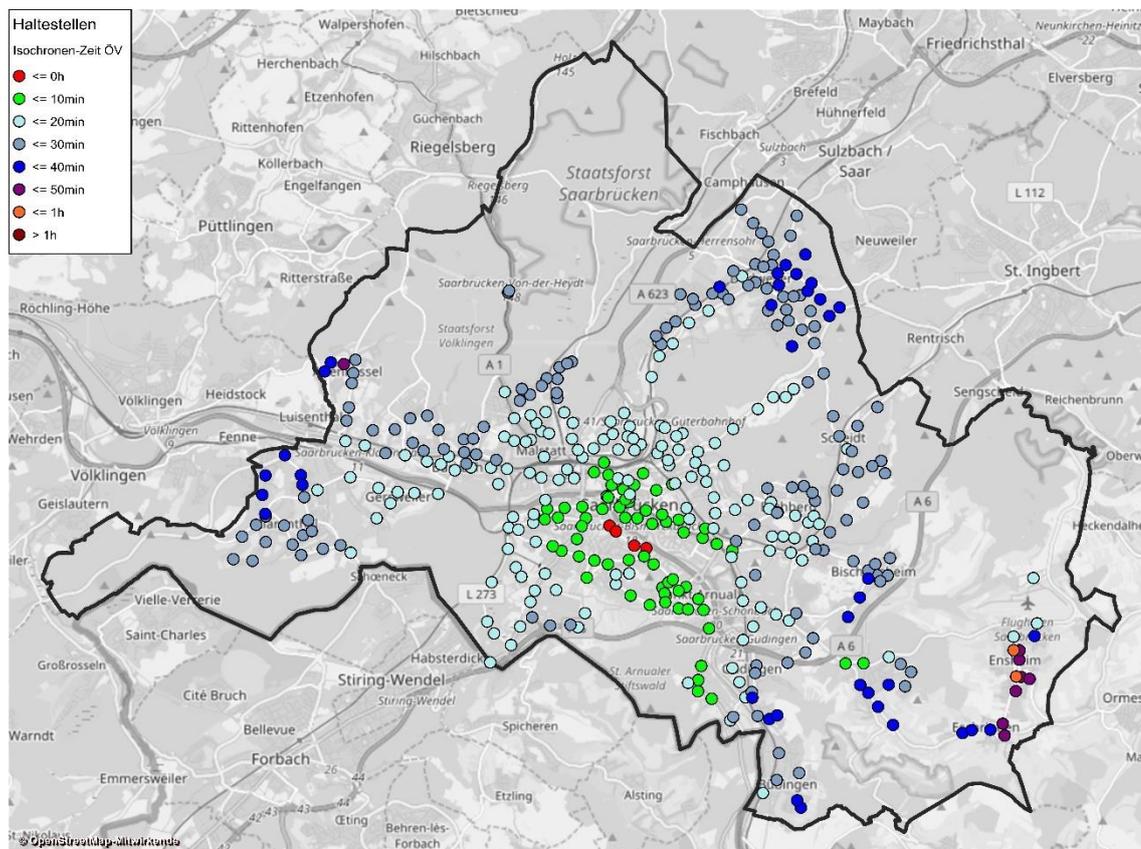


Abbildung 27: Beförderungszeiten zum Regierungsviertel

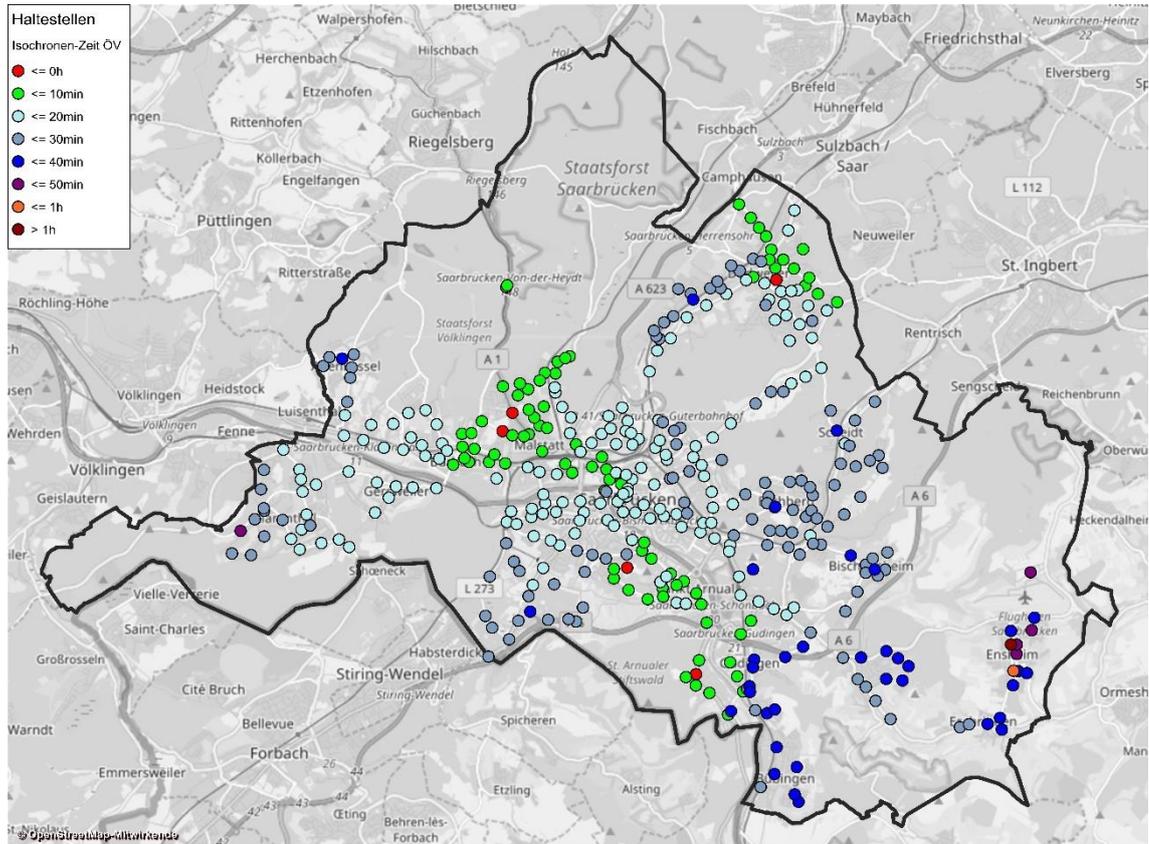


Abbildung 28: Beförderungszeiten zu den Kliniken

Obenstehenden Abbildungen ist zu entnehmen, dass einzelne weit vom Zielort entfernte Haltestellen existieren, die bei den Auswertungen zur Erreichbarkeit städtisch zentraler Ziele die geforderte Fahrzeit von 45 Minuten überschreiten. Diese Auffälligkeiten wurden in weiteren Auswertungen der Nachfragedaten aus dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Saarbrücken eingehend untersucht. Dabei wurde für diese Relationen bei einer zeitlichen und räumlichen Bündelung der Verkehrsströme nur sehr geringe ÖPNV-Ströme ermittelt und ein geringes ÖPNV-Potenzial (heutige IV-Nutzer) ermittelt. Somit würde hier eine Verbesserung des Angebotes nur mit einem nicht vertretbaren Nutzen-Kosten-Verhältnis einhergehen. Gleiches gilt auch für Ziele, die nicht grafisch abgebildet sind wie etwa der Zoo und das Calypsobad.

Die ermittelten Fahrzeiten entsprechen weitestgehend den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil, einzelne Ausnahmen werden somit nicht als Schwachstelle definiert.

6.2.2 Erreichbarkeit städtisch dezentraler Ziele

Die im Anforderungsprofil angesetzten Höchstbeförderungszeiten von 30 Minuten zu den städtisch dezentralen Zielen Burbach, Dudweiler und Brebach werden, wie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt, ausreichend erfüllt. Ebenso wie im vorangehenden Kapitel 6.2.1 werden die Überschreitungen der definierten Fahrzeiten von den Haltestellen Kreuzfeldstraße und Marktweg in Ensheim von der Schwachstellendefinition ausgenommen.

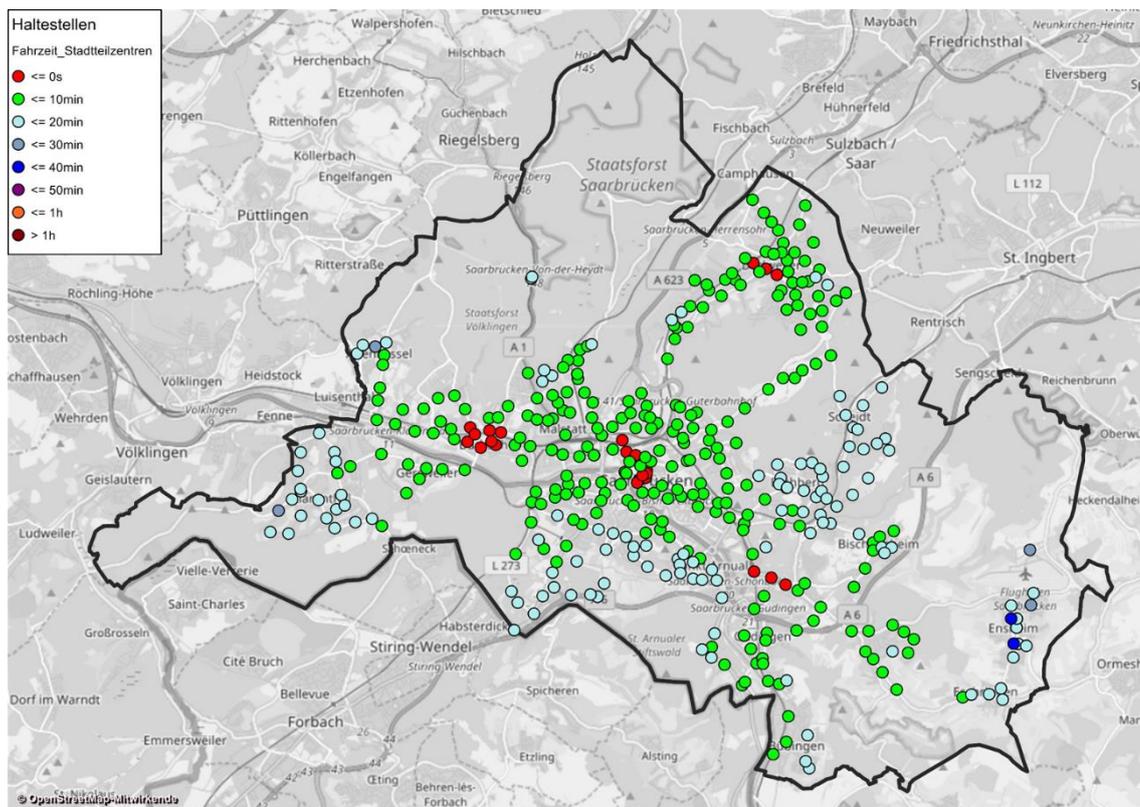


Abbildung 29: Beförderungszeiten zu den Stadtteilzentren

6.2.3 Erreichbarkeit DB-Haltepunkte

Die DB-Haltepunkte im Stadtgebiet Saarbrücken sind in maximal acht Minuten vom Hauptbahnhof zu erreichen und liegen damit unter den geforderten 10 Minuten (siehe folgende Abbildung). Zwar rückt damit die Innenstadt bezogen auf die Fahrzeiten näher an die Stadtteilhaltepunkte, jedoch haben diese Haltepunkte nur einen begrenzten Einzugsbereich, so dass die Fahrgäste überwiegend vom Bus in den Zug umsteigen müssen. Zudem ist der bauliche Zustand schlecht und die Ausstattung der Haltepunkte nicht einladend. Folglich wird das Fahrtenangebot der DB mit seinem punktuellen Einzugsbereich für städtische Fahrten nur begrenzt in Anspruch genommen. Trotz dieser Kritikpunkte besteht hier keine Schwachstelle, da durch den Busverkehr die städtischen Anforderungen erreicht werden.

Durch die sehr kurzen Reisezeiten mit den Regionalbahnen innerhalb der Stadt Saarbrücken, können durch gute Umsteigebeziehungen und für Nutzer im Einzugsbereich der Haltepunkte zeitlich attraktive Verbindungen entstehen. Somit ist von einem bislang ungenutzten Potential auszugehen, wenn o.g. gestalterische Mängel behoben werden.

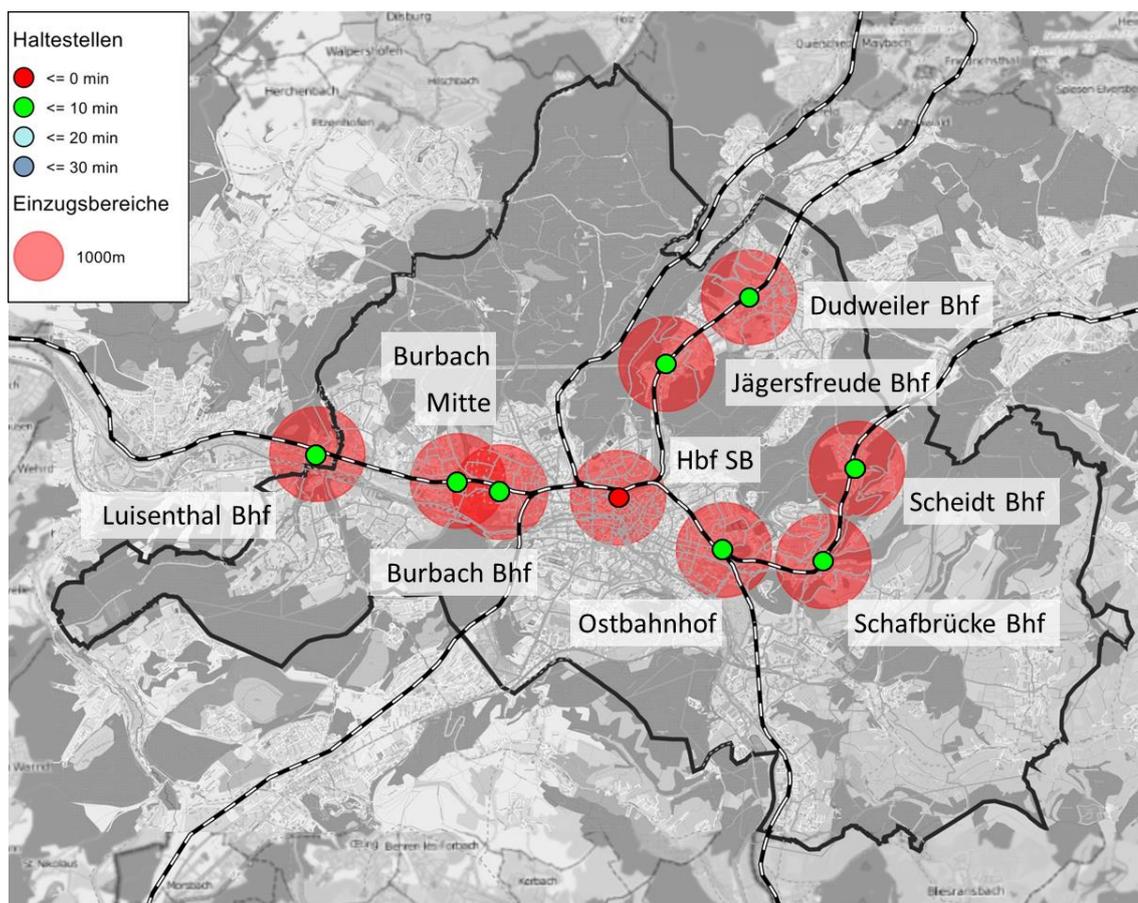


Abbildung 30: Fahrzeitenanalyse von den DB-Haltestellen zum Hauptbahnhof Saarbrücken

6.3 Umsteigehäufigkeiten

Methodik

Die Analyse der mittleren Umsteigehäufigkeiten auf den Relationen wurde analog zu der Untersuchung der zeitlichen Erreichbarkeit grafisch durchgeführt. Auch hier wurden die Auswertungen für die morgendliche HVZ vorgenommen und jeweils die schnellste Verbindung gewertet.

Erreichbarkeit Zentrum

Die Auswertung zur Erreichbarkeit des Zentrums in nachfolgender Abbildung zeigt, dass von den meisten Stadtteilen aus die Innenstadt als Direktverbindung erreichbar ist. Nur von und zu den Randlagen sowie durch Systemwechsel gebrochene Verkehre (beispielsweise Brebach) ist teilweise ein Umstieg notwendig. Auch der Hauptbahnhof als alleiniges Ziel mit zentraler Bedeutung für den ÖPNV ist überwiegend ohne, maximal mit einem Umstieg aus der Innenstadt zu erreichen (siehe Abbildung 32).

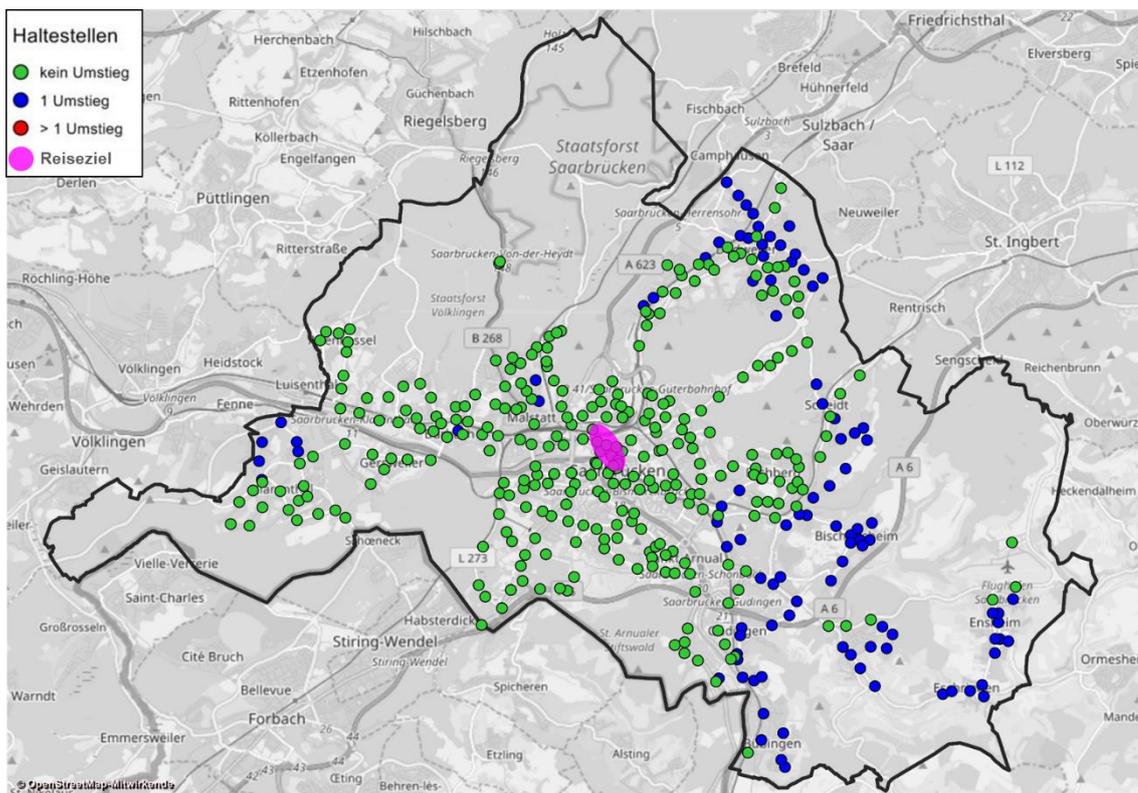


Abbildung 31: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Zentrums (Innenstadt und Hauptbahnhof)

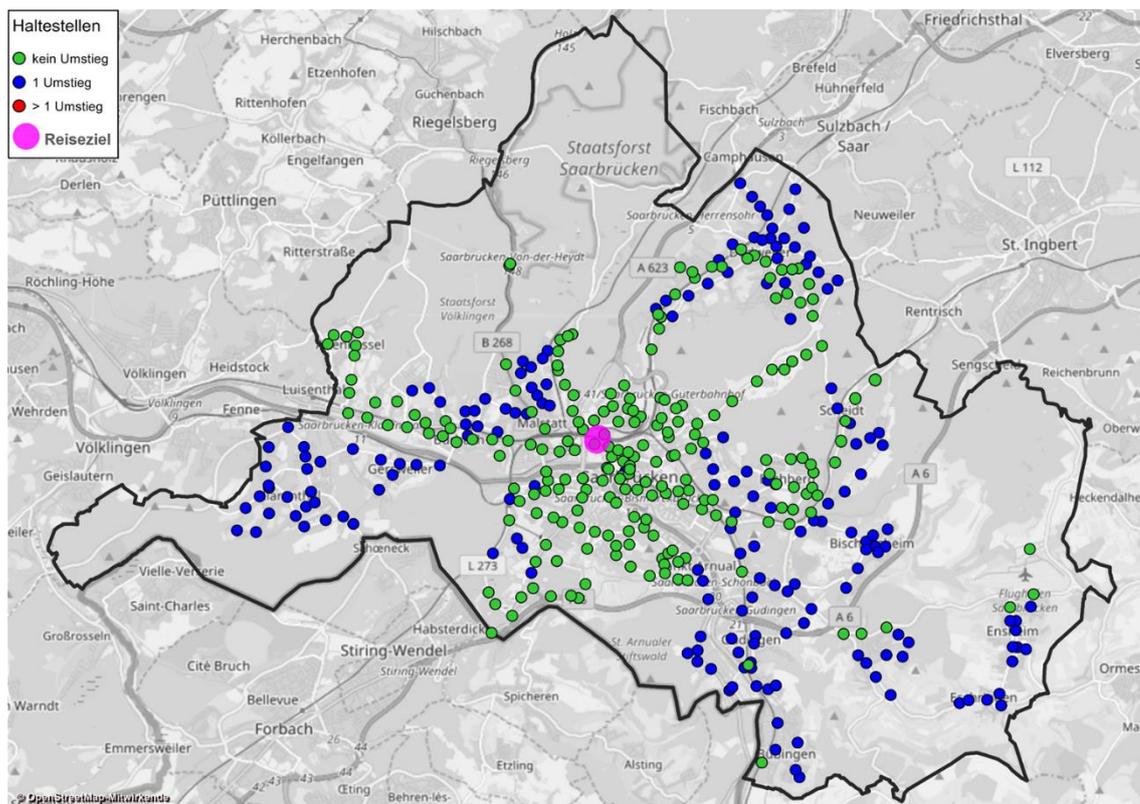


Abbildung 32: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Hauptbahnhof

Erreichbarkeit der Stadtteilzentren

Die Stadtteilzentren sollen gemäß dem Anforderungsprofil möglichst umsteigefrei, maximal mit einem Umstieg von 80% der Haltestellen aus zu erreichen sein. Besonderes Augenmerk wird hier auf die Einzugsbereiche der jeweiligen Stadtteile gerichtet, da diese hinsichtlich ihrer Versorgung auf die Stadtteilzentren ausgerichtet sind. Bis auf wenige Haltestellen, die nicht in Richtung des Zentrums angefahren werden, ermöglichen alle übrigen ein umsteigefreies Erreichen des Stadtteilzentrums. In den nachfolgenden Auswertungen ist der jeweilige abgeschätzte Einzugsbereich flächig dargestellt und die für das Stadtteilzentrum als relevant definierte Zielhaltestellen aufgelistet.

Zu dem jeweils untersuchten Stadtteil wurden Ortsbuslinien ermittelt, welche mehr als einen Umstieg benötigen, um das Stadtteilzentrum zu erreichen. Dies ist keine Schwachstelle, da diese Bereiche nicht auf das jeweilige Zentrum ausgerichtet sind und die Forderung von 80% mit maximal einem Umstieg erfüllt ist. Zudem ist die Zubringer- und Erschließungsfunktion der lokal verkehrenden Ortsbusse in Kombination mit einem Verzicht auf Parallelverkehr zur Stadtbahn ein bewusst gewolltes Prinzip der Optimierung des ÖPNV in Saarbrücken.

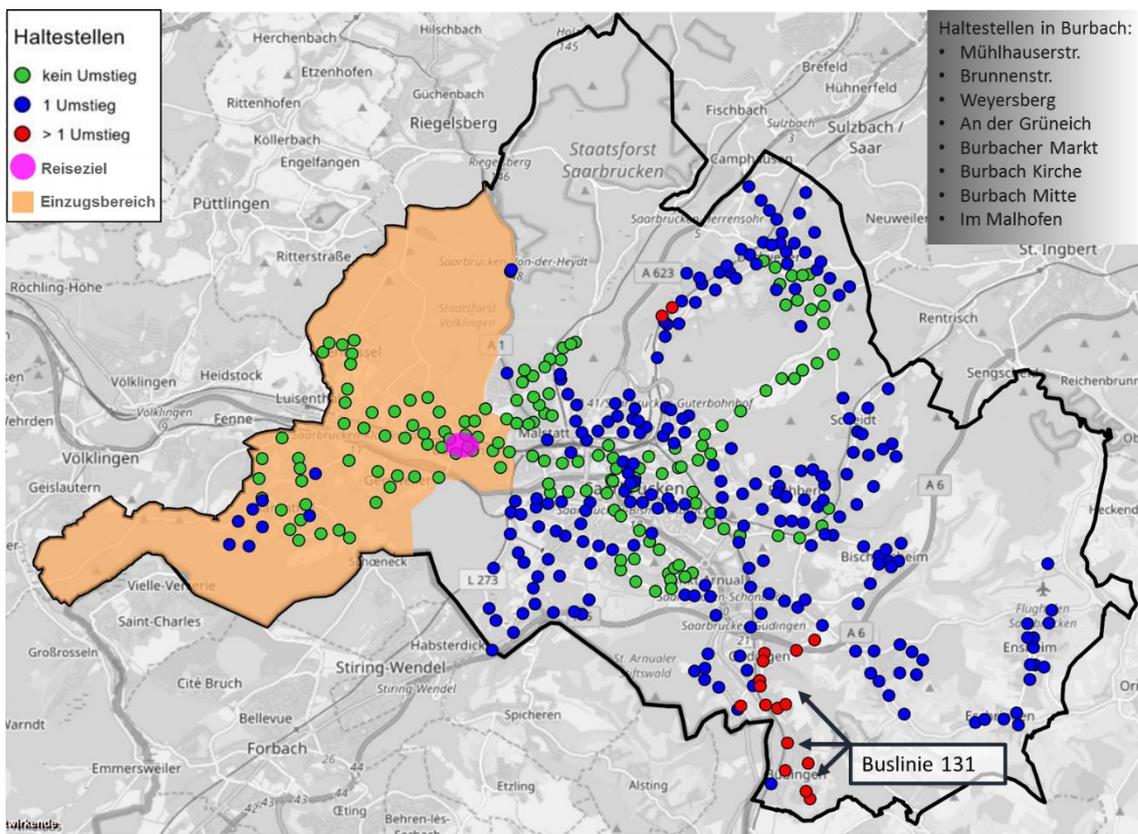


Abbildung 33: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Stadtteilzentrums Burbach

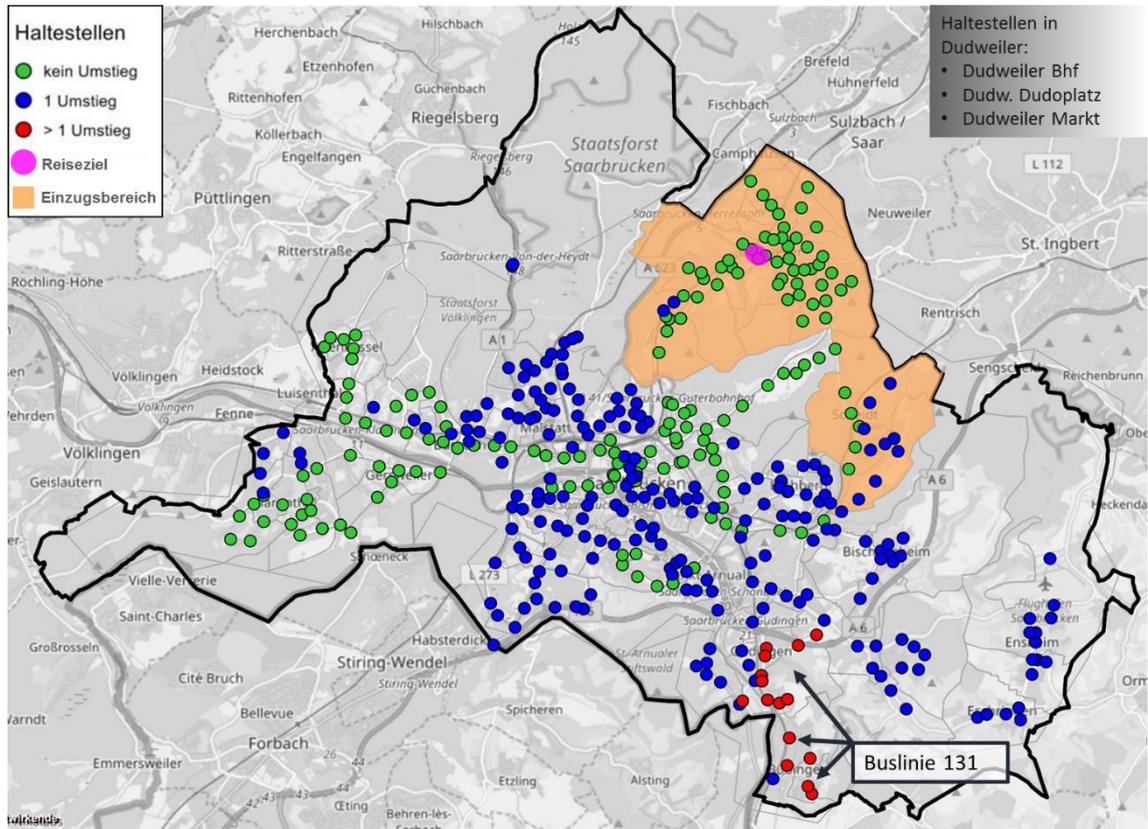


Abbildung 34: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Stadtteilzentrums Dudweiler

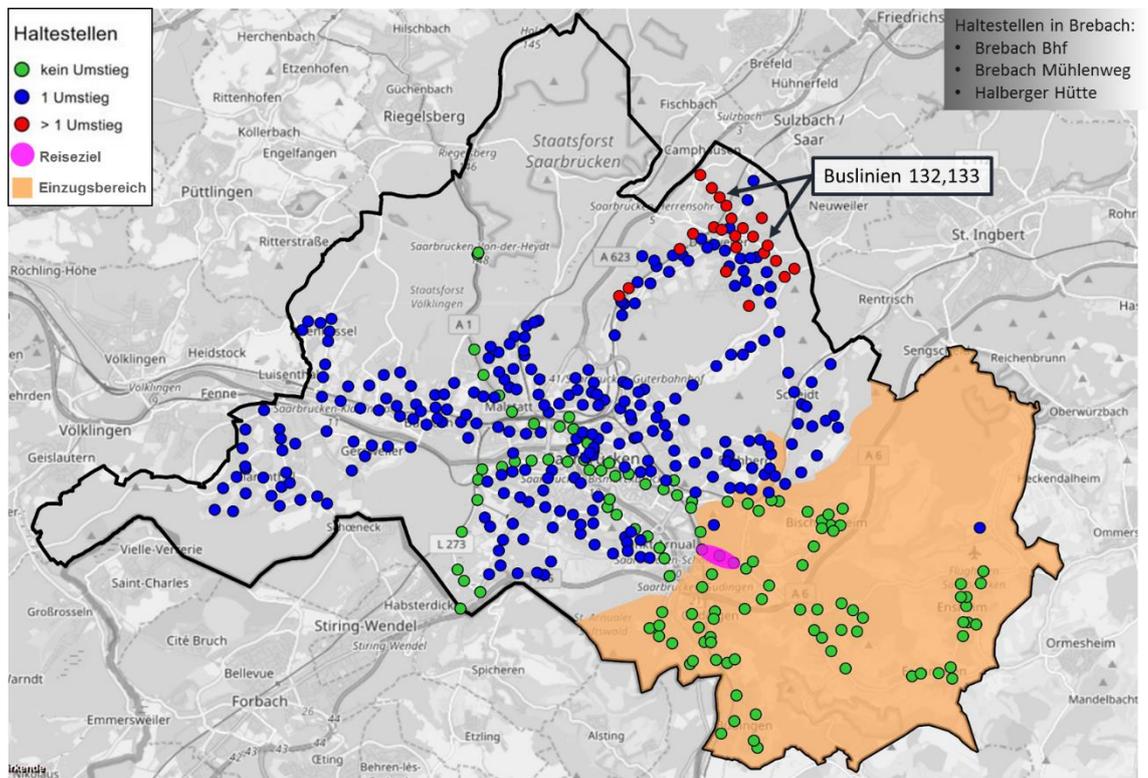


Abbildung 35: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Stadtteilzentrums Brebach

Campus und HTW

Ebenso wie die Stadtteilzentren sollen die Universität (Campus) und der zentrale HTW-Standort Göbenstraße von 80% der Haltestellen im Stadtgebiet mit maximal einem einmaligen Umstieg zu erreichen sein. Diese Forderungen werden, wie in den folgenden Abbildungen dargestellt, bei der Analyse der Umsteigevorgänge erreicht. Wie in den Auswertungen zuvor sind einzelne Haltestellen im Richtungsbetrieb und die Ortsbuslinie 131 Ausnahmen, die nicht als Schwachstelle definiert werden.

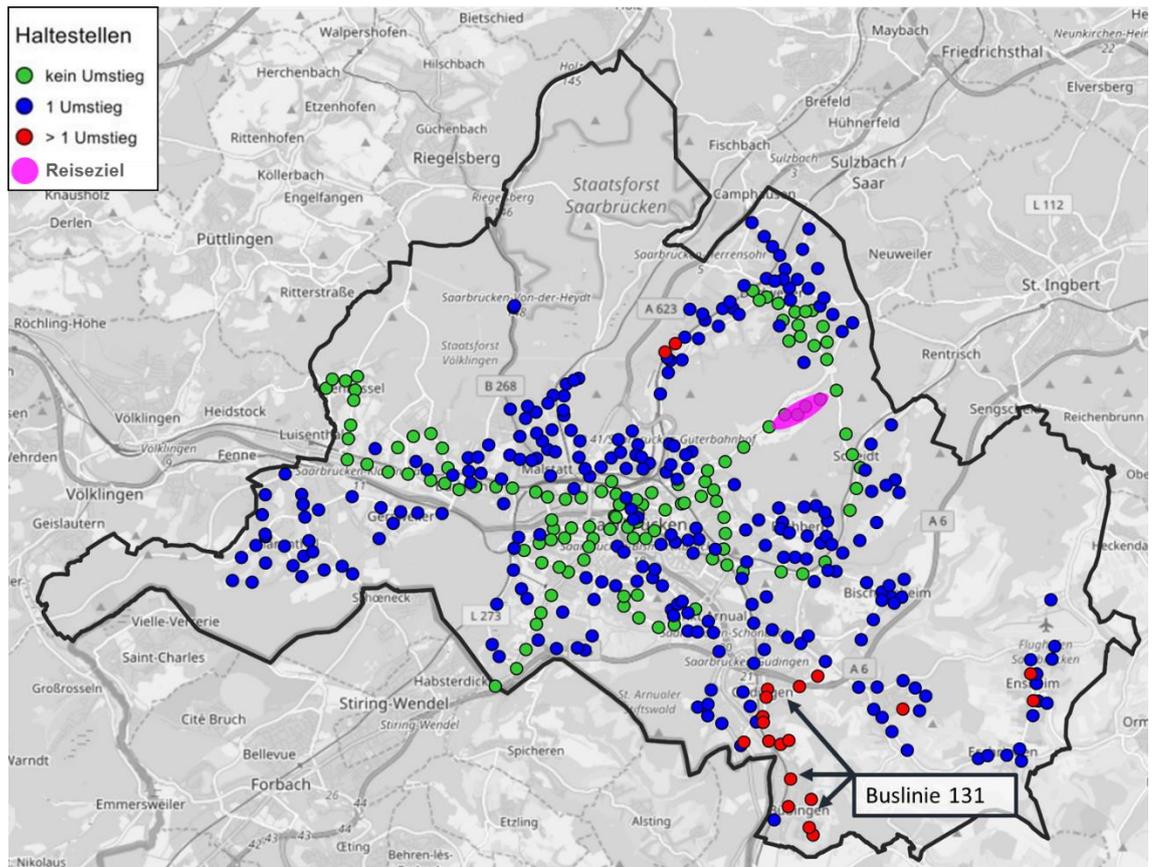


Abbildung 36: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Universitätscampus

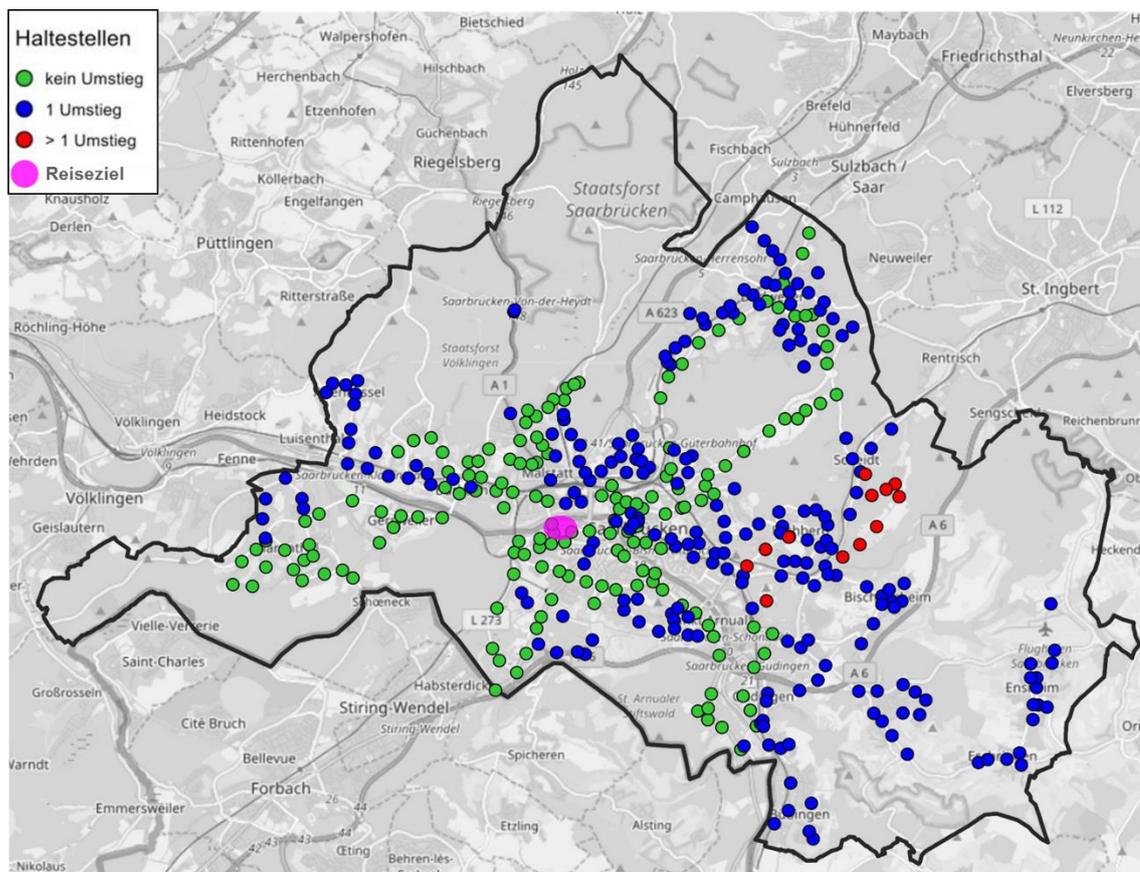


Abbildung 37: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des HTW-Standortes Heuduckstraße

6.4 Bedienungshäufigkeit

Methodik

In Abhängigkeit von den im Anforderungsprofil festgelegten Achsentypen und Verkehrszeiten wurden die Bedienungshäufigkeiten grafisch dargestellt und ausgewertet. Es wurden Analysen anhand der Stundengruppen 05:00 - 06:00, 07:00 - 08:00, 11:00 - 12:00 und 23:00 - 00:00 durchgeführt. Im Weiteren sind die Analysen einschließlich der jeweiligen zugehörigen Abbildungen aufgeführt. Aufgrund unterschiedlicher Umläufe, Fahrplanlagen und Dienstfahrplänen sind bei diesem Vorgehen geringfügige Verschiebungen der Fahrtenanzahl je Stunde möglich.

Analyse Schwachverkehrszeit

In der morgendlichen Schwachverkehrszeit von 05:00 - 06:00 Uhr existieren fünf Bereiche mit einzelnen Haltestellen, in denen kein Fahrtenangebot verfügbar ist. In den Bereichen Nachtweide und Scheidterberg werden Maßnahmen zur Behebung der mangelhaften Bedienung in der morgendlichen und abendlichen Schwachverkehrszeit erarbeitet.

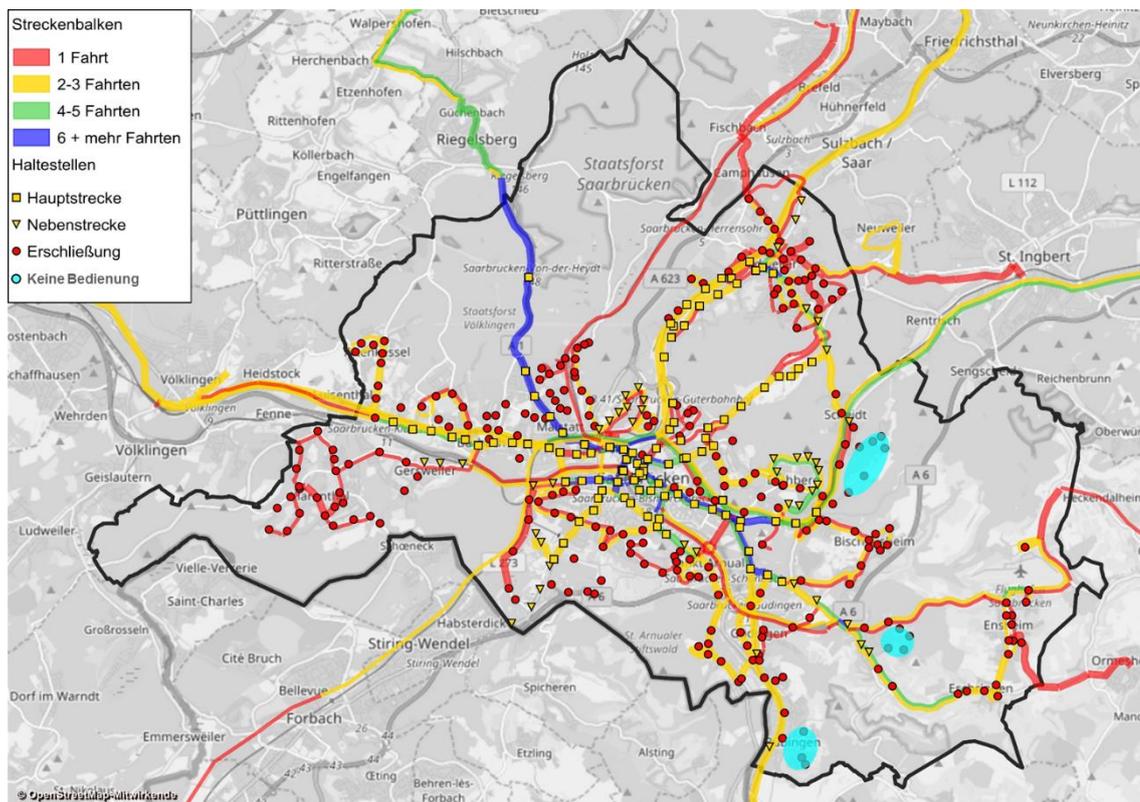


Abbildung 38: Analyse der Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit 05:00 - 06:00 Uhr

Nachfolgende Abbildung zeigt für die abendliche Schwachverkehrszeit von 23:00 - 00:00 Uhr insgesamt vier Bereiche, in denen ebenfalls eine unzureichende beziehungsweise keine Bedienung besteht. Diese werden als Schwachstellen definiert und im Kapitel 7 mit geeigneten Maßnahmen belegt. Dabei handelt es sich um:

- Dudweiler: keine Bedienung einzelner Haltestellen im Nordosten Dudweilers
- Scheidterberg: keine Bedienung der Haltestellen Scheidterberg
- Güdingen: keine Bedienung der Haltestellen: Brebach Rathaus, Daimlerstraße, Am Langfeld, Im Winterfeld sowie Unterschreitung der geforderten Fahrtenanzahl im Bereich Saarbrücker Straße
- Goldene Bremm: keine Fahrten zwischen den Haltestellen Südring und Hauptfriedhof, sowie entlang des Südrings / Untertürkheimer Straße

Für die detaillierte Maßnahmenbeschreibung wird auch für die anderen Stundengruppen in der Schwachverkehrszeit die Mindestanforderung analysiert.

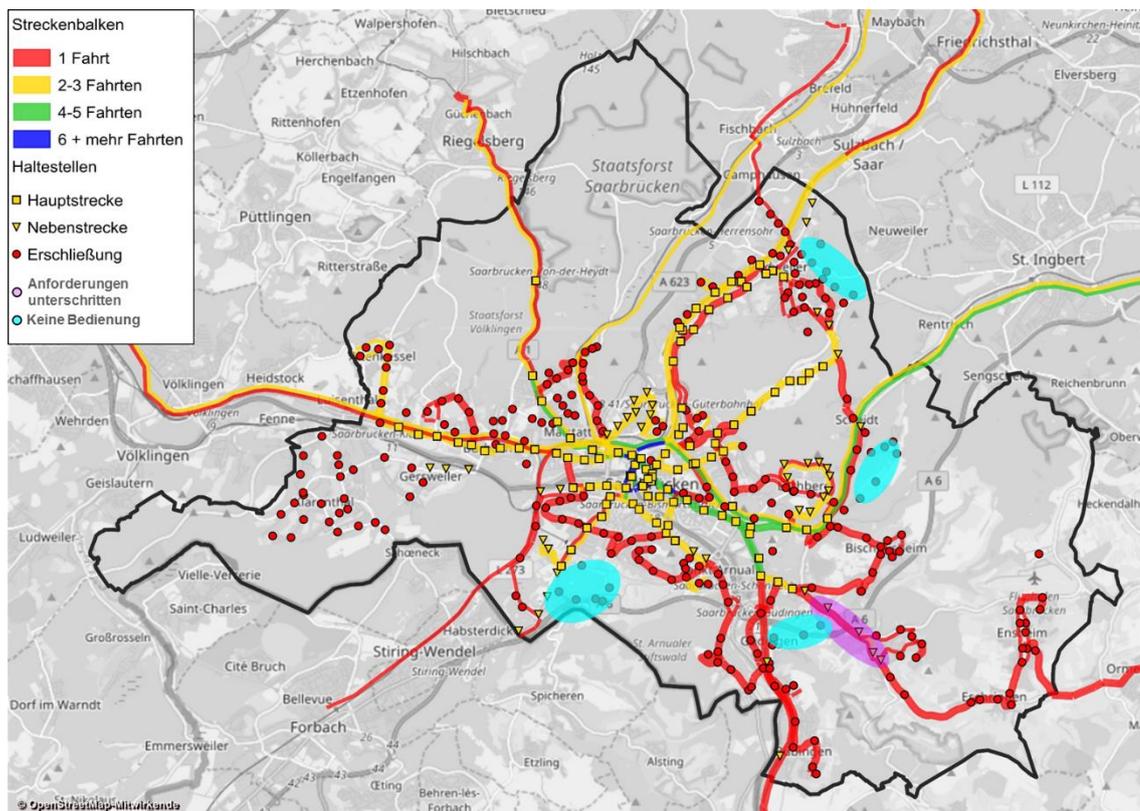


Abbildung 39: Analyse der Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit 23:00 - 00:00 Uhr

Analyse Hauptverkehrszeit

In untenstehender Grafik ist die derzeitige Bedienungshäufigkeit auf den einzelnen Strecken in der Hauptverkehrszeit im Zeitraum von 07:00 - 08:00 Uhr abgebildet. Im Abgleich mit der geforderten Anzahl an Fahrten lassen sich drei Bereiche identifizieren, welche eine zu geringe Bedienungshäufigkeit aufweisen:

- Dudweiler: Einzelne Haltestellen werden statt wie gefordert zweimal nur einmal je Stunde und Richtung angefahren
- Scheidterberg: Die Haltestellen entlang der Linienführung Scheidterberg bieten nur eine Fahrtmöglichkeit je Stunde und Richtung an
- Klarenthal: Aufgrund einer alternierenden Bedienung der Haltestellen Birkenweg und Jägerpfad wird hier nicht die geforderte Fahrtenanzahl erfüllt. Hierbei handelt es sich um ein optimiertes Bedienungsangebot (Aufteilung auf zwei Linienäste), um am Beginn / Ende der Linienführung in der offenen Siedlungsstruktur eine ÖPNV-Erschließung zu gewährleisten. Somit ist dies kein Mangel.

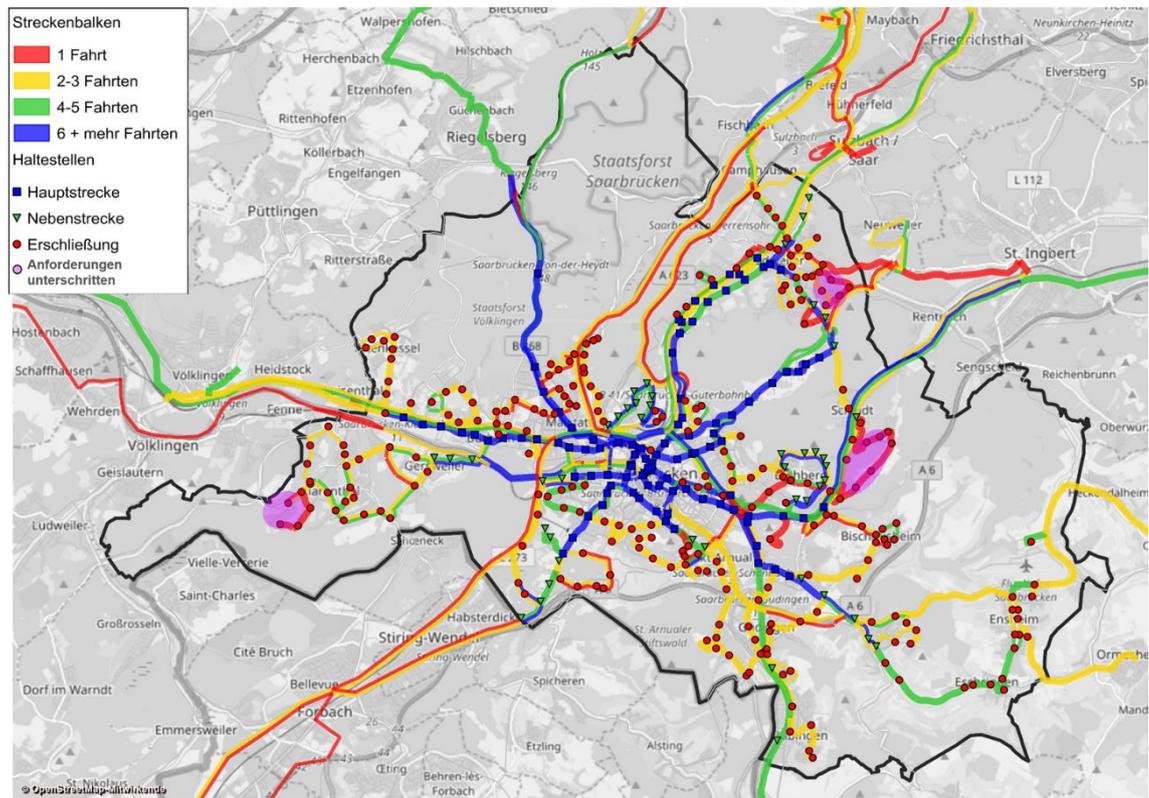


Abbildung 40: Analyse der Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit 07:00 - 08:00 Uhr

Analyse Nebenverkehrszeit

Die Analyse der Bedienungshäufigkeit in der Nebenverkehrszeit anhand des Zeitintervalls von 11:00 - 12:00 Uhr (Abbildung 41) zeigt keine Unterschreitung der geforderten Fahrtenanzahlen auf. Daher sind für diesen Zeitraum keine Mängel zu erkennen.

Die exakten Bedienungshäufigkeiten der einzelnen Strecken je Richtung sind den Liniensteckbriefen zu entnehmen.

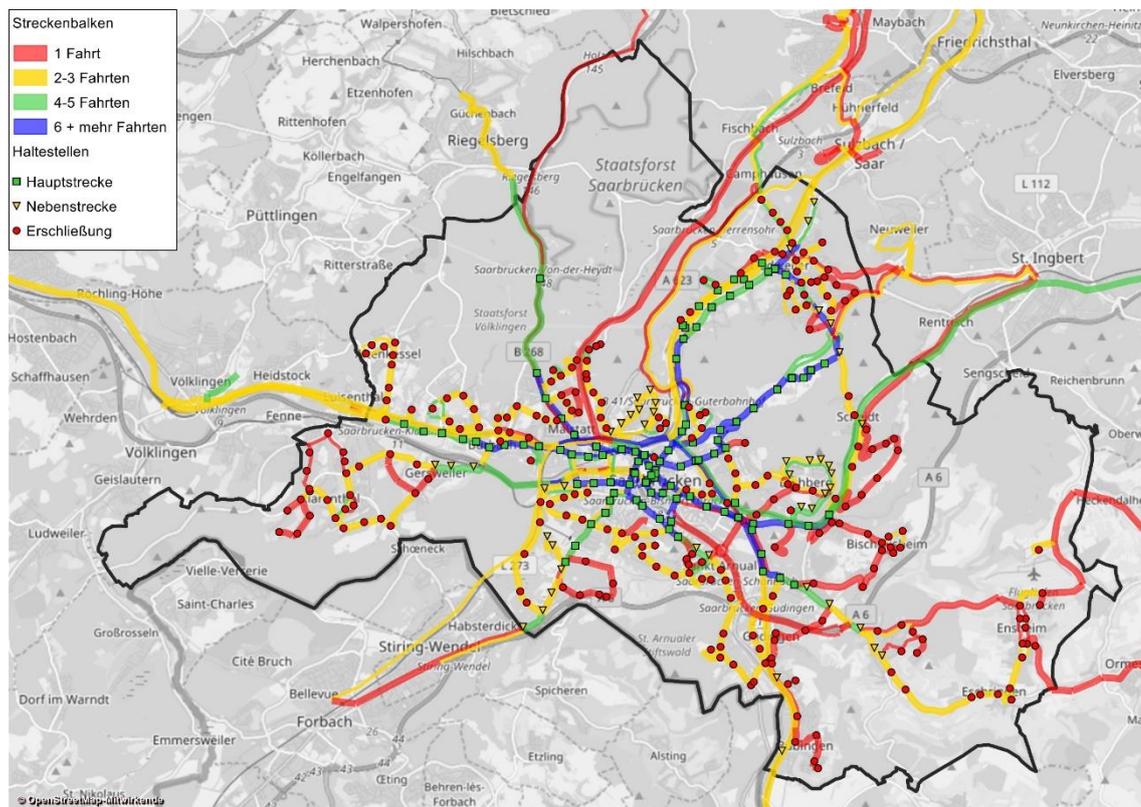


Abbildung 41: Analyse der Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit 11:00 - 12:00 Uhr

7 Maßnahmenkonzept

Im folgenden Kapitel werden die ermittelten Schwachstellen bezüglich ihrer Behebung geprüft und beschrieben. Dabei werden ebenso die aus dem vorangegangenen und aktuellen Beteiligungsverfahren genannten Ideen und Planungen berücksichtigt.

Die Maßnahmen aus dem NVP 2014 wurden im Zuge der Überarbeitung überprüft. Im Weiteren werden nur noch die weiter zu verfolgenden Maßnahmen genannt. Maßnahmen die realisiert wurden oder nicht weiter verfolgt werden sind in den jeweiligen Kapiteln einschließlich Begründung 7.1.3, 7.2.3 und 7.3 aufgeführt.

7.1 Behebung Erschließungslücken

Im Folgenden werden die aus Kapitel 6.1 ermittelten Erschließungslücken in ihren Maßnahmenwirkungen beschrieben.

7.1.1 Gersweiler Hauptstraße

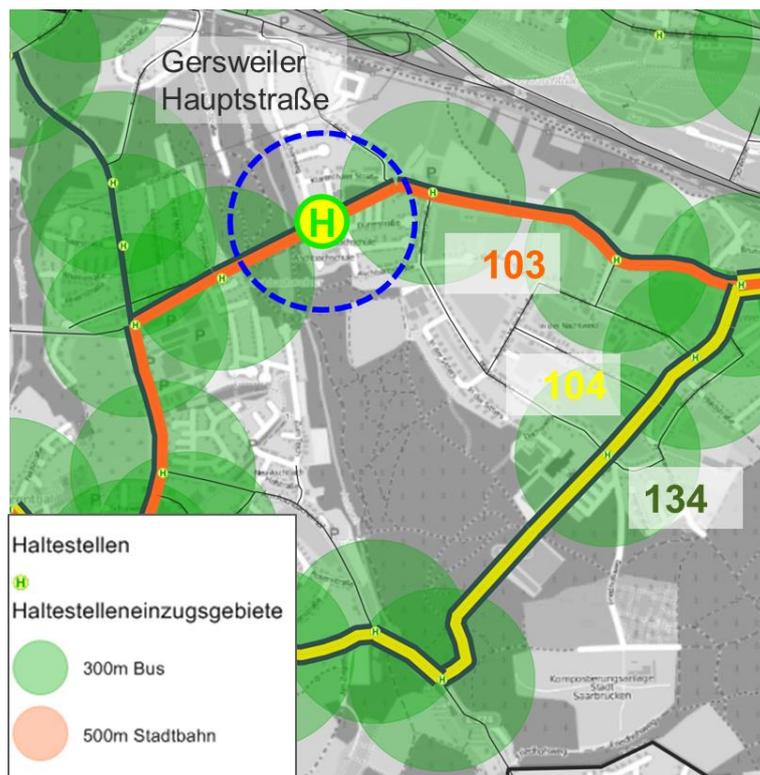


Abbildung 42: Behebung Erschließungslücke Gersweiler Hauptstraße

Zur erweiterten Erschließung der Wohngebiete entlang der Hauptstraße in Gersweiler ist die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle notwendig. Durch den Bau einer Querungshilfe und der Anlage mindestens einer behindertengerechten Fußgängerrampe würde die Anbindung der Wohngebiete nördlich und südlich der Hauptstraße möglich.

Die damit verbundenen Infrastrukturkosten werden mit rund 135.000 Euro beziffert. Die Maßnahme wird als sinnvoll angesehen. Weitere Untersuchungen für die Ausgestaltung der Haltestelle sind notwendig.

7.1.2 Gersweiler Krughütter Straße

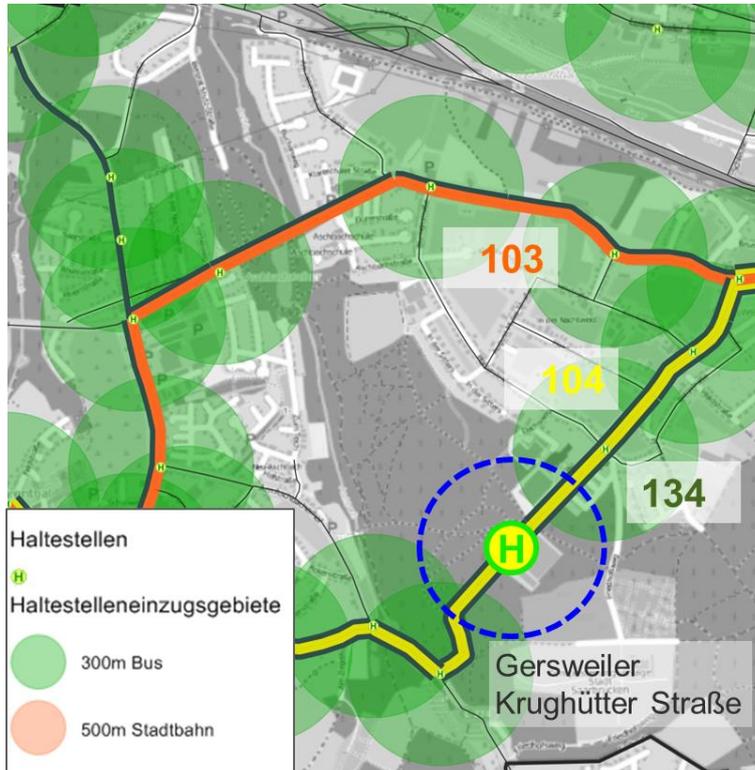


Abbildung 43: Behebung Erschließungslücke Krughütter Straße in Gersweiler

Eine Beseitigung der Erschließungslücke an der Krughütter Straße in Gersweiler erfordert die Einrichtung einer neuen Haltestelle. Das hier erwartete Erschließungspotenzial ist eher als gering (nur Gewerbebetrieb) einzuschätzen. Die Infrastrukturkosten belaufen sich auf rund 80.000 Euro. Im Vorfeld der notwendigen Baumaßnahmen kann die Haltestelle als provisorische Haltestelle eingerichtet werden und die Fahrgastzahlen ermittelt werden.

7.1.3 Tenniscenter / Gewerbegebiet (Stadtbahnhaltestelle)

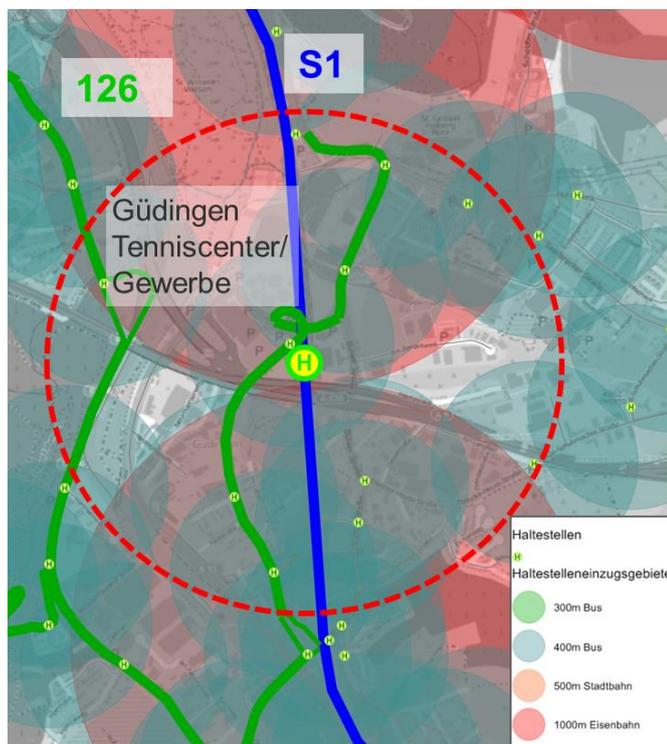


Abbildung 44: Behebung Erschließungslücken Tenniscenter / Gewerbegebiet

Zur Behebung dieser Erschließungslücke wird auf die im VEP 2030 (J1 P+R Standorte) vorgesehene Errichtung einer Stadtbahnhaltestelle Brebach Süd verwiesen. Diese ist mit hohen Bereitstellungs- und Unterhaltungskosten verbunden, bietet aber aufgrund hoher Bedienungshäufigkeit und kurzer Fahrzeiten zu zentralen Verknüpfungspunkten ein attraktives und leistungsfähiges Angebot, sodass auch eine hohe Nachfragewirkung prognostiziert wurde. Mit der Einrichtung würde die Erschließungslücke vollständig behoben werden.

7.1.4 Übrige Maßnahmen zur Erschließung aus NVP 2014

Maßnahmen, die im NVP 2014 enthalten waren und realisiert wurden oder nicht weiterverfolgt werden sollen, sind:

Bezeichnung Maßnahme	Begründung
Mainzer Straße und Geisberg	Zu hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis
Saargemünder Straße / Auf Lehen	Neuerschließung zu gering, Umsetzung zu teuer
Gewerbegebiet Hirschbachstraße	Befindet sich außerhalb der Gemarkungsgrenze Saarbrücken
Tenniscenter/Gewerbegebiet	Kein Bedarf als neue Bushaltestelle, da der Bereich durch die im VEP vorgesehene Stadtbahnhaltestelle Brebach Süd erschlossen würde
Neubaugebiet Franzenbrunnen / Tiroler Viertel	Maßnahme befindet sich in Umsetzung

Bezeichnung Maßnahme	Begründung
Wohngebiet Akazienweg / Festhalle	Umsetzung zu teuer
Gersweiler Pfählerstraße	Maßnahme befindet sich in Umsetzung

Tabelle 12: Realisierte beziehungsweise nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen zur Erschließung aus NVP 2014

7.2 Mängelbehebung Bedienungshäufigkeit

7.2.1 Hauptverkehrszeit

Die im NVP 2014 definierten Mängel in der Hauptverkehrszeit wurden behoben beziehungsweise werden nach einer erneuten Überprüfung nicht weiterverfolgt (siehe Kapitel 7.2.3).

Es handelt sich um die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Maßnahmen.

Bezeichnung Maßnahme Hauptverkehrszeit	Begründung
Dudweiler	Ausreichende Abdeckung durch andere Buslinien
Scheidterberg	Angebot ist ausreichend abgedeckt, es kann in beide Richtungen mit der Linie 135 die Innenstadt erreicht werden

Tabelle 13: Nicht weiter verfolgte Maßnahmen zur Bedienungshäufigkeit in der Hauptverkehrszeit aus NVP 2014

7.2.2 Schwachverkehrszeit

Zur Behebung der Mängel, die bei der Bedienung in der Schwachverkehrszeit ermittelt wurden, stellt das Prinzip der flexiblen Bedienung (Anruf-Sammel-Taxi AST) ein geeignetes Instrument dar. Dieses Bedienungsangebot kann gezielt auf die Nachfrage eingehen, so dass Kosten nur im Bedarfsfall zu Stande kommen. Da dieser Abrufungsgrad nur abzuschätzen ist, werden voraussichtlichen Kosten in einer veranschlagten Bandbreite angegeben.

Bei den nachstehenden Untersuchungen wird ein Angebot an 365 Tagen mittels eines Bestands-Pkw angenommen. Somit werden keine Fahrzeugkosten berücksichtigt. Ebenso werden keine Kosten für Disposition angesetzt, da zunächst über deren Form entschieden werden muss. Geeignete Ansätze wären hier die Nutzung einer bestehenden Dispositionszentrale des Taxiunternehmens.

Scheidterberg

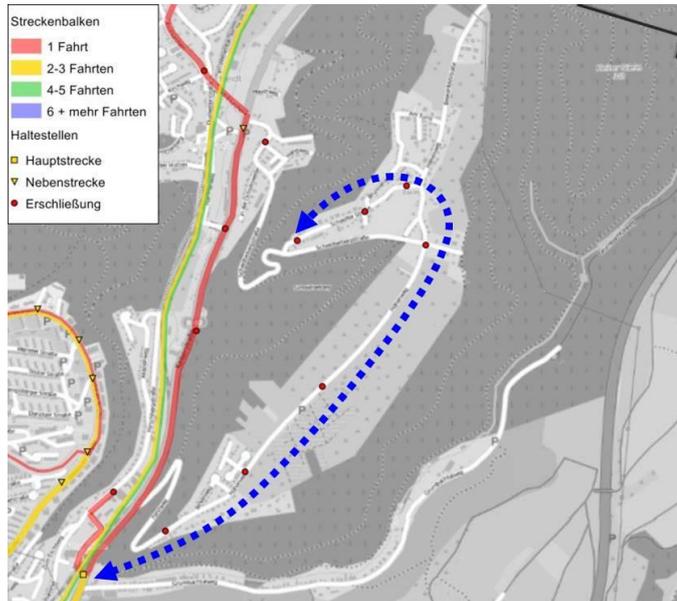


Abbildung 45: Flexible Bedienung Scheidterberg SVZ

Eine flexible Bedienung des Bereiches Scheidterberg von dem Verknüpfungspunkt Schafbrücke Bahnhof ausgehend stellt eine geeignete Maßnahme zur Mängelbehebung in der Schwachverkehrszeit (derzeit keine Bedienung 05:00 - 06:00 Uhr und 21:00 - 01:00 Uhr) dar. Dies würde 4 Fahrten pro Tag zusätzlich bedeuten.

Bei einem stündlichen Fahrtenangebot sind bei einem Abrufungsgrad von 25% rund 6.000 Euro pro Jahr anzusetzen. Bei Abrufung aller Fahrten ist von 24.000 Euro pro Jahr auszugehen. Die Struktur, Lage und mäßige Nachfragesteigerung des Bereiches Scheidterberg stellen eine geeignete Voraussetzung für den Einsatz einer flexiblen Bedienung dar, die sich mit den ermittelten Kosten in einem vertretbaren Rahmen hält.

Dudweiler

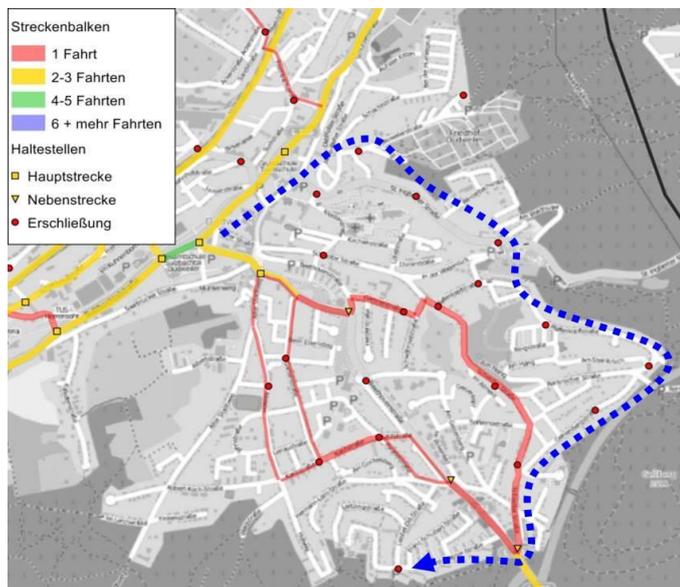


Abbildung 46: Flexible Bedienung Dudweiler SVZ

Zur Bedienung des nordöstlichen Bereiches von Dudweiler in der abendlichen Schwachverkehrszeit ab 21.00 Uhr sind 3 Fahrten mittels einer flexiblen Bedienung vorgesehen. Als Ausgangs- und Verknüpfungspunkt wird von der Haltestelle Dudoplatz ausgegangen. Die Bedienung erfolgt entlang der oben dargestellten Linie bis einschließlich der Haltestelle „Lisbet-Dill-Straße“.

Bei einer 30%igen Abrufung der Fahrten sind Kosten von rund 5.000 Euro pro Jahr anzusetzen, bei einer 100%igen Abrufung 15.000 Euro pro Jahr. Diese Kosten stellen gemeinsam mit der abgeschätzten Nachfragestruktur eine geeignete Kombination zur Anwendung einer flexiblen Bedienung in der angesetzten Form dar.

Maßnahmen, die im NVP 2014 enthalten waren und in der Schwachverkehrszeit nicht weiterverfolgt werden sollen, sind:

Bezeichnung Maßnahme Schwachverkehrszeit	Begründung
Goldene Bremm	Linie 126 deckt Bedarf bis ca. 22:30 ab
Bebach – Güdingen	Es gab am bisherigen Angebot keine Beschwerden, es würde nur ein Gewerbegebiet erschlossen werden

Tabelle 14: Nicht weiter verfolgte Maßnahmen zur Bedienungshäufigkeit in der Schwachverkehrszeit aus NVP 2014

7.3 Maßnahmenprüfung von Anregungen

Für die Aktualisierung des NVP 2014 wurden die genannten Maßnahmen erneut überprüft:

Bezeichnung Maßnahme	Begründung
Tangentialverbindung Altenkessel - Klarenthal	Es wird kein Bedarf gesehen/Umsetzung deutlich zu teuer
Tangentialverbindung Altenkessel - Klarenthal - Burbach als Ringlinie	Es wird kein Bedarf gesehen/Umsetzung deutlich zu teuer
Taktverdichtung Linie 134	Es werden lediglich die Haltestellen Grubenweg und Saarstraße alleinig von der Linie 134 bedient, es besteht ein ausreichendes Angebot an den übrigen Haltestellen
Änderung Linienführung Linie 134	Eine Änderung wurde bzw. wird vorgenommen.
Änderung Taktung und Linienführung Linie 134	Siehe Taktverdichtung beziehungsweise Änderung der Linienführung Linie 134
Ausweitung des Bedienungsangebots der Linie 139 am Sonntag	Wird durch Linie 105 und 107 abgedeckt
Bedienungsangebot im Gewerbegebiet Goldene Bremm	Es wird kein Bedarf gesehen, Arbeitnehmer müssen gezielt durch die Unternehmen zum ÖV geführt werden
Bereitstellen eines Bedienungsangebotes am Hauptbahnhof Nord (Quartier Eurobahnhof)	Anregung wurde umgesetzt, Bedienung durch Linie 105
Bedienungsangebot Flughafen Saarbrücken	Aufgrund aktueller und künftiger Änderungen im Flugplan ist eine Prüfung der Busverbindung zum Flughafen jährlich vorzunehmen (Aufgabenträger ist ZPS)

Tabelle 15: Realisierte beziehungsweise nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen aus Anregungen aus NVP 2014

7.4 Übernahme bestehender Planungen in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Saarbrücken

Es bestehen Vorüberlegungen und Machbarkeitsstudien, das Stadtbahnnetz zu erweitern. Dies sind:

- Bau einer Stadtbahn zwischen Saarbücken und Forbach (siehe Varianten VEP 2030 C1.4)
- Anbindung der Universität an das Stadtbahnnetz (VEP 2030 C1)
- Angebotsebenen im lokalen Busnetz (Metrobus, Stadtteilbus, Bedarfsverkehr) siehe VEP 2030 C1

Eine Aufnahme dieser Maßnahmen kann in der nächsten Fortschreibung des NVP erfolgen, sobald vertiefende Machbarkeitsstudien erfolgen konnten.

Zudem wird an der bestehenden Saarbahnstrecke Brebach - Sarreguemines ein zusätzlicher Halt „Brebach Süd“ vorgeschlagen. Durch diesen zusätzlichen Halt werden die bestehenden Siedlungsgebiete direkt an die Stadtbahn angebunden. Bei der weiteren Bearbeitung beziehungsweise der Realisierung der Planungen ist die Möglichkeit zur Errichtung eines P+R-Platzes an dieser Haltestelle zu untersuchen. Damit kann ein attraktives Angebot zur Verknüpfung des IV mit dem ÖPNV geschaffen werden, welches sich innerhalb der Großwabe Saarbrücken befindet und einen frühzeitigen Wechsel auf dem Weg in das Zentrum Saarbrückens anbietet (direkte Verbindung zur Autobahn).

Gemäß dem VEP 2030 C3 ist eine verbesserte Anbindung der Universität vorgesehen. Die Maßnahme setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen und beinhaltet insbesondere:

- ▶ Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten und einfacheren Umstieg zwischen Bahn und Bus
- ▶ Direkte Linienführungen zwischen Haltepunkten und dem Universitätsgelände (Uni-Tangente)
- ▶ Angebotsverdichtung mit Taktfahrplan (unter anderem Linie 136)
- ▶ Verlegung des Bahnhofs Dudweiler oder alternativ Modernisierung sowie auch des Haltepunkts Scheidt/Saar mit Verbesserung der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität sowie verkehrsmittelübergreifender dynamischer Fahrgastinformation und Erreichen eines einfacheren Umstiegs zwischen Bus und Bahn.
- ▶ Erweiterung der Busspur im Meerwiesertalweg

7.5 Weitere Maßnahmen

Im folgenden Kapitel werden Maßnahmen beschrieben, die sich für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Saarbrücken positiv auswirken, deren Umsetzung in den Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt Saarbrücken als Aufgabenträgerin fällt.

7.5.1 Maßnahmen im P+R-Angebot

Das bestehende P+R-Angebot sollte weiter ausgebaut und beworben werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass es durch die P+R-Anlagen nicht zu einer Kannibalisierung des ÖPNV kommt.

Das Wechselverhalten potenzieller Fahrgäste bei einem Umstieg von Pkw auf Bus ist als sehr gering einzustufen. Lediglich an Haltestellen der Stadtbahn ist mit einem potenziell höheren Wechselverhalten zu rechnen. Ein weiterer Ausbau der auf städtischem Gebiet liegenden P+R-Anlagen sollte kontinuierlich geprüft werden (sensitive Untersuchung und Ausbau). Im Handlungskonzept des VEP 2030 (J1 P+R Standorte) werden Empfehlungen ausgesprochen welche Strategien weiterverfolgt werden sollen. Diese sind im Wesentlichen:

- ▶ Neuer P+R-Standort Brebach Süd
- ▶ Ausweitung P+R Bahnhof Brebach
- ▶ Anpassung Tarifgrenze P+R-Standorte Heinrichshaus / Riegelsberg Süd

Mit dem Dudoplatz besitzt der Bezirk Dudweiler eine zentrale Haltestelle, über die das Zentrum und zentrale Einrichtung gut erreicht werden können. Zudem werden aber auch eine Vielzahl an Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Buslinien angeboten. Ebenso werden vom Dudoplatz aus zentrale Bereiche von Saarbrücken schnell und umsteigefrei erreicht. Aus diesem Grund ist zu prüfen, inwiefern nahe des Dudoplatzes der Aufbau einer P+R-Anlage sinnvoll ist. Der südlich angrenzende Parkplatz könnte hierfür auf Teilflächen genutzt und auch im Zu- und ablauf als solcher ausgewiesen werden.

Außerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken werden die P+R-Plätze an den Haltepunkten der Eisenbahnstrecken angenommen. Hier sollte durch das Land ein Programm aufgestellt werden, in dem die Neuanlage beziehungsweise Erweiterung von P+R-Anlagen initiiert oder gefördert werden.

Folgende Kriterien sollten dabei berücksichtigt werden:

- Berücksichtigung der Verkehrsströme
- Berücksichtigung des ÖPNV-Angebots
- Entfernung zum Ziel
- Städtebauliche und verkehrliche Ziele
- Beachtung der Tarifzonen

7.5.2 Maßnahmen im B+R-Angebot

B+R-Maßnahmen werden im Kapitel „Qualitätsstandards“ (Kapitel 5) im Grundsatz beschrieben. Hier werden nun weitergehende Anforderungen beschrieben. Im Handlungskonzept des VEP 2030 (J2 Mehr und bessere B+R-Standorte) wird das Thema B+R näher untersucht und empfohlen B+R-Plätze, insbesondere an Haltestellen mit Bedienung in Richtung Innenstadt, auszubauen. Als wichtige Ausstattungsmerkmale werden genannt:

- Abstellmöglichkeit in Sichtbeziehung zur Haltestelle (idealerweise an der Haltestelle)
- Bügel auf Rahmenhöhe des Fahrrads
- Witterungsschutz
- Abschließbare Boxen für Fahrräder
- Beleuchtung, sofern Umgebungslicht nicht reicht

Zudem wird auf die Bedeutung von B+R in der Region und im Zusammenspiel mit den Mobilitätsstationen (VEP J3) verwiesen. Dabei sollte mindestens an einer zentralen Haltestelle pro Stadtteil eine sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeit von Fahrrädern angeboten werden. Auch am Beginn von längeren Steigungsstrecken ist dies zu prüfen.

7.5.3 Maßnahmen im CarSharing

Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat im Handlungskonzept des VEP 2030 bei einer Vielzahl an Maßnahmen das Thema CarSharing und die damit verbundenen Wechselwirkungen berücksichtigt. Dies ist unter anderem der Fall bei:

- ▶ F 3 Reise- und Fernbusverkehr
- ▶ H 1.1 Bewohnerparken Optimierung der Stellplatzrichtlinie
- ▶ J 6 Vermarktung des Umweltverbunds als einheitliches Mobilitätsangebot
- ▶ K 5 Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilität
- ▶ 4 L 4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen
- ▶ H 6 Autoreduzierte/ -freie Quartiere und Straßen

Das Netz an CarSharing-Stationen sowie die Anzahl der Fahrzeuge sind zu erhöhen und die Standorte am ÖPNV-Netz auszurichten.

7.5.4 Maßnahmen WLAN in den Fahrzeugen

Die Bereitstellung von WLAN in den Fahrzeugen wird im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung verstärkt von den Kundinnen und Kunden gefordert. In einigen Regionen in Deutschland wurden die Busflotten schon entsprechend ausgerüstet. Das Land Baden-Württemberg hat im Zuge seiner geplanten Regiobuslinien die Ausstattung mit WLAN als zwingend erforderlich definiert.

Die Ausrüstung der Fahrzeuge (Busse und Stadtbahnen) ist jedoch nicht nur bei Neuanschaffungen zu sehen. Vielmehr ist die nachträgliche Ausrüstung in die bestehende Fahrzeugflotte ebenso notwendig, um flächendeckend WLAN anzubieten. Neben der Ausrüstung der Fahrzeuge ist jedoch auch zu klären, welche infrastrukturellen Maßnahmen an den Strecken notwendig werden.

Die Einführung von WLAN in den Fahrzeugen ist mit Kosten verbunden, die es gilt abzuschätzen. Hierbei handelt es sich um investive Kosten in die Fahrzeuge und die Strecke und jährliche Kosten in die Bereitstellung von WLAN. Versuchsweise sollen einzelne Fahrzeuge, die auf den Hauptachsen eingesetzt werden mit WLAN ausgerüstet werden, um entsprechende Erfahrungswerte zu sammeln. Neu anzuschaffende Fahrzeuge sollen W-Lan-fähig sein und über USB-Ladebuchsen verfügen. Es soll – unter Nutzung bestehender Förderprogramme – ein Konzept erstellt werden, aus dem hervorgeht, ob und wann eine sukzessive Nachrüstung der bestehenden Fahrzeugflotte wirtschaftlich sinnvoll ist.

7.6 Maßnahmen nicht im Zuständigkeitsbereichs der Landeshauptstadt Saarbrücken

Im folgenden Kapitel werden Maßnahmen beschrieben, die sich für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Saarbrücken positiv auswirken, deren Umsetzung aber nicht in den Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt Saarbrücken als Aufgabenträgerin fällt.

7.6.1 Maßnahmen im Schienenverkehr

Eine optimale Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem städtischen ÖPNV ist für Fahrgäste ein wesentlicher Baustein in der Entscheidung den ÖPNV zu nutzen. Aus Sicht der Landeshauptstadt Saarbrücken besteht hier jedoch Handlungsbedarf. Im Einzelnen sind dies:

- ▶ S-Bahnnetz für Stadt und Region (VEP C1: Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots)
- ▶ Ausbau und Gewährleistung guter Fußwege und Zuwegung zu den Haltepunkten der DB AG
- ▶ Abstimmungen bei der Taktung (Bus, Stadtbahn, Regionalbahn, Fernverkehr)
- ▶ Prüfung von Verlegung von Haltepunkten des Schienenverkehrs zur besseren Verknüpfung Schiene - Bus (zum Beispiel Bahnhof Scheidt) siehe VEP 2030 C2
- ▶ Bauliche und gestalterische Aufwertung der Haltepunkte (zum Beispiel Ostbahnhof, Scheidt, Dudweiler)
- ▶ Ausbau und Verbesserung des Angebotes von/nach Frankreich
 - ▶ Erweiterung des Fahrtenangebotes (Schienenverkehr)
 - ▶ Schließung von bestehenden Taktlücken (Schienenverkehr)

7.6.2 Grenzüberschreitender ÖPNV Saarbrücken

Ein grenzüberschreitender, attraktiver ÖPNV zwischen Frankreich und Saarbrücken ist ebenso wichtig, wie die enge Verflechtung des regionalen und städtischen ÖPNV-Angebots. Derzeit bestehen schon auf ausgewählten Verflechtungen ÖPNV-Verbindungen. Diese sind:

- Stadtbahn: Sarreguemines - Saarbrücken
- Forbus 30: Forbach - Saarbrücken
- MS: Homburg Haut – Saarbrücken
- Saarbrücken-Luxemburg Express

In einer Studie der PTV aus dem Jahr 2012 wurden im Auftrag des Eurodistrict Saarmoselle die Entwicklungsmöglichkeiten des grenzüberschreitenden Öffentlichen Verkehrs darstellt und sowohl verkehrliche Aspekte wie auch organisatorische Verflechtungen beleuchtet.

Innerhalb dieser Studie wurde der Ausbau des grenzüberschreitenden ÖPNV insbesondere auf der Achse St. Avold - Forbach - Saarbrücken unterstrichen. Vertaktete, attraktive Verkehre an allen Verkehrstagen sollen den grenzüberschreitenden ÖPNV fördern.

In der nachfolgenden Abbildung wird das Zielkonzept schematisch dargestellt

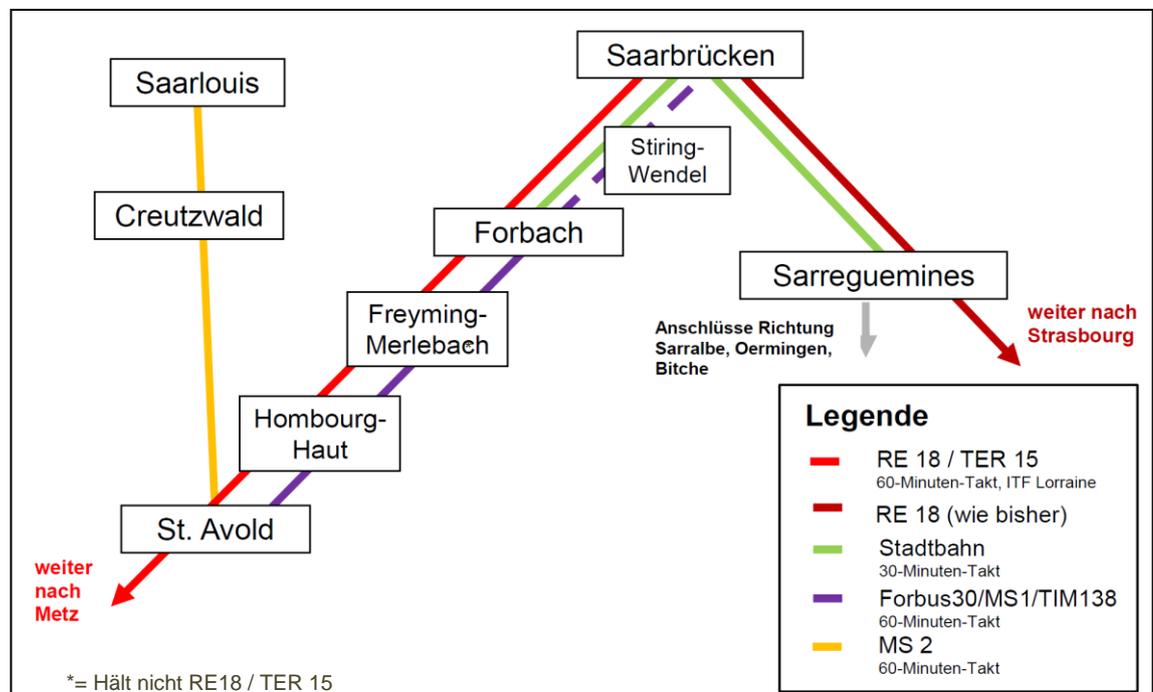


Abbildung 47: Maßnahmenplan für den grenzüberschreitenden Verkehr; aus der Studie: ÖPNV in der Metropole Saarbrücken - Moselle Est

Der Aufbau eines attraktiven Linienverkehrs ist sinnvoll. Hierzu bedarf es der engen Abstimmung zwischen den deutschen und den französischen Stellen. Folgende Themen sind hierbei zu berücksichtigen und sind zu klären:

- Linienführung und Fahrtenangebot, Anschlussplanung
- Regionale Zubringerverkehre zum Grenzverkehr
- Spezielle Tarifkonzeption

Nur so ist es möglich, die starken grenzüberschreitenden IV-Ströme zu reduzieren und den ÖPNV auf beiden Seiten der Grenze zu stärken. Siehe hierzu auch VEP 2030 C9 Managementaufgaben: Grenzüberschreitender Zweckverband).

Mit einem regionalen Zweckverband können wichtige Grundlagen für einen grenzüberschreitenden Nahverkehr direkter und damit auch schneller abgestimmt werden. Dies bedeutet auch eine Weiterentwicklung des saarVV weg von einem reinen Unternehmensverbund. Der regionale Zweckverband muss sich auch nach Frankreich und Luxemburg erstrecken, da das tägliche Verkehrsaufkommen nicht an den Staatsgrenzen endet.

Aufgabenbereich eines regionalen Zweckverbands:

- Entwicklung und Organisation internationaler Nahverkehrsverbindungen
- Abstimmung der Fahrzeuganforderungen für grenzüberschreitende Verbindungen
- Ergänzende tarifliche Maßnahmen zur Förderung grenzüberschreitender Bahn- und Buslinien
- Durchführung regelmäßiger Abstimmungsgespräche
- ggf. weitere Aufgabenbereiche

7.7 Zusammenfassung der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten

Die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Maßnahmen werden zusammenfassend beschrieben. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den mit den Maßnahmen verbundenen Kosten. Es handelt sich sowohl um investive Kosten, die einmalig anfallen, wie zum Beispiel den Bau einer Haltestelle, als auch um jährliche Betriebskosten, wie zum Beispiel die Taktverdichtung einer bestehenden Linie. In der nachfolgenden Tabelle werden die Kosten je Maßnahme beschrieben.

Ort	Maßnahme	Art der Maßnahme	Linie	Kosten
Gersweiler Hauptstraße	Zusätzliche Haltestelle mit Querungshilfe	Invest	103, 134	135.000 €
Gersweiler Krughütterstraße	Zusätzliche Haltestelle	Invest	104, 134	80.000 €
Scheidterberg	Flexible Bedienung	Betrieb		6.000 - 24.000 € / Jahr
Dudweiler	Flexible Bedienung	Betrieb		5.000 - 15.000 € / Jahr

Die Ermittlung der Betriebskosten für die flexiblen Bedienungsformen stellen eine Bandbreite dar. Für die Erstellung des Finanzierungsplanes (siehe nächste Tabelle) werden gemittelte Werte als Schätzwerte genommen.

Tabelle 16: Zusammenfassung der Maßnahmen und deren Kosten

Für Maßnahmen im investiven Bereich wurden Gesamtkosten in Höhe von 215.000 Euro ermittelt. Nicht mit berücksichtigt ist der Bau der Stadtbahnhaltestelle Brebach Süd, die mit rund 1 Mio. Euro zu veranschlagen ist. Die Gesamtkosten aller Maßnahmen, in denen jährliche Betriebskosten anfallen, belaufen sich auf rund 40.000 Euro pro Jahr. Es wurde der Maximalwert bei den flexiblen Bedienformen gewählt.

In der folgenden Tabelle werden die aufzubringenden Infrastrukturmaßnahmen und Betriebskosten bezüglich ihrer Umsetzung auf die nächsten Haushaltsjahre aufgeteilt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Haltestelle Gersweiler Hauptstraße bereits aus der Maßnahmenliste des NVP 2014 im städtischen Haushalt finanziert ist.

Ort	Art der Maßnahme	Nahverkehrsplan 2014		Nahverkehrsplan 2019					Bemerkung
		HH2017	HH2018	HH2019	HH2020	HH2021	HH2022	HH2023	
Gersweiler Krughütter Straße	Bushaltestelle				10.000,00 €	80.000,00 €			LHS
Gersweiler Hauptstraße	Bushaltestelle		135.000,00 €						LHS
AST Gesamtkonzeption	Konzeptplanung			25.000,00 €					Saarbahn / LHS
Scheidter Berg	Betriebskosten AST				15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	Saarbahn
Dudweiler	Betriebskosten AST				10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	Saarbahn
Haltestellenausstattungen	Ausstattung	15.000,00 €	15.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	LHS
Barrierefreie Bushaltestellen	lfd. Umbauprogramm								
Planung		20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	LHS
Bau		125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €	LHS

Tabelle 17: Finanzierungsplan der Infrastruktur- und Betriebskosten

7.8 Linienbündelung

Die Landeshauptstadt Saarbrücken hat mit der Betrauung der Saarbahn GmbH und der Saarbahn Netz GmbH eine integrierte ÖPNV-Bedienung des Stadtnetzes bis zum 31.08.2019 sichergestellt.

Zu diesem Liniennetz gehören die in den Liniensteckbriefen des Anhangs erfassten Buslinien einschließlich Bedienungskonzept. Es besteht aus den Linien 101-112, 120-126, 128-131, 133-140, 151-154, 161, 163-164, 168 und den linienübergreifenden E-Wagenfahrten. Zentral gehört die Stadtbahnlinie S 1 auf Ihrem Abschnitt zwischen der Haltestelle Heinrichshaus im Norden des Stadtgebietes und Römerkastell im Süden des Stadtgebiets zum Liniennetz. Im Falle von durchgebundenen Fahrten endet die Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt an der Stadtgrenze bzw. an der Stelle, wo die Aufgabenträgerschaft eines anderen beginnt (Richtung Brebach am Systemübergang von Straßenbahn zu Eisenbahn (BOStrab / EBO) und Richtung Riegelsberg an der Gemeindegrenze Saarbrücken-Riegelsberg). Sofern die Aufgabenträgerschaft für einen oder beide Streckenabschnitte vom zuständigen Aufgabenträger auf die Landeshauptstadt Saarbrücken übertragen wird, werden die dort erbrachten Fahrleistungen der S1 ebenfalls Gegenstand des Liniennetzes.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der beiden Verkehrsunternehmen umfasst neben der Durchführung des Fahrbetriebs auf diesen Linien auch

- die Angebots- und Betriebsplanung und
- Marketing und Vertrieb
- Vorhaltung der Infrastruktur (Betriebshof, Haltestellen)

Durch die Zusammenfassung dieser verkehrlichen Funktionen in einem Unternehmensverbund (Saarbahn GmbH und Saarbahn Netz GmbH), soll die größtmögliche Integrationswirkung in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erzielt werden.

Die in der Betrauung zusammengefassten Bus- und Bahnlinien sind von der Landeshauptstadt Saarbrücken zu einem Linienbündel in Form eines Gesamtnetzes integriert. Das Linienbündel des Gesamtnetzes muss im Genehmigungsverfahren analog zur Betrauung als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien des Linienbündels oder mit einer Fahrplanung, die hinter dem Anforderungsprofil dieses NVP für das Gesamtnetz zurückbleibt, zurückzuweisen.

Das Linienbündel weist folgende, spezifische Merkmale auf:

Betriebliche Verflechtung der Linien

Das radial aufgebaute Liniennetz erschließt die Stadtteile untereinander und verbindet die Stadtteile mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof als zentralen Verknüpfungspunkt zum regionalen und überregionalen ÖPNV. Die Linien überlagern sich auf den Hauptachsen und verkehren auf diesen in einer dichten Fahrtenfolge, die zudem betrieblich aufeinander abgestimmt sind. Somit wird eine gleichmäßige Verteilung der Fahrten auf den Hauptachsen angestrebt.

Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien und dem Schienenverkehr werden an verschiedenen Umsteigehaltstellen hergestellt. Die Fahrpläne der Buslinien sind hier aufeinander abgestimmt und führen somit zu koordinierten Umsteigeverbindungen.

Zudem existieren lokale Buslinien (siehe Linie 133 oder Linie 137) beziehungsweise tangentielle Buslinien (siehe Linie 134), die lokale Erschließungsfunktionen im Liniennetz übernehmen und an zentralen Umsteigehaltstellen mit den weiteren Stadtbuslinien verknüpft sind.

Betrieblich optimale Verkehrsbedienung

Durch die einheitliche Betriebsführung der Buslinien und der Stadtbahn in Saarbrücken, der räumlichen Größe des Verkehrsgebietes und der räumlich engen Verzahnung der Buslinien und der Stadtbahnlinie bestehen für den Betrieb optimale Möglichkeiten, den Fahrzeug- und Fahrereinsatz optimal und effizient zu gestalten. Fahrzeugumläufe und Fahrereinsatzzeiten können durch das engmaschige Liniennetz mit einem geringen Anteil an nicht produktiver Zeit erbracht werden.

Verkehrliche Verflechtung der Linien

Durch das engmaschige Liniennetz und das aufeinander abgestimmte Linien- und Fahrtenangebot besteht für den Fahrgast ein optimales ÖPNV-Angebot. Durch die Ausrichtung des Busverkehrs auf die Stadtbahnlinie wird die Beförderungsqualität für die Fahrgäste erhöht, da ein Schienenfahrzeug als das deutlich komfortable Beförderungsmittel empfunden wird:

- ▶ Direktfahrmöglichkeiten aus den Stadtteilen in das Stadtzentrum
- ▶ dichte und aufeinander abgestimmte Fahrzeugfolge auf den Hauptachsen und
- ▶ betriebliche Fahrplanabstimmung zur Gewährleistung von Umsteigeverbindungen

Diese führen zu einer hohen Akzeptanz. So bestehen für rund 70% der Fahrgäste Direktfahrmöglichkeiten (Erreichen des Zieles ohne Umstieg). Die übrigen 30% können ihr Ziel mit einem Umstieg erreichen. Hier zeigt sich die besondere Bedeutung der aufeinander abgestimmten Linienführung und Fahrplanabstimmung.

Das Stadtbusnetz einschließlich der Stadtbahn ist aufgrund der vorgenannten Merkmale als eine Einheit zu sehen. In diesem Gesamtnetz kann auf Veränderung der Verkehrsverflechtungen gut reagiert werden.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Aufgrund der Größe der Stadt, der Lage der Stadtteile mit den verschiedenen Siedlungsstrukturen ergeben sich je Linie unterschiedliche Fahrgastnachfragen, die direkt die wirtschaftliche Ertragsfähigkeit der einzelnen Linien beeinflussen.

Es besteht eine Mischung aus Linien, die sich wirtschaftlich tragen und Linien mit einem negativen Linienresultat. Der gemeinsame Betrieb dieser Linien innerhalb eines Linienbündels stellt somit die wirtschaftlichste Lösung für den Aufgabenträger Stadt dar. Es muss somit nur die Saldogröße ausgeglichen werden.

Das Linienbündel umfasst neben dem Liniennetz auch das Anforderungsprofil (siehe Kapitel 4) und Qualitätsstandards (siehe Kapitel 5). Sie bilden zusammen die von der Stadt definierte ausreichende Verkehrsbedienung, die sie durch die Betrauung der Saarbahn GmbH und der Saarbahn Netz GmbH bis zum 31.08.2019 sichergestellt hat und auch zum Gegenstand einer weiteren Direktvergabe an das Verkehrsunternehmen zu machen beabsichtigt.

Die Genehmigungen sollten zur Harmonisierung der Laufzeiten bis zum Enddatum der Betrauung wieder beantragt werden.

7.9 Direktvergabe¹⁰

Eine Direktvergabe nach der VO 1370/2007 ist möglich, wenn

- an einen sogenannten internen Betreiber vergeben werden soll,
- Aufträge unter einem Schwellenwert liegen oder
- Notmaßnahmen für maximal 2 Jahre ergriffen werden müssen.

Besondere Bedeutung für kommunale Verkehrsbetriebe kommt der Option der Direktvergabe an einen internen Betreiber zu. Danach dürfen zuständige Behörden öffentliche Dienstleistungsaufträge an ihre Verkehrsunternehmen ohne vorherige Ausschreibung vergeben, wenn sie diese wie eine eigene Dienststelle kontrollieren und die Verkehre im Wesentlichen auf den örtlichen Zuständigkeitsbereich der Behörde beschränkt sind (ein- oder ausbrechende Verkehre sind dabei unschädlich).

Die Definition der überörtlichen Betätigung betrifft schon die personellen oder sachlichen Verflechtungen zu andernorts tätigen Unternehmen. Der interne Betreiber darf sich zudem nicht an Wettbewerbsverfahren außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der Kommune beteiligen. Zudem ist das zu betrauende Unternehmen verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.

¹⁰ aus: Dr. Sibylle Barth und Dr. Gerrit Landsberg (BBG und Partner, Bremen); Der neue Rechtsrahmen für den Busverkehr - Chancen für den Mittelstand; IHK Stuttgart (Hrsg.); Stuttgart; Februar 2013

8 Evaluation des Nahverkehrsplans

Die Evaluation des Nahverkehrsplans beinhaltet eine Bewertung des Nahverkehrsplans hinsichtlich der damit verbundenen Entwicklung des ÖPNV in Saarbrücken. Im folgenden Kapitel werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie und wann eine Evaluation des ÖPNV hinsichtlich der Anforderungen und Ziele des Nahverkehrsplans erfolgen kann.

Busbeschleunigung

Von der Landeshauptstadt Saarbrücken wurde ein Prioritätskonzept zur ÖPNV-Beschleunigung der Buslinien an den Lichtsignalanlagen aufgestellt, das die zukünftigen Maßnahmen detailliert aufführt und beschreibt.

Die Umsetzung dieses Prioritätskonzeptes ist alle 2 Jahre zu prüfen. Dabei gilt es folgende Fragen beziehungsweise Punkte zu klären:

- ▶ Vergleich von Soll / Ist zur Ansteuerung der LSA-Anlagen
 - ▶ Aufbereitung LSA-Anlagen, die für die Busbeschleunigung freigeschaltet sind
 - ▶ Darstellung der genutzten LSA-Freischaltungen
- ▶ Analyse, der Auswirkungen
 - ▶ Hat die Nichtnutzung Auswirkung auf die Fahrzeit?
 - ▶ Welche LSA-Anlagen sind für eine Verbesserung der Pünktlichkeit notwendig?
 - ▶ Welche Maßnahmen wurden gegenüber der vorherigen Evaluation durchgeführt?
 - ▶ Welche Wirkungen hatten diese Maßnahmen im ÖPNV (Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit,...)?

Zudem sind Streckenabschnitte zu bewerten, in denen es häufig zu Verspätungen beziehungsweise Behinderungen kommt.

Für eine Beantwortung der Fragen ist die Auswertung der RBL-Daten bezüglich ihrer Verspätungsaufzeichnungen notwendig.

Über die durchzuführenden Maßnahmen wird eine Arbeitsgruppe aus Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entscheiden.

Fahrzeugqualität

Um die in den Qualitätsstandards definierten Anforderungen an die Fahrzeuge umzusetzen beziehungsweise zu erhalten, werden von den im Stadtgebiet verkehrenden Busunternehmen inklusive Subunternehmer jährliche Fuhrparklisten an die Landeshauptstadt Saarbrücken geliefert, in denen die festgelegten Kriterien hinsichtlich ihrer Einhaltung dokumentiert sind. Es ist eine entsprechende Berichtspflicht mit Stichtag festzulegen.

Die Landeshauptstadt Saarbrücken kann für die Busunternehmen einen einheitlichen Katalog entwickeln, sodass eine Vergleichbarkeit der Daten besteht.

Ausbauprogramm Haltestellen

In den Qualitätsstandards wurden die Haltestellen bezüglich ihres Ausbaustandards definiert und beschrieben. Die Einhaltung der Standards an den schon umgebauten Haltestellen und die Umsetzung der Standards an den noch auszubauenden Haltestellen ist einer jährlichen Prüfung zu unterziehen. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, inwiefern die Stadt als Aufgabenträgerin den Ausbau der Haltestelle maßgeblich unterstützt.

Beschwerdemanagement und Kundenbarometer

Das Beschwerdemanagement ist für den städtischen ÖPNV jährlich auszuwerten und die Beschwerden sind aufzubereiten. Insbesondere gilt es, die Beschwerden hinsichtlich Tagesgeschäft oder NVP-Relevanz zu unterscheiden.

Eine Arbeitsgruppe aus Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wird die Beschwerden auswerten und bewerten. Daraus abzuleitende Maßnahmen werden in einem Kurzbericht zusammengefasst.

Eine Überprüfung der Vorjahresmaßnahmen hat jeweils mit zu erfolgen.

Der zweite Baustein ist das Kundenbarometer. Hier sollen in regelmäßigen Abständen (alle 3-5 Jahre) durch eine Befragung der Kunden die Zufriedenheit mit den ÖPNV-Leistungen ermittelt und Schwachstellen aufgedeckt werden.

Themenschwerpunkte sind unter anderem:

- ▶ Netz / Linien / Angebot
- ▶ Realer Betrieb
- ▶ Infrastruktur
- ▶ Information / Service

Der Vergleich der Ergebnisse in zeitlicher Reihung ist bei der Befragung zu beachten, ebenso die Möglichkeit des Vergleichs der Ergebnisse mit anderen Verkehrsunternehmen / Verbänden.

Städteplanerische Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Liniennetz beziehungsweise Angebot

Neben den oben beschriebenen Evaluationspunkten entstehen auch durch Maßnahmen der Stadt Effekte, die Auswirkungen auf den ÖPNV haben. Diese Maßnahmen sind bezüglich ihrer Auswirkungen auf den ÖPNV und die Ziele und Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan zu überprüfen. Hierbei handelt es sich unter anderem um die Ausweisung von Neubaugebieten beziehungsweise Neubaumaßnahmen. Innerhalb einer Arbeitsgruppe sind folgende Fragen jeweils zu klären:

- ▶ Werden die Ziele und Kriterien des Nahverkehrsplans erfüllt?

Wenn nein,....

- ▶ Welche Maßnahmen im ÖPNV müssten ergriffen werden, um das Neubaugebiet im Sinne des Nahverkehrsplans an den ÖPNV anzuschließen?

Diese Prüfungen sind maßnahmengebunden.

- ▶ Gibt es Alternativstandorte, an denen die Ziele und Anforderungen des Nahverkehrsplans erfüllt werden?
- ▶ Beachtung der Ziele des NVP bei innerstädtischen Baumaßnahmen im Rahmen von Großprojekten wie Stadtmitte am Fluss, Barock trifft Moderne etc.

Auch Änderungen am Liniennetz und am Angebot sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Ziele und Anforderungen des Nahverkehrsplans zu überprüfen.

9 Anhang – Liniensteckbriefe

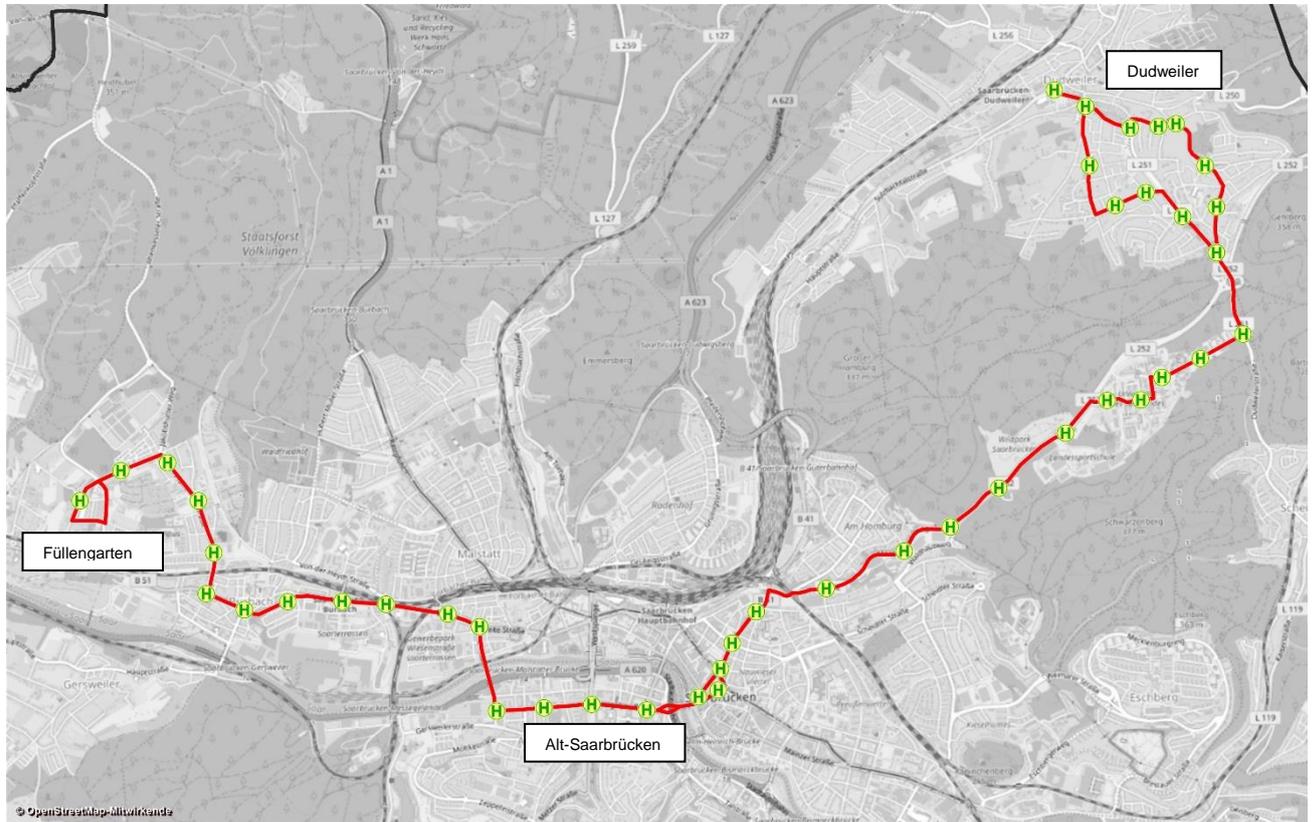
Die Angabe der Taktung erfolgt in Minuten.

Linie 30		
Linienweg:	Hauptbahnhof - Messegelände - Goldene Bremm - Forbach Bahnhof	
Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag
	06:00 - 21:00	06:00 - 19:00
30 a: Hbf. - Forbach	60	60
Besonderheiten:	Gemeinschaftsline mit Forbus	

Linie 101

Linienweg:

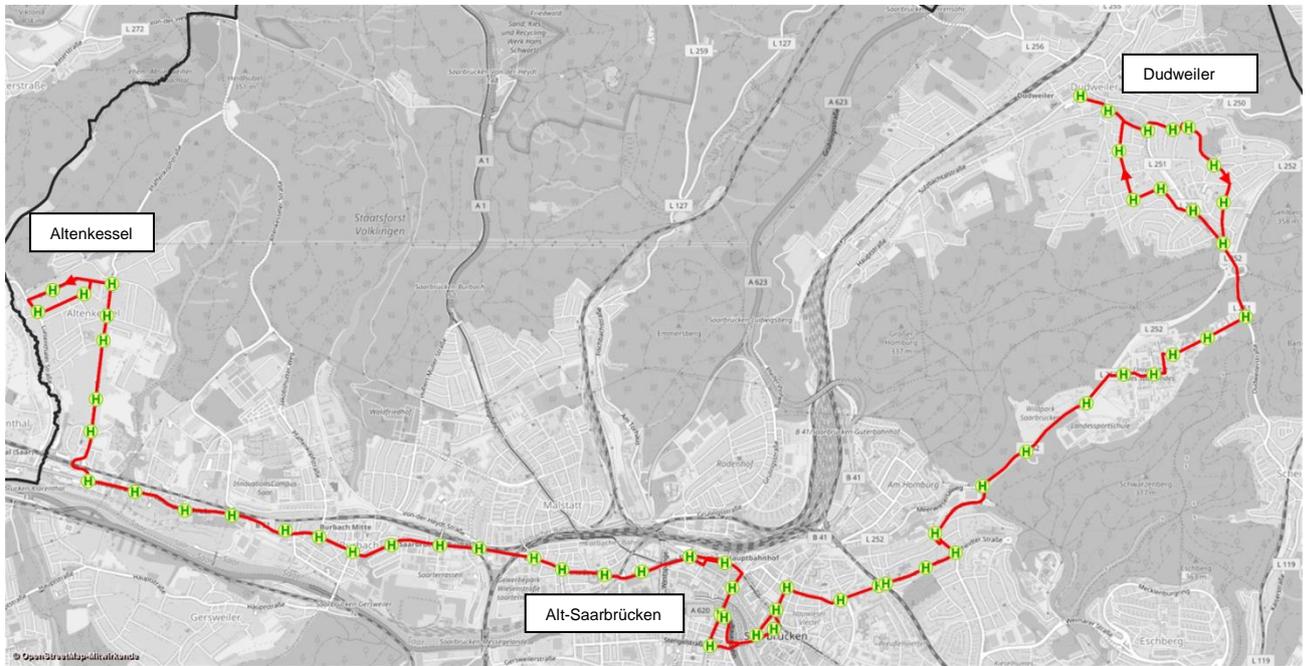
Füllengarten Siedlung - Burbacher Markt - Betriebshof - Rathaus - Universität Campus - Dudweiler Dudoplatz



Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag			Sonn- und Feiertag	
	05:00 - 20:00	20:00 - 00:00	05:00 - 07:30	07:30 - 18:30	18:30 - 02:00	13:00-18:30	08:00 - 13:00 18:30 - 23:30
101 a: Füllengarten - Dudweiler	30	-	60	30	-	-	-
101 b: Füllengarten - Rathaus/ Johanneskirche	-	60	-	-	60*	30	60
101 c: Rathaus/ Johanneskirche - Dudweiler	-	60	-	-	60	60	60
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 02:00 Uhr *Verkehrt bis 21:30 im 30min-Takt						

Linie 102

Linienweg: Altenkessel Talstraße - Burbacher Markt - Hauptbahnhof - Rathaus - Universität Campus - Dudweiler Dudoplatz

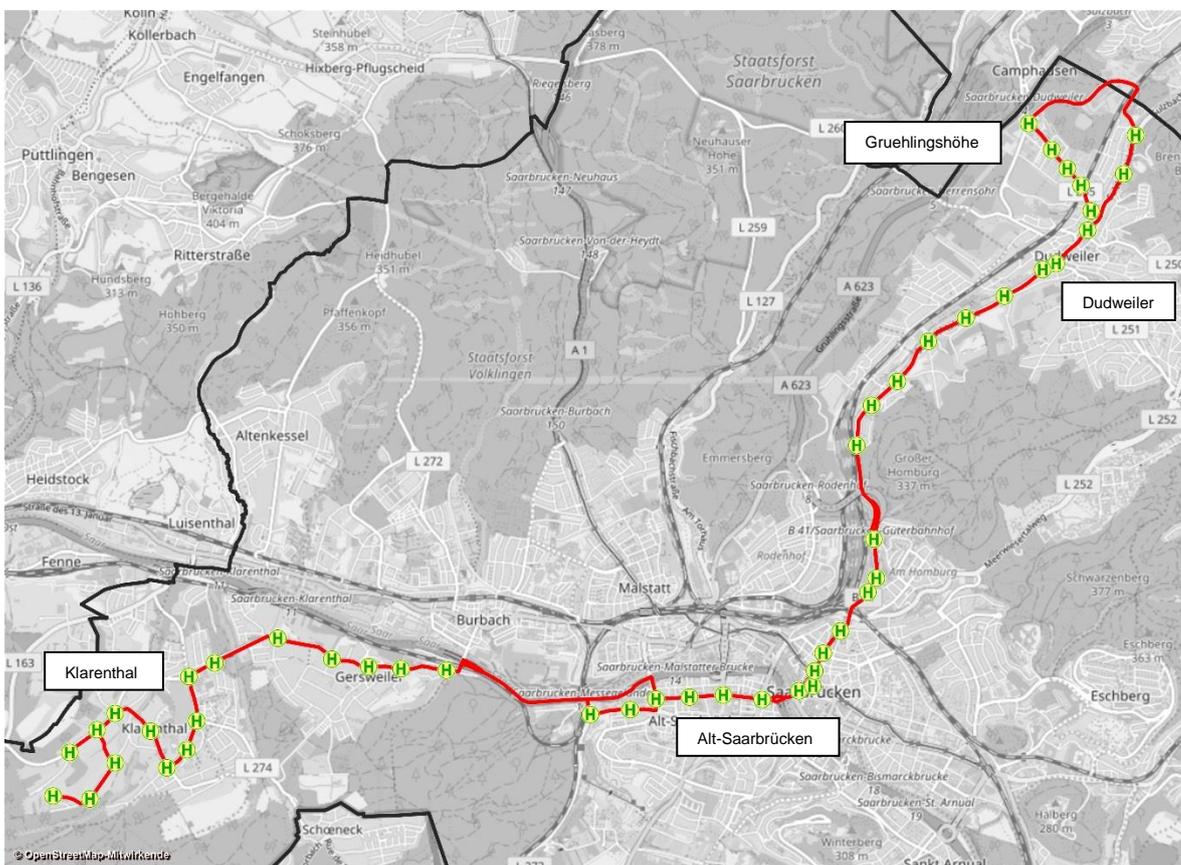


Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag			Sonn- und Feiertag
	04:00 - 20:00	20:00 - 00:00	04:00 - 07:00	07:00 - 20:00	18:00 - 02:00	07:00 - 00:00
102 a: Altenkessel - Dudweiler	30	-	-	30	60	60
102 b: Altenkessel - Rathaus/ Johanneskirche	-	30	30	-	60	60
102 c: Rathaus/ Johanneskirche - Dudweiler	-	60	60	-	-	-
Besonderheiten:	Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von E-Wagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Verkehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT. An Freitagen Bedienung bis 01:00 Uhr					

Linie 103

Linienweg:

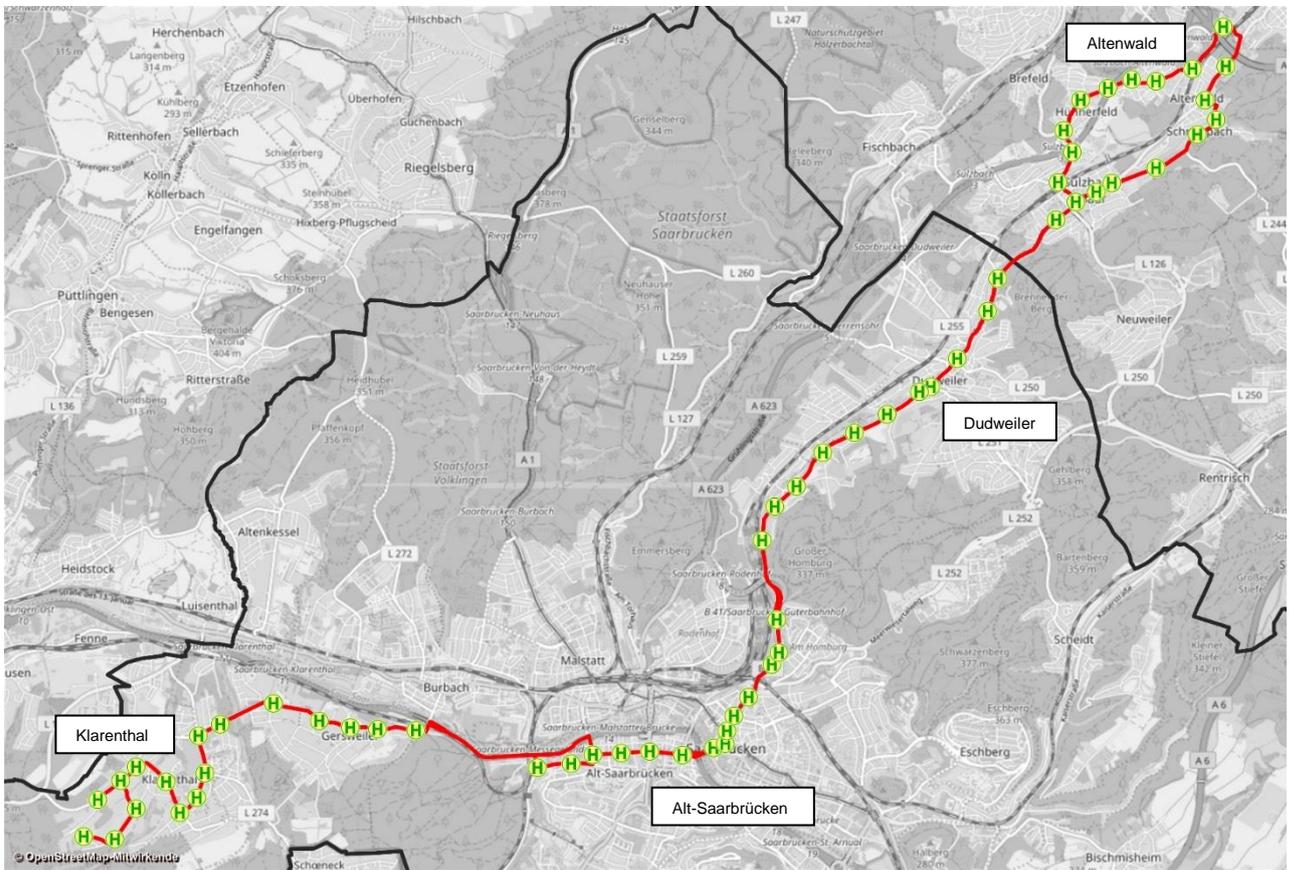
Klarenthal Jägerpfad/ Klarenthal Birkenweg- Gersweiler Markt- Betriebshof- Rathaus- Dudweiler Dudoplatz- Hirschbach



Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag			Sonn- und Feiertag	
	05:00 - 06:00	06:00 - 19:30	19:30 - 00:30	05:00 - 07:00	07:00 - 20:00	20:00 - 01:00	07:30 - 21:30	21:30 - 00:00
103 a: Hirschbach - Klarenthal Jägerpfad	-	60	-	-	60	-	-	-
103 b: Hirschbach - Klarenthal Birkenweg	-	60	-	-	-	-	-	-
103 c: Dudweiler - Klarenthal	60	-	60*	-	-	60*	60	60*
103 d: Klarenthal - Rathaus/ Johanneskirche	-	-	60**	60	-	60**	-	60**
103 e: Rathaus - Dudweiler	60	-	60**	60	-	60**	-	60**
103 f: Hirschbach - Johanneskirche	-	-	-	-	60	-	-	-
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 01:00 Uhr Eine Bedienung außerhalb Saarbrückens in Richtung Spiesen-Elversberg wird anderweitig vergeben. Freitags Bedienung bis 01:00 Uhr * wird nur in Richtung Klarenthal bedient ** wird nur in Richtung Dudweiler bedient							

Linie 103 Alternativer Liniensteckbrief: gilt nur dann, wenn Aufgabenträgerschaft außerhalb Stadtgebiet vom ZPRS auf LHS übertragen wird

Linienweg: Klarenthal Jägerpfad / Klarenthal Birkenweg - Gersweiler Markt - Betriebshof - Rathaus - Brauerstraße/Fernbusbahnhof - Dudweiler - Schnappach / Hühnerfeld - Altenwald Skatezentrum

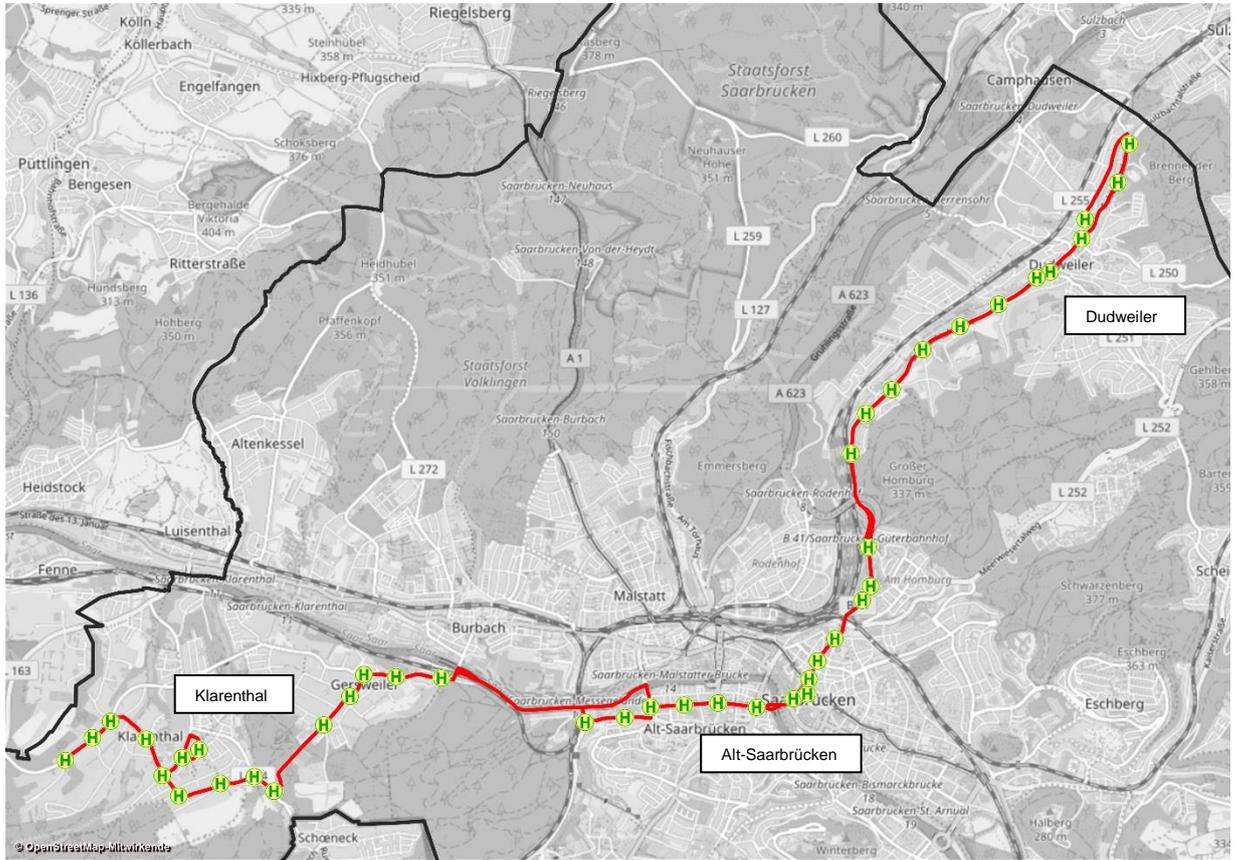


Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag			Sonn- und Feiertag	
	05:00 - 06:00	06:00 - 19:30	19:30 - 00:30	05:00 - 07:00	07:00 - 20:00	20:00 - 01:00	07:30 - 21:30	21:30 - 00:00
103 a: Altenwald Skatezentrum – Klarenthal Jägerpfad	-	60	-	-	60	-	-	-
103 b: Altenwald Skatezentrum – Klarenthal Birkenweg	-	60	-	-	-	-	-	-
103 c: Dudweiler – Klarenthal	60	-	60*	-	-	60*	60	60*
103 d: Klarenthal – Rathaus/ Johanneskirche	-	-	60**	60	-	60**	-	60**
103 e: Rathaus – Dudweiler	60	-	60**	60	-	60**	-	60**
103 f: Altenwald Skatezentrum - Johanneskirche	-	-	-	-	60	-	-	-
Besonderheiten:	103 a: über Altenwalder Markt 103 b/f: über Sulzbach Bahnhofstraße Zusätzliche Schülerfahrt von Klarenthal nach Sulzbach und Sulzbach nach Betriebshof; Freitags Bedienung bis 01:00 Uhr * wird nur in Richtung Klarenthal bedient ** wird nur in Richtung Dudweiler bedient							

Linie 104

Linienweg:

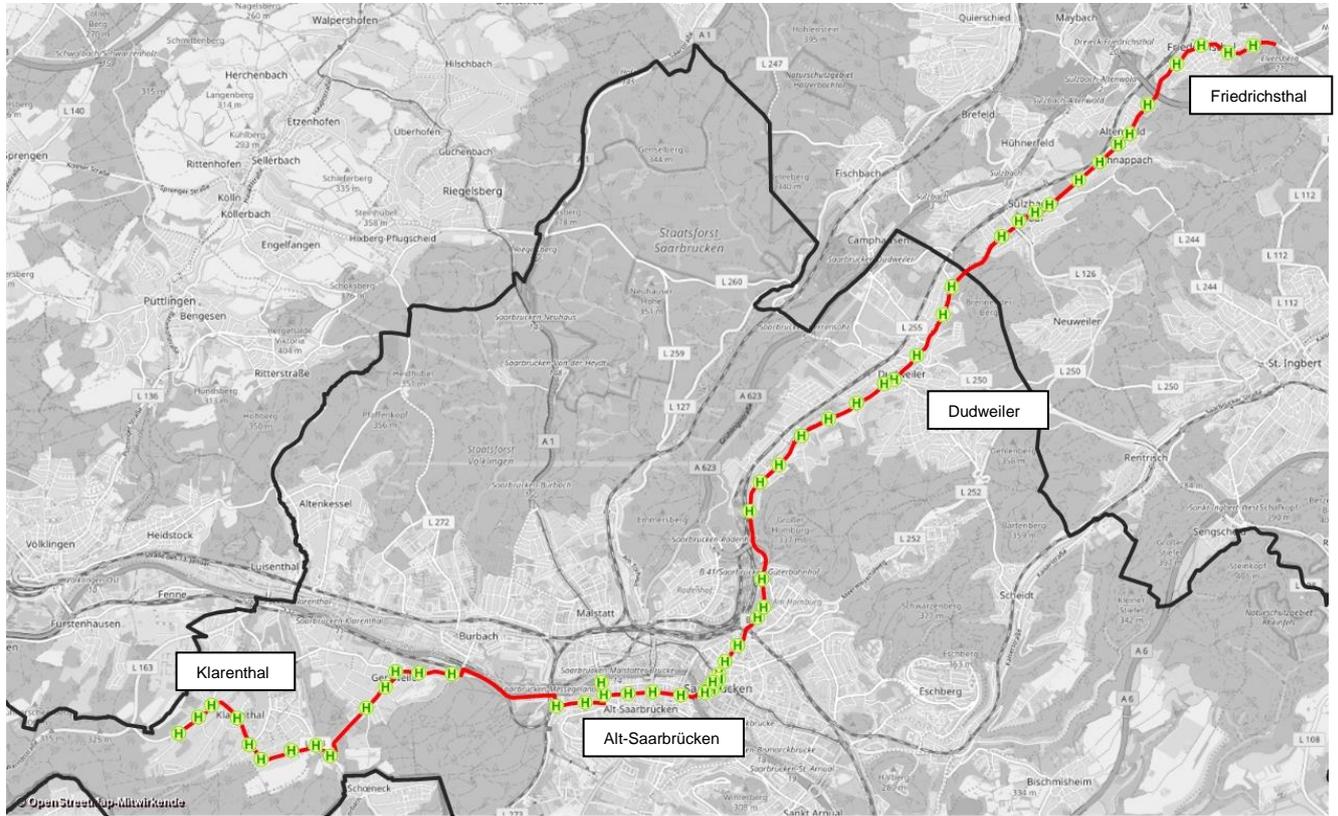
Klarenthal Weidenstraße / Klarenthal Birkenweg - Gersweiler Markt - Betriebshof - Rathaus - Dudweiler Dudoplatz - Hirschbach



Unterlinien:	Montag - Freitag					Samstag			Sonn- und Feiertag		
	04:00 - 05:00	05:00 - 07:30 07:30 - 14:30 14:30 - 20:00	07:30 - 09:00 09:00 - 12:00 12:00 - 14:30	09:00 - 12:00	20:00 - 00:30	05:30 - 08:00	08:00 - 20:00	20:00 - 01:00	05:00 - 08:00	08:00 - 21:00	21:00 - 00:00
104 a: Klarenthal - Hirschbach	60	30	60	30	60*	-	-	60*	-	60	60*
104 d: Rabbiner-Rülf-Platz/ Rathaus - Hirschbach	-	-	60	-	60*	30	60	60*	-	-	60*
104 d: Klarenthal - Rathaus	-	-	-	-	60*	60	60	60*	-	-	60*
104 e: Rathaus - Hirschbach	-	-	-	-	-	-	60	-	-	-	-
104 f: Hbf - Dudweiler	-	-	-	-	-	-	-	-	60	-	-
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 01:00 Uhr Eine Bedienung außerhalb Saarbrückens in Richtung Spiesen-Elversberg wird anderweitig vergeben. * wird nur in Richtung Hirschbach bedient										

Linie 104 Alternativer Liniensteckbrief: gilt nur dann, wenn Aufgabenträgerschaft außerhalb Stadtgebiet vom ZPRS auf LHS übertragen wird

Linienweg: Klarenthal Weidenstraße / Klarenthal Birkenweg - Gersweiler Markt - Betriebshof - Rathaus - Dudweiler Dudoplatz - Sulzbach - Friedrichstal Stadtbad

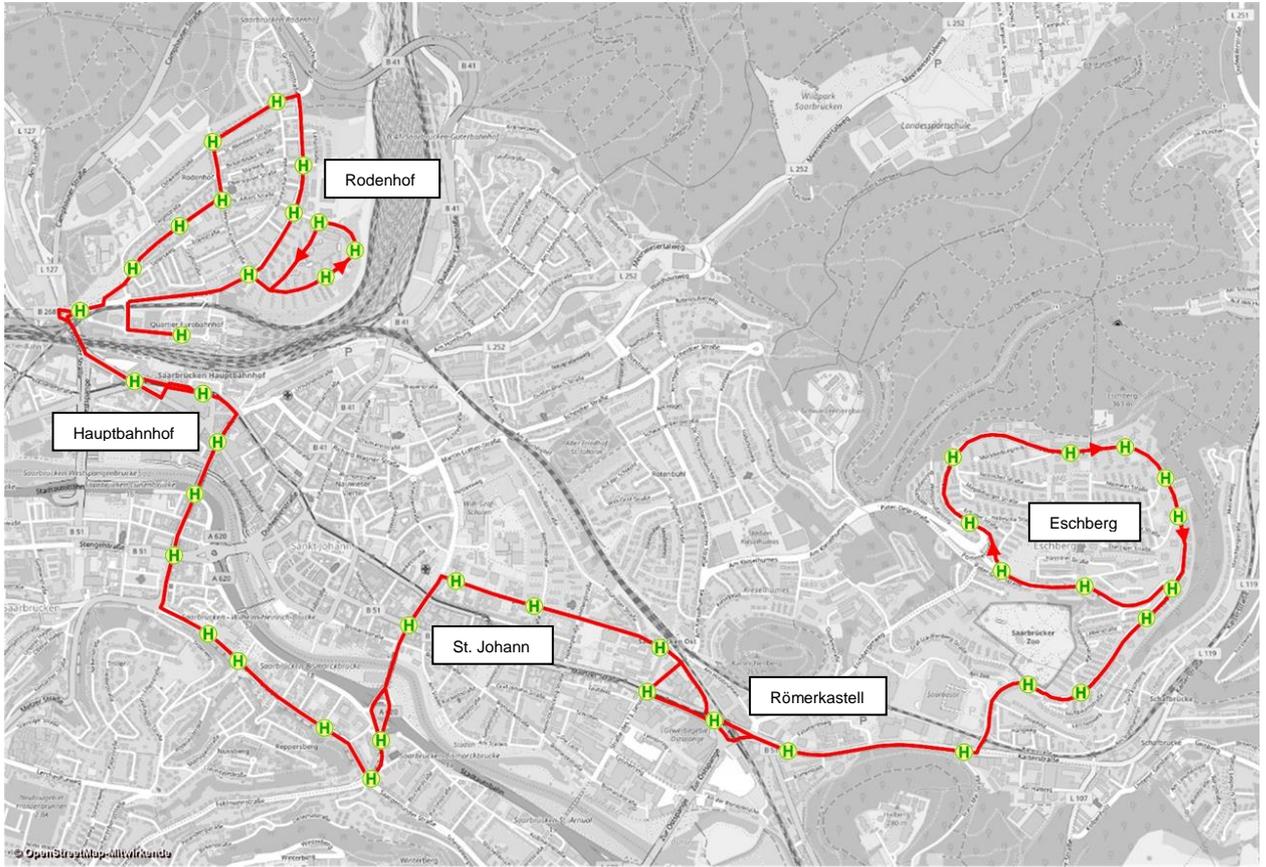


Unterlinien:	Montag - Freitag				Samstag			Sonn- und Feiertag		
	04:00 - 05:00	05:00 - 09:00 14:30 - 21:00	09:00 - 14:30	21:00 - 00:30	05:30 - 09:00	09:00 - 21:00	21:00- 01:00	05:00- 08:00	08:00 - 21:00	21:00 - 00:00
104 a: Klarenthal – Friedrichstal Stadtbad	60	30	60	-	-	-	-	-	60	-
104 b: Rabbiner-Rüf-Platz/ Rathaus - Friedrichstal Stadtbad	-	-	60	60***-	30	30	60***	-	-	60***
104 c: Klarenthal – Rathaus	-	-	-	60*	60	60	60*	-	-	60*
104 d: Friedrichstal - Klarenthal	-	-	-	60**	-	-	60**	-	-	60**
104 e: Hbf – Dudweiler (- Friedrichstal)	-	-	-	-	-	-	-	60	-	-
Besonderheiten:	* nur in Richtung Rathaus ** nur in Richtung Klarenthal *** nur in Richtung Friedrichstal									

Linie 105

Linienweg:

Rodenhof Kalmanstraße - Hbf-Nord - Hauptbahnhof - Hansahaus/ Ludwigskirche - Feldmannstraße - Egon Reinert Straße - Römerkastell - Eschberg Tilsiter Str.

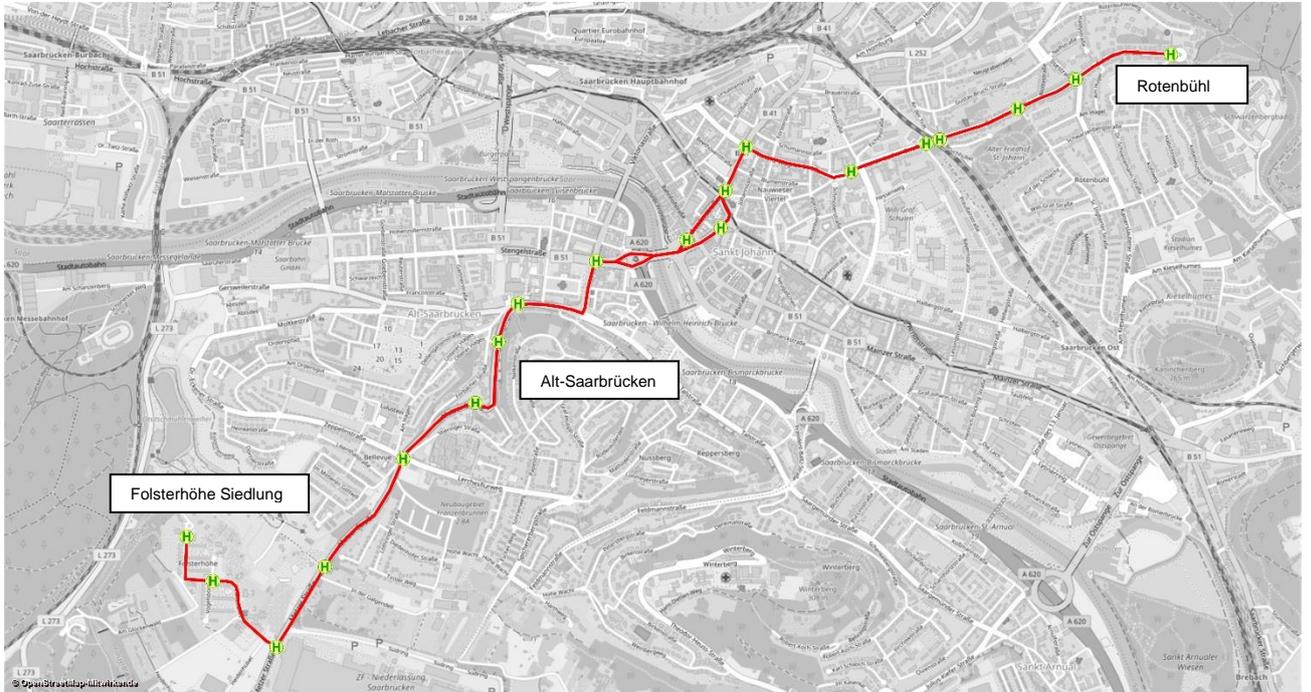


Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag				Sonn- und Feiertag	
	05:00 - 07:00	07:00 - 21:00	21:00 - 00:00	05:00 - 08:30	08:30 - 18:00	18:00 - 20:00	20:00 - 02:00	09:00 - 20:00	20:00 - 23:30
105 a: Rodenhof - Eschberg	30	30	60	-	30	-	60	-	60
105 b: Römerkastell - Eschberg	60*	-	-	-	-	-	-	-	-
105 c: Hbf. - Eschberg	-	-	-	60	-	60	-	60	-
105 d: Rodenhof - Hbf.	-	-	-	-	-	60	-	60	-
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 02:00 Uhr * wird nur in Richtung Eschberg bedient								

Linie 106

Linienweg:

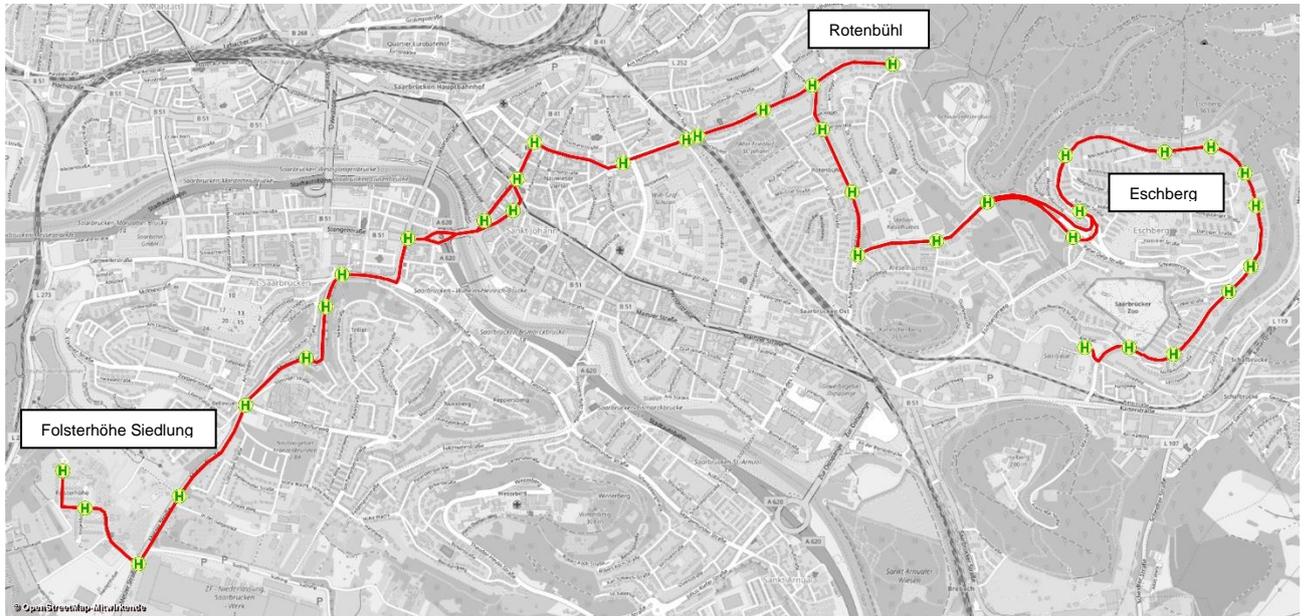
Folsterhöhe Siedlung - Bellevue - Hansahaush/ Ludwigskirche - Rathaus - Heimgarten - Rotenbühl



Unterlinien:	Montag - Freitag				Samstag				Sonn- und Feiertag
	06:30 - 09:00	09:00 - 12:30	12:30 - 19:30	19:30 - 00:00	05:00 - 08:00	08:00 - 09:00 12:30 - 19:30	09:00 - 12:30	19:30 - 00:00	09:00 - 00:00
106 a: Folsterhöhe Siedlung - Rotenbühl	30	-	30	-	-	30	-	-	-
106 b: Rathaus/ Rabbiner-Rülf-Platz - Rotenbühl	-	60	-	-	-	-	60	-	-
106 c: Folsterhöhe Siedlung - Rathaus	-	-	-	60	30*	-	-	60	60
Besonderheiten:	* keine Bedienung um 06:41 ab Rabbiner-Rülf-Platz (Ri. Folsterhöhe)								

Linie 107

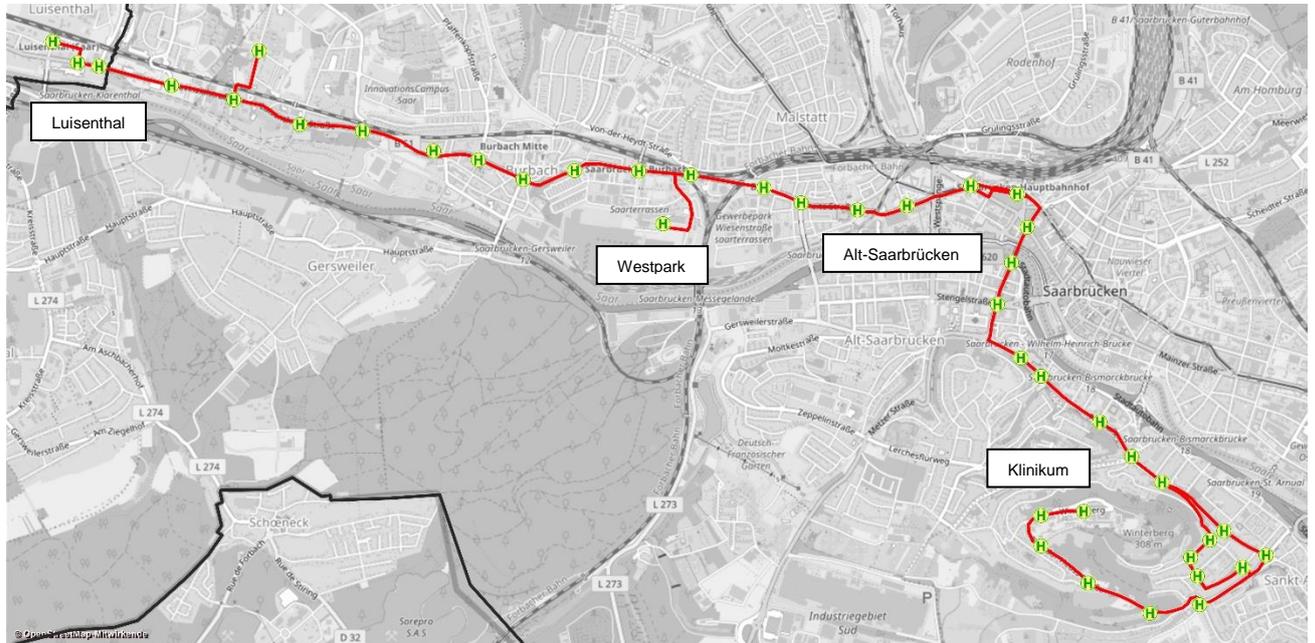
Linienweg: Folsterhöhe Siedlung - Bellevue - HansaHaus/ Ludwigskirche - Rathaus - Heimgarten - Ilsestr. - Stadion Kieselhumes - Saarbasar



Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag				Sonn- und Feiertag
	04:30 - 20:30	20:30 - 00:00	05:00 - 07:00	07:00 - 09:00	09:00 - 20:30	20:30 - 01:30	07:30 - 00:00
107 a: Folsterhöhe Siedlung - Saarbasar	30	60*	-	-	30	60*	60*
107 b: Rathaus/ Rabbiner-Rülf-Platz - Am Zoo/ Saarbar	-	60**	60	30***	-	60**	60**
107 c: Folsterhöhe Siedlung - Rathaus	-	60**	-	-	-	60**	60**
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 01:30 Uhr * wird nur in Richtung Saarbasar bedient ** wird nur in Richtung Folsterhöhe bedient *** ab 08:00 Uhr Bedienung bis Folsterhöhe (bei Fahrten in Ri. Folsterhöhe)						

Linie 108

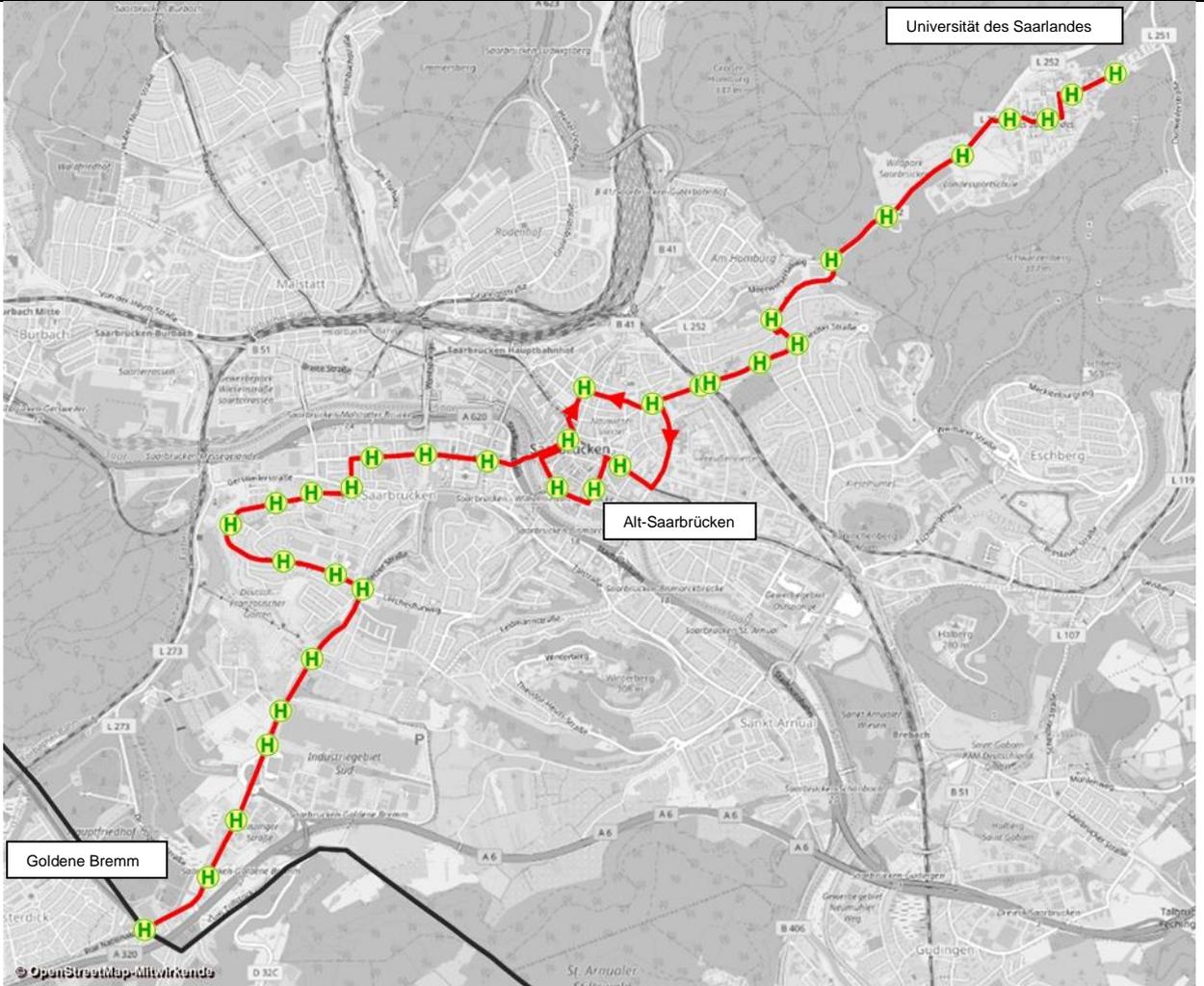
Linienweg: Luisenthal Bahnhof / Matzenberg Siedlung - Burbacher Markt - Westpark - Malstatter Markt - Hauptbahnhof - Feldmannstraße - Klinikum Saarbrücken



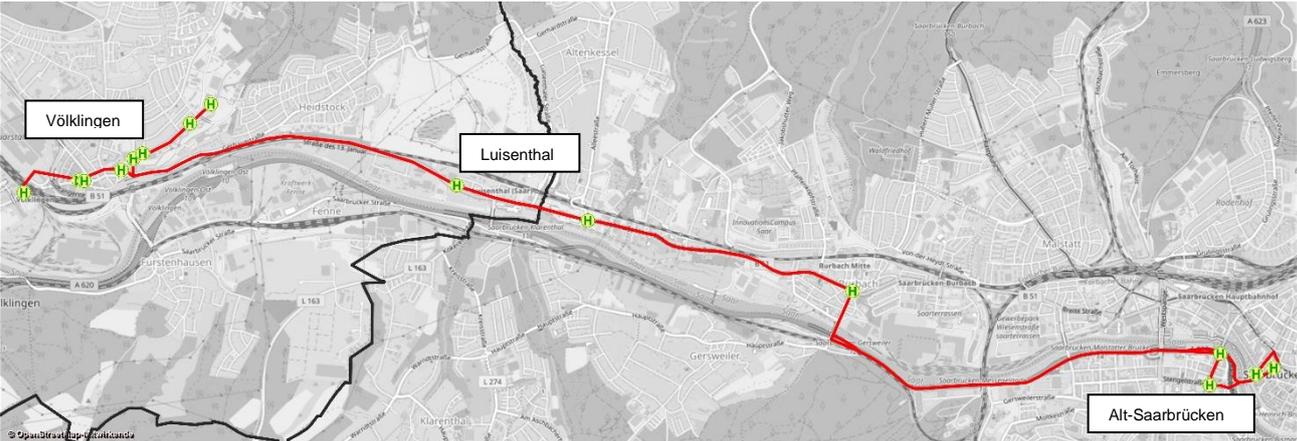
Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag				Sonn- und Feiertag
	05:30 - 09:00 13:30 - 21:00	09:00 - 13:30	05:30 - 09:00	09:00 - 13:30	13:30 - 18:30	18:30 - 20:30	05:30 - 21:30
108 a: Luisenthal - Klinikum Saarbrücken	60*	-	60*	-	60	-	-
108 a: Luisenthal - Matzenberg - Klinikum Saarbrücken	-	60	-	60	-	60*	-
108 c: Matzenberg - Klinikum Saarbrücken -	60*	-	60*	-	60	-	-
108 d: Hbf. - Klinikum Saarbrücken	-	60	-	60	-	60	30
Besonderheiten:	Die Bereiche Virchowstraße und Schenkelberg werden abwechseln bedient. * Fahrten beginnen beziehungsweise enden teilweise am Hauptbahnhof						

Linie 109

Linienweg: Goldene Bremm- Lulustein- Hochschule für Technik und Wirtschaft/ Stadtwerke Saarbrücken (HTW / SWS) -Hansahaus/ Ludwigskirche- Rathaus- Ilseplatz- Universität- Busterminal



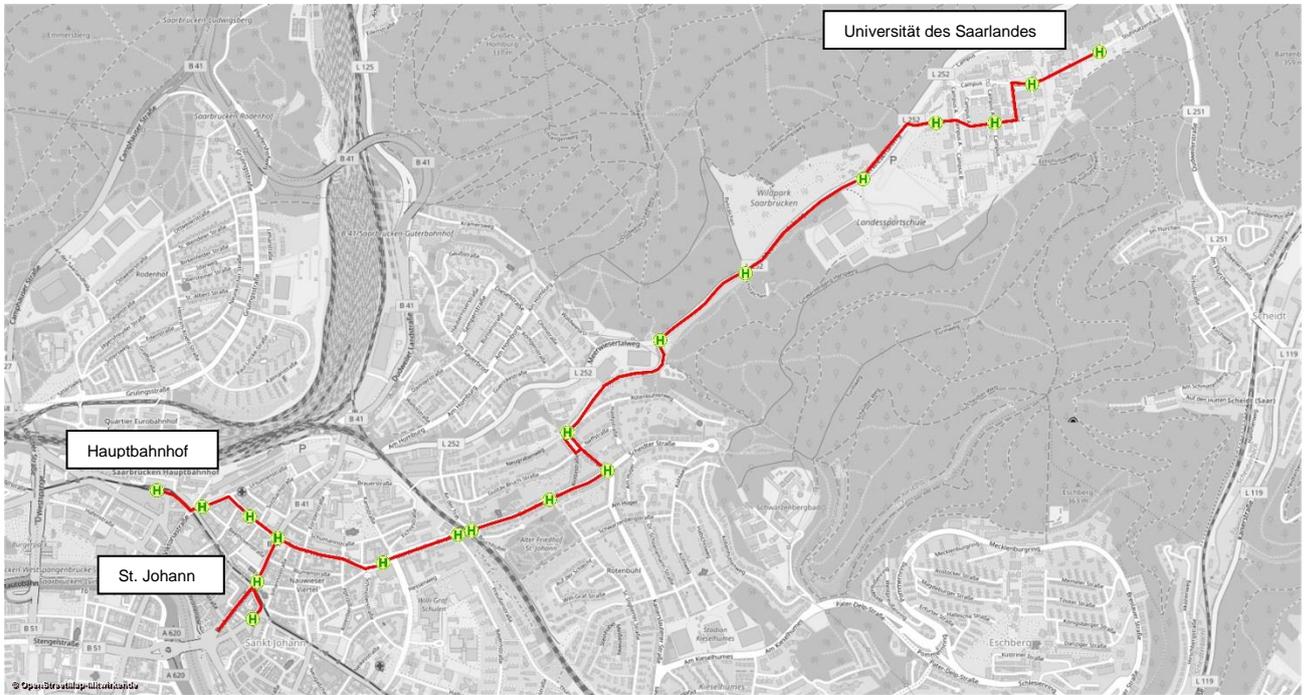
Unterlinien:	Montag - Freitag	
	07:00 - 09:00 13:00 - 19:00	09:00 - 13:00
109 a: Goldene Bremm – Rathaus/Rabbiner-Rüf-Platz – Universität	30	60
109 b: Rathaus – Universität	-	60
Besonderheiten:	Vor 07:00 und nach 19:00 Uhr zusätzliche einzelne Fahrten	

Linie 110			
Linienweg:	Schnellverkehr: Saarbrücken - Völklingen		
			
Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag	
	05:00 - 20:30	05:00 - 08:00 10:00 - 20:30	08:00 - 10:00
109: Rathaus - Weltkulturerbe Alte Hütte	30*	60	30
Besonderheiten:	Gemeinschaftsverkehr mit VVB * zwischen 07:00 und 08:30 unebener Takt und zusätzliche Schülerfahrten		

Linie 111

Linienweg:

Rathaus - Haus der Zukunft - Heimgarten - Ilseplatz - Universität- Busterminal



Unterlinien:

Montag - Freitag

07:30 - 19:30

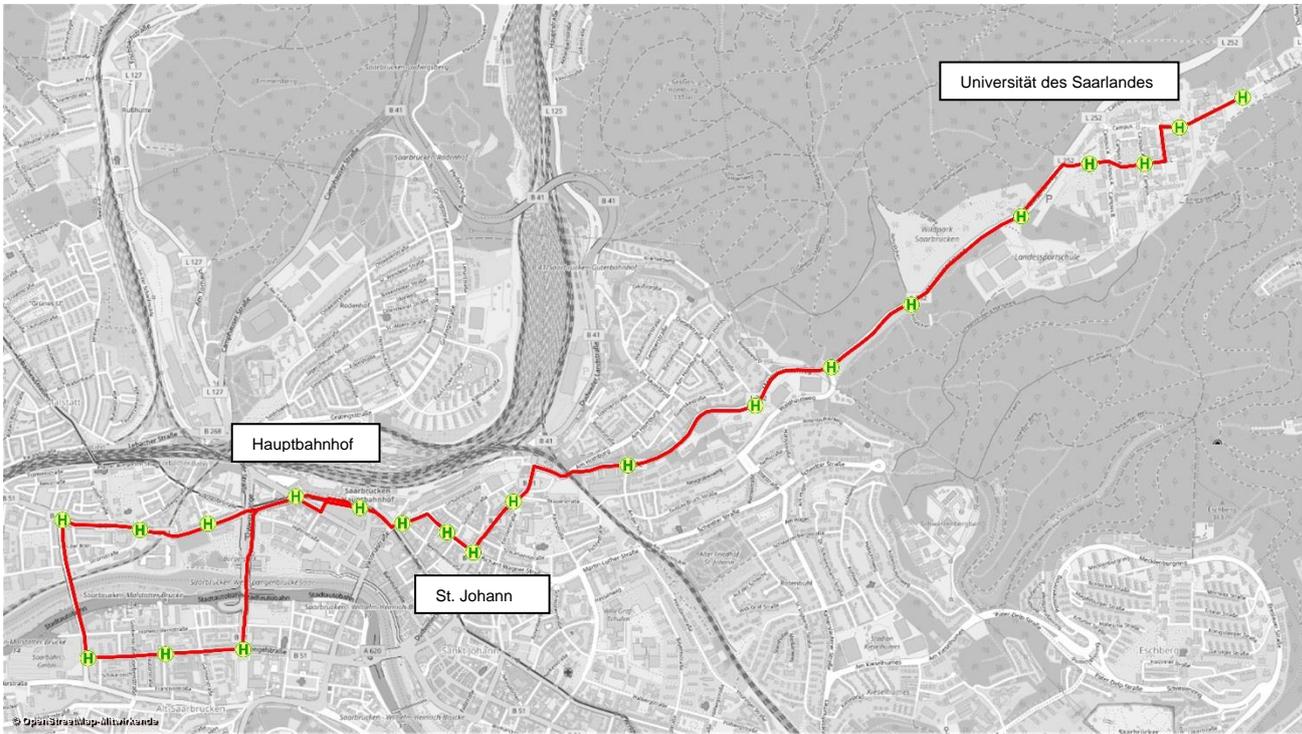
111: Rathaus - Universität

30*

Besonderheiten:

Betrieb nur an Vorlesungstagen
 Fahrt um 07:58 beginnt am Hauptbahnhof

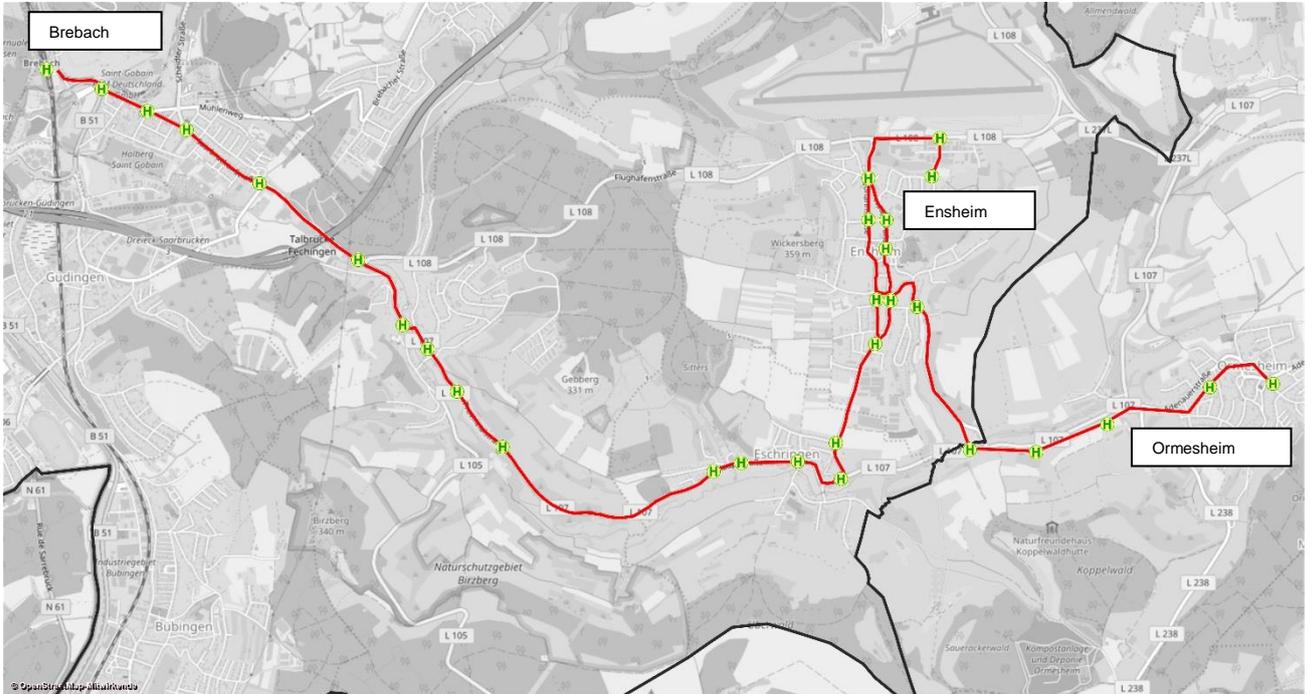
* Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von E-Wagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Verkehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT.

Linie 112	
Linienweg:	Hauptbahnhof - Haus der Zukunft - Prinzenweiher/Jugendherberge - Universität Busterminal
	
Unterlinien:	Montag - Freitag
	07:30 - 18:00
112: Hauptbahnhof - Betriebs Hof - Uni- versität	30
Besonderheiten:	Betrieb nur an Vorlesungstagen Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von E-Wagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Ver- kehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT

Linie 120

Linienweg:

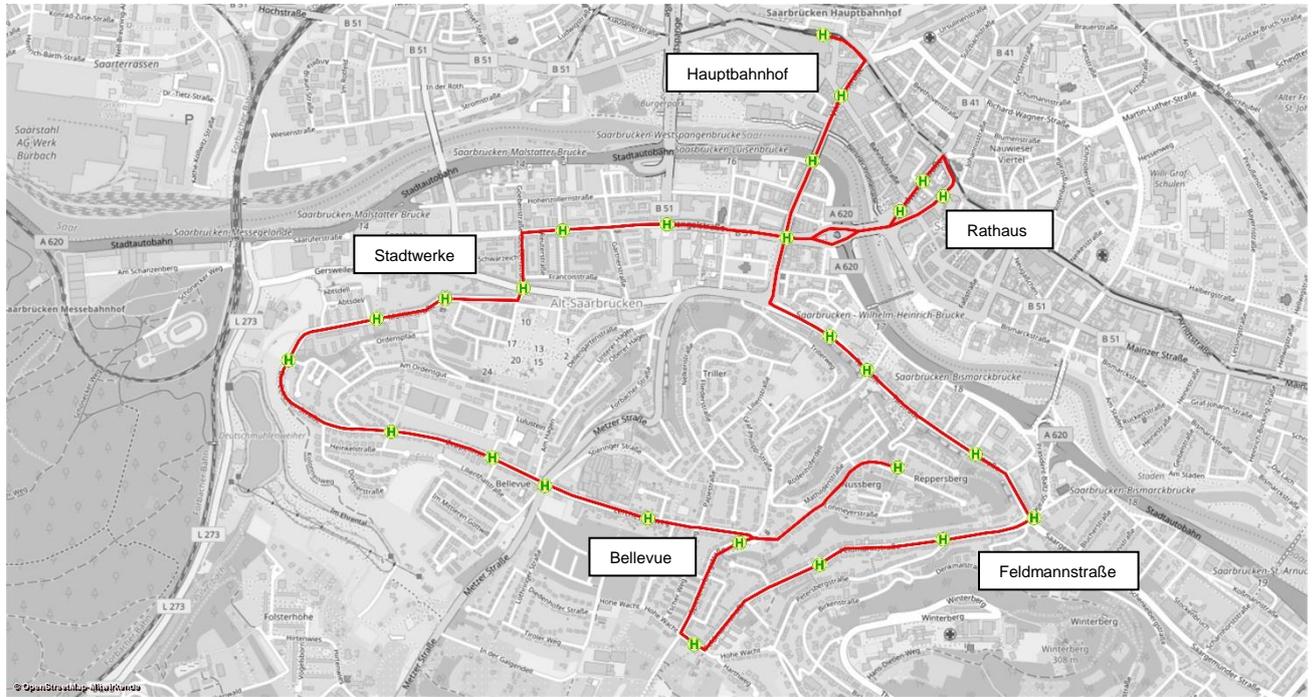
Brebach Bahnhof - Kurt Schumacher Straße - Fechingen Kirche - Ensheim Marktweg - Ormesheim / Ensheim Sportplatz



Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag		Sonn- und Feiertag	
	04:00 - 09:00 13:30 - 21:00	09:00 - 13:00	21:00 - 00:00	04:30 - 20:30	20:30 - 02:00	08:00 - 20:30	20:30 - 00:00
120 a: Brebach - Ormesheim	30	60	-	60	-	60	-
120 b: Brebach - Ensheim	30	60	60	60**	60	60	60
120 c: Ensheim Marktweg - Ormesheim	-	-	60*	-	60	-	-
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 02:00 Uhr * Bedienung nur freitags ** zwischen 06:00 und 08:00 Verdichtung auf annähernden 30-Minuten-Takt						

Linie 121

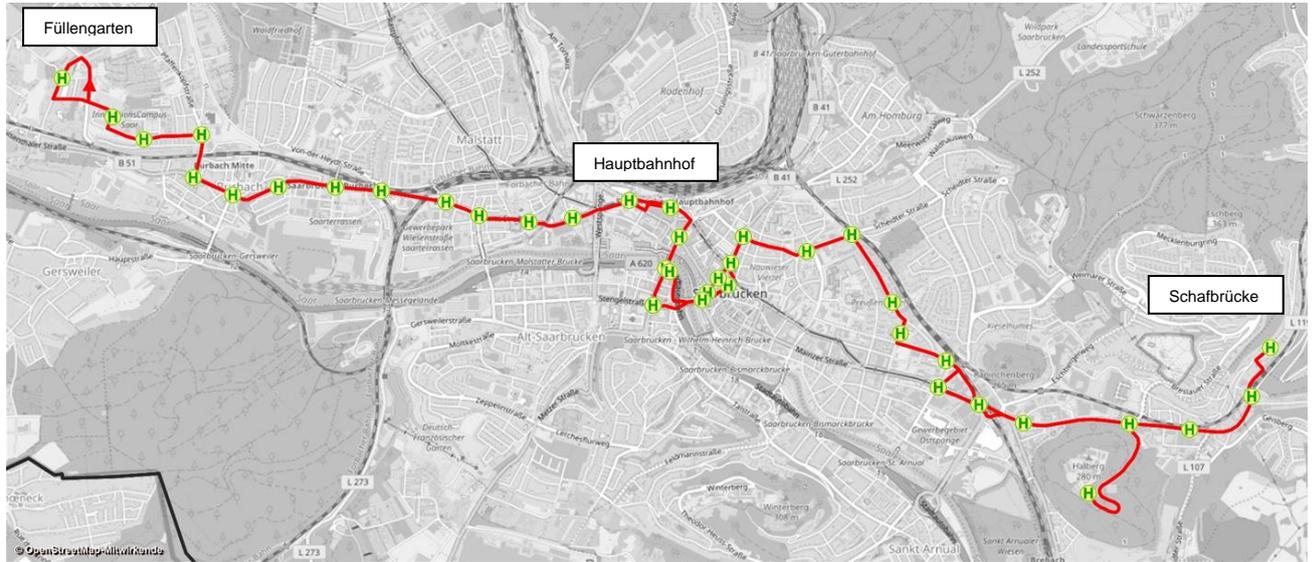
Linienweg: Hauptbahnhof-Hansahaush/Ludwigskirche-Hochschule für Technik und Wirtschaft/ Stadtwerke Saarbrücken (HTW / SWS) -Bellevue-Feldmannstr.-Schlossplatz-Rathaus



Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag			Sonn- und Feiertag
		05:00 - 20:00	20:00 - 00:00	04:30 - 06:30	06:30 - 20:00	20:00 - 01:00
121: Hbf. - Rathaus	30*	60	60	30	60	60
Besonderheiten:	Anrufsammeltaxi zwischen Haltestelle Wohnstift Reppersberg und 40er Grab (nur ausgewählte Uhrzeiten) Freitags bis 01:00 Uhr * Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von E-Wagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Verkehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT					

Linie 122

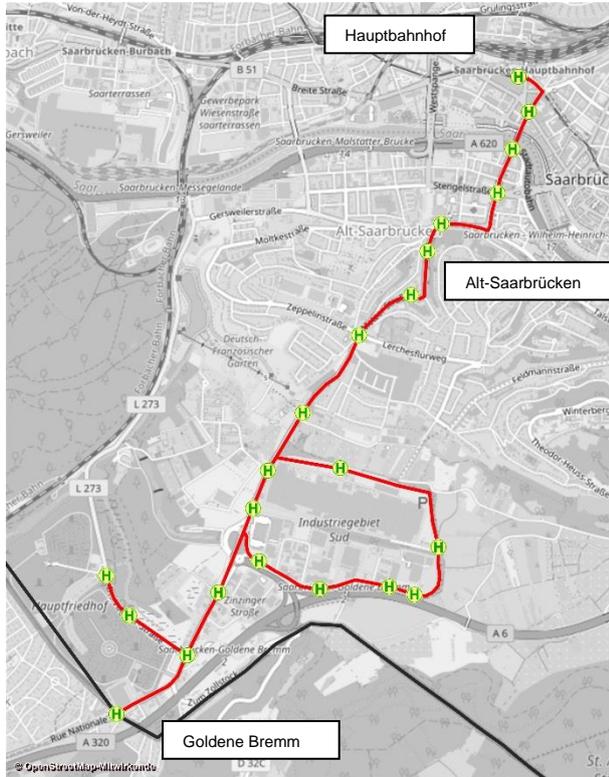
Linienweg: Füllengarten Siedlung - IT Park - Burbacher Markt - Hauptbahnhof - Rathaus - Sachsenweg/Preußenstraße - Römerkastell - Schafbrücke



Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag			Sonn- und Feiertag	
	05:00 - 20:30	20:30 - 23:00	05:30 - 06:30	06:30 - 18:00	18:00 - 23:30	23:30 - 01:30	09:00 - 20:30	20:30 - 23:00
122 a: Füllengarten - Schafbrücke	30*	-	-	30*	-	-	-	-
122 b: Rathaus/ Rabbiner-Rülf-Platz - Schafbrücke	-	60	-	-	60	-	-	60
122 c: Füllengarten - Rathaus	-	-	-	-	30**	-	-	-
122 d: Römerkastell - Rathaus/ Rabbiner-Rülf-Platz	-	-	60	-	-	60	-	-
122 e: Hauptbahnhof - Schafbrücke	-	-	-	-	-	-	60	-
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 01:00 Uhr * Die Fahrten am Morgen und Abend beginnen beziehungsweise enden teilw. am Rathaus/Rabbiner-Rülf-Platz ** verkehrt bis 20:00							

Linie 123

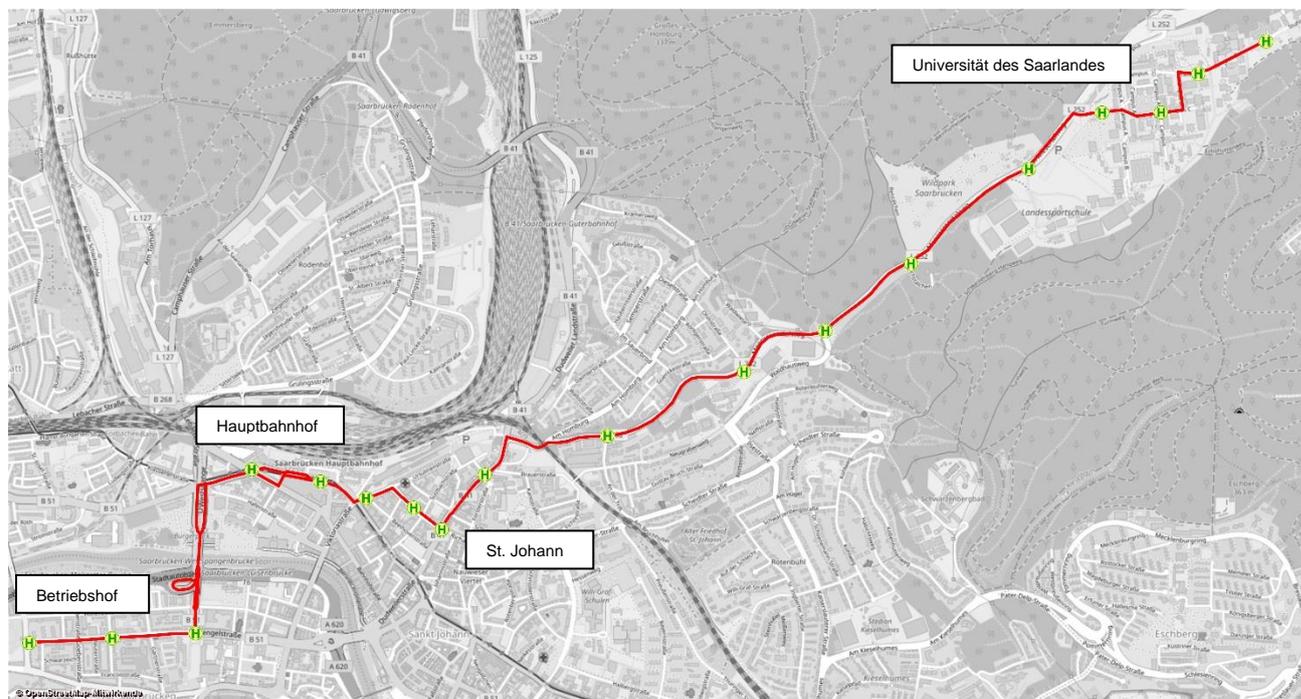
Linienweg: Habsterdick - Goldene Bremm - Industriegebiet Süd - Druckzentrum SZ - Bellevue - HansaHaus/Ludwigskirche - Hauptbahnhof



Unterlinien:	Montag - Freitag				Samstag			Sonn- und Feiertag	
	04:00 - 07:00 20:00 - 21:30	07:00 - 09:00 12:00 - 20:00	09:00 - 12:00	21:30 - 22:30	05:30 - 08:00	08:00 - 19:30	19:30 - 20:30	08:00 - 19:30	19:30 - 22:00
123 a: Habsterdick - Hbf.	-	30	60	-	-	60	60***	60	-
123 b: Goldene Bremm - Hbf.	30*	-	-	-	60	-	-	-	60
123 c: Industriegebiet Süd - Hbf.	-	-	-	60**	-	-	-	-	-
Besonderheiten:	Mo-Fr werden 7 Fahrten nicht über das Industriegebiet geführt, diese Fahrten verkehren auf direktem Wege. Mo.-Fr. 05:00 - 08:00: mehrere Verstärkerfahrten vom Hauptbahnhof bis Goldene Bremm Samstags werden 12 Fahrten über das Industriegebiet geführt Samstags werden 6 Fahrten über das Industriegebiet geführt * 20:00-21:30, es verkehrt nur eine Fahrt in Richtung Goldene Bremm ** Bedienung nur in Richtung Hauptbahnhof *** Bedienung nur in Richtung Industriegebiet Süd								

Linie 124

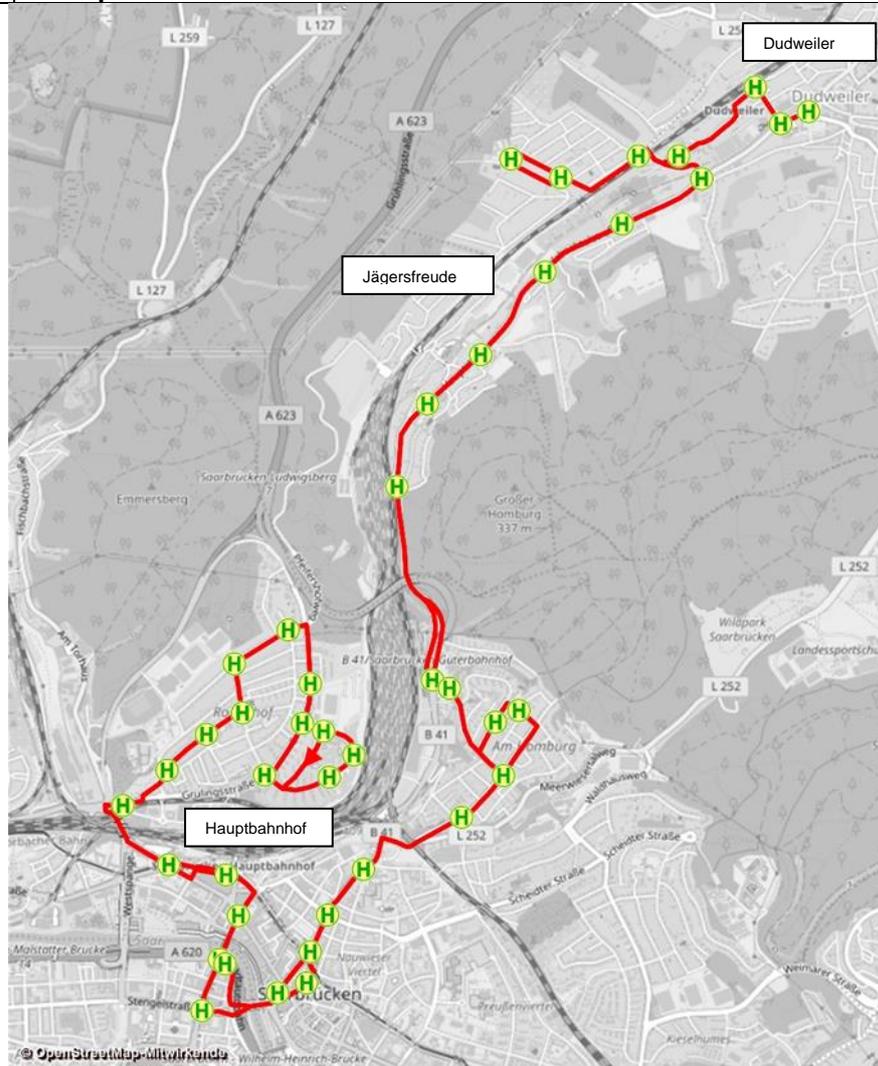
Linienweg: Universität Busterminal - Waldhaus - Haus der Zukunft - Hauptbahnhof - Roonstraße - Hochschule für Technik und Wirtschaft/Stadtwerke Saarbrücken (HTW / SWS) -Betriebshof



Unterlinien:	Montag - Freitag	
	06:30 - 07:30 09:00 - 14:30 19:30 - 20:30	07:30 - 09:00 14:30 - 19:30
124 a: Universität - Betriebshof	30*	15
Besonderheiten:	Drei zusätzliche Fahrten Hbf. → Betriebshof (07:52, 08:03; 08:16)	

Linie 125

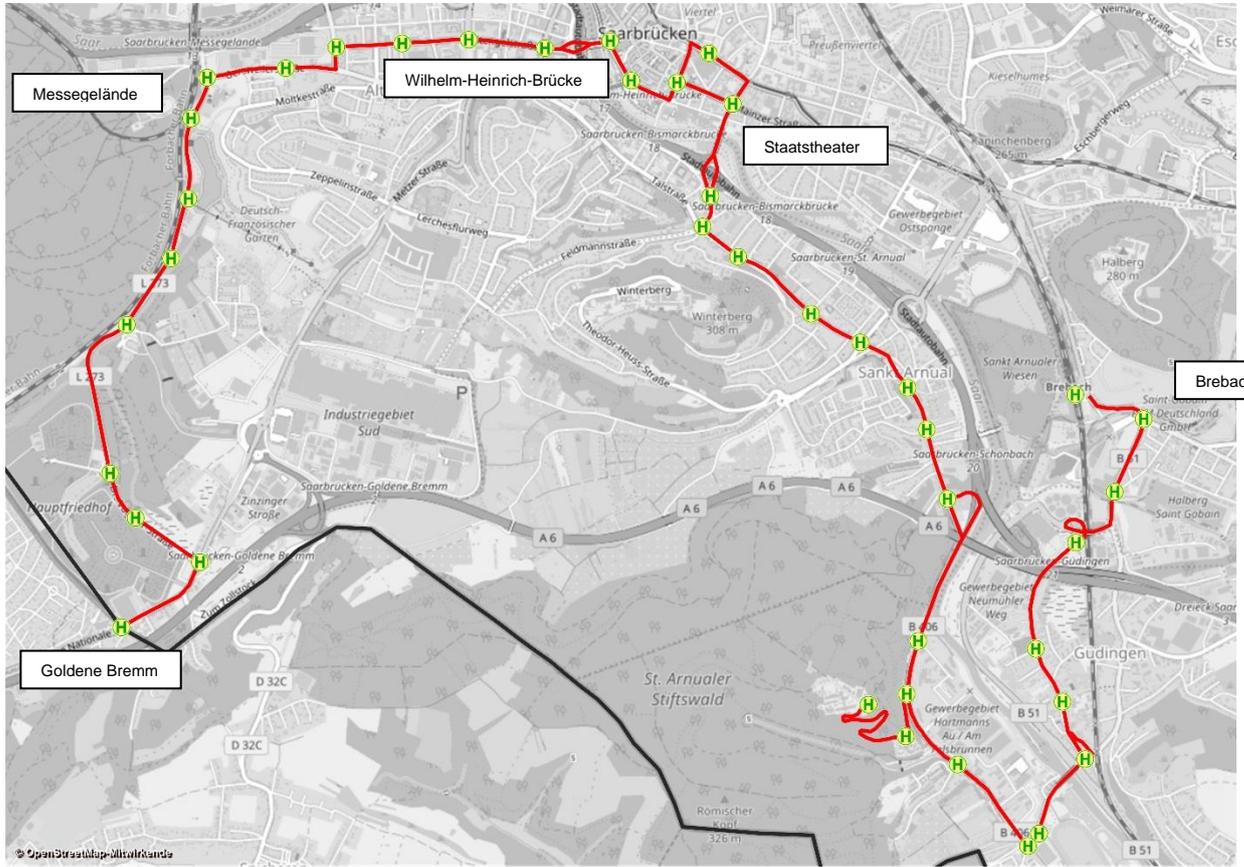
Linienweg: Rodenhof Kalmanstraße - Rodenhof Kirche - Hauptbahnhof - Rathaus - Brauerstraße - Am Homburg - Jägersfreude Kirche - Herrensohr Kirche - Dudweiler Dudoplatz



Unterlinien:	Montag - Freitag				Samstag				Sonn- und Feiertag		
	04:30 - 05:30 20:00 - 21:00	05:30 - 08:30 12:00 - 20:00	08:30 - 12:00	21:00 - 23:00	05:00 - 07:00	07:00 - 08:30 12:00 - 20:00	08:30 - 12:00	20:00 - 01:00	08:00 - 13:00	13:00 - 20:30	20:30 - 23:00
125 a: Rodenhof - Dudweiler	-	30	-	60*	60***	30	-	60*	-	60*	60*
125 b: Rodenhof - Rathaus/ Rabbiner-Rülf-Platz	60	-	-	60**	-	-	-	60**	60	60**	60**
125 c: Hbf. - Dudweiler	60	-	30	-	-	-	30	-	-	-	-
125 d: Rathaus/ Rabbiner-Rülf-Platz - Dudweiler	-	-	-	60**	-	-	-	60**	60	30/60* ***	60**
Besonderheiten:	* wird nur in Richtung Rodenhof bedient ** wird nur in Richtung Rathaus/Dudweiler bedient *** vor 05:00 Uhr einzelne Ausrückfahrten **** 30 in Richtung Dudweiler, 60 in Richtung Rathaus/Rabbiner-Rülf-Platz										

Linie 126

Linienweg: Goldene Bremm / Habsterdick - Betriebshof - Wilhelm Heinrich Brücke - Feldmannstraße - Sonnenberg Krankenhaus - Güdingen Unner - Globus Handelshof - Brebach Bahnhof

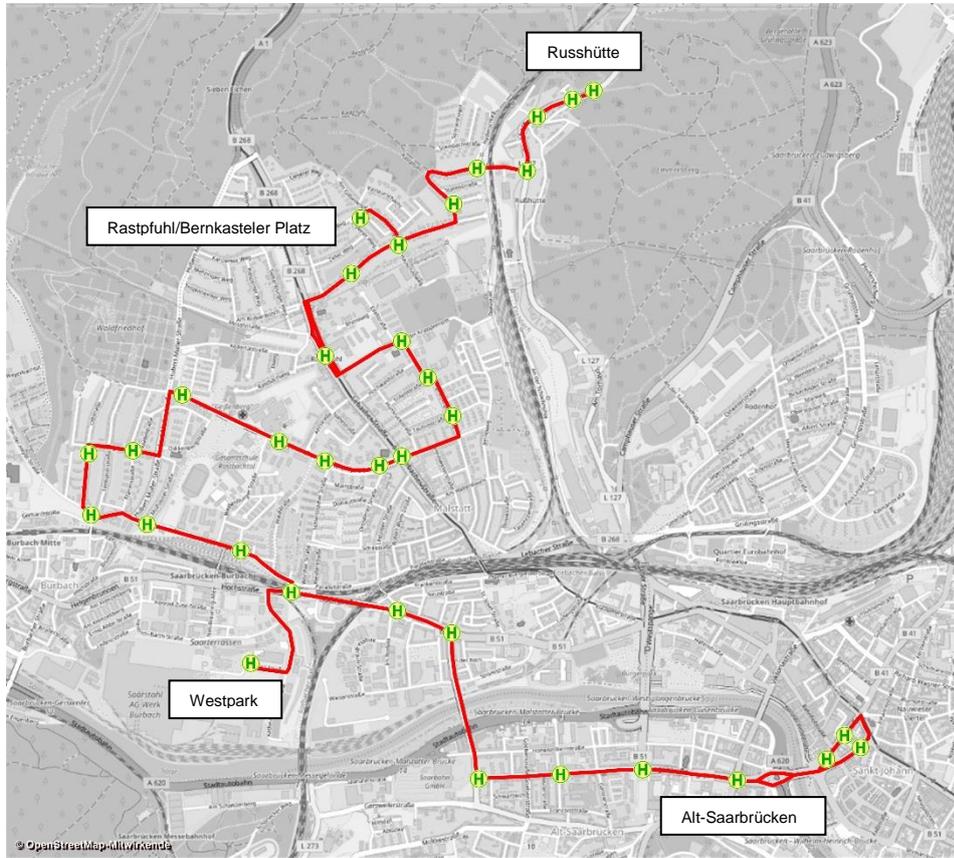


Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag			Sonn- und Feiertag	
	04:00 - 20:30	20:30 - 00:00	04:30 - 06:30	06:30 - 18:30	18:30 - 01:00	06:30 - 20:00	20:00 - 00:00
126 a: Brebach - Betriebshof/Messegelände/WHB	60	60**	60	60	60**	-	60*
126 b: Brebach - Goldene Bremm/Habsterdick	60	60*	-	60	60*	60	60**
126 c: WHB - Goldene Bremm	-	60***	60***	-	60***	-	60****
Besonderheiten:	Samstags ab 00:00 Uhr nur ab WHB nach Brebach In den Morgenstunden einzelne Linien mit verkürztem Linienweg Freitags Bedienung bis 01:30 Uhr Eine Frühfahrt sonntags 05:38 Uhr von Hauptbahnhof bis Sonnenberg Krankenhaus * von Goldene Bremm nach Brebach ** von Brebach nach WHB/Betriebshof *** von WHB nach Goldene Bremm **** von WHB nach Goldene Bremm, Betrieb bis 22:30 Uhr						

Linie 128							
Linienweg:		Rastpfuhl / Russhütte - Am Torhaus - Hauptbahnhof - Wilhelm Heinrich Brücke - Feldmannstr. - Julius Kiefer Str. - Wackenber / Klinikum Saarbrücken					
Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag			Sonn- und Feiertag	
	04:30 - 20:00	20:00 - 23:30	05:00 - 06:00 18:30 - 20:30 23:30 - 02:00	06:00 - 18:30	20:30 - 23:30	07:30 - 20:30	20:30 - 00:00
128 a: Russhütte - Wackenber	30*	-	60**	30	-	-	-
128 b: Klinikum - Rastpfuhl	-	60*	-	-	60	-	60
128 c: Hbf. - Wackenber	-	-	60***	-	-	-	-
128 d: Russhütte - Hbf.	-	-	60***	-	-	-	-
128 c: Rastpfuhl - Wackenber	-	-	-	-	-	60	-
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 01.00 Uhr * teilweise verkürzter Linienweg ** wird nur in Richtung Russhütte bedient *** wird nur in Richtung Wackenber bedient						

Linie 129

Linienweg: **Russhütte - Bernkasteler Platz / Rastpfuhl - Johanna Kirchner Haus - Caritas Klinik - An der Grüneich - Westpark - Betriebshof - Rathaus**

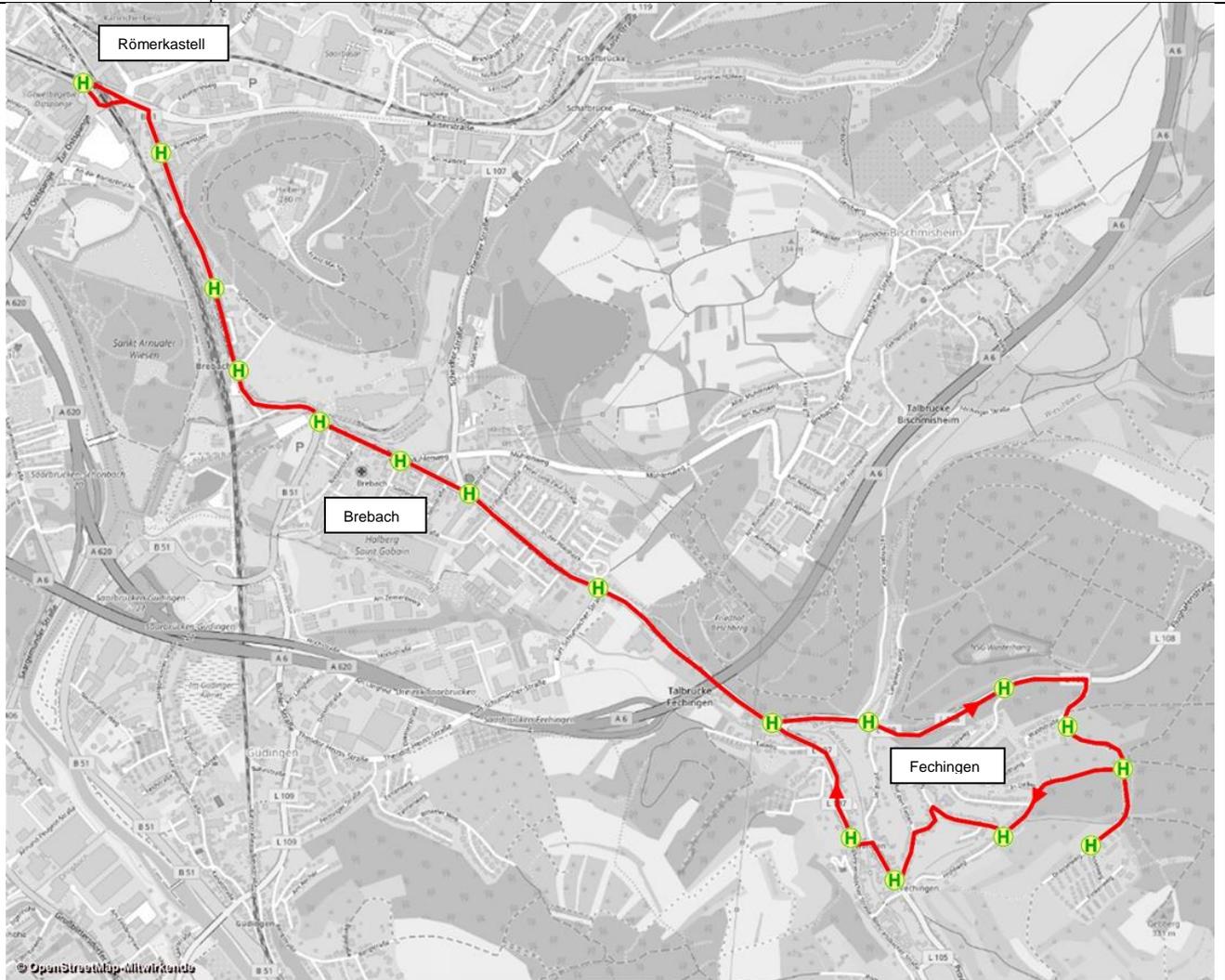


Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
	05:30 - 21:00	05:30 - 20:30	08:00 - 20:30
129 a: Russhütte - Rathaus	60*	60*	-
129 b: Rastpfuhl - Rathaus	-	-	60
Besonderheiten:	Mo-Fr zwischen 06:00 Uhr und 07:30 Uhr Verstärkerfahrten Rastpfuhl - Rathaus * Der Abschnitt Bernkasteler Platz/Rastpfuhl zur Russhütte wird bis ca. 07:30 Uhr und ab ca. 20:30 Uhr nicht bedient.		

Linie 130

Linienweg:

Römerkastell / Brebach Bahnhof - Kurt Schumacher Str. - Nachtweide



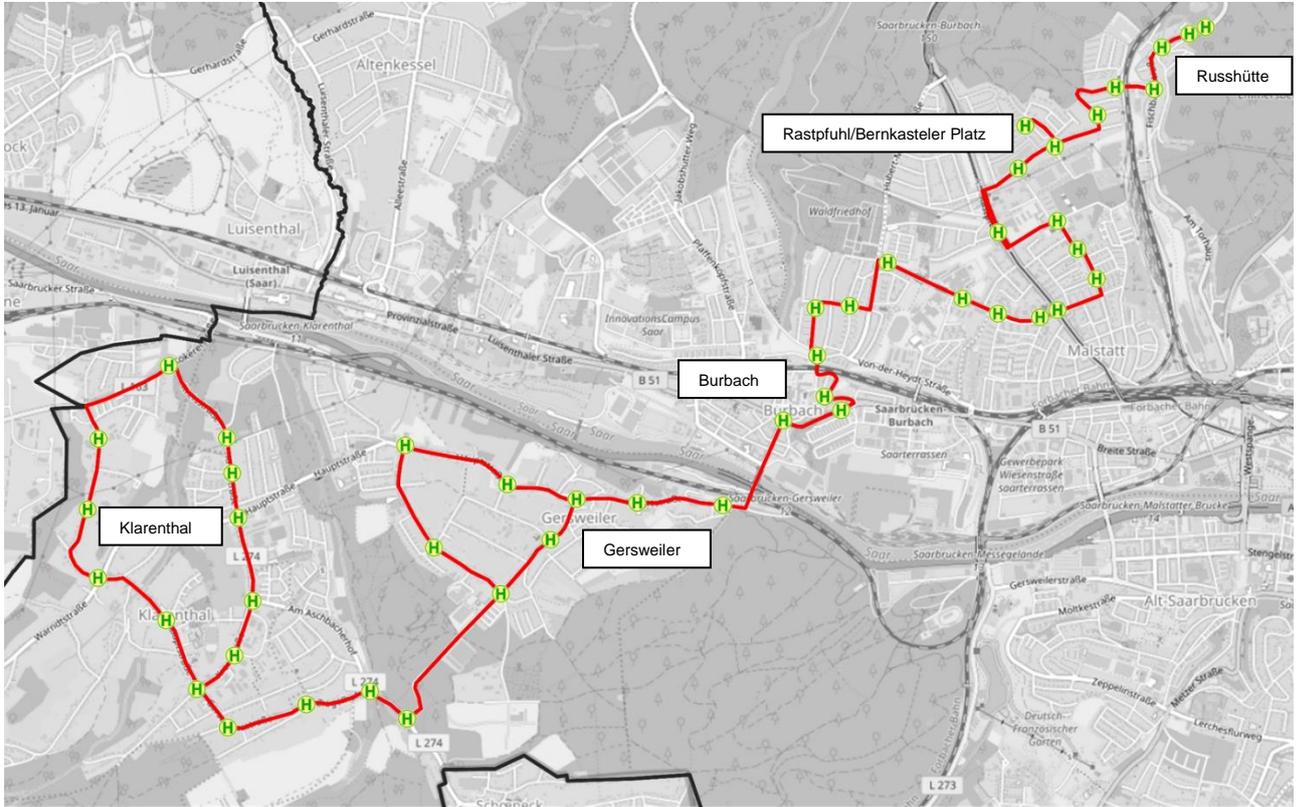
Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag
	06:00 - 07:30	07:30 - 21:00	06:00 - 21:00
130 a: Römerkastell - Nachtweide	30	60	60
Besonderheiten:	Verstärkerfahrten (Mo-Fr): Nachtweide → Brebach Bf. (Nachtweide ab 16:07) Brebach Bf. → Nachtweide (Brebach Bf. Ab 15:52/17:52) Schülerfahrten: Römerkastell ab 14:02/15:02 Anrufsammeltaxi: Mo-Do; 21:00 bis 00:30 (Fr, Sa bis 01:00) erschließt Fechingen stündlich Sonn- und Feiertags 09:00 bis 23:00 stündlich		

Linie 131				
Linienweg:		Brebach Bahnhof - Brebach Rathaus - GÜDINGER BERG - GÜDINGEN BAHNHOF - BÜBINGER BERG		
Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag
	05:00 - 08:00	08:00 - 20:00	20:00 - 00:00	06:00 - 18:00
131 a: Brebach Bhf. - BÜBINGER BERG	30*	60	-	60
131 b: GÜDINGEN Bhf. - BÜBINGER BERG	-	-	60**	-
131 c: Bahnstraße - Mittlerer Höhenweg (AST)	-	-	60	-
Besonderheiten:	<p>Einzelne Fahrten verkehren in Richtung BÜBINGER BERG über die Haltestellen ‚Untere Bergstraße‘, ‚Im Königsfeld‘ und ‚Mittlerer Höhenweg‘.</p> <p>Die Linie 131 c wird nur in Richtung Mittlerer Höhenweg bedient</p> <p>Anrufsammeltaxi: Samstags 18:00 bis 01:00 auf den Linien 131 b/c Sonn- und Feiertags 08:00 bis 00:30 auf der Linie 131 b</p> <p>* Frühfahrten in Richtung Brebach Bf. Beginnen an der Haltestelle ‚Bahnstraße‘ ** ab 21:00 Uhr als AST (Freitags bis 00:30)</p>			

Linie 133		
Linienweg:	Dudweiler Dudoplatz - Dudweiler Krankenhaus - Dudweiler Schwimmbad - Guckelsberg - Dudweiler Kantstr. - Dudweiler Dudoplatz	
Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag
	05:30 - 20:30	06:00 - 20:30
133 a: Dudoplatz - Dudoplatz	60 je Richtung	60 je Richtung
Besonderheiten:	Die Linie 133 wird als Ringlinie betrieben	

Linie 134

Linienweg: Russhütte - Bernkasteler Platz / Rastpfuhl - Johanna Kirchner Haus - Caritas Klinik - Burbacher Markt - Gersweiler Markt - Pfählerstr. / Ottenhausen – Klarenthal Rathaus - Dellbrückschacht

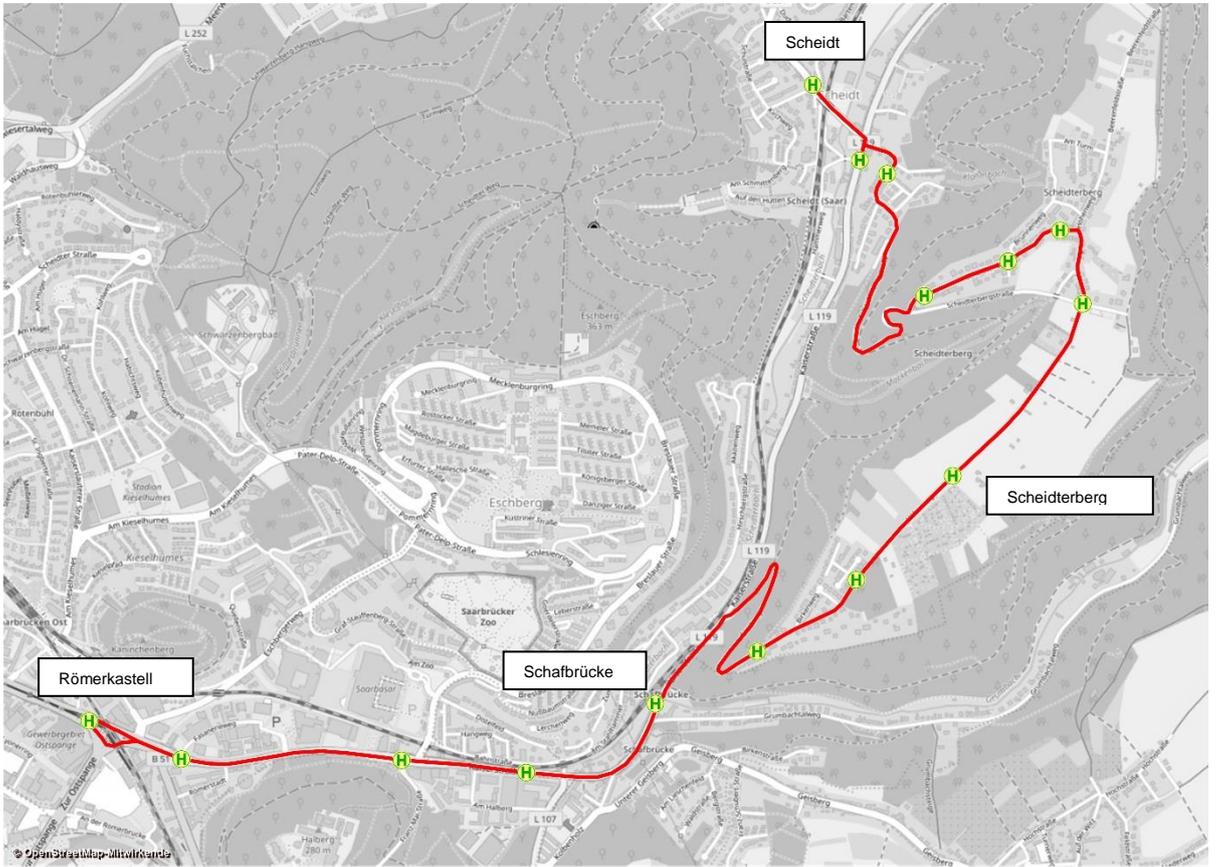


Unterlinien:	Montag - Freitag				Samstag			Sonn- und Feiertag
	04:00 - 06:30	06:30 - 09:00	09:00 - 20:00	20:00 - 00:00	04:00 - 06:00	06:00 - 20:00	20:00 - 01:00	09:00 - 00:00
134 a: Russhütte-Dellbrückschacht	-	60***	60	-	-	60***	-	-
134 b: Bernkasteler Platz/ Rastpfuhl - Dellbrückschacht	60*	60***	-	60	60***	-	60	60
134 c: Krughütte - Dellbrückschacht	60**	-	-	-	60	-	-	-
Besonderheiten:	Abfahrt um 04:45 bis Gersweiler Markt (weiter als 103 Ri. Dudweiler) nicht sonntags Verschiedene Linienverläufe im Tages- und Wochenverlauf im Bereich Gersweiler/Klarenthal Freitags Bedienung bis 01:00 * wird nur in Richtung Russhütte bedient ** wird nur in Richtung Klarenthal bedient *** teilweise verkürzter Linienweg							

Linie 135

Linienweg:

Römerkastell - Schafrücke Bahnhof - Scheidterberg - Scheidt Bahnhof - Scheidt Im Flürchen

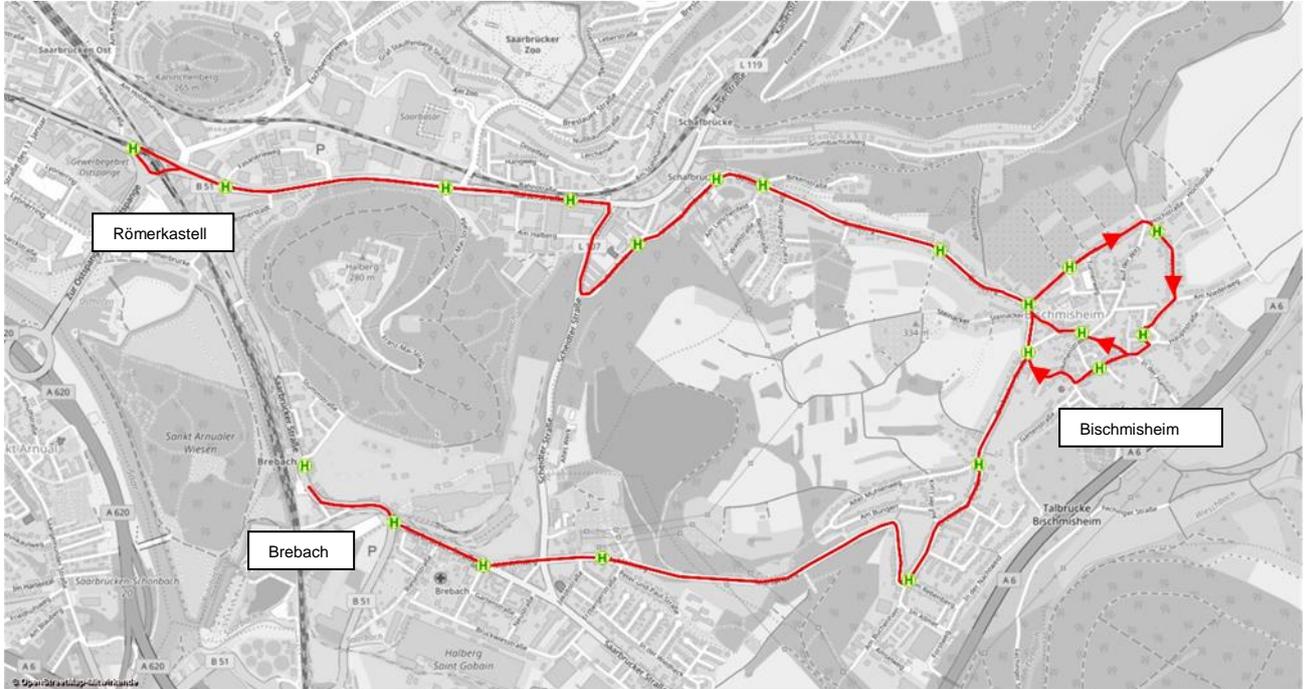


Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag
	06:00 - 20:30	06:00 - 20:00
135 a: Römerkastell - Scheidt im Flürchen	60	60
Besonderheiten:	135a: Anschluss an Linie 138 nach Dudweiler an der Haltestelle ‚Scheidt Bahnhof‘; Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von E-Wagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Verkehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT Anrufsammeltaxi: sonntags 13:00 bis 20:00, stündlich	

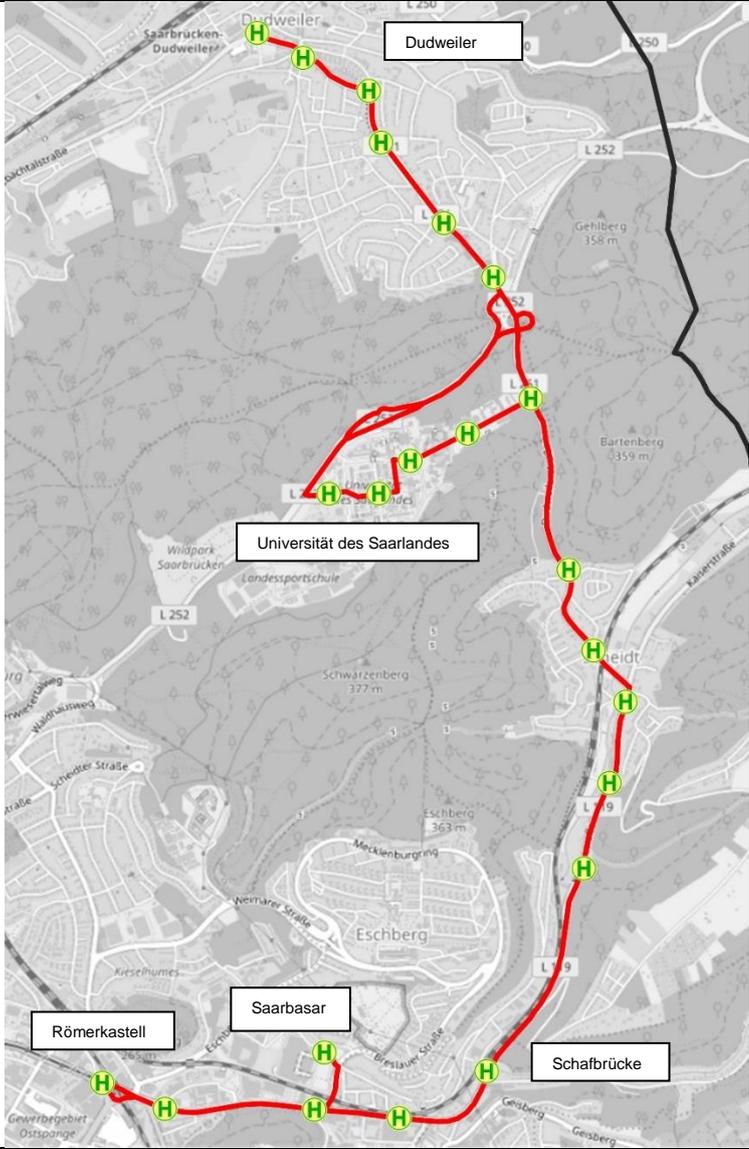
Linie 136								
Linienweg:	Klinikum Saarbrücken - Julius Kiefer Straße - Römerkastell - Ilseplatz - Universität Campus - Dudweiler Dudoplatz							
Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag			Sonn- und Feiertag	
	05:30 - 07:30	07:30 - 19:30	19:30 - 20:30	05:30 - 06:30	06:30 - 19:30	19:30 - 20:30	08:00 - 12:30	12:30 - 20:30
136 a: Klinikum Saarbrücken - Dudoplatz	60	60	-	-	60	-	60	60
136 b: Tabaksweiher - Römerkastell	60	-	60*	60***	-	60*	-	-
136 c: Dudweiler - Tabaksweiher	-	-	60**	-	-	60**	-	-
136 d: Römerkastell - Klinikum Saarbrücken	-	-	-	-	-	-	-	60
Besonderheiten:	Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von E-Wagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Verkehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT * wird nur in Richtung Römerkastell/Dudweiler bedient ** wird nur in Richtung Tabaksweiher/Klinikum bedient *** teilweise bis Klinikum							

Linie 137

Linienweg: Römerkastell - Schneidershof - Bischmisheim - Mühlenweg - Brebach Bahnhof



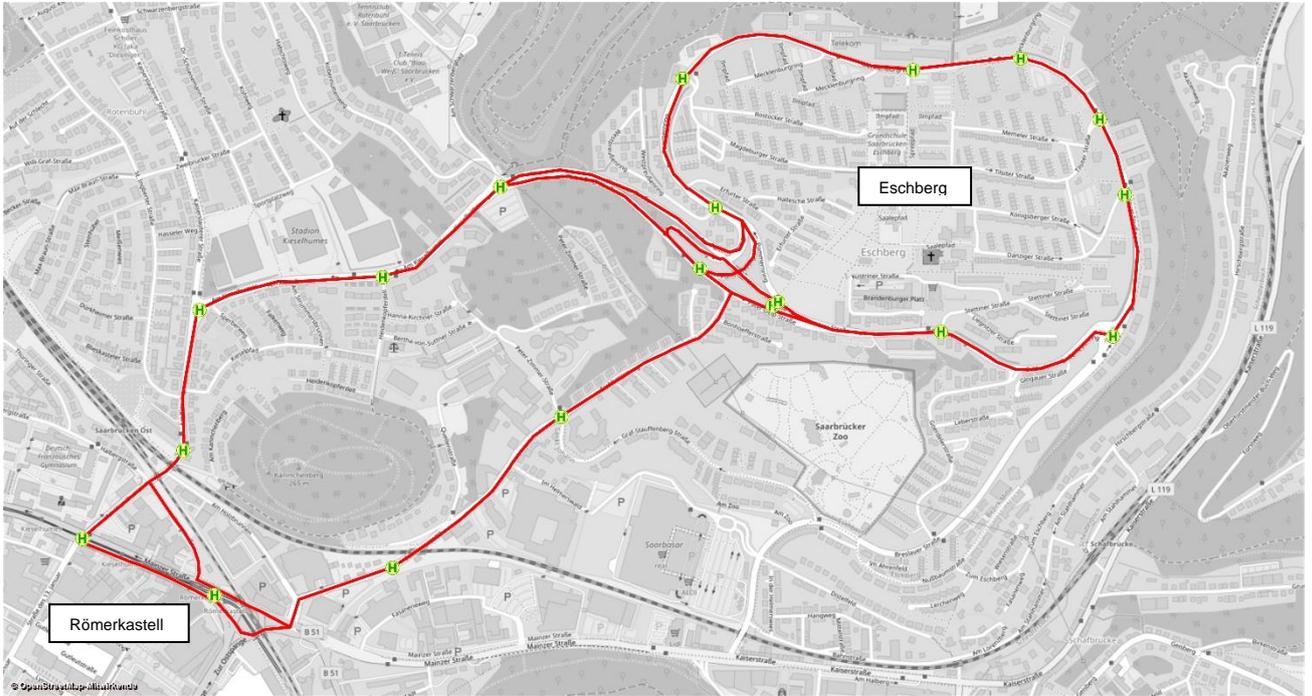
Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag	Sonn- und Feiertag
	04:30 - 16:00 19:00 - 01:00	16:00 - 19:00	04:30 - 01:30	08:00 - 00:00
137 a: Römerkastell - Brebach Bahnhof	60*	30	60	60
Besonderheiten:	<p>Mo - Fr: Alternierende Bedienung ‚Auf der Witz - Bischmisheim‘/‚Tanzrech‘ bis 20 Uhr. Die Schleife durch Bischmisheim wird von 21:00-23:00 nur in Richtung Brebach bedient, in Richtung Römerkastell ab 21:00 gar nicht mehr. Die Haltestelle Tanzrech wird ab 20 Uhr nichtmehr bedient.</p> <p>Sa: Alternierende Bedienung ‚Auf der Witz - Bischmisheim‘/‚Tanzrech‘ bis 20 Uhr. Die Schleife durch Bischmisheim wird nach 20 Uhr nur in Richtung Brebach bedient. Die Haltestelle Tanzrech wird ab 20 Uhr nichtmehr bedient.</p> <p>So: Die Schleife durch Bischmisheim wird nur in Richtung Brebach bedient. Die Haltestelle Tanzrech wird nicht bedient.</p> <p>* Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von E-Wagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Verkehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT</p>			

Linie 138							
Linienweg:		Dudweiler Dudoplatz - Guckelsberg - Universität Busterminal - Scheidt Bahnhof - Schafbrücke Bahnhof - Römerkastell					
							
Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag		Sonn- und Feiertag	
	04:30 - 20:00	20:00 - 01:00	21:00 - 01:00	05:00 - 20:30	20:30 - 01:30	08:00 - 20:30	20:30 - 00:00
138 a: Dudweiler - Römerkastell	30	60	-	30	-	60	-
138 b: Universität - Römerkastell	-	-	60	-	60	-	60
Besonderheiten:	Einzelne Fahrten verkehren über Scheidterberg Freitags Bedienung bis 00:30 Uhr						

Linie 139

Linienweg:

Römerkastell - Kobenhütte - Telekom - Eschberg Tilsiter Straße - Stettiner Straße - Im Helmerswald - Römerkastell

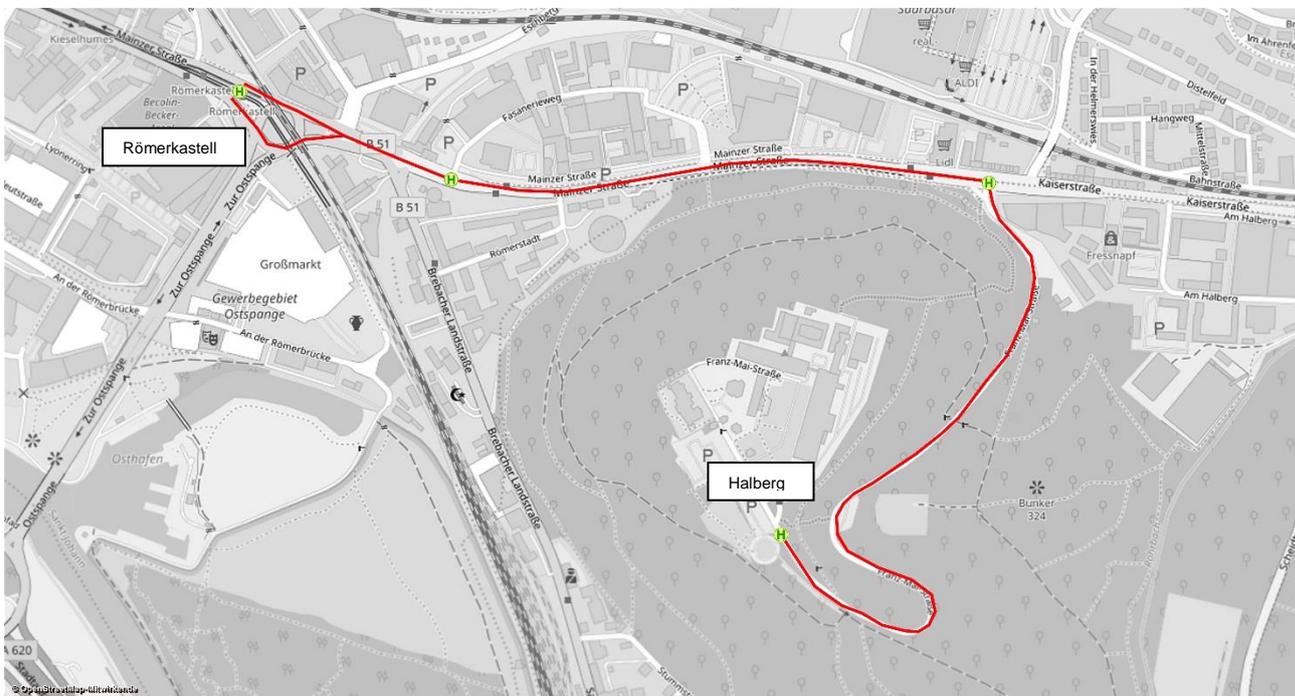


Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag
	06:00 - 22:30	06:00 - 23:30
139 a: Römerkastell - Römerkastell	60 je Richtung	60 Je Richtung
Besonderheiten:	Die Linie 139 wird als Ringlinie betrieben Erste Fahrt ab Haltestelle ‚Stadion Kieselhumes‘ um 04:14 Im Uhrzeigersinn Betrieb nur bis 22:00 Uhr Gegen den Uhrzeigersinn Betrieb samstags ab 08:30 Uhr	

Linie 161

Linienweg:

Römerkastell - Schneidershof - Funkhaus Halberg



Unterlinien:

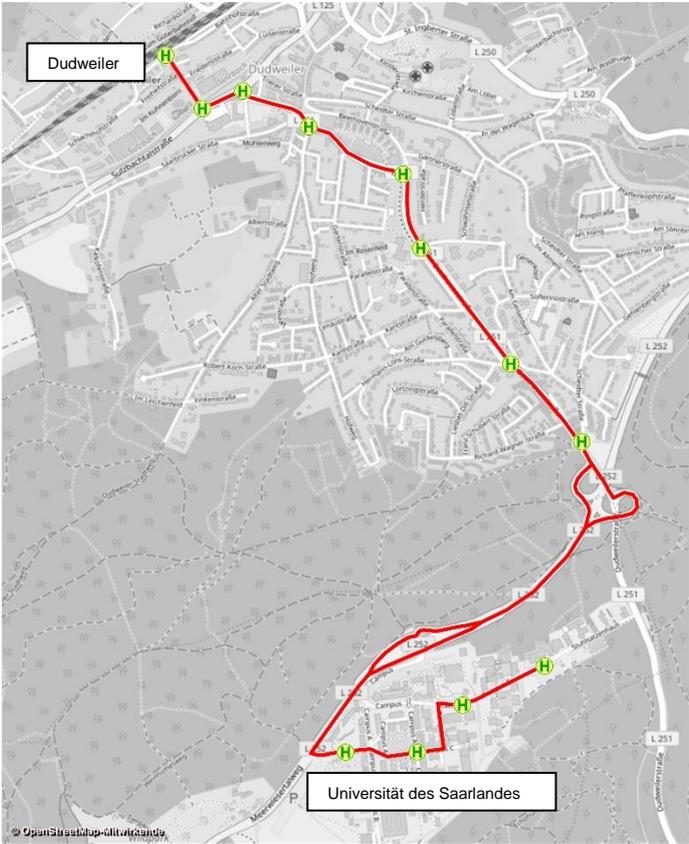
Montag - Freitag

05:30 - 20:30

**161 a: Halberg -
Funkhaus Hal-
berg**

60

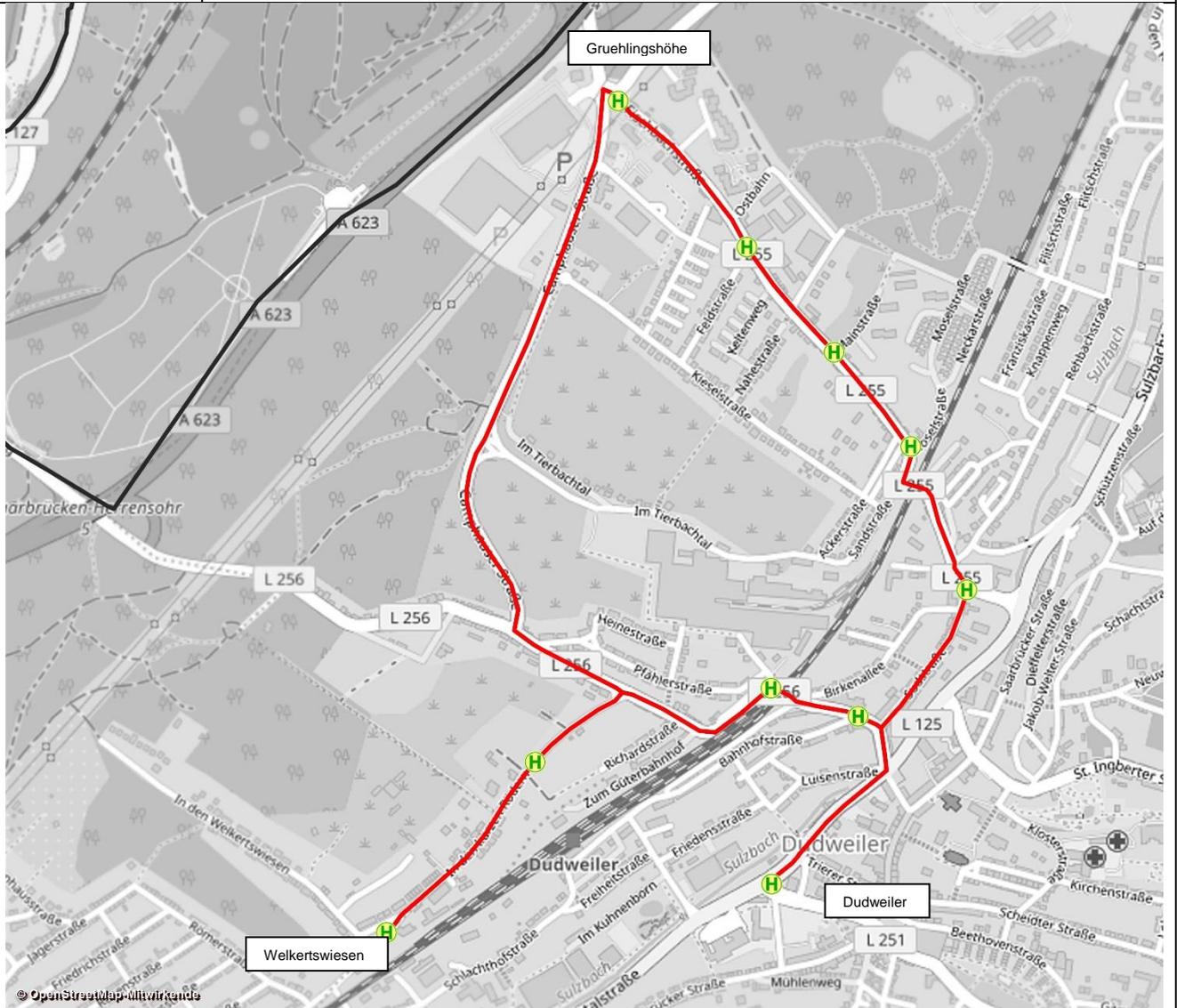
Besonderheiten:

Linie 163	
Linienweg:	Dudweiler Bahnhof - Dudweiler Dudoplatz - Guckelsberg - Universität Campus - Scheidt Im Flürchen
	
Unterlinien:	Montag - Freitag
	06:30 - 20:00
163 a: Dudweiler Bhf. - Universität Busterminal E	30
Besonderheiten:	Vereinzelt Fahrten bis Scheidt ,Im Flürchen'

Linie 164

Linienweg:

Dudweiler Dudoplatz - Welkertswiesen - Gruehlingshöhe



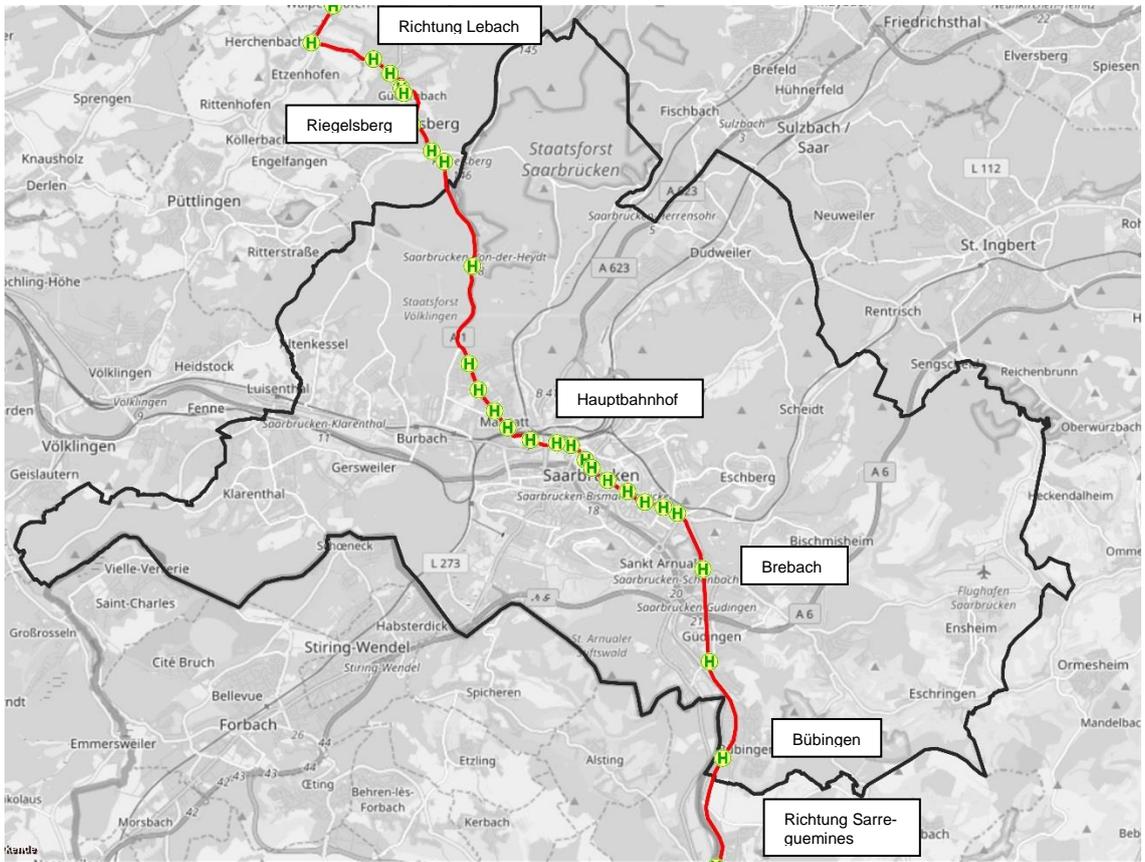
Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
	05:30 - 21:30	07:00 - 20:30	09:00 - 23:00
164 a: Dudoplatz - Welkertswiesen	60*	-	-
164 b: Dudoplatz - Welkertswiesen - Gruehlingshöhe - Dudoplatz	-	60	-
164 c: Dudoplatz - Gruehlingshöhe	-	-	60
Besonderheiten:	* Einzelne Fahrten verkehren weiter über Gruehlingshöhe zum Dudoplatz		

Linie 165	
Linienweg:	Rastpfuhl - Oberer Jenneweg - Caritas Klinik - Waldfriedhof - Burbacher Markt
Unterlinien:	Montag - Freitag
	08:00 - 19:00
165 a: Rastpfuhl - Burbacher Markt	60
Besonderheiten:	

Linie 168	
Linienweg:	Von der Heydt - Heinrichshaus
Unterlinien:	Montag - Freitag
	07:30 - 17:30
	2 Fahrtenpaare am Morgen beziehungsweise Abend
Besonderheiten:	Anrufsammeltaxi

Linie S1

Linienweg: Sarreguemines - Brebach - Römerkastell - Hauptbahnhof - Rastpfuhl - Riegelsberg Süd - Riegelsberg Rathaus - Güchenbach - Walpershofen Mitte - Heusweiler Markt - Lebach



Unterlinien:	Montag - Freitag					Samstag					Sonn- und Feiertag				
	04:30 - 05:30	05:30 - 08:30 13:00 - 20:00	08:30 - 13:00	20:00 - 22:30	22:30 - 01:30	04:30 - 07:30 19:00 - 00:00	07:30 - 09:00	09:00 - 17:00	17:00 - 19:00	00:00 - 02:30	07:30 - 09:00	09:00 - 12:00	12:00 - 19:00	19:00 - 22:00	22:00 - 01:30
165 a: Sarreguemines - Auersmacher	30	30	60	60	60	60	30	30	60	-	60	60	30	60	60
165 b: Kleinblittersdorf - Güdingen Bhf.	30	15	30	30	60	30	30	30	30	60	30	30	30	30	60
165 c: Brebach Bhf. - Siedlerheim	15	7/8	7/8	15	15	15	15	7/8	15	15	15	15	15	15	15
165 d: Heinrichshaus Riegelsberg Süd	15	15	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
165 e: Riegelsberg Süd - Heusweiler Markt	30	15	30	30	30	30	30	30	30	30	60	30	30	30	30
165 f: Heusweiler In der Hommersbach - Lebach	30	30	60	30	60	60	60	30	30	-	60	60	30	60	60

Linie S1	
Linienweg:	Sarreguemines - Brebach - Römerkastell - Hauptbahnhof - Rastpfuhl - Riegelsberg Süd - Riegelsberg Rathaus - Güchenbach - Walpershofen Mitte - Heusweiler Markt - Lebach
Besonderheiten:	<ul style="list-style-type: none"> • An Freitagen verlängerter Betrieb bis ca. 02:30 Uhr • für den Abschnitt Heinrichshaus – Römerkastell ist die Landeshauptstadt Saarbrücken als Aufgabenträgerin zuständig • Zum besseren Verständnis ist der gültige Gesamtbetrieb abgebildet • Sofern die Aufgabenträgerschaft für den Streckenabschnitt Heinrichshaus – Etzenhofen“ auf dem Gemeindegebiet Riegelsbergs vom zuständigen Aufgabenträger ZPRS auf die Landeshauptstadt Saarbrücken übertragen wird, werden die dort erbrachten Fahrleistungen der S1 ebenfalls Gegenstand dieses Liniensteckbriefes. • Sofern die Aufgabenträgerschaft für die Streckenabschnitte Römerkastell – Sarreguemines und Etzenhofen – Lebach-Jabach vom zuständigen Aufgabenträger Land auf die Landeshauptstadt Saarbrücken übertragen wird, werden die dort erbrachten Fahrleistungen der S1 ebenfalls Gegenstand dieses Liniensteckbriefes.

NAHVERKEHRSPLAN 2019 DER LANDESHAUPTSTADT SAARBRÜCKEN

KONTAKT

Landeshauptstadt Saarbrücken
Stadtplanungsamt
Bahnhofstraße 31
66111 Saarbrücken

Telefon +49 681 905-4078
stadtplanungsamt@saarbruecken.de

Impressum
Herausgeberin Landeshauptstadt Saarbrücken
Redaktion PTV Transport Consult GmbH
Layout und Satz Stadtplanungsamt und Marketing und Kommunikation
Druck Zentrale Dienste - Druckerei
Bildnachweise Titel LHS
Erscheinungsdatum Mai 2018

Landeshauptstadt
**SAAR
BRÜ
CKEN**