

ENTWURF

Nahverkehrsplan 2024 der Landeshauptstadt Saarbrücken





ENTWURF

Nahverkehrsplan 2024 der Landeshauptstadt Saarbrücken

Auftraggeber/-in:

Landeshauptstadt Saarbrücken
Bahnhofstraße 31
66111 Saarbrücken

Zweckverband Personennahverkehr Saarland
Am Hauptbahnhof 6-12
66111 Saarbrücken

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 01.02.2024

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan 2024 der Landeshauptstadt Saarbrücken
Auftraggeber/-in	Landeshauptstadt Saarbrücken
Auftrags-Nr.	
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Projekt-Nr.	TC5000611
Autor/-in	Rimbert Schürmann, Simon Oelschläger
Erstellungsdatum	12.01.2024
zuletzt gespeichert	22.03.2024

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
1.2.3	Aktualisierung NVP 2024	11
1.3	Bilanzierung Nahverkehrsplan 2019	12
2	Rechtlicher Rahmen	13
2.1	EU-Recht	13
2.2	Nationales Recht	14
2.3	Landesrecht	16
2.4	Kommunales Satzungsrecht (allgemeine Vorschrift)	19
3	Strukturentwicklung und Verkehrsnachfrage	20
3.1	Strukturdaten	20
3.2	ÖPNV-Angebot	28
3.2.1	Schiene (SPNV / Eisenbahn)	28
3.2.2	Stadtbahn	30
3.2.3	Regionale Buslinien.....	32
3.2.4	Stadtbus	36
3.3	Verknüpfungspunkte.....	37
3.3.1	ÖPNV-Linien.....	37
3.3.2	Park and Ride (P+R).....	38
3.3.3	Bike and Ride (B+R)	39
3.3.4	Bike- und Scootersharing	39
3.3.5	Car-Sharing	40
3.3.6	Mobilitätstationen	40
3.4	Nachfrage im ÖPNV und IV	41
4	Anforderungsprofil	45
4.1	Angebotsqualität	47

4.1.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen	47
4.2	Verbindungsqualität.....	48
4.2.1	Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele	48
4.2.2	Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen	49
4.2.3	Bedienungshäufigkeit	50
5	Qualitätsstandards	54
5.1	Qualitätsstandards der Landeshauptstadt Saarbrücken.....	54
5.1.1	Barrierefreiheit.....	54
5.1.2	Haltestellen	55
5.1.2.1	Kategorisierung der Haltestellen.....	57
5.1.2.2	Haltestellen.....	64
5.1.3	Fahrzeuge.....	64
5.1.3.1	Bus.....	65
5.1.3.2	Stadtbahn	67
5.1.4	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.....	69
5.1.5	Fahrgastbetreuung.....	69
5.1.6	Fahrgastinformation.....	70
5.1.7	Tarif und Vertrieb	73
5.1.8	Betriebsablauf.....	74
5.1.9	Betriebshöfe, Werkstätten, Leitstelle.....	77
5.1.10	Weitere Infrastruktureinrichtungen	79
5.1.11	Soziale Standards	80
5.1.12	Baustellenmanagement	81
5.2	Qualitätsstandards anderer Aufgabenträger	82
6	Analyse des ÖPNV-Angebots	84
6.1	Erschließung.....	84
6.1.1	Analyse des ÖPNV-Netzes.....	85
	Auswertung Gesamtnetz.....	86
6.2	Beförderungszeiten.....	87
6.2.1	Erreichbarkeit städtisch zentraler Ziele	88
6.2.2	Erreichbarkeit städtisch dezentraler Ziele	92

6.2.3	Erreichbarkeit DB-Haltepunkte	93
6.2.4	Erreichbarkeit touristischer Ziele und Unterkünfte	94
6.3	Umsteigehäufigkeiten	95
6.3.1	Erreichbarkeit des Zentrums	95
6.3.2	Erreichbarkeit der Stadtteilzentren	96
6.3.3	Erreichbarkeit der Universität und des HTW-Standortes Goebenstraße.....	97
6.4	Bedienungshäufigkeit	99
6.4.1	Analyse Schwachverkehrszeit.....	99
6.4.2	Analyse Hauptverkehrszeit	100
6.4.3	Analyse Nebenverkehrszeit	102
6.5	Evaluation Deutschlandticket.....	102
7	Maßnahmenkonzept.....	104
7.1	Behebung Erschließungslücken.....	104
7.1.1	Gersweiler Hauptstraße.....	104
7.1.2	Gersweiler Krughütter Straße	105
7.1.3	Tenniscenter / Gewerbegebiet (Stadtbahnhaltestelle)	106
7.1.4	Brebach Mühlenweg.....	106
7.2	Schwachstellenbehebung Bedienungshäufigkeit.....	107
7.2.1	Hauptverkehrszeit	107
7.2.2	Schwachverkehrszeit	107
7.3	Maßnahmenprüfung von Anregungen	110
7.4	Übernahme bestehender Planungen in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Saarbrücken.....	112
7.5	Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge	113
7.5.1	Maßnahmen im P+R-Angebot.....	113
7.5.2	Maßnahmen im B+R-Angebot.....	114
7.5.3	Maßnahmen im CarSharing.....	114
7.5.4	Maßnahme WLAN in den Fahrzeugen	115
7.5.5	Maßnahme alternative Antriebe	115
7.5.6	Prüfauftrag Dynamische Fahrgastinformation	116
7.5.7	Prüfauftrag Mobilitätsstationen.....	116
7.5.8	Prüfauftrag flexible bedarfsorientierte Mobilitätsformen.....	116

7.5.9	Prüfauftrag Netzoptimierung.....	117
7.5.10	Prüfauftrag Anbindung Quartier Schanzenberg.....	118
7.5.11	Prüfauftrag Verlängerung Saarbahn östlich der Innenstadt	118
7.5.12	Prüfauftrag Verlängerung Saarbahn bis Schanzenberg	118
7.6	Maßnahmen nicht im Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt Saarbrücken	119
7.6.1	Maßnahmen im Schienenverkehr	119
7.6.2	Grenzüberschreitender ÖPNV Saarbrücken	120
7.7	Zusammenfassung der Maßnahmen, Priorisierung und Kosten	121
7.8	Linienbündelung	122
7.9	Direktvergabe.....	124
8	Evaluation des Nahverkehrsplans	126
9	Anhang – Liniensteckbriefe	129

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland.....	15
Tabelle 2:	Erläuterung der relevanten Gebietsentwicklungen in der Landeshauptstadt Saarbrücken	23
Tabelle 3:	Relevante touristische Ziele und Unterkünfte auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt Saarbrücken	26
Tabelle 4:	Einteilung der Standards für die angestrebte ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP	46
Tabelle 5:	Definition von Haltestelleneinzugsradien für Analyse Geschlossenheit entlang Linienführung	47
Tabelle 6:	Definition von Haltestelleneinzugsradien in Abhängigkeit vom Verkehrssystem und Lage der Haltestelle	47
Tabelle 7:	Definition der maximal zulässigen Beförderungszeit	48
Tabelle 8:	Definition wichtiger Ziele auf Saarbrücker Stadtgebiet als Grundlage für die Analysen	49
Tabelle 9:	Definition der Verkehrszeiten	51
Tabelle 10:	Geforderte Fahrtenhäufigkeit in Anzahl Fahrten je Stunde und Lastrichtung	52
Tabelle 11:	Definition von Haltestellenkategorien	58

Tabelle 12: Haltestellen der Kategorie A	59
Tabelle 13: Haltestellen der Kategorie B	60
Tabelle 14: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen	62
Tabelle 15: Qualitätsstandards für Busse	67
Tabelle 16: Qualitätsstandards Stadtbahn	68
Tabelle 17: Busspuren in der Landeshauptstadt Saarbrücken	76
Tabelle 18: Ergebnis Analyse Erreichbarkeit touristischer Ziele und Unterkünfte	94
Tabelle 19: Realisierte beziehungsweise nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen aus Anregungen zum Nahverkehrsplan 2019	112
Tabelle 20: Zusammenfassung der Maßnahmen und deren Kosten	121
Tabelle 21: Finanzierungsplan der Infrastruktur- und Betriebskosten	122

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einwohnerinnen und Einwohner der Landeshauptstadt Saarbrücken und der benachbarten Gemeinden im Jahr 2023	20
Abbildung 2: Einwohnerinnen und Einwohner je Distrikt in der Landeshauptstadt Saarbrücken im Jahr 2023	21
Abbildung 3: Lage der relevanten Gebietsentwicklungen in der Landeshauptstadt Saarbrücken	22
Abbildung 4: Standorte der weiterführenden Bildungseinrichtungen in der Landeshauptstadt Saarbrücken	24
Abbildung 5: Standorte wichtiger touristischer Ziele und ausgewählter Unterkünfte	25
Abbildung 6: Ein- Auspendler der Landeshauptstadt Saarbrücken und angrenzenden Gemeinden im 2023	27
Abbildung 7: Zentralörtliche Gliederung und Siedlungsachsen für das Saarland	28
Abbildung 8: Das SPNV-Netz in Saarbrücken	29
Abbildung 9: Das SPNV-Netz und das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit	30
Abbildung 10: Das Stadtbahnnetz und das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit	31
Abbildung 11: Buslinien von landesweiter oder regionaler Bedeutung für Saarbrücken	33
Abbildung 12: Das kleinräumige Regionalbuskonzept für Saarbrücken	34
Abbildung 13: Städtische Linien im Regionalverkehr	36

Abbildung 14: Fahrgastzahlen der Saarbahn GmbH der Jahre 2011 bis 2022 _____	41
Abbildung 15: ÖPNV-aufkommensstarke Bezirke (Einteilung der Verkehrszellen gemäß Verkehrsmodell) _____	42
Abbildung 16: Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner in den Stadtteilen der Landeshauptstadt Saarbrücken, Stand 2022 _____	43
Abbildung 17: Modal Split im Zeitvergleich _____	44
Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Altersklasse _____	44
Abbildung 19: Verkehrsachsen als Grundlage zur Bemessung der Bedienungshäufigkeit _____	51
Abbildung 20: Beispiel barrierefreier, taktiler Ausbau Bushaltestelle mit 10 / 20 cm Betonsteinpflaster _____	57
Abbildung 21: Beispiel barrierefreier, taktiler Ausbau Bushaltestelle mit 30 / 30 cm Gehwegplatten _____	57
Abbildung 22: Lage der Haltestellen Kategorie A, B und C _____	61
Abbildung 23: Bestand und Planung Umsetzung Barrierefreiheit an Haltestellen in der Landeshauptstadt Saarbrücken _____	63
Abbildung 24: Graphische Auswertung der Einzugsbereiche entlang des ÖPNV-Netzes _____	85
Abbildung 25: Einzugsbereiche 300 Meter in der Innenstadt mit zentraler städtischer Funktion _____	86
Abbildung 26: Graphische Auswertung der Einzugsbereiche im Stadtgebiet Saarbrücken _____	87
Abbildung 27: Beförderungszeiten zum Zentrum (Innenstadt und Hauptbahnhof) _____	88
Abbildung 28: Beförderungszeiten zum Hauptbahnhof _____	89
Abbildung 29: Beförderungszeiten zur Universität _____	90
Abbildung 30: Beförderungszeiten zum HTW-Standort Goebenstraße _____	90
Abbildung 31: Beförderungszeiten zum Regierungsviertel _____	91
Abbildung 32: Beförderungszeiten zu den Kliniken _____	91
Abbildung 33: Beförderungszeiten zu den Stadtteilzentren _____	93
Abbildung 34: Fahrzeitenanalyse von den DB-Haltepunkten zum Hauptbahnhof Saarbrücken _____	94
Abbildung 35: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Zentrums (Innenstadt und Hauptbahnhof) _____	95
Abbildung 36: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Hauptbahnhofs _____	96
Abbildung 37: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen der Stadtteilzentren _____	97
Abbildung 38: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen der Universität _____	98

Abbildung 39: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des HTW-Standortes Goebenstraße _____	98
Abbildung 40: Analyse der Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit 21:00 - 22:00 Uhr _____	100
Abbildung 41: Analyse der Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit 07:00 - 08:00 Uhr _____	101
Abbildung 42: Analyse der Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit 11:00 - 12:00 Uhr _____	102
Abbildung 43: Verkaufszahlen Abo- und D-Ticket im saarVV im Zeitraum April bis September 2023 _____	103
Abbildung 44: Behebung Erschließungslücke Gersweiler Hauptstraße _____	104
Abbildung 45: Behebung Erschließungslücke Krughütter Straße in Gersweiler _____	105
Abbildung 46: Behebung Erschließungslücken Tenniscenter / Gewerbegebiet _____	106
Abbildung 47: Behebung Erschließungslücke Mühlenweg in Brebach _____	107
Abbildung 48: Flexible Bedienung Scheidterberg Schwachverkehrszeit _____	108
Abbildung 49: Flexible Bedienung Dudweiler Schwachverkehrszeit _____	109
Abbildung 50: Maßnahmenplan für den grenzüberschreitenden Verkehr; aus der Studie: ÖPNV in der Metropole Saarbrücken - Moselle Est _____	120

1 Einleitung

1.1 Anlass

Der Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) 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 dieser 2019 fortgeschrieben. Auf dieser Grundlage wurde der vorliegende aktualisierte NVP 2024 erarbeitet. Neben der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland (VEP ÖPNV Saarland) im Jahr 2021, waren wesentliche Gründe für die Aktualisierung die Überprüfung des ÖPNV-Angebotes und der Standards sowie städtebauliche und demographische Entwicklungen, Veränderungen im Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsformen. Die Überarbeitung fügt sich damit sehr gut in die zeitliche Abfolge der Fortschreibungen ein, da eine Neuaufstellung 2029 dann die Grundlagen für die wieder anstehenden Vorabbekanntmachungen enthalten kann.

1.2 Inhalt und Arbeitsschritte

1.2.1 Erarbeitung NVP 2014

Für die Landeshauptstadt Saarbrücken wurde ein integriertes Verkehrsmodell² 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.

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

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

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.

1.2.3 Aktualisierung NVP 2024

Im September 2023 wurde die PTV Transport Consult GmbH mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beauftragt. Wesentliche Schwerpunkte der Bearbeitung waren folgende Themenbereiche:

Im bestehenden Verkehrsmodell wurden die verfügbaren Informationen für die Auswertung und Darstellung aktualisiert. Dies betrifft unter anderem Strukturdaten wie Einwohnerzahlen, Pkw-Verfügbarkeit, geplante Gebietsentwicklungen sowie Schulstandorte und touristische Ziele. Für die Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebots wurde der aktuelle Fahrplan der Stadt- und Regionalbusse sowie der Stadt- und Regionalbahn mit Stand 2. Halbjahr 2023 aufgenommen.

Mit der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV Saarland im Jahr 2021 wurden auch für die Landeshauptstadt Saarbrücken wichtige Rahmenbedingungen und Standards festgelegt.

Die im Nahverkehrsplan 2019 enthaltenen Maßnahmen wurden anhand der Erkenntnisse aus der überarbeiteten Schwachstellenanalyse, den Anregungen aus dem politischen Raum und dem Beteiligungsverfahren in Arbeitskreissitzungen hinsichtlich der erfolgten Umsetzung und der weiteren Bearbeitung überprüft und ergänzt.

Zuarbeiten erfolgten durch die Landeshauptstadt Saarbrücken, die Saarbahn GmbH, den Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) und die Stadtwerke Saarbrücken GmbH.

Das Ergebnis wurde in den Bezirksvertretungen, im Verkehrsausschuss und im Stadtrat vorgestellt und im Stadtrat am **##.##.2024** für das formale Beteiligungsverfahren freigegeben.

Am **##.##.2024** wurde der vorliegende Nahverkehrsplan 2024 vom Stadtrat beschlossen.

1.3 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2019

Seit der Beschlussfassung des Nahverkehrsplans 2019 am 08.05.2018 wurden folgende relevante Maßnahmen und Anpassungen umgesetzt:

- Anpassung Stadtbuslinie 104 (verkürzt), 109 und 123 (Linienweg angepasst)
- Barrierefreier Ausbau von 28 Haltestellen
- Ausweitung P+R Bahnhof Brebach

Nicht umgesetzte Maßnahmen werden in diesem Nahverkehrsplan überprüft.

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 (erneute Änderung am 03.12.2020) 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

EU-Verordnung 1370/2007

Seit dem 03.12.2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft³ (2017 durch die EU-Verordnung 2016/2338 ergänzt). Sie regelt den Marktzugang im ÖPNV und dessen beihilferechtskonforme Finanzierung. Da der Nahverkehrsplan Ausdruck der vom ÖPNV-Aufgabenträger angestrebten ausreichenden Verkehrsbedienung ist, kommt ihm im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren

³ 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

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 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.

Clean-Vehicles-Directive

Durch die *Clean Vehicles Directive* (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019) besteht die Anforderung, saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge zu bestimmten Mindestanteilen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Dies gilt für Aufträge, bei denen das Vergabeverfahren nach dem 02. August 2021 eingeleitet wurde, siehe hierzu die Umsetzung in nationales Recht durch das *Saubere Fahrzeuge Beschaffungsgesetz*.

2.2 Nationales Recht

Regionalisierungsgesetz (RegG)

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 Regionalisierungsgesetz wurde in der jüngeren Vergangenheit mehrfach angepasst. Zuletzt wurden im Zusammenhang mit der Finanzierung des Deutschlandtickets die Regionalisierungsmittel erhöht und die jährliche Dynamisierung der Mittel angehoben.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

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).

Saubere Fahrzeuge Beschaffungsgesetz

Der Zielsetzung zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit, welche in § 1a PBefG fixiert sind, ist durch die Berücksichtigung der Anforderungen der *Clean-Vehicles-Directive* (CVD) (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019, siehe Kapitel 2.1) genüge zu leisten.

Saubere Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Klassen⁴ M1 und M2, die den Grenzwert für CO₂-Emissionen von 50 g/km (bis 2025) unterschreiten. Ab 01.01.2026 gelten nur emissionsfreie Fahrzeuge als saubere leichte Nutzfahrzeuge. Busse der Fahrzeugklasse M3 gelten als sauberes Fahrzeug, wenn diese mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, zum Beispiel Elektrizität und Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas (CNG und LNG), Flüssiggas (LPG).

Ausgenommen sind „Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden“ (CVD Artikel 4 (4b)).

Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge der Klasse M3 „ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂/kWh oder weniger als 1 g CO₂/km ausstößt“ (CVD Artikel 4 (5)).

	Fahrzeugklassen M1 und M2		Busse (Fahrzeugklasse M3)	
	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030
Deutschland	38,5 %	38,5 %	45 %	65 %

Tabelle 1: Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland

Die Umsetzung der *Clean Vehicles Directive* wird über ein Bundesgesetz organisiert, das Gesetz über die *Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge* (SaubFahrzeugBeschG in der Fassung vom 09.06.2021).

Durch dieses Gesetz werden die Vorgaben der CVD (Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)) in nationales Recht überführt. Dabei werden Mindestziele für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge definiert. Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 Prozent und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 Prozent. Diese Werte gelten als Maß, welches auf Landesebene erreicht werden muss. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Die Anwendung wird über § 3 und § 4 definiert. So sind für Busse der Klasse M3 mit der Aufbauart Klasse I (über 22 Personen) mit Stehplatzbereichen und konstruktiven Merkmalen für

⁴Fahrzeugklasse M1: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Fahrzeugklasse M2: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen.

Fahrzeugklasse M3: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

häufiges Ein- und Aussteigen sowie Busse der Klasse M3 und Aufbauklasse A (bis 22 Personen) mit Stehplätzen die Mindestziele zu erfüllen.

Die rechtlichen Vorgaben sind nach ihrer Festlegung zu erfüllen. Bei Beschaffung emissionsfreier Busse ist mit deutlichen Mehrkosten im Busangebot zu rechnen. Zusätzliche zur Beschaffung der Busse sind auch mögliche Infrastrukturkosten einzuplanen, beispielsweise für Ladestationen für E-Busse und für Werkstattumbauten.

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, weitestmöglich 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.

2.4 Kommunales Satzungsrecht (allgemeine Vorschrift)

Der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) hat als kommunaler Zweckverband der Aufgabenträger Bus und Schiene im Saarland mit der Allgemeinen Vorschrift zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch Anwendung des Verbundtarifs (Allg. Vorschrift Ausgl-Verbundtarif 2021) vom 17.03.2021 und zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch Anwendung des Deutschland-Tickets in der Fassung vom 06.12.2023, die Verkehrsunternehmen im Saarland, die ÖPNV betreiben, verpflichtet einen verbundweit gültigen Tarif anzuwenden.

3 Strukturentwicklung und Verkehrsnachfrage

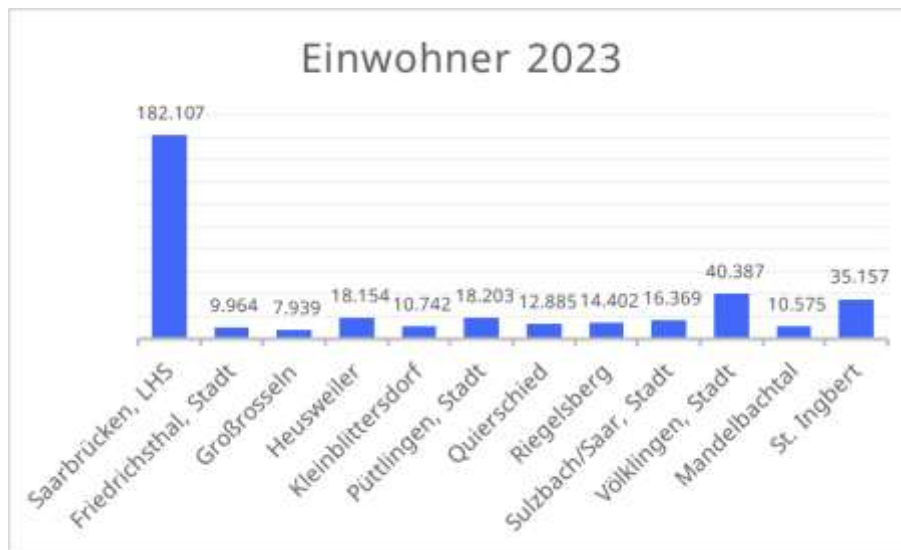
Grundlage für die Erstellung des Nahverkehrsplans ist das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Saarbrücken. Es handelt sich um ein integriertes Verkehrsmodell, das sowohl den Individualverkehr (IV), den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Radverkehr berücksichtigt, als auch die Verkehrsbeziehungen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

Bevölkerung

In der Landeshauptstadt Saarbrücken leben zum Stichtag 31.03.2023 etwas mehr als 182.000 Einwohnerinnen und Einwohner. In den angrenzenden Gemeinden (ohne Frankreich) nochmals knapp unter 195.000. Somit leben im unmittelbaren Einzugsbereich rund 377.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Verteilung auf die einzelnen Gemeinden ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



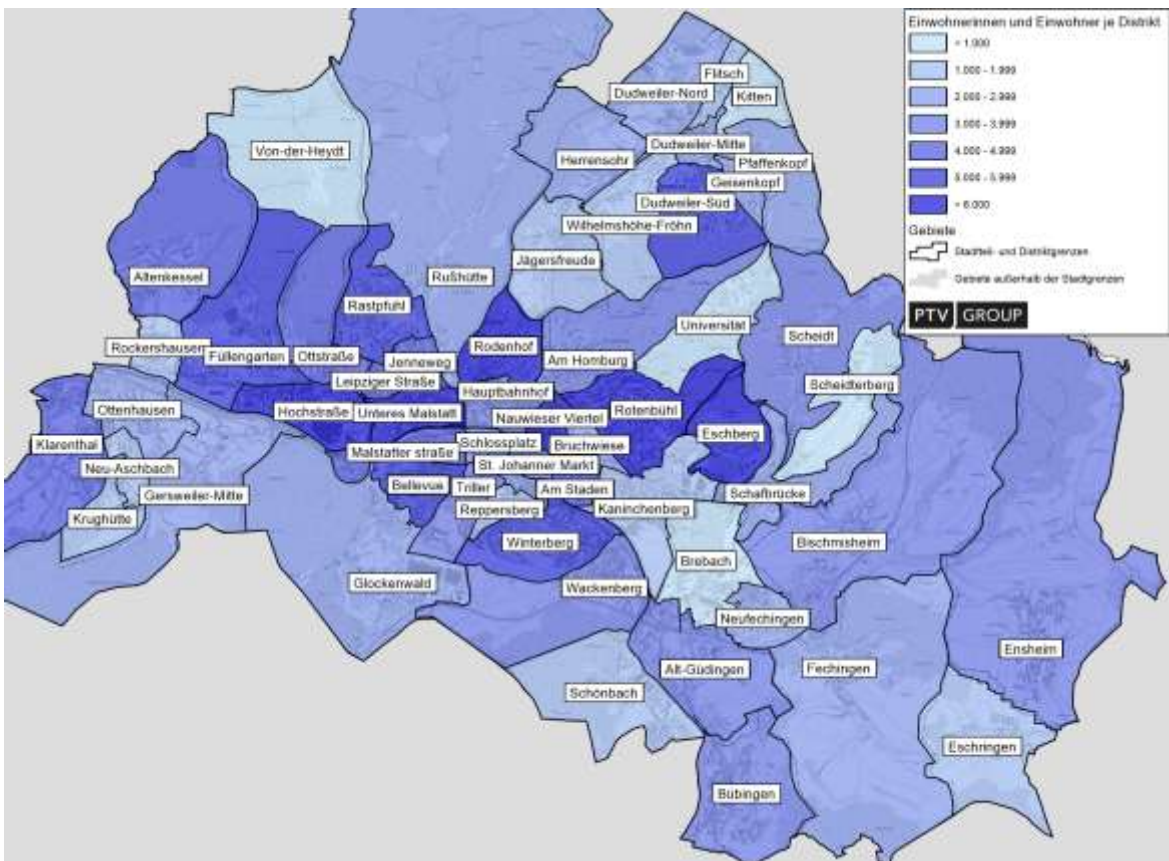
Quelle: Statistisches Amt Saarland, Stand 24.07.2023

Abbildung 1: Einwohnerinnen und Einwohner der Landeshauptstadt Saarbrücken und der benachbarten Gemeinden im Jahr 2023

Gegenüber den Einwohnerzahlen von 2016 aus dem Nahverkehrsplan 2019 kam es zu einer leichten Steigerung der Einwohnerzahlen um 1,5 %.

Die Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner auf die einzelnen Stadtbezirke ist in der folgenden Abbildung für das Jahr 2023 dargestellt. Es wird deutlich, dass in dieser

Darstellungsform die größten Einwohnerschwerpunkte (> 6.000) in den Distrikten Hochstraße, Unteres Malstatt, Rodenhof, Nauwieser Viertel, Rotenbühl und Eschberg liegen. Diese werden ergänzt durch die einwohnerstarken Distrikte (5.000 - 5.999) Füllengarten, Rastpfuhl, Bellevue, Dudweiler-Süd und Winterberg. Die zentralen Stadtbezirke weisen vergleichsweise geringere Einwohnerzahlen auf, was neben dem Zuschnitt der Stadtbezirke auch auf die unterschiedlichen vorherrschenden Nutzungsarten zurückzuführen ist.



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken, Hauptamt, Melderegister

Abbildung 2: Einwohnerinnen und Einwohner je Distrikt in der Landeshauptstadt Saarbrücken im Jahr 2023

Städtebauliche Entwicklungen führen zu Veränderungen in der Verteilung von Wohn- und Arbeitsstandorten. Diese haben Einfluss auf die Höhe, Art und Ausrichtung der Nachfragebeziehungen. Um frühzeitig auf diese Veränderungen im ÖPNV reagieren zu können, wurden bei der Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans die zukünftigen Baugebiete, deren Realisierung im Geltungszeitraum vorgesehen ist, erfasst und fortgeschrieben. Die folgende Abbildung zeigt deren räumliche Verteilung im Stadtgebiet, die nachfolgende Tabelle enthält die jeweilige Beschreibung und den Umsetzungsstand.

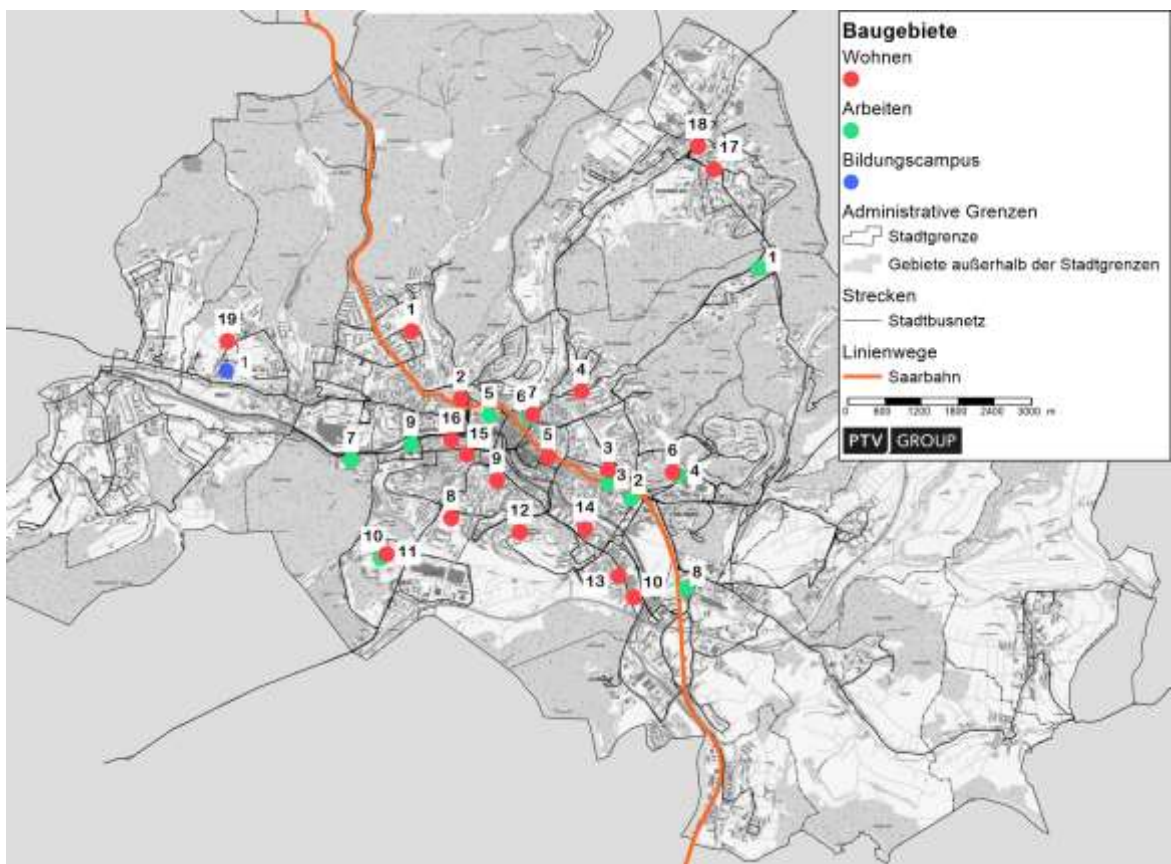


Abbildung 3: Lage der relevanten Gebietsentwicklungen in der Landeshauptstadt Saarbrücken

Nr.	Nutzungsart	Bezeichnung	Anmerkung
1	Wohnen	Im Knappenroth / Jenneweg	Wettbewerb abgeschlossen
2	Wohnen	Poststraße / Klausenerstraße	Im Bau
3	Wohnen	Halbergstraße	In der Planungsphase
4	Wohnen	Meerwiesertalweg / Flora-park	Im Bau
5	Wohnen	Großherzog-Friedrichstraße (ehemaliges Citröen-Gelände)	Im Bau
6	Wohnen	Quellenstraße	In der Planungsphase (Siehe Arbeiten 4)
7	Wohnen	Mühlenviertel	Potenzial (Siehe Arbeiten 6)
8	Wohnen	Franzenbrunnen	Im Bau
9	Wohnen	Triller	Im Bau
10	Wohnen	Ehemalige Brotfabrik	Im Bebauungsplanverfahren: Aufstellungsbeschluss
11	Wohnen	Westliche Metzger Straße / Am Glockenwald	Voruntersuchungen; anschließend: Wettbewerb

Nr.	Nutzungsart	Bezeichnung	Anmerkung
12	Wohnen	Winterberg / Theodor-Heussstraße	In der Planungsphase / Bebauungsplanverfahren erforderlich
13	Wohnen	Seniorenheim Sigebertstraße	Am 01.08.2023 eröffnet
14	Wohnen	Stockenbruch	Aufstellungsbeschluss
15	Wohnen	Roonplatz	In der Planungsphase /Bebauungsplanverfahren, u.a. Weiterentwicklung Wohnnutzung Gärtnerstraße für betreutes Wohnen. Nachnutzung und ggfs. bauliche Erweiterungen RZVK/Eichamt mit Wohnnutzung, Bildungseinrichtungen und Gastronomie.
16	Wohnen	Kita / Stadtwerkepark	Im Bebauungsplanverfahren: Aufstellungsbeschluss
17	Wohnen	Dudweiler: Wohnen am Anger	Im Bau, Neubau von vier Mehrfamilienhäusern mit 106 Wohneinheiten
18	Wohnen / Arbeiten	Dudweiler: Rathausblock	Bebauungsplan rechtskräftig, Vorhaben im Baugenehmigungsverfahren. Neubau eines großflächigen Lebensmittelmarktes mit Wohnnutzung (Studentenwohnheim) in den Obergeschossen
19	Wohnen	Füllengarten	Bebauungsplan rechtskräftig, u.a. Seniorenwohnungen
1	Arbeiten	Universität des Saarlandes	Im Bebauungsplanverfahren Campuserweiterung nördlich Stuhlsätzenhaus, Baubeginn ca. Mitte 2025
2	Arbeiten	Ehemaliges Becolिंगelände	In der Planungsphase
3	Arbeiten	Polizeikaserne (Mainzer Straße)	Im Bau
4	Arbeiten	Quellenstraße	In der Planungsphase (Siehe Wohnen 6)
5	Arbeiten	Triererstraße	In der Planungsphase
6	Arbeiten	Mühlenviertel	Potenzial (Siehe Wohnen 7)
7	Arbeiten	Schanzenberg (ehem. Messegelände)	Im Bau
8	Arbeiten	Brebacher Ohr	Potenzial; Voruntersuchung
9	Arbeiten	HTW-Erweiterung	Bebauungsplanverfahren abgeschlossen, Wettbewerb für neues Hochschulgebäude erfolgt.
10	Arbeiten	Westliche Metzger Straße / Am Glockenwald	Im Bebauungsplanverfahren: Aufstellungsbeschluss, Voruntersuchungen; anschließend Wettbewerb
1	Bildung	Bildungscampus Füllengarten	Bebauungsplan rechtskräftig, einschließlich Gemeinschaftsganztagsschule, Ganztagsgrundschule, Sporthalle, Bibliothek

Tabelle 2: Erläuterung der relevanten Gebietsentwicklungen in der Landeshauptstadt Saarbrücken

Schulstandorte

Da Schülerinnen und Schüler überwiegend auf den ÖPNV angewiesen sind, stellen sie einen großen Anteil der Fahrgäste im ÖPNV dar. Aufgrund der Orientierung an Schulanfangs- und -endzeiten sowie Schulstandorten ergeben sich für diese Nutzergruppe sehr spezifische Anforderungen an den ÖPNV. Daher gibt es spezielle Schülerverkehre, die diesen Ansprüchen gerecht werden und relativ kurzfristig an Veränderungen angepasst werden können. Die Verteilung der Schul- und Bildungseinrichtungen im Stadtgebiet kann der folgenden Grafik entnommen werden. Grundschulen werden nicht berücksichtigt, da deren Schülerinnen und Schüler in der Regel nicht auf die Nutzung des ÖPNV zum Erreichen der Schule angewiesen sind.

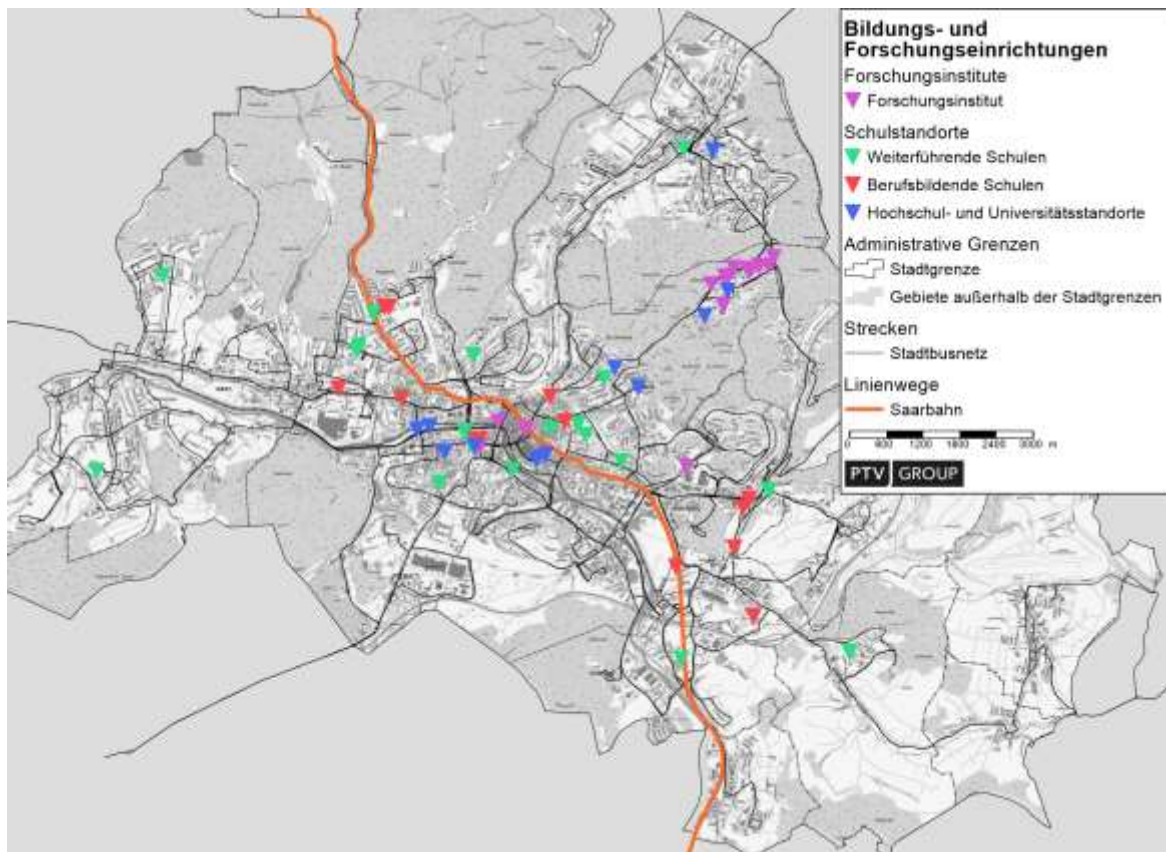


Abbildung 4: Standorte der weiterführenden Bildungseinrichtungen in der Landeshauptstadt Saarbrücken

Touristische Ziele und Unterkünfte

Saarbrücken übernimmt als Oberzentrum für das Saarland und die grenzüberschreitende Region auch eine touristische Zentrumsfunktion. Neben dem reinen Freizeittourismus kommt der Landeshauptstadt die Rolle eines Messe- und Kongresszentrums mit entsprechender Infrastruktur zu (Konzentration großer Hotels im Bereich Hauptbahnhof / Congresshalle, Planung eines neuen Messe- und Kongresszentrums im Innenstadtbereich, Bedeutung der Hochschulen). Der räumliche Schwerpunkt dieser Aktivitäten ist aufgrund seiner zentralen Lage gut in die bestehenden ÖPNV-Strukturen eingebunden. Die Auswahl der Ziele und die Überprüfung der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV beruht auf den Analysen im VEP ÖPNV Saarland und wurde für Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Saarbrücken entsprechend erweitert. Die Auswahl der Übernachtungsmöglichkeiten orientiert sich an den Angaben der *Tourismuszentrale Saarland*.

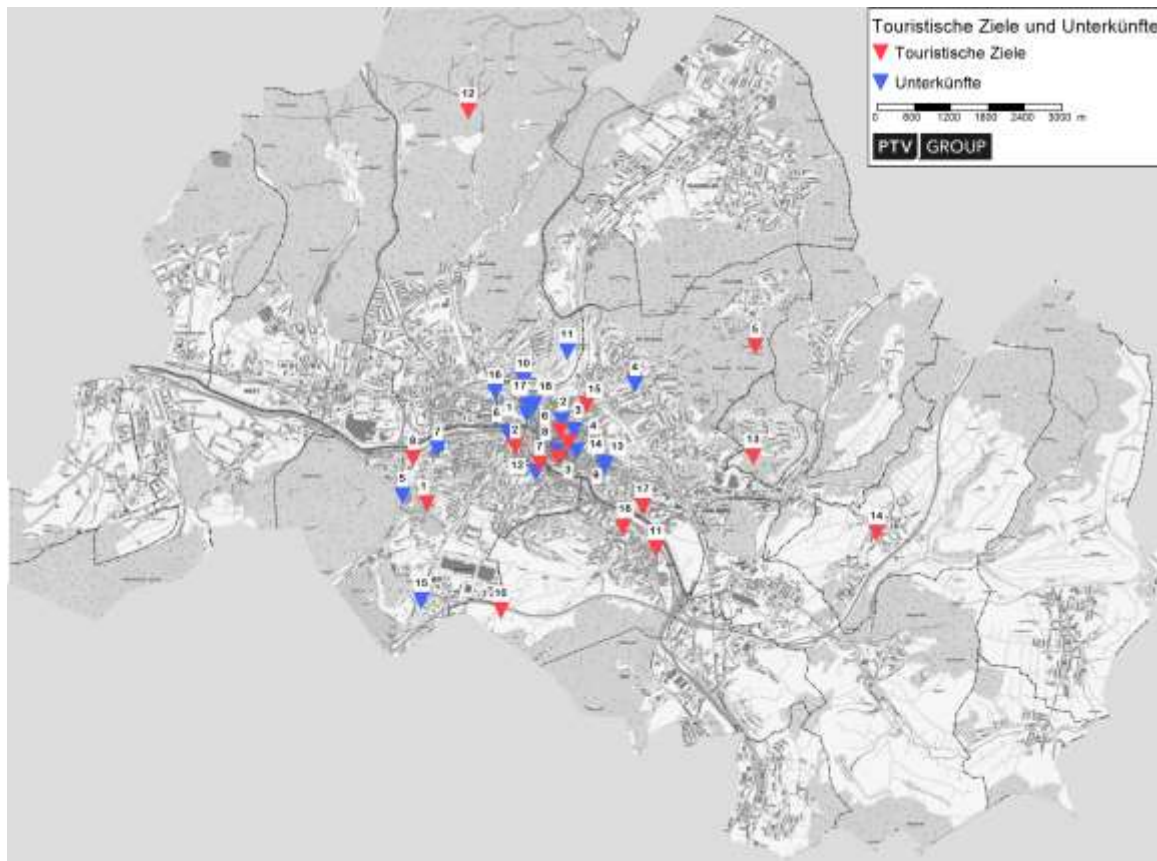


Abbildung 5: Standorte wichtiger touristischer Ziele und ausgewählter Unterkünfte

Die zum Teil etwas dezentraleren Einrichtungen des Freizeitverkehrs mit Sehenswürdigkeiten und Unterkünften in folgender Tabelle werden in Kapitel 6.2.4 auf eine touristisch nutzbare ÖPNV-Anbindung überprüft.

Nummer	Name	Anmerkungen
Sehenswürdigkeiten, Freizeit, Tourismus		
1	Deutsch-Französischer Garten	
2	Ludwigskirche	
3	Kulturufer mit Staatstheater und Museen	
4	St. Johanner Markt, Basilika St. Johann, Stadtgalerie	
5	Schwarzenbergturm	
6	Rathaus St. Johann (Stadtführung)	
7	Schlossfelsen mit angeschlossenen Sehenswürdigkeiten	
8	Calypso Bade- und Saunawelt	
9	Erlebnisbergwerk Velsen	außerhalb Kartenausschnitt
10	Freizeitgebiet im Almet	
11	Stiftskirche St. Arnual	

Nummer	Name	Anmerkungen
12	Urwald vor den Toren der Stadt	
13	Saarbrücker Zoologischer Garten	
14	Schinkelkirche Bischmisheim	
15	Echelmeyer-Park & St. Michael	
16	Theater Überzwerg	
17	Staden, Heizkraftwerk Römerbrücke	
Hotels / Unterkünfte		
1	Mercure SB City	
2	Hotel Madeleine	
3	Esplanade	
4	DJH Jugendherberge Saarbrücken	
5	Best Western Victor's Residenz-Hotel Saarbrücken	
6	Ibis Saarbrücken City	
7	Hotel Crystal	
8	Motel One	
9	Hotel Meran	
10	B&B Hotel Saarbrücken	
11	Victor's Residenz-Hotel	
12	Hotel Am Triller	
13	City-Hotel Kaiserhof	
14	Domaine / Domicil Leidinger	
15	Mercure Hotel Saarbrücken Süd	
16	Holiday Inn Express Saarbrücken	
17	IntercityHotel Saarbrücken	
18	H2 Hotel Saarbrücken	

Tabelle 3: Relevante touristische Ziele und Unterkünfte auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt Saarbrücken

Pendlerströme

Im Jahr 2019 gab es rund 113.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Landeshauptstadt Saarbrücken⁵. Rund 72.500 von ihnen haben ihren Wohnort außerhalb der Landeshauptstadt, sind also überwiegend als Einpendlerinnen und Einpendler zu bezeichnen. Davon wohnen rund 7.200 Personen in Frankreich und rund 53.250 im Saarland. Zum besseren Verständnis der Verflechtungen der Landeshauptstadt mit dem Umland sind in der folgenden Abbildung die Ein-

⁵ Statistische Information der Landeshauptstadt Saarbrücken 2019, Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen

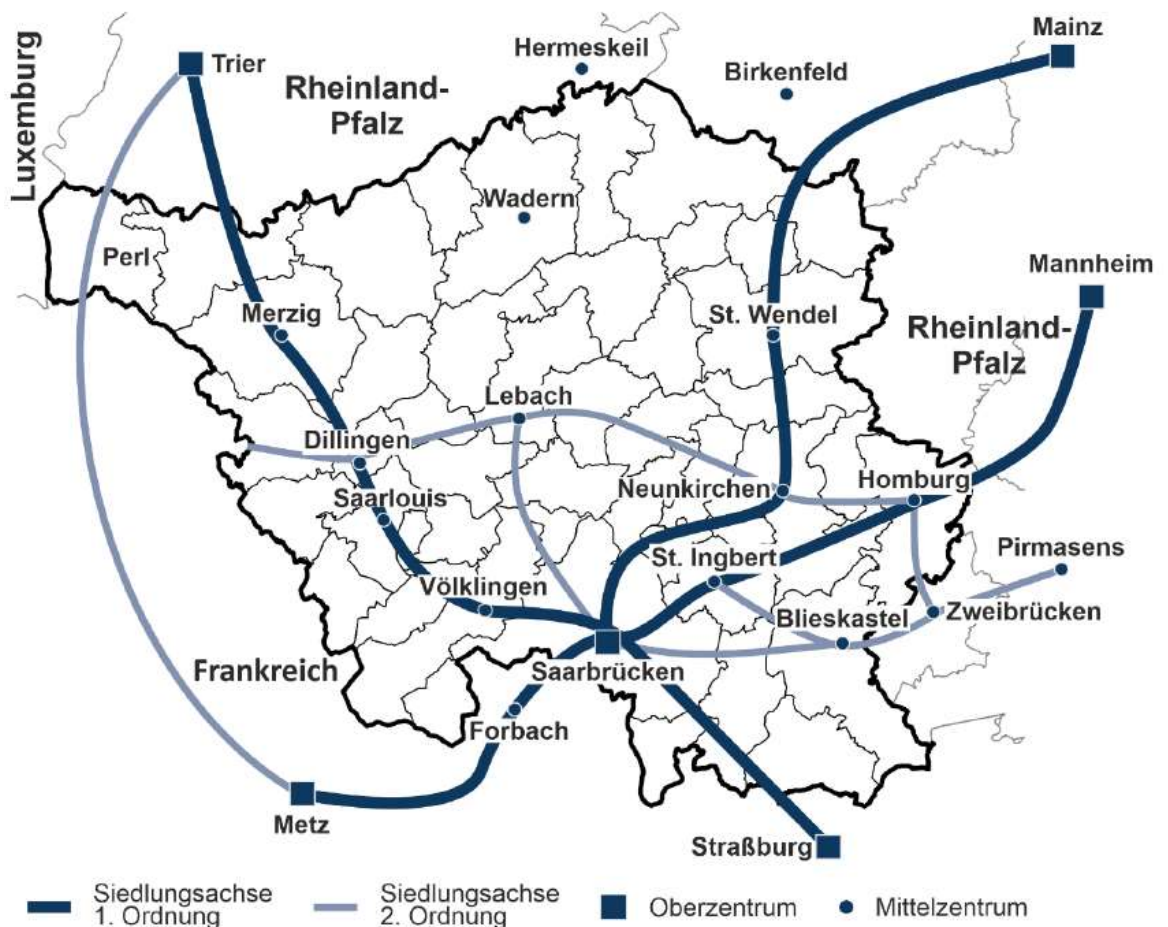
und Auspendler in die und aus den Umlandgemeinden dargestellt. Es ist davon auszugehen, dass die dargestellten Relationen regelmäßig befahren werden, wobei der Trend zur verstärkten Nutzung von Heimarbeitsplätzen im Vergleich zu früheren Jahren zu einer Abnahme der Regelmäßigkeit führen dürfte. Für die betrachteten Kommunen lässt sich für die Landeshauptstadt Saarbrücken ein hoher Pendlersaldo von rund 16.500 Personen ermitteln, auffällig sind die hohen Einpendlerwerte von Saarbrücken nach Sulzbach, Völklingen und Sankt Ingbert.



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand 2023

Abbildung 6: Ein- Auspendler der Landeshauptstadt Saarbrücken und angrenzenden Gemeinden im 2023

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). Auf diesen Achsen befinden sich die übergeordneten Schienenverkehrsnetze.



Quelle: Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV des Saarlandes auf Grundlage des Landesentwicklungsplans 2006 (Ministerium für Umwelt des Saarlandes)

Abbildung 7: Zentralörtliche Gliederung und Siedlungsachsen für das 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 Schienennetz im Saarland ist radial auf den Hauptbahnhof von Saarbrücken ausgerichtet. Dieser stellt die Verknüpfung zwischen den wesentlichen saarländischen SPNV-Strecken und – Linien her. Integrierte Taktfahrplanknoten bestehen zu den Minuten um .30 und um .60. Folgende Linien bedienen den Saarbrücker Hauptbahnhof:

- RE1 Koblenz – Trier – Merzig – Saarbrücken – Homburg – Kaiserslautern – Mannheim
- RE3 Saarbrücken – St. Wendel – Bad Kreuznach – Mainz – Frankfurt

- RE18 Saarbrücken – Forbach – Metz
- RE19 Saarbrücken – Sarreguemines
- RB68 Saarbrücken – Zweibrücken – Pirmasens
- RB70 und RB71 Kaiserslautern – Homburg – Saarbrücken – Merzig – Trier
- RB72 Saarbrücken – Illingen – Lebach-Jabach
- RB73 Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel – Neubrücke (Nahe)
- RB76 Saarbrücken – Schiffweiler – Neunkirchen – Homburg (Einzelfahrten)
- sowie Leistungen des Fernverkehrs (ICE, IC, EC) auf der Achse (Paris – Forbach –) Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim (- Stuttgart / - Berlin)

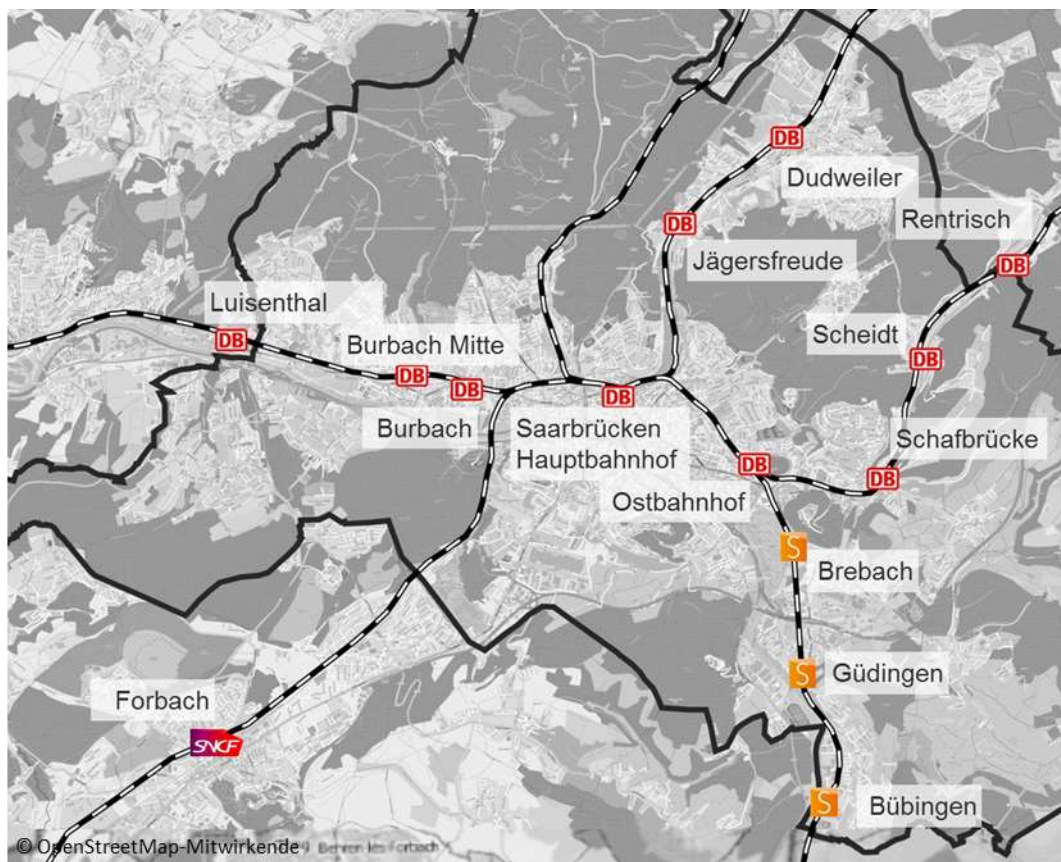


Abbildung 8: Das SPNV-Netz in Saarbrücken

Neben dem Hauptbahnhof werden in Saarbrücken sieben weitere Haltepunkte vom Regionalverkehr (RB) angefahren: Saarbrücken-Burbach, Burbach Mitte, Saarbrücken Ost, Schafbrücke, Scheidt, Jägersfreude und Dudweiler. Die Haltepunkte Brebach, Güdingen und Bübingen werden durch die Stadtbahn angeschlossen. Die RE-Züge halten bis auf wenige Ausnahmen nur am Saarbrücker Hauptbahnhof. Der Fernverkehr (auch internationaler Verkehr) nutzt allein den Hauptbahnhof als Halt. Mit Luisenthal und Rentrisch liegen zwei weitere RB-Halte unweit außerhalb der Stadtgrenze.

Je nach Bedeutung und Nutzungsintensität der Strecke werden im Regionalverkehr zwischen einer und vier 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). Eine Verdichtung des Angebotes zur *S-Bahn Saarland* ist nach Vorgaben des VEP ÖPNV Saarland (siehe Kapitel 9.3 Maßnahmen zur Umsetzung der S-Bahn Saarland) in den kommenden Jahren geplant. Hieraus können auch für den Busverkehr veränderte Rahmenbedingungen entstehen.

Im landesweiten Rahmenprogramm für den SPNV im Saarland gibt es eine Rahmenvereinbarung zwischen dem Land und der DB AG. Hierin ist der Ausbau mehrerer Saarbrücker Haltepunkte bzw. Bahnhöfe vereinbart. Im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans werden voraussichtlich die Stationen Bübingen (2023), Ost und Güdingen (2025) modernisiert und barrierefrei ausgebaut.

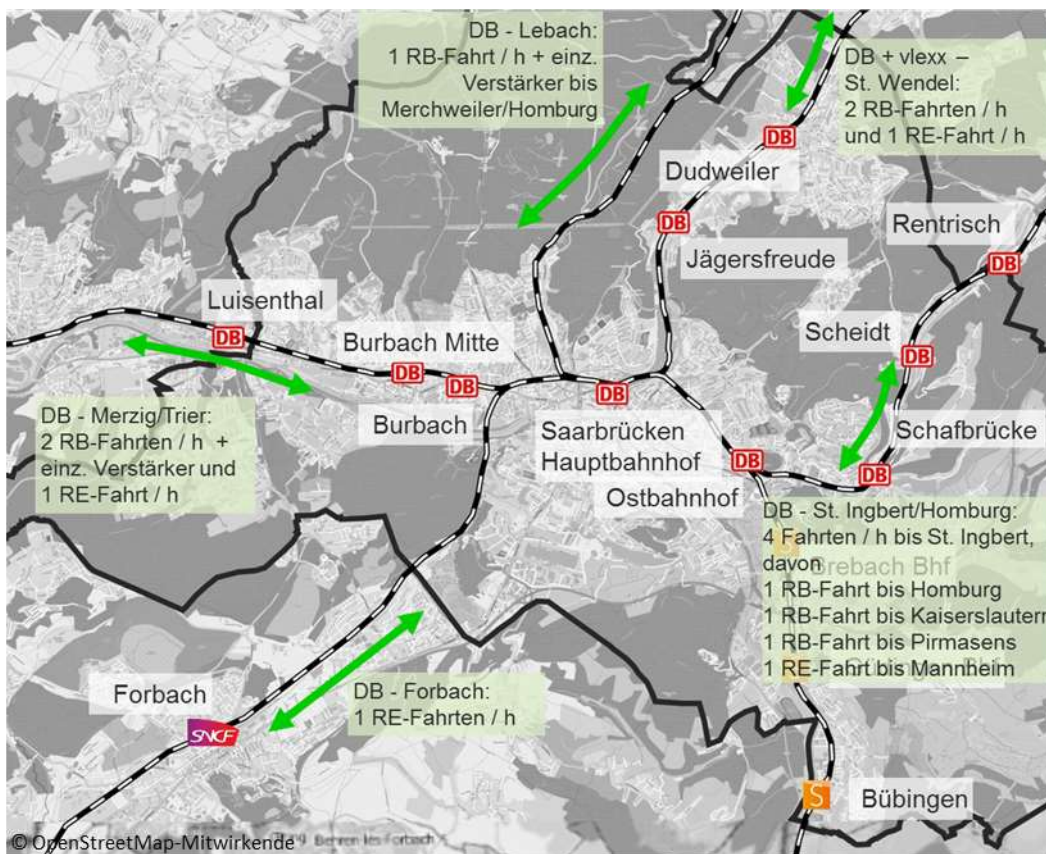


Abbildung 9: Das SPNV-Netz und das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit

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.

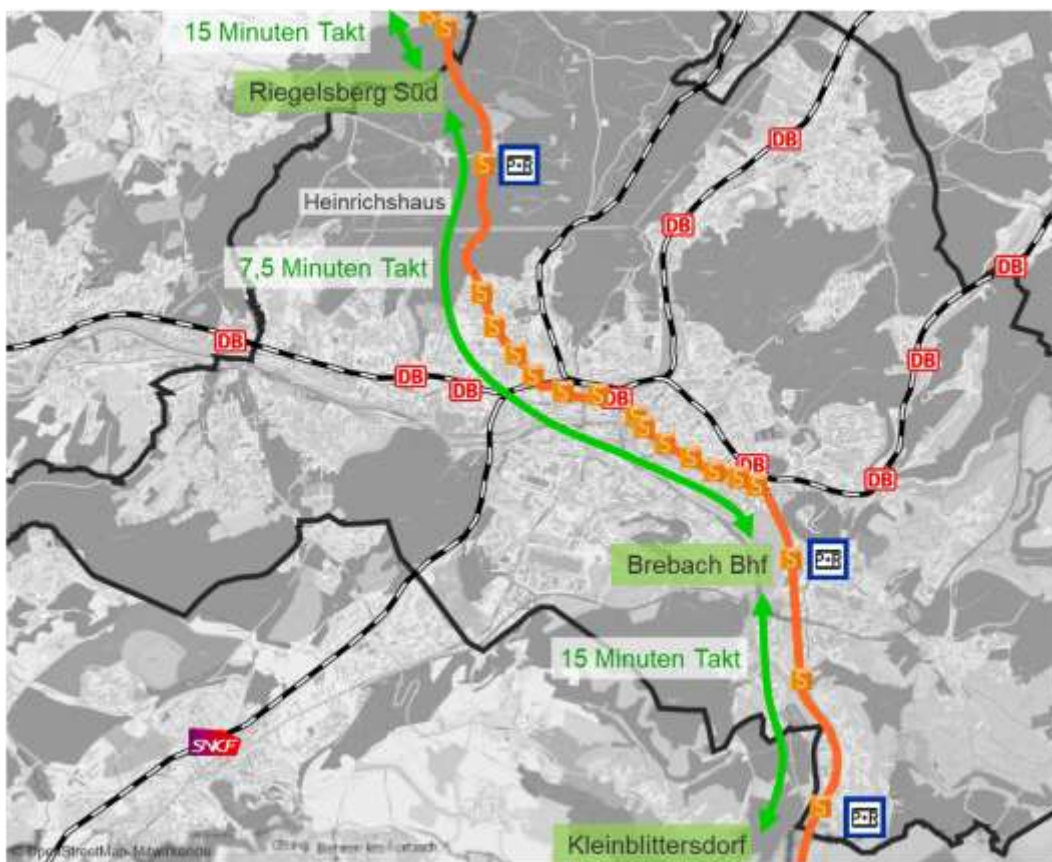


Abbildung 10: Das Stadtbahnnetz und das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit

3.2.3 Regionale Buslinien

Der Schienenverkehr deckt nicht alle wesentlichen ÖPNV-Relationen zwischen Saarbrücken und der Region ab. Im gesamten Saarland existieren 14 RegioBus-Linien, vier ExpressBus-Linien und sieben landesweite Nachtbus-Linien, die wichtige Zentren miteinander verbinden und von landesweiter Verkehrsbedeutung sind. Die Linien des Landesbusnetzes liegen in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS). In Saarbrücken verbinden zwei RegioBus-Linien und eine ExpressBus-Linie die Landeshauptstadt auf wichtigen Verkehrsachsen (siehe Siedlungsachsenkonzept des Regionalverbandes Saarbrücken):

- R10 Blieskastel – Aßweiler – Saarbrücken Flughafen – Saarbrücken Hauptbahnhof
- R13 Bisten – Überherrn – Schaffhausen – Völklingen / Saarbrücken Hauptbahnhof
- X66 ExpressBus Tholey – Sotzweiler – Saarbrücken Hauptbahnhof – Saarbrücken Landwehrplatz

Der Grundtakt der RegioBus-Linien ist stündlich. Zehn dieser Linien tragen das Qualitätssiegel *PlusBus*, eine lizenzierte Marke, die Taktverkehr auch in der Schwachlastzeit garantiert und im VEP ÖPNV Saarland sowie in den Qualitätskriterien des Lizenzgebers Mitteldeutscher Verkehrsverbund definiert sind. In der Landeshauptstadt betrifft dies die Linie R10.

Zwischen St. Avold, Freyming-Merlebach und Saarbrücken fährt die grenzüberschreitende Linie MS, in der gemeinsamen Aufgabenträgerschaft der Région Grand Est (federführend) mit dem ZPS. Diese Linie verkehrt bedarfsorientiert. Mit insgesamt 12 Fahrten pro Werktag (samstags 7 Fahrten) in beide Richtungen ist sie auf die Schüler- und Pendlerströme von und nach Saarbrücken zugeschnitten.

Zudem verkehrt in der Aufgabenträgerschaft des Großherzogtums Luxembourg zwischen Luxembourg Stadt und Saarbrücken die grenzüberschreitende Express-Buslinie L40. Werktags wird diese Verbindung 15-mal pro Richtung mit Verdichtungen in den Spitzenstunden angeboten. Am Wochenende verkehren ebenfalls einige Fahrtenpaare. Konzipiert ist die L40 als Anbindung Luxemburgs an den deutschen Schienenfernverkehr. Sie wird aber auch von Pendlern und Tagesgästen genutzt.

Nachtbuslinien des Landesnetzes auf dem Gebiet der Landeshauptstadt sind die Linien N1, N2, N3, N4 und N5. Sie bringen Nachtschwärmer am Wochenende zu Zeiten in denen kein SPNV angeboten wird ins gesamte Saarland.

Der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen dem Landesnetz und dem städtischen ÖPNV ist der Hauptbahnhof. Nachgelagert bestehen am Landwehrplatz Umsteigemöglichkeiten mit den Linien R10 und X66. In der nachfolgenden Abbildung sind die regionalen Buslinien schematisch dargestellt.

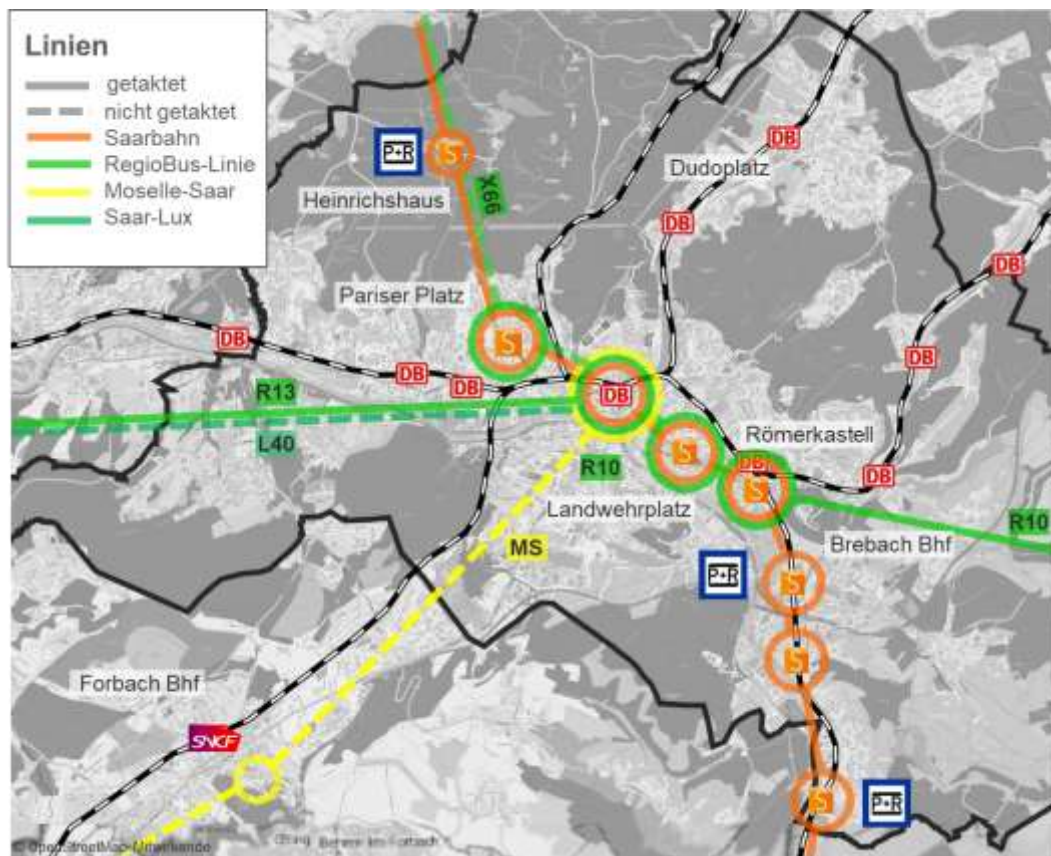


Abbildung 11: Buslinien von landesweiter oder regionaler Bedeutung für Saarbrücken

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

Die wichtigsten Verknüpfungspunkte dieser Linien mit dem städtischen ÖPNV sind:

- Hauptbahnhof
- Pariser Platz
- Johanneskirche / Rathaus
- Dudweiler Dudoplatz
- Universität Campus
- Landwehrplatz
- und Römerkastell.

In der nachfolgenden Abbildung sind die regionalen Buslinien abgebildet.

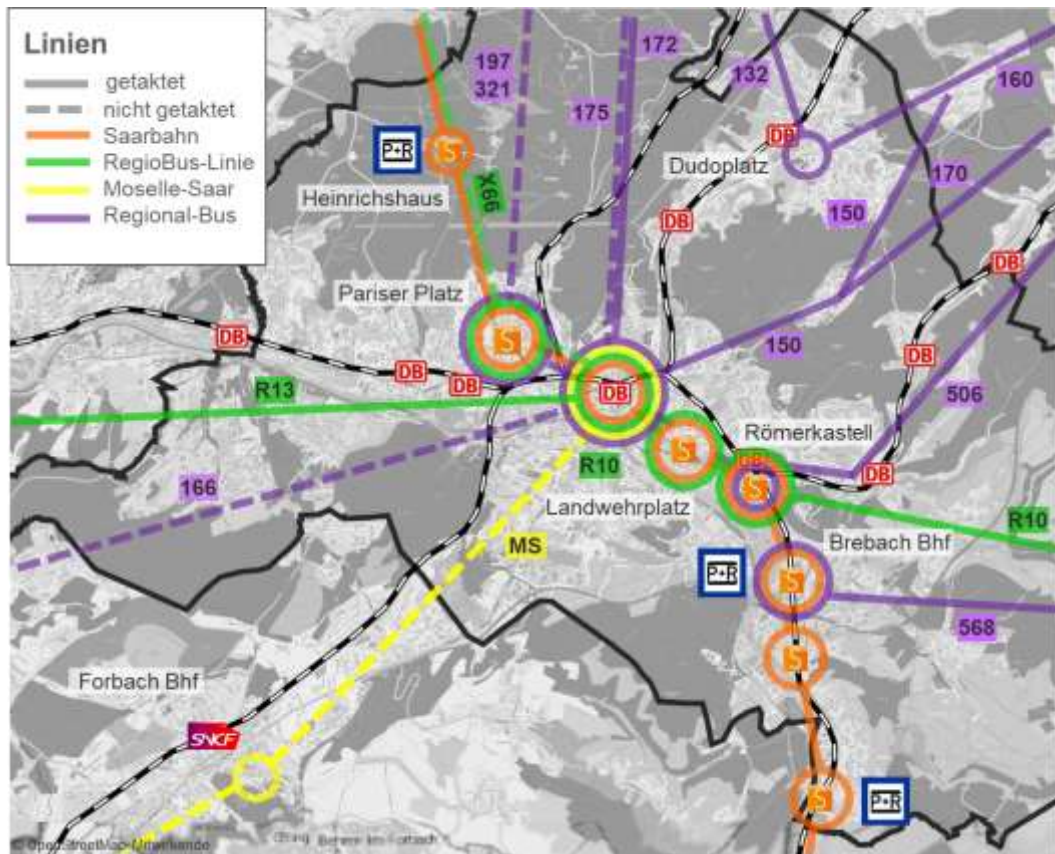


Abbildung 12: Das kleinräumige Regionalbuskonzept für Saarbrücken

Abbildung 9 fasst die Verknüpfungspunkte und die regionalen Buslinien zusammen. Auf die Darstellung der vergleichsweise selten fahrenden Nachtbuslinien wurde zur besseren Übersichtlichkeit verzichtet.

In der Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises befinden sich folgende Linien:

- 170 Universität – St. Ingbert
- 506 Saarbrücken – St. Ingbert – Blieskastel-Webenheim
- 556 St. Ingbert – Ensheim – Ormesheim
- 568 Bübingen – Brebach – Ommersheim – Blieskastel
- N51 Eschringen – Gersheim – Bliesmengen-Bolchen

Für folgende Linien ist federführend der Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS) zuständig. Die Landeshauptstadt Saarbrücken ist hier als Aufgabenträger beteiligt:

- 132 Dudweiler – Quierschied – Sulzbach
- 146 Bliesransbach – Saarbrücken (geringes Fahrtenangebot, nicht in Abbildung)
- 150 Saarbrücken – Universität – Neuweiler – Sulzbach
- 160 Dudweiler / Sulzbach – Neuweiler – St. Ingbert

- 166 Großrosseln – Geislautern – Saarbrücken
- 172 Saarbrücken – Quierschied – Holz – Riegelsberg
- 175 Saarbrücken – Hühnerfeld – Bildstock
- 197 Schwarzenholz – Saarbrücken
- sowie die Nachtbuslinien N11 (Saarbrücken – Bildstock), N12 (Saarbrücken – Holz), N13 (Saarbrücken – Heusweiler) und N15 (Saarbrücken – Bliesransbach).

Die Linie N14 (Saarbrücken – Völklingen-Wehrden) befindet sich in Aufgabenträgerschaft der Städte Saarbrücken und Völklingen. Aufgabenträger für die Linie 321 (Saarbrücken – Eppelborn Ortsteile) ist der Landkreis Neunkirchen. Alle Planungen für diese Linien sind mit den jeweiligen Aufgabenträgern abzustimmen.

Neben den Linien regionalen Charakters (siehe vorherige Abbildungen) bestehen aus dem städtischen Busnetz heraus weitere Verflechtungen zwischen der Landeshauptstadt Saarbrücken mit den angrenzenden Gebieten (siehe Abbildung 10). Diese Linien stehen in der Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt:

- Linien 103 und 104 (Klarenthal – Dudweiler – Sulzbach / Friedrichsthal), vertaktetes Angebot, betrieben von der Saarbahn GmbH, Beteiligung des ZPRS
- Linie 108 (Klinikum Winterberg – Luisenthal / Matzenberg Siedlung), vertaktetes Angebot, betrieben von der Saarbahn GmbH
- Linie 110 (Saarbrücken – Völklingen), vertaktetes Angebot, Gemeinschaftslinie der Saarbahn GmbH mit den Völklinger Verkehrsbetrieben
- Linie 120 (Brebach – Ensheim – Ormesheim), vertaktetes Angebot, betrieben von der Saarbahn GmbH, Beteiligung des Saarpfalz-Kreises
- Linie 30 (Saarbrücken – Forbach), vertaktetes Angebot, internationaler Gemeinschaftsverkehr seit 1974, betrieben von Saarbahn GmbH und forbus (Régie des transports de la Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France)

Die aufgeführten Linien sind Teil des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Saarbrücken. Mögliche Änderungen am Linienweg oder Angebot werden in den folgenden Kapiteln beschrieben. In der nachfolgenden Abbildung sind diese Linien einschließlich der vorherig beschriebenen Linien dargestellt.

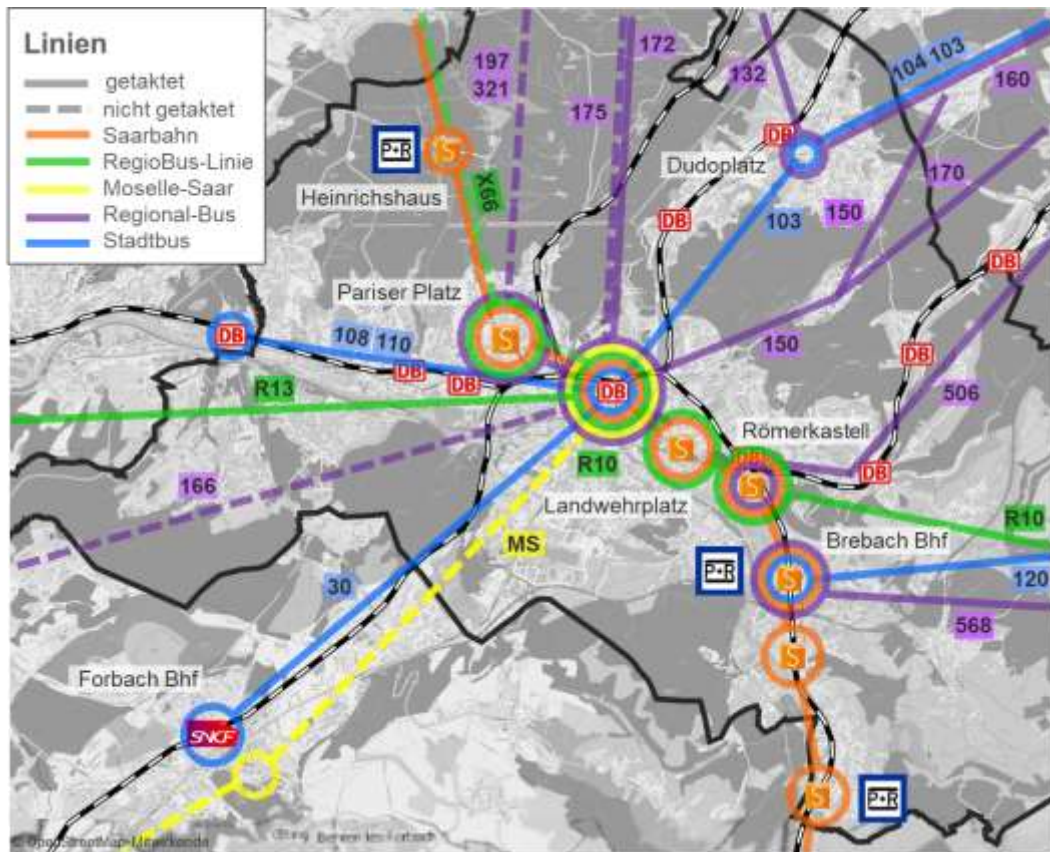


Abbildung 13: Städtische Linien im Regionalverkehr

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. 01:30 Uhr

Im Anhang ist mit Fahrplanstand 2023 je Linie ein Liniensteckbrief vorhanden. Er beschreibt je Linie:

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

In der Summe werden im Jahr 2024 rund 7,02 Mio. Buskilometer als Nutzfahrten gefahren. Hierin enthalten sind rund 0,234 Mio. Buskilometer pro Jahr, die mit Einsatzwagen gefahren werden. In der Ferienzeit und vorlesungsfreien Zeit werden zur Spitzenstunde 101 Busfahrzeuge eingesetzt. Diese erhöhen sich auf 144 Busfahrzeuge während der Schultage mit Vorlesungen. Für den Stadtbahnbetrieb werden zwischen Römerkastell und Heinrichshaus (beziehungsweise BOStrab-Abschnitt) 0,702 Mio. Kilometer pro Jahr gefahren.

Dieses Einsatzwagenangebot (teilweise als 800er bezeichnet) wird in einem engen Zeitraum an den Werktagen (Montag-Freitag) erbracht. Eine Überprüfung und Anpassung des Einsatzwagenangebotes (beispielsweise für Bedarfsänderungen von Schulen) ist nach Vorliegen der Voraussetzungen mit Zustimmung des Aufgabenträgers möglich.

3.3 Verknüpfungspunkte

Ein wesentlicher Bestandteil des ÖPNV-Systems sind die Verknüpfungspunkte. Im Folgenden werden die wichtigsten Verknüpfungspunkte zwischen den Linien des ÖPNV beschrieben. Anschließend werden die Verknüpfungen mit dem IV und dem Radverkehr beschrieben. Angebote wie Bike- und Scootersharing erweitern die Vielfalt der Mobilitätsangebote. Das Land hat das Thema Mobilitätsstationen im VEP ÖPNV Saarland aufgegriffen, strukturiert und ein Förderprogramm aufgelegt. Die Bedeutung des Themas für die Landeshauptstadt Saarbrücken wird in diesem Kapitel aufgegriffen.

3.3.1 ÖPNV-Linien

In den vorherigen Kapiteln wurden schon Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Linien genannt, sofern sie auf dem Gebiet der Landeshauptstadt 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 ↔ regionale Buslinien)
- **Johanneskirche / Rathaus** (Stadtbahn ↔ Stadtbus ↔ regionale Buslinien)
- **Rabbiner-Rülf-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. 160 Plätze
- Heinrichshaus: ca. 75 Plätze
- Bübingen: ca. 100 Plätze
- Burbach: ca. 32 Plätze

Außerhalb Stadtgebiet Saarbrücken

- Kleinblittersdorf: ca. 60 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
- Lebach Süd: ca. 29 Plätze

Insgesamt stehen somit 731 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 ÖPNV-Kunde schneller zu Haltestellen beziehungsweise zu Zielen gelangen und somit den ÖPNV als alternatives Verkehrsmittel für seinen Weg nutzen.

Mehrere Bus- und Bahnhaltestellen verfügen über Radabstellanlagen. Am Hauptbahnhof gibt es derzeit insgesamt circa 25 abschließbare Boxen an zwei Standorten (Vorplatz und Nordeingang). Darüber hinaus ist ein Fahrradparkturm mit über 250 Stellplätzen beim Bund zur Förderung beantragt. In Bübingen ist die Fertigstellung einer Fahrradsammelschließanlage mit 20 Stellplätzen im Jahr 2024 vorgesehen sowie zwei Überdachungen mit je zehn Bügeln und Platz für je 20 Fahrräder in Planung. Neben geplanten überdachten und nicht überdachten Fahrradabstellanlagen in Güdingen gibt es auch überdachte Abstellanlagen in Brebach und seit diesem Jahr auch am Bahnhof Scheidt (16 Stellplätze). 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.

3.3.4 Bike- und Scootersharing

Neben der etablierten *Call a Bike*-Station der DB am Hauptbahnhof werden durch das Unternehmen *TIER* neben Leihfahrrädern auch Leih-Pedelecs sowie ausleihbare E-Scooter verliehen. Pedelecs stehen an folgenden acht Standorten zur Verfügung:

- Trierer Straße (Nähe Haupteingang Europagalerie),
- Trierer Straße (Nähe Seitenausgang Europagalerie),
- Viktoriastraße (Nähe Eingang Kaufhof Galeria),
- Kaiserstraße, Betzenstraße,
- Schillerplatz / Tbilisser Platz,
- Nauwieserstraße und
- Landwehrplatz.

Des Weiteren stellt der Regionalverband Saarbrücken im Rahmen seiner Klimaschutzinitiative ein Lastenpedelec unter dem Namen *RadLader* zur Ausleihe zur Verfügung. Dieses kann kostenlos am Haus der Umwelt geliehen werden. Die Landeshauptstadt plant ein weiteres Lastenpedelec im Nauwieser Viertel zum Ausleihen anzubieten.

Der E-Scooterleih durch *TIER* folgt einem free-floating Prinzip. Somit können geliehene E-Scooter in begrenzten Bereichen des Stadtgebiets abgestellt und ausgeliehen werden. Die Bereiche erstrecken sich über die inneren Stadtbezirke sowie die zentralen Bereiche der meisten äußeren Stadtteile. Außerdem sind markierte Abstellbereiche auch in der Nähe ausgewählter Haltestellen vorhanden, die dem Abstellen von E-Scootern und gegebenenfalls E-Pedelecs

vorbehalten sind, um den ÖPNV sinnvoll zu ergänzen. Stadtteile, die im Jahr 2023 von *TIER* nicht bedient werden, sind Altenkessel, Bischmisheim, Ensheim und Eschringen.

3.3.5 Car-Sharing

Gemäß dem VEP 2030 ist Car-Sharing in Saarbrücken hauptsächlich im Innenstadtbereich (Stationen von Cambio und DB) ein wichtiges Mobilitätsangebot zur Ergänzung des ÖPNV. Während die DB in Kooperation mit Ford nur zwei Fahrzeuge am Hauptbahnhof bereitstellt, betreibt Cambio elf Stationen mit 34 Autos in Saarbrücken, darunter drei Elektroautos (Stand Mitte 2023):

- Europaallee (Parkhaus)
- Pariser Platz
- Landwehrplatz
- Bayernstraße
- Goebenstraße
- Richard-Wagner-Straße (Haus der Zukunft)
- Blumenstraße
- Martin-Luther-Straße
- Mainzer Straße
- Nanteser Platz
- Hohenzollernstraße (Stadtwerke), Erweiterung geplant

Die fünf erstgenannten Stationen befinden sich unmittelbar an einem ÖPNV-Halt, die anderen in kurzer fußläufiger Entfernung dazu. Es besteht eine Kooperation mit der Saarbahn GmbH in Form von besonderen Konditionen für Abo-Kunden (reduzierte Anmeldegebühr). Eine enge Zusammenarbeit zwischen CarSharing-Anbieter und Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbund ist weiterhin anzustreben.

3.3.6 Mobilitätsstationen

Das Saarland hat in seinem VEP ÖPNV Saarland in Kapitel 12.6 Mobilitätsstationen als Maßnahme im Rahmen des Handlungsfeldes *Vernetzte Mobilität* definiert und daher ein entsprechendes Förderprogramm mit Leitfaden und Gestaltungsrichtlinien erarbeitet.

Gemäß *Nachhaltiger Mobilitätsstrategie (NMOB) - Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen* des Saarlandes sollen zukünftig Mobilitätsstationen unterschiedliche Mobilitätsangebote (P+R, B+R, Car-Sharing, BikeSharing, E-Scooter und so weiter) an einer ÖPNV-Haltestelle mit wichtiger Verknüpfungsfunktion und in zentraler Lage verknüpfen. Sie sollen mindestens drei Verkehrsträger verknüpfen und sind somit eine sichtbare Ausprägung des multimodalen öffentlichen Mobilitätssystems. Die Größe der Stationen, das Design oder das konkrete Mobilitätsangebot variieren in Abhängigkeit von Bedeutung und Lage der Station. Möglich sind auch zusätzliche Serviceangebote

wie Paketstationen, Kioske, Lebensmittelverteiler oder WLAN-Angebot, sodass simple Haltestellen zu attraktiven, im Stadtbild sichtbaren Einstiegspunkten in eine klimaschonende Mobilität sowie Treffpunkte und Orte der Kommunikation werden.

Zuständig für die Einrichtung der Mobilitätsstationen ist die Kommune, in Saarbrücken die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt. Ihr obliegt in erster Linie die Auswahl der möglichen Standorte. Je nach Ausprägung des Standortes kann eine unterschiedliche Größe der Mobilitätsstation geplant werden. Der VEP ÖPNV Saarland und der Leitfaden sehen die Größen *Klein (S)*, *Mittel (M)* und *Groß (L)* vor. Hierfür werden Mindestausstattungsmerkmale definiert.

In der Landeshauptstadt Saarbrücken gibt es derzeit noch keine als solche definierten Mobilitätsstationen, entsprechende konkrete Planungen bestehen jedoch bereits für den Bahnhof Bübingen für 2024. Grundsätzlich sollte die Einrichtung weiterer Mobilitätsstationen auf dem Gebiet der Landeshauptstadt unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen einer vertieften Prüfung unterzogen werden (vergleiche hierzu auch die Prüfaufträge in Kapitel 7.5). Mit den oben genannten Verknüpfungspunkten ist bereits ein Grundgerüst vorhanden, auf das bei der weiteren Planung aufgebaut werden sollte.

3.4 Nachfrage im ÖPNV und IV

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



Quelle: Saarbahn GmbH

Abbildung 14: Fahrgastzahlen der Saarbahn GmbH der Jahre 2011 bis 2022

In der folgenden Abbildung sind die Hauptaufkommensbereiche des ÖPNV grafisch dargestellt. Es handelt sich dabei um die Quell-Ziel-Verkehre je Verkehrszelle im Stadtgebiet aus dem Verkehrsmodell. Deutlich zu erkennen ist, dass die Innenstadt aus verkehrlicher Sicht eine zentrale Rolle spielt, auch die Universität bewirkt entsprechend hohe Verkehrsnachfrageströme im ÖPNV.

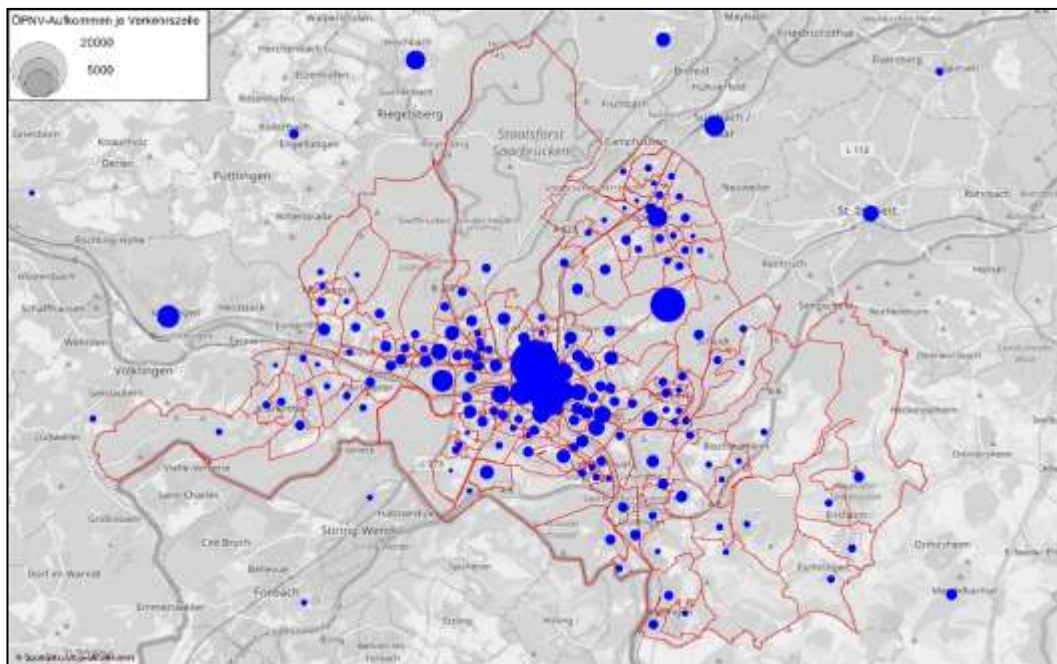
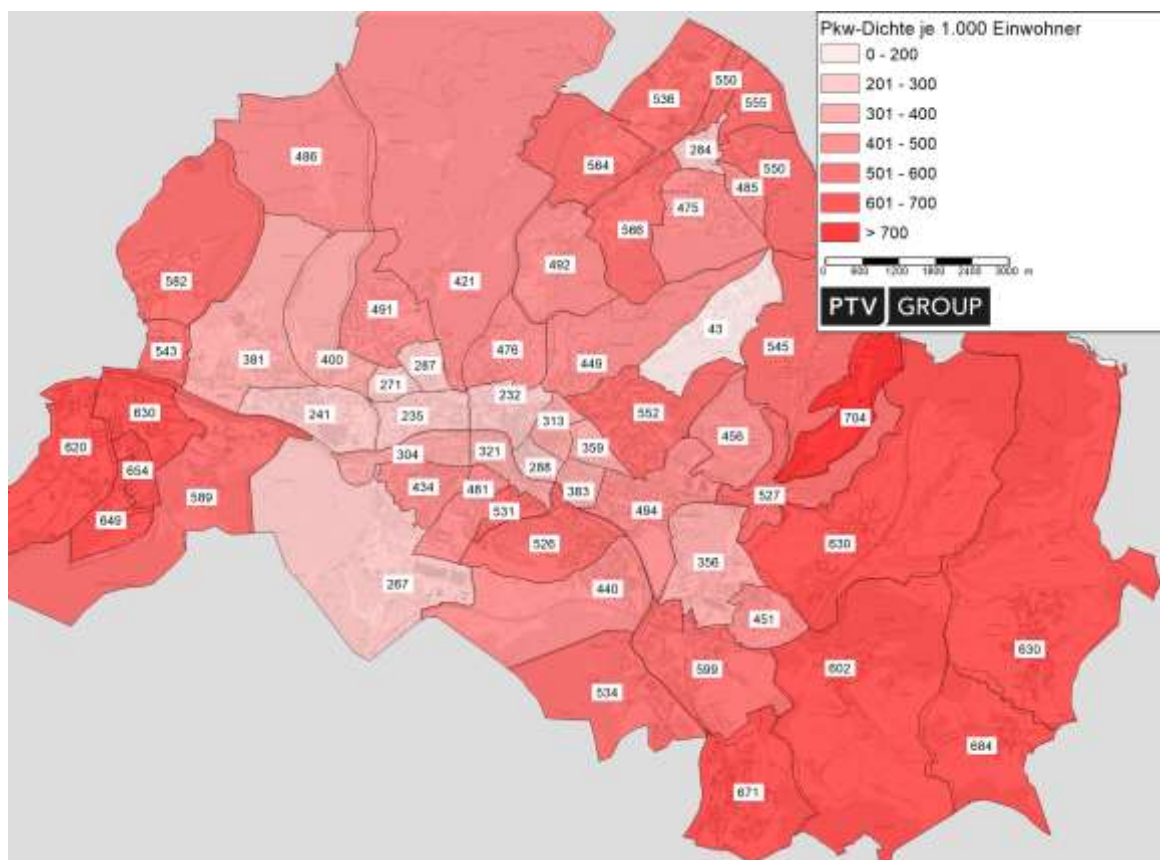


Abbildung 15: ÖPNV-aufkommensstarke Bezirke (Einteilung der Verkehrszellen gemäß Verkehrsmodell)

Nach wie vor ist eine Zunahme bei der Pkw-Verfügbarkeit in Deutschland zu beobachten, so waren 2022 so viele Pkw wie nie zuvor zugelassen. Das Saarland ist bei der Zahl der zugelassenen Autos je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner Spitzenreiter⁶. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass bei einer hohen Pkw-Verfügbarkeit die Bereitschaft den ÖPNV zu nutzen eher gering ist.

In der Landeshauptstadt Saarbrücken lag 2022 der durchschnittliche Bestand an privaten Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und -einwohner bei 454. Die Werte der einzelnen Stadtteile können folgender Abbildung entnommen werden. Während zentrale städtische Bereiche eher unterdurchschnittliche Werte aufweisen, nehmen diese mit zunehmender Entfernung vom Zentrum zu. Negativer Spitzenreiter ist Scheidterberg mit 704 Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und -einwohner.

⁶ Quelle: Saarländischer Kfz-Verband: www.kfz-saar.de/pkw-dichte-saarland-fuehrt-das-ranking-an

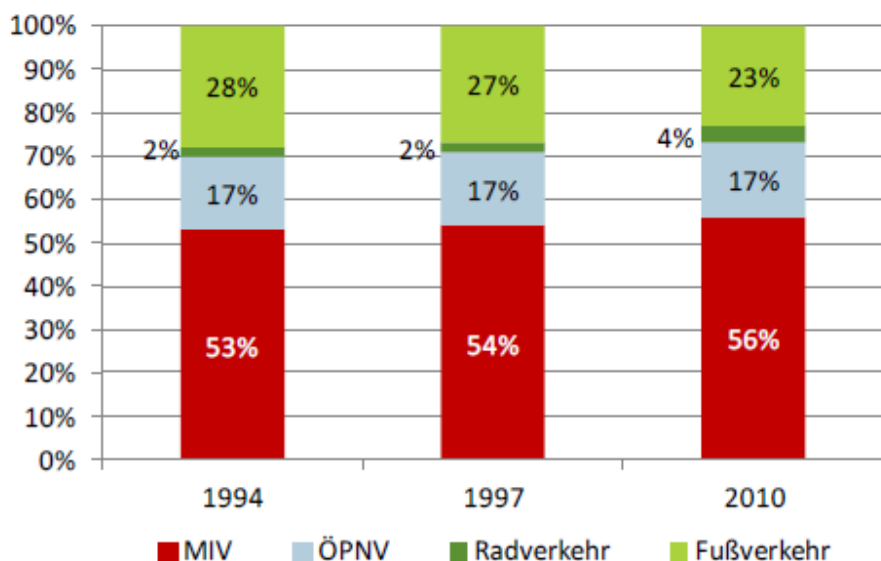


Quelle: Statistische Information der Landeshauptstadt Saarbrücken, Amt für Entwicklungsplanung, Statistik und Wahlen

Abbildung 16: Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner in den Stadtteilen der Landeshauptstadt Saarbrücken, Stand 2022

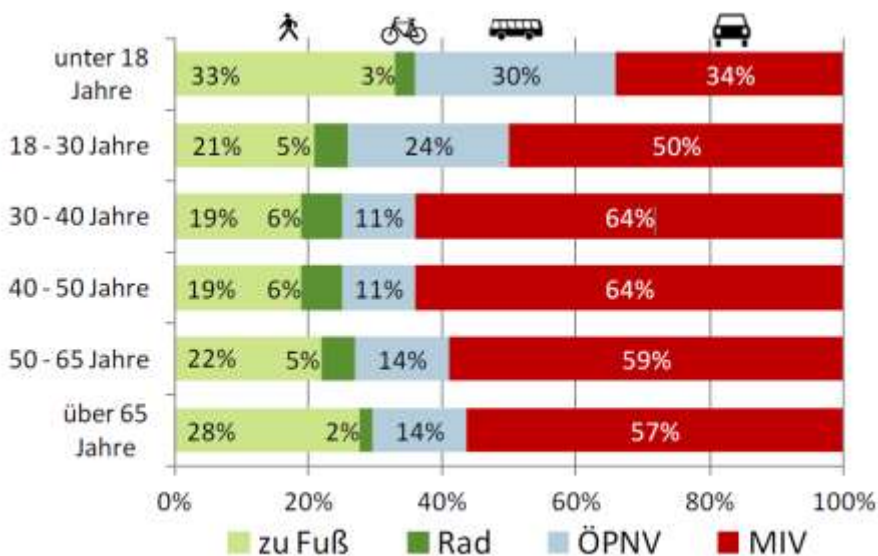
Die letzten erhobenen Daten zum Modal Split in Saarbrücken zeigen eine Stagnation des Anteils des ÖPNVs an der Gesamtwegeanzahl über 20 Jahre. Im Vergleich zu Großstädten ähnlicher Größe in Deutschland liegt der ÖPNV-Anteil im Mittelfeld, während der MIV-Anteil vergleichsweise hoch ist. Nur in den demographischen Gruppen der unter 30-jährigen und der Ausländer liegt der Anteil des ÖPNV signifikant über dem Durchschnitt. Im Bezirk Saarbrücken-Mitte werden Bus und Bahn auch im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln am meisten genutzt.⁷

⁷ Quelle: Verkehrsentwicklungsplan 2030 Bestandsanalyse



Quelle: VEP 2030 Bestandsaufnahme, eigene Darstellung nach Stadt Saarbrücken 2004, Stadt Saarbrücken 1997 und IVV 2011

Abbildung 17: Modal Split im Zeitvergleich



Quelle: VEP 2030 Bestandsaufnahme, eigene Darstellung und Auswertungen auf der Grundlage der Verkehrserhebung Saarbrücken 2010 sowie anderen Erhebungen wie SrV 2008

Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Altersklasse

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.

Nachfolgende Abbildung verdeutlicht welche Standards im Anforderungsprofil definiert werden. Dabei wird unterschieden nach Standards die qualitativ (grün) beschrieben werden und solchen, die als Basis in der Schwachstellenanalyse quantitativ (blau) analysiert werden.

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 4: Einteilung der Standards für die angestrebte 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:

Gebietsart	Einzugsradius in Abhängigkeit des Verkehrssystems		
	Bus	Stadtbahn	
Städtisches Gebiet	300 m	500 m	

Begründete Ausnahmen sind zulässig.

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

Tabelle 5: Definition von Haltestelleneinzugsradien für Analyse Geschlossenheit entlang Linienführung

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

Gebietsart	Einzugsradius in Abhängigkeit des Verkehrssystems		
	Bus	Stadtbahn	SPNV
Gebiete mit zentralen städtischen Funktionen	300 m	500 m	1.000 m
Gebiete ohne zentrale städtische Funktionen	400 m	500 m	1.000 m

Begründete Ausnahmen sind zulässig.

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

Tabelle 6: Definition von Haltestelleneinzugsradien in Abhängigkeit vom Verkehrssystem und Lage der Haltestelle

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 Besucherinnen und 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 nicht zu unterschreiten sind. 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. Grundlage für die Vorgaben und Analysen ist das ÖPNV-Angebot von SPNV, Stadtbahn und Stadtbus. Das ergänzende Regionalbusangebot liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt und wird daher bei den Analysen nur als zusätzliches Angebot berücksichtigt.

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:

Ziel	Maximale Beförderungszeit (Fahrzeit + Umsteigezeiten)
Städtisch, zentrale Ziele (Innenstadt, Hauptbahnhof, Universität, HTW, Kliniken, Regierungsviertel)	< 30 Minuten in einzelnen Ausnahmefällen kann hiervon abgewichen werden (möglicher Grund: zeitliche Entfernung)
Städtisch, dezentrale Ziele (Burbach, Dudweiler, Brebach)	< 30 Minuten
Sonderfall: von den DB-Haltepunkten zum Hauptbahnhof	< 10 Minuten

Tabelle 7: Definition der maximal zulässigen Beförderungszeit

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	Definition
Zentrum	Innenstadt mit Hauptbahnhof
Hauptbahnhof	Als Verknüpfungspunkt
Hochschule / Universität	Universität* HTW: Standort Goebenstraße*, Rotenbühl, Verbindung zwischen den Standorten
Stadtteilzentren*	Burbach, Dudweiler, Brebach
Kliniken*	Klinikum Saarbrücken, Sonnenberg, Caritas-Klinik St. Theresia
Weitere Wichtige Ziele	Regierungsviertel, Schanzenbergviertel / Calypso Bade- und Saunawelt, Zoo, Deutsch-Französischer Garten, Stadion / Saarlandhalle / Ludwigspark

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

Tabelle 8: Definition wichtiger Ziele auf Saarbrücker Stadtgebiet als Grundlage für die Analysen

Erreichbarkeit des Zentrums

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 Goebenstraße und das Regierungsviertel.

Erreichbarkeit der Stadtteilzentren

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 HTW-Standortes Goebenstraße

Der zentrale Campus der HTW in Alt-Saarbrücken soll von allen anderen städtischen Standorten der HTW direkt erreichbar sein.

Erreichbarkeit der touristischen Ziele

Touristische Ziele sollen grundsätzlich durch geeignete ÖPNV-Angebote erreichbar sein. Dabei ist insbesondere die Anbindung zu den Zeiten des Freizeitverkehrs (Abendstunden und Wochenenden) relevant. Darüber hinaus ist eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof Saarbrücken als Drehscheibe im Nah-, Regional- und Fernverkehr von Bedeutung.

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. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2024 wurde die Systematik beibehalten, punktuell wurde die bisherige Einteilung der Verkehrsachsen aufgrund neuer Erkenntnisse angepasst.

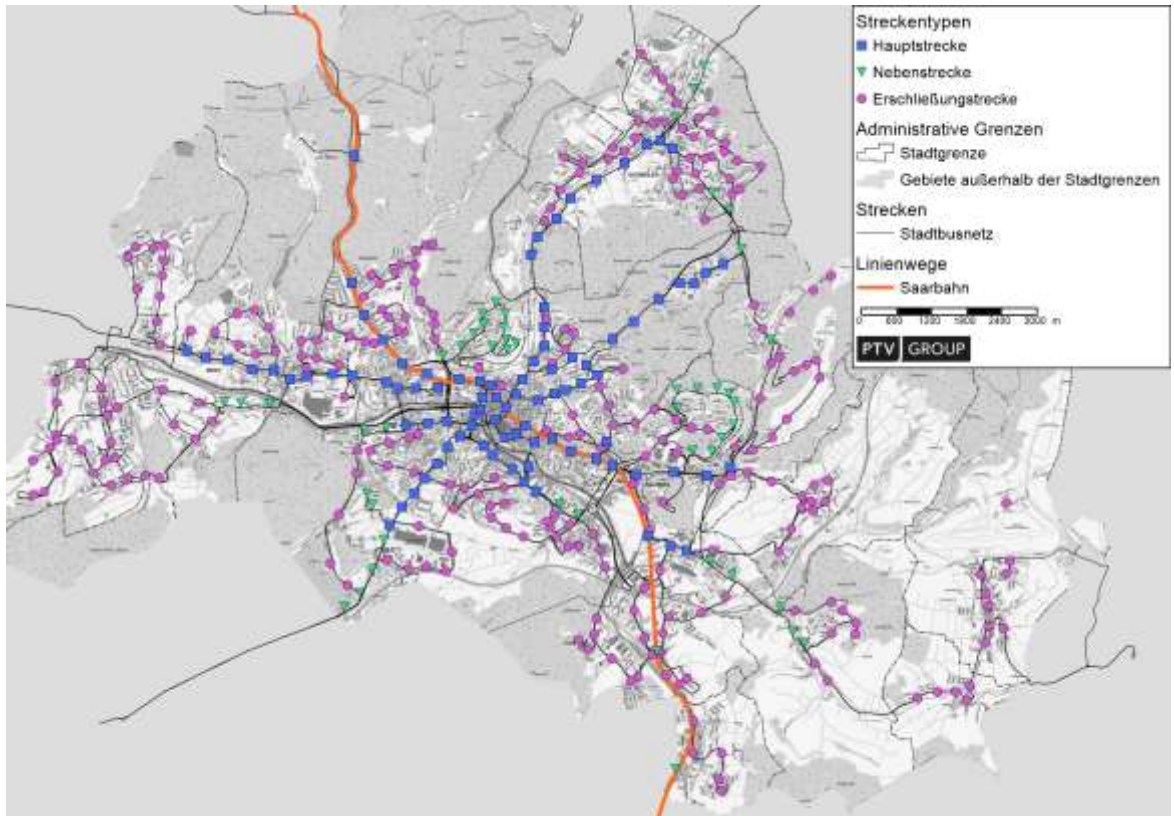


Abbildung 19: Verkehrsachsen als Grundlage zur Bemessung der Bedienungshäufigkeit

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.

Montag - Freitag	
Hauptverkehrszeit	06:30 - 09:00, 14:00 - 20:00
Nebenverkehrszeit	05:30 - 06:30, 09:00 - 14:00
Schwachverkehrszeit	05:00 - 05:30, 20:00 - 01:00
Samstag	
Nebenverkehrszeit	09:00 - 20:00
Schwachverkehrszeit	05:00 - 09:00, 20:00 - 01:00
Sonntag	
Schwachverkehrszeit	07:30 - 01:00

Tabelle 9: Definition der Verkehrszeiten

Bei besonderen Anlässen (zum Beispiel 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 räumliches 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 10: 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 Schwachstellen 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, Menschen mit Migrationshintergrund 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 Niederflerbus 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 geregelt 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.

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.

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. Das zeitliche Ziel ist bundesweit nicht erreicht worden, jedoch kommt die Entfristung nicht einer Entpflichtung beim Umsetzen des Zieles gleich. Der Haltestellenausbau ist weiterhin voranzutreiben. Der Leitfaden zur Richtlinie NMOB-Barrierefreiheit *Standards für die Herstellung barrierefreier Bushaltestellen im Saarland* beinhaltet entsprechende Vorgaben.

Allgemeine Aspekte sind unter anderem:

- Barrierefreie Zuwegung von Haltestellen (im unmittelbaren Umfeld der Haltestellen)
- Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen (gemäß VEP 2030 C5.2: soll geprüft werden, ob zusätzliche akustische Informationen auf dem Bahnsteig gegeben werden können)
- (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:

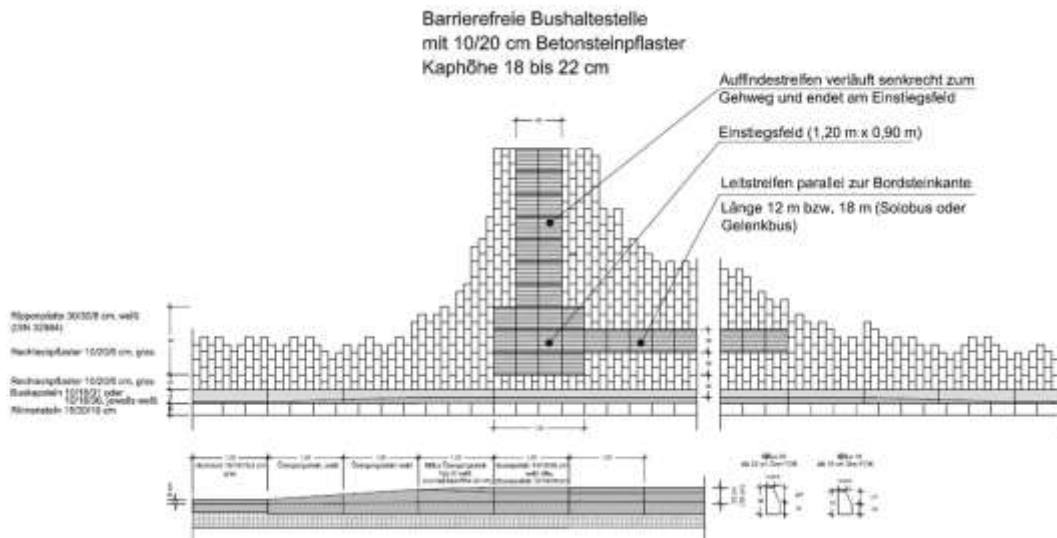
- durchgängige, mit einem Blindenstock ertastbare Leitsysteme auf dem Boden sowie
- taktil und /oder akustisch vermittelte Informationen
- Zugänglichkeit von Fahrgastinformationen für alle Personengruppen, zum Beispiel: gut lesbare, kontrastreiche optische Fahrgastinformation, zum Beispiel für Personen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

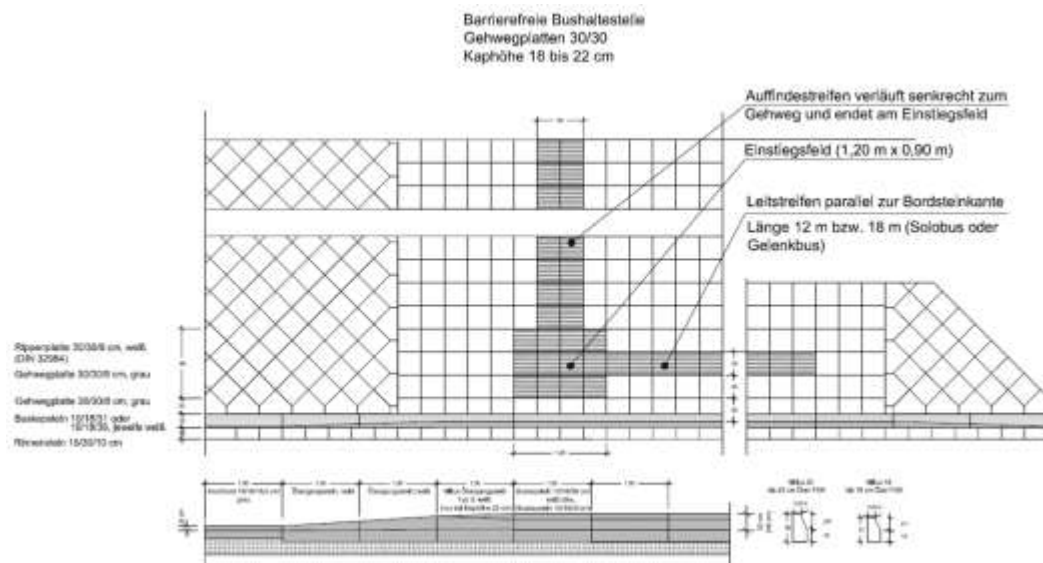
Eine Kategorisierung der Haltestelle, welche eine Priorisierung für den barrierefreien Ausbau vorgibt, existiert bereits bei der Landeshauptstadt Saarbrücken. Siehe hierzu auch VEP 2030 C5.1. Sind Bautätigkeiten an Haltestellen oder im Straßenraum allgemein vorgesehen, ist zudem zu prüfen, ob sich ein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

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



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

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



Quelle: Landeshauptstadt Saarbrücken

Abbildung 21: Beispiel barrierefreier, taktiler Ausbau Bushaltestelle mit 30 / 30 cm Gehwegplatten













5.1.1.1 Kategorisierung der Haltestellen

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).

Haltestellenkategorie	Definition
A: Netzschwerpunkt	Verknüpfungshaltestelle zum Fernverkehr
	Zentrale Verknüpfungshaltestelle zum SPNV und zum regionalen Busverkehr
	Haltestelle mit mehr als 5.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Tag ⁸
	Stadtbahnhaltestelle der Saarbahn
B: Haltestelle von hoher bis mittlerer Bedeutung	Verknüpfungshaltestellen zum SPNV und zum Regionalbusverkehr, sofern nicht bereits unter A eingeordnet
	Haltestelle mit mehr als 1.000 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Tag, sofern nicht bereits unter A eingeordnet
C: Standardhaltestelle	Alle anderen Haltestellen, sofern nicht unter A und B eingeordnet

Tabelle 11: Definition von Haltestellenkategorien

Insgesamt existieren im Stadtgebiet von Saarbrücken sieben Haltestellen mit mehr als 5.000 Fahrgastbewegungen pro Tag und 38 Haltestellen mit mehr als 1.000 aber weniger als 5.000 Fahrgastbewegungen pro Tag. In nachfolgender Tabelle werden die Haltestellen der Kategorie A mit ihrem derzeitigen Ausbauzustand aufgeführt:




















Haltestelle über 5.000 Fahrgäste pro Tag	Ausbauzustand
Bahnhofstraße	In Planung
Hauptbahnhof	 
Johanneskirche / Rathaus	 
Landwehrplatz	 
Rabbiner-Rülf-Platz	 
Römerkastell	 
Universität-Campus	
Haltestelle Saarbahn unter 5.000 Fahrgäste pro Tag	Ausbauzustand
Brebach Bahnhof	Bahn:   Bus: 
Bübingen	 
Cottbuser Platz	 
Güdingen Bahnhof	In Planung
Heinrichshaus	 
Hellwigstraße	 
Kaiserstraße	 
Kieselhumes	 

⁸ Datengrundlage Ergebnisse der Berechnung des Analysefall im Verkehrsmodell

Ludwigstraße	 
Pariser Platz	Bahn:   Bus: 
Rastpfuhl	 
Siedlerheim	 
Trierer Straße	 
Uhlandstraße	 
Haltestelle zentrale Verknüpfungspunkte	Ausbauzustand
Burbach Bahnhof	 
Burbach Mitte	 
Dudoplatz	 

Tabelle 12: Haltestellen der Kategorie A

Haltestellen mit 1.000 bis 5.000 Fahrgastbewegungen pro Tag sind in folgender Tabelle enthalten:

Haltestelle (zwischen 1.000 und 5.000 Fahrgäste pro Tag)	Ausbauzustand
Bellevue	  teilweise barrierefrei
Betriebshof	
Brauerstraße	
Brückenstraße	
Brunnenstraße	
Burbach Markt	 
Caritas Klinik	 
Deutsche Rentenversicherung Saarland	
Ernst-Wagner-Weg	
Feldmannstraße	 
Gutenbergstraße	 
Hansahaus/Ludwigskirche	  teilweise barrierefrei
Haus der Zukunft	
Hermann-Löns-Straße	
Hochstraße	  teilweise barrierefrei
HTW/SWS	
Ilseplatz	 
Julius-Kiefer-Straße	In Planung
Karstadt	 
Klinikum Saarbrücken	 
Metzer Brücke	











Haltestelle (zwischen 1.000 und 5.000 Fahrgäste pro Tag)	Ausbauzustand
Ostbahnhof	  teilweise barrierefrei
Paul-Marien-Straße	
Prinzenweiher/Jugendherberge	
Rockershausen	
Roonstraße	
Saar-Basar	
Scheidt Bahnhof	
Schneidershof	
Sittersweg	
Spichererbergstraße	
St. Arnualer Markt	
St. Johanner Markt	 
Südring	  teilweise barrierefrei
Turmschulhaus	
Universität Busterminal	
Universität Mensa	
Westpark	

Tabelle 13: Haltestellen der Kategorie B

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.

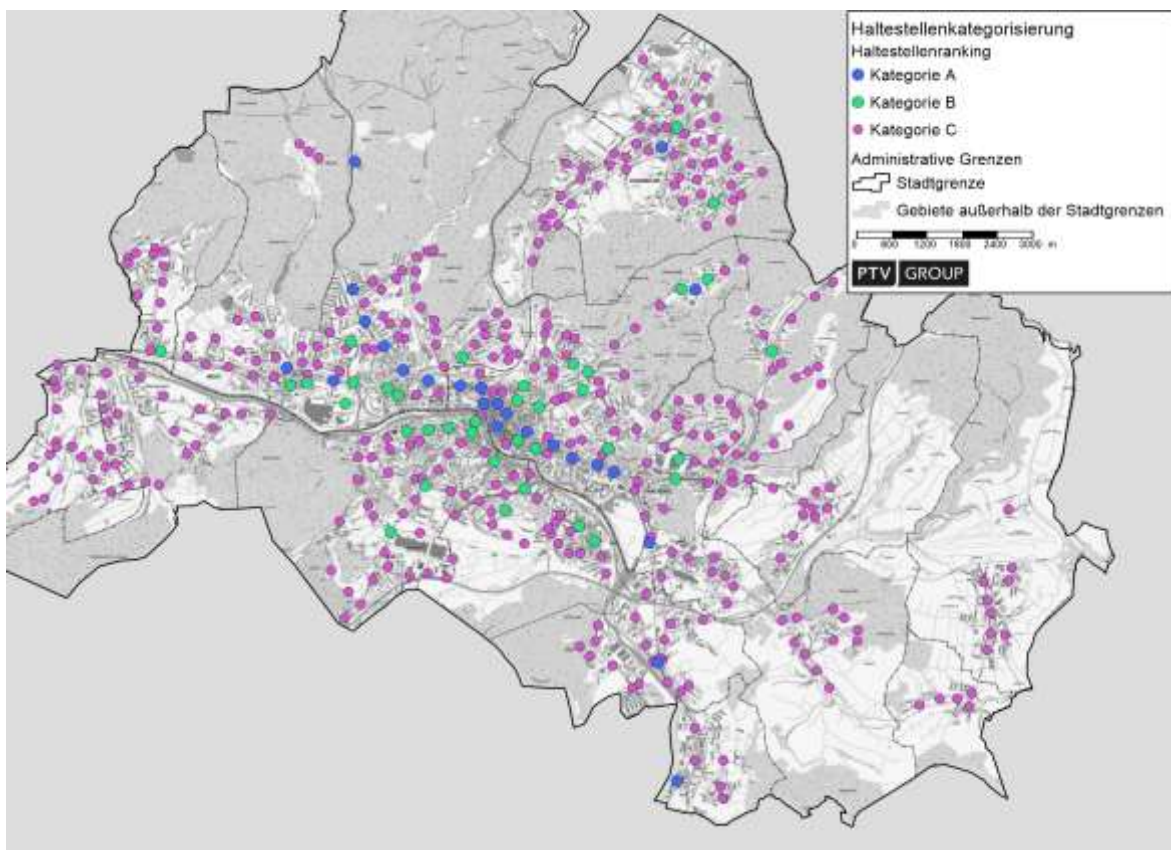


Abbildung 22: Lage der Haltestellen Kategorie A, B und C

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 <i>niveaufreies Einsteigen</i>	X	X	(X)
Befestigung/Bodenbelag	X	X	X
Sichere Abgrenzung	X	X	X
Unterstand	A	B	C
Unterstand mit teiltransparenten Wänden; Wetter-schutz gegen Regen und Wind (bei Einstiegs-Hal-testellen)	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
Liniennetzplan, evtl. Ausschnitt	X	X	X
Aushangfahrplan mit Linienverlauf	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation (ggf. auch akus-tisch)	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 14: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen

Die entsprechenden Ausstattungen sind mittel- bis langfristig zu gewährleisten. Des Weiteren sind 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 bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen, sowie die gemäß Priorisierung nächsten 30 Haltestellen (Top 30), die für einen Umbau vorgesehen sind, sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Die tatsächliche Reihenfolge kann von der Priorisierung abweichen, da häufig Haltestellen im Zuge sonstiger Ausbau- und Instandhaltungsmaßnahmen im Straßenraum umgebaut werden. Dieses Vorgehen ist wirtschaftlich effizient, erfordert aber einen entsprechenden Abstimmungsbedarf.

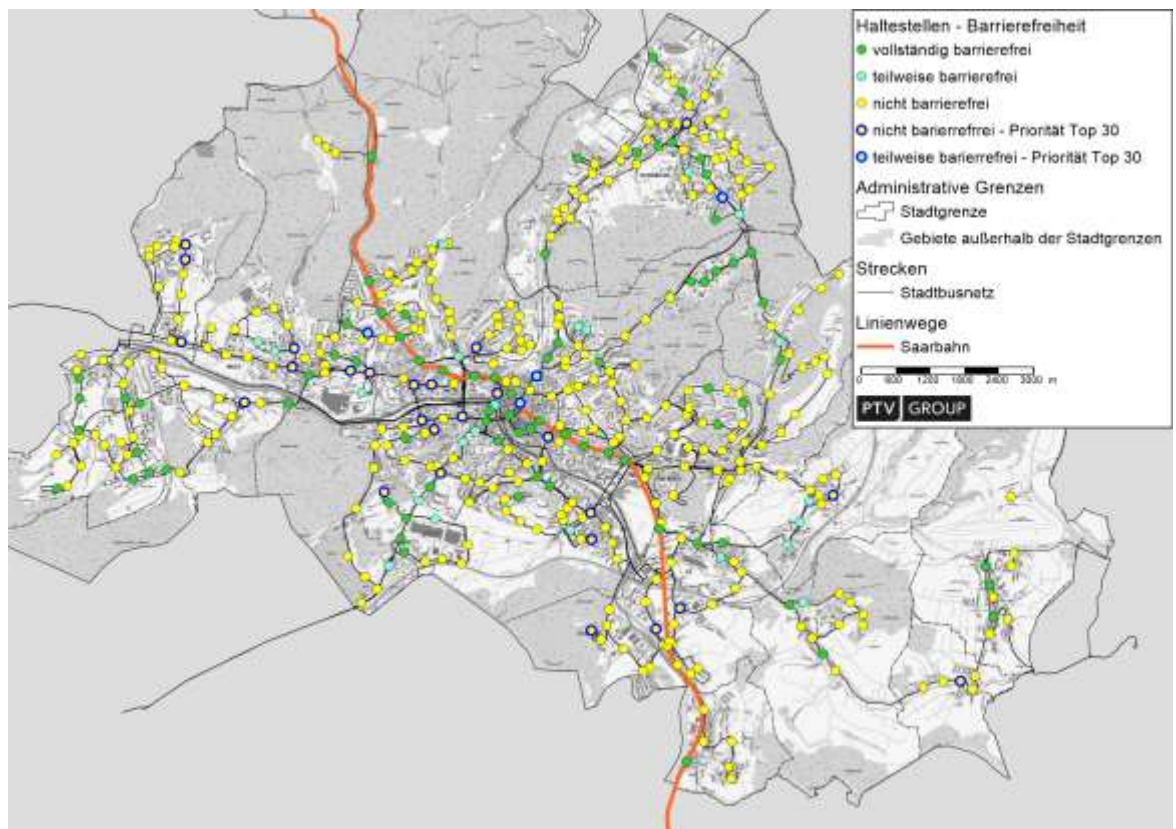


Abbildung 23: Bestand und Planung Umsetzung Barrierefreiheit an Haltestellen in der Landeshauptstadt Saarbrücken

Seit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 wurden 28 Haltestellen barrierefrei ausgebaut, so dass nun 28 % der Haltestellen auf dem Gebiet der Stadtbushaltestellen barrierefrei sind.

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 Landeshauptstadt und dem Verkehrsunternehmen ist unter Einschaltung des Ordnungsamtes ein Verfahren für die Sicherstellung der Freihaltung der Busbuchten zu entwickeln.

5.1.1.2 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. 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“)

5.1.2 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.

5.1.2.1 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.

Das Verkehrsunternehmen ist unter der Prämisse der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit bestrebt, zukunftssträchtige und innovative Antriebstechnologien voranzutreiben und zu erproben.

Qualitätskriterium / Ausstattungsmerkmal	Definition Vorgaben
Alter	<ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittsalter: maximal 8 Jahre • Ausnahme: 3 % des Fuhrparks bei Einsatz dieser Fahrzeuge nur in der Hauptverkehrszeit an Schultagen
Niederfluranteil	<ul style="list-style-type: none"> • 100 %
Einstieghilfe	<ul style="list-style-type: none"> • Mechanische Klapprampe, automatisches Kneeling
Anzahl der Türen	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestens 2, Gelenkbusse mindestens 3 Türen
Anzahl der Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Die Anzahl der Sitzplätze ist unter Beachtung der weiteren Kriterien zu maximieren.
Ausreichender Sitzabstand	<ul style="list-style-type: none"> • Generell 680 mm (Rückenlehne bis Rückenlehne)
Ausgestaltung Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Sitzschale mit Flachpolster • Ausreichend Haltestangen und Haltegriffe (bei Bedarf Halteschlaufen): an Sitzen, Trennelementen, bei Innenschwenktüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf
Stehperron / Sondernutzungsfläche	<ul style="list-style-type: none"> • Stehperron im Äquivalent von zwei bis drei Sitzreihen mit Abstellmöglichkeit für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren, Fahrräder etc. (siehe auch VEP 2030 C5)
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte

Qualitätskriterium / Ausstattungsmerkmal	Definition Vorgaben
	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Beleuchtung • Ausreichende Belüftung
Heizung / Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> • Heizung, Vollklimatisierung bei Neuanschaffungen
Lärm-/ Schadstoffemissionen	<ul style="list-style-type: none"> • Neufahrzeuge: zur Zulassung gültige Abgasnorm • 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 • Aktualisierung der Fahrzeugstatus- und Positionsdaten - alle 30 Sekunden • Busbeschleunigung über Funktelegramme mit den LSA-Steuergeräten nach Vorgabe der Landeshauptstadt • Versorgung der Fahrzeuge im Linienverlauf mit den aktuellen Meldepunkten (LSA-Beeinflussung) • Erfassung betrieblicher Daten im Bordrechner zur statistischen Auswertung
Ausrüstung mit Sprech- und Datenfunk sowie LTE	<ul style="list-style-type: none"> • Kompatibel mit dem vorhandenen ITCS, gemäß VEP 2030 C5.2 Verbesserung der Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen. (zum Beispiel ITCS, Anschlusssicherung)
Videokamera	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2020
Information innen	<ul style="list-style-type: none"> • Haltewunschtaster in ausreichender Zahl • Barrierefreie Fahrgastinformation in Echtzeit mit audio- visueller Unterstützung der Fahrgäste (Monitore, Ansagen) • Optische und akustische Haltestellenanzeige (siehe auch VEP 2030 C5.2) nicht frei deaktivierbar • Vorhandensein einer gut einsehbaren <i>Wagen hält</i>-Anzeige; bei Gelenkbussen in beiden Fahrzeugteilen • Bordmikrofon, unter anderem für Kundeninformationen bei Störungen • Neufahrzeuge: alle Fahrzeuge ab Baujahr 2020 mit Fahrgastinformationssystem inklusiv dynamischer Anzeige des Linienverlaufs. Darstellbar auf einem, bei Gelenkbussen auf zwei Multifunktionsdisplays
Informationen außen	<ul style="list-style-type: none"> • Anzeigen als freiprogrammierbare, alphanumerische LED- oder Vollmatrix-Anzeigen. Liniennummern an Front-, Tür- und Heckseite; Fahrziel an der Frontseite; Streckenanzeige 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 Unternehmenslogos • Bei Neuverträgen: Maximal 5 % der Fensterflächen dürfen beklebt werden, Heckschreibe ausgenommen.

Qualitätskriterium / Ausstattungsmerkmal	Definition Vorgaben
Einrichtung für Mobilitätseingeschränkte	<ul style="list-style-type: none"> • Informationssystem für Seh- und Mobilitätseingeschränkte (INTROS⁹) • Einrichtung zur Unterstützung von Mobilitätseingeschränkten Personen während des Reiseverlaufs • Kommunikation zw. Fahrzeugmodul, ITCS und Smartphone Fahrgast App bzw. Handsender • Fahrzeugunterstützung für: Fahrplandaten in Echtzeit, Erkennen und Signalisierung des gewünschten Fahrzeuges, Auslösen Türfindeton, digitaler Ein- und Ausstiegswunsch, akustische Unterstützung beim Fahrtverlauf (Perlschnur für die nächsten 4 Stationen; Absetzen eines digitalen Ein- und Aussteigewunsches)
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2020 mit Abbiegeassistenzsystem gemäß §22 StVZO
Alternative Antriebe/Vorgaben „Saubere Fahrzeuge Beschaffungsgesetz“	<ul style="list-style-type: none"> • Erfüllen der Quotenvorgabe für saubere und lokal emissionsfreie Fahrzeuge • Als lokal emissionsfreie bzw. saubere Fahrzeuge gelten Fahrzeuge gemäß Definition der CVD • Zur Erfüllung der Quote für saubere Fahrzeuge können synthetische Kraftstoffe (zum Beispiel HVO100) zum Einsatz kommen
Fahrgastzähleinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> • 20 % der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen über eine Einrichtung zur automatisierten Erfassung der Ein- und Aussteigebeziehungen verfügen (Fahrgastzähleinrichtung)

Tabelle 15: Qualitätsstandards für Busse

5.1.2.2 Stadtbahn

Der Stadtbahnverkehr ist grundsätzlich mit Zweisystem-Stadtbahnfahrzeugen zu betreiben:

- Die Fahrzeuge verfügen über eine Traktionsfähigkeit von bis zu 4 Fahrzeugen 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 mindestens 233 Personen
- Einhaltung der Netzzugangsbedingungen des jeweiligen Infrastrukturunternehmens.

⁹ Intros ist ein barrierefreies Informations- und Orientierungssystem für blinde und sehingeschränkte Fahrgäste. Dem Nutzer der App werden Live-Informationen zum Fahrtverlauf (Linie, Fahrtziel, prognostizierte Ankunftszeiten) sowie Möglichkeiten zur Interaktion mit Fahrer und Fahrzeug (Einstiegs- und Servicewunsch) unter Berücksichtigung des 2-Sinne-Prinzips zur Verfügung gestellt.

Qualitätskriterium/ Ausstattungsmerkmal	Definition Vorgaben
Niederfluranteil	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Erreichbarkeit der Einstiegs- und Mehrzweckbereiche
Einstieghilfen	<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"> • Mindestens 4 Fahrgastdoppeltüren pro Fahrzeuglängsseite
Anzahl der Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Die Anzahl der Sitzplätze ist unter Beachtung der weiteren Kriterien zu maximieren mindestens 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)
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 Landeshauptstadt • Versorgung des Fahrzeuges im Linienverlauf mit den aktuellen Meldpunkten
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 (zum Beispiel RBL, Anschlusssicherung)
Videokamera	<ul style="list-style-type: none"> • In allen Fahrzeugen
Informationen	<ul style="list-style-type: none"> • optische und akustische Haltestellenanzeige (siehe auch VEP 2030 C5.2) • Bordmikrofon, unter anderem für Kundeninformation bei Störungen • Neufahrzeuge: Dynamische Anzeige des Linienverlaufs • 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 • Bei Neuverträgen: Maximal 5 % der Fensterfläche dürfen beklebt werden.

Tabelle 16: Qualitätsstandards Stadtbahn

5.1.3 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.

5.1.4 Fahrgastbetreuung

Eine ausreichende Fahrgastbetreuung soll insbesondere durch geeignete regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals und der Fahrscheinkontrolleure 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 (zum Beispiel 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.

5.1.5 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 zum Beispiel 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 Vollzeitdarstellung 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 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 Weiterentwicklung der bestehenden saarfahrplan-App für die Nutzung der Informationen auf mobilen Geräten ist zu unterstützen, zum Beispiel bei der bereits erfolgten 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.

5.1.6 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
- Handy-Ticketing über die saarfahrplan-App

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 / Karstadt
- 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).

Stationäre Fahrausweisautomaten müssen folgende Ausstattungsmerkmale aufweisen:

Barrierefreiheit:

- Anforderungen EU 1300/2014 (TSI PRM)
- Umsetzung Vier-Ecken-Modus (spezieller Bedienablauf für Sehingeschränkte Personen)
- Kennzeichnung der Bedienelemente mit Brailleschrift oder taktiler Reliefschrift
- Sprachunterstützung beim Ticketkauf über integrierte Lautsprecher

Digitalisierung:

- Fahrplanbasierte Produktvorschläge aufgrund von Verbindungsinformationen
- Freies Kunden WLAN (Ticketautomat als WLAN Hot Spot)

Kundenfunktionen:

- Touch Screen Bedienung
- NFC-Reader für Chipkarten nach VDV-KA
- Anzeigen von Informationen und Gültigkeitsbereichen von Tickets
- Schneller Nachkauf von Tickets über Barcode
- Bargeldloses Zahlen mit Kredit und EC-Karte, Apple Pay, Google Pay
- Fremdsprachen (Deutsch, Englisch, Französisch)

5.1.7 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 oder markierter Abgrenzung (Busspuren)
- Maßnahmen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA)
- Signaltechnische Sonderformen (dynamische Straßenraumfreigabe für den ÖPNV, Zeitinseln, Ausfahrhilfen, Lückenampeln, Stauüberholschleusen an Pfortneranlagen)
- ÖPNV-freundliche Verkehrsregelung zu Gunsten des Linienverkehrs (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 15 *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 ausnahmslos 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 Signalanlagen, die auf den Strecken der Buslinien liegen. Alle Busse und Bahnen der Saarbahn GmbH sind zur Nutzung dieser Signalanlagen ausgerüstet.

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

Busspuren in Saarbrücken			
	Straße	von	bis
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	Am Strummersbrunnen	Kaiserslauterer Straße
14	Stengelstraße	Kreuzung Eisenbahnstraße	Linksabbiegespur in die Eisenbahnstraße
15	Viktoriastraße	Karl-Marx-/Kaiserstraße	Hafenstraße
16	Richard-Wagner-Straße	Preußenstraße	Einfahrt Tankstelle

Tabelle 17: 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.

5.1.8 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 aktuelle Leistungsangebot.

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 Facharbeiterin / Facharbeiter IHK
 - Führungskraft: Qualifikation mindestens Meisterin / Meister
- KOM und Sonderfahrzeuge
 - Mechatronikerin / Mechatroniker Kfz
 - Kfz-Elektrikerin / -Elektriker
 - Karosserieschlosserin / -schlosser
 - Kfz-Meisterin / -Meister
 - Ingenieurin / Ingenieur

Zusätzlich zu den Reparaturen und Instandsetzungen müssen auch gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen (Sicherheitsprüfung, Abgasuntersuchung, Hauptuntersuchung, Prüfung der Fahrtschreiber 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 entgegenzunehmen und wenn notwendig an die zuständigen Stellen weiterzugeben.

5.1.9 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-Anlagen¹⁰)
- 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.

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.

¹⁰ Unterbrechungsfreie Stromversorgungsanlagen, Ersatzstromversorgungsanlagen

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

5.1.10 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, zu gewährleisten. Zusätzlich muss der zukünftige Betreiber ein Ausbildungsbetrieb sein.

5.1.11 Baustellenmanagement

Um eine hohe Qualität der Straßenverkehrsinfrastruktur dauerhaft gewährleisten zu können, sind Straßenbaumaßnahmen unumgänglich. Diese und andere Bautätigkeiten im Straßenraum sind häufig mit Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs im ÖPNV und mit Streckensperrungen verbunden. Sofern Buslinien die von Straßenbaumaßnahmen betroffenen Streckenabschnitte befahren, kann dies zum Beispiel zu Einschränkungen im Busverkehr führen:

- Verspätungen, Fahrtausfälle auch jenseits der betroffenen Abschnitte
- Pulkbildung (mehrere Fahrzeuge derselben Linie hintereinander)
- Anschlussverlust, erhebliche Reisezeitverlängerung
- Haltestellen die nicht angefahren werden können

Im Ergebnis bedeutet dies Komforteinbußen für die Fahrgäste und einen erhöhten Ressourcen- und Finanzbedarf für Planung und Betrieb. Aus diesen Gründen ist es bei der Planung von baustellenbedingten Verkehrsführungen unerlässlich, die Verkehrsunternehmen frühzeitig einzubinden und die Auswirkungen auf den ÖPNV so gering wie möglich zu halten. Folgende Punkte sind daher bei der Planung von baustellenbedingten Verkehrsführungen zu prüfen:

- Sicherstellung eines ausreichenden zeitlichen Vorlaufs (Verkehrsunternehmen mindestens sechs Wochen vor der Planung einbeziehen, sofern es sich um eine geplante und nicht eine Notmaßnahme zum Beispiel infolge eines Rohrbruchs handelt)
- Baumaßnahmen so koordinieren, dass nicht eine Buslinie gleichzeitig durch mehrere Maßnahmen betroffen ist
- Die Sicherheitsanforderungen haben sich in den vergangenen Jahren verschärft, trotzdem sollten Vollsperrungen für den ÖPNV möglichst vermieden werden, eine ausreichende Dimensionierung des Straßenraumes für den ÖPNV sicherzustellen:
 - Mindestfahrbahnbreite von 6,5 m sicherstellen, wenn mit dem Begegnungsfall gerechnet werden muss
 - Falls während der Baumaßnahme eine ausreichende Dimensionierung für einen Begegnungsverkehr Bus – Bus nicht möglich ist, muss der Streckenabschnitt für die Dauer der Baumaßnahme für den ÖPNV gesperrt werden oder der Verkehr muss so geregelt werden, dass Begegnungsverkehre beim Busverkehr im Bereich der Baustelle unterbunden werden

- Einrichtung einer Signalisierung mit Busbevorrechtigung oder von Ausweichstellen, um einen Busverkehr in beide Fahrtrichtungen zu ermöglichen
- Zusätzliche Einschränkungen durch Parken von Baufahrzeugen an ungünstigen Stellen, knappe Fahrbahnverschwenkungen, in die Fahrbahn ragende Verkehrsschilder und Falschparker auf Umleitungsstrecken vermeiden
- Bei notwendigen Streckensperrungen:
 - Prüfung von möglichen Alternativrouten für den ÖPNV
 - Prüfung, ob Befahrbarkeit und damit Freigabe der gesperrten Strecke ausschließlich für den ÖPNV ermöglicht werden kann
- Nach Möglichkeit Vorfahrtsberechtigung für den ÖPNV auf Umleitungsstrecken sicherstellen
- Frühzeitige Information der Fahrgäste über anstehende Baumaßnahme und damit einhergehende Beeinträchtigungen im ÖPNV (App, schriftlich durch Aushänge, Pressemitteilungen, Flyer sowie durch Durchsagen in den Fahrzeugen)

Wird durch eine Baumaßnahme eine Umleitung von ÖPNV-Linien notwendig und können dadurch einzelne Haltestellen nicht mehr bedient werden, sind Ersatzhaltestellen einzurichten. Gegebenenfalls ist der Fahrplan entsprechend anzupassen und zu kommunizieren.

Es ist wichtig, dass der ÖPNV bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt und frühzeitig eingebunden und informiert wird. Sowohl das Verkehrsunternehmen als auch der Straßenbaulastträger sind verpflichtet, sich am Baustellenmanagement zu beteiligen.

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 seit 2019 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 01.08.2022 an das Unternehmen Saar-Mobil GmbH & Co. KG (Linienbündel Saarpfalz-Kreis West). Qualitätsstandards für die Linie R13 wurden im Zuge der Vergabe des ZPS an die Firma Aloys Baron GmbH zum 13.12.2020 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-Netztes und Ergänzung zum Schienenverkehr Rechnung getragen.

- ExpressBus-Linie X66 (Saarbrücken - Tholey) in der Aufgabenträgerschaft des ZPS: Hier wurden auf Basis der Vergabe zum 1.1.2020 an das Verkehrsunternehmen Saar-Mobil GmbH & Co. KG Qualitätsstandards festgelegt.
- Landesweite Nachtbuslinien N1 - N5 in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland: In den laufenden Verträgen mit den ausführenden Verkehrsunternehmen Saar-Mobil GmbH & Co.KG, und Müllenbach-Reisen GmbH sind Qualitätskriterien geregelt.
- Buslinien in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS): Linien 132, 146, 150, 160, 166, 172, 175, 197 sowie die Nachtbuslinien N11 - N15. Auch für diese Linien werden im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe durch den Aufgabenträger ZPRS Qualitätsstandards an die Verkehrsunternehmen Saar-Mobil GmbH & Co. KG, Reise Fischer GmbH, Aloys Baron GmbH und Lay-Reisen On Tour GmbH 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 2018 verabschiedeten Nahverkehrsplans Qualitätsstandards festgelegt.
- Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises: Hier sind die Qualitätsstandards mit den Vergaben zum 01.08.2021 an das Unternehmen Saar-Mobil GmbH (Linien 506, 556, 568 - Linienbündel Saarpfalz-Kreis West) sowie zum 1.1.2022 an das Unternehmen Reise Fischer GmbH (Linie 170, Linienbündel Stadt St. Ingbert) festgelegt worden.
- 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.
- Internationale Verkehre: Saarbrücken-Luxembourg-Express und Buslinie MS (St. Avold - 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 Ermittlung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot als Basis für Maßnahmenvorschläge zur Behebung dieser Schwachstelle.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Landeshauptstadt Saarbrücken über ein gutes und weitgehend gleichwertiges ÖPNV-Angebot verfügt. Die Analyse hat nur wenige Schwachstellen aufgezeigt. Es handelt es sich nicht um gravierende Defizite. Das vorhandene Angebot ist weitgehend bedarfsgerecht und auf die zu erwartende Nachfrage abgestimmt.

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

Methodik

Die in Kapitel 4.1.1 definierten Vorgaben wurden im Verkehrsmodell für die Landeshauptstadt Saarbrücken in zwei Schritten ausgewertet. Grundlage für die erneute Überprüfung im Nahverkehrsplan 2024 ist der aktuelle Fahrplan 2023. Es wurden alle ÖPNV-Angebote berücksichtigt, reine Schülerverkehre und Haltestellen die ausschließlich im Schülerverkehr angefahren werden, wurden bei den Analysen ausgenommen.

6.1.1 Analyse des ÖPNV-Netzes

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans im Jahr 2014 wurde bei der Analyse des ÖPNV-Netzes zunächst eine graphische Auswertung mit Einzugsbereichen von 300 Metern an Bushaltestellen und 500 Metern bei Saarbahnhaltestellen entlang der Linienwege, wie in Abbildung 24 dargestellt, durchgeführt. Anschließend wurde eine detaillierte Prüfung der einzelnen identifizierten Bereiche durchgeführt. Diese Analysen wurden bei den Fortschreibungen 2019 und 2024 überprüft und aktualisiert.

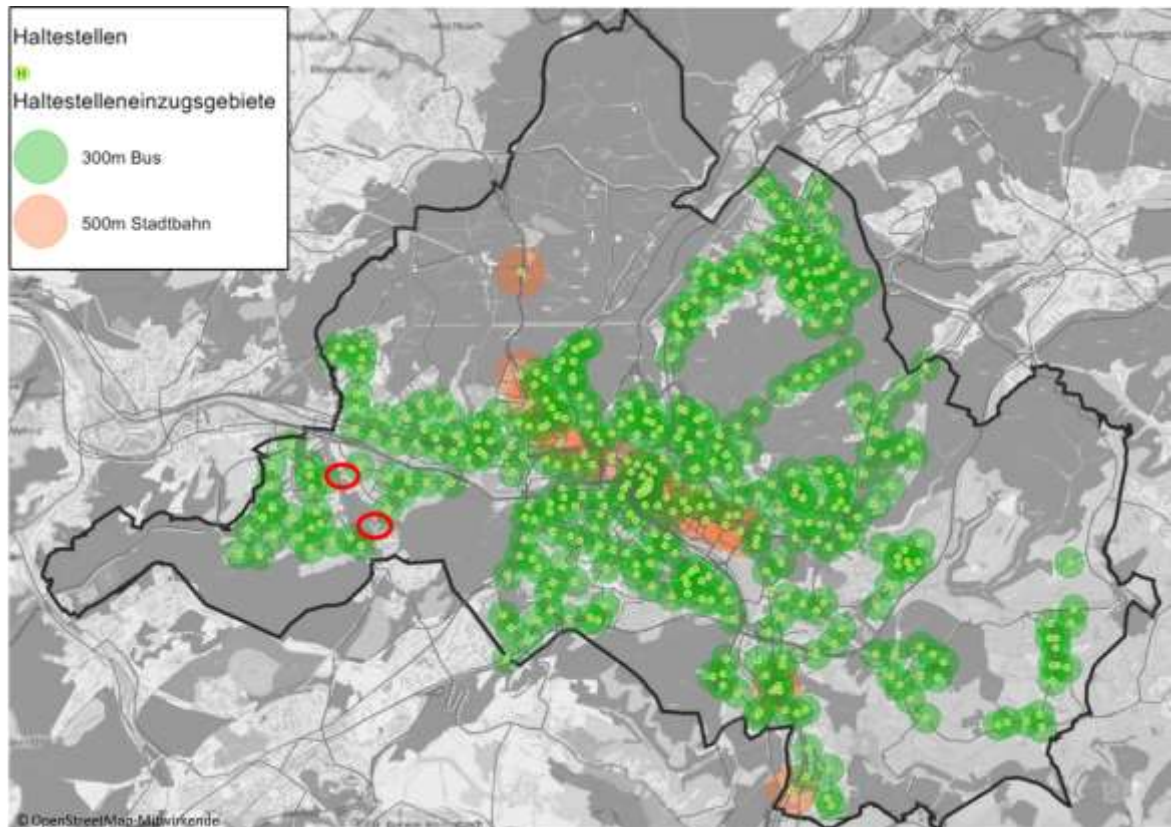


Abbildung 24: Graphische Auswertung der Einzugsbereiche entlang des ÖPNV-Netzes

Ursprünglich wurden bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2014 fünf Bereiche identifiziert, bei denen auf dem Streckennetz Lücken im Einzugsbereich bestehen und die als Schwachstelle eingestuft wurden. Für diese wurden im Maßnahmenkonzept Lösungsansätze in Form zusätzlicher Haltestellen erarbeitet. Aufgrund weiterer Anpassungen in der ÖPNV-Struktur und dem -Angebot sowie Änderungen in den Anforderungen bestehen noch folgende Schwachstellen weiterhin:

- Gersweiler Hauptstraße (Buslinien 103/134): der Wohngebiete entlang der Hauptstraße
- Gersweiler Krughütter Straße (Buslinien 104/134): Erschließung *Woll Maschinenbau*

Zusätzlich ist durch die Ansiedlung einer neuen KiTa im Mühlenweg in Brebach der Bedarf an einer erweiterten Erschließung erkannt worden. Diese Erschließungslücke soll durch den Neubau einer Bushaltestelle 2024 geschlossen werden.

Auswertung Gesamtnetz

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



Abbildung 25: Einzugsbereiche 300 Meter in der Innenstadt mit zentraler städtischer Funktion

Einen Überblick zum Vorgehen bei der graphischen Auswertung der Einzugsbereiche unter Berücksichtigung von Gebieten mit und ohne zentrale städtische Funktion liefert nachfolgende Abbildung. Die bei dieser Untersuchung ermittelten Gebiete werden eingehend im Detail geprüft und hinsichtlich der Notwendigkeit einer Maßnahmendefinition kategorisiert.

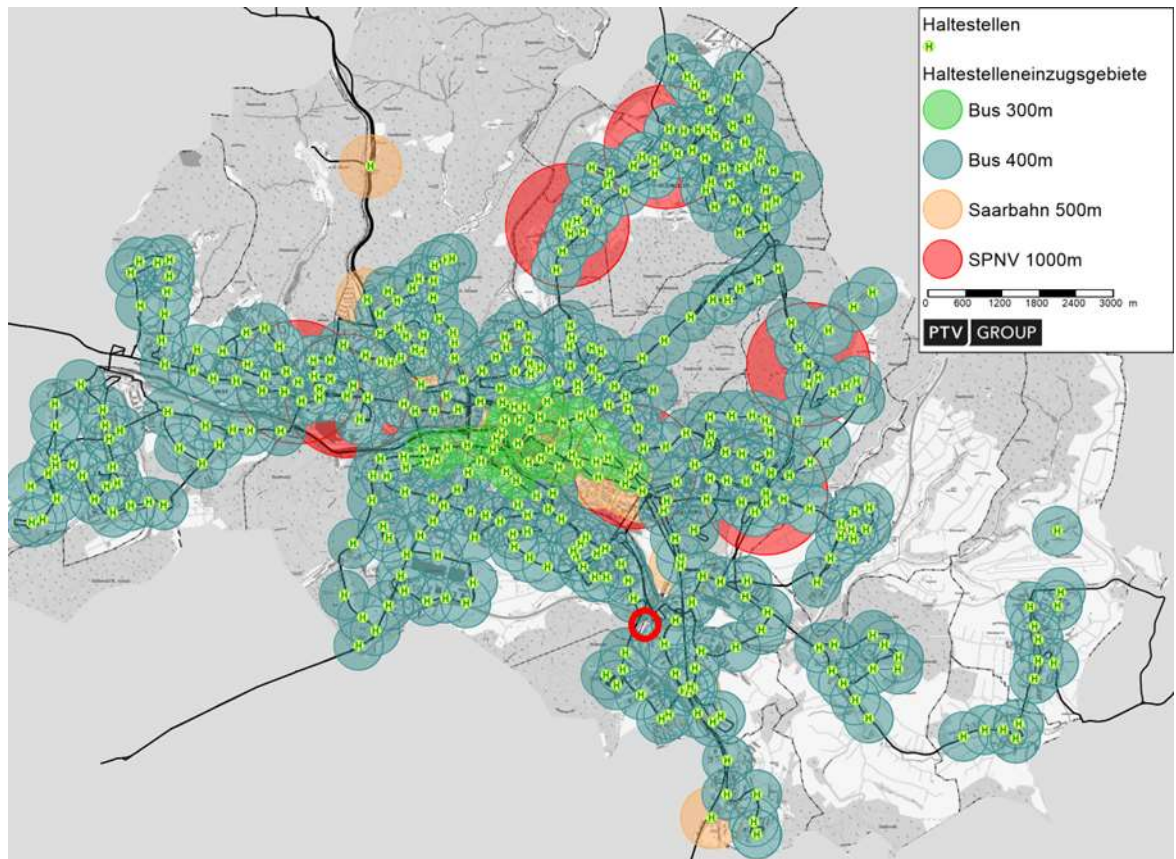


Abbildung 26: Graphische Auswertung der Einzugsbereiche im Stadtgebiet Saarbrücken

Ebenso wie bei der Betrachtung mit pauschal 300 Metern Einzugsbereich an Bushaltestellen entlang der Linienwege, wurden 2014 fünf Bereiche identifiziert, die als Schwachstelle eingestuft wurden. Von diesen hat folgende Schwachstelle noch Bestand:

- Güdingen Gewerbe, Tenniscenter, Erschließung durch zusätzliche Haltestelle der Saarbahn möglich (siehe Kapitel 7.1.3)

Die im Nahverkehrsplan 2019 beschriebenen Schwachstellen *Neubaugebiet Franzenbrunnen* und *Gersweiler Pfählerstraße* sind bereits durch entsprechende Maßnahmen behoben worden. Die in Kapitel 3.1 absehbaren Gebietsentwicklungen liegen in den Einzugsbereichen der bestehenden Haltestellen.

6.2 Beförderungszeiten

Methodik

Entsprechend den im Anforderungsprofil festgelegten Höchstbeförderungszeiten zu den städtischen zentralen Zielen Innenstadt, Hauptbahnhof, Universität, 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 Hauptverkehrszeit durchgeführt, dabei wurde jeweils die

schnellste Verbindung gewertet. Es wurden alle Verkehrssysteme berücksichtigt. Reine Schülerverkehre und Haltestellen die ausschließlich im Schülerverkehr angefahren werden, wurden bei den Analysen ausgenommen, da sie mit ihren spezifischen Funktionen bei dieser Auswertung nicht repräsentativ sind.

Die Auswertungen wurden für die Fortschreibung 2024 auf Grundlage der aktuellen Fahrplandaten erneut überprüft und die Abbildungen und Aussagen aktualisiert, dabei wurden jedoch keine neuen Schwachstellen identifiziert. In Einzelfällen wurden Haltestellen identifiziert, die die Anforderungen nicht erfüllen. Teilweise bestehen diese Defizite nur im Betrachtungszeitraum und werden durch umliegende Haltestellen, die die Anforderungen erfüllen, kompensiert oder das bestehende ÖPNV-Angebot wurde für das Nachfragepotenzial auf den betroffenen Relationen als ausreichend bewertet. Die 2014 und 2019 an den Haltestellen Kreuzfeldstraße und Marktweg in Ensim festgestellten Auffälligkeiten bestehen aufgrund Anpassungen im Angebot der R10 nicht mehr.

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 27).

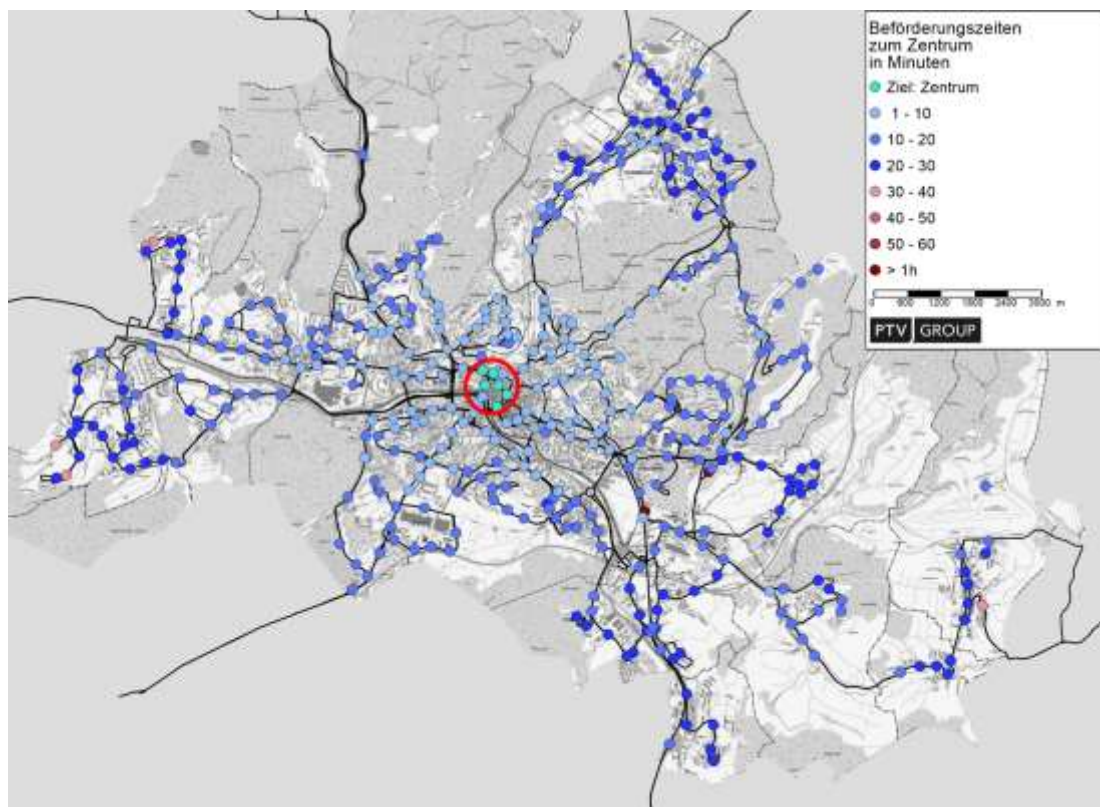


Abbildung 27: Beförderungszeiten zum Zentrum (Innenstadt und Hauptbahnhof)

Der obenstehenden Abbildung ist zu entnehmen, dass nur einzelne wenige Haltestellen in den Randbereichen nicht den geforderten Beförderungszeiten entsprechen oder im analysierten Zeitraum keine adäquate Bedienung aufweisen. Dennoch werden diese nicht als Schwachstelle

definiert, da 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 Campus
- HTW-Standort Goebenstraße
- Regierungsviertel und
- Kliniken

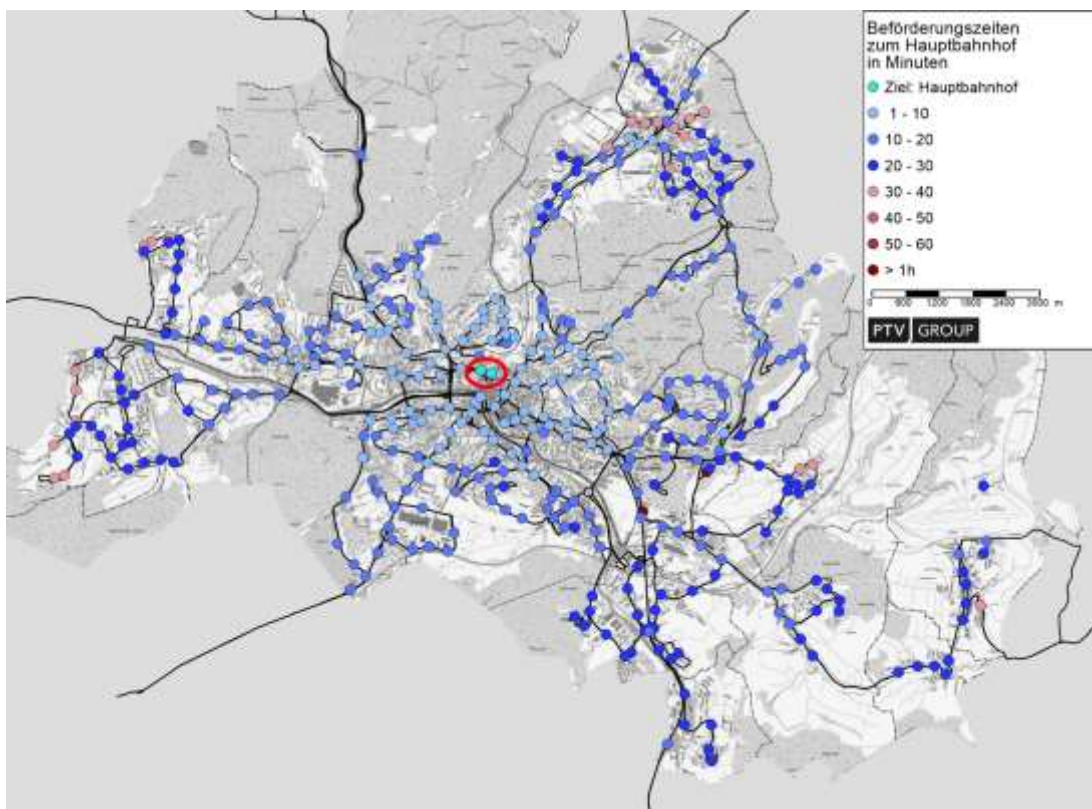


Abbildung 28: Beförderungszeiten zum Hauptbahnhof

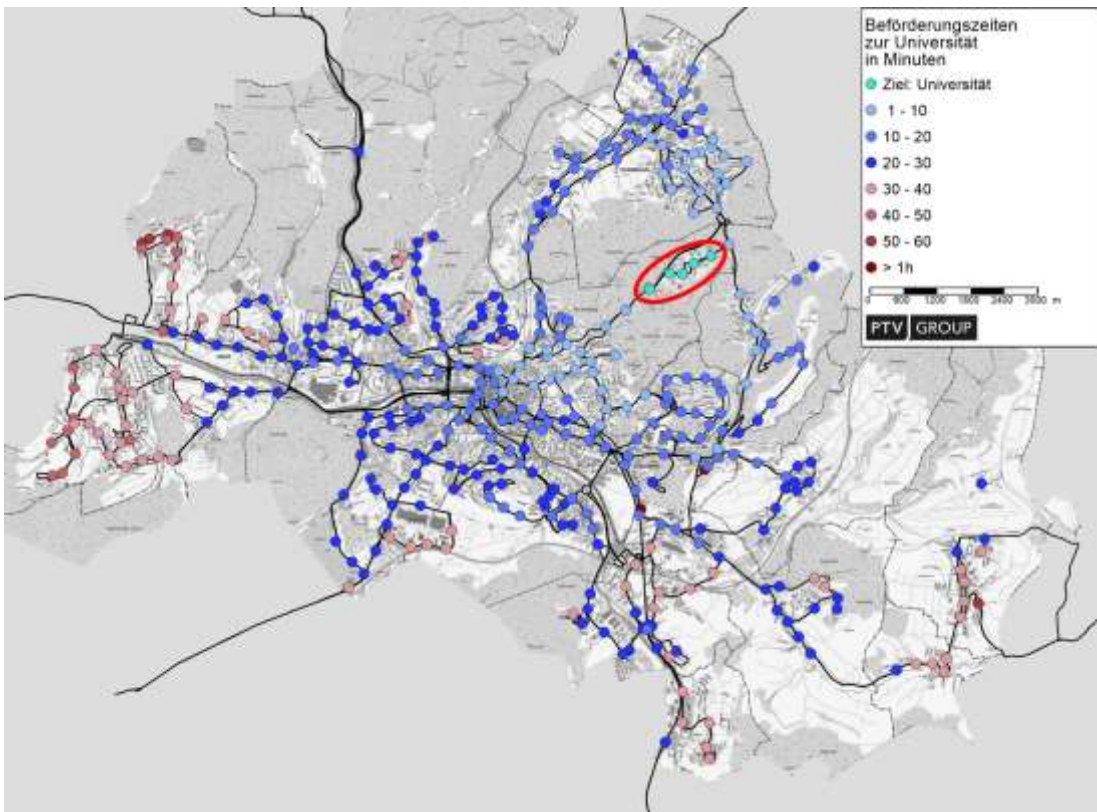


Abbildung 29: Beförderungszeiten zur Universität

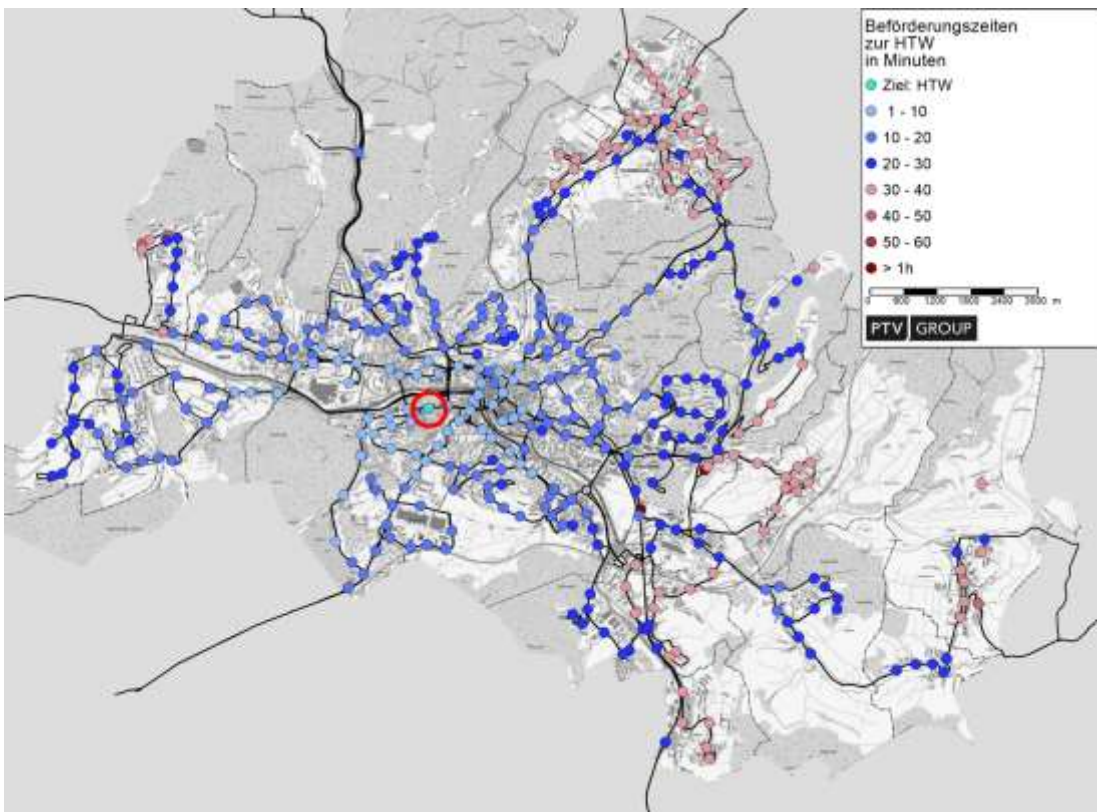


Abbildung 30: Beförderungszeiten zum HTW-Standort Goebenstraße

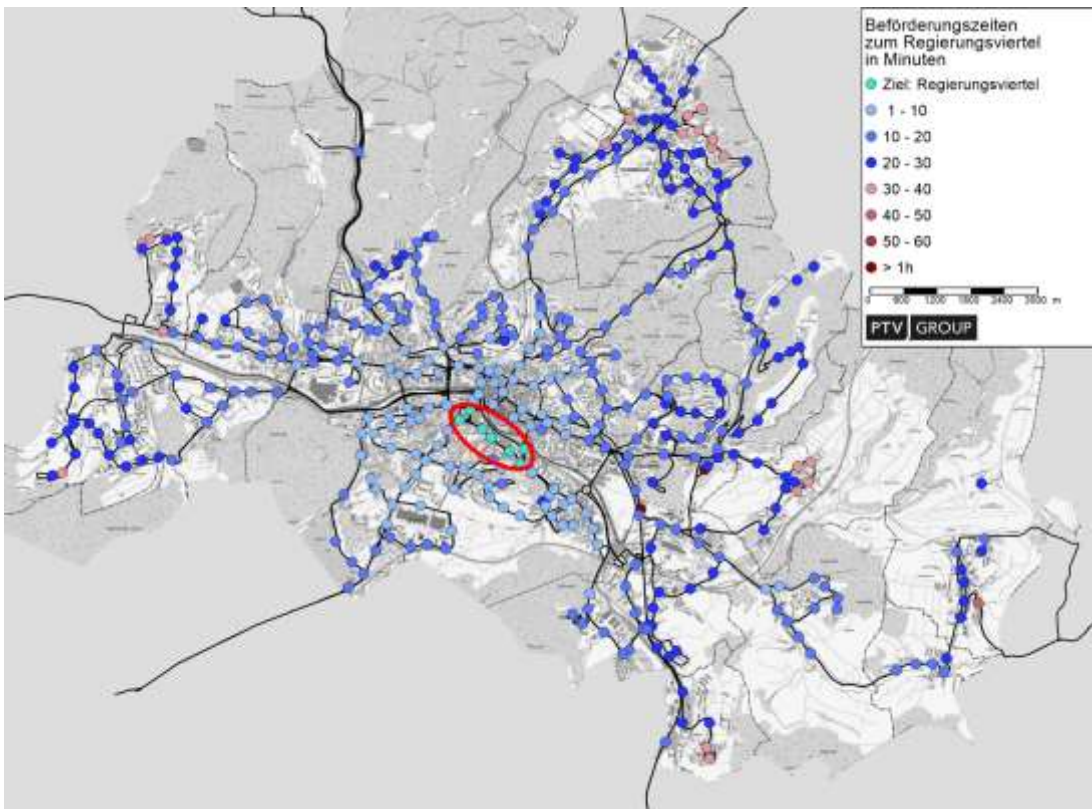


Abbildung 31: Beförderungszeiten zum Regierungsviertel

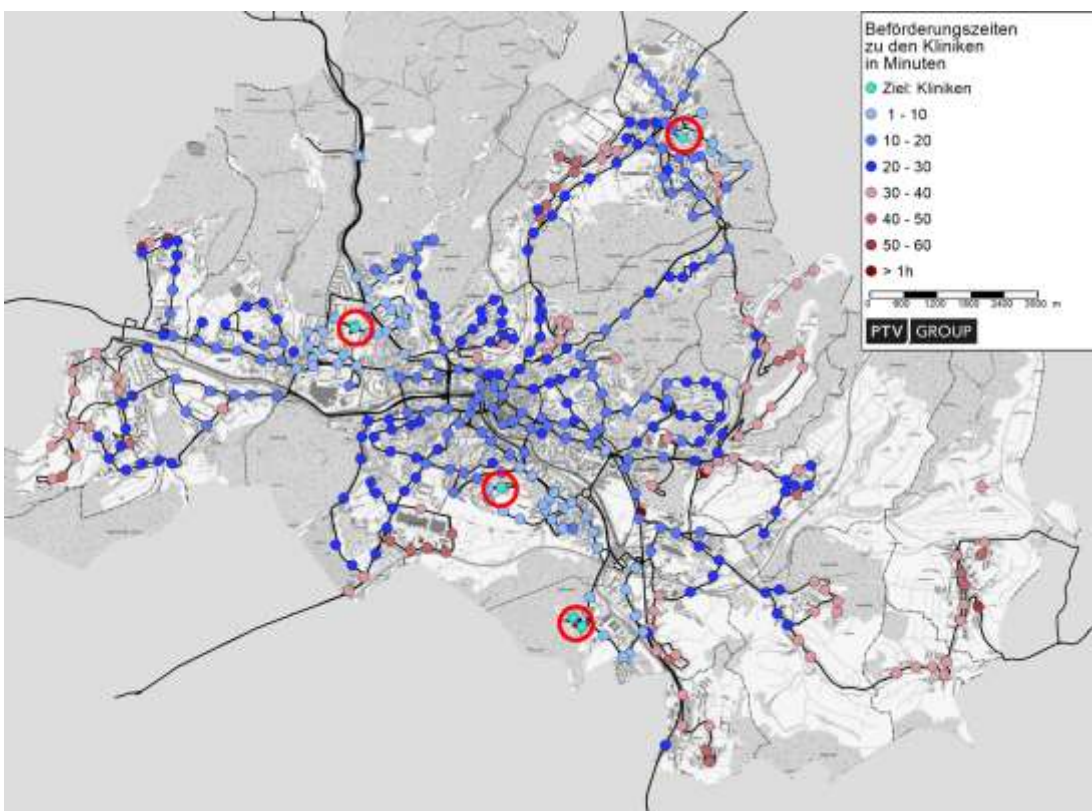


Abbildung 32: Beförderungszeiten zu den Kliniken

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 30 Minuten überschreiten. Häufig handelt es sich dabei um Relationen, die aufgrund weiter Entfernungen lange Fahrzeiten und damit auch lange Beförderungszeiten zur Folge haben oder die Ziele liegen in Randbereichen der Landeshauptstadt, was eine erschwerte Einbindung in das ÖPNV-Netz bedeutet. Dies betrifft beispielsweise die Erreichbarkeit der Universität und der Kliniken. Diese identifizierten 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-Nachfrageströme ermittelt und ein geringes ÖPNV-Potenzial (heutige MIV-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 die Calypso Bade- und Saunawelt.

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

Wiederholt fallen bei den Analysen Haltestellen in Dudweiler durch lange Beförderungszeiten über 30 Minuten auf. Dies ist auch bei den Analysen zur Erreichbarkeit zentraler Ziele wie HTW-Standort Goebenstraße und Regierungsviertel der Fall. Eine bessere Verknüpfung des Busangebotes mit dem Bahnhof Dudweiler würde kürzere Beförderungszeiten ermöglichen. Siehe hierzu auch:

- Maßnahme C1.2 im VEP 2030:
 - Verlegung des Haltepunktes in Richtung Siedlungsschwerpunkt (zum Beispiel Höhe *St. Avolder Straße* oder *Am Neuhauser Weg*)
 - Einrichtung einer Busverknüpfung mit Warteflächen für mehrere Busse
- Prüfauftrag in Kapitel 7.5.9.

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.

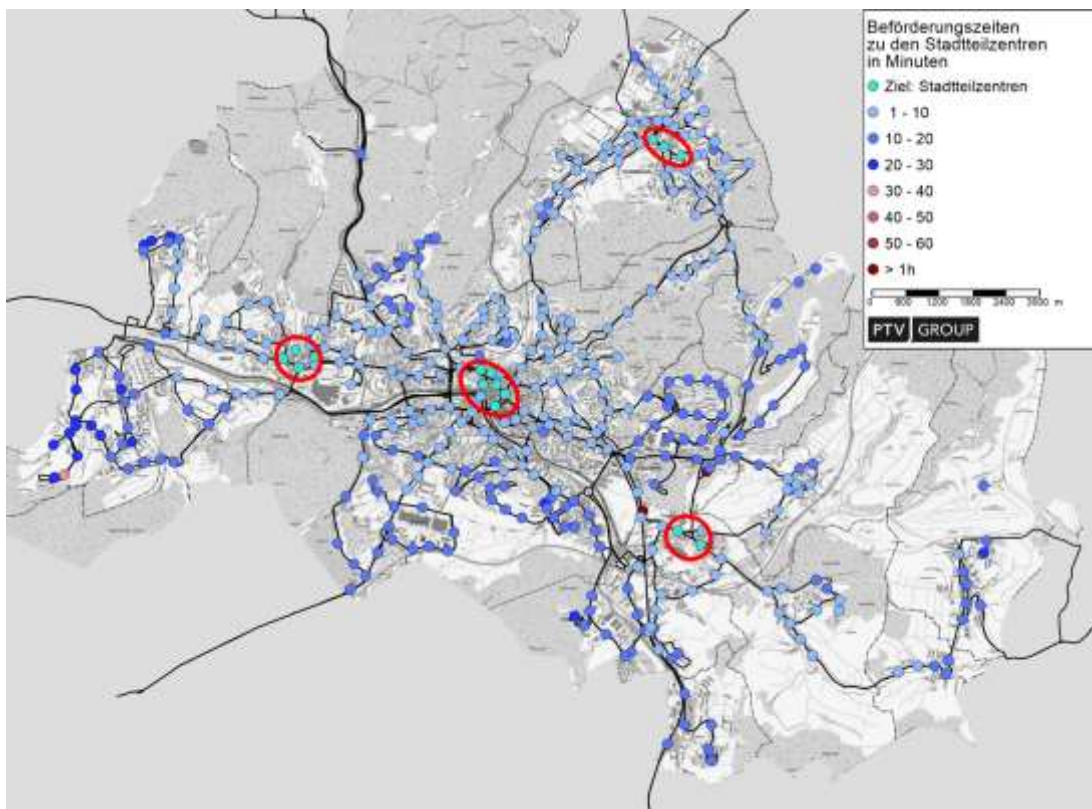


Abbildung 33: Beförderungszeiten zu den Stadtteilzentren

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 Landeshauptstadt Saarbrücken, können durch gute Umsteigebeziehungen für Nutzerinnen und Nutzer im Einzugsbereich der Haltepunkte zeitlich attraktive Verbindungen entstehen. Somit ist von einem bislang ungenutzten Potential auszugehen, wenn oben genannte gestalterische Mängel behoben werden.

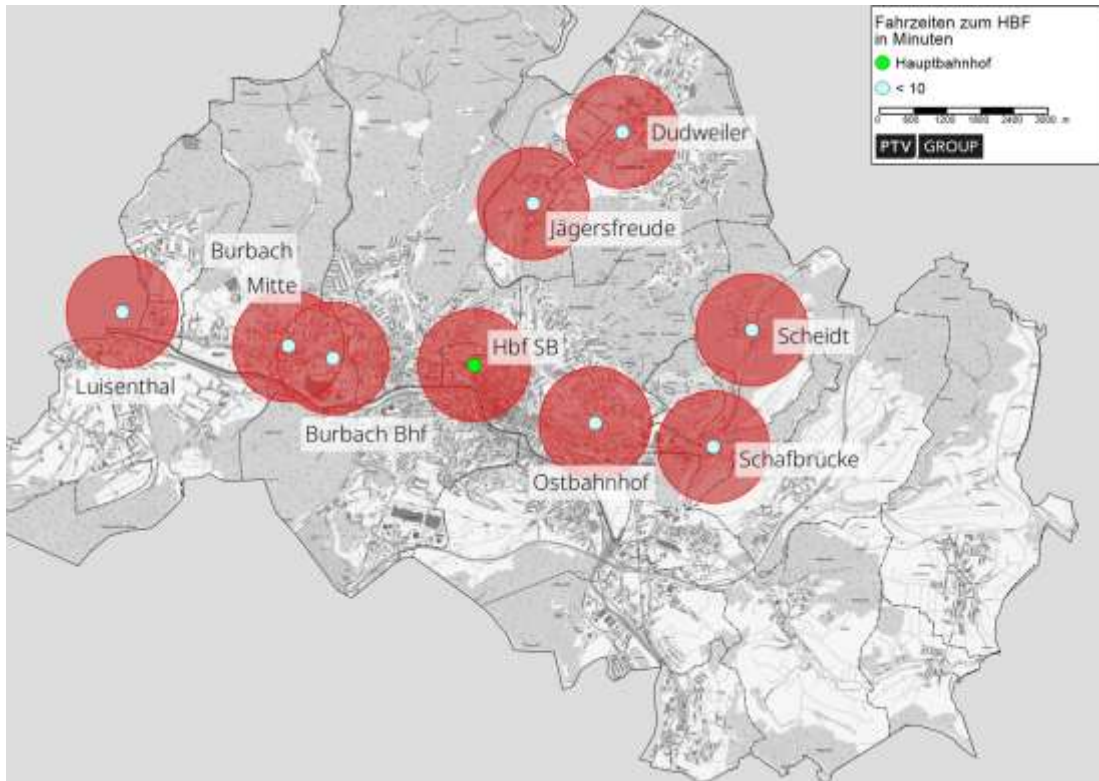


Abbildung 34: Fahrzeitenanalyse von den DB-Haltepunkten zum Hauptbahnhof Saarbrücken

6.2.4 Erreichbarkeit touristischer Ziele und Unterkünfte

Alle in Kapitel 3.1 dargestellten touristischen Ziele verfügen über ein vertaktetes ÖPNV-Angebot in unmittelbarer räumlicher Nähe. Lediglich folgende Auffälligkeiten wurden identifiziert:

Nummer	Name	Anmerkungen
5	Schwarzenbergturm	Ist nur über Wanderweg erreichbar
9	Erlebnisbergwerk Velsen	Kein Verkehr Sonntag morgens
10	Freizeitbereich im Almet	Mit Fußweg von 15 min erreichbar

Tabelle 18: Ergebnis Analyse Erreichbarkeit touristischer Ziele und Unterkünfte

Bei den oben genannten touristischen Zielen *Schwarzenbergturm* und *Freizeitbereich im Almet* handelt es sich nicht um Schwachstellen, da diese Ziele abseits der bestehenden Verkehrswege liegen. Für das Erlebnisbergwerk Velsen besteht ein ÖPNV-Angebot. Der Bedarf einer Verbesserung liegt in diesem geographisch abgelegenen Fall im Verantwortungsbereich anderer Aufgabenträger.

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 Hauptverkehrszeit vorgenommen und jeweils die schnellste Verbindung gewertet. Ebenfalls wurden alle Verkehrssysteme betrachtet. Reine Schülerverkehre und Haltestellen, die ausschließlich vom Schülerverkehr bedient werden, wurden von den Analysen ausgeschlossen, da sie mit ihren spezifischen Funktionen für diese Auswertung nicht repräsentativ sind. Die Auswertungen wurden für die Fortschreibung 2024 auf Grundlage der aktuellen Fahrplandaten erneut überprüft und die Abbildungen und Aussagen aktualisiert, dabei wurden die bisherigen Ergebnisse bestätigt und keine neuen Schwachstellen identifiziert.

6.3.1 Erreichbarkeit des Zentrums

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 Ziel mit zentraler Bedeutung für den ÖPNV ist überwiegend ohne Umstieg aus der Innenstadt und von den Stadtteilzentren zu erreichen (siehe nachfolgende Abbildungen).

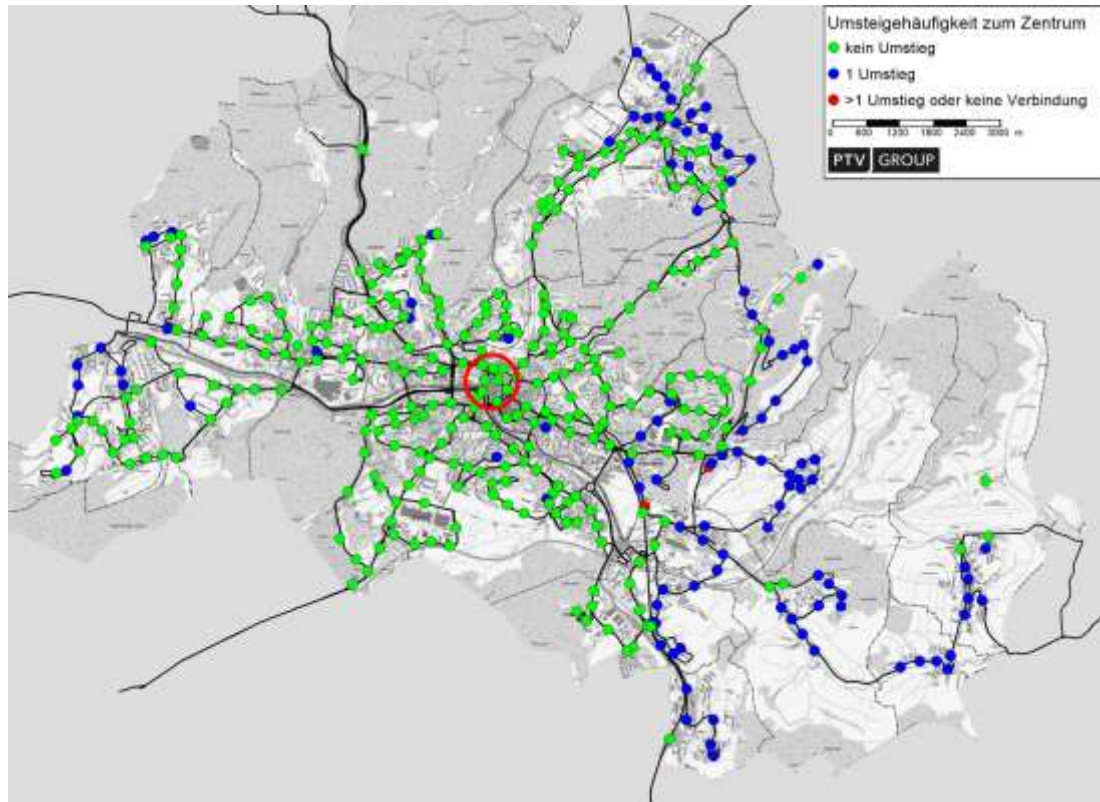


Abbildung 35: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Zentrums (Innenstadt und Hauptbahnhof)

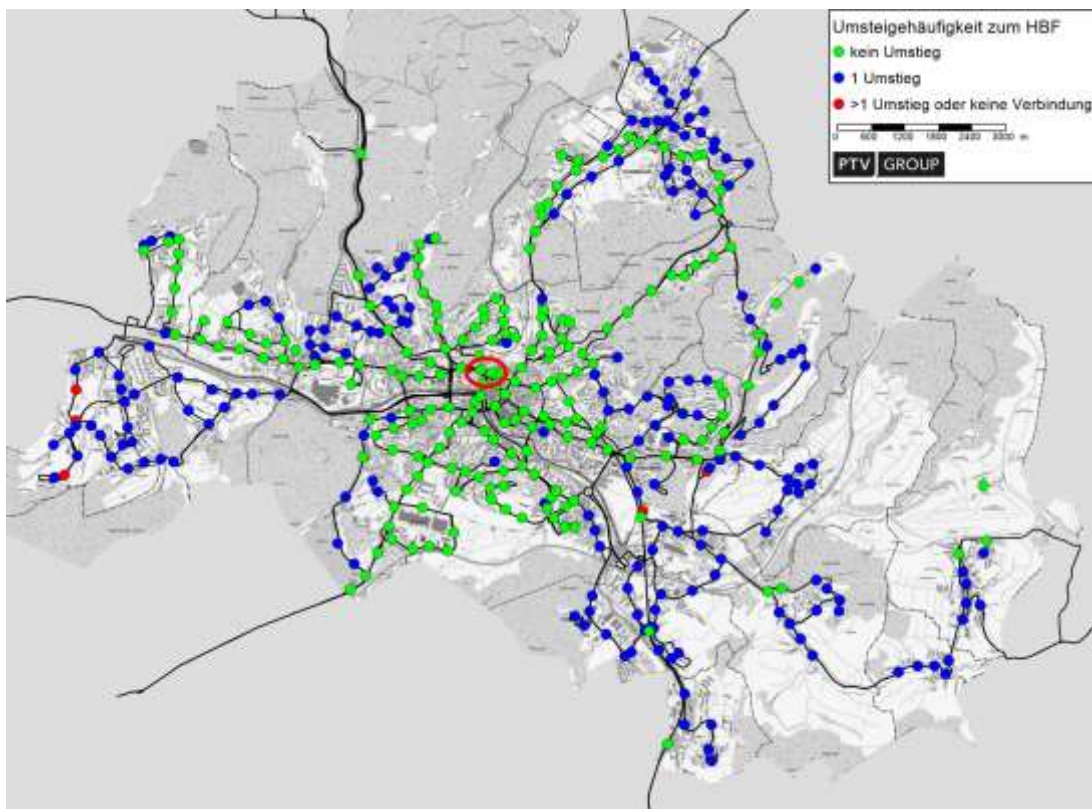


Abbildung 36: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des Hauptbahnhofs

6.3.2 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.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplan 2014 und bei der Fortschreibung 2019 wurde die Erreichbarkeit der Stadtteile detailliert untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass bis auf wenige Haltestellen, die nicht in Richtung des Zentrums angefahren werden, alle übrigen ein umsteigefreies Erreichen des Stadtteilzentrums ermöglichen. Zu dem jeweils untersuchten Stadtteil wurden Ortsbuslinien ermittelt, welche mehr als einen Umstieg benötigen, um das Stadtteilzentrum zu erreichen. Diese Auffälligkeiten wurden nicht als Schwachstellen definiert, 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. Nachfolgende Abbildung 37 zeigt die für den Nahverkehrsplan 2024 aktualisierte Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen der Stadtteilzentren.

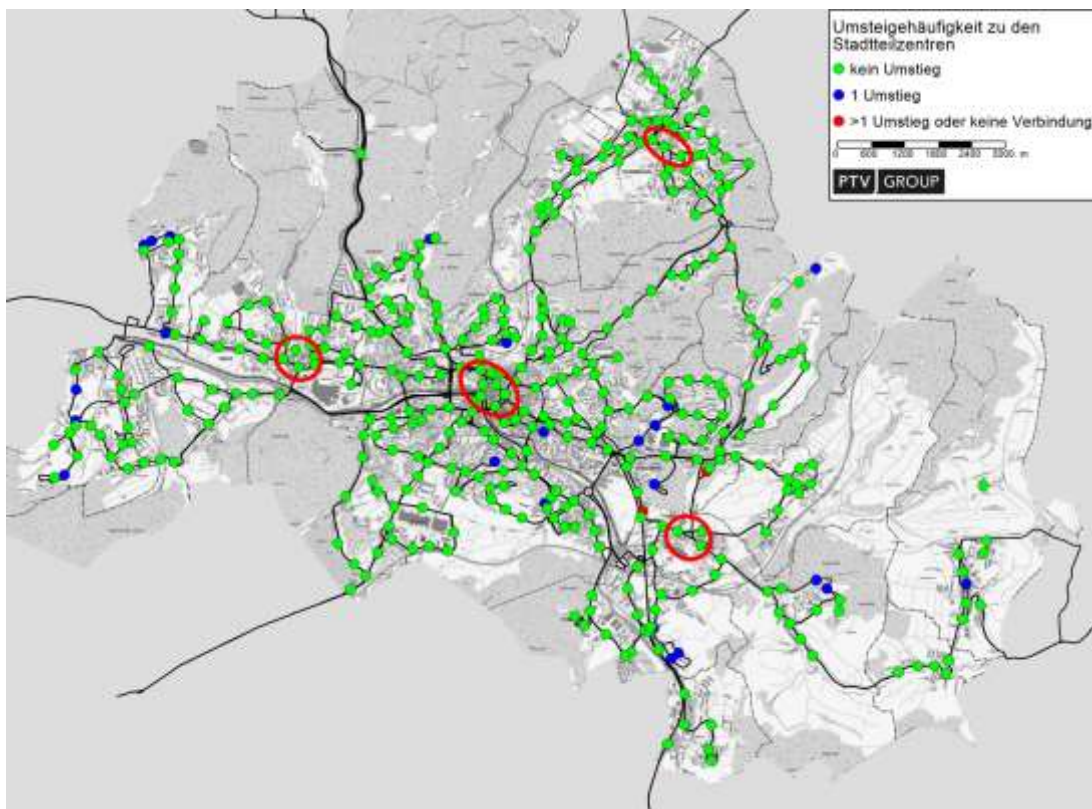


Abbildung 37: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen der Stadtteilzentren

6.3.3 Erreichbarkeit der Universität und des HTW-Standortes Goebenstraße

Ebenso wie die Stadtteilzentren sollen die Universität und der zentrale HTW-Standort Goebenstraße 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.

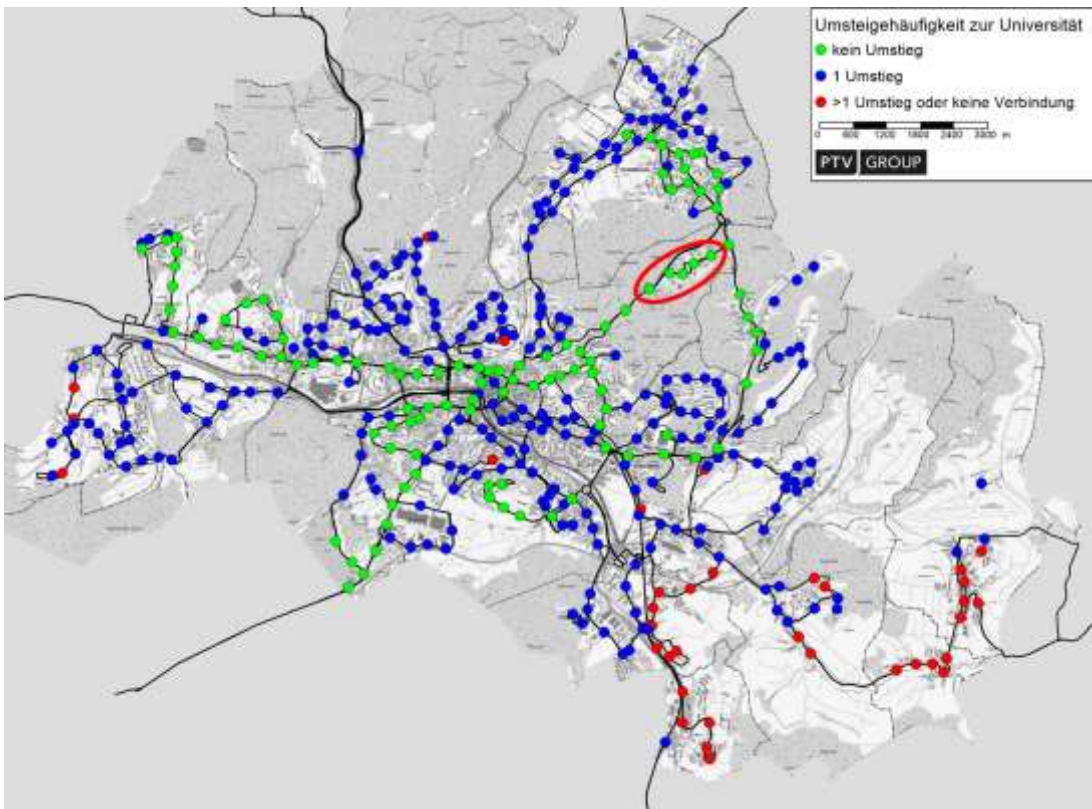


Abbildung 38: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen der Universität

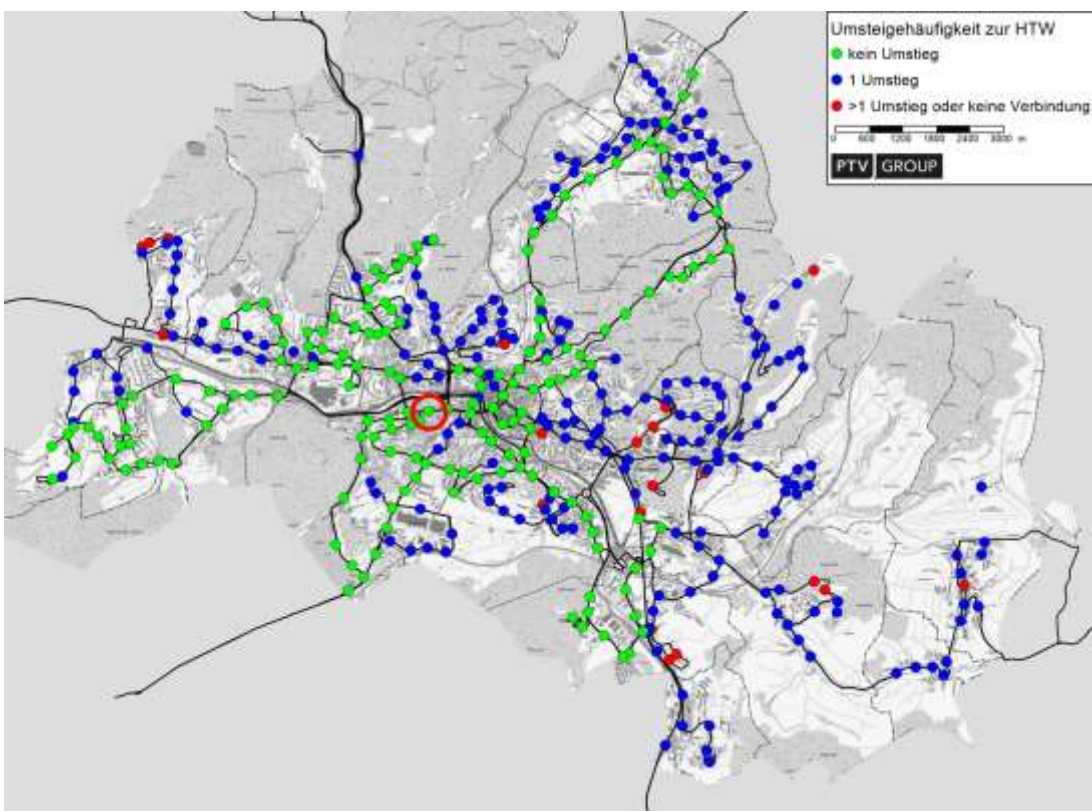


Abbildung 39: Analyse der Umsteigehäufigkeit zum Erreichen des HTW-Standortes Goebenstraße

6.4 Bedienungshäufigkeit

Methodik

In Abhängigkeit von den im Anforderungsprofil in Kapitel 4.2.3 festgelegten Achsentypen und Verkehrszeiten wurden die Bedienungshäufigkeiten grafisch dargestellt und ausgewertet. Es wurden Analysen anhand der Stundengruppen 07:00 - 08:00, 11:00 - 12:00 und 21:00 - 22:00 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.

Im Zug der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2024 wurden die Analysen auf Grundlage der aktuellen Fahrpläne erneut durchgeführt und die Abbildungen und Aussagen aktualisiert. Die bisherigen Ergebnisse wurden bestätigt, lediglich zwei Schwachstellen haben weiterhin Bestand und zwei neue wurden identifiziert. Im Folgenden werden die aktualisierten Auswertungen wie folgt dargestellt:

- Grün markierte Verkehrsachsen: die Vorgaben werden erfüllt oder übertroffen
- Gelb markierte Verkehrsachsen: die Vorgaben werden rechnerisch nicht erfüllt, stellen aber keine Schwachstelle dar, da ein Angebot:
 - durch den Regionalbus besteht,
 - in Lastrichtung erfolgt,
 - aufgrund der Funktion im analysierten Zeitraum nicht erforderlich ist (beispielsweise Einkaufszentrum in der Schwachverkehrszeit),
 - an beiden Enden der Buslinie abgestimmte Umsteigemöglichkeiten bestehen,
 - oder eine nahegelegene Verkehrsachse das geforderte Angebot sicherstellt.
- Rot markierte Verkehrsachse: der Bereich wurde als Schwachstelle identifiziert, für den in Kapitel 7.2 Maßnahmen definiert werden.

Es werden jeweils die Besonderheiten beschrieben, die bei der Analyse festgestellt wurden.

6.4.1 Analyse Schwachverkehrszeit

Nachfolgende Abbildung zeigt für die abendliche Schwachverkehrszeit von 21:00 - 22:00 Uhr insgesamt vier Bereiche, in denen ebenfalls eine unzureichende beziehungsweise keine Bedienung besteht. Diese werden als Schwachstellen definiert und im Kapitel 7.2 mit geeigneten Maßnahmen belegt. Dabei handelt es sich um:

- Dudweiler: keine Bedienung einzelner Haltestellen im Nordosten Dudweilers (Schwachstelle bestand im Nahverkehrsplan 2014 und 2019 bereits)
- Scheidterberg: keine Bedienung der Haltestellen Scheidterberg (Schwachstelle bestand im Nahverkehrsplan 2014 und 2019 bereits)

- Auf der Scheib: keine Bedienung der Haltestellen durch die Stadtbuslinie 164 (neue Schwachstelle)
- Schenkelberg: keine Bedienung der Haltestellen durch die Stadtbuslinie 108 (neue Schwachstelle)

Für eine detaillierte Maßnahmenbeschreibung wurden auch die anderen Stundengruppen in der Schwachverkehrszeit analysiert.

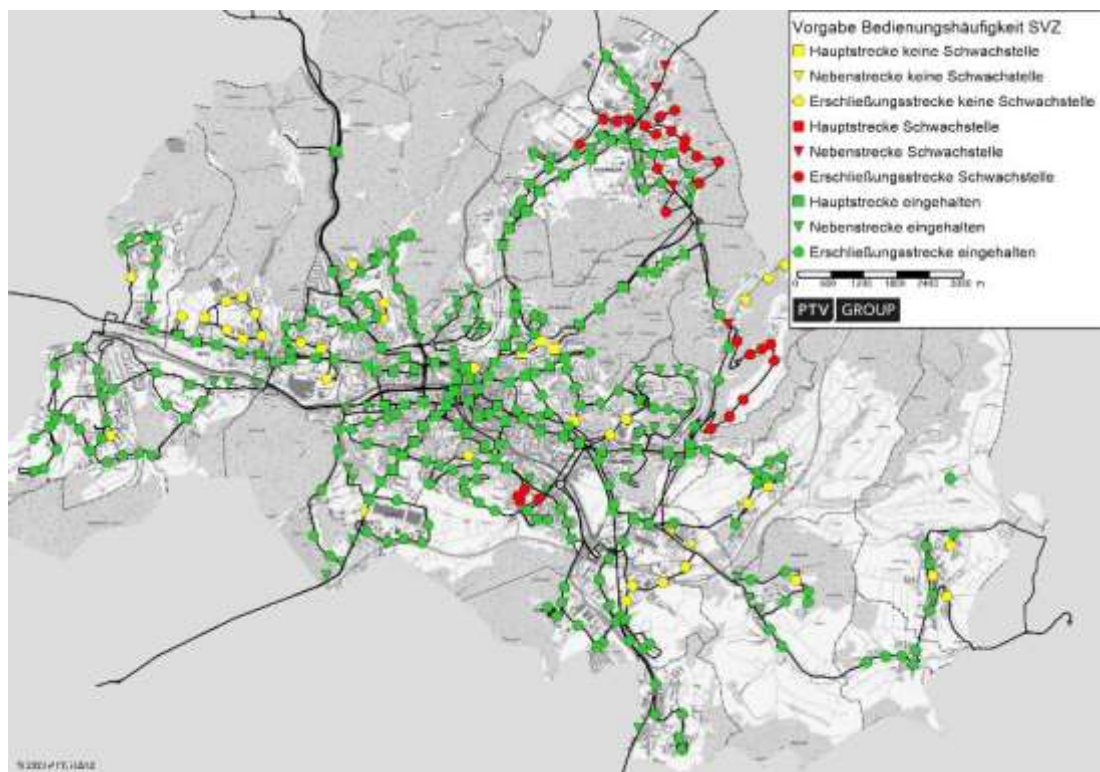


Abbildung 40: Analyse der Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeit 21:00 - 22:00 Uhr

Es ist zu erkennen, dass es sich bei den gelb markierten Verkehrsachsen überwiegend um kleinräumige Bereiche handelt. Das Gebiet um *Brebach Rathaus* und *Theodor-Heuss-Straße* ist durch lockere Bebauung und Gewerbe geprägt. Die Bedienung des Bereichs *Im Füllengarten* erfolgt in der Schwachverkehrszeit nur in Richtung stadteinwärts entsprechend den Anforderungen. Mit Blick auf die dort vorgesehenen Gebietsentwicklungen (siehe Kapitel 3.1) ist hier ein gutes ÖPNV-Angebot sicher zu stellen, dies wird im Prüfauftrag in Kapitel 7.5.9 berücksichtigt.

6.4.2 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. Anhand des Abgleichs mit der geforderten Anzahl an Fahrten wird folgender Bereiche als Schwachstelle identifiziert, der auch in der Schwachverkehrszeit besteht:

- Auf der Scheib: keine Bedienung der Haltestellen durch die Stadtbuslinie 164 (neue Schwachstelle)

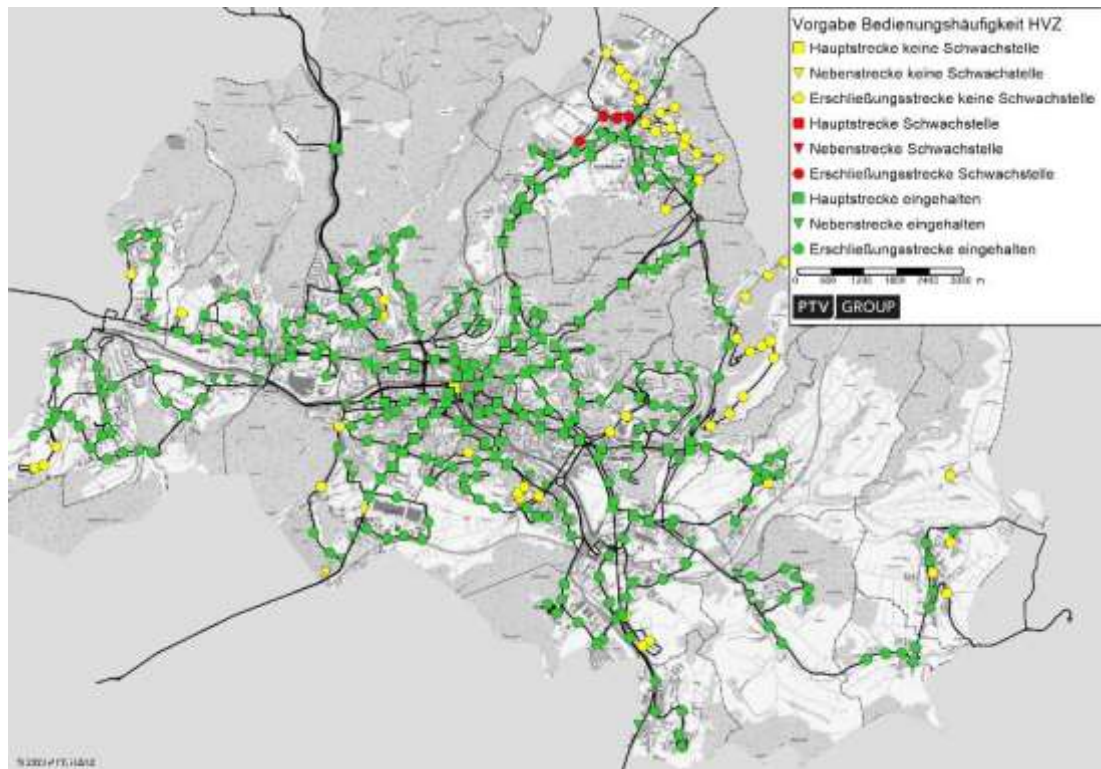


Abbildung 41: Analyse der Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeit 07:00 - 08:00 Uhr

Daneben fallen folgende Bereiche auf, die nicht als Schwachstelle gewertet werden:

- Dudweiler und Scheidterberg werden in der Hauptverkehrszeit als ausreichend bedient eingestuft, da die dortigen Stadtbuslinien in beide Richtungen eine Verknüpfung zu anderen Stadtbuslinien beziehungsweise zur Stadtbahn besitzen.
- 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 Linieneinführung in der offenen Siedlungsstruktur eine ÖPNV-Erschließung zu gewährleisten. Somit ist dies keine Schwachstelle.
- Das zukünftige Neubaugebiet *Quellenstraße* wird derzeit nur durch einen Stundentakt mit der Stadtbuslinie 139 erschlossen. Derzeit befindet sich das Gebiet in der Planungsphase, bei einer Konkretisierung der Planungen sollte überprüft werden, ob das bestehende ÖPNV-Angebot ausreicht.
- Zur Bedienung der Haltestelle *Matzenberg Siedlung* ist eine zusätzliche Stichfahrt erforderlich. Diese wird nicht von allen Fahrten der Stadtbuslinie 108 durchgeführt, was angesichts des geringen Siedlungspotenzials im Umfeld vertretbar ist.
- Das Siedlungsgebiet *Im Königsfeld* ist aufgrund der dortigen Straßentopografie nur aus einer Richtung befahrbar, zudem ist das Nachfragepotenzial gering. Eine Ausweitung der Bedienung stünde in keinem Verhältnis zu den Fahrzeitverlängerungen für die übrigen Fahrgäste.

6.4.3 Analyse Nebenverkehrszeit

Die Analyse der Bedienungshäufigkeit in der Nebenverkehrszeit anhand des Zeitintervalls von 11:00 - 12:00 Uhr (Abbildung 42) zeigt keine Unterschreitung der geforderten Fahrtenanzahlen auf. Daher sind für diesen Zeitraum keine Schwachstelle zu erkennen.

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

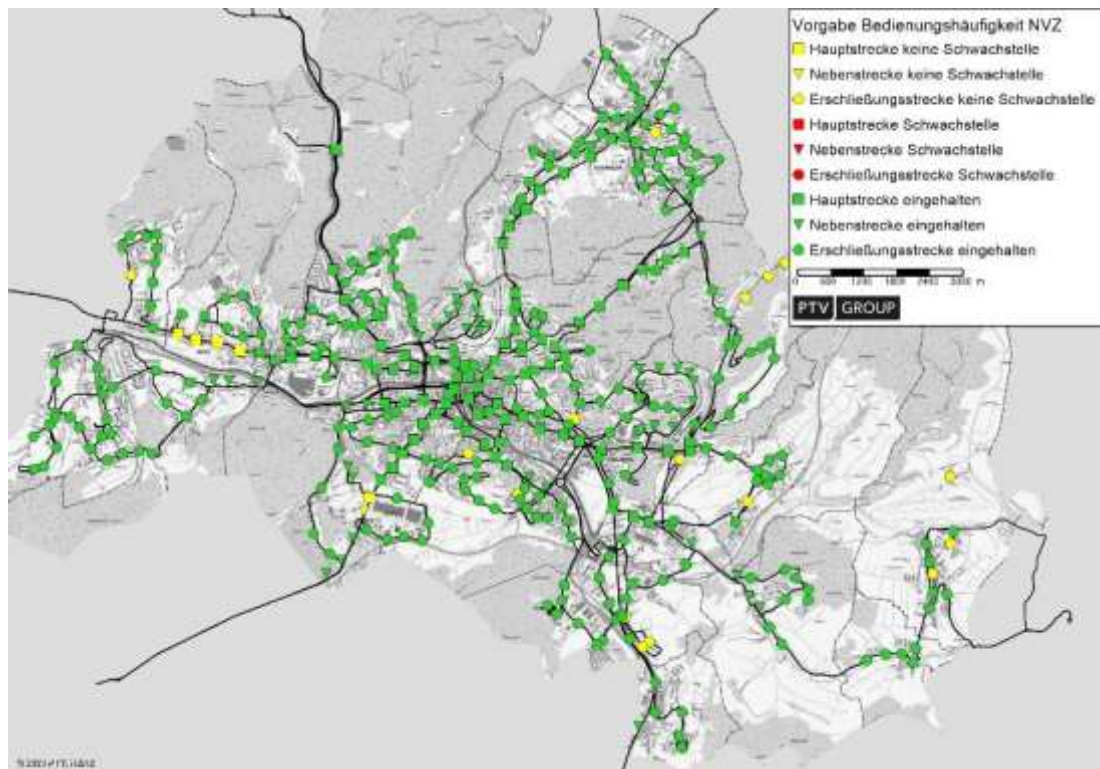


Abbildung 42: Analyse der Bedienungshäufigkeit Nebenverkehrszeit 11:00 - 12:00 Uhr

Es fällt der Bereich an der Luisenthaler Straße westlich von Burbach auf. An den vier Haltestellen dieser Hauptachse, die in der Abbildung gelb dargestellt sind, gibt es drei Abfahrten in der Nebenverkehrszeit. Damit wird die Vorgabe von mindestens vier Abfahrten in Lastrichtung unterschritten. Da die Bebauungsdichte im Umfeld der Haltestellen gering ist und die Buslinie 110 auf der gleichen Achse mit einer Abfahrt pro Stunde als Expressbuslinie diese Haltestellen auslässt, wird dies nicht als Schwachstelle angesehen.

6.5 Evaluation Deutschlandticket

Es wird erwartet, dass die Einführung des Deutschlandtickets neben anderen externen Einflussfaktoren zu einer nachhaltigen Nachfragesteigerung im ÖPNV führt. Dieser Effekt wird sowohl für die lokale und regionale Nachfrage als auch für den überregionalen Freizeitverkehr durch auswärtige Fahrgäste erwartet. Diese Entwicklung ist zu beobachten, um gegebenenfalls mit Kapazitätserweiterungen (Taktung, Fahrzeuggröße) reagieren zu können.

Eine Evaluation von VDV und DB zum Deutschland-Ticket¹¹ kommt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Die Akzeptanz des Deutschland-Tickets ist hoch,
 - die Quote an Ticketbesitzern unter den Befragten stieg seit Mai 2023 von 13,7 % auf 16,2 % im August 2023,
 - in Stadtstaaten und Metropolen liegt die Quote noch deutlich höher.
- Das Deutschland-Ticket bindet,
 - 86 % der aktuellen Besitzer haben das Deutschland-Ticket durchgehend seit der Einführung im Mai.
 - 36 % der aktuellen Deutschland-Ticket-Besitzer waren vorher Gelegenheitsnutzer im Bartarif.
- Der aktuelle Preis überzeugt.
- Das Deutschland-Ticket wird in erster Linie digital genutzt, der Anteil an Papiertickets liegt aktuell bei 8 %
- Der wichtigste Kaufgrund (41 %) ist die nationale Gültigkeit.
- Hauptgründe gegen den Kauf eines Deutschland-Tickets sind ein allgemein fehlender Bedarf (59 %) sowie das begrenzte Angebot an ÖPNV (42 %). Das gilt vor allem im ländlichen Raum.

Die folgende Abbildung 43 zeigt die ersten verfügbaren Verkaufszahlen der Zeitkarten inklusive Deutschland-Ticket im SaarVV. Es wird deutlich, dass der weit überwiegende Teil der Zeitkarten auf das in vielen Fällen günstigere Deutschland-Ticket umgestellt wurde, ca. 95 % der Verkäufe entfallen auf das Deutschland-Ticket. Absolut sind die Zeitkartenverkäufe im dargestellten Zeitraum um rund 30 % gestiegen, was die Attraktivitätssteigerung durch das Deutschland-Ticket widerspiegelt.



Abbildung 43: Verkaufszahlen Abo- und D-Ticket im saarVV im Zeitraum April bis September 2023

¹¹ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG / 25.09.2023

7 Maßnahmenkonzept

Im folgenden Kapitel werden die ermittelten Schwachstellen bezüglich ihrer Behebung geprüft und beschrieben. Bei den in Kapitel 7.1 und 7.2 dargestellten Maßnahmen handelt es sich um konkrete Lösungen zur Behebung von Schwachstellen, die soweit möglich mit Kosten belegt werden und zu deren Realisierung sich die Landeshauptstadt in der Laufzeit des Nahverkehrsplans verpflichtet. In Kapitel 7.3 wird der Umgang mit den Ideen und Planungen aus dem vorangegangenen Beteiligungsverfahren des Nahverkehrsplan 2019 dokumentiert.

Die Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 und 2019 wurden im Zuge der Überarbeitung überprüft. Im Weiteren werden nur noch die weiter zu verfolgenden Maßnahmen genannt, diejenigen, die realisiert wurden oder nicht weiterverfolgt werden, sind in den jeweiligen Kapiteln einschließlich Begründung aufgeführt.

7.1 Behebung Erschließungslücken

Im Nahverkehrsplan 2014 wurden folgenden Maßnahmen einschließlich ihrer Maßnahmenwirkungen erarbeitet. Diese beruhen auf den ermittelten Erschließungslücken und haben weiterhin Bestand.

7.1.1 Gersweiler Hauptstraße

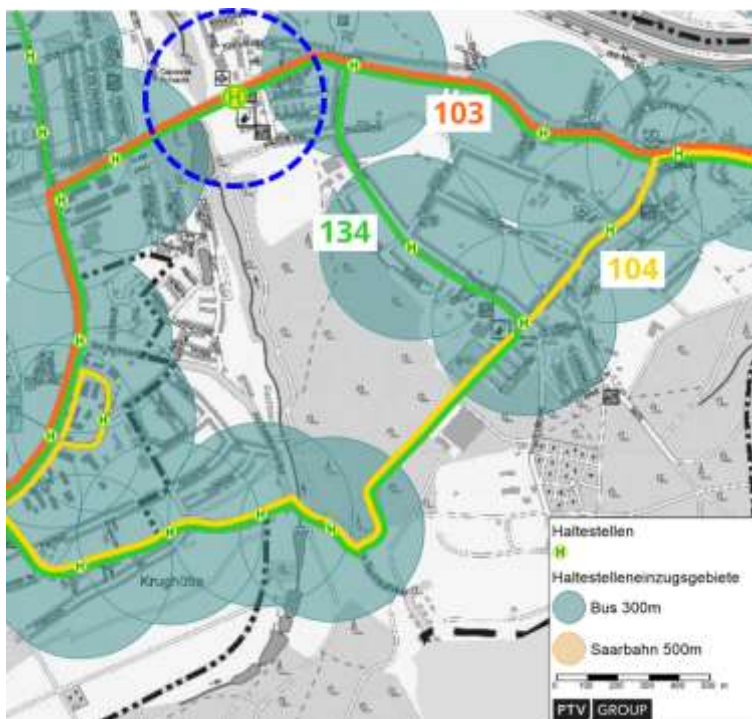


Abbildung 44: Behebung Erschließungslücke Gersweiler Hauptstraße

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 350.000 Euro beziffert. Die Maßnahme wird als sinnvoll angesehen. Weitere Untersuchungen für die Ausgestaltung der Haltestelle sind notwendig.

7.1.2 Gersweiler Krughütter Straße

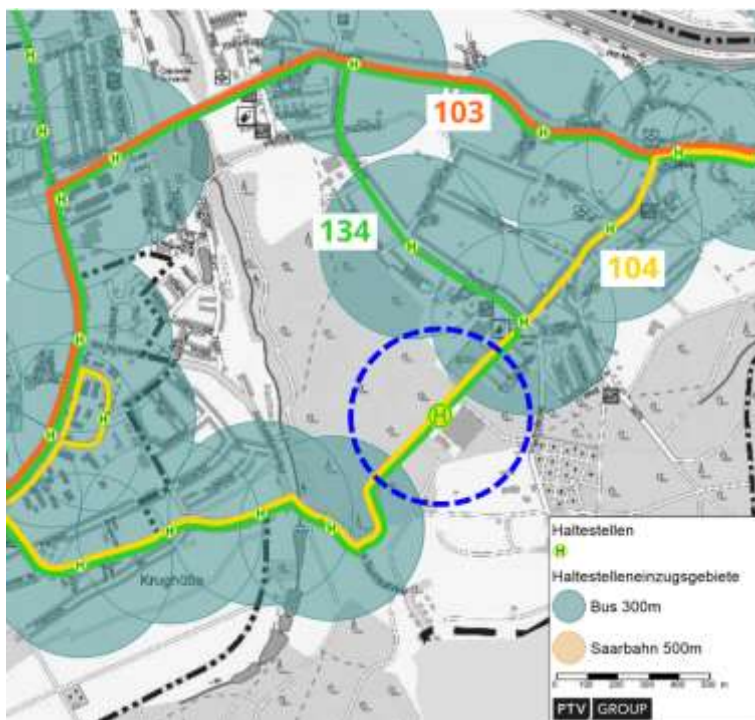


Abbildung 45: Behebung Erschließungslücke Krughütter Straße in Gersweiler

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 200.000 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)

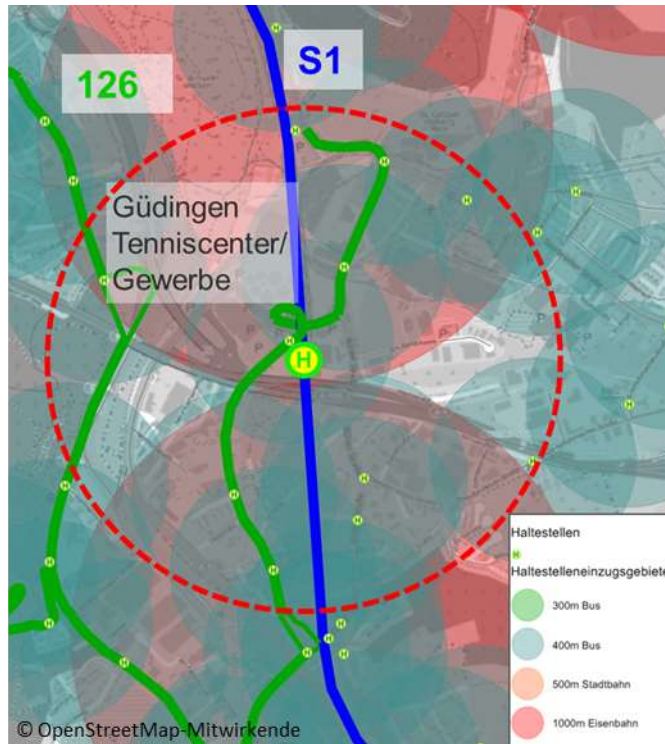


Abbildung 46: Behebung Erschließungslücken Tenniscenter / Gewerbegebiet

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. Eine Realisierung dieser Maßnahme ist jedoch abhängig von der städtebaulichen Entwicklung des Brebacher Ohrs, die sowohl die genaue Lage der Haltestelle als auch das Fahrgastpotential maßgeblich mitbestimmen könnte.

7.1.4 Brebach Mühlenweg

Bei der Analyse der Einzugsbereiche mit 300 Meter Luftlinienradius an den Bushaltestellen wurde erkannt, dass die neue KiTa ("Salut") im Mühlenweg in Brebach nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden ist. Dies soll durch den Neubau einer Bushaltestelle 2024 behoben werden. Die Infrastrukturkosten belaufen sich auf rund 200.000 Euro.

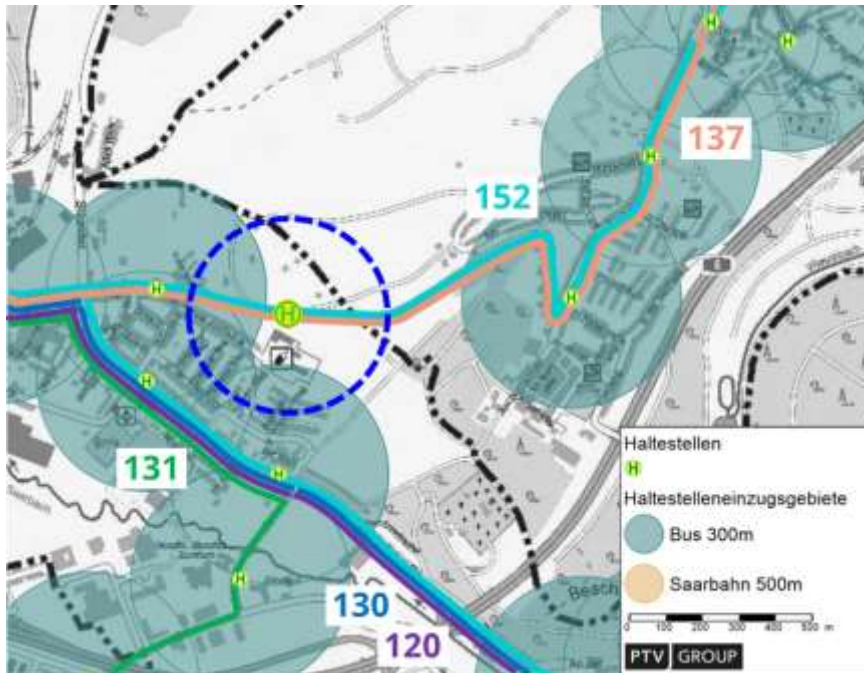


Abbildung 47: Behebung Erschließungslücke Mühlenweg in Brebach

7.2 Schwachstellenbehebung Bedienungshäufigkeit

7.2.1 Hauptverkehrszeit

Die im Nahverkehrsplan 2019 definierten Schwachstellen in der Hauptverkehrszeit wurden behoben. Bei der erneuten Überprüfung wurde ermittelt, dass die Haltestellen im Bereich *Auf der Scheib* durch die Stadtbuslinie 164 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit und in der abendlichen Schwachverkehrszeit unzureichend bedient werden. Der VEP 2030 sieht mit der Maßnahme C1.2 die Verlegung des Haltepunktes in Richtung Siedlungsschwerpunkt (zum Beispiel Höhe *St. Avolder Straße* oder *Am Neuhauser Weg*) und Einrichtung einer Busverknüpfung mit Warteflächen für mehrere Busse vor. Diese Maßnahme würde eine direkte Erschließung durch den Bahnhof und durch die besser verknüpften Stadtbuslinien für den Bereich *Auf der Scheib* bedeuten und damit die Schwachstelle ausreichend beheben (siehe hierzu auch Kapitel 7.5.9).

7.2.2 Schwachverkehrszeit

Zur Behebung der Schwachstellen, die bei der Bedienung in der Schwachverkehrszeit ermittelt wurden, stellt das Prinzip der flexiblen bedarfsorientierten Mobilitätsformen (zum Beispiel AST, On Demand Verkehr) 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

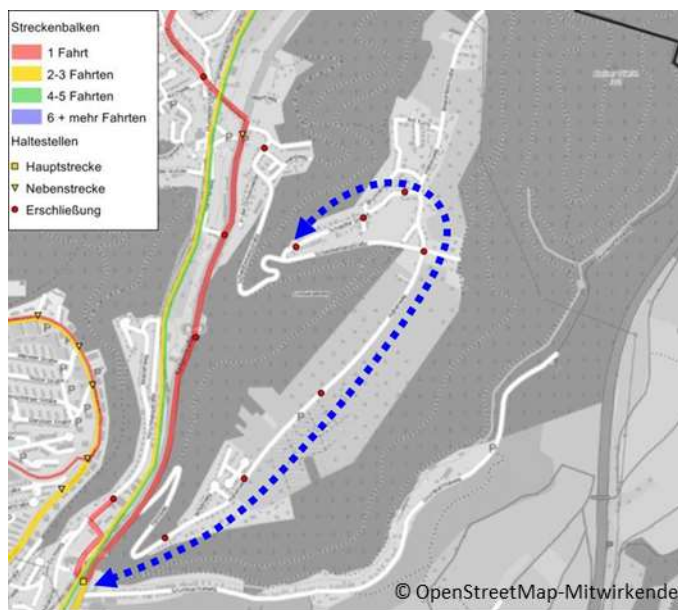


Abbildung 48: Flexible Bedienung Scheidterberg Schwachverkehrszeit

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

Bei einem stündlichen Fahrtenangebot sind bei einem Abrufungsgrad von 25 % rund 10.000 Euro pro Jahr anzusetzen. Bei Abrufung aller Fahrten ist von rund 35.000 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

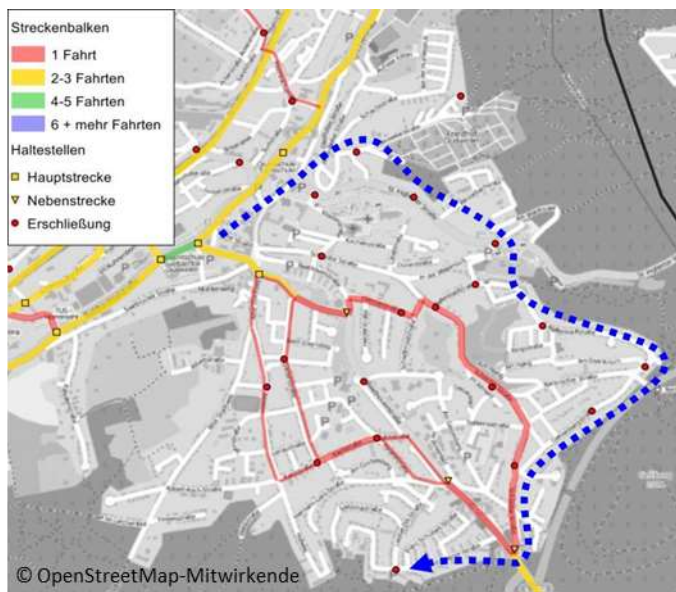


Abbildung 49: Flexible Bedienung Dudweiler Schwachverkehrszeit

Zur Bedienung des nordöstlichen Bereiches von Dudweiler in der abendlichen Schwachverkehrszeit ab 21:00 Uhr sind drei 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 9.000 Euro pro Jahr anzusetzen, bei einer 100 %-igen Abrufung rund 30.000 Euro pro Jahr. Diese Kosten stellen gemeinsam mit der abgeschätzten Nachfragestruktur eine geeignete Kombination zur Anwendung einer flexiblen Bedienung in der angesetzten Form dar.

Schenkelberg

Bei der Verbesserung der Bedienung im Bereich Schenkelberg ist zu beachten, dass aufgrund der geringen Durchfahrtsbreiten ein Begegnungsverbot besteht sowie eine Befahrung durch Gelenkbusse nicht möglich ist. Der Prüfauftrag in Kapitel 7.5.9 soll unter anderem eine Bedienung des Schenkelbergs in der abendlichen Schwachverkehrszeit durch die Stadtbuslinie 108 beinhalten.

7.3 Maßnahmenprüfung von Anregungen

In der Anhörung des früheren Nahverkehrsplans 2019 wurden die in folgender Tabelle 19 dargestellten Themen genannt, die hier noch einmal dargestellt sind. Dabei handelt es sich um einen verkürzten Auszug, in dem die relevanten Inhalte dargestellt werden, die nicht bereits durch die Definition der Standards oder durch eine nachträgliche Einarbeitung berücksichtigt werden. Die vollständige Zusammenstellung kann dem Anhang des Nahverkehrsplan 2019 entnommen werden.

Bezeichnung Maßnahme	Begründung
Ausbau weiterer P+R-Anlagen	Thematik wird im NVP nur nachrichtlich berücksichtigt, Planungen hierzu werden im VEP 2030 getätigt (siehe Kapitel 7.5.1).
Bessere Busverbindung nach St. Ingbert (über die Woche) und nach Sulzbach (am Wochenende)	Ist über den ZPRS als Aufgabenträger einzurichten. Die Linie 160 bedient diese Ziele aber derzeit schon.
Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien verbessern und Wartemöglichkeit der Linien aufeinander prüfen z. B. Linie 134 auf 103/104 und umgekehrt.	Ist Gegenstand der konkreten Betriebsplanung und nicht des NVP, wird aber im Prüfauftrag 7.5.9 Netzoptimierung berücksichtigt.
Erschließung Pfählerstraße in Gersweiler zugänglich angehen und Haltestellen errichten	Erfolgt
Zeitplan in dem die im VEP beschriebenen großen Umstellungen auf Metrobuslinien und S-Bahn-System perspektivisch umgesetzt werden können.	Die Umsetzung und damit auch der Zeitplan des S-Bahn-Systems liegen in der Zuständigkeit des Landes. Die Umsetzung ist perspektivisch schrittweise auf 2028 ausgelegt.
Buslinie 103 oder 104 soll über Klarenthal bis nach Velsen geführt werden.	Diese Verbindung liegt außerhalb der Zuständigkeit des Aufgabenträgers. Zudem wären nur wenige Menschen positiv betroffen. Dem würden hohe betriebliche Aufwendungen gegenüberstehen.
Die Linienführung der Buslinie 102 soll mit einer Haltestelle am Schwimmbad Altenkessel ergänzt werden	Im regelmäßigen Betrieb kann aufgrund der engen Straßenverhältnisse das Schwimmbad nicht angefahren werden (enge Straße, parkende Autos und Einbahnstraße) siehe auch Begründung NVP 2014.
Ausbau der Saarbahn nach Völklingen mit einer Haltestelle Rockershausen	Die Bedienung der Strecke erfolgt durch die Regionalbahn, perspektivisch S-Bahn Saar, kein paralleler Stadtbahnbetrieb vorgesehen.
Die Einrichtung des Ringverkehrs von Gersweiler über Klarenthal und Altenkessel nach Burbach und zurück	Die Einrichtung einer Ringlinie wurde aus finanziellen und betrieblichen Gründen schon im NVP 2014 negativ beschieden.
Anschaffung von Elektrobussen	Siehe Definition in Kapitel 7.5.5
Verbesserung der Pünktlichkeit	Siehe Festlegungen hierzu Kapitel 5.1.3 und 7.5.9
Verbesserte Erschließung Matzenberg / Füllengarten	Im Zuge der Gebietsentwicklung (Kapitel 3.1) und der Netzoptimierung (Kapitel 7.5.9) vorgesehen.
Zusammenlegen der Linie 106 und 107	Wird im Zuge der Netzoptimierung geprüft.

Bezeichnung Maßnahme	Begründung
Einführung von Nachtbuslinien auf den Hauptverkehrslinien	Aus wirtschaftlichen Gründen nicht darstellbar.
Einführung Schnellbuslinien für eine schnellere Anbindung an die Saarbahn beziehungsweise: - Altenkessel / Burbach / Malstatt zum Hauptbahnhof - Scheidt, Schafbrücke zum Römerkastell / Ostbahnhof - Dudweiler / Jägersfreude / Herrensohr an die Johanniskirche / Rathaus	Schnellbuslinien sind Teil der ÖPNV-Weiterentwicklung im VEP 2030 der LHS, jedoch nicht parallel und in Konkurrenz zu bestehenden Schienenverbindungen der Regionalbahnen / S-Bahnen.
Buslinie 103 und 104 nicht von Klarenthal bis Friedrichsthal / Stadtbad und Friedrichsthal / Stadtbad bis Klarenthal einschränken.	Die Anbindung der Gemeinde Spiesen-Elversberg liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Neunkirchen. Dieser müsste sich an den Kosten der Linien 103 / 104 entsprechend beteiligen.
Buslinie 121: Eine Erhöhung der Taktfrequenz tagsüber wäre sehr wünschenswert, um das Wohngebiet Feldmannstr. / Petersbergstr. / Triller / Reppersberg / tw. Franzenbrunnen (Kindergarten) besser anzubinden. Der Stundentakt am Abend ist völlig unattraktiv und inakzeptabel.	Gemäß Analyseergebnissen der Bedienhäufigkeit liegt eine ausreichende Bedienung vor.
Bis auf kleinere Fahrplanänderungen und Ergänzungen zum 10.12.2017 beschreibt der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt den „Status Quo“ und zeigt keine Perspektive für die Zukunft auf. Eine Weiterentwicklung des Angebotes ist unverzichtbar, um den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern. Das wiederum ist laut VEP 2030 erklärtes Ziel der Landeshauptstadt Saarbrücken.	In den beiden VEP der Landeshauptstadt und des Saarlandes ist die grundlegende Weiterentwicklung des ÖPNV vorgesehen. Diese Maßnahmen werden derzeit in Machbarkeitsstudien vertieft untersucht und können dann - je nach Ergebnissen - in kommende NVP zwecks Umsetzung einfließen. Siehe auch nachfolgendes Kapitel.
Der vorliegende Entwurf zeigt keinerlei Ansätze für neue, zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen. Zur Aufrechterhaltung eines pünktlichen Fahrbetriebes, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, bedarf es jedoch dieser Maßnahmen.	Fahrplanstabilität ist Ziel des nachfolgenden Kapitels „Prüfauftrag Netzoptimierung“.
Bus-Bahn Verknüpfung Im ÖPNV-Gesetz ist klar definiert, dass der Schienenpersonennahverkehr das Rückgrat des ÖPNV ist. Dies wurde auch vom VEP aufgenommen. Für die Stärkung des SPNV in der Stadt muss der Busverkehr auf diesen ausgerichtet werden. Die DB-Haltepunkte sollen zu dezentralen Bus-Bahn-Umsteigepunkten aufgewertet werden. Zum Beispiel könnte man vom Ostbahnhof aus das Römerkastell, das Klinikum, St. Arnual, zwei Gymnasien, die Universität, das Schwarzenbergbad und das Wohngebiet Eschberg schnell erreichen. Die	Stärkung der Verknüpfungen von Schiene und Straße ist vorgesehen (u.a. durch Aufbau von Mobilitätsstationen oder den Neubau bzw. die Verlegung von Bahnhaltepunkten). Die Fahrplanlage von Buslinien orientiert sich nicht nur an SPNV-Verknüpfungen, sondern auch an anderen Zwangspunkten und Bedarfen die es abzuwägen gilt. Der SPNV wird bei den Planungen berücksichtigt.

Bezeichnung Maßnahme	Begründung
dazu gehörenden Linien 136 und 139 fahren nur einmal pro Stunde, hier wäre ein Halbstundentakt sinnvoll. Die Einrichtung der Linie 163 zwischen dem Bahnhof Dudweiler und der Universität wird von uns begrüßt.	

Tabelle 19: Realisierte beziehungsweise nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen aus Anregungen zum Nahverkehrsplan 2019

7.4 Übernahme bestehender Planungen in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Saarbrücken

Durch die Erarbeitung des VEP-ÖPNV Saarland 2021 zur Weiterentwicklung des landesweiten ÖPNV-Netzes und den Maßnahmen des VEP 2030 der Landeshauptstadt sind Perspektiven für die Weiterentwicklung des ÖPNV und auch des Stadtbahnnetzes geschaffen worden. Dies sind:

- Anbindung des Gewerbegebiets Schanzenberg (ehemalige Messe) an das Stadtbahnnetz durch Reaktivierung des ehemaligen Messebahnhofs mit Bau einer neuen Saarbahnhaltestelle im unteren Malstatt
- Anbindung des Halbergs / Saarbassars / Zoo an das Stadtbahnnetz durch einen Streckenneubau vom Römerkastell entlang der Mainzer Straße und Schaffung einer neuen Umsteigebeziehung zur Regionalbahn durch den zeitgleichen Neubau eines Haltepunktes der Regionalbahn an gleicher Stelle
- Streckenreaktivierung Saarbrücken - Großrosseln / Überherrn im Rahmen des VEP ÖPNV Saarland (Machbarkeitsstudie in Bearbeitung) als Stadtbahn- oder als Eisenbahnverbindung unter anderem mit neuen Haltepunkten in Gersweiler und Klarenthal
- Weiterentwicklung des regionalen Schienenangebotes des Landes zu einem S-Bahn-System mit Taktverdichtung
- 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 bzw. Berücksichtigung dieser Maßnahmen kann in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen, sobald vertiefende Machbarkeitsstudien erfolgen oder abgeschlossen werden 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
- 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 (Planung in Fertigstellung, Umsetzung 2024/25 vorgesehen)

7.5 Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge

Im folgenden Kapitel werden Maßnahmen und Prüfaufträge beschrieben, die sich für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Saarbrücken positiv auswirken, deren Umsetzung in den Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt Saarbrücken als Aufgabenträgerin fällt. Maßnahmen sind konkrete Planungen, zu deren Umsetzung sich die Landeshauptstadt verpflichtet. Prüfaufträge hingegen beschreiben Themen, bei denen Handlungsbedarf erkannt wurde. Zu deren Bearbeitung sollen während der Laufzeit des Nahverkehrsplans mögliche Vorgehensweisen erarbeitet und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit sowie Kosten und Nutzen bewertet werden.

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. Zuletzt wurde daher das Angebot am Bahnhof Brebach mit dem Neubau eines Parkdecks durch die Saarbahn GmbH annähernd verdoppelt. 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 (abhängig vom Neubau eines Haltepunktes und der städtebaulichen Entwicklung des Brebacher Ohrs)
- Ausbau des P+R Angebots am Haltepunkt Heinrichshaus und / oder Anpassung Tarifgrenze P+R-Standorte Heinrichshaus / Riegelsberg Süd

Außerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken werden landesweit P+R-Plätze an den Haltepunkten der Eisenbahnstrecken angeboten, was aufgrund der hohen Pendlerverflechtungen nach Saarbrücken von hoher Bedeutung für das Verkehrsgeschehen in der Landeshauptstadt ist. Das Land führt seit 2016 regelmäßig systematischen Erfassungen und Bewertung der Qualität der Stationen durch, bei denen auch die P+R-Angebote erhoben werden. Die Ergebnisse sowie Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Potenziale und Ausbaubedarfe sind im VEP ÖPNV Saarland enthalten.

7.5.2 Maßnahmen im B+R-Angebot

B+R-Maßnahmen werden im Kapitel 5 *Qualitätsstandards* 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 oder Sammelschließanlagen 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. B+R-Maßnahmen sind nun auch im Kontext zukünftiger Mobilitätsstationen zu sehen (siehe Kapitel 3.3.6 und 7.5.7) und sind somit auch Bestandteil des VEP ÖPNV Saarland in Kapitel 12.6 *Mobilitätsstationen* als Maßnahme im Rahmen des Handlungsfeldes *Vernetzte Mobilität geworden*. Durch die Schaffung neuer Fördermöglichkeiten des Bundes im Rahmen der Kommunalrichtlinie (*Bike+Ride-Offensive* der DB) und des Saarlandes (*Nachhaltige Mobilitätsstrategie Verkehrsträger (NMOB) - Verkehrsträger*) wurden die Voraussetzungen, ein entsprechend hochwertiges Angebot aufbauen zu können, gestärkt. Eine erste Maßnahme wurden am Bahnhof Scheidt umgesetzt und am Haltepunkt Bübingen geplant (Umsetzung 2024).

Darüber hinaus sollte mindestens auch an einer zentralen Bushaltestelle pro Stadtteil eine sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeit von Fahrrädern angeboten werden. Auch am Beginn von längeren Steigungstrecken 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
- L 4 Strategie zur Förderung von E-Mobilität und neuen Mobilitätsformen

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

7.5.4 Maßnahme 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. Beispielsweise ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN im Saarpfalz-Kreis sowie auf einzelnen PlusBus-Linien des Landes seit 2022 Standard.

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.

7.5.5 Maßnahme alternative Antriebe

Die *EU Clean Vehicles Directive* (CVD) und das *Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz* (SaubFahrzeugBeschG) setzen den Rahmen für das Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträger:

- Rahmenbedingungen für aktuelle Beschaffungen (à entsprechende Vorgaben für die Beschaffungsquoten) sowie für den öDA (à bezogen auf die Gesamtquote)
- Für die Saarbahn bedeutet dies einen technologischen Wechsel von Diesel-Bussen und Gasbussen (inzwischen ausgesteuert) auf eine neue Flottenstruktur, in der entsprechend lokal emissionsfreie Fahrzeuge auf den Zielanteil von 65 % beziehungsweise bei teilweiser Abbildung über „saubere Busse“ (das heißt. 32,5 % lokal emissionsfrei / 32,5 % lokal emissionsarm) zunehmen.

Im Rahmen der 1 Phase der CVD beziehungsweise des SaubFahrzeugBeschG bis 2025, steht bei der Saarbahn die Beschaffung von insgesamt 28 Bussen mit H₂-Brennstoffzellen-Antrieb an. Im April 2023 hat die Saarbahn hierzu die Förderbescheide des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, für die Beschaffung der 28 Brennstoffzellenbussen und den Aufbau einer Wasserstoff-Tankstelle erhalten. Die Busse sollen 2025 und folgende in den Regelbetrieb gehen.

7.5.6 Prüfauftrag Dynamische Fahrgastinformation

Gemäß Beschluss des Nahverkehrsplans 2019 sollen die Bushaltestellen der Kategorien A und B mit *Dynamischen Fahrgastinformation* (DFI) ausgestattet werden. Aufgrund des hierfür erforderlichen Finanzvolumens und des bis Anfang 2023 fehlenden Förderprogramms konnte diese Maßnahme jedoch nicht umgesetzt werden. Eine Fördermöglichkeit ist mit der Richtlinie *Nachhaltige Mobilitätsstrategie (NMOB) – Digitalisieren und Priorisieren* nun gegeben, sodass mit Verzögerung diese Maßnahme für den NVP 2024 geprüft werden kann. Voraussetzung ist hierfür die Bereitstellung der erforderlichen Eigenmittel durch den Stadtrat für Invest und Betrieb der Anlagen.

Alternative und finanziell günstigere dynamische Fahrgastanzeigen sind zwischenzeitlich auf dem Markt gekommen und sollen im Rahmen von Feldversuchen erprobt werden. Bei Eignung könnten sie dauerhaft verwendet werden und somit zu einem schnellen Aufbau eines Systems an DFI im Sinne des NVP 2019 / 2024 führen.

7.5.7 Prüfauftrag Mobilitätsstationen

Bereits im VEP 2030 der Landeshauptstadt wurden als Maßnahme J3 im Handlungsfeld "Inter- und Multimodalität" der Aufbau von Mobilitätsstationen gefordert. Im VEP ÖPNV Saarland in Kapitel 12.6 werden ebenso Mobilitätsstationen als Maßnahme im Rahmen des Handlungsfeldes *Vernetzte Mobilität* definiert. Zudem wurde nun mit der *Nachhaltigen Mobilitätsstrategie (NMOB) - Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen* ein entsprechendes Förderprogramm mit Leitfaden und Gestaltungsrichtlinien vom Land erarbeitet.

Damit ist eine Grundlage geschaffen, bestehende Mobilitätsangebote so zu kombinieren und ggf. auszubauen, dass solche Mobilitätsstationen entstehen. Je nach Ausprägung des Standortes kann eine unterschiedliche Größe der Mobilitätsstation geplant werden. Der VEP ÖPNV Saarland und der Leitfaden sehen die Größen Klein (S), Mittel (M) und Groß (L) vor. Hierfür werden Mindestausstattungsmerkmale definiert. Auch unterhalb der Größe Klein (S) könnten zusätzliche Mini- bzw. Mikromobilitätsstationen eingeführt werden.

In der Landeshauptstadt Saarbrücken bestehen für den Bahnhof Bübingen bereits Planungen, diesen im Zuge des Bahnsteigneubaus als Mobilitätsstation aufzubauen. Weitere Mobilitätsstationen können schrittweise - insbesondere im Zusammenhang mit ohnehin durchzuführenden Maßnahmen an Haltepunkten wie zum Beispiel am Bahnhof Güdingen 2025 - entstehen. Als Grundlage können die neun Verknüpfungspunkte in Kapitel 3.2.3 und 3.3.1 einen ersten Anhaltspunkt liefern.

7.5.8 Prüfauftrag flexible bedarfsorientierte Mobilitätsformen

Zur Behebung der Schwachstellen der Bedienungshäufigkeit in der Schwachverkehrszeit wurden flexible Bedienungsangebote entwickelt. Für eine Umsetzung solcher Angebote müssen neben dem reinen Fahrtenangebot auch die Organisation und Disposition aufgebaut werden.

Bedarfsorientierte Bedienungsformen im ÖPNV werden vorwiegend in Zeiten oder Räumen schwacher Verkehrsnachfrage eingesetzt, um aus wirtschaftlichen Gründen das klassische ÖPNV-Angebot zu ersetzen. Die konventionellen Formen der bedarfsorientierten Bedienungsformen, zum Beispiel das Anruf-Sammel-Taxi (AST), stellen jedoch häufig durch die unflexible Vorbestellung für Nutzende eine hohe Nutzungsbarriere dar. Um dieses Angebot sowohl im Betrieb als auch für den Fahrgast flexibler und benutzerfreundlicher zu gestalten, können sogenannte On-Demand-Verkehre zum Einsatz kommen. Die Förderung und damit Weiterentwicklung von flexiblen bedarfsorientierten Mobilitätsformen wurde mit der *Nachhaltigen Mobilitätsstrategie (NMOB) - On Demand* umgesetzt.

Auf diese Weise soll, insbesondere im ländlichen Raum, die Alltagsmobilität verbessert und Randzeiten besser abgedeckt werden. Durch die Einführung flexibler Bedienformen im ÖPNV soll eine bessere Erreichbarkeit von Knotenpunkten und eine Steigerung der Fahrgastzahlen erreicht werden. Auch in Randbereichen der Landeshauptstadt könnte ein solches System gegebenenfalls sinnvoll eingesetzt werden. Das Saarland fördert Pilotprojekte zur Einführung von Linienbedarfsverkehren im saarländischen ÖPNV, insbesondere die Entwicklung und Erarbeitung von Konzepten zur Finanzierung und zum Betrieb sowie Marketingmaßnahmen. Bei Aufnahme werden im begrenzten Umfang auch Betriebskostendefizite übernommen.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans wird als Maßnahme eine Konzepterarbeitung für bedarfsorientierte Mobilitätsformen angestrebt.

7.5.9 Prüfauftrag Netzoptimierung

Mit der Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Saarbrücken wurde das bestehende ÖPNV-Angebot hinsichtlich der definierten Standards überprüft und ergänzende Maßnahmen erarbeitet. Darüber hinaus soll das Stadtbusnetz in Abstimmung mit der Landeshauptstadt durch die Saarbahn baldmöglichst weiter optimiert werden. Ziele, die mit diesen Anpassungen erreicht werden sollen, sind:

- Anpassung der Angebotsstrukturen durch neue Verknüpfung der Linienäste zur besseren Nutzung vorhandener Ressourcen
 - Möglichst flexibler Fahrzeugeinsatz
 - Geringere Verspätungsanfälligkeit
 - Verknüpfung von im Aufkommen gleichstarken Linienästen
 - Gleichbleibende Betriebsleistung
 - Gleichbleibender Fahrzeugbedarf
- Leicht begreifliches ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste
 - Möglichst wenige abweichende Linienwege
 - Verbesserung der Fahrtenhäufigkeit und Erreichbarkeit wichtiger Ziele entsprechend ermittelten Bedarfen
 - Verringerung innerbetrieblicher Komplexität damit zuverlässiger Betrieb im Störfall

- Vereinfachung der Schulbuslinien
- Verbesserung der Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten und -zeiten
- Verstetigung des Angebotes hinsichtlich einheitlicher Taktung und Symmetrie zwischen Hin- und Rückrichtung
- Behebung von Auffälligkeiten, die in der Analyse festgestellt wurden, die aber nicht als Schwachstelle mit Maßnahmenentwicklung definiert wurden
- Berücksichtigung von sonstigen Anregungen, Analysen und Erfahrungswerten

Die Anpassungen sollen kostenneutral erfolgen, wenn möglich sind Einsparungen zu erzielen.

7.5.10 Prüfauftrag Anbindung Quartier Schanzenberg

Das ehemalige Messegelände wird derzeit als Quartier Schanzenberg durch einen privaten Investor zu einem neuen Gewerbegebiet entwickelt und bebaut. In diesem Zuge ist eine Verbesserung der Erschließung durch den ÖPNV vorgesehen. Diese erfordert kurzfristig den Bau einer beziehungsweise zwei neuer Bushaltestellen in diesem Bereich durch den Investor. Es liegt ein Konzept zur Verlängerung der Stadtbuslinien 124 oder alternativ 126 vor, dass zugleich auch eine bessere Anbindung des Deutsch-Französischen Gartens und der Calypso Bade- und Saunawelt mit sich bringen würde. Die Maßnahme ist technisch und finanziell zu prüfen.

Gleichzeitig wird technisch und wirtschaftlich geprüft, ob mittelfristig eine Reaktivierung des ehemaligen Messebahnhofs und eine Anbindung an die Saarbahn zur Erschließung des Gewerbegebiets Schanzenberg erfolgen kann, siehe folgende Kapitel.

7.5.11 Prüfauftrag Verlängerung Saarbahn östlich der Innenstadt

Im ursprünglichen GVFG-Antrag für den Neubau der Saarbahn war eine Linienführung der Saarbahn vom Römerkastell bis Schafbrücke über die Mainzer Straße als Linie S2 enthalten. Durch die Planungen des Landes zur Implementierung eines S-Bahn-Systems mit einem zusätzlichen Regionalbahnhof am Saarbasar ist zu prüfen, ob eine modifizierte Linienführung der Saarbahn-Linie 2 vom Römerkastell bis zum Halberg/Saarbasar/Zoo statt nach Schafbrücke sinnvoll sein könnte. Damit würde ein neuer Umstiegs-Haltepunkt im Osten der Landeshauptstadt entstehen, der den Hauptbahnhof entlastet und kürzere Fahrtzeiten auf vielen Relationen des ÖPNV ermöglicht. Zusätzlich würde auch eine neue Verknüpfung städtischer Buslinien mit der Schiene entstehen können. Es ist vorgesehen, die technische und wirtschaftliche Machbarkeit der alternativen Linie S2 zu prüfen.

7.5.12 Prüfauftrag Verlängerung Saarbahn bis Schanzenberg

Für eine Verlängerung der Saarbahn zum Gewerbegebiet Schanzenberg (ehemaliges Messegelände) ist eine Streckenführung über Malstatt und die "Achterbrücke" vorgesehen. Eine mögliche Weiterführung in Richtung Großrosseln mit weiteren Haltepunkten ist denkbar (Projekt des VEP ÖPNV Saarland). Dabei ist eine Anpassung des Busverkehrs erforderlich, sowohl in Bezug auf die

Linienführung als auch auf die Fahrplanlage. Die technische und finanzielle Machbarkeit der Verbindung zum Schanzenberg als auch bis Großrosseln soll geprüft werden.

7.6 Maßnahmen nicht im Zuständigkeitsbereich 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

Angesichts der sehr hohen Pendlerquote und der zentralörtlichen Funktion der Landeshauptstadt ist eine optimale Verknüpfung des regionalen Schienenverkehrs mit dem städtischen ÖPNV für Fahrgäste ein wesentlicher Baustein in der Entscheidung, den ÖPNV zu nutzen. Aus Gründen des Klimaschutzes ist eine hohe Nutzung des ÖPNV-Gesamtsystems zudem unabdingbar. Die Planwerke der Landeshauptstadt als auch die des Landes sehen Handlungsbedarf in folgenden Punkten:

- Entwicklung des Regionalbahnnetzes zu einem S-Bahnnetz für Stadt und Region (VEP C1: Weiterentwicklung des SPNV/ÖPNV-Angebots und VEP ÖPNV Saarland: Kapitel 9.3 Szenarien für das künftige Landesnetz des Saarlandes)
- Ausbau und Gewährleistung guter und barrierefreier 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 und Bahnhofs Dudweiler siehe VEP ÖPNV Saarland: Kapitel 7.2.2 Weitere denkbare Haltepunkte im S-Bahn-Netz
- Bauliche und gestalterische Aufwertung der Haltepunkte (zum Beispiel Ostbahnhof, Scheidt, Dudweiler) siehe VEP ÖPNV Saarland: Kapitel 10.1 Strategie zur Qualität von Stationen und Haltestellen
- Prüfung des Neubaus von Haltepunkten, zum Beispiel im Osten der Stadt in Höhe Halberg/Saarbasar oder Höhe Saarbrücken-Rußhütte, mit dem Ziel, durch die Schaffung neuer Umsteigemöglichkeiten Zeit- und Erschließungsvorteile für den ÖPNV zu generieren und somit konkurrenzfähiger gegenüber dem MIV zu werden
- Ausbau und Verbesserung des Angebotes von/nach Frankreich siehe auch VEP ÖPNV Saarland: in Kapitel 4: Handlungsfeld Angebot Landesnetz
- 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: Saint Avold – 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

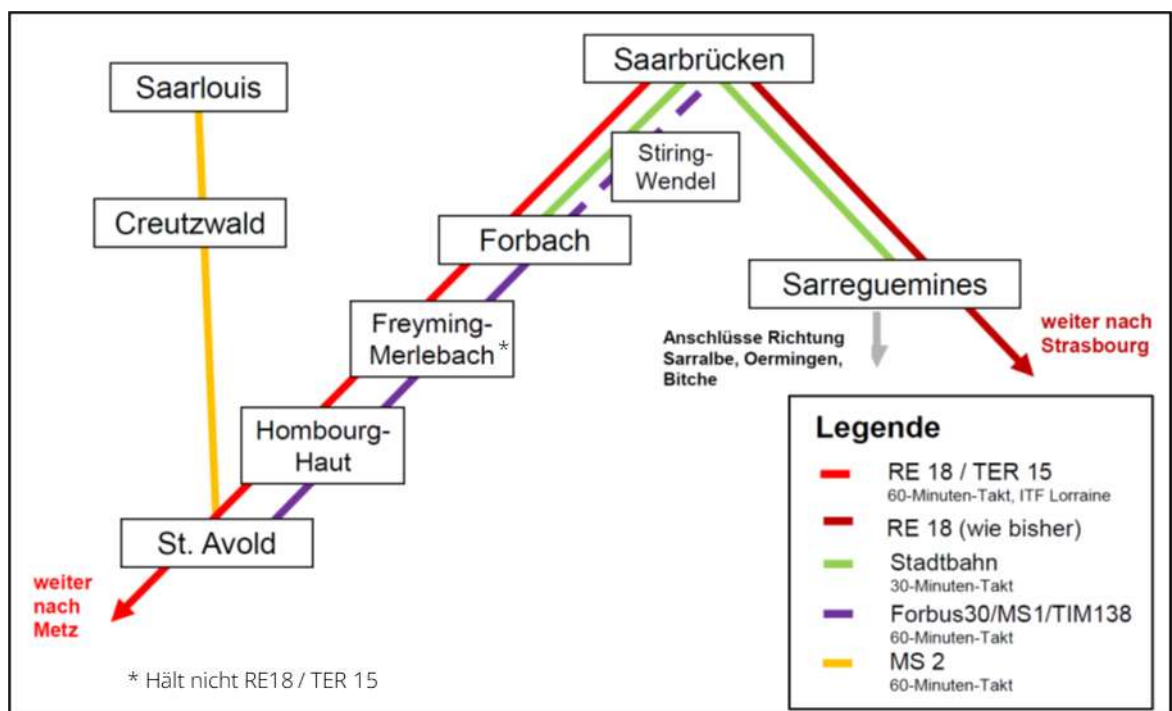


Abbildung 50: Maßnahmenplan für den grenzüberschreitenden Verkehr; aus der Studie: ÖPNV in der Metropole Saarbrücken - Moselle Est

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 dargestellt. Es wird eine erste Einschätzung der mit den Maßnahmen verbundenen Kosten vorgenommen. Dabei handelt es sich in erster Linie um investive Kosten, die einmalig anfallen, wie zum Beispiel den Bau einer Haltestelle. In der nachfolgenden Tabelle werden die voraussichtlichen Kosten je Maßnahme beschrieben.

Ort	Maßnahme	Art der Maßnahme	Linie	Kosten
Gersweiler Hauptstraße	Zusätzliche Haltestelle mit Querungshilfe	Invest	103, 134	350.000 €
Gersweiler Krughütterstraße	Zusätzliche Haltestelle	Invest	104, 134	200.000 €
Brebach Mühlenweg KiTa Salut	Zusätzliche Haltestelle	Invest	137, 152	200.000 €
Konzeption Flexible Bedienung Scheidterberg	Machbarkeitsstudie	konsumtiv		40.000 €

Tabelle 20: Zusammenfassung der Maßnahmen und deren Kosten

Für Maßnahmen im investiven Bereich wurden Gesamtkosten in Höhe von 750.000 Euro ermittelt. Nicht mit berücksichtigt sind Maßnahmen, für die zunächst Machbarkeitsstudien angefertigt werden müssen, um einerseits die technische Realisierbarkeit klären und andererseits verlässliche Investitions- und Betriebskosten angeben zu können (zum Beispiel Busnetzoptimierung, Saarbahnlinie Halberg/Saarbasar/Zoo, Saarbahnlinie Schanzenberg).

In der folgenden Tabelle werden die aufzubringenden Infrastrukturmaßnahmen und Betriebskosten bezüglich ihrer Umsetzung auf die nächsten Haushaltsjahre aufgeteilt.

Ort	Art der Maßnahme	Nahverkehrsplan 2024					Bemerkung
		HH2024	HH2025	HH2026	HH2027	HH2028	
Gersweiler Krughütter Straße	Bushaltestelle			200.000,00 €			LHS
Gersweiler Ottenhns. Hauptstraße	Bushaltestelle		350.000,00 €				LHS
Brebach KiTa Salut	Bushaltestelle	200.000,00 €					LHS
Konzeption Flex Bedienung	Konzepterstellung		40.000,00 €				Saarbahn / LHS
Haltestellenausstattungen, insb. DFI	Ausstattung	290.000,00 €	290.000,00 €	290.000,00 €	290.000,00 €	290.000,00 €	LHS
Barrierefreie Bushaltestellen	lfd. Umbauprogramm						
Planung		30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	LHS
Bau		380.000,00 €	380.000,00 €	380.000,00 €	380.000,00 €	380.000,00 €	LHS

Tabelle 21: 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 31.08.2029 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, 133-139, 151-154, 161, 163-164, 168 und den linienübergreifenden Einsatzwagenfahrten. 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 Nahverkehrsplans 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 Umsteigehaltestellen 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 Umsteigehaltestellen mit den weiteren Stadtbushlinien 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 Direktvergabe¹²

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

¹² 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

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.

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 Landeshauptstadt 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 Nahverkehrsplan-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 Landeshauptstadt 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 Nahverkehrsplans 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

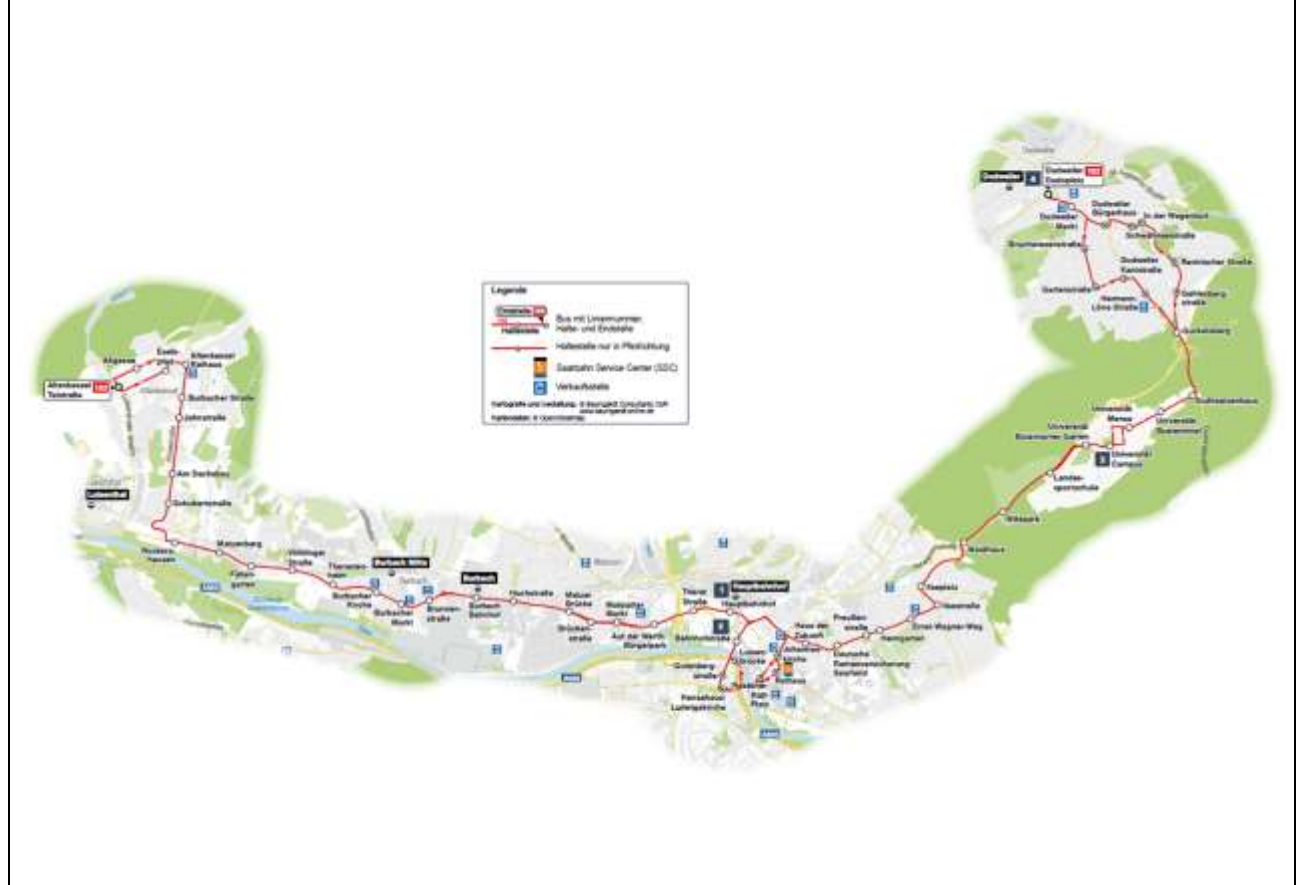
Die Angabe der Taktung in den nachfolgenden Liniensteckbriefen erfolgt in Minuten.

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 - 00:00	00:00 - 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	60
Besonderheiten:	* Freitags Bedienung bis 02:30 Uhr von Rathaus nach Dudweiler ** Verkehrt bis 21:30 im 30min-Takt ab Füllengarten *** Bis 21:00 im 30 Minuten-Takt ab Dudweiler							

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 - 18:00	18:00 - 02:00	07:00 - 00:00****
102 a: Altenkessel - Dudweiler	30	-	-	30	-	-
102 b: Altenkessel - Rathaus/ Johanneskirche	-	30*	30	-	30	30
102 c: Rathaus/ Johanneskirche - Dudweiler	-	60	60	-	60***	60
Besonderheiten:	Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von Einsatzwagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Verkehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT. * An Freitagen Bedienung bis 01:00 Uhr ** von Innenstadt Richtung Altenkessel geringere Fahrtenanzahl, ab Dudweiler 30-Minuten-Takt erst ab 8:00 Uhr *** bis 19:00 Uhr 30-Minuten Takt ab Dudweiler **** AST-Fahrt ab 6:30 von Guckelsberg Richtung Hauptbahnhof					

Linie 103								
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	-	-	60	-	-	-
103 b: Altenwald Skatezentrum – Klarenthal Birkenweg	-	60	-	-	-	-	-	-
103 c: Dudweiler – Klarenthal	-	-	60*	-	-	60*	60	60*
103 d: Klarenthal – Rathaus / Johanneskirche	-	-	60**	60	-	60**	-	60**
103 e: Rathaus – Dudweiler	-	-	60**	60	-	60**	-	60**
103 f: Altenwald Skatezentrum - Johanneskirche	-	-	-	-	60	-	-	-

Besonderheiten:	103 a: über Altenwalder Markt 103 b/f: über Sulzbach Bahnhof Zusätzliche Schülerfahrten Freitags Bedienung bis 01:00 Uhr * wird nur in Richtung Klarenthal bedient ** wird nur in Richtung Dudweiler bedient *** Altenwald nur stadtauswärts bedient
------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Linie 104											
Linienweg:		Klarenthal Weidenstraße / Klarenthal Birkenweg - Gersweiler Markt - Betriebshof - Rathaus - Dudweiler Dudoplatz - Sulzbach - Friedrichsthal Stadtbad									
Unterlinien:	Montag - Freitag					Samstag			Sonn- und Feiertag		
	04:00 - 05:00	05:00 - 08:30	08:30 - 15:00	15:00 - 19:00	19:00 - 00:10	05:30 - 08:00	08:00 - 20:30	20:00 - 01:00	05:00 - 08:00	08:00 - 21:30	21:30 - 00:00
104 a: Klarenthal Weidenstraße – Friedrichsthal	60	60	60	30	-	-	-	-	-	-	-
104 b: Klarenthal Birkenweg – Friedrichsthal	-	60	-	-	60*	60*	-	60*	-	60	60*
104 c: Rabbiner-Rüf-Platz/Rathaus – Friedrichsthal	-	-	60	-	60**	30***	30	60**	-	-	60**
104 d: Klarenthal Birkenweg - Rathaus	-	-	-	-	60**	60**	60	60**	-	-	60**
104 e: Rathaus - Friedrichsthal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
104 f: Hbf – Dudweiler (- Friedrichsthal)	-	-	-	-	-	-	-	-	60	-	-

Besonderheiten:	104f: über Stadtbad Freitags Bedienung bis 01:00 Uhr * wird nur in Richtung Klarenthal bedient, Verstärkerfahrten bis 21:00 Uhr ** wird nur in Richtung Friedrichsthal bedient *** in Richtung Klarenthal nur 60-Minuten Takt
------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Linie 105

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



Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag					Sonn- und Feiertag	
	05:00 - 07:00	07:00 - 20:30	20:30 - 23:30	05:00 - 06:30	06:30 - 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	-	-	-	-	-	-	-	-
105 b: Römerkastell - Eschberg	60*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
105 c: Hbf. - Eschberg	-	-	-	60	30	-	60	-	60	-
105 d: Rodenhof - Hbf.	-	-	-	-	-	-	60*	-	60***	-
105 e: Rodenhof - Eschberg	60*	-	60	-	-	30	-	60	-	60
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 02:00 Uhr * wird nur in Richtung Eschberg bedient ** wird nur Richtung Rodenhof bedient, zwei Fahrten wie 105e *** AST von Grünlingsstraße um 05:20 105 e: ohne Halt an Hauptbahnhof Nord									

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-Rüf-Platz - Rotenbühl	-	60	-	-	-	-	60*	-	-
106 c: Folsterhöhe Siedlung - Rathaus	-	-	-	60	30*	-	-	60	60
Besonderheiten:	* keine Bedienung von Rathaus (Richtung Folsterhöhe)								

Linie 107							
Linienweg:		Folsterhöhe Siedlung - Bellevue - Hansahaus/ Ludwigskirche - Rathaus - Heimgarten - Ilsestraße - 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-Rüf-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) **** wird nur in Richtung Saarbasar bedient, AST um 05:20 von Folsterhöhe nach Rathaus						

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	8:00 - 10:30	10:30 - 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	60**	30
Besonderheiten:	Die Bereiche Virchowstraße und Schenkelberg werden abwechselnd bedient. Westpark wird in den Randzeiten nicht bedient teilweise. * Fahrten beginnen beziehungsweise enden teilweise am Hauptbahnhof in den Randzeiten ** eine frühere Fahrt							

Linie 109		
Linienweg:	Goldene Bremm - Lulustein - Hochschule für Technik und Wirtschaft / Stadtwerke Saarbrücken (HTW / SWS) - Hansahaushaus / 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-Rülf-Platz – Universität	30	60
109 b: Rathaus – Universität	-	60
Besonderheiten:	Vor 07:00 und nach 19:00 Uhr zusätzliche einzelne Fahrten In Richtung Habsterdick abwechselnde Bedienung von Haus der Zukunft/Johanneskirche und Karstadt/Landwehrplatz	

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
110: Rathaus - Weltkulturerbe Alte Hütte	30*	60	30
Besonderheiten:	Aufgabenträgerschaft 110a: Saarbrücken, 110b: Völklingen (Territorialprinzip) * zwischen 07:00 und 08:30 unebener Takt und zusätzliche Schülerfahrten Samstag auf Sonntagnacht nach 00:00 Uhr eine Fahrt jeweils in beide Richtungen Völklingen Hermann Neuberger Halle wird nur morgens von einer Schulfahrt Richtung Völklingen bedient		

Linie 111	
Linienweg:	Rathaus - Haus der Zukunft - Heimgarten - Ilseplatz - Universität Buserterminal
<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Bus mit Liniennummer, Halte- und Endstelle Haltestelle Haltestelle nur in Pfeilrichtung Saarbahn Service Center (SSC) Verkaufsstelle <p><small>Halteplätze und Bestattung: © Saarländ. Consulting GIS, Saar-Länder-Geschichte.de, Kaleschke.de, © ConTopView.de</small></p>	
Unterlinien:	Montag - Freitag
	07:30 - 19:30
111: Rathaus - Universität	30*
Besonderheiten:	<p>Betrieb nur an Vorlesungstagen Fahrt um 07:58 beginnt am Hauptbahnhof</p> <p>* Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von Einsatzwagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Verkehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT.</p>

Linie 112	
Linienweg:	Betriebshof - Hauptbahnhof - Haus der Zukunft - Prinzenweiher / Jugendherberge - Universität Busterminal
Unterlinien:	Montag - Freitag
	07:30 - 18:00
112: Betriebshof - Hauptbahnhof -- Universität	30
Besonderheiten:	<p>Betrieb nur an Vorlesungstagen Einzelne Fahrten enden und beginnen am Hauptbahnhof</p> <p>Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von Einsatzwagen und Schülerfahrten obliegen der Regie des Verkehrsunternehmens, über Anpassungen entscheidet darüber hinaus ein Ausschuss des AT</p>

Linie 120							
Linienweg:	Brebach Bahnhof - Kurt Schumacher Straße - Fechingen Kirche - Ensheim Marktweg - Ormesheim / Ensheim Sportplatz						
Unterlinien:	Montag - Freitag			Samstag		Sonn- und Feiertag	
	04:00 - 08:00 13:30 - 21:00	08:00 - 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	60	60	-	60	-	60	-
120 b: Brebach - Ensheim	20	60	60	60**	60	60	60
120 c: Ensheim Marktweg - Ormesheim	-	-	60*	-	60	-	-
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 02:00 Uhr * Bedienung nur freitags ** zwischen 05:00 und 08:00 Verdichtung auf annähernden 30-Minuten-Takt stadteinwärts, ein Verstärker stadttauswärts abends und morgens						

Linie 121

Linienweg: Hauptbahnhof - Hansahaus / Ludwigskirche - Hochschule für Technik und Wirtschaft / Stadtwerke Saarbrücken (HTW / SWS) - Bellevue-Feldmannstraße - Schloßplatz - Rathaus



Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag			Sonn- und Feiertag
		05:00 - 20:00	20:00 - 00:00	04:30 - 06:30	06:30 - 20:30	20:30 - 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 Einsatzwagen 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 - 7:00	07:00 - 18:00	18:00 - 01:30	09:00 - 20:30	20:30 - 23:00
122 a: Füllengarten - Schafbrücke	30*	-	-	30	-	-	-
122 b: Rathaus/ Rabbiner-Rülf-Platz - Schafbrücke	-	60	30***	-	60	-	60
122 c: Römerkastell - Rathaus/ Rabbiner-Rülf-Platz	-	-	-	-	-	-	-
122 d: Hauptbahnhof - Schafbrücke	-	-	-	-	-	60	-
Besonderheiten:	Freitags Bedienung bis 01:00 Uhr Nicht durchgehende Bedienung des Funkhaus Halberg * Die Fahrten am Morgen und Abend beginnen beziehungsweise enden teilweise am Rathaus/Rabbiner-Rülf-Platz ** verkehrt bis 20:00 Uhr *** verkehrt stadteinwärts nur ab Römerkastell im 60-Minuten-Takt						

Linie 123

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

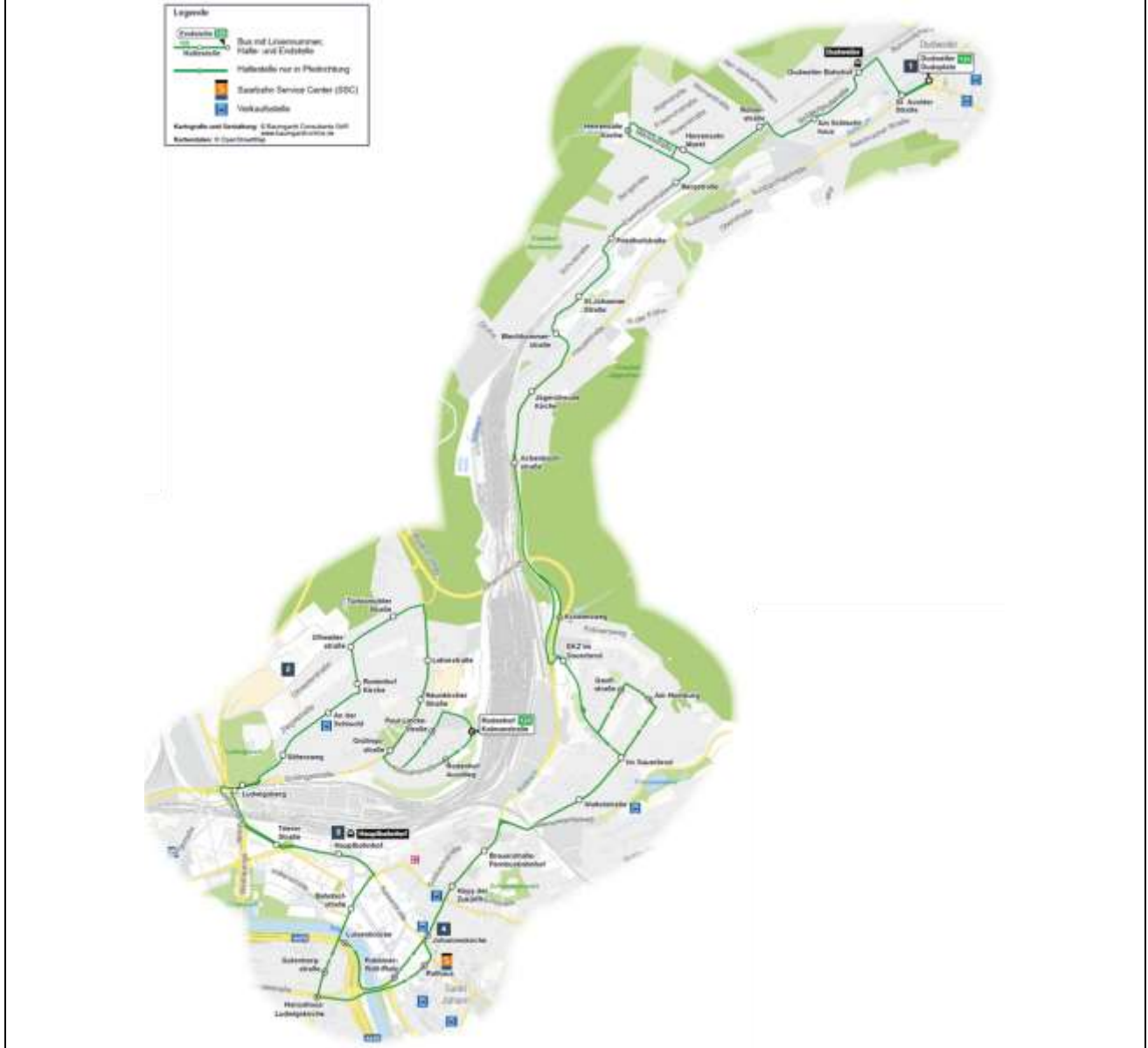


Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag			Sonn- und Feiertag	
	04:00 - 19:30	05:30 - 08:00	08:00 - 19:30	19:30 - 20:30	08:00 - 20:00	20:00 - 22:00
123 a: Habsterdick - Hbf.	-	-	60**	60***	60****	-
123 b: Goldene Bremm - Hbf.	30*	60	-	-	-	60
Besonderheiten:	<p>Mo-Fr werden 7 Fahrten nicht über das Industriegebiet geführt, diese Fahrten verkehren auf direktem Wege: 4 Fahrten stadteinwärts morgens, sowie 3 Fahrten stadtauswärts abends 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</p> <p>* 30-Minuten-Takt stadteinwärts bis 21:00 Uhr von Goldene Bremm und bis 22:00 Uhr von Industriegebiet Süd, einzelne Fahrt nach 21:00 Uhr stadtauswärts ** stadtauswärts bedienen einzelne Fahrten die Goldene Bremm nicht *** Bedienung nur in Richtung Industriegebiet Süd **** AST um 5:33 ab Hauptbahnhof nach Goldene Bremm</p>					

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 (07:46, 08:03, 08:16) * 05:00 - 06:00 Uhr zwei Fahrten von Betriebshof zum Hauptbahnhof ** nur stadteinwärts	

Linie 125

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

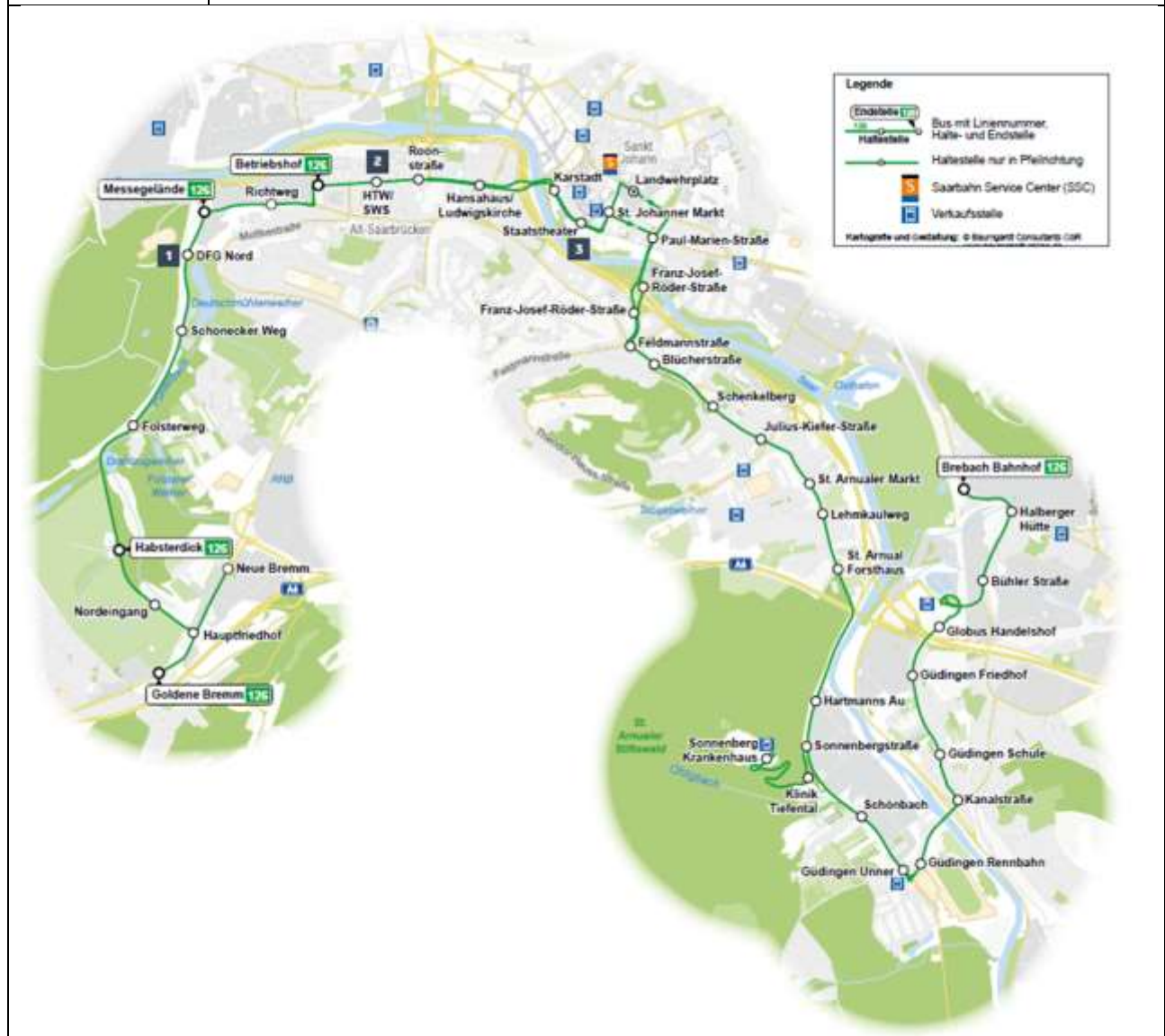


Unterlinien:	Montag - Freitag				Samstag					Sonn- und Feiertag		
	04:30 - 06:00 20:00 - 21:00 *	05:30 - 08:30 12:00 - 20:00	08:30 - 12:00	21:00 - 23:00	05:00 - 07:00	07:00 - 08:30 12:00 - 18:00	08:30 - 12:00	18:00 - 20:00	20:00 - 01:00	08:00 - 13:00	13:00 - 20:30	20:30 - 23:00
125 a: Rodenhof - Dudweiler	-	30	-	60*	60** *	30	-	60	60*	-	60*	60*
125 b: Rodenhof - Rabenrülff-Platz/Rathaus	-	-	-	60**	-	-	-	-	60**	60	60**	60**

125 c: Hbf. - Dudweiler	-	-	30	-	-	-	30	-	-	-	-	-
125 d: Rathaus/ Rabbiner-Rülf-Platz – Dudweiler	60** ***	-	-	60**	-	-	-	60*	60**	60	30/60 ****	60**
125 e: Rodenhof - Hauptbahnhof	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Besonderheiten:	* wird nur in Richtung Rodenhof bedient ** wird nur in Richtung Rathaus/Dudweiler bedient *** um 05:00 Uhr einzelne Ausrückfahrten **** 30 in Richtung Dudweiler, 60 in Richtung Rathaus/Rabbiner-Rülf-Platz ***** beginnt an Blechhammerstraße Richtung Dudweiler											

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/Messe-gelände/Karstadt	60	60**	60	60	60**	-	60*
126 b: Brebach - Goldene Bremm/Habsterdick	60	60*	-	60	60***	60	60**
126 c: Karstadt - Goldene Bremm	-	60****	60****	-	60****	-	60****

Besonderheiten:	<p>Samstags ab 00:00 Uhr nur ab WHB nach Brebach In den Morgenstunden einzelne Linien mit verkürztem Linienweg, sowie Verstärkerfahrten von und nach Habsterdick/Goldene Bremm Sonnenberg Krankenhaus wird meistens nur bedient durch Fahrten von und nach Betriebshof Freitags Bedienung bis 01:30 Uhr Eine Frühfahrt sonntags 05:38 Uhr von Hauptbahnhof bis Sonnenberg Krankenhaus</p> <ul style="list-style-type: none">* von Goldene Bremm nach Brebach** von Brebach nach Karstadt/Betriebshof*** ab 00:00 Uhr nur zwischen Karstadt und Brebach**** von Karstadt nach Goldene Bremm mit Bedienung von Neuer Bremm, Betrieb bis 22:30 Uhr***** von Karstadt nach Habstersdick
------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Linie 128							
Linienweg:	Rastpfuhl / Russhütte - Am Torhaus - Hauptbahnhof - Wilhelm Heinrich Brücke - Feldmannstraße - Julius Kiefer Straße - 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		
<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Endstelle 129: Bus mit Liniennummer, Halte- und Endstelle. Haltestelle: Haltestelle nur in Pfeilrichtung. Saarbahn Service Center (SSC): Saarbahn Service Center (SSC). Verkaufsstelle: Verkaufsstelle. <p>Kartografie und Gestaltung: © Baumgard Consultants GbR www.baumgardonline.de Kartendaten: © OpenStreetMap</p>			
Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
	05:30 - 21:00	05:30 - 20:30	08:00 - 20:30
129 a: Russ- hütte - Rathaus	60*	60*	-
129 b: Rast- pfuhl - Rathaus	-	-	60
Besonderhei- ten:	Mo-Fr zwischen 06:00 Uhr und 07:30 Uhr Verstärkerfahrten Rastpfuhl – Rathaus Westpark wird ab ca. 07:00 Uhr werktags und samstags bedient * 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 Straße - 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 BAHNHOF - BÜBINGER BERG	-	-	60**	-
131 c: Untere Bergstraße - Mittlerer Höhenweg (AST)	-	-	60	-
Besonderheiten:	<p>Einzelne Fahrten verkehren in Richtung BÜBINGER BERG über die Haltestellen <i>Untere Bergstraße</i>, <i>Im Königsfeld</i> und <i>Mittlerer Höhenweg</i>.</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 <i>Bahnstraße</i></p> <p>** ab 21:00 Uhr als AST (Freitags bis 00:30)</p>			

Linie 133		
Linienweg:	Dudweiler Dudoplatz - Dudweiler Krankenhaus - Dudweiler Schwimmbad - Guckelsberg - Dudweiler Kantstraße - 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.	

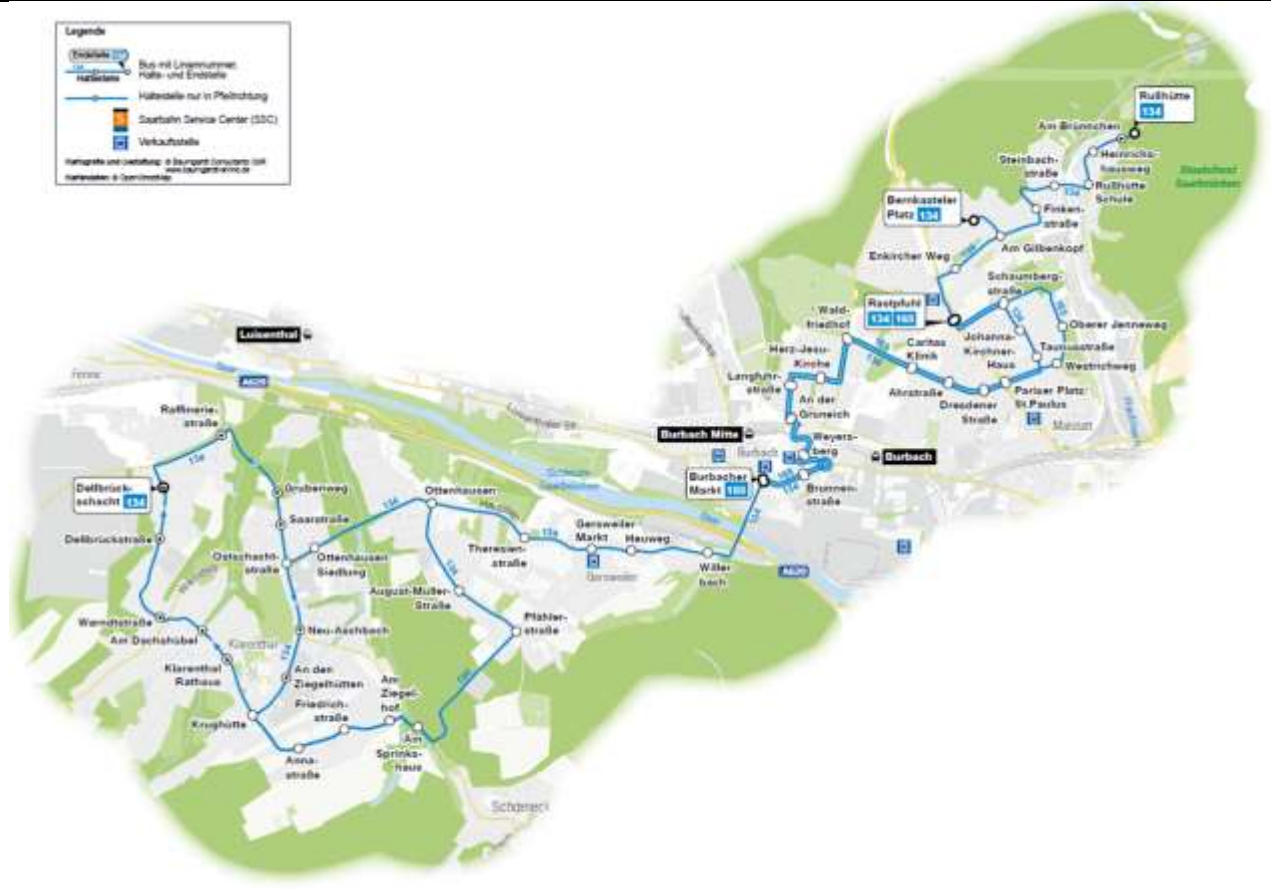
Linie 134

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

Legende

- Bus mit Liniennummer, Halte- und Endstelle
- Haltestelle nur in Pfeilrichtung
- Saarbahn Service Center (SSC)
- Verkaufsstelle

Halteplatz und -bezeichnung: # Baugrenze (sonst ohne) Kreislaufbuslinien: # Kreislaufbuslinie



Unterlinien:	Montag - Freitag				Samstag			Sonn- und Feiertag
	04:00	06:30	09:00	20:00	04:00	07:00	20:00	09:00 - 00:00
	-	-	-	-	-	-	-	
	06:30	09:00	20:00	00:00	07:00	20:00	01:00	
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 Uhr an Dellbrückschacht bis Gersweiler Markt (weiter als 103 Richtung Dudweiler) nicht sonntags
 Verschiedene Linienverläufe im Tages- und Wochenverlauf im Bereich Gersweiler/Klarenthal
 In Randzeiten keine Bedienung von Linienast über Am Sprinkhaus
 Freitags Bedienung bis 01:00

* wird nur in Richtung Russhütte bedient
 ** wird nur in Richtung Klarenthal bedient
 *** teilweise verkürzter Linienweg
 **** teilweise verkürzter Linienweg, Verstärkerfahrt um 6:34 Uhr von Dellbrückschacht

Linie 135		
Linienweg:	Römerkastell - Schafbrücke Bahnhof - Scheidterberg - Scheidt Bahnhof - Scheidt Im Flürchen	
Unterlinien:	Montag - Freitag	Samstag
	06:00 - 20:30	06:00 - 19:00
135 a: Römerkastell - Scheidt im Flürchen	60	60
Besonderheiten:	135a: Anschluss an Linie 138 nach Dudweiler an der Haltestelle <i>Scheidt Bahnhof</i> , Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von Einsatzwagen 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 Einsatzwagen 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 **** teilweise verkürzter Laufweg, sowie 4 Verstärkerfahrten ab Tabaksweiher/ Römerkastell							

Linie 137				
Linienweg:	Römerkastell - Schneidershof - Bischmisheim - Mühlenweg - Brebach Bahnhof			
<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Endstelle 137: Bus mit Liniennummer, Halte- und Endstelle Haltestelle: Haltestelle nur in Pfeilrichtung S: Saarbahn Service Center (SSC) V: Verkaufsstelle <p>Kartografie und Gestaltung: © Baumgardt Consultants GbR www.baumgardt-online.de Kartendaten: © OpenStreetMap</p>				
Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag	Sonn- und Feiertag
	08:00 - 16:00 19:00 - 00:00	04:30 - 8:00 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 <i>Auf der Witz - Bischmisheim / Tanzrech</i> 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 <i>Tanzrech</i> wird ab 20 Uhr nichtmehr bedient. Bedienung bis 01:00 Uhr freitags</p> <p>Sa: Alternierende Bedienung <i>Auf der Witz - Bischmisheim / Tanzrech</i> bis 20 Uhr. Die Schleife durch Bischmisheim wird nach 20 Uhr nur in Richtung Brebach bedient. Die Haltestelle <i>Tanzrech</i> wird ab 20 Uhr nicht mehr bedient.</p> <p>So: Die Schleife durch Bischmisheim wird nur in Richtung Brebach bedient. Die Haltestelle <i>Tanzrech</i> wird nicht bedient.</p> <p>* Verstärkerfahrten bzw. der Einsatz von Einsatzwagen 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 - 21:00	21:00 - 01:00	05:00 - 20:30	20:30 - 01:30	20:30 - 00:00
138 a: Dudweiler - Römerkastell	30	-	30	-	-
138 b: Universität - Römerkastell	-	60	-	60*	60
Besonderheiten:	Einzelne Fahrten verkehren über Scheidterberg Fahrten in den Randlagen und am Sonntag bedienen nicht die Universität und Saarbasar Freitags Bedienung bis 00:30 Uhr * Bedienung von Universität Richtung Römerkastell endet schon ca. um 00:00 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 <i>Stadion Kieselhumes</i> 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
<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Endstelle 135: Bus mit Liniennummer, Halte- und Endstelle Haltestelle: Haltestelle nur in Pfeilrichtung S: Saarbahn Service Center (SSC) Verkaufsstelle: Verkaufsstelle <p>Kartografie und Gestaltung: © Baumgardt Consultants ObR www.baumgardt-online.de Kartendaten: © OpenStreetMap</p>	
Unterlinien:	Montag - Freitag
	05:30 - 20:30
161 a: Halberg - Funkhaus Halberg	60
Besonderheiten:	Bedienung ab Funkhaus Halberg erst ab 07:00 Uhr

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:	zwei Fahrten morgens ab Scheidt <i>Im Flürchen</i> morgens unreiner Takt

Linie 164				
Linienweg:		Dudweiler Dudoplatz - Welkertswiesen - Gruehlingshöhe		
Unterlinien:	Montag - Freitag		Samstag	Sonn- und Feiertag
	05:30 - 09:00 12:30-21:00	09:00 - 12:30	07:00 - 20:30	09:00 - 23:00
164 a: Dudoplatz - Welkertswiesen	60*	-	-	-
164 b: Dudoplatz - Welkertswiesen - Gruehlingshöhe - Dudoplatz	-	60	60**	-
164 c: Dudoplatz - Gruehlingshöhe	-	-	-	60
Besonderheiten:	* Einzelne Fahrten verkehren weiter über Gruehlingshöhe zum Dudoplatz ** einzelne Fahrten in den Randzeiten zwischen Welkertswiesen und Dudoplatz			

Linie 165

Linienweg: Rastpfuhl - Oberer Jenneweg - Caritas Klinik - Waldfriedhof - Burbacher Markt

Legende

-  Bus mit Liniennummer, Halte- und Endstelle
-  Haltestelle nur in Pfeilrichtung
-  Saarbahn Service Center (SSC)
-  Verkaufsstelle

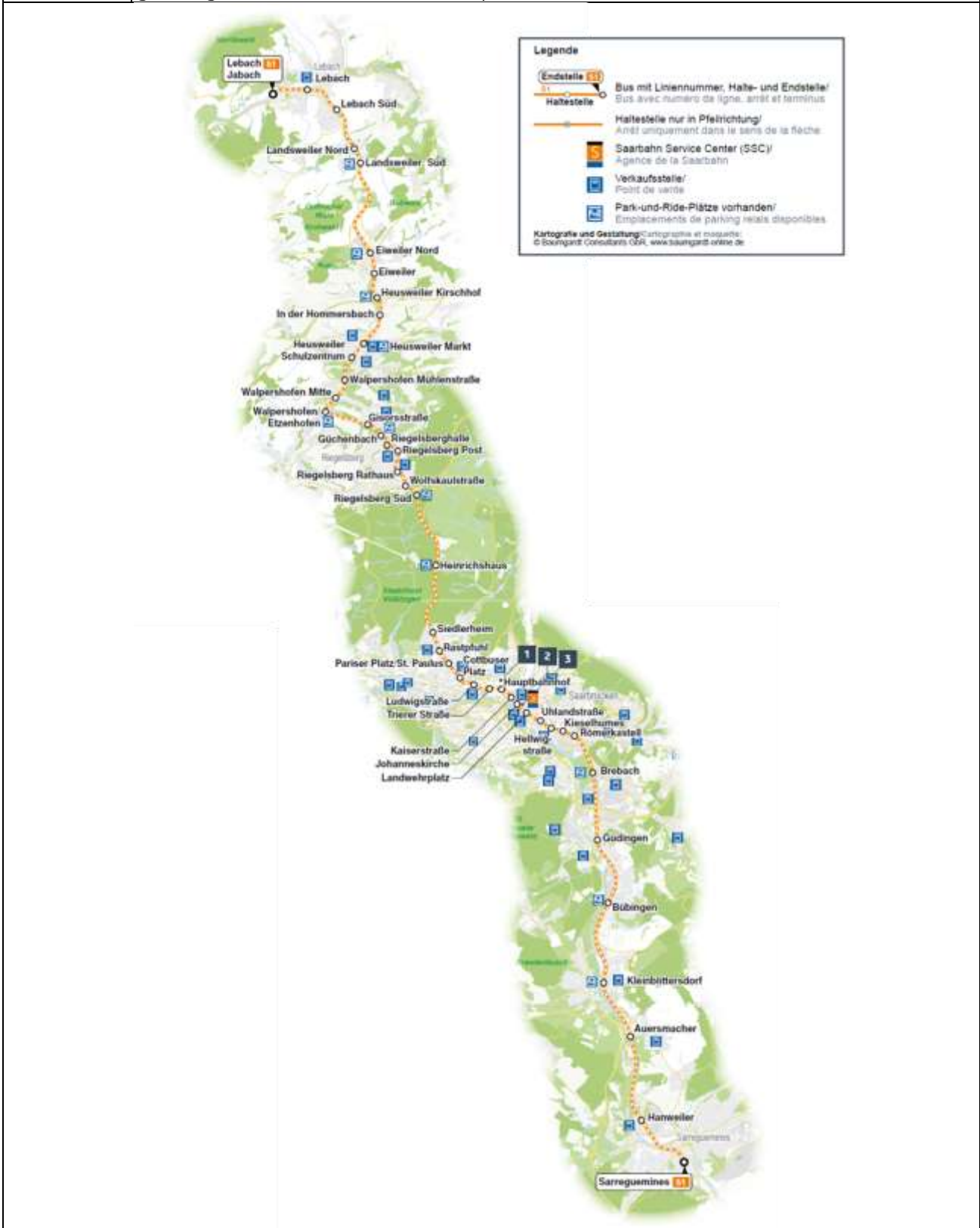
Kartografie und Gestaltung: © Baumgardt Consultants GbR
www.baumgardt-online.de
Kartendaten: © OpenStreetMap



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



Taktabschnitte:	Montag - Freitag					Samstag					Sonn- und Feiertag				
	04:30 - 05:30 00:00 - 01:30* *	05:30 - 08:30	08:30 - 13:00	20:00 - 00:00	13:00 - 20:00	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: Sarreguemesines - Auersmacher	*	30	60	60	30	60	30	30	30	-	60	60	30	60	60
165 b: Kleinblittersdorf - Gündingen Bhf.	*	15	30	30	15	30	30	30	30	60	30	30	30	30	60
165 c: Brebach Bhf. - Siedlerheim	15 (30)	7/8	7/8	15	7/8	15	15	7/8	15	15	15	15	15	15	15
165 d: Heinrichshaus Riegelsberg Süd	*	15	15	30	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
165 e: Riegelsberg Süd - Heusweiler Markt	*	15	30	30	15	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
165 f: Heusweiler In der Hommersbach - Lebach	*	30	60	*	30	60	60	30	60	-	60	60	30	60	60
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 <p>* unregelmäßiger Takt auf Außenast ** nur freitags bis 01:30</p>														